

BARCELONESES
GLOBALES

LOS ÁNGELES



Anna Fabra Raduà
Gestora cultural,
historiadora del arte y
fundraiser. Consultora
en Los Ángeles
(www.annafabbradua.com).



Barcelona
Global

www.barcelonaglobal.org

BARCELONA

En noviembre del 2018 se puso en marcha el Foro de los Museos de Catalunya, un espacio virtual donde la comunidad museística ha puesto en común los retos del futuro de estas instituciones culturales. En la fase de diagnóstico, que ha contado con la participación de 500 profesionales, han predominado dos temas: la situación profesional del sector y la función social de los museos, estrechamente relacionados. El foro culminará en junio en Barcelona con la jornada presencial *Hacia unos museos de alto valor público: las organizaciones como motor del cambio*. Muchas de las intervenciones han hablado de inclusión, implicación, compromiso social, acceso universal, participación, etcétera. ¿A qué nos referimos al hablar de *participación* de la sociedad en el museo? Cómo llegar a colectivos que habitualmente no van a los museos?

EL FORO DE LOS
MUSEOS PONE
EN COMÚN LOS
RETOS DE ESTAS
INSTITUCIONES

SANTA CRUZ

El Santa Cruz Museum of Art and History (MAH) es un museo local de California que ha vivido una transformación radical de la mano de Nina Simon, gurú de los museos entendidos como infraestructuras sociales de participación. Con su mantra *Open new doors, to new people, in new ways*, lleva a cabo iniciativas innovadoras, como las Community Issue Exhibitions. Son exposiciones de arte y objetos que reflexionan entorno a un tema social trascendente de la comunidad, coorganizadas por y con todos los agentes implicados, que dinamitan el discurso único. La primera muestra bianual, *Lost childhood* (2017) – sobre la transición a la vida adulta de los jóvenes ex-tutelados –, contó con la participación de 200 colaboradores y catalizó diálogos y cambios medibles en la percepción de un problema que afecta a 60.000 jóvenes de California.

NINA SIMON HA
TRANSFORMADO
RADICALMENTE
UN PEQUEÑO
MUSEO LOCAL

'TO DO'

Con menos de diez años, el MAH ha pasado de 17.000 visitantes (2011) a 148.000 (2018); ha cuadruplicado el presupuesto (de 700.000 a 3 millones de dólares) y la plantilla (de 7 a 32 personas); el 90% de su programación es fruto de la colaboración con otros partners de la sociedad civil; ha conectado con nuevos colectivos tradicionalmente poco representados y se ha ganado un lugar clave en la vida cívica de Santa Cruz. Todo ello gracias a invitar, implicar y escuchar a los colectivos hasta entonces considerados *outsiders* para que se hicieran suyo el museo. Y si bien es cierto que el MAH es un museo local pequeño, Barcelona puede encontrar en su ecosistema creativo, aplicable y escalable a todo tamaño y tipo de instituciones culturales, alguna de las respuestas al debate urgente de lograr instituciones culturales más inclusivas y relevantes.

EL MUSEO DE
SANTA CRUZ HA
CONECTADO CON
COLECTIVOS POCO
REPRESENTADOS

La variante de Vallirana encara su recta final

La autovía podría estar lista este verano, aunque la fecha con la que trabajaba inicialmente el Gobierno era la de finales de este año

RAÚL MONTILLA
Barcelona

“Ya nada puede pararla”, afirma Miquel junto a otros vecinos, mientras observa desde una pasarela elevada cómo algunos trabajadores instalan paneles de señalización en una de las variantes más famosas de Catalunya y de las que acumulan también mayor retraso, la de Vallirana. Más de tres décadas de espera con el agravante de que son varias las ocasiones en las que las obras, por distintos motivos, se han paralizado. El último plazo que meses atrás se dio Fomento para acabar esta vía fue finales de este año, si bien las previsiones están cambiando. Y ya no se descarta que pueda abrirse en septiembre e incluso, si las cosas siguen saliendo bien como hasta ahora, antes. Que este tramo de autovía pueda participar en la operación salida del verano, que pueda estar lista en julio o antes.

