

LA RENOVACIÓ URBANA I LA REVITALITZACIÓ DE LES ZONES PORTUÀRIES El cas de la badia de Cardiff¹

Jussi S. Jauhiainen

Departament de Geografia. Universitat de Turku. Finlàndia

Introducció.

El canvi en la política urbana britànica

Durant els darrers deu anys, les institucions financeres, a la recerca de projectes que oferissin la màxima rendibilitat, han invertit quantitats substancials de diners en entorns urbanitzats. La internacionalització del capital industrial és una de les tendències predominants en el procés de reestructuració d'una ciutat. Hi ha hagut un desplaçament del flux de capital en el procés de producció, del circuit primari de fluxos de capitals cap al secundari, en actius fixos invertits en l'entorn urbanitzat i en els fons destinats al consum (HARVEY, 1985). El capital financer ha esdevingut predominant respecte de l'industrial. La reurbanització de les zones portuàries és una d'aquestes beneficioses formes d'inversió i especulació immobiliària que pot comportar l'increment d'uns potencials beneficis, tal i com hem pogut comprovar recentment en bastants casos de zones portuàries (TWEEDALE, 1988, 189).

Aquest procés de reestructuració és una de les raons del canvi que hi va haver en la manera de governar les ciutats britàniques durant els anys vuitanta. Aquest gir de la política urbana britànica va donar-se després que els conservadors haguessin pujat al poder el 1979. Segons Parkinson (1989,

422), les directrius principals del canvi van ser les següents: el mercat va substituir la política com a principal resposta a la decadència urbana, els valors de les iniciatives urbanes van substituir els del col·lectivisme municipal, el lideratge del sector privat va substituir la intervenció pública, la inversió en capital físic va desplaçar la inversió en capital social, la creació de riquesa va desplaçar la distribució del benestar social, i un règim dedicat bàsicament a descentralitzar el poder va acabar debilitant les plataformes locals que l'exerçien. El govern conservador va decidir retallar progressivament diverses competències i recursos de les autoritats locals perquè va considerar que eren incapaces de dirigir la seva pròpia recuperació econòmica.

Aquest esforç de reestructurar la política urbana s'hauria de valorar en un context més ampli. El govern conservador, atret per la confiança americana en el mercat, amb un règim de planificació molt feble i un ús extensiu d'incentius fiscals per atreure la inversió privada, va centrar-se en el sector de la petita empresa i la privatització dels serveis. Es tractava d'un intent de canviar el clima ideològic existent a la Gran Bretanya mitjançant la creació d'una cultura de l'empresa i substituir la intervenció de l'Estat per les forces del mercat. La reactivació econòmica de les ciutats de la costa est dels Estats Units d'Amèrica, com Boston i Baltimore, i el seu aparent èxit es van importar al Regne Unit (PARKINSON, 1989, 423).

La primera gran legislació local del govern després d'haver obtingut la victòria a les eleccions generals del 1979 fou la creació de les Urban Development Corporations

(UDC—Corporació per al Desenvolupament Urbà), que constitueixen el cas més clar d'aquest nou enfocament de la planificació urbana a la Gran Bretanya basat en el predomini del mercat. La renovació urbana i la reurbanització de les zones portuàries pretenien ser una resposta del govern a la problemàtica dels nuclis urbans, i les UDC n'eren l'instrument principal.

La funció principal d'una UDC és proporcionar a una àrea especialment degradada d'un nucli urbà una certa quantitat de diners per tal que es reurbanitzi i atregui la inversió del sector privat a aquesta àrea. Les UDC aporten la infraestructura necessària, com pot ser el sòl, la xarxa viària i els serveis, per tal d'atraure la inversió del sector privat. La relació de la proporció entre inversió pública i privada hauria de ser d'1 a 4, o fins i tot superior.

Els objectius financers del govern per a les UDC eren que compressin grans àrees de terreny mitjançant negociacions o expropiacions, amb la possibilitat de revendre'l i obtenir un benefici, abans o després de la urbanització. Amb tot, els propietaris sovint podien negociar vendes a preus relativament alts, i amb el posterior descens dels valors immobiliaris es va fer força difícil per a l'UDC d'obtenir beneficis reals (COULSON, 1990, 300). Caldria posar de relleu que les UDC no són autoritats en planificació i urbanització, però sí tenen competències en planificació en les seves àrees respectives.

Les UDC estan dirigides per un consell d'administració on hi ha representats els diferents grups d'interessos públics i privats. Malgrat tot, el Govern Central en designa, legitima i financia les activitats, i

Nota:

1. Aquest article es basa en un ampli treball d'investigació sobre la badia de Cardiff que l'autor va portar a terme el 1992 com a investigador visitant del Departament de Planificació Urbana i Regional a la Universitat de Gal·les, College of Cardiff.

Taula 1: Les Corporacions per al Desenvolupament Urbà a la Gran Bretanya

(Font: Middleton, 1991)

Nom	Any de creació	Àrea (ha)
Teeside	1987	4 560
Tyne and Wear	1987	2 380
Londres DDC	1981	2 070
Trafford Park	1987	1 270
Badia de Cardiff	1987	1 100
Merseyside	1981	960*
Black Country	1987	2 600*
Sheffield	1988	900
Leeds	1988	540
Bristol	1988	360
Greater Manchester	1988	187

* Àrees ampliades des de la seva creació

les UDC depenen directament d'ell. L'esperança de vida de les UDC estava prevista per deu anys o menys, de manera que és essencial per als seus caps i directius de poder mostrar resultats constatables a les seves àrees amb força rapidesa. El resultat és que les àrees de les UDC es van anar subdividint en diversos "projectes pioners" i van passar a utilitzar els recursos de què disposaven per intentar convertir ràpidament les seves idees en "maons i ciment". Les UDC no tenen capacitat per dirigir o dissenyar un projecte, així que gastaven quantitats considerables de diners en assessors als quals els compraven la majoria de projectes de remodelació.

Algunes de les qüestions amb les quals s'han d'enfrontar les UDC són convertir terrenys i edificis abandonats en llocs útils i eficaços, afavorint el desenvolupament d'indústries i comerços, fomentant el fet que els habitants visquin i treballin a la mateixa àrea i facilitant l'accés a l'allotjament i serveis socials comunitaris (MIDDLETON, 1991). Ja que les UDC troben difícil de promoure projectes basats en la industrialització, les seves iniciatives estan majoritàriament relacionades amb l'establiment de comerços, la construcció d'oficines o bé el turisme.

