los argumentos del autor, estoy totalmente de acuerdo en considerar inadecuado el uso del término modelo, en primer lugar porque es evidente que aquí no se ha hecho una simulación de prueba, pero si unas experimentaciones concretas sobre el tejido urbano con la participación de la sociedad que lo habita; segundo porque aunque lo consideremos un "*proyecto político"* o un "*método urbanístico"*, ya hemos visto que no ha sido siempre el mismo; y en tercer lugar porque además de no haber *"normas y actuaciones que configuren una propuesta urbanística ideal"* con valores generales y aplicables a cualquier ciudad, también sabemos que esta tendencia existe porque los*"gestores municipales han sido muy concientes de la importancia de la imagen internacional y de la mercadotecnia o marketing urbano".* (Capel, 2005)

Por otro lado hay que admitir la potencia y la alta calidad de muchas intervenciones urbanas que han transformado, casi siempre positivamente la ciudad de Barcelona, hay que considerar la gran cantidad de propuestas acertadas y espacios públicos de calidad que son un legado para esta ciudad y fuente de reflexión para muchas otras, hay que considerar el aprendizaje y el desarrollo resultante de estas experiencias; a pesar que todo esto no le permita considerarse un modelo ni para si misma, ya que no ha seguido siempre los mismos objetivos y tampoco ha alcanzado siempre la misma calidad deseable.

Para concluir también creo necesario registrar que lo que equivocadamente se ha podido considerar un modelo no tiene origen apenas en el esfuerzo practicado con el advenimiento de la democracia, mas bien se origina en los propios antecedentes de la rica historia urbana de Barcelona, como vimos en las primeras páginas de esta investigación. Los últimos 35 años conllevan el principal valor de haber puesto sobre la mesa cuestiones fundamentales para la investigación y la practica del urbanismo, a veces con éxito, a veces no tanto. *"La experiencia de Barcelona muestra, una vez más, la variedad y riqueza instrumental del planeamiento y del diseño de las ciudades que deben manejarse de forma diferente y adecuada a las circunstancias administrativas, políticas y económicas de cada ciudad".* (Busquets, 2004:354)

3 - DE LA "MANCHESTER CATALANA" AL 22@ - TRANSFORMACIÓN DEL *POBLENOU*

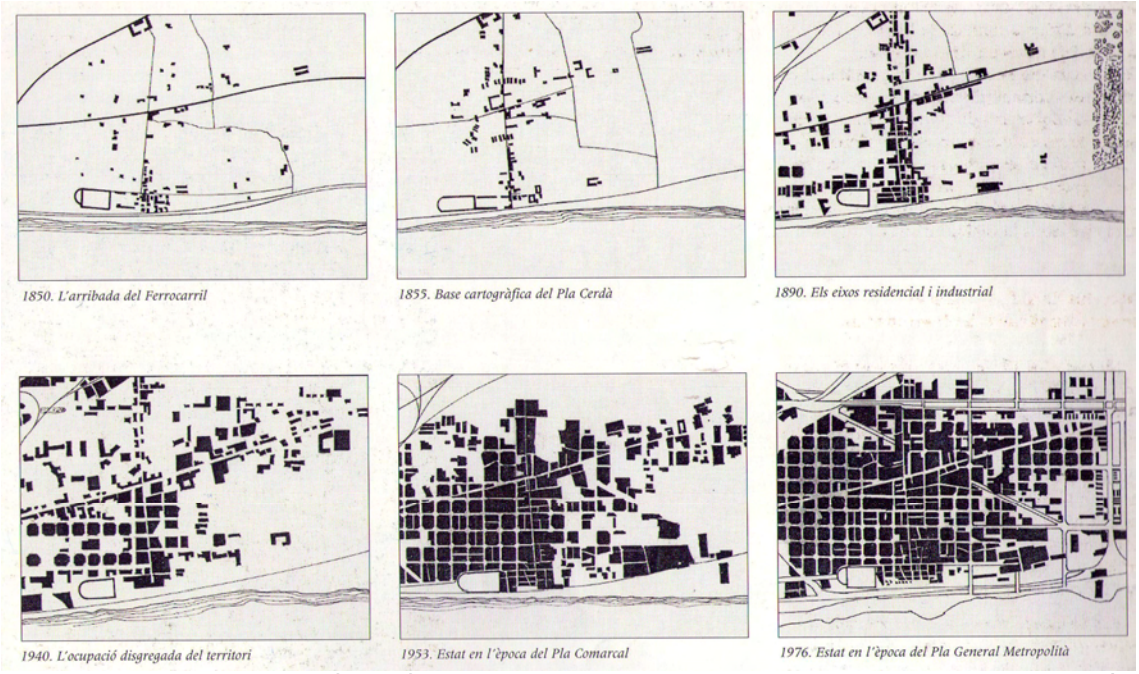
3.1 - PRIMERA FORMACIÓN DEL TERRITORIO

El *Poblenou*, barrio del distrito de Sant Martí, tiene su territorio consolidado sobre terrenos en una cota baja respecto al nivel del mar. Hay indicios de que la zona ha estado por muchos siglos totalmente sumergida y que solo la acumulación de sedimentos, a través del tiempo, y la acción del hombre han permitido su transformación para un uso inicialmente destinado al pastoreo y a la agrícola; no sin evitar la histórica dificultad de ocupar unos terrenos propensos a inundaciones.

Importantes trabajos de desecación, defensa y consolidación de inundaciones fueron ejecutados en este territorio y es entre los años 954 y 966 que *"el conde Miró impulsó la construcción de una enorme acequia con el objetivo de traer las aguas del río Besos a la vecina ciudad de Barcelona y de regar los campos atravesados. Esto posibilitó la bonificación de una extensión considerable de terrenos y confirió riqueza agrícola a un rico mosaico de parcelas de cultivo, orientadas según la traza de aquella acequia".* (Sabaté y Tironi, 2008:13)

7 - Plano de Barcelona – Instituto Cartográfico de Barcelona (1715).

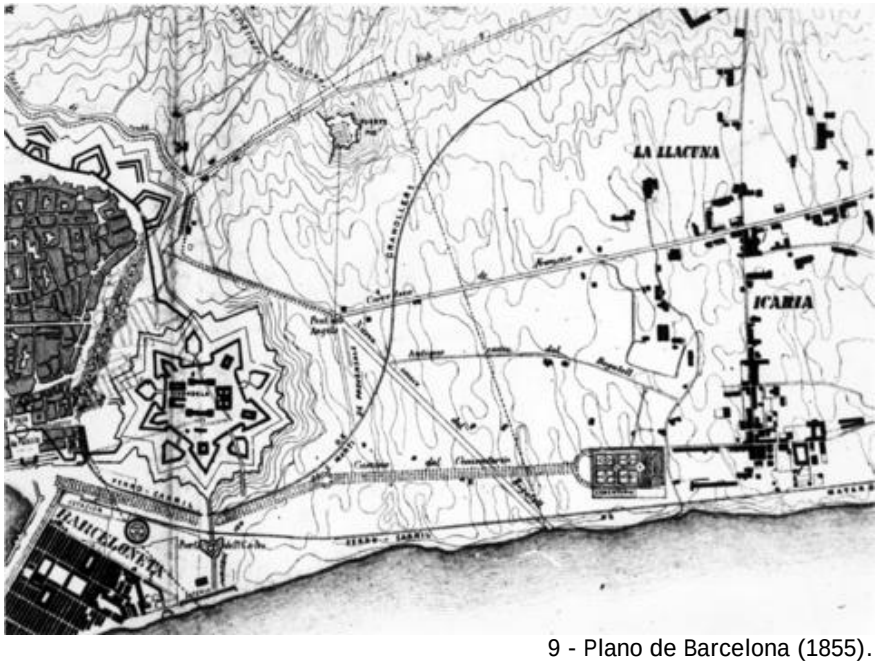
En el siglo XVIII hubo una intensa lucha por parte de las autoridades barcelonesas para evitar la ocupación agrícola de estos campos de pastoreo, pero muchas veces las propias autoridades catalanas y españolas permitieron, a cambio de dinero, la legalización y privatización de estos campos a favor de nobles y burócratas al servicio de la administración borbónica. Por otro lado el propio ayuntamiento de Barcelona va a impulsar la transformación de los campos de pastoreo en dos momentos de este siglo: entre 1724-1726 con la construcción de la "casa de cuarentena", donde los viajeros deberían pasar un periodo antes de entrar en la ciudad para el control de las epidemias de cólera, fiebre amarilla y peste bubónica; y cuando en 1775 aprobaron la instalación del primer cementerio fuera del núcleo urbano. *"En ambdós casos, les raons de l'elecció del lloc foren les mateixes: terreny gratuït, indret poc habitat i impossibilitat que, pel régim de vents, els aires del llatzaret i del cementiri, carregats de miasmes i d'altres elements letals, poguessin infectar la ciutat".* (Arxiu Historic del Poblenou, 1991:11)



8 - Evolución histórica del territorio del *Poblenou* a partir de estudios de cartografía.

El cementerio de 1775, creado por el obispo Josep Climent fue destruido en 1813, cuando el ejército napoleónico alegó que los miasmas podrían afectar a la zona de la Ciudadela y solo será reconstruido a partir de 1817 con el impulso del obispo Pau de Sitjar y proyecto del arquitecto italiano Antoni Ginesi. La consolidación del cementerio ha sido un importante elemento en la ocupación del territorio del *Poblenou*, principalmente por su carácter pionero, pero aún muy lenta y de bajísima densidad.

