

17. L'estació de La Sagrera: les altes velocitats dels negocis

«Dit això, és inútil decidir si ha de classificar-se Zenobia com a ciutat feliç o infeliç. No té sentit dividir les ciutats entre aquestes dues classes, sinó entre d'altres dues: aquelles que a través els anys i les mutacions segueixen donant la seva forma als desitjos i aquelles on els desitjos, o aconsegueixen esborrar la ciutat, o són esborrats per ella.»

Italo Calvino, Les ciutats invisibles

La necessitat d'eliminar distàncies i estalviar temps ha estat sempre la condició de la circulació capitalista. Que el transport juga un paper fonamental en la formació de capital i en la unificació total dels mercats europeus és més cert que mai. La producció de mercaderies és recolza cada vegada més en l'alta mobilitat gràcies a la qual pot «deslocalitzar-se» i moure ràpidament les seves masses d'executius. Les despeses per transport suposen més del 10% del PIB de la Unió Europea, i tant els colls d'ampolla de la xarxa circulatoria com la saturació del trànsit les augmenten cada vegada més; per tant, tot el que es faci per rebaixar-les beneficia l'economia, és a dir, les grans empreses multinacionals que dirigeixen el procés productiu i financer, especialment les que formen part de la Taula Rodona Europea d'Industrials, l'ERT. Amb aquesta fi es contemplava ja el 1993 en el *Llibre Blanc* de Jacques Delors —si més no abans, el 1984, quan l'ERT va començar a parlar-ne— la creació de les xarxes europees de transport. Aquestes Trans-European Networks són noves infraestructures per facilitar els «fluxos» de mercaderies i garantir la mobilitat de les elits dirigents, quan tot plegat es troba compromès per culpa de la congestió de les carreteres i de l'espai aeri. El Tren d'Alta Velocitat n'és la principal. Sobre el TAV descansa la missió d'absorbir l'increment del trànsit generat pels negocis i pels homes de negocis.

Entre els projectes seleccionats al Consell Europeu d'Essen (1994) hi havia nou línies d'alta velocitat, una de les quals era la línia Madrid-Barcelona-Montpeller, que hauria de començar a construir-se en 1996. A la

cimera de Barcelona de març de 2002 es va parlar d'un espai europeu del transport, corol·lari del Mercat Únic. Aleshores, tots els sectors de la dominació local se n'adonaven de la conversió d'un nombre determinat de ciutats en regions metropolitanes, concentrant la majoria de l'activitat econòmica dels Estats i la totalitat de la decisió. Europa ben bé no era una federació d'Estats sinó un mercat amb una forta necessitat «logística» per comunicar les seves seves urbanes. Les noves infraestructures, bé «situarien en el mapa», bé n'hi esborrarien; la jerarquia del poder vindria establerta per la millor connexió a les xarxes de l'economia globalitzada. L'espai intermedi es buidaria i deixaria de comptar. Per això, les classes dirigents locals reclamarien totes les infraestructures possibles. Per a unes són condicions de l'autogovern o motors de la nació; per a les altres són impulsores de la transformació de les ciutats. Totes volen tenir estacions del TAV i totes volen que la seva ciutat sigui aeroportuària, ja que totes volen romandre en el plànol europeu. Les infraestructures en general i el TAV en particular són la garantia que la ciutat afectada es col·locarà en primera línia de la mundialització.

Al mateix temps l'àrea metropolitana està superpoblada i segregada, i el vehicle privat és el mitjà obligatori de transport. Si abasta un espai de 3.000 km², la tendència dominant definida pels elements bàsics de la nova «cultura territorial» (velocitat, creixement i rendibilitat) l'empenta cap als altres aglomerats urbans —Tarragona-Reus, Lleida-Mollerussa i Girona-Banyoles—, escampant-hi els problemes de la perifèria. Davant d'un augment imparable del parc automobilístic i dels embussos de trànsit que cap eix ni cap pla de transport arreglaran mai, el TAV, a més de complementar l'avió, servirà d'enllaç —o llançadora— amb els esmentats centres secundaris. El TAV assegura «el progrés», o sigui, l'expansió il·limitada de la conurbació barcelonina. És el tren d'aquesta mena de progrés.

