

El plan comarcal establece una propuesta de vías de diferente categoría y orden, y es allí donde se da inicio a determinarlas como “cinturones de ronda” (Florensa, 1970). Dichas vías abren la posibilidad de rodeo de la Ciudad así como del desvío del centro urbano y su trazado se realiza para denotar un límite al proceso expansivo del área central urbana.



Ilustración 13. Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953). Institut Cartogràfic de Catalunya. (En línea) <http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/singleitem/collection/catalunya/rid/2935/rec/1>. Consulta el 28 de febrero de 2014.

31

Las aportaciones urbanísticas de alcance del plan son las siguientes:

- Un modelo de ciudad jerarquizada para el desarrollo de núcleos independientes, manteniendo su carácter propio. Se propone un crecimiento urbano de forma “nuclear” basado en las teorías organicistas.
- Una política de descentralización. En el plan existe una preocupación por vincular el ambiente urbano con la naturaleza frente a la congestión de las grandes concentraciones urbanas.
- La protección del paisaje, el patrimonio y sistematización de los espacios libres con carácter vinculante.

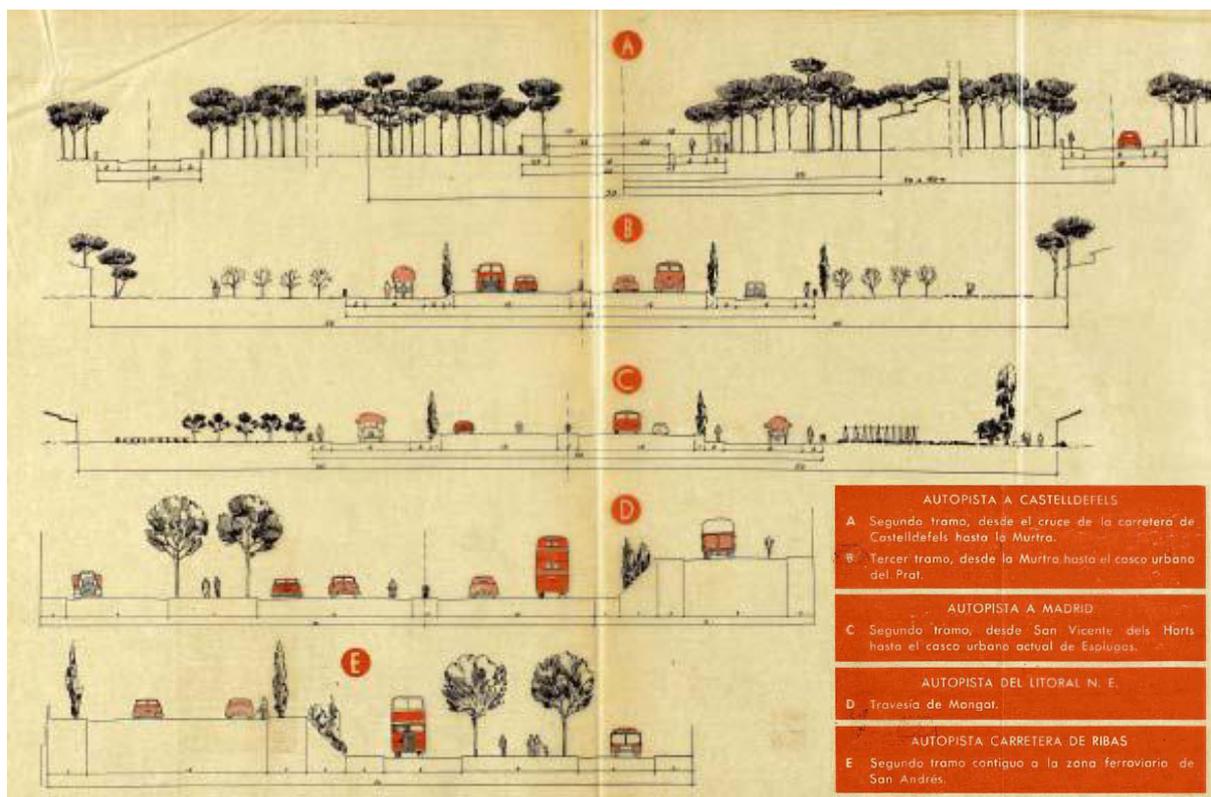


Ilustración 14. Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia de 1953. Secciones tipo de las principales vías de acceso a Barcelona. Fuente: Artículo COAC: "El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo Autor: José Soteras Mauri.