Des del 1980 s'han creat onze Corporacions per al Desenvolupament Urbà. Les dues primeres es van establir el 1981 als London Docklands (àrea portuària de Londres) i a Merseyside (Liverpool). La London Dockland Development Corporation (LDDC—Corporació de Desenvolupament dels London Docklands) és l'emblema del govern conservador i, per tant, ha estat objecte d'una gran atenció. La LDDC va esdevenir força aviat un model influent i rellevant a la Gran Bretanya de la remodelació urbana controlada pel mercat.

No es van crear més UDC fins el 1987, quan en van aparèixer cinc més, entre les quals hi havia la de la badia de Cardiff. La tercera generació, amb quatre UDC més, va arribar el següent any, el 1988. Les àrees d'acció de les UDC varien considerablement en llur extensió i naturalesa. Algunes estan situades als centres de les ciutats i d'altres a les perifèries urbanes (taula 1).

Les autoritats locals a les àrees de les UDC s'hi oposaven de moltes maneres, ja que s'enduïen els millors emplaçaments i oportunitats d'urbanització de les ciutats, a més de les competències en planificació. Sens dubte, un dels objectius del govern era disminuir la ingerència dels governs locals tant com fos possible. Els governs locals, doncs, no van enfrontar-se amb la segona generació d'UDC tan directament, i fins i tot, van acollir-ne algunes amb certa predisposició. A Cardiff hi havia una certa oposició pel que fa als aspectes tècnics, per exemple en relació amb els projectes del dic i de la relocaltzació de les empreses que ja hi havia a la badia de Cardiff. Quan va anunciar-se la tercera generació d'UDC, els municipis de Shieffield i Bristol van refusar d'acceptar les que els corresponien tal i com havien estat planificades. En els dos casos, el govern local va poder influir força substancialment en el resultat final de la UDC (COULSON, 1990, 301).

Una breu història de la urbanització a Cardiff

Per entendre la situació actual de la ciutat, cal entendre la història del procés d'urbanització que es va donar durant el segle XIX a Cardiff. Podem distingir tres fases en la urbanització d'aquesta ciutat. La primera fou la construcció de molls a l'àrea costanera des de mitjans del segle XIX fins a principis del XX. Això va comportar per a Cardiff

un canvi considerable, ja que passava de ser un poble gran a convertir-se en la principal metròpolis de carbó del món. El segon canvi va donar-se després de la Primera Guerra Mundial, quan els molls van començar a entrar en decadència, i aquest període arriba fins a principis dels anys vuitanta. Durant aquest període, la ciutat continuà creixent a gran velocitat i la posició de Cardiff com a principal centre regional es consolidà quan va ser nomenada capital de Gal·les. Al mateix temps, la zona costanera de la ciutat es va anar degradant cada cop més. Hi havia una possibilitat, doncs, per a un tercer canvi: la renovació dels molls que va començar-se a finals dels anys vuitanta i durarà fins a principis del segle XXI.

El desenvolupament urbà de Cardiff és força recent, malgrat que Cardiff és actualment la capital de Gal·les, al Regne Unit, amb prop de 300 000 habitants. La ciutat de Cardiff està situada uns 250 quilòmetres a l'oest de Londres, a la costa nord del canal de Bristol. És una ciutat antiga que data de l'any 75 a.C., quan els romans van construir un fort al llarg del riu Taff, el més gran dels tres rius de la ciutat. Els normands van establir un centre administratiu el segle XI basat en un petit castell, i cap al segle XIII a Cardiff ja vivien 2 000 persones. Durant els cinc-cents anys següents el desenvolupament va ser lent, si és que n'hi va haver cap. El 1798, l'obertura del canal per a exportar l'acer, que va donar lloc a la ciutat de Merthyr Tydfil, al nord de Cardiff, va comportar que l'exportació d'acer superés ràpidament la importància de la producció agrícola. Fins a les primeres dècades del segle XIX, Cardiff pot ser descrit com una petita ciutat-mercat de tipus agrícola amb un port modest. No era gaire més que un punt de càrrega d'acer amb una petita colònia de 3 000 habitants situats prop del castell.

El desenvolupament del Cardiff modern va començar de resultes de la iniciativa d'una sola família, i especialment a causa de la iniciativa del segon marquès de Bute (1793-1848). Els Bute eren terratinents a Cardiff i també tenien mines de carbó a les terres de les valls interiors. Per explotar el carbó calia construir un enllaç entre les valls i Cardiff juntament amb un port d'exportació que fos adient. El segon marquès de Bute va iniciar i finançar la construcció dels molls principals de la ciutat i va negociar amb les companyies ferroviàries recentment constituïdes per tal d'assegurar-se que les línies que anaven des dels jaciments de carbó fins a Cardiff només