Una de las grandes intervenciones en este territorio fue precisamente la construcción de la carretera de Francia y/o Mataró, construida en una cota elevada, atravesando los campos para evitar los terrenos alagados y que solo se acabarían de desecar al largo del siglo XVIII. La construcción de esta carretera fue un marco en la ocupación del territorio para facilitar la salida al norte de la ciudad, y principalmente para funcionar como elemento atrayente de numerosas construcciones e instalaciones destinadas al blanqueo de las indianas, un tejido elaborado con algodón estampado. Estas instalaciones fueron el embrión de las grandes fábricas que ocuparán el *Poblenou* en los siglos XIX y XX.



9 - Plano de Barcelona (1855).

3.2 - LA "MANCHESTER CATALANA"

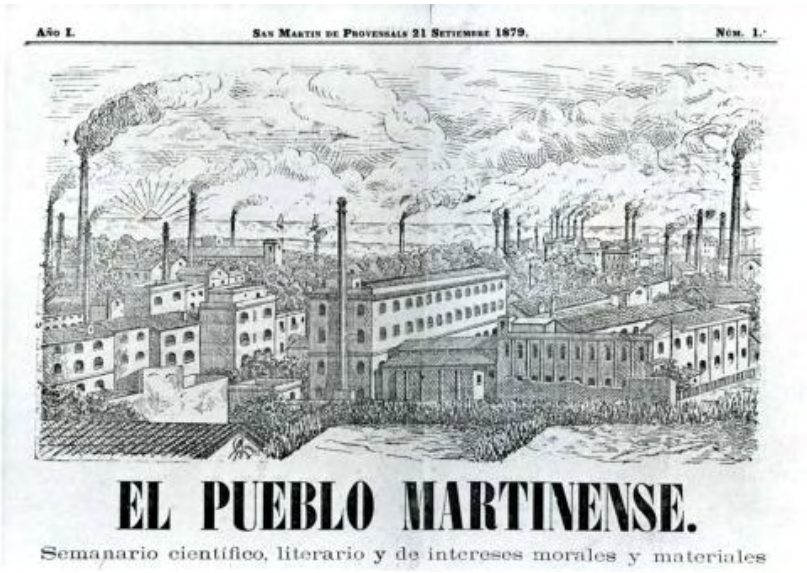
Según Mercedes Tatjer (2006), *"los municipios de Sant Martí de Provençals, Gracia y Sants, bien comunicados por ferrocarril y por las dos grandes ejes viarios de salida de la ciudad- carretera de Sants y carretera de Mataró- y disponiendo de abundante suelo y agua, serán los grandes receptores de fábricas procedentes de la ciudad antigua. También Gràcia, y en menor proporción Sant Andreu y Les Corts, absorberán instalaciones fabriles procedentes de la ciudad antigua, mientras que Sant Gervasi, Sarriá y Horta serán los municipios que quedarán prácticamente al margen del desarrollo industrial de este período".*

10 - Fábricas y campos de cultivo del *Poblenou* (1915).

El *Poblenou*, caracterizado por su condición periférica y de aislamiento, va a concentrar a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX unos elementos bastante favorables a la creciente demanda espacial para la implantación de las fábricas fuera de las murallas: la proximidad a las instalaciones portuarias de Barcelona, la accesibilidad a la carretera de Francia, el bajo coste y la abundancia de suelo aún no ocupado y la facilidad de obtener agua para el proceso productivo. *"Poco a poco todos ellos dan impulso a nuevas construcciones y a la implantación de numerosas industrias. Las posteriores líneas ferroviarias acabaron de configurar el carácter industrial del asentamiento, marginándolo a pesar de su centralidad. El tren a Mataró a lo largo de la costa (1848) y el de Granollers (1853-1880) rodean completamente el municipio de Sant Martí, y dibujan barreras difíciles de franquear para conectar con Barcelona y el resto de núcleos del llano."* (Sabaté y Tironi, 2008:13)

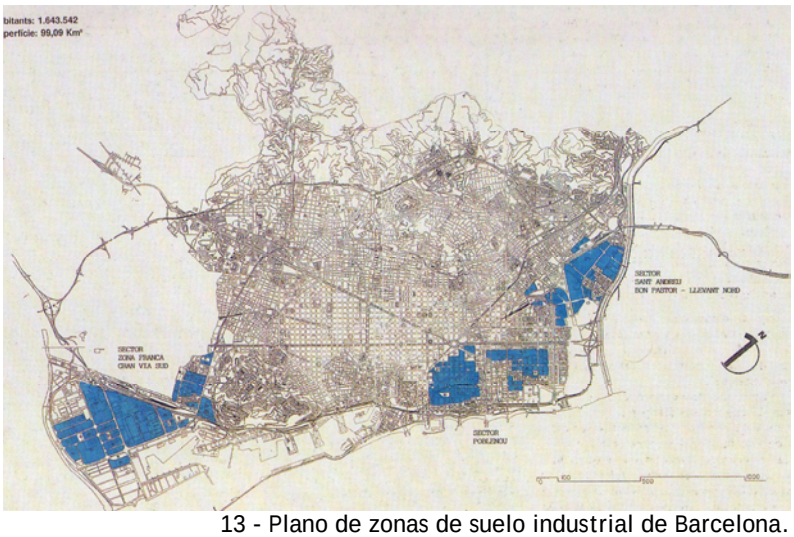
11 - Anuncio de José Vilá – Industria textil, del mapa de J. Calvet (1882).

Entre 1846 y 1860 ya vemos un creciente asentamiento de la industria textil en el *Poblenou*, son de este periodo, por ejemplo, fábricas como: Can Ricart, Jaumandreu y Escubós-Araño. A partir de 1861 hasta 1904 se produce una verdadera explosión, liderada por la industria textil, puesto que muchas fábricas del casco antiguo se trasladan al barrio buscando una localización más favorable; a la vez que el territorio también acoge otras nuevas industrias, como podemos destacar: la Macosa, la Vidrieria Vilella y la Papelera Godó. En el periodo entre 1905 y 1939 se produjo la consolidación y estancamiento del área, de manos de la primera generación de la industria metalúrgica y las primeras fábricas de automóviles: Hispano-Suiza, Ford y General Motors. Entre 1940 y 1964 se produce un nuevo impulso, favorecido por la expansión de la industria mecano-metalúrgica y automovilística. De este periodo podemos destacar los asentamientos de Hispano Olivetti, la Pegaso-ENASA y la Montesa.



12 - Portada del diario "El Pueblo Martinense" n. 1 (1879).

Barcelona ha sido capaz de desarrollar en prácticamente un siglo, de forma muy intensa y exitosa, el principal parque industrial de España, siendo que su mayor parte estuvo instalada en el *Poblenou*, lo que le valió incluso ser denominada: "La Manchester Catalana", en referencia a la principal ciudad de la revolución industrial inglesa. Este territorio de paisaje ya marcadamente industrial, con sus naves y chimeneas en pleno "vapor", finalmente pasó a ser determinado como zona mayormente industrial por el Plan Comarcal de 1953. Pero*"una data i una àrea marquen la fi de la supremacía de Sant Martí, i donen pas a la continuada, i, amb tota probabilitat, encara no finida, evacuación de les industries del barri. L'any és 1965 i l'àrea que pren el relleu, atraient al seu si algunes de les firmes més emblemàtiques instal.lades al Poblenou i la Sagrera, és la* ***Zona Franca****. Quan el 17 de juliol d'aquell any fou promulgada una llei per la qual es creava un extens Polígon Industrial en terrenys del port franc, es donava el senyal de sortida de l'abandonament per part de la gran indústria de la que durant moltes dècades fou tingada pel cor industrial de Catalunya".* (Nadal y Tafunel, 1992:242)



13 - Plano de zonas de suelo industrial de Barcelona.

Por otro lado también encontramos que el Plan de la Ribera, del cual volveremos a hablar más adelante, también tuvo su papel en la desestructuración de este territorio industrial, puesto que *"l'amenaça d'unes afectacions que podein derivar en expropiacions, han contribuït a expulsar empreses i a desestimular tant la renovación de la maquinària com la realització de treballs de reparación en el edificis. D'entre tots els proyectes de remodelación urbanística, el Pla de la Ribera – formulat a partir de 1966 – va ser, sens dubte, el que va tenir uns majors efectes paralitzadors: el momento del seu llançament – coincidint amb la plenitud del porciolisme"*. (Arxiu Historic del Poblenou, 1996:27)

De acuerdo con Isaac Marero (2003), otro aspecto que debemos tener en cuenta para entender la decadencia industrial del *Poblenou* es la importancia de la *"reestructuración del modo de producción industrial a nivel global y el cambio empresarial hacia modelos de producción flexibles. A partir de entonces, un conjunto de actividades relacionadas con el transporte y la logística se establecen de forma más o menos permanente en el barrio"*. Hasta que más adelante este territorio vuelva a representar zonas de relanzamiento del urbanismo Barcelonés, como en el caso de la construcción de la Vila Olímpica de 1992 y el Plan 22@ aprobado en el año 2000.