1.8. La determinación de una red viaria básica para conexión vial de Barcelona.

Durante la vigencia del Plan comarcal de 1953 se motivó y suscitó la estructuración de la Red Arterial de la Comarca por parte del Ministerio de Obras Públicas. El retraso en el estudio de esta red de accesos y cinturones de ronda originó la revisión de varios planes parciales, pero a raíz de su aprobación técnica pudieron hacerse en los planes parciales las reservas de suelo necesarias para el paso de las grandes carreteras, lo que fue de extraordinaria importancia porque, unos años más transcurridos sin preservar este suelo y lo costoso de las expropiaciones hubiera hecho punto menos que prohibitivo el establecimiento de una red arterial de las características que Barcelona y su comarca requerían. (Florensa, 1970).

La Red Arterial de Barcelona fue elaborada siguiendo los trazados principales de León Jaussely, en el Plan de Enlaces. Hacia el año de 1963, teniendo en cuenta únicamente un carácter funcional, se definen las vías para la ciudad de Barcelona, las cuáles serán de índole especializada y estarán fuera del área metropolitana de la ciudad. Estas vías se determinan en diferentes tipos tales como autopistas, túneles y los cinturones de ronda. A las vías - autopistas que comunican Barcelona con las poblaciones limítrofes, se le adicionan tres cinturones del lado de la montaña que se unen y cierran con una ronda en el litoral y tres vías que unen dichas rondas y la ciudad en dirección a mar y Collserola, logrando así la conexión mar montaña. Una de las características más importantes de estas autopistas es su conexión directa al sistema de grandes arterias viales de la ciudad, haciendo de ellas ejes de acceso rápido y de paso a través de la ciudad.

