

rector su talante permisivo, y el rector, emocionado y tal vez algo sorprendido del descubrimiento del demócrata que todos llevamos dentro, dijo unas palabras en el sentido de que hay que proseguir «el juego democrático abierto».

Lo sucedido en el Claustro de Bellaterra obliga a pensar. A noso-

tros, no, porque ya sabemos que el talante allí puesto en evidencia es el reflejo de la mayoría más consciente de la «España real». Obliga a pensar a los que no sabían que casi un 80 por 100 de un Claustro General de una Universidad de aquí y ahora están por la democracia. ■
M. VAZQUEZ MONTALBAN

BARCELONA

Los vecinos de Gracia no quieren la Vía «O»

● «Son bien conocidos los datos generales del problema de la Vía «O», pero, no obstante, quizá sea necesario recordarlos antes de entrar en su estudio. En primer lugar, la Vía «O» pretende servir de unión entre las plazas Joanich y Lesseps. Para conseguirlo, no se duda en derribar más de 5.000 viviendas, afectando a unos 25.000 vecinos de Gracia» (1).

Estamos frente a un conflicto, típico ya, del desarrollo urbano de Barcelona. La Vía «O», cuya historia se inicia con el Plan de Enlaces de Barcelona-Ciudad, elaborado por los arquitectos Romeu y Porcel en 1917, es otra de las «autopistas urbanas» proyectadas por encima de casi todos los intereses ciudadanos para dar fluidez al tráfico rodado en beneficio exclusivo del transporte privado. En su día, el proyecto no se llevó a efecto, y los edificios fueron creciendo por todas partes, constituyendo en la actualidad el Barrio de Gracia, uno de los de mayor densidad humana de Barcelona. La idea de la Vía «O» reaparece en los últimos años con cierta intermitencia, hasta que la realización de los túneles del Tibidabo convierte el proyecto en tema de rabiosa actualidad. La salida central de los túneles está previsto que desemboque en la polémica y consagrada plaza de Fernando Lesseps —nudo gordiano del I Cinturón de Ronda—, y para los constructores y sectores económicos interesados en los túneles, la apertura de la Vía «O» es una ineludible necesidad. Efectivamente, todo el tráfico previsto para los túneles y las autopistas que enlazarán la comarca del Vallés oriental —Tarrasa y Sabadell— con Barcelona, se vería estrangulado en su deseo de alcanzar el centro de la ciudad. Ello desanimaría a los posibles usuarios de dichas autopistas, que, como no, serán de peaje.

La Vía «O», de esto no cabe ninguna duda, significaría la destrucción de la histórica barriada de Gracia tal como ahora la conocemos. Para su construcción hay dos proyectos, que si bien difieren en la forma, su resultado último sería el mismo. El primero, propiciado por la revisión del Plan Comarcal (esto es, por la Comisión de Urbanismo), pretende derribar más de cinco mil viviendas con la idea de afectar a una ancha franja de terreno que permitiera —eso dice explícitamente— realizar algún equipamiento y espacio libre. Lo que los vecinos ven venir por las experiencias similares de otras autopistas urbanas,

desde la Meridiana a los Cinturones de Ronda, es que el terreno dejado libre por los 25.000 vecinos expropiados se convertiría de inmediato en zona de alto standing, para ser ocupada por altísimos edificios de Bancos y oficinas, más algún bloque de viviendas de lujo. No se descarta que con ese proyecto se construya también alguna placita de verde, más para contentar a los nuevos habitantes del barrio —gente adinerada— que como resultado de una planificación racional que tenga en cuenta los intereses de la totalidad de los barceloneses.

El otro proyecto es paternidad del Ayuntamiento, y consiste en afectar sólo los terrenos que vaya a ocupar el ancho de la Vía «O». Las expropiaciones, ciertamente, serían menores que por el primer sistema. Pero la consecuencia final sería la misma. Construida la autopista urbana, la zona aumentaría sensiblemente su valor de uso. Los edificios podrían construirse con una altura muy superior a la actualmente autorizada, entraría en juego la especulación —esa lacra social que, al decir de un ex ministro de la Vivienda, «todos (sic) hemos tolerado», y estaríamos en las mismas: reconversión de un barrio popular en centro comercial, despachos y apartamentos de gran lujo, como dice la publicidad.

¿A quién beneficiaría la construcción de esta nueva vía de asfalto? Desde luego, no a los habitantes de Gracia, ni siquiera al conjunto de los ciudadanos de Barcelona. Ya queda apuntada la importancia casi vital que la Vía «O» tiene para los constructores de los túneles del Tibidabo. Más allá de los intereses directos, la concepción que anima el proyecto no es otra que seguir engordando el mito del automóvil privado, sacrificándolo todo en aras de su movilidad. Al respecto, no será ocioso recordar que un kilómetro de autopista cuesta 33 veces más que un kilómetro de Metro.