3.3 - TRAMAS SUPERPUESTAS

La trama que organizaba los orígenes de ocupación del *Poblenou* se caracteriza por una parcelación agrícola irregular del territorio y las principales vías de este período son la carretera de Francia y/o Mataró (actual calle *Pere IV*) y la calle María Aguiló. En aquella época las construcciones se realizaban según esta parcelación y a partir de finales del siglo XIX ya podemos encontrar bastante consolidada la morfología de estas dos calles en función del creciente número de construcciones industriales y viviendas que se van instalando en ellas y en su entorno.

El Plan de Reforma y Ensanche de Barcelona, elaborado por Ildefons Cerdà en 1859, caracterizado en su lógica básica por una trama cuadrada, repetitiva y homogénea; contrastaba con el tejido irregular resultante de la trama agrícola. Podemos observar que el Plan Cerdà se propuso eliminar las carreteras incoherentes con su estructura. La calle *Pere IV* era una de esas carreteras que fueron ignoradas, cuyas partes no consolidadas se propuso eliminar. Los asentamientos anteriormente construidos en el *Poblenou* se han tenido en cuenta, pero la trama propuesta no es modificada según los edificios existentes; esas dos tramas diferentes apenas han sido superpuestas.

14 - Superposición del Ensanche de Cerdà y los tejidos suburbanos del Poblenou hacia 1855.

Según Joan Busquets (2004:146), *"el Eixample Cerdà ocupa la posición central a partir del recinto de la ciudad histórica. Permanecen, sin embargo, un conjunto de directrices anteriores al proyecto del ensanche debidamente rectificadas: carretera de Sarià, Passeig de Gracia, PereIV…, que no obeceden a la retícula ortogonal. También el tendido ferroviario ha creado una serie de directrices y barreras identificables. A pesar de todo, este territorio disfrutaba hasta 1859 de la condición de zona "no edificable", lo que facilitó la impresión del ensanche sin tener que derribar edificaciones previas…pero hay otra entidad desarrollada simultáneamente al Eixample…En el siglo XIX se puede destacar una serie de seis proyectos tipo que caracterizan la construcción de esta Barcelona suburbana".* Estos proyectos son: la urbanización de carreteras y caminos rurales, las calles que proceden de servidumbres, los paseos, las calles de casas, el tejido de calles y el plano geométrico de calles con plaza; siendo que la calle *Pere IV* se encuadra en el primer tipo.

Por otro lado también tenemos que tener en cuenta la disputa política que caracterizaba el contexto de la aprobación y aplicación del Plan Cerdà en aquellos momentos, puesto que *"l'Ajuntament de Sant Martí, tal vegada sotra l'influx del seu arquitecte, Antoni Rovira i Trias, autor de la proposta defensaza per la burguesia barcelonina com a alternativa al pla d'eixample redactat per Ildefons Cerdà, en el decenni de 1860 s'havia mostrat reticent a aplicar al seu terme aquest pla, i, en alguns moments, havia trabat cobertura per a aquesta actitud en les restriccions imposades pels militars. Desaparegudes aquestes restriccions, Rovira i Trias i el seu fill i successor en el càrrec d'arquitecte municipal de Sant Martí, Antoni Rovira i Rabassa, tracten de limitar l'aplicació del projecte Cerdà".* (Arxiu Historic del Poblenou, 1996:18)

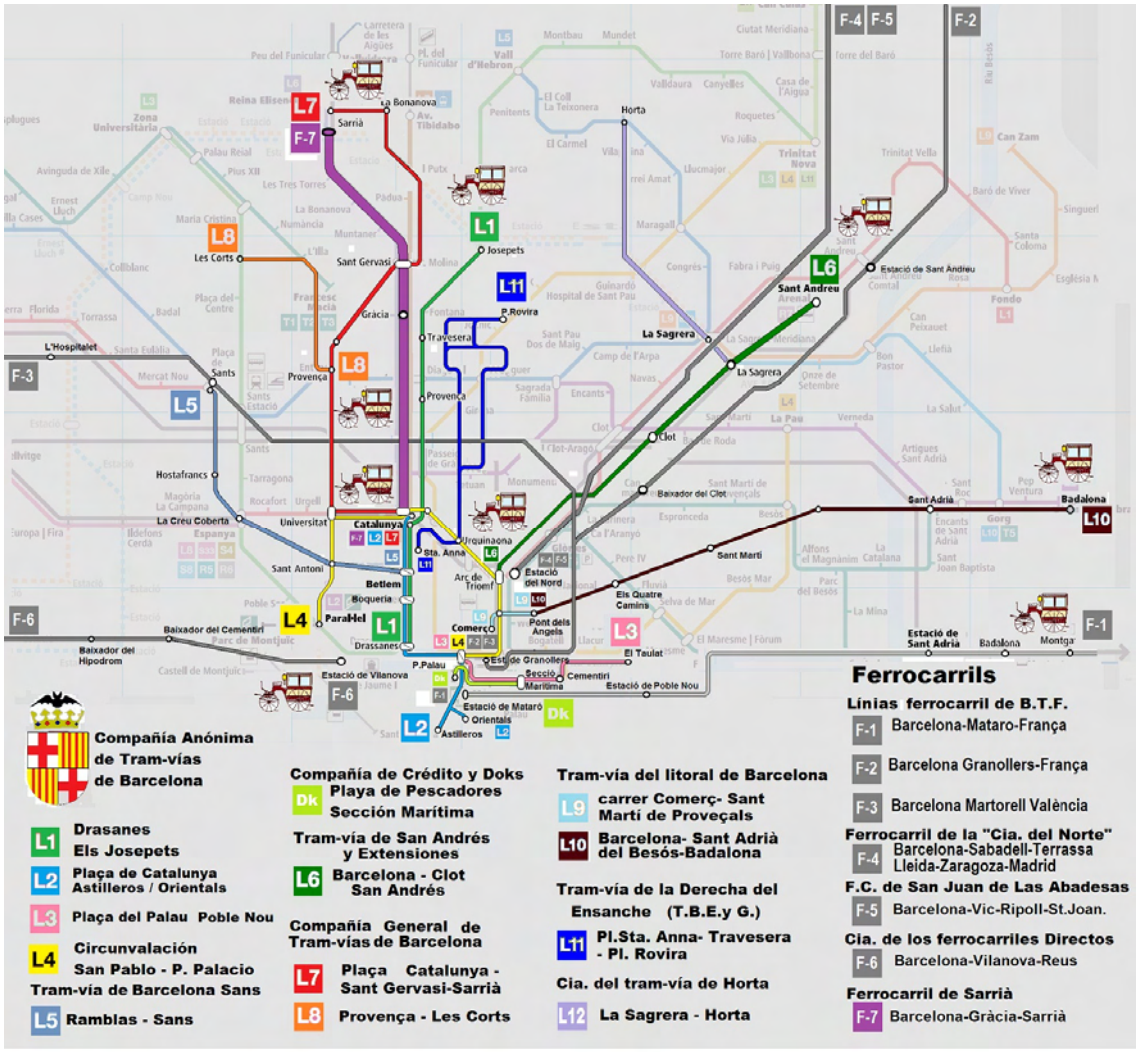
En este contexto de luchas políticas y morfológicas, a pesar del Plan Cerdà, la calle *Pere IV* y su entorno fueron focos de atracción de nuevos edificios que se instalaban según la trama irregular agrícola hasta 1897, cuando el decreto de la agregación de los municipios del llano a la ciudad de Barcelona se firmó y la aplicación del Plan Cerdà fue priorizada. Pero cuando la trama ortogonal llegó al *Poblenou*, el tejido irregular ya estaba bastante consolidado. Algunos de los edificios construidos tenían en cuenta la trama Cerdà, pero la mayoría fueron construidos según la trama agrícola. Los que tuvieron en cuenta la trama Cerdà, estaban ajustados a ella sólo en el límite de la calle, pero esos límites estaban orientados según la trama agrícola, perpendicularmente a la calle *Pere IV* o la calle Maria Aguiló.

15 - Desarrollo del Ensanche de Cerdà en el Poblenou hacia 1929.

Por tanto, podemos percibir que la "Manchester Catalana" ha consolidado en el *Poblenou* un territorio marcado por distintos intereses políticos, económicos y sociales; que refleja en su morfología la superposición de dos tramas muy distintas, la trama irregular agrícola y la trama ortogonal de Cerdà; como resultado de la ocupación inicial hasta su decadencia industrial.

16 - Vista aérea del Poblenou (1928).

Aprovecho para inserir en este apartado unas pocas informaciones sobre una otra trama que también se superpuso en el territorio del *Poblenou*, el sistema de tráfico por tranvías, iniciado en Barcelona en 1872. Durante los años 1880-1899 hubo una gran expansión del sistema y la Línea del Tranvía de la Derecha del Ensanche (TBEG) o también conocida como Línea Barcelona-Sant Adriá del Besòs-Badalona fue construida y tenía la calle *Pere IV* como parte de su recorrido. Esta línea facilitó mucho el tráfico obrero por la zona e incluso de mercancías, por un corto periodo; pero fue liquidada en el período entre 1965-1971, período también marcado por el sueño de Porcioles en ver una Barcelona sin tranvías. En 1988 todos los tramos remanecientes de estas vías fueron asfaltados y definitivamente borrados del suelo de Barcelona. Esta trama no tuvo fuertes implicaciones morfológicas en la formación del territorio, hasta porque seguía el sistema viario existente, pero aún podemos encontrar en las aceras de la calle *Pere IV* algunos armarios eléctricos que alimentaban, por el sistema de feeders, este sistema de transporte.