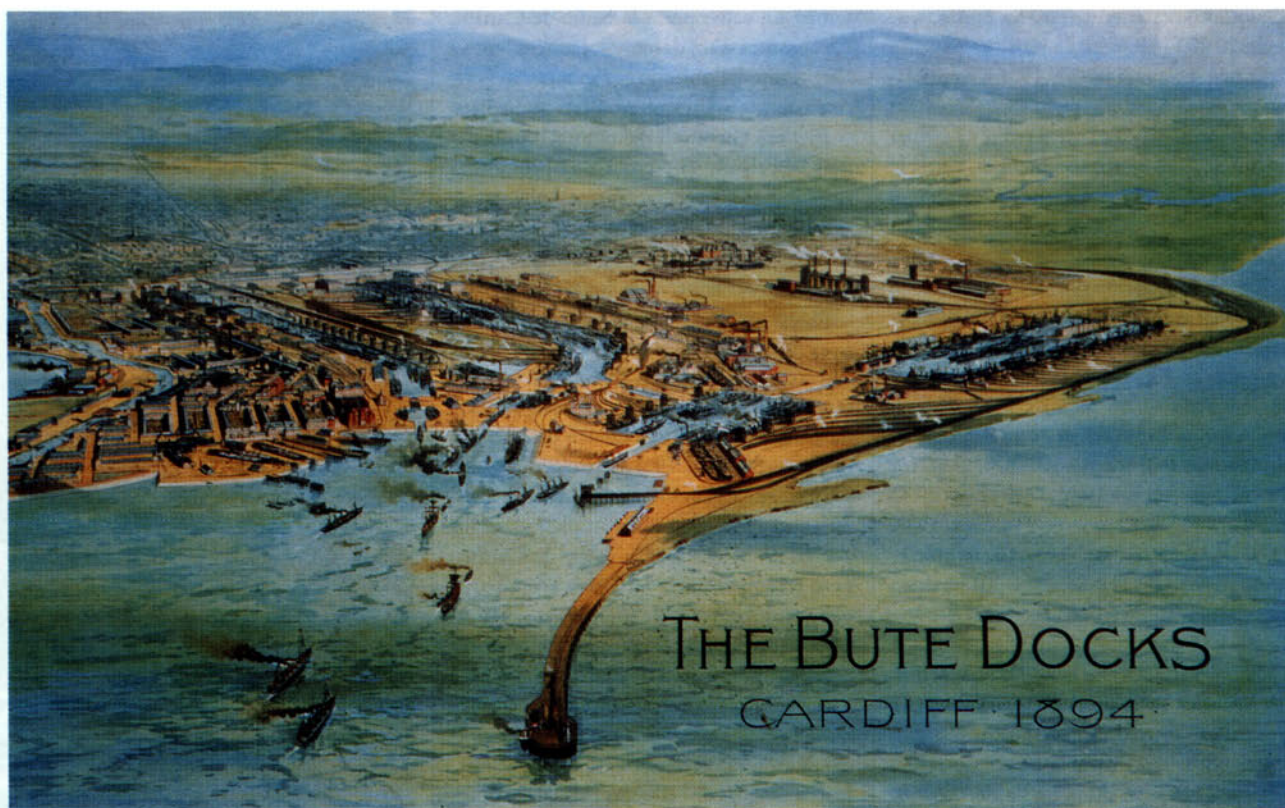


Foto 1: Els molls de Cardiff el 1894

(Foto: J.S. Jauhiainen. Drets de reproducció del Museu Nacional de Gal·les)

abastissin el seu port. Els molls es van anar construint un a un des del 1839 fins al 1907 (taula 2), després que l'aglomeració fes que fos impossible d'augmentar encara més l'exportació de carbó (foto 1).

Des de principis dels anys trenta del segle XIX, la quantitat de carbó exportat va créixer de 0,2 milions de tones anuals a 13,7 milions de tones en el moment culminant d'activitat del port, el 1913, moment en què era el port més gran a nivell mundial d'exportació de carbó (DAUNTON, 1977). A diferència de la importància que l'exportació de carbó va tenir per al desenvolupament de Cardiff, els molls no van proporcionar més que uns quants diners per inversions a la família Bute (THOMAS, 1989, 92). El segon marquès de Bute va decidir crear una colònia organitzada situada al llarg dels molls amb habitatges d'alt nivell i d'altres amb extenses fileres de cases de baix cost per als treballadors. El que més tard esdevindria Butetown va tenir, doncs, una identitat geogràfica i funcional separada des del principi. A finals del segle XIX, els comerciants amb recursos econòmics més elevats van anar marxant gradualment i la zona va esdevenir mundialment famosa com a Tiger Bay (badia del Tigre), un barri marítim amb una zona

de "barri xinès" on els mariners passaven les seves estones de temps lliure (HILLING, 1988, 26-27). El creixement de les activitats portuàries va comportar també un desenvolupament ràpid per a Butetown.

Durant els anys vint, el comerç de carbó es va estancar i el port de Cardiff va començar a entrar en un període de decadència. Amb el descens del comerç de carbó també va decaure, doncs, el port de Cardiff i totes les activitats que hi estaven relacionades, i Butetown va convertir-se en un barri format per treballadors. Cap als anys quaranta quasi totes les cases eren gairebé centenàries i el procés de degradació es va agreujar ràpidament. El estrets lligams que hi havia entre Butetown i els molls es van desfer i a mesura que passava el temps els molls anaven quedant abandonats. Des dels anys seixanta fins als vuitanta, es va reurbanitzar quasi tot

Butetown, però la qualitat dels habitatges era força baixa i l'àrea va començar a ser coneguda com la més degradada de tot Cardiff.

Durant els darrers quaranta anys, la població de Butetown ha quedat reduïda de 6 000 a poc més de 2 000 habitants. L'àrea ha esdevingut la més variada ètnicament de la ciutat –i una de les més pobres– i la decadència del port n'ha reduït la importància demogràfica i simbòlica. Avui dia, el barri marítim de Cardiff és considerat com a un cas especial del problema dels nuclis urbans i de la marginalitat de les àrees properes al centre d'una ciutat d'on han desaparegut les activitats econòmiques tradicionals (HILLING, 1988, 36).

L'exportació del carbó i el ràpid desenvolupament dels molls van canviar el futur de Cardiff. En primer lloc, el nombre

Moll	Any d'inauguració	Àrea (ha)	Any de tancament
Bute West	1839	8	1964
Bute East	1855-59	19	1970
Roath Basin	1874	5	—
Roath Dock	1887	14	—
Queen Alexandra	1907	22	—

Taula 2: Els molls de Cardiff

(Font: Daunton, 1977, 28)

d'habitants va augmentar. La ciutat, que tenia 20 000 habitants el 1851, va passar a tenir mig segle més tard, el 1901, una població de 164 000 habitants. El reconeixement de la importància local de Cardiff va arribar finalment amb el nomenament de ciutat el 1905. El 1955 se'n va fer un reconeixement a nivell nacional quan va ser designada capital de Gal·les.

En segon lloc, l'exportació de carbó va donar lloc a un model distintiu d'estructura econòmica a Cardiff que encara és patent avui dia. Hi ha un sector industrial relativament reduït i un sector comercial amb molta força. Tant com el 70 % de l'ocupació laboral de Cardiff correspon al sector de serveis, incloent-hi l'administració pública i el petit comerç (THOMAS, 1989, 92-93). El creixement demogràfic va aturar-se els anys setanta i avui, a Cardiff hi viuen més de 290 000 persones.

La reurbanització de la badia de Cardiff. La primera fase: de degradada dàrsena Bute West a luxós moll Atlàntic

Per començar, caldria posar de relleu l'especial situació de la badia de Cardiff. Dos rius desemboquen a la badia, que és un estuari amb mares que s'omple d'aigua dolça dos cops al dia. Les dimensions de la badia són de 15 per 20 quilòmetres i té la segona marea més gran del món, que arriba a una diferència tan notable com 11 metres. Durant la marea baixa, es poden veure immenses extensions d'aiguamolls amb zones més reduïdes de salines (foto 2). Quan puja la marea, la badia s'omple d'aigua. Al costat oriental de la badia hi ha els molls que estan pràcticament derruïts, excepte la dàrsena Queen Alexandra, on tenen lloc les activitats portuàries d'importació i exportació. Al costat occidental hi ha un Site of Special Scientific Interest (SSSI-Indret d'Especial Interès Científic) perquè hi ha nombrosos anàtids que hi hivernen, i està protegit per la Llei. La badia està pràcticament tota contaminada i acaba a l'oest amb el gran espadat de la ciutat de Penarth (figura 1).