Los vecinos de Gracia, en asambleas celebradas los días 22 de noviembre y 8 de diciembre, acordaron oponerse por todos los medios a la destrucción de su barrio. Son vecinos con experiencia en las lides urbanísticas. La larga lucha para «salvar» la plaza de Lesseps —con éxito hasta ahora— ha mostrado hasta qué punto, aún en las condiciones en que nos movemos, la acción del pueblo unido puede evitar la sistemática degradación de nuestras ciudades. Ahora, los habitantes del Barrio de Gracia, agrupados en torno a una dinámica Asociación de Vecinos, han pasado a la ofensiva. Dicen no a la Vía «O» y exigen que el desmesurado costo económico de la

obra se invierta en resolver las verdaderas necesidades colectivas de la población:

Sanidad.—Siete dispensarios de urgencias, un hospital de distrito con 400 camas y un ambulatorio del SOE.

Bomberos.—Un pequeño Parque local instalado en el barrio.

Enseñanza.—Transformación de las escuelas privadas de EGB en públicas y gratuitas, tres centros de BUP, dos Escuelas de Enseñanza Profesional y un centro suficiente para el tratamiento de niños subnormales.

Transportes.—Prioridad al transporte público. Concretamente: reforzar las actuales y creación de nuevas líneas de autobuses, líneas de microbuses para las zonas interiores del barrio, construcción de

una línea de Metro horizontal y mejoramiento de las actuales.

Asistencial.—Cincuenta guarderías de carácter público y residencias para ancianos con servicios comunes.

Cultural-recreativo.—Dos centros culturales públicos, tres centros para la juventud y siete clubs para jubilados.

Deportivo.—Cinco piscinas cubiertas y cinco pabellones polideportivos.

Locales.—Piden locales para todas las entidades del barrio que no lo tienen en la actualidad (por ejemplo, la misma Asociación de Vecinos).

Estas son las necesidades, las auténticas necesidades de la población de Gracia. No la Vía «O». ■ J. Z. T.

VALENCIA

Denunciar la desordenación urbana

● Que la ordenación urbana necesita en Valencia una revisión a fondo resulta cada vez más evidente. El propio director general de Urbanismo declaraba recientemente en esta ciudad su oportunidad, así como la necesidad de revisar uno de los organismos que controlan el particular de forma más directa, el llamado Gran Valencia. «Estos organismos, que tuvieron en su momento una razón de ser evidente, y que hasta cierto punto cumplieron su función, aunque es posible que no en la totalidad de los objetivos que se debieron marcar, requieren una revisión a fondo, pero siempre partiendo de que esta revisión sea antes del Plan General de Valencia y del Plan General de Gran Valencia». Gran Valencia fue creado en 1949 para coordinar la ordenación territorial de los núcleos urbanos y rurales que rodean la ciudad en un radio equivalente a su comarca de L'Horta. De la inoperancia de este organismo se ha escrito mucho, y de su posible superación con la creación de una entidad metropolitana se está empezando a hablar. El actual Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca es de 1966. En su última redacción hubo una adecuación a las previsiones del Plan Sur, cuyo objetivo era la desviación del cauce del Turia, autor de la riada que cubrió la ciudad en 1957, creando a lo largo de su nuevo cauce un tercer cinturón de ronda de la ciudad y dejando un gran interrogante para el urbanismo valenciano de los años que rondan: ¿Qué hacer con el antiguo cauce que atraviesa la ciudad? ¿Zona verde? ¿Red viaria? ¿Una solución mixta?

Como eso de la ordenación urbana está pendiente de muchos hilos, entre ellos la nueva Ley del Suelo y la de Régimen Local, las competencias e incompetencias se superponen unas a las otras, sobre todo

a la hora de dilucidar si la ordenación urbana se realiza en pro de un ciudadano o de una inmobiliaria, a favor de una inversión o de una colectividad de hombres que necesitan vivir y trabajar en un medio no hostil. Dos escritos del Colegio de Arquitectos de Valencia y Murcia, presentados hace unas semanas en la Delegación Provincial de la Vivienda y Dirección General de Ordenación de Turismo, respectivamente, constituyen dos botones de muestra de desordenación urbana.

En el primero se hace referencia a la ampliación del Polígono Industrial de Vara de Quart a costa de un total de 9,8 hectáreas, que en el Plan General estaban destinadas a zona verde. «La gravedad de esta actuación —dice el escrito en su primera alegación—, siempre censurable en las actuales condiciones urbanísticas, se acrecienta por afectar a Valencia y su comarca, donde existe un déficit absoluto y crónico de zonas verdes (corresponde por cada habitante 0,30 metros cuadrados, cuando el mínimo indispensable se cifra en 30 metros cuadrados por habitante), que con esta eliminación se hará todavía más angustioso». La alegación considera que esta modificación va contra el contenido del artículo 39/2 de la Ley del Suelo, que exige proveer mayores espacios libres para el aumento de población consiguiendo y la aprobación por dos tercios de la Corporación y de la Comisión que hubieren de intervenir en aprobar esta modificación. Por otro lado, recuerda que el legislador, sensibilizado con el problema de carencia de espacios verdes, dispuso, por Ley de 2 de diciembre del año 1963, que en los Planes de Ordenación Urbana no pudiera introducirse ninguna variación que tuviere por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de las zonas verdes o espacios libres previstos, sin cumplir previamente los

(1) Suplemento del Boletín de la Asociación de Vecinos «Vila de Gràcia». Traducido del catalán.