17 - Guía de transporte de Barcelona -1888.

3.4 - DEL PLAN DE LA RIBERA A LA VILA OLÍMPICA

En los años 60, en un contexto de plena decadencia industrial, aún durante la dictadura franquista y en el auge del *"porciolismo"*; tendremos el lanzamiento de un nuevo plan para el territorio del *Poblenou*, más precisamente en su frente litoral. El denominado Plan de la Ribera, a pesar de no ser ejecutado, será paradigmático por su influencia en el futuro desarrollo de Barcelona por el *"fet que representa el començament del procés de col·laboració público-privada que acabarà convertint-se en l'anomenat "model Barcelona"*. (Grup de Treball d'Etnologia de l'Espai Públib de l'Institut Català dAntropologia, 2009)

En 1966 se hizo la presentación pública del Plan que pretendía incidir sobre un territorio en forma rectangular y lineal (6Km de largo por 500m de ancho) del frente litoral del levante, siendo que 40Ha pertenecían a Renfe. En esta fase inicial ha sido creada la sociedad Ribera S.A., compuesta por ocho empresas: Catalana de Gas,

Maquinista Terrestre y Marítima, Foret, Crèdit i Docks, Macosa, Hidroelèctrica de Catalunya, Escofet y Motor Ibérica; y en 1968, cuando el proyecto fue finalmente aprobado, se sumarán tres empresas más: Renfe, Martini & Rossi y Jorge Whal. *"Con el publicitario lema de "**Barcelona, una ciudad que no puede seguir viviendo de espaldas al mar**", realizaron un proyecto que pretendía erradicar la población del frente marítimo desde la Barceloneta hasta el Besòs. Las grandes industrias del sector estaban relocalizando sus factorías fuera de Barcelona y querían conseguir el máximo plusvalor del viejo emplazamiento".* (Busquets, 2004:336)

Varios autores coinciden en afirmar que el Plan, a pesar de ser presentado como una propuesta de interés general para la renovación del barrio, en verdad se trataba de un claro intento de la burguesía de revalorizar los terrenos en decadencia a través de la obtención de plusvalía con el cambio de uso del suelo industrial para la especulación inmobiliaria. Para Joan Busquets (2004:144), *"si alguna otra relación existe entre ambos sectores es el de la complementariedad, en los períodos de cierta recesión industrial, el sector inmobiliario se expansiona, dando así salida natural a las capacidades de inversión".*

La propuesta de construir una *"Copacabana"* de lujo en Barcelona va totalmente de acuerdo con el desarrollismo y la especulación que caracterizan el urbanismo del *"porciolismo*", pero justamente por esto contaron con una oposición frontal de más de 9.000 impugnaciones, donde las asociaciones de vecinos y los colegios profesionales se juntaron en un frente común para detener el Plan, lanzando mano incluso de un concurso de ideas alternativas al proyecto oficial. *"Sovint es considera el moviment associatiu veïnal com a una forma que va assumir l'antifranquisme d'expressar-se esquivant la repressió. Però el desenvolupament de la lluita en contra del Pla de la Ribera i posteriorment del Pla del Sector Marítim Oriental (la reedició de 1971 del Pla de la Ribera) demostra que la component anticapitalista era tant present com l'antifranquisme dintre del moviment".* (Grup de Treball d'Etnologia de l'Espai Públib de l'Institut Català dAntropologia, 2009).

Por otro lado, también tenemos que considerar que el fracaso de este plan tiene mucho que ver con el contexto económico de aquél periodo, puesto que la crisis económica de principio de los años 70 ya no permitía que la ejecución del plan resultase tan rentable para sus promotores como se previa en sus momentos iniciales.

Entre 1960 y 1970 otras intervenciones, desconectadas del Plan de la Ribera, serán ejecutadas en los bordes del *Poblenou*: la urbanización de la Avenida Meridiana y la Gran Vía como grandes ejes de acceso a Barcelona, soterrando la línea Granollers del ferrocarril. Pero este periodo esta marcado por el deterioro físico y social del territorio, que solo será interrumpido con las Olimpíadas de 1992, cuando fue enterrado el resto del trazado ferroviario (línea Mataró) y se construye la Ronda litoral, desapareciendo con la línea de costa y rescatando el frente marítimo del *Poblenou*. Otras intervenciones que actuaron positivamente en este territorio fueron: la instalación de nuevos equipamientos culturales (Teatro Nacional de *Catalunya* y Auditorio Municipal) y sin duda la apertura de la avenida Diagonal hasta el mar. Todo ello contribuye a que el *Poblenou*, por su ubicación y urbanización, adquiera condición de territorio central.

La Vila Olímpica, así como las tres otras zonas olímpicas, parece representar un consenso en relación a la valoración positiva de la decisión estratégica de ubicarla con equidad en el territorio Barcelonés, formando prácticamente un cuadrado en el mapa, principalmente por las mejorías de infraestructuras urbanas que esto conlleva a gran parte de la ciudad. La elección del *Poblenou*, precisamente en el barrio de Icária, como una de las zonas de intervención es una referencia en la historia de las Vilas Olímpicas, puesto que en las Olimpíadas anteriores estas zonas siempre fueron ubicadas en territorios vacíos y de expansión de las ciudades donde se organizaban los juegos. Pero como hemos visto antes, en aquellos años el *Poblenou* se encontraba en un potente estado de decadencia y deterioro, lo que juntamente con el antiguo objetivo de abrir la ciudad al mar, justifica el entendimiento de esta zona como área de expansión urbana y su elección como zona olímpica.

El lema publicitario del Plan de la Ribera vuelve a aparecer en el discurso político y urbanístico de la Vila Olímpica, lo que en principio no es un problema porque había prácticamente un consenso sobre la necesidad de recuperar el frente marítimo de la ciudad. Por otro lado el proyecto y construcción de la Vila Olímpica también ha sido muy criticado por la destrucción total del patrimonio industrial instalado en la zona, y principalmente por la manera como se ha llevado a cabo esta intervención. Empezando por la modificación que ha sido necesaria al PGM (Plan General Metropolitano), que hasta entonces calificaba gran parte de aquella zona como área de uso industrial. De acuerdo con Josep Maria Montaner (1992), *"la construcción real de la ciudad está mostrando cómo, en realidad, lo que ha sucedido es que el sector público ha ido preparando, en las mejores condiciones posibles, suelo para la promoción privada. Es, de hecho, el proceso con el que se ha culminado la operación de la Villa Olímpica o es lo que va aparejado con las tramitaciones urgentes de algunos planes".*

En 1985 fue anunciado el proyecto de la Vila Olímpica y el arquitecto Oriol Bohigas fue encargado de dirigir el equipo de arquitectos responsables de su desarrollo. Con el objetivo de crear una zona urbana entre la ciudad y la línea de costa, en 1986 fue aprobado el Plan Especial de la Vila Olímpica, como parte del Plan Especial de la Zona Costera del Área Metropolitana de Barcelona, redactado por Lluís Cantallops.

En términos morfológicos el proyecto busca la continuidad de la trama del Plan Cerdà de 1859, pero la tipología de los edificios aquí no cumple el mismo papel que cumplían las tipologías estudiadas por Cerdà en la consolidación de la trama. Según Zaida Muxi y Josep Maria Montaner (2011:86), el proyecto de la Vila Olímpica *"constará de casi 2.100 viviendas de tipologías variadas, locales comerciales en las plantas bajas (especialmente en Avinguda Icária), un centro comercial que alberga un multicine, edificios singulares para oficinas, dos torres de usos terciarios (hotel y oficinas) enmarcando la llegada de la ciudad al mar y el puerto olímpico, rodeado de zonas de restaurantes. El espacio público se compone de la playa, lugar de acceso público emblemático de la recuperación urbana; el paseo-parque lineal al borde del mar que se extiende sobre la Ronda del Litoral; las calles del barrio; un parque público siguiendo la traza del ferrocarril y los interiores de manzana. El proyecto plantea que estos interiores sean espacios semipúblicos, es decir, propiedad privada de uso público. La intención era reinterpretar la propuesta de Cerdà en la que los interiores de manzana, más tranquilos y*

verdes, funcionaban como recorridos alternativos a la calle. La reinterpretación del Ensanche se desvirtúa al proponer unidades de superbloques que, a la vez, se conforman a través de proyectos diferentes". De este modo, los patios interiores de las manzanas con el tiempo fueron cerrados y tuvieron su uso privatizado, como ha pasado con los patios originales de Cerdà, principalmente durante el *"porciolismo".*

Para la gestión de la Vila Olímpica fue creada con fondos públicos, pero con mecanismos de empresa privada VOSA (Vila Olímpica S.A.), puesto que se argumentaba que este modelo de empresa podría resultar mucho más ágil y eficiente para enfrentar el poco tiempo que se disponía para la ejecución del proyecto. Mientras VOSA se encargaba de la gestión general y principalmente del desarrollo de las infraestructuras urbanas, NISA (Nova Icária S.A.), una empresa privada, estaba encargada de la construcción de la mayor parte de las viviendas y su comercialización.