Les autoritats locals en planificació de Cardiff estaven portant a terme polítiques a petita escala que sols pretenien una modesta recuperació de l'economia i l'entorn natural de la badia fins als anys vuitanta. L'objectiu principal era desenvolupar la zona poc a poc, posant un èmfasi especial en l'activitat industrial. El canvi en la política urbana que es va donar a la Gran Bretanya durant els vuitanta va comportar

també un canvi per a la badia de Cardiff. En comptes d'un desenvolupament lent i a llarg termini, l'objectiu era aplicar una política a curt termini amb resultats immediats.

El 1983 el consell del comtat, controlat pels laboristes, va escollir una promotora immobiliària privada, Tarmac plc., per a reurbanitzar un dels molls més degradats de la badia de Cardiff. El primer pas va ser netejar i reurbanitzar 36 hectàrees de descampats prop de l'abandonada dàrsena Bute West—havia estat tancada des que les exportacions de carbó s'havien interromput a finals dels seixanta—i que estava situada justament prop del centre de la ciutat (TWEEDALE, 1988, 190). El projecte va anomenar-se: desenvolupament del moll Atlàntic. Després, es van ampliar els plans per tal de cobrir tota la badia de Cardiff, però en aquest cas la iniciativa no va sortir de les autoritats locals (figura 1).

La naturalesa del pla de desenvolupament proposat per al moll degradat era similar a molts altres projectes de fora de les fronteres del propi país, concretament: la renovació de tres magatzems o *tinglados*, la construcció de més de set-cents habitatges nous, un centre comercial, un campus tecnològic, urbanització de tipus comercial de diversos tipus, instal·lacions recreacionals i un nou ajuntament (TWEEDALE, 1988, 190).

La rendibilitat relativa de diferents elements del projecte era molt important per a les promotores immobiliàries i el seu objectiu era maximitzar l'explotació del sòl per sobre dels aspectes més rendibles a nivell econòmic de la reurbanització. Amb tot, el consell del comtat va intentar d'assegurar-se que el projecte beneficiaria la població local del centre de la ciutat pel que fa a feina, habitatges i instal·lacions públiques. Els comerços i els habitatges van ser el tipus d'explotacions més rendibles, així que Tarmac plc. va reconduir el projecte de reurbanització en aquesta direcció un cop fetes les negociacions amb el consell del comtat (TWEEDALE, 1988, 190). Les obres de reurbanització van començar-se el 1985 i es van acabar a principis dels noranta. El resultat va ser una combinació d'habitatges, comerços i instal·lacions d'ús públic (foto 3).

El finançament de la reurbanització havia de ser en una proporció d'1 per al sector públic i 4 per al sector privat. Els costos de Tarmac plc. van ser de 34 milions de lliures i a més, se'ls va donar un subvenció estatal per a les obres d'enderrocament i preparació dels solars. Tweedale (1988) sosté que la inversió total del sector públic va ser de 70



Foto 2: La badia de Cardiff amb marea baixa

milions de lliures. Això s'explica si tenim en compte el cost que van tenir per a l'àrea la construcció de les noves carreteres i del nou ajuntament. Això voldria dir que el sector privat només hauria invertit una tercera part dels costos totals de la reurbanització.

La reurbanització de la badia de Cardiff. Segona fase: la corporació per al desenvolupament de la badia de Cardiff i la seva visió de la renovació de la zona

Després de la reurbanització de la dàrsena Bute West, encara hi havia una gran àrea en decadència econòmica prop del centre



(Foto: J.S. Jaubinen)

de la ciutat de Cardiff. El secretari d'Estat de Gal·les, Nicholas Edwards, membre del govern central, va suggerir la idea d'utilitzar l'enfocament basat en el mercat privat per a renovar aquesta àrea de la badia de Cardiff. El 1987, la Welsh Office (Oficina Gal·lesa), la representació del govern central a la badia de Cardiff, va constituir la Cardiff Bay Development Corporation (CBDC—Corporació per al Desenvolupament de la Badia de Cardiff), que havia de funcionar durant deu anys, i li va adjudicar una àrea de 1 123 hectàrees a la badia de Cardiff que cobrien prop d'una sisena part de la zona urbanitzada de la ciutat.

Tant l'ajuntament de la ciutat de Cardiff com el comtat de South Glamorgan, li van donar el suport necessari perquè ho pogués fer (BROOKES, 1992, 2). La CBDC és la primera i única Corporació per al Desenvolupament que hi ha a Gal·les i té algunes característiques força especials. El govern central, representat per l'Oficina Gal·lesa, va estar molt més involucrat en la creació de la CBDC que no en altres llocs (WALTON, 1990, 10).

El paper que té la CBDC és, a la pràctica, proporcionar una certa coordinació i assegurar un sòl urbanitzable i amb serveis que sigui assequible, a més de "projectes pioners

i en un entorn de gran qualitat" (CCCB, 1988, 34). El seu objectiu és estimular el sector privat a participar en la remodelació de la zona portuària de Cardiff mitjançant l'aportació de la infraestructura necessària, la consolidació de la propietat dels terrenys i una estratègia global. Es va donar a la CBDC una gran àrea per cobrir, però no els poders d'una autoritat en planificació. Té poders per a comprar per expropiació, i un pressupost del govern central, però no un control formal de la urbanització, la qual cosa és una excepció poc usual entre les Corporacions per al Desenvolupament del Regne Unit. Malgrat tot, la CBCD exer-

Figura 1: La reurbanització de la badia de Cardiff

(Font: Tweedale, 1988)