La importància del TAV és tan gran per la consolidació de la classe dirigent local, formada a partir de la fusió de l'Administració pública, la política i els interessos privats, que no ha deixat de provocar constants friccions entre els diversos components locals per qüestions de competències, i entre aquests i l'Estat, que és la principal font inversora del procés, per qüestions de finançament. En 1995 la Generalitat havia promogut l'acord Felipe González-Chirac per la construcció del tram Barcelona-Montpeller, i volia veure reconeguda per l'Ajuntament de Barcelona la seva autoritat en el que respecta a la planificació d'infraestructures, especialment les ferroviàries. La versió capitalista dels greuges crònics de Catalunya amb el Govern central, el dèficit fiscal, havia d'eixugar-se amb inversions. Un any després exigia al nou govern del PP un pacte «d'Estat» per infraestructures a canvi de recolzament parlamentari, i un pacte «català» del transport a l'equip que dirigia el municipi. Les dificultats en la tramitació del pacte «català» causaren que en un primer moment la Generalitat fes costat al Ministeri de Foment en les diferències que mantenia amb l'Ajuntament de Barcelona. El govern pujolista no volia que els beneficis polítics de les seves gestions i inversions fossin

pels rivals socialistes de l'Ajuntament. Així les coses, la negativa del govern de Madrid a cedir la gestió de l'aeroport i la conveniència de rendibilitzar electoralment l'arribada de l'AVE, van obligar la Generalitat a pujar al carro d'aquells que reclamaven les estacions del Prat i La Sagrera; però al febrer del 2000 el ministre de Foment Álvarez Cascos i el president Pujol signaren un pacte pel bucle de l'aeroport, a esquenes de l'alcalde Clos. L'estació seria obra de l'arquitecte de tots els poders, Bofill. El pacte no funcionava i encara la Generalitat es va arriscar a retardar més l'arribada de l'AVE proposant un túnel alternatiu per sota del carrer Provença. Després de la derrota electoral del pujolisme a les eleccions de 2003 la disputa Ajuntament-Generalitat es va extingir.

Més importants foren els desacords entre l'Ajuntament i l'Estat. El primer TAV, el TGV de 1981, era un metro de llarga distància que lligava París amb la resta de França. El caràcter centralista d'aquest mitjà de transport era obvi i així semblava pensar el govern socialista quan construï la línia Madrid-Sevilla. Paral·lelament, quan la dreta arribà al govern, pensà aturar el TAV a Rubí. El ministre de Foment Arias Salgado no tenia cap pla a banda de l'heretat de Borrell i l'única idea que tenia al cap era la de reduir despeses ajornant pagaments i obres. L'Ajuntament de Barcelona, digne representant dels interessos econòmics del turbocapitalisme a Catalunya davant la incompetència burocràtica centralista, no volgué ni parlar de l'estació terminal del Vallès i menys encara de retards en la connexió amb França. Això significaria a curt termini fer de Barcelona una rodalia de Madrid, cosa que si tenia sentit en l'època franquista, quan la resta d'Espanya era una mena de mercat captiu de Catalunya i una pedrera de mà d'obra, no en tenia gens ara, quan el mercat es trobava a Europa i la mà d'obra als països de l'Est. L'Ajuntament defensà un TAV de «segona generació», complementari de l'avió i associat a maniobres urbanístiques. Recordava el compromís del president Aznar de portar l'AVE a la frontera el 2004 i demanava una estació a l'aeroport (com la de Roissy a París i Satolas a Lyon) i una de «intermodal» (alhora pàrquing, estació de metro, de rodalies i d'autobusos) als terrenys de l'antiga estació de mercaderies de Renfe a La Sagrera-Clot. Per als urbanistes que parlaven en nom de l'Ajuntament la ubicació de les estacions de l'AVE era una qüestió tan estratègica com l'acoblament amb el TGV francès, donat que no es tractava només de parades del tren, com les de Atocha a Madrid i Santa Justa a Sevilla, sinó de «focus territorials de la mobilitat regional», amb gran poder de transformació dels barris que els envoltaven i de les perifèries que comunicaven, afegint valor a les propietats i potenciant les inversions. Això volia dir que aquests futurs «nous centres urbans», a banda de situar Barcelona en el mapa del capitalisme europeu, eren serioses operacions immobiliàries.