1.9. Plan director del área metropolitana de Barcelona 1966 – 1968.

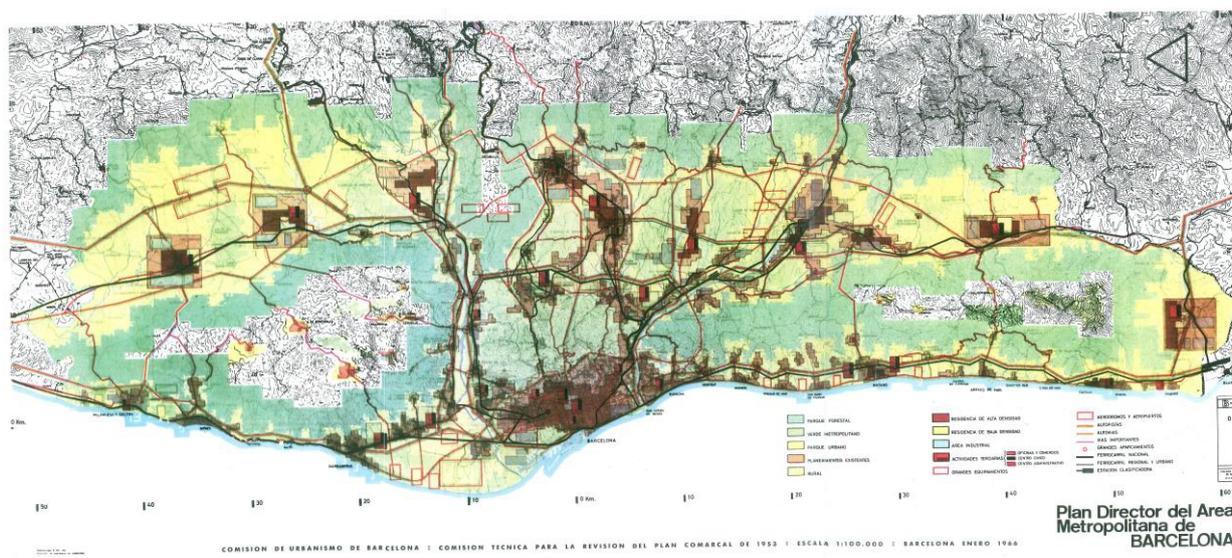


Ilustración 15. Plan director del área metropolitana de Barcelona. 1966. Fuente: Historia del Urbanismo en Barcelona. Del plan Cerdá al Área Metropolitana. Comisión de Urbanismo y Servicios comunes de Barcelona y otros Municipios. Barcelona: Editorial labor, S.A., 1970.

Transcurridos diez años después de la aprobación del Plan Comarcal de 1953, se suscitó un proceso de concentración demográfica e industrial, el cual fue totalmente inesperado de acuerdo a la previsión de crecimiento demográfico sobre las cuales se había elaborado. Por esta razón la Comisión de Urbanismo decidió dar inicio al estudio y reconsideración de dicho Plan Comarcal. En 1964 se creó un la Comisión técnica para la revisión del Plan Comarcal, el cual obtuvo la autorización oficial para proceder a la revisión anticipada, ya que aún no se cumplían los quince años que la Ley del Suelo otorgaba de vigencia a los planes. Luego de iniciar los trabajos de revisión, la Comisión de Urbanismo de Barcelona proporcionó en 1965 una declaración de principios y objetivos y en 1966 quedó ultimado el trabajo, con el nombre de Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona, sin embargo su aprobación se dio hasta el 24 de julio de 1968 por el Subsecretario del ministerio de vivienda. Este plan reconoce el estado de la urbanización y de la relación funcional entre los núcleos urbanos diferentes a los que se habían previamente definido; así mismo prevé la descongestión de Barcelona con el “Estudio de descongestión de la comarca de Barcelona” (Florensa, 1970) a través de la relocalización de sectores industriales y de la localización de dos centros de crecimiento. Con respecto al sistema viario, el Plan director del área metropolitana de Barcelona, incorpora la red arterial definida como “plan de infraestructuras metropolitanas”.

1.10. Los cinturones de ronda (Los años 70).

Desde 1960 estaba pendiente la creación de un anillo periférico viario que generara las posibilidades de la movilidad rodada de una manera envolvente. En el Plan general metropolitano se dio el inicio de la proyección de la infraestructura vial la cual llegó a generar opiniones diferentes debido a los trazados de vías dispuestos que hacían que los barrios tuvieran una alta posibilidad de desconexión y por lo tanto de segregación urbana, situación podían llegar a degradar irreversiblemente los tejidos urbanos por los que fuesen a

pasar, por lo cual se creó la necesidad de controlar de manera urbana estas vías con el fin de que se puedan consolidar como un elemento que aporte a la cohesión urbana .

Ya finalizados los ejes viarios de acceso al centro de la ciudad, se inicia la proyección de la realización de los cinturones de ronda. Barcelona empieza con la construcción del primer y segundo cinturón, y de la construcción del túnel de la Rovira, que permitía la unión de los dos en el área urbana.

- **El primer cinturón de ronda y sus efectos urbanos.**

“...Pero en el otro extremo de la misma trinchera están los «vialistas», Que son unos enemigos más encubiertos, porque pretenden resolver los problemas urbanos sin negar la ciudad, pero desconociendo – o menospreciando- el intríngulis real de su estructura. En los últimos años hemos visto crucificar muchos barrios de nuestras ciudades con el trazado de vías especializadas en las que solo cuentan las exigencias de tránsito rodado, según criterios que proceden de las carreteras y autopistas y no del análisis de las estructuras sociales reales, físicas y sociales de los barrios afectados. Es decir, aunque sea desde el otro flanco, se trata de manipular los mismos criterios de «desurbanización»...” (Bohigas, 1986).