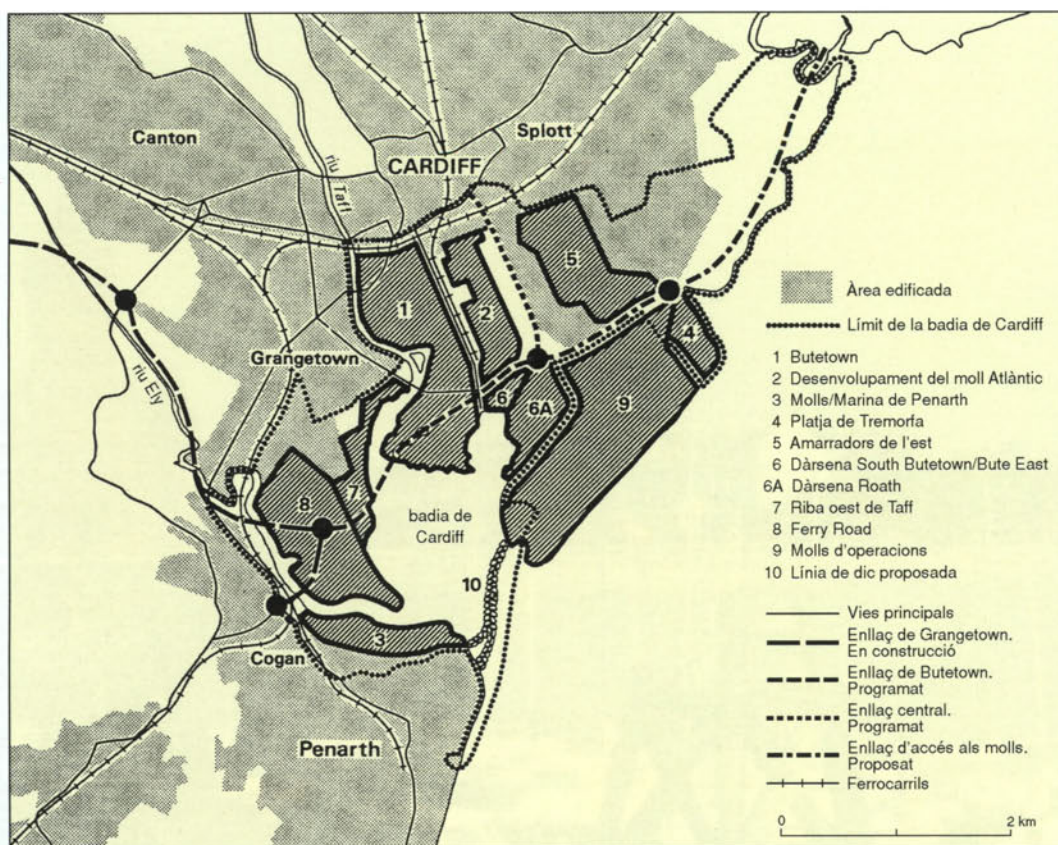


Foto 3: Habitatge i instal·lacions recreacionals al moll Atlàntic

(Foto: J.S. Jaubainen)



ceix una influència considerable sobre l'ajuntament de la ciutat de Cardiff a l'hora de prendre decisions.

Segons Mr. Inkin (CCCB, 1988, 34), el president de la CBDC, la renovació de la badia de Cardiff és el "projecte d'aquestes característiques més interessant que hi ha a Europa. Proporciona una oportunitat única de crear un fantàstic i nou entorn urbà amb uns nivells d'arquitectura i disseny excepcionalment elevats. El concepte de badia, de dic, i l'excel·lent ciutat marítima representen una estratègia d'alt nivell i alt cost per reestructurar aspectes de la base econòmica de la regió al voltant de la ciutat, que dona lloc a un centre clau de creixement. És essencial inspirar alts nivells de confiança i compromís i generar l'impuls per al desenvolupament".

El secretari d'Estat de Gal·les va nomenar el consell directiu de la CBDC. Hi ha representants de companyies immobiliàries i financeres i dos representants de l'ajuntament de la ciutat de Cardiff, del comtat de South Glamorgan i del districte de Vale of Glamorgan. El dos partits polítics principals també hi són representats. També hi ha un comitè executiu relativament reduït

que està presidit per un membre del consell directiu. La idea és mantenir l'organització tan reduïda com sigui possible i utilitzar assessors privats en la mesura que sigui possible per la feina de planificació i investigació.

El CBDC va organitzar un concurs entre els assessors privats per a renovar idees i va encarregar la companyia Llewelyn-Davies Planning de preparar una estratègia de remodelació. El marc d'aquesta estratègia està constituït per quatre elements estructurals que es sobreposen, pensats per treballar-hi simultàniament: localització, paisatge, aigua i infraestructura. L'estratègia per a la remodelació de la badia de Cardiff conté un concepte de disseny urbà global. Els assessors de la CBDC van definir un conjunt d'objectius per a la remodelació que s'expliciten a la Cardiff Bay Regeneration Strategy (Estratègia de Renovació de la Badia de Cardiff) (CCCB, 1988):

- Promoure un tipus d'urbanització que creï un entorn excel·lent on la gent vulgui viure, jugar i treballar.
- Aconseguir els nivells més alts de qualitat de disseny en tot tipus d'inversions.
- Reconciliar i tornar a connectar el centre de la ciutat de Cardiff amb el mar.
- Planificar una urbanització variada que pugui donar lloc a una àmplia varietat de possibilitats laborals.
- Estimular un tipus d'urbanització residencial que pugui proporcionar habitatges a una mostra representativa de la població.
- Convertir l'àrea en un centre reconegut en distinció i innovació en el camp de la remodelació urbana.
- Aconseguir un nivell màxim d'inversió privada.

L'estratègia es va publicar el 1988 i estava pensada per proporcionar una nova visió de futur de la badia de Cardiff: una estructura clara per organitzar la urbanització i donar una resposta a les oportunitats existents; un concepte de disseny urbà global que creés una impressió de lloc acabat, àrees urbanitzades immillorables i un atractiu entorn que reunís el millor del vell i el nou en una localització paisatgística única; una imatge de màrqueting a nivell local i internacional per atraure inversió en noves activitats i estils de vida; i un estímul per proporcionar feina, habitatge, àrees de lleure i un millor entorn a la població local i els nous residents (CBDC, 1988, 5).

Abans de res, l'estratègia és flexible i la renovació implica un procés, no un pla. Si

	Llewelyn-Davies 1988	Actualització del pla l'any 1990	Canvis	Canvis
Oficines	325	488	+163	+50%
Comerços	sense informació	88	desconeguts	desconeguts
Lleure	sense informació	132	desconeguts	desconeguts
Indústria	511	311	- 200	- 39 %
Habitatge (unitats)	6 000	6 120	+120	+2 %
Espais oberts (ha)	56	51	-5	-10 %

Taula 3: Canvis en l'estratègia de remodelació en m²

(Font: Brookes, 1992, 6)

hi hagués canvis en la disponibilitat dels recursos, en la valoració de les necessitats a tenir en compte o en noves oportunitats, es podria reinterpretar sense cap problema.

A l'estratègia original, el projecte d'urbanització de l'àrea de la badia de Cardiff consistia en: de 280 000 a 370 000 m² per a oficines, de 460 000 a 560 000 m² per a la indústria i una quantitat sense especificar per a botigues, lleure i projectes de caire turístic. També s'inclouia la construcció de 6 000 habitatges, incloent-hi 1 500 habitatges socials construïts per associacions destinades a la creació d'allotjament. El CBDC ha estimat que aquests projectes podien crear entre 25 000 i 33 000 llocs de treball en les indústries de producció i serveis, empreses modernes, oficines, comerços, lleure i recreació (CBDC, 1988). Segons Brookes (1992, 6), l'estratègia inicial de remodelació s'ha actualitzat i s'hi han fet canvis substancials. Tal i com es mostra a la *taula 3*, la quantitat d'espai destinat a oficines ha augmentat i la quantitat d'espai industrial ha disminuït. L'estratègia de remodelació ha esdevingut, en termes econòmics, molt més favorable al mercat.