Amb la requalificació dels terrenys de Renfe el Ministeri va deixar de dir que la seva feina era portar l'AVE i no pas solucionar problemes urbanístics, tanta veritat és que les plusvàlues resolen tots els problemes, i també va ratificar el seu compromís de portar el TAV a la frontera francesa el 2004. A finals de 1999 fou pactat que l'AVE tindria dos caps, és a dir,

dues estacions: una a Sants, la principal, el punt d'arribada de les línies internacionals (com volien a l'inici la Generalitat i el Govern espanyol), i una altra a La Sagrera, per a les línies nacionals (de només un nivell, en lloc de quatre, i 12 vies en compte de les 20 demanades), connectades totes dues pel vell túnel del carrer Aragó. Exactament el contrari del que desitjava l'Ajuntament, que es queixava d'haver incrementat l'edificabilitat de la zona de zero a mig milió de m² a canvi d'un simple baixador. Els buròcrates de Madrid no entenien el que volia dir «intermodalitat». Finalment el projecte «inacceptable» de Foment fou admès per tal de concentrar els esforços negociadors en la «irrenunciable» estació de l'aeroport. Altra vegada l'Ajuntament quedà descol·locat quan el 2001 la Generalitat i els alcaldes del Baix Llobregat van subscriure amb el nou ministre Cascos un acord que —si bé descartava l'entrada de l'AVE per Cornellà— no passava tot per l'aeroport, sinó que només es desviaven dues vies fins allí. Com res no podia impedir aquest «atemptat a Catalunya», segons paraules de l'alcalde Clos, l'Ajuntament defensà «l'interès de Barcelona» plegant-se a la benevolència del ministre; el 17 d'abril de 2001 signava un protocol respecte a l'estació de La Sagrera que recuperaria la major part del projecte inicial, al que seguiria l'acord de juny de 2002 amb la Generalitat i Foment sobre el traçat del TAV per la ciutat. Aleshores Cascos ja disposava del seu Pla d'infraestructures i estava al dia de les modes urbanitzadores capitalistes. Així es tancava la «crisi» del TAV, veritable tempesta en el vas d'aigua de la dominació modernitzadora.

Llavors el TAV travessarà el terreny d'ús agrícola del Baix Llobregat fins al Prat, des d'on girarà cap a l'Hospitalet. Les vies seran soterrades a l'Hospitalet però no a la barriada de La Torrassa ni a la de Sants. L'impacte visual i el soroll es tractaran de reduir amb viseres o cobrint el tram pròxim a l'estació amb una caixa de formigó, amb alçades de 8 a 15 metres a nivell de carrer. De l'estació principal de Sants continuarà per un nou túnel de 30 metres de profunditat sota el carrer Mallorca —doncs així ho deia el projecte de Foment— i tindrà un baixador a Gràcia, tal com reivindicava la Generalitat; però no s'hi aturarà l'AVE sinó els trens de llarg recorregut que facin servir les seves vies. Es desviarà pel carrer València per tal d'evitar la Sagrada Família i desembocarà a La Sagrera, la porta nord de Barcelona. Les vies no estaran soterrades a l'entrada de l'estació ni a l'estació propera de Sant Andreu Comtal, però sí cobertes de material translúcid, no transitable, quedant a cel obert al nus de la Trinitat. Divuit hectàrees de vies, tallers i oficines romandran a l'aire.

El projecte de La Sagrera hauria d'enquadrar-se dins l'urbanisme tecnocràtic especulatiu, un fenomen nou que aprofita el valor mercantil de la nova tecnologia per refer vells espais en desús, convertint-los en àrees residencials i terciàries al voltant d'una macroestació, és a dir, en centres d'oci, comercials i administratius. Pel que fa a La Sagrera, més que centre és vèrtex del triangle que forma amb Diagonal Mar i el nus de Les Glòries, completant les «infraestructures culturals» per a usos espectaculars i l'oferta «lúdica», totalment alienes a la gent que viu als voltants. Encara que no va néixer al si de l'Ajuntament, ans va ser proposat per una pla-