El gran problema que ha despertado la indignación de los movimientos vecinales es que VOSA, que representaba la partida pública en las inversiones del proyecto y que se ha encargado de la infraestructura urbana que valorizaría la zona, contaba con una participación menor en las inversiones destinadas a la construcción de viviendas, encargadas en su mayor parte a la empresa privada NISA, lo que conllevó a un poder de decisión desequilibrado a favor del capital privado a la hora de definir la cantidad de viviendas públicas y las que serían vendidas a precio de mercado, es decir, el dinero público ha sido utilizado para financiar las ganancias de las empresas privadas, sin ofrecer viviendas públicas de manera proporcional a las inversiones.

Estudios actuales indican una gran mejoría en el nivel de poder adquisitivo de la población de la zona, pero si consideramos que antes de la Vila Olímpica el barrio de Icária contaba con aproximadamente 500 personas en 168 viviendas y que todas estas fueron trasladas fuera de la zona afectada, es natural que el poder adquisitivo de la población sea mejor que antes, puesto que esta intervención ha sustituido la población existente por una población de renta media y alta, lo que se llama gentrificación.

Para Zaida Muxi (2011:98), *"las estrategias para lo Juegos Olímpicos tuvieron como resultado positivo el reequilibrio territorial a través de las infraestructuras y equipamientos, ya sea la infraestructura de las Rondas, los desagües o los equipamientos deportivos que se pusieron por toda la ciudad. Lo negativo es que marca la línea de actuación del futuro: la privatización del espacio público, la destrucción del patrimonio industrial y la construcción insuficiente de viviendas públicas".* Esta conclusión parece ser el principal argumento para la duda que expresa el título de su texto citado: *"La Vila Olímpica o el Plan de la Ribera revisitado".*

Hasta mitad de los años 80, el *Poblenou* se caracterizaba por un paisaje compuesto por naves, chimeneas, almacenes y construcciones residenciales ajustadas en sus límites a la trama Cerdà, pero la parcelación irregular y las grandes naves bloqueaban el paso de muchas vías, siendo que as intervenciones urbanas posteriores tenían la intención de extender la trama ortogonal. La apertura de la Gran Vía de les Corts Catalanes y la Rambla de Guipúscoa cambió consistentemente el estado del territorio, hasta entonces aislado. A finales del siglo XX, la transformación de la zona se aceleró con las

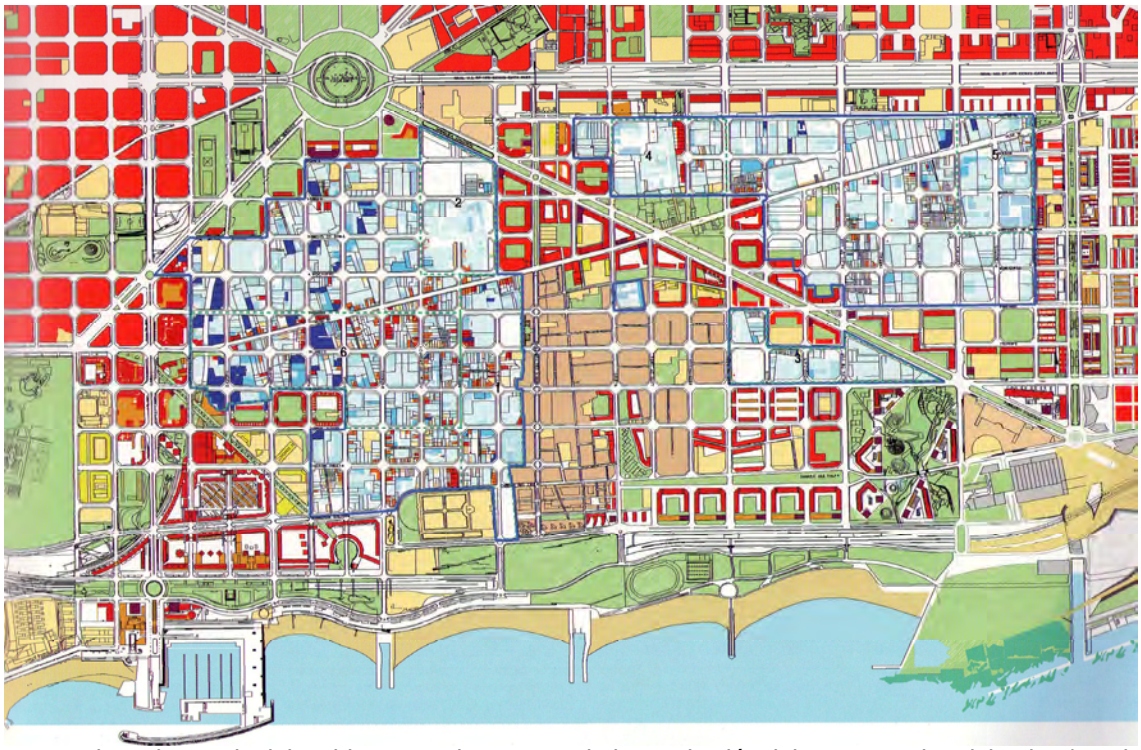
intervenciones preparatorias para las Olimpiadas y continuó con la apertura parcial de Avenida Diagonal hasta el mar y la apertura de otras calles como: la Llacuna, la Rambla del Poblenou, la calle Bilbao y la calle Fluvía. Al mismo tiempo, la desindustrialización de la zona seguía, con lo cual, el *Poblenou* empezó a adaptarse a la ciudad, ganando centralidad y presentándose como una extensa zona de crecimiento en la ciudad interior. Estas condiciones vuelven a caracterizar el *Poblenou* como el gran territorio de relanzamiento de la ciudad.

3.5 - PLAN 22@ BARCELONA

El Plan 22@ enmarca un área de casi 200 hectáreas de extensión y toma como justificante la necesidad de una renovación urbana, económica y social sobre el "degradado" tejido urbano del *Poblenou*. El nombre 22@ viene de la previa calificación industrial (22a) que caracterizaba gran parte de este territorio, tanto en el Plan Comarcal de 1953, como en el PGM-Plan General Metropolitano de 1976.

18 - Fotomontaje con zonas afectadas por el Plan 22@.

En 27 de julio de 2000 fue aprobada la Modificación del PGM que vino a permitir la transformación de esta área históricamente industrial en zona de desarrollo de tecnologías de la información y comunicación. Según Joaquín Sabaté y Manuel Tironi (2008), *"la MPGM es fruto de una negociación llevada a cabo entre 1998 y 1999, donde se discutió el uso que darle a las 116 Ha. de suelo calificado como industrial. La magnitud de los cambios hace que la MPGM haya sido pensada desde el comienzo como un documento marco, como un instrumento de planificación flexible".*



19 - Plano de estado del ambiente en el momento de la aprobación del MPGM – Rojo: viviendas / Azul: uso industrial.

En el discurso oficial del Plan también aparece la intención de legalizar la situación de la gran cantidad de viviendas que allí se instalaron fuera de la norma durante el proceso de industrialización del barrio, por la cercanía entre casa y trabajo para la clase obrera; conjuntamente con la intención de mantener el carácter productivo del sector. Este plan pretende situar adecuadamente a Barcelona en el contexto de la nueva economía atrayendo actividades tecnológicas relacionadas con la cultura I+D, el sector audiovisual, la educación y el diseño.

Del punto de vista morfológico, tal como en la Vila Olímpica, el punto de partida es la consolidación de la trama ortogonal del Plan Cerdà, que como ya hemos visto, nunca acabó de formalizarse totalmente en este territorio. A través de un discurso que hace hincapié en parámetros de sostenibilidad, ciudad compacta y diversa; se busca la reurbanización completa de la zona, destinando un cincuenta por ciento del área de actuación para la redefinición y creación de nuevos espacios públicos. Todo esto

partiendo de la mejora de los servicios urbanos (energías renovables, climatización centralizada por manzanas, telecomunicaciones de banda ancha y WiFi; aprovechamiento de aguas freáticas; red de recogida neumática de residuos y galerías de servicios) y del plan de movilidad (pacificación del tráfico y reducción del transporte privado).

La inmensa dimensión del Plan sirve de pretexto para una vez más incentivar la implicación de la iniciativa privada, retomando las experiencias de la Vila Olímpica y reformulación del Frente Marítimo de Barcelona. En este sentido las intervenciones se podrían distinguir entre dos tipos: por un lado las transformaciones impulsadas directamente por el Ayuntamiento de Barcelona y que representan un 40 por ciento del total del suelo y por otro tenemos las transformaciones de ámbitos no definidos y que pueden ser desarrolladas por la iniciativa privada.