Pel que fa a la renovació espacial de la badia de Cardiff, l'àrea d'operacions s'ha subdividit en àrees més petites. Les àrees urbanitzables i el tipus d'explotació es poden veure en la *foto 4* i la *taula 4* (CBDC, 1988): Hi ha dos projectes bàsics d'infraestructura a la badia. El primer i que representa un repte més gran, i també el més polèmic, és la proposta de construir un dic de 1,2 km de llarg i de 25 metres d'alt de punta a punta de la desembocadura de la badia entre el cap de Penarth i el moll Queen Alexandra. L'objectiu és crear un llac amb una superfície de 200 hectàrees i una riba de 12 quilòmetres d'amplada, que embassi les aigües dels rius Taff i Ely i elimini la marea. Al dic, s'hi construiran comportes, centres de control, un pas per als peixos i un port exte-

rior. A la part superior s'hi faran camins, carrils-bici i una carretera de servei.

L'altre gran projecte és la construcció d'un nus perifèric de distribució vial que uneixi l'àrea amb l'autopista M4 en direcció a Londres. Es pretén construir un túnel subterrani per tal que la carretera creui el Port Interior per sota terra.

El Port Interior (*Inner Harbour*), al voltant de la dàrsena Roath, al centre de la badia de Cardiff, és l'àrea d'urbanització més important. Les àrees claus per a la urbanització privada al Port Interior són en territori dels Ports Britànics Associats i les urbanitza Grosvenor Waterside, una empresa subsidiària dels Ports Britànics Associats. El Pla de Desenvolupament de la Zona Costanera Principal cobreix una extensió de 16 hectàrees de terra envoltada per aigua al cantó nord-oest de la dàrsena Roath i està projectat pels tècnics assessors Holder Mathias Alcock (Regne Unit) i Benjamin Thompson Associated (Estats Units d'Amèrica). Aquest darrer s'ha fet famós com a assessor en la revitalització de la costa de Baltimore i Boston.

La urbanització de la Zona Costanera Principal és una part del projecte del Port Interior on es pretén crear una zona centrada en activitats culturals, comercials i recreatives al voltant de l'actual edifici Pierhead, amb un ampli complex que seria el Museu Marítim i amb un nou Teatre Nacional Gal·lès d'Òpera (*foto 5*). Aquests projectes claus de desenvolupament estaran envoltats per diversos tipus d'edificis de caire comercial, incloent-hi oficines, habitatges, botigues, hotels i restaurants. Aquestes propostes comprenen 220 000 m² d'oficines, 30 000 m² de museus, 22 000 m² de botigues, 15 000 m² per a empreses de serveis i 1 300 cases, juntament amb tres hotels (BROOKES, 1992, 5).

El 1988 es va fer una estimació de costos per a la remodelació de la badia de Cardiff,



Foto 5: Maqueta de la futura costa de la Zona Costanera Principal

(Foto: J.S. Jauhiainen)

continuar treballant per poder portar a terme obres en l'entorn, de remodelació del paisatge així com d'investigació tècnica de la zona. Es va posar un èmfasi especial en les negociacions per a la compra de terrenys (CCCB, 1989, 8). Cap a finals del 1991, un bon nombre de projectes d'urbanització ja s'havien acabat, tals com blocs de pisos per a oficines amb una extensió de 17 000 m², i una superfície per a exposicions de 1 600 m². Pel que fa a l'habitatge, hi ha diversos projectes en curs que proporcionaran 433 cases per al sector privat i 420 cases per a habitatges socials (BROOKES, 1992). Com que la construcció d'habitatges socials no depèn del mercat de l'habitatge, és probable que aquestes cases s'acabin abans que les del sector privat. El pont central i els trams de túnel del nus vial perifèric estan en construcció i s'acabaran el 1995. Hi ha hagut, també, una considerable millora de l'entorn.

Una visió crítica

de la renovació de la badia de Cardiff

La renovació de la badia de Cardiff és un exemple més dels nombrosos projectes de

revitalització de les zones costaneres que s'estan fent populars arreu del món occidental. Hi ha hagut força crítiques contra alguns aspectes de l'estratègia de remodelació, però caldria posar de relleu que l'oposició no és contra la renovació de les zones portuàries sinó contra la manera com es pretén portar-la a terme. A Cardiff, el críticisme s'ha centrat en el tema del dic. En l'oposició a la proposta del dic hi ha grups ecologistes a nivell local i nacional i grups d'habitants de les zones residencials més antigues de la badia de Cardiff. També hi ha altres temes crítics que han sorgit de resultes de l'accentuat caire lucratiu de la renovació.

Hi ha diversos problemes amb la proposta del dic i l'embassament. El primer és l'augment del nivell de les aigües subterrànies. Si es tanca la desembocadura de la badia de Cardiff amb el dic, el nivell d'aigua del llac serà el mateix que en una marea alta normal (foto 6). Això vol dir que el nivell de les aigües subterrànies augmentarà i produirà danys a les cases, en forma d'humitats i filtracions. Quan la informació

sobre possibles problemes amb el dic va sortir a la llum, el valor de les cases i terrenys als barris propers a la badia de Cardiff va disminuir. El valor dels solars pot augmentar, però només per a nous habitatges sense problemes d'humitats. La CBDC ha promès compensar els danys a les cases que puguin tenir-ne, el nombre de les quals s'ha calculat entre 4 000 i 10 000 (BROOKES, 1992, 1).

El segon problema és de medi ambient. Els aiguamolls dels estuaris dels rius Taff i Ely representen una font d'aliments important per als anàtids i camallargs i van ser designats com a Site of Special Scientific Interest (SSSI- Zona d'Especial Interès Científic) pel Consell de Preservació de la Natura el 1983. El llac proposat destruirà totalment el terreny que alimenta les aus. L'altre aspecte sobre l'entorn és que el llac tindrà molt poca qualitat mediambiental. El riu que desemboca a la badia estan molt contaminats i, desgraciadament, són la principal font d'aigua dels llacs. Caldrà oxigenar el llac durant els llargs períodes d'estació seca i treure'n les algues de la



Foto 6: La badia de Cardiff amb marea alta

(Foto: J.S. Jauhainen)

superfície (BROOKES, 1992, 11). La CBDC sosté que estan creant un "nou i atractiu entorn d'aigües pures i fresques" que atraurà els ànecs. Sigui com sigui, el bany i els esports d'immersió hi estaran prohibits.