taforma ciutadana, el projecte no té res d'original; el mateix es va fer o es fa a Lyon (estació Part-Dieu), a París (Tolbiac, Montparnasse) i a Londres (King's Cross). A més a més, estava avalat per l'arquitecte Norman Foster, el mateix que s'encarregà de King's Cross, un dels inventors de l'estil arquitectònic *high-tech*, que associa el formalisme geomètric del moviment modern amb elements industrials, és a dir, amb interessos industrials. La coincidència d'interessos entre els arquitectes, les administracions locals, el govern de l'Estat i les empreses no és casual: tots surten beneficiats en l'operació. Els arquitectes tenen la possibilitat de fer obra monumental «de marca» amb la que engreixar les factures, els ens ferroviaris financen les obres amb la requalificació dels terrenys i el seu canvi d'ús; les empreses constructores guanyen amb l'increment d'edificabilitat i la revalorització de la zona, i els ajuntaments i governs regionals milloren la seva oferta de serveis a les multinacionals. Això és tan cert que podem dir sense por d'equivocar-nos que és l'operació qui ha buscat l'estació i no pas al contrari. El TAV ha estat en gran part el pretext per fer diners ràpidament.

Els terrenys ocupen parts dels antics pobles de Sant Andreu del Palomar i Sant Martí de Provençals, annexionats per Barcelona i fets servir per allotjar successives onades migratòries de treballadors. La primera fou la dels obrers vinguts per l'Exposició Universal de 1929, per als quals es van construir les anomenades «cases barates», de les que encara en queden exemples. La segona allau fou durant els anys 50, a l'arrencada del desenvolupisme franquista. El cobriment de les vies va donar lloc a l'avinguda Meridiana, veritable ganivetada al flanc de la ciutat que, juntament amb d'altres, com el carrer Guipúscoa o el passeig Valldaura, van deixar completament esquarterat el territori, infantant els «barris» actuals com La Sagrera. El projecte abasta unes 100 hectàrees que van des del carrer Espronceda fins al nus de la Trinitat, a distribuir entre zona d'equipaments, restaurants, multicinemes, hotels i oficines (60 ha), nous habitatges de força alçada (8 ha) i un parc (de 30 ha, encara que en altres llocs es diu que arribarà a les 43 ha), a les quals cal afegir altres espais com les casernes abandonades de Sant Andreu, les indústries tancades com la fàbrica de Colorants i la Maquinista (aquesta per a centre comercial), els sectors afectats del carrer Prim, passeig de la Verneda i Baró de Viver, la connexió amb la Ronda del Mig, fins arribar a 230 ha en total. Unes 200.000 persones es veuran afectades en major o menor mesura. El projecte contempla inversions oficials de l'ordre de 400 milions d'euros, la meitat dels quals vindran d'aprofitaments urbanístics, conseqüència dels espais cedits a l'explotació privada; la resta serà finançada pel Ministeri de Foment, la Generalitat (que gestiona els fons d'ajuda europeus) i l'Ajuntament. A tal fi el 27 de juny de 2003 fou creada la Sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocidad, participada per les tres administracions, i un consorci per tancar el finançament, vendre els blocs terciaris i encarregar les obres. Els homes de palla del Consell d'Entitats proposaren que el districte canviés de nom i s'anomenés «Sant Andreu-La Sagrera».