En el caso de las actuaciones impulsadas por el poder público, estas se concretan en un primer momento a través de la elaboración de seis PERIs -Planes Especiales de Reforma Interior: 1 - Eje-Llacuna: conversión la calle Llacuna en un nuevo eje cívico en el sentido mar-montaña, juntamente con la Rambla del *Poblenou* y Sant Joan de Malta. 2 - Llull-Pujades (levante): reformulación de las manzanas del sector Diagonal-Mar. 3 - Llull-Pujades (poniente): intervención en tres bandas de manzanas horizontales para generar continuidad entre el centro histórico del *Poblenou* y el centro de Barcelona. 4 - Campus Audiovisual: transformar la antigua fábrica Ca l'Aranyó en un centro de cultura audiovisual. 5 - Perú-Pere IV: creación de un nuevo polo de centralidad y esponjamiento en el extremo norte de *Pere IV*. 6 – Parque Diagonal: construcción de un parque en el cruce de la avenida Diagonal con la calle *Pere IV*. Más recientemente también surgen otras intenciones con PERIs aún en desarrollo como: Eje-calle Bolivia, Eje-Ramón Turró, Eje Cristóbal de Moura y Eje *Pere IV*.

Las intervenciones impulsadas por la iniciativa privada, se establecen inicialmente a través de planes de transformación sobre: parcelas, edificios industriales consolidados, frentes de viviendas existentes y otras. Más recientemente, después de mucha presión vecinal, también encontramos al menos en el discurso, los planes de patrimonio. Las actuaciones privadas estarían regimentadas por una edificabilidad que puede ser progresiva, mediante la contrapartida de cesión de suelo para uso público, la contribución en la urbanización e infraestructuras o la construcción de viviendas de protección oficial. Estas intervenciones son muy variadas y discutibles también, principalmente por la resultante obsesión en generar edificios singulares firmados por arquitectos famosos.

Para gestionar y llevar a cabo las actuaciones de iniciativas públicas y privadas, el Ayuntamiento ha creado la sociedad privada de capital público 22@bcn S.A., un modelo empresa que también tiene su embrión en la experiencia de las Olimpíadas, *"un órgano de gestión, con personalidad jurídica propia, que aglutina los instrumentos y las competencias adecuados para gestionar el proceso de transformación del Distrito de Actividades 22@". Paralelamente, se ha constituido la empresa Infraestructuras 22@ (con una parte minoritaria de capital público) con el objetivo de privatizar la realización de las obras de*

infraestructura". (Marrero, 2003). Infraestructuras 22@ trabaja sobre el PEI-Plan Especial de Infraestructuras, que elabora proyectos relativos a las nuevas infraestructuras necesarias, análisis de redes existentes, estudios de restricciones por edificios que se mantienen, estudios de secciones del subsuelo y definición de procesos constructivos; incluyendo la reurbanización de más de 35 Kilómetros de calles y espacios públicos en general.

El Plan 22@ representa actualmente el principal plan de transformación urbana de Barcelona, y es donde mejor podemos percibir el camino que ha trillado el modelo Barcelona hasta aquí. En su discurso oficial podemos notar la intención de alcanzar un equilibrio entre lo que se debe conservar, renovar o transformar en el territorio donde actúa. También encontramos referencias que podrían ser muy valoradas, puesto que hablan de conceptos como: "sociedad de la información", "economía del conocimiento", "ciudad compacta", "clusters de innovación", etc. Me arriesgaría a afirmar que este discurso es lo que le posibilitó un reconocimiento positivo como la invitación para participar en la sección de buenas prácticas urbanas en la Exposición Universal de Xangai en 2010. El problema es que el estudio sobre este plan nos enseña que hay una distancia muy grande entre el discurso y lo practicado. Según Isaac Marrero (2003), *"podríamos agrupar la oposición al 22@ en torno a tres temas: las críticas al proceso de toma de decisiones; al tipo de edificaciones planteadas y a los costes sociales derivados de la actuación".*

Con relación a las críticas al proceso de tomas decisiones podemos enumerar varios ejemplos como: la destrucción de la red cultural y artística que se había formado en el *Poblenou* desde principios de los años 90; la prácticamente inexistencia de procesos participativos reales; la concesión de proyectos importantes para arquitectos famosos, sin la realización de concursos; la decisión autoritaria de destruir edificios representativos del patrimonio industrial, en contra de la conservación planteada por las entidades vecinales y profesionales del sector, etc. Horacio Capel (2005), en su análisis sobre el "Modelo Barcelona", hace constar que *"hay iniciativas que pueden considerarse valiosas, pero que pueden estar muy mal gestionadas. Tal vez un ejemplo paradigmático de ello sea el 22@. La incapacidad de diálogo y de reacción que han tenido los gestores de este plan ante las críticas que se les han hecho es realmente sorprendente. Y su empecinamiento en afirmar que todo va bien resulta también asombroso".*

Muchas de las edificaciones planteadas carecen de una narrativa que las justifiquen, reforzando la impresión de que no tiene otro objetivo que la de reafirmar la continua recalificación de suelo urbano para la especulación inmobiliaria, a la vez que no están mínimamente pensadas, funcionalmente y formalmente, para el contexto urbano donde se ubicarán, "*no hacen mas que proponer, en cada obra construida, aunque sea una casita en medio de otras mil, una singularidad, un monumento en sí: el resultado es un panorama que, al estar compuesto por monumentos propios de cada individuo que actúa, tiene toda la monotonía que puede tener un amasijo indefinido de objetos aparentemente distintos, sin o con escasa relación. Un panorama de feroz individualidad que nunca se había dado en el pasado".* Capel (2005)

También se podría haber aprendido de experiencias anteriores, como la construcción de la Vila Olímpica, que los costes sociales derivados de la destrucción ciega del patrimonio industrial y de la falta de leyes que garanticen la permanencia de la población original, pueden ser grandes e irreversibles.*"El canvi de la base industrial a la nova economia es va realitzar liquidant gran part de la trama i del patrimoni arquitectònic heredat dels segles XIX i XX, mentre que l'augment desproporcionat del preu de l'habitatge ha tendit a expulsar la població jove, que no es pot beneficiar de la nova qualitat urbana dels barris dels seus pares".* (Borja, 2010:132) Por otro lado, basta hacer un paseo por el *Poblenou* hoy para verificar la altísima cantidad de solares vacíos resultantes de los derribos, y que en función de la crisis económica actual están a la espera de algún milagro o de que sean ocupados de forma ilegal, por la nueva ola de autoconstrucción de chabolas que vuelven a aparecer en Barcelona.

Tenemos que reconocer que en publicaciones más recientes, precisamente en el libro *22@ Barcelona – 10 Anys de Renovació Urbana*, ya encontramos una transformación, al menos en el discurso, sobre la importancia de valorar y proteger el patrimonio urbano e industrial, la preocupación en destinar un diez por ciento del suelo a la construcción de viviendas públicas, o mismo la incorporación de proyectos que responden a reivindicaciones ciudadanas como el Eje Cívico *Pere IV*; pero la construcción positiva de la ciudad no se hace apenas con el discurso, hay que ver si esto se cumplirá, y de qué manera.

Por otro lado, los que acompañamos de forma más o menos cercana estos primeros 12 años de desarrollo del plan, sabemos que estas incorporaciones en el discurso solo fueron posibles gracias a mucha presión y lucha por parte de los movimientos vecinales, profesionales y estudiantiles. Los próximos años serán decisivos para observar si el Plan 22@ hace un giro hacia lo que fueron los buenos y primeros momentos del denominado "modelo Barcelona" o si sigue en el camino ya bastante dibujado de la conversión del modelo en una marca comercial. Porque hasta ahora, *"la excepción a este urbanismo difuso y de objetos aislados podría haber sido el Plan 22@ para una buena parte del Poblenou, que se planteó de manera flexible y versátil, capaz de actuar caso por caso y de adaptarse a la morfología existente del Plan Cerdà, a las preexistencias industriales y sociales. (…) Además, 22@ se propuso como un plan sostenible, desde el estudio de reutilización de energía calórica sobrante de las centrales térmicas cercanas hasta la concepción de espacios públicos libres de carga de los vehículos privados, reduciendo su tráfico y aparcamiento en la vía pública. La realidad, en cambio, ha sido totalmente distinta".* (Montaner, 2011:23)