El 1989 l'oposició va presentar un pla alternatiu, el *Living Waterfront Scheme* (Projecte de Costa Viva), l'objectiu del qual era aconseguir un equilibri entre la preservació del medi ambient i la urbanització, necessària per a la renovació de la badia de Cardiff. En el seu projecte, es proposava crear un llac més petit i limitat amb un dic i conservar la SSSI (BROOKES, 1992, 11-12). La CBDC mai no va considerar seriosament aquest pla, malgrat que conté potser tots els ingredients que són necessaris per a una renovació de l'entorn urbà dels noranta.

El tercer problema va ser el finançament del dic. Hi ha hagut moltes discussions i confusions sobre el finançament i construcció del dic, i vull posar de relleu breument alguns dels elements més rellevants d'aquesta història tan complexa. Per finançar i construir el dic, cal un projecte de llei parlamentari especial que s'aprovi a les

dues cambres del Parlament, la Cambra dels Lords i la dels Comuns. El Projecte de Llei sobre el dic va presentar-se a la Cambra dels Lords durant el període 1988-89. La Comissió Reduïda designada pel Parlament va donar suport al dic, però l'oposició, els grups ecologistes i les associacions de veïns van guanyar moltes esmenes durant la l'elaboració del Projecte de Llei.

El Projecte de Llei es va presentar a la Cambra dels Comuns durant la legislatura de 1989-90. Després de diverses lectures i recursos en contra, encapçalats altre cop pels grups d'ecologistes i d'habitants de la zona, es va formar una Comissió Reduïda. El maig de 1990, la Comissió va decidir suspendre el Projecte de Llei fins que s'haguessin fet obres de remodelació de la xarxa d'aigües subterrànies durant un any més. L'abril de 1991, en la lectura final del Projecte de Llei, va haver-hi un retard provocat pel partit de l'oposició per raons tàctiques. Després de 13 hores de discussions, es va acabar el temps i els defensors no van poder fer passar el Projecte de Llei sobre el dic, que va ser rebutjat. Immediatament

després de la derrota, el govern i la CBDC van promoure un nou Projecte de Llei que fou presentat durant el període legislatiu de 1992-93. El nou projecte de llei constitueix una part essencial de la política central del govern i no pot ser impugnada (BROOKES, 1992, 13-14). Malgrat que el Partit Conservador dona suport al dic, hi ha força dubtes sobre si realment es construirà, bàsicament per qüestions econòmiques. Els costos creixents del dic posen cada vegada més en dubte la rendibilitat econòmica que podria tenir.

La derrota del Projecte de Llei sobre el dic de la badia de Cardiff al Parlament ha causat una gran incertesa sobre el futur del projecte, que la CBDC considera crucial per atraure les grans inversions del sector privat.

El concepte bàsic de la CBDC també ha rebut força crítiques. Els polítics elegits a nivell local han vist allunyar-se de les seves mans el control de la urbanització local, perquè el CBDC ha de passar comptes al govern central i no a les autoritats locals. La recessió actual en el mercat immobiliari ha provocat un debat intens així com un cert

recel que el sector privat no inverteixi les quantitats que es necessiten per a la renovació de la badia de Cardiff. El problema és que mentre duri la crisi actual cal que la renovació vingui recolzada per polítiques que restringeixin les inversions a qualsevol altre lloc de Cardiff, perquè el nivell d'inversió que es necessita és força més elevat que el que normalment entra a la ciutat. La situació econòmica, el mercat immobiliari i el cost del diner han vist com l'abast de l'interès de les promotores immobiliàries i el seu nivell de compromís s'han anat reduint al llarg dels darrers anys, així que la CBDC no es troba en un bon moment per relacionar-s'hi. Un tipus d'urbanització controlada pel mercat té els seus riscos i no hi ha cap garantia del que passarà quan es surti de la recessió. Fins ara, els beneficis han estat força limitats i moltes empreses es van traslladar quan va començar la reurbanització.

Hi ha un tema crític per a la CBDC i les autoritats locals, i és fins a quin punt les comunitats existents a la zona se'n beneficiaran. L'èmfasi de l'estratègia de remodelació es centra bàsicament en projectes d'urbanització de caire comercial que aportaran beneficis a les companyies immobiliàries, institucions financeres i consumidors amb rendes mitjanes i altes. La curta esperança de vida de la CBDC implica que la seva prioritat és construir als emplaçaments abandonats. Els horitzons de planificació a curt termini potser no contemplen suficients solucions a llarg termini, i hi haurà problemes per a poder proporcionar serveis menys rendibles com són el transport públic o els serveis socials.

Hi ha una certa incertesa sobre la manera com la reurbanització afectarà la comunitat local existent. Els habitants de Butetown, un barri de classe baixa treballadora, no són precisament l'objectiu principal de les constructors, així que encara

quedaran més marginats quan la renovació, amb els seus aires luxosos, s'hagi acabat. Hi ha, doncs, el dubte de si la CBDC aportarà nous llocs de treball, un entorn millor i millors serveis per a ells. El càlcul d'uns 25 000 o més nous llocs de treball sembla força exagerat. A llarg termini, el futur d'aquestes comunitats sembla incert. En un "new look" aburgestat de la badia de Cardiff, els pobres continuaran vivint en degradats forats de misèria entre els habitatges d'elit i un entorn de lleure luxós per a les classes mitjanes i altes. Sovint, les urbanitzacions de zones portuàries han donat com a resultat unes profundes desigualtats entre les comunitats que ja hi eren i els nousvinguts.

Cardiff és una ciutat relativament petita, fins i tot amb la seva zona de valls, a l'interior. Cal més població o bé la renovació no tindrà l'èxit que s'esperava. Hi ha diverses activitats que podrien funcionar en condicions diferents de les que Cardiff ofereix. Per exemple, a la badia de Cardiff es poden fer força activitats a l'aire lliure. Malaauradament, la pràctica d'aquestes activitats és bastant limitada, ja que el clima no hi és gaire favorable. Si un projecte de renovació de la zona costanera ha tingut èxit a algun lloc, per exemple als Estats Units d'Amèrica, no hi ha cap garantia que una còpia modificada d'aquest projecte tingui el mateix èxit, per exemple a Europa o a qualsevol altre lloc. L'originalitat de la proposta del llac és inqüestionable, però per portar-la a la pràctica, la CBDC ha d'enfrontar-se a bastants problemes econòmics i de medi ambient. Si es fa realitat l'argument de la CBDC segons el qual la renovació només serà possible si es fa el dic, la badia de Cardiff pot convertir-se en un monument urbanístic d'aquesta era.