L'estació és un gran edifici prismàtic, meravella de la monotonia que els arquitectes qualifiquen de funcional, degut a què sembla per fora un malson climatitzat i per dins una màquina de dispersió pràctica dels fluxos humans entre les diverses modalitats de transport gràcies a tres nivells soterranis. Els nivells sobre el vestíbul només es poden considerar funcionals si veiem als éssers humans com a màquines de consum, car són els espais comercials i lúdics ni menys vulgars ni amb menys mal gust que els hipermercats dels afores. Si la línia recta i l'angle de noranta graus van estar lligats al capitalisme, l'estil arquitectònic del conjunt n'està ple, a l'extrem de no haver-hi d'altra geometria. Malgrat que les fàbriques pròpiament dites han estat foragitades de Barcelona, no hi ha cap ruptura entre aquestes i el «nou centre urbà», puix tot plegat són expressions d'una societat regida pel rendiment i dominada per la tecnologia. Deambular per una nova estació, prendre un dels trens aerodinàmics o entrar en un conjunt de màquines per a viure com són els blocs de pisos, té un regust de fàbrica-massa evident. Les autoritats afirmen que els barris quedaran millor comunicats. Això només vol dir que hom podrà anar d'un a l'altre fàcilment amb vehicle privat. En quant a la gent, ja no és que les noves construccions, i especialment el parc, no siguin barreres tan bones com ho fou abans la platja de vies i que, per tant, no romanguí igual de separada que en els temps del pont del Treball; el que passa és que la separació i la incomunicació s'obté menys per la segregació i les trinxeres urbanístiques que per la mobilitat constant. En efecte, si dues persones volen comunicar-se s'han d'aturar, i la perversió del turbocapitalisme fa que tothom estigui sempre en moviment, anant d'aquí cap enllà, fent alguna cosa. La velocitat de la vida sota aquestes noves condicions suprimeix el temps que es dedicava a no consumir ni treballar, i la nova arquitectura reflecteix a la perfecció el procés de mobilització permanent, la paorosa invenció totalitària a la que tothom sembla sotmetre's de grat.

Els primers beneficiaris del mullader del TAV han estat les grans constructors lligades a les obres públiques com Necso (Entrecanales y Cubiertas), ACS-Dragados (presidida por Florentino Pérez), el grup OHL (Obrascon Huarte Lain), Ferrovial Agromán, Grupo Sorigué, FCC (de les germanes Koplowitz), Isolux, Abengoa, etc. Després venen les empreses fabricants de trens i llançadores com l'alemanya Siemens, la francesa Alstom, Talgo, la canadenc Bombardier i CAF (que depèn de les tres *kutxa* basques); i les responsables de la senyalització i el trànsit: la italiana Ansaldo-Cobra, Indra, Elecnor, Electren, Alcatel, Nortel, etc. Al final arriben les concessionàries de serveis: Heineken, que instal·larà vagonets cereseria, Telefónica Móviles, Amena i Vodafone, que s'encarregarà de la xarxa de telefonia; la central de reserves Galileo, que comercialitzarà els bitllets, Spanair i, fins i tot, les galeries d'art, que subministren a les terminals al·legories decoratives del viatge. La política del Ministeri de Foment consisteix en distribuir al màxim la participació, de forma que s'evitin trames de corrupció com les de l'AVE Madrid-Sevilla. Les grans necessitats de diners per les obres o la compra de material han fet que el GIF, l'ens de

finançament de les infraestructures ferroviàries, negociï crèdits amb el Banco Europeo de Inversiones, el Citibank, la financera anglesa Angel Trains i Caja Madrid, entre d'altres. Per la seva banda, els grups immobiliaris com Metrovacesa, Colonial (la Caixa), Landscape (Banc de Sabadell), Llave de Oro, etc., davant les expectatives creades en 1992, van començar a acaparar sòl per tota Barcelona i rodalies, especialment a les zones de les futures estacions com La Sagrera, Sant Andreu, Sants i Sant Cugat, obrint l'apetit del capitalisme immobiliari internacional, que ja ha intentat col·locar-se en el mercat espanyol a qualsevol preu (exemple, l'Opa hostil d'un *holding* italià a Metrovacesa). L'efecte de l'especulació es va notar de seguida; el preu de l'habitatge a Barcelona ha pujat tant que ja és el més car de tot l'Estat. I les oficines i els pisos impersonals i carrinclons que es construeixen ara al voltant del projecte d'estació de La Sagrera són els més cars de Barcelona, cosa que indica dues coses: primera, almenys una tercera part són inversions i, per tant, romandran buits; segona, els habitants que ocuparan la resta seran *neoiuppies* de classe mitjana alta, imposant-se definitivament a les barriades el tipus de vida consumista i elitista propi d'aquesta gent. El TAV provoca una cascada de plusvàlues allà per on passa i totes les empreses capitalistes que s'hi acostin en trauran beneficis, particularment els sectors lligats a la «nova» economia: les consultores, el turisme de negocis i de cap de setmana, la gran distribució, el menjar immundícia, la seguretat, les ETT, la indústria de l'oci, etc. Barcelona és bona...