La proyección del “paseo de ronda” realizada por Jaussely, en comparación con el primer cinturón, sigue sustancialmente el mismo trazado con las determinantes de una vía rápida que en algunos sectores posee una sección más urbana. Su realización creó conflictos de índole urbana, pues en los lugares en donde existían suelos urbanos disponibles se encontraban barrios, por lo que dada la urgencia funcional de esta vía, causó no solo la desconexión de estos barrios, sino también la primacía de la conectividad vial por encima de la trama urbana existente. Lo anterior indicó una falta de coherente inserción del plan al proyecto urbano, pues no tuvo en cuenta la realidad urbana sobre la cual se estaba actuando. Aun así, actualmente el primer cinturón de ronda posee en algunos de sus tramos, vías con caracterización urbana y diferentes secciones, causa que llegó a ser reivindicación por parte de los vecinos.

- **El segundo cinturón de ronda.**

“– Las nuevas murallas –, como las llamó Josep Martorell que han desvirtuado una importante imagen topográfica de Barcelona, han destruido una tipología residencial amable e inteligente y han imposibilitado la aglutinación social de diferentes barrios” (Bohigas, 1986).

Tanto en el primer como en el segundo cinturón de ronda, los procesos de expropiación, los derribos de las construcciones existentes y la imposición de soluciones técnicas y su coacción urbana, afectaron de manera negativa en algunos sectores de los barrios el tejido urbano pre existente, lo cual promovió el surgimiento de procesos de reivindicación social y vecinal, que llegaron a detener en ocasiones la construcción de dichos proyectos viales. Esta situación afectó la construcción del segundo cinturón llamado la Ronda del Litoral.

La fuerza del desarrollo que preponderaba a finales de los años 60 y principios de los años 70 logró la construcción de algunos tramos de la Ronda del Litoral, sin concretar la formación del proyecto completo. El inicio de estas intervenciones se realizó en los lugares menos favorecidos en donde los barrios denotaban gran necesidad de un apropiado enlace con la

ciudad. Dichos sectores contaban con una menor capacidad económica que la necesaria para poder contrarrestar de manera legal y judicial las decisiones técnicas que afectaban de forma negativa sus bienes e intereses. No obstante la fortaleza de las reacciones sociales y movimientos vecinales que surgieron como resultado de las intervenciones urbanas, acabaron con paralizar dicha construcción.



Ilustración 16. Plan de La Ribera 1971. (En línea): http://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/a_p_ribera.html#. Consulta el 18 de abril de 2014

En este contexto, se dio el *Plan de la Ribera*, una propuesta por la que sus promotores privados ofrecían la financiación del Cinturón del Litoral a cambio de construir un barrio residencial de alta calidad. En el proyecto, el barrio se ordenaba paralelo a la línea de costa y el Cinturón se trazaba por detrás de éste, asegurando la accesibilidad rápida al barrio pero sin interferir en su relación con el mar. La ciudad existente en cambio, y el barrio que históricamente tuvo vedada su accesibilidad al mar por la presencia del ferrocarril, seguirían postergados detrás de la autopista. Esta propuesta fue abortada como resultado de una fuerte movilización de la ciudadanía (De Solà – Morales, 1974).