Un altre tema interessant és el fet que Gal·les estigui dins del Regne Unit i dins

d'Europa. El Principat de Gal·les és una regió molt ben definida del Regne Unit amb la seva història, les seves tradicions culturals i la seva llengua. Com a capital de Gal·les, la tasca de Cardiff és mantenir i desenvolupar la identitat gal·lesa. Pel fet que Gal·les no té autonomia, el govern central, conservador, té un poder considerable en qüestions polítiques referents al desenvolupament regional, malgrat que el Partit Laborista és clarament el que té més suport. La renovació de la badia de Cardiff hauria de crear riquesa per a Cardiff, per al País de Gal·les i també per al Regne Unit. Un tema interessant és si el desenvolupament beneficiarà només el sud de Gal·les i no tot Anglaterra. Quan els inversors vénen i inverteixen a la badia de Cardiff, això vol dir, almenys en alguns casos, que els diners no van a parar a altres llocs del Regne Unit, potser del ric sud-est o de ciutats properes a Cardiff, per exemple Bristol. Per als inversors estrangers, Cardiff i Gal·les són una via cap als mercats del Regne Unit, i també cap a Europa.

La raó de l'ascensió de Cardiff al cim de la jerarquia urbana local és ben simple: les seves instal·lacions portuàries es van establir abans, i a una escala molt més gran que a qualsevol altre lloc de la costa sud de Gal·les. El moll Bute de 1839 va donar a Cardiff una forta empenta, i per això s'ha parlat, molt justament, del segon marquès de Bute com del "creador de la Cardiff moderna". Hi ha dues qüestions interessants i complexes que queden per aclarir a la dècada següent: s'arribarà a anomenar la CBDC "creadora de la Cardiff postmoderna?" I fins a quin nivell pot arribar Cardiff en la jerarquia europea mitjançant la renovació de la seva àrea costanera, la badia de Cardiff?

Data de recepció de l'original: 09.92

BIBLIOGRAFIA

- BROOKES, JOHN: "Cardiff Bay Development Corporation: Key Aspects of Their Renewal Strategy and the Unresolved Conflict Over the Barrage", a *Papers in Planning Research*, núm. 128, 21 pàgs. Universitat de Gal·les. Cardiff, 1992.
- Cardiff Bay Development Corporation: "Cardiff Bay Regeneration Strategy", a *The Summary*, 34 pàgs. Zenith Printing Group. 1988.
- Cardiff Bay Development Corporation: *The Regeneration Strategy. Response by the Board Following Presentations and Discussions*, 16 pàgs. Cardiff, 1989.
- COULSON, ANDREW: "Flagshing and Flaws. Assessing the UDC Decade", a *Town and Country Planning*, núm. 59:11, pàgs. 299-302. 1990.
- DAUNTON, M.J.: *Coal Metropolis: Cardiff 1870-1914*. 260 pàgs. Leicester University Press. Bristol, 1977.
- HARVEY, DAVID: *The Urbanization of Capital*, 239 pàgs. Basil Blackwell. Oxford, 1985.
- HILLING, DAVID: "Socio-economic Change in the Maritime Quarter: The Demise of Sailortown", a HOYLE, B.S., PINDER, D.A. I HUSAIN, M.S. (eds.): *Revitalising the Waterfront*, pàgs. 20-37. Belhaven Press. Londres, 1988.
- MIDDLETON, MICHAEL: *Cities in Transition: The Regeneration of Britain's Inner Cities*, 324 pàgs. Michael Joshep. 1991.
- PARKINSON, MICHAEL: "The Thatcher Government's Urban Policy. 1979-89", a *Town Planning Review*, núm. 60:4, pàgs. 421-440. 1989.
- THOMAS, HUW: "Cardiff", a *Cities*, núm. 6:2, pàgs. 91-101. 1989.
- TWEEDALE, IAIN: "Waterfront Redevelopment, Economic Restructuring and Social Impact", a HOYLE, B.S., PINDER, D.A. I HUSAIN, M.S. (eds.): *Revitalising the Waterfront*, pàgs. 185-198. Belhaven Press. Londres, 1988.
- WALTON, DAVID S.: "Cardiff Bay Development", a *The Planner*, núm. 76:49, pàgs. 10-18. 1990.

Empezar sobre una base sólida

Cuando se están estableciendo las bases para la construcción de un edificio o autopista o de un sistema completo de información geográfica, se necesita una tecnología avanzada en topografía y cartografía. Existe un sistema suficientemente flexible que contiene una amplia gama de aplicaciones; una solución que resuelve todas las necesidades de captura de datos: INTERGRAPH.

Una base sólida para su proyecto

Para mejorar la eficacia en los proyectos o levantamientos para ingeniería, se requiere:

- ☐ Conexión con libretas electrónicas.
- ☐ Diseño parametrizado.
- ☐ Proyecto, simulación y cálculo de redes geodésicas.
- ☐ Modelos digitales del terreno.
- ☐ Aplicaciones para la implantación y diseño en ingeniería.
- ☐ Aplicaciones para cálculo y análisis de movimiento de tierras.

INTERGRAPH ofrece estas herramientas como parte de un sistema total e integrado, para la captura, gestión, análisis y presentación de información geográfica. Con INTERGRAPH, todos los ficheros relacionados con un proyecto forman parte de una base de datos única. La información compartida ayuda a los distintos departamentos a comunicarse adecuadamente, evitando la duplicación de datos, mejorando la productividad.

Un compromiso sólido de formación y asistencia

Para INTERGRAPH, la formación y asistencia al usuario son temas prioritarios. A partir del conocimiento de las tareas cotidianas en topografía e ingeniería, se consigue mejorar la productividad y la eficacia, introduciendo adecuadamente los gráficos interactivos. Este compromiso con el usuario ha convertido a INTERGRAPH en el líder mundial en cartografía asistida por ordenador. Empezar con INTERGRAPH supone establecer una base sólida, para cualquier proyecto en topografía, ingeniería o cartografía.

Un sistema único. Todas las soluciones.

Para más información, dirigirse a:
INTERGRAPH ESPAÑA, S.A.
C/. Gobelás, 47-49 LA FLORIDA
28023 MADRID Tel.: 91 - 372 80 17
EDIFICIO UNIBER c/. Aribau, 197-199
08021 BARCELONA Tel.: 93 - 200 52 99
c/. Las Mercedes, 8 48930 LAS ARENAS
GETXO (VIZCAYA) Tel.: 94 - 463 40 66