3.6 - PATRIMONIO URBANO E INDUSTRIAL

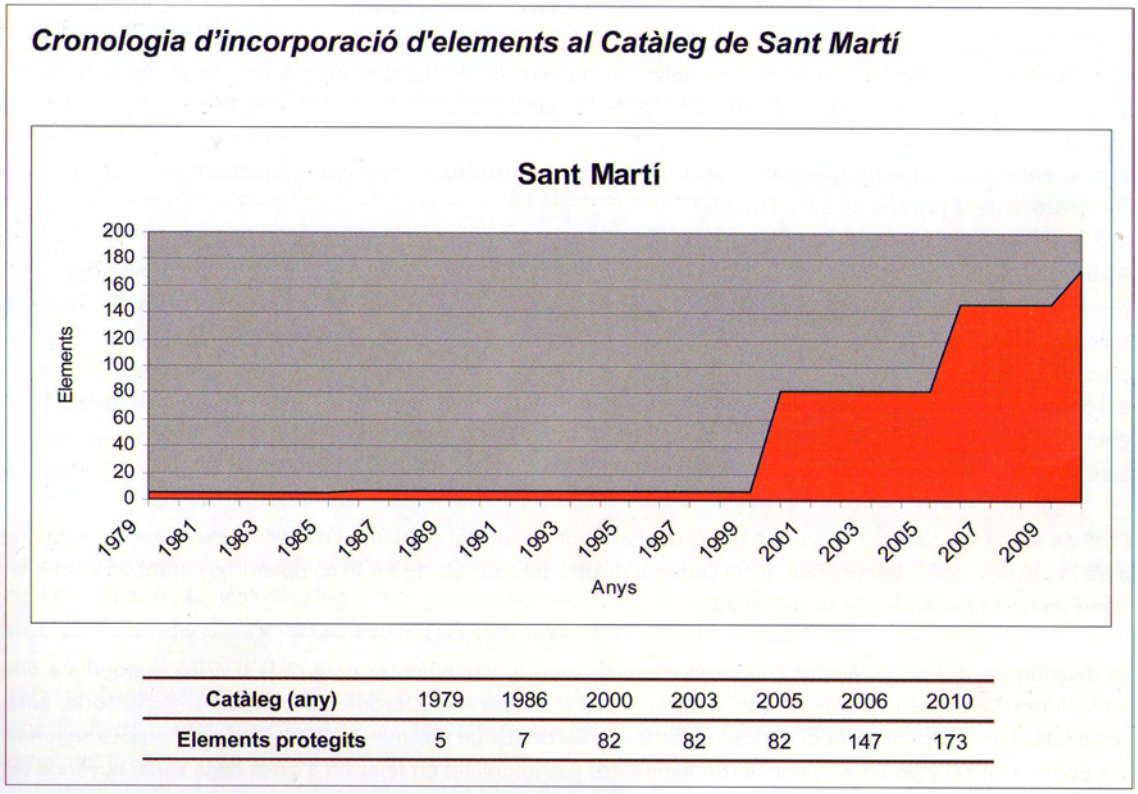
Este apartado está ubicado en el final de este capítulo por entenderse que la cuestión del patrimonio histórico es clave en la transformación de la "Manchester Catalana" en el nuevo territorio de relanzamiento de Barcelona, protagonizado por el Plan 22@; así como en las intenciones actuales de transformar la calle *Pere IV* en el nuevo Eje Cívico del *Poblenou*.

El esfuerzo por la preservación del patrimonio urbano y mantenimiento de las edificaciones preexistentes de Sant Martí existe desde la imposición del Plan Cerdà, puesto que este plan ignoraba totalmente los núcleos ya edificados, como vimos anteriormente. Según Oriol Hostench (2011:157) en (Montaner:2011), *"En 1879 se presentó un primer Plan General de Sant Martí de Provençals, pero no sería hasta 1894 cuando se produjera la anhelada adaptación del Proyecto de Reforma y Ensanche de los alrededores de Barcelona para adecuarlo a la realidad existente. Este plan se titulaba Proyecto General de deslinde entre la población interior y su Ensanche con sujeción al nuevo plano de Urbanización de Sant Martí de Provençals. Igual que el anterior, iba firmado por Pere Falqués i Urpi, arquitecto municipal de Sant Martí y Barcelona entre 1889 y 1914, periodo de grandes transformaciones para la ciudad".* Dicho plan tenía el valor de armonizar la trama ortogonal impuesta a las preexistencias edificadas y ha representado el primer plano de guía de Sant Martí, aprobado apenas tres años antes de su adhesión a la ciudad de Barcelona.

En 1927 Barcelona pasó a contar con un Servicio para la conservación y restauración de monumentos, pero este no ha establecido ningún plan o catálogo de preservación. Durante los casi cuarenta años de dictadura franquista hubieron varios planes urbanísticos, pero la preservación del patrimonio no ha sido nunca un aspecto significativamente valorado, con excepción de la ley de 1956 que establecía que los ayuntamientos deberían formular unos listados de edificios que deberían ser preservados por sus valores artísticos, históricos, arqueológicos, típicos o tradicionales; lo que llevó la Comisión de Urbanismo de Barcelona a aprobar en 1962 el "Catálogo de edificios y monumentos de interés histórico, arqueológico, típico o tradicional de Barcelona"; limitado prácticamente al casco antiguo de la ciudad.

Con la llegada de la democracia y precisamente con la nueva Constitución Española de 1978, los poderes públicos pasan a estar obligados a garantizar la conservación y promoción del patrimonio histórico, cultural y artístico. En 1979 el distrito de Sant Martí pasa a constar en el catálogo de preservación con apenas cinco piezas: la torre de Sant Joan de Malta, la torre del Fang y la iglesia y masías de Sant Martí de Provençals. En los años 80, gracias a mucha presión por parte de las asociaciones de vecinos y comerciales, sí como de grupos de profesionales ligados al pode público o al Colegio de arquitectos; el catálogo de 1979 es revisado y pasa a ser consultable y ampliable en 1986, cuando Sant Martí pasa a tener siete piezas protegidas. Posteriormente, el catálogo pasa por sucesivas revisiones y ampliaciones, con el objetivo principal de abarcar también edificios de arquitecturas singulares más recientes; así como edificios de diferentes épocas y que no estaban planteados como de "primera categoría" en las

revisiones anteriores, pero que también son representativos de la historia constructiva de la ciudad.



20 - Esquema sobre las implicaciones sucesivas del Catálogo de Patrimonio arquitectónico en el distrito de Sant Martí.

Con la construcción de la Vila Olímpica, que como ya hemos visto eliminó una parte importante del patrimonio industrial del *Poblenou*, así como con la prolongación de la avenida Diagonal, la reformulación del Frente Marítimo y la operación Diagonal-Mar; muchos ciudadanos y ciudadanas, conjuntamente con grupos de profesionales del sector, tomaron consciencia de que Barcelona; además de su patrimonio de ciudad romana, medieval y modernista, también cuenta con un potente patrimonio industrial que merece ser preservado. En este contexto de nueva consciencia y mucha presión ciudadana, en 1993 fue aprobada la Ley de Patrimonio Cultural Catalán; y en 1994 empezaron nuevos estudios coordinados por Jordi Rogent i Albiol, el nuevo jefe de la oficina de Revisión del Catálogo.

La revisión iniciada en 1994 es actualmente valorada de forma positiva por la decisión de trabajar con bases comunes para la ciudad, pero independientes para cada distrito; lo que le permite responder a una necesaria descentralización y proporcionalidad, a la vez que pone en valor los elementos patrimoniales dentro de la misma zona, dejando de tener como única referencia el patrimonio protegido del casco antiguo y del *Eixample*. En el caso de Sant Martí, los estudios fueron finalizados y aprobados en el año 2000, cuando el distrito pasa de tener 7 obras protegidas a 82. Esta forma de trabajar ganó pluralidad para el patrimonio y aumentó considerablemente el catálogo

de toda la ciudad, en la medida que lo extendió a todos los distritos. Cabe destacar que otro aspecto importante de esta revisión fue el establecimiento de una nueva figura jurídica: los conjuntos históricos de protección, apostando por un catálogo que debería servir también como una herramienta urbanística. Sin embargo, este nuevo catálogo no valoraba suficientemente el patrimonio industrial del *Poblenou*.

21 - Casa Jover, la fabrica más antigua de la calle Pere IV (2002).

La histórica fragilidad que caracteriza las estrategias de conservación del patrimonio urbano, sobretodo el industrial, como podemos constatar incluso en el catálogo de 2000; conjuntamente con la intensa presión inmobiliaria; permitió que gran parte del patrimonio industrial del *Poblenou* haya desaparecido desde la construcción de la Vila Olímpica hasta nuestros días. De acuerdo con Mercè Tatjer (2011:181) en (Montaner:2011), *"únicamente se produjo una cierta reacción municipal a favor del patrimonio industrial tras unas fuertes campañas cívicas, mediáticas y culturales (como las jornadas sobre "Llegat industrial i innovació" celebradas en 2003, 2004 y 2005), apoyadas en rigurosos estudios de casos, como el de* ***Can Ricart****, y en la redacción de un proyecto de Plan Integral de Patrimonio Industrial para Barcelona. Todo ello fue realizado generosamente por diferentes profesionales, académicos, vecinos y los propios trabajadores de las empresas que iban a ser objeto de destrucción y que, desde inicios de la década de 1980, habían reclamado el mantenimiento y reutilización del patrimonio industrial barcelonés"*.