35

1.11. Plan General metropolitano 1976.

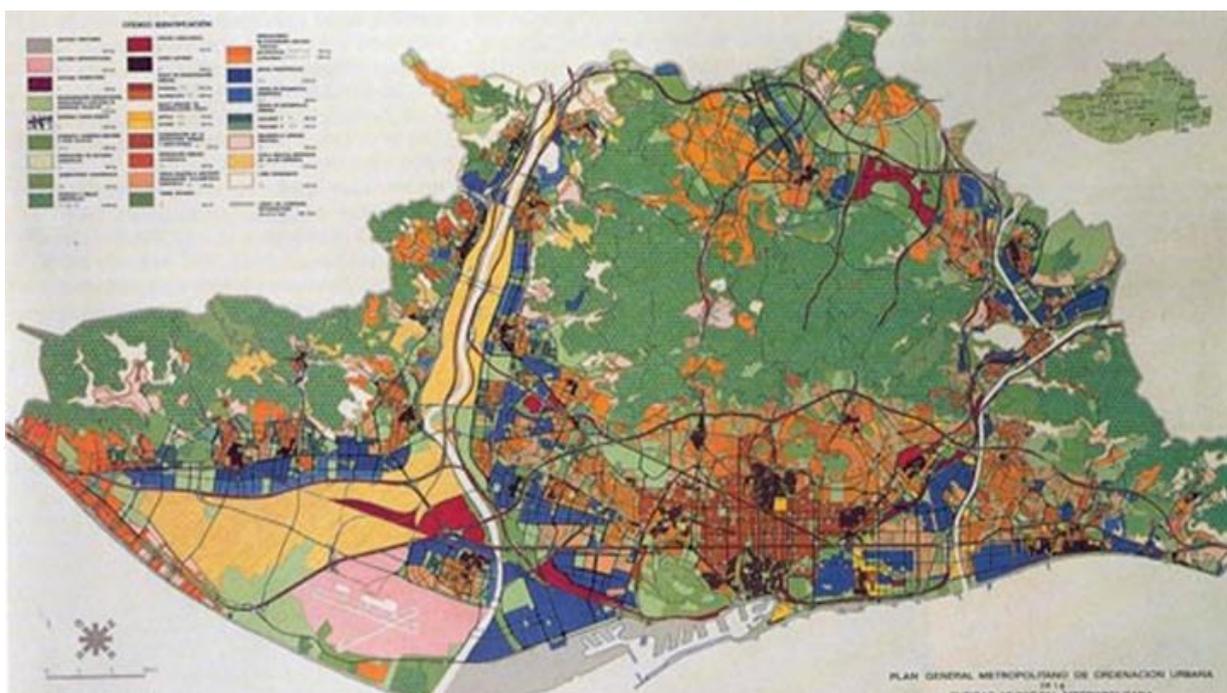


Ilustración 17. El Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana de la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona, aprobado en 1976. (En línea) <http://urbannetworks.blogspot.com/2012/05/los-grandes-eventos-como-catalizadores.html>. Consulta el 18 de abril de 2014.

Por lo tanto el plan general metropolitano se consolida en la ejecución del proyecto, pues este no debe verse solo como ordenanzas o factores cuantitativos legales, o como un control de aplicación a las licencias urbanísticas de planificación, sino también desde el punto de vista proyectual para ser promovido y aplicado a corto plazo, teniendo en cuenta que la ciudad se consolida a través de él y no solo de controles o planes.

Una de las realizaciones más importantes de este plan es la estructuración del suelo y organización del territorio, desde dos nociones importantes, las zonas y los sistemas. Las zonas son definidas como aquellas que tienen sobre el suelo propiedad privada y los sistemas, son correspondientes a un interés colectivo, ya sean de propiedad privada o pública. El concepto de los sistemas en el plan general metropolitano han sido los que han conformado el instrumento para la realización de planes subsiguientes.

1.12. El PGM y el sistema viario de Barcelona.



Ilustración 18. Sistema Viario Básico. Plan general metropolitano de 1976. (En línea): <http://blogs.lavanguardia.com/postbarcelona-shu/tag/barcelona-regional>. Consulta el 18 de abril de 2014.

El sistema viario básico es determinado por el enlace del sistema de vías urbanas de Barcelona con el resto del área metropolitana mediante la continuidad de algunas vías y la creación de tres cinturones interiores y uno litoral. El fin de este plan fue la creación de una comunicación básica entre los diferentes centros que componen el área metropolitana.

Este plan general establece tres tipos de vías: autopistas urbanas, distribuidores básicos, arterias urbanas, vías cívicas y vías de la red local. Los dos primeros tipos de vías conforman lo que es denominado la red básica primaria, las arterias urbanas forman la red básica secundaria y las cívicas y de red local, forman la red viaria básica cívica. El hecho de realizar una división de vías en 1976, hizo que se consolidaran de manera sintética y concreta tanto la definición como las diferentes funciones que cada grupo de vías debía de cumplir; y por ende el inicio de una formulación de los aspectos formales que demostraran la diferenciación de la categorización de la red vial de Barcelona.

1.13. Del plan general al proyecto urbano.

Tal como lo