A Catalunya el TAV no ha tingut mai una oposició seriosa. Els ecologistes endegaren amb alguns responsables menors dels partits IC i ERC una Coordinadora de Plataformes per una Alternativa al TAV que ni va qüestionar l'alta velocitat, ni el model social que la justificava; amb una estratègia centrada en el diàleg institucional i, per tant, renunciant a les mobilitzacions; tota la protesta va aturar-se definitivament en denúncies i recursos inútils davant els tribunals. Per la seva banda, l'oposició dels municipis afectats no ha dubtat mai de la necessitat del TAV, i ha consistit bàsicament en proposar modificacions del traçat, viaductes i soterraments de vies. Res no ha servit per endarrerir un xic les obres, ja que els jutges estimen que els contenciosos no són motiu suficient per paralitzar-les. Evidentment el principal obstacle del TAV ha estat el desacord entre els seus partidaris, incapaços de solucionar els immensos problemes tècnics plantejats i de garantir les enormes inversions requerides. Això sembla arreglar-se amb la primera reunió del 10 de febrer de 2004 de la Sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocidad, on les tres administracions fixaren definitivament el traçat barcelonès i van admetre un retard de tres anys, segurament inferior al real. Aquest veritable pacte d'Estat fou rematat el 17 de febrer amb la concessió de l'enllaç internacional Figueres-Perpinyà al grup TP Ferro, de les constructores ACS i la francesa Eiffage, que preveu que les obres s'acabin el 2009. El Govern francès afegeix més retards i preveu l'arribada del TAV a Montpeller per al 2011. A més, bona part del trajecte fins París es farà per molt de temps a velocitat convencional.

L'acció veïnal ha estat decebedora. Si abans el nord de Barcelona era una àrea de recol·locació d'emigrants, una zona eminentment proletària, al cap de 25 anys, una vegada suprimida la base industrial de l'economia urbana, la composició sociològica del barri és diferent. Ara, les reivindicacions, completament despolititzades, només apunten a la conservació més equipada de les insulses condicions de vida dels pobladors. A més, les associacions de veïns depenen més del cas que els faci l'Ajuntament que de l'interès que manifestin els habitants dels barris, per la qual cosa no té res d'estrany que en el seu moment fessin costat a l'Ajuntament i defensessin el projecte faraònic de l'estació del TAV a La Sagrera («vital per a Barcelona») en companyia de promotors immobiliaris, empresaris i comerciants. Quan el ministre Arias Salgado va dir que no hi havia diners per l'AVE, l'alcalde Clos i el seu equip van organitzar amb els militants veïnals plataformes de defensa de l'AVE i de l'estació. Eren moments de campanya electoral i l'Ajuntament va tenir diverses reunions amb les associacions per prometre escoles, ambulatoris, inversions en transport públic i habitatges de protecció oficial a canvi de vots; una Comissió de Sants i la AVV de La Sagrera aprofitaren l'avinentesa per demanar el cobriment total de vies. Un manifest de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona recolzada per les associacions de Sants, Sagrera, Sant Andreu, Baró de Viver, Bon Pastor i Camp de l'Arpa, adreçat al ministre Álvarez Cascos i datat el 8 de març de 2001, demanava l'acompliment total del programa de l'Ajuntament: estació a l'aeroport, estació principal a La Sagrera, Parc Lineal i finançament a compte del Ministeri i dels fons europeus. Malgrat els canvis de posició de l'alcalde Clos els representants dels veïns no s'amoinaven; ben al contrari, els implicats clamaven per fer part del futur consorci Barcelona Sagrera Alta Velocidad amb la idea de treure profit de les plusvàlues del sector immobiliari —degudes a l'elevació del sostre edificable— en forma de serveis per als barris i habitatges barats. Respectaven l'especulació si part dels guanys repercutien a les barriades. Amb aquesta finalitat neix el juliol de 2002 la Plataforma Veïnal de Sant Andreu-Sagrera. D'altres més crítics crearen el setembre la Plataforma Veïnal contra l'Especulació de Barcelona. La primera està formada per totes les associacions afectades pel pla de l'estació de l'AVE. La majoria creu que el pla impulsarà la renovació de la zona per tal que la plataforma hi participi. Les associacions del Clot i Sant Andreu-Tramuntana (Nord) no n'estan tan convençudes i parlen d'altres formes de pressió. Tots plegats insisteixen en el cobriment i suggereixen el soterrament del nus de la Trinitat, a més d'exigir un CAP, un poliesportiu i escoles.