Cremen dues naus de Can Ricart el dia que l'Ajuntament presentava un pla de protecció

22 - Incendio en Can Ricart – diario Avui (05.04.2006)

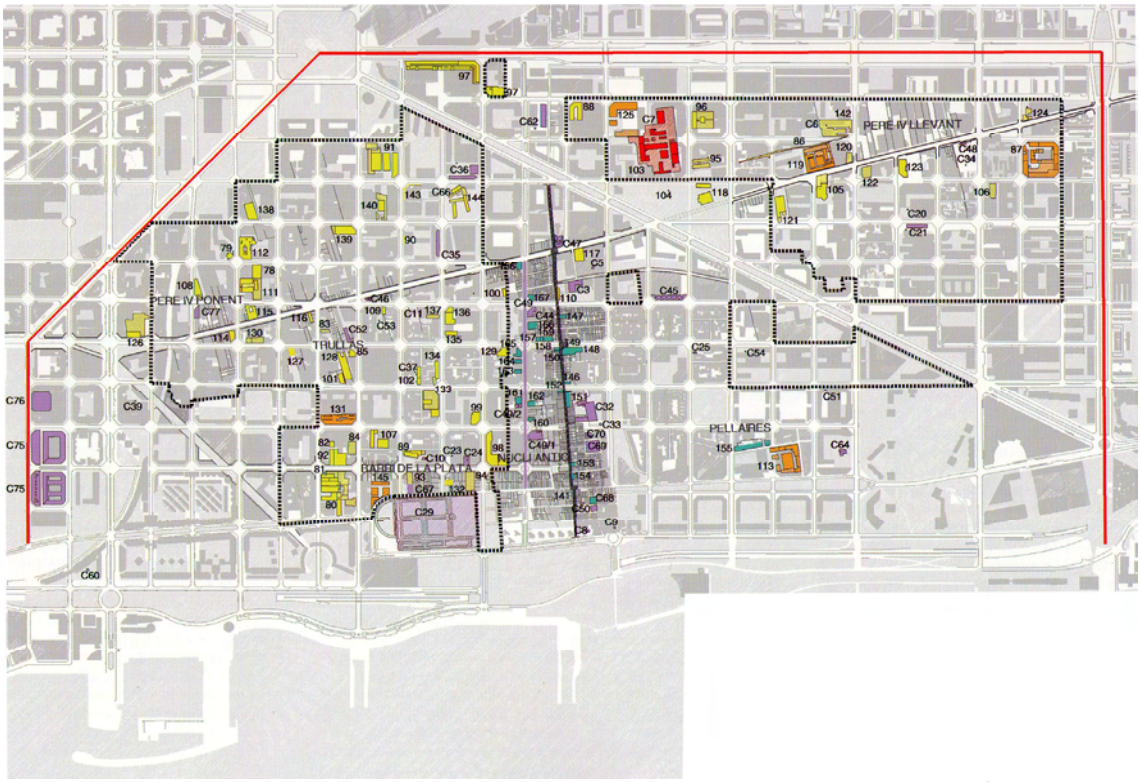
Como consecuencia de distintas campañas por parte de la población y de la prensa, apoyadas por instituciones científicas y culturales; el propio Parlamento de Cataluña ha recomendado al Ayuntamiento de Barcelona la conservación de Can Ricart y la creación de un Plan de Patrimonio Industrial para el *Poblenou*. Este plan fue aprobado en el año 2005 y cataloga 145 piezas de arquitecturas industriales, pero una gran parte tiene una catalogación mínima, lo que no garantiza su efectiva protección. *"Especialmente es de lamentar que, a pesar de las reiteradas peticiones, el Plan municipal mantenga los criterios arquitectónicos- casi siempre externos y formales- como únicos referentes para la catalogación de los elementos industriales"*. (Tatjer, 2008)

23 - Pintada contra el Plan 22@ - "Salvem Cant Ricart" (2012).

La preocupación por la conservación del patrimonio histórico ya no es tan reciente, sin embargo el tema sigue generando muchas controversias y polarizaciones. Según Oriol Bohigas (2004:96), *"Nunca como en estos últimos cincuenta años se había defendido con tanta convicción lo que se llama "patrimonio histórico", como si el patrimonio se concretase solamente en la piedra y el ladrillo con cierto pedigrí".* A esta postura crítica al esfuerzo de conservación podríamos contestar con dos argumentos: por un lado, tampoco nunca como en los últimos cincuenta años la prisa en transformar el territorio y la especulación inmobiliaria habían sido tan marcadas; por otra parte, actualmente contamos con la sensibilidad de que *"el pasado no se conserva y no se representa tal cual. En cada etapa, la sociedad reelabora sus propios recuerdos para adaptarlos a las condiciones presentes de su funcionamiento. Mediante un proceso de reconstrucción perenne, la memoria exprime la interpretación del pasado a partir del presente: como memoria colectiva, éste refuerza la cohesión del grupo a que se pertenece, es parte integrante de su esencia, se transforma a medida que el grupo evoluciona. Lo mismo ocurre con el espacio".* (Capel, 2005)

Por más que se pueda notar una cierta evolución positiva en las estrategias de conservación del patrimonio histórico en el último siglo, parece que aún estamos lejos de alcanzar una práctica satisfactoria. Si entendemos que la memoria urbana es a la vez producto y productor de la ciudadanía, podemos afirmar que su consolidación no esta sendo hecha de manera equilibrada y democrática. La elección de lo que se debe o no ser preservado sigue pautada por una cierta predilección a favor de las élites que lo deciden. De acuerdo con Mercè Tatjer (2011:179) en (Montaner:2011), *"…si utilizamos como referente el número de edificios fabriles incluidos en el "Catálogo del patrimonio arquitectónico histórico-artístico" de la ciudad, aprobado en el año 2010 y vigente todavía, veremos que es muy reducido y se limita a algunas chimeneas y a unas pocas fábricas*

consideradas de valor arquitectónico por su autoría y adscripción más o menos próxima al estilo modernista. Además, la inclusión respondió únicamente a un criterio arquitectónico, sin ningún tipo de valoración de la trayectoria empresarial ni de su representatividad científico-técnica social". Al permitir la destrucción del patrimonio industrial del *Poblenou* estamos permitiendo también el desaparecimiento de parte de la historia de la clase obrera en Barcelona.



24 - Plano de los elementos de patrimonio incluidos en el catálogo de 2010.

Para ir cerrando, podemos señalar que los principales problemas enfrentados en la lucha por la conservación del patrimonio industrial del *Poblenou* giran en torno de tres temas principales: la intensa presión de la especulación inmobiliaria, que ve en la conservación del patrimonio industrial un elemento dificultador de sus operaciones urbanas; el desprecio por la cultura de la clase obrera y la formulación de criterios de conservación enfocados únicamente en parámetros arquitectónicos. Frente a estos problemas, la mera catalogación de edificios no resulta eficaz porque no se trata de conservar un edificio u otro, se trata de permitir que la memoria urbana y el contexto del espacio histórico que generaron estos edificios permanezcan inteligibles en las propias piedras de la ciudad.

Según Oriol Hostench (2011:167) en (Montaner:2011), *"Desde el giro lógico del Catálogo Rogent hacia el campo del urbanismo, el Catálogo comienza a solaparse con un campo de normativa y gestión de la ciudad que lo sobrepasa en su función inicial de protección y expresión de una excepcionalidad y singularidad arquitectónica concreta. La interrelación del planeamiento con la protección se hace cada vez más patente y, como todo parece indicar, la idea inicial de Catálogo deja de existir para fusionarse de una manera más directa con los nuevos*

sistemas de control de la ciudad. La planimetría globalizadora del PIC (Punto de Información Cartográfica), donde aparecen todas las afectaciones del territorio; la nueva ley de Urbanismo, que obliga a incorporar catálogos a todos los POUMs (Plan de Ordenación Urbanística Municipal) o la simple gestión de la Oficina de Patrimonio dentro del Ayuntamiento, englobada como un departamento dentro de Urbanismo, son solo unos ejemplos de este cambio en los mecanismos de protección de Barcelona".

Esperamos que se consolide esta visión optimista de Oriol Hostench en los mecanismos de protección de Barcelona, y que ya se pueda ver sus buenos resultados en las operaciones urbanas actualmente en curso en la ciudad, así como en nuevos proyectos que se están generando, como la transformación de la calle *Pere IV* en el nuevo Eje Cívico y Patrimonial del *Poblenou*.

Actualmente la calle *Pere IV* concentra, en su trazado o en su entorno inmediato, hasta 42 edificios catalogados. Entre estos podemos destacar los edificios de las antiguas fábricas: Oliva Artés, Ca l'Alier, La Escocesa y Ca l'Illa, entre otras. Además de sus edificios industriales, la propia vía de circulación, pionera en este territorio, se presenta como un elemento singular y fundamental para entender el desarrollo de la zona desde su creación sobre las parcelas agrícolas hasta su papel articulador en la construcción de la "Manchester Catalana". Esto explica porque geógrafos y arquitectos como Horacio Capel (2005 y 2006), Joaquín Sabaté y Manuel Tironi (2008), entre otros; así como otros académicos, vecinos o mismo el *Grup de Patrimoni Industrial del Fòrum de la Ribera* (2005); viene reivindicando desde hace mucho tiempo el reconocimiento de la Calle *Pere IV* como el Eje Cívico y Patrimonial del *Poblenou*. Tema que trataremos con más profundidad en uno de los apartados del próximo capítulo.

4 - CALLE *PERE IV*

4.1 – NOMENCLÁTOR

Según la pagina Web oficial del Ayuntamiento de Barcelona, en línea y disponible en: http://www.bcn.cat/nomenclator; el nombre actual de la calle *Pere IV* fue aprobado en 12/06/1980 y es un reconocimiento a la importancia *"Pere IV de Cataluña, llamado el Condestable de Portugal (? 1429 - Granollers, Vallès Oriental 1466). Hijo de Pedro, duque de Coimbra, hijo segundo del rey de Portugal, casado con Isabel, hija mayor de Jaime II. Llamado por los catalanes después de declarar vacante el trono ocupado por Juan II, lo proclamaron rey en Barcelona, en 1463. Reinó dos años y medio. Fue enterrado en Santa María del Mar."*

Además de la información del Ayuntamiento, he encontrado otra información sobre el personaje que da nombre a la calle *Pere IV*. De acuerdo con Federico Morata (1971), el nombre de la calle es un reconocimiento a otro Pere IV: *"Pedro el Ceremonioso, Pedro el cruel, Pere del Punyalet, que con todos estos nombres le apostilla la historia, nació en Balaguer*