Una variante que son 2,4 kilómetros de tramo de autovía que, desde finales de los años ochenta del siglo pasado, ha experimentado más de media docena de variaciones en el trazado inicialmente previsto... Un trazado, el actual, que incluye un túnel compuesto de dos tubos, uno para cada sentido de circulación, de 1.370 metros de longitud cada uno, situados ambos bajo una zona residencial del municipio y que constituyen la parte más importante de una infraestructura que, una



MANÉ ESPINOSA

Varios vecinos observan la evolución de las obras desde una nueva pasarela que cruza la vía

vez acabada, habrá supuesto una inversión de 167 millones de euros.

En la actualidad, toda la obra civil de la vía ya está finalizada. De hecho, se están ultimando las actuaciones referente a instalaciones: señales, luces, ventilación, mecanismos de seguridad, pinturas... A su favor, en esta etapa final, ha contado con la implicación muy directa de la actual delegada del Gobierno central, Teresa Cunillera, que desde que accedió al cargo tuvo como una de sus prioridades la puesta en marcha de obras paralizadas en Catalunya: Vallirana es todo un símbolo que ha pisado ya en varias ocasiones. Eso sí, desde el

Gobierno central se evita poner fechas de manera oficial (han sido demasiados retrasos) y desde el Ayuntamiento se asegura que, si las hay, a ellos tampoco se las dicen. “Nos han dado tantas fechas antes...”, apunta el concejal de Urbanismo de Vallirana, Jordi Urrea. “Han habido mil razones que han provocado el retraso: aparecieron minas de plomo, se quedó sin presupuesto, se decidió pararla en determinados momentos... Hemos enlazado una cuestión con otra durante más de 30 años”, continúa el edil.

Las obras, que comenzaron ya con 15 años de retraso en el 2003 y que tenían como objetivo dar continuidad a la variante de Cervelló (era una misma obra pero diferentes fases), quedaron paralizadas tan sólo dos años después, tras el

El tramo, de 2,4 kilómetros, habrá supuesto una inversión total de 167 millones de euros

hundimiento del túnel de El Carmel. Se redefinió el proyecto por completo. Se reanudó unos cuatro años después. Se paró, se reanudó y se paró otra vez en el 2011, en este caso ya hasta finales del 2014. En ese momento, la obra estaba ejecutada en un 30% y había una montaña medio agujereada. La puesta en marcha de las obras, con intervención directa de la que entonces era ministra de Fomento, Ana Pastor, no evitó que igualmente hasta el 2017 se siguieran produciendo momentos en los que se sospechaba que habían entrado en una nueva parálisis: no se avanzaba. Durante el 2018 la actividad, y especialmente en los últimos meses, ha sido intensa.

“Pero cuando se acabe la variante el barrio de las Casetes (a continuación del núcleo urbano) puede sufrir un aumento de tráfico, por lo que se tendrá que continuar con la autovía. Hemos visto dibujos, la promesa de que lo harán, pero la tendremos que pelear”, asegura Urrea.

Repensar el municipio

Cuando se proyectó la variante se calculó que sacaría del núcleo urbano de Vallirana unos 30.000 vehículos diarios. Según la última estimación de este año, serán 19.000, pero lo más significativo es que dejará de pasar tráfico pesado. “Esperaremos un tiempo prudencial para hacer una remodelación de la calle Major, si bien se harán desde el principio algunas mejoras”, señala el

concejal de Urbanismo. La N-340 dejará de ser una división urbana y pasará a ser un eje a partir del cual articular el futuro estratégico, urbanístico, pero también económico del municipio. Vallirana enterrará el estigma de las colas sin moverse: a unos 20 kilómetros del centro de Barcelona y al lado de los ejes que comunican la capital catalana con Lleida, Girona y Tarragona.