Al novembre de 2002 la postura de les associacions de veïns es va tornar més bel·ligerant, desvinculant-se en bloc de la preparació del Fòrum de les Cultures. En el segon Fòrum Veïnal Barcelonès celebrat el desembre de 2002 constataren que, passades les eleccions, l'Ajuntament es desentenia de les seves promeses i es deixava dur pels promotors immobiliaris, venent-los sòl públic per finançar els seus projectes. Tants milions per infraestructures injustificables i, en canvi, tant pocs recursos per a equipaments i habitatges. Això se sentia com una provocació, perquè el

Pla d'Equipaments era la reivindicació central de la Federació d'AAVV de Barcelona, la FAVB. Per primera vegada es denunciava el model urbà «fragmentari» que feia de les necessitats socials un mitjà per fer diners. Es recordava que encara quedaven blocs afectats per aluminosi. Reconeixien les associacions de veïns que l'especulació, l'oci i les grans superfícies determinaven la urbanització dels barris. Pel febrer de 2003 la FAVB valorava negativament la reforma del Pla General Metropolità respecte l'estació de Sants i el seu entorn i la zona de Sant Andreu-Sagrera. Les peticions de soterrament total de les vies fetes per la Comissió pel Soterrament de les Vies de Sants havien estat ignorades i, en quant a La Sagrera, el material de cobertura deixava els barris igual de separats que abans. Les associacions de la zona afectada es planyaven de què només el 20% dels habitatges a construir serien protegits, millor dit, a preu taxat, un pèl menys cars que els altres. Cada pas en la concreció del projecte eixamplà més l'esquerda entre la FAVB i l'Ajuntament: la venda per part del Ministeri de Defensa de les casernes abandonades de Sant Andreu al Consorci de Zona Franca, el 13 de febrer de 2004, fou qualificada d'estafa pels veïns, ja que la meitat dels terrenys edificables (uns 25.000 m²) servien per especular. Aquests demanaven que tots els habitatges fossin de caràcter públic. Uns dies abans les casernes s'havien acabat d'enderrocar i els últims indocumentats refugiats a dins havien estat dispersats. El 6 de març hagué pels carrers de Sant Andreu una manifestació de 2.000 veïns protestant per l'actuació consistorial.

Al contrari que el ferrocarril convencional, el TAV s'inscriu perfectament en el paisatge que travessa. Per això les estacions noves no es distingiran gaire dels voltants. No han d'harmonitzar dos tipus de circulació diferent, la de la ciutat i la de la indústria; per tant, no han de tenir una aparença de palau per fora i de nau per dins. La ciutat sencera ja sembla una fàbrica gegantina; no n'hi ha, doncs, cap ruptura entre els seus edificis i l'estació. La tasca del funcionalisme ha estat precisament suprimir l'ornamentació i proclamar ben fort l'aspecte industrial de les coses: tan de les estacions com de les cases. L'única justificació de l'estació monumental era el caràcter fragmentat de la vella ciutat burgesa, on la classe dirigent n'estalviava sectors a l'economia per gaudir-ne ella sola. La invasió del capitalisme recolzat amb la tecnologia, tot i conservant les separacions, ha donat a les ciutats un caràcter horrorosament unitari, i per això no calen ja construccions que moderin el xoc i que filtrin la visió de l'aparell tecnològic entrant com un bòlid a la ciutat. La ciutat és tota ella un vestíbul d'estació i l'estació és una ciutat en petit. Hom surt del tren i dos nivells més amunt es troba com a casa, com al barri, enmig de botigues, cinemes, menjar, despatxos, etc. I per quan, escoles, bressoles, gimnasos i ambulatoris, diran els veïns? En un futur no gaire llunyà serà així.

Miquel Amorós



Acció a la Cambra de la Propietat durant la manifestació «Stop Especulació», l'1 d'abril de 2000 (Contra-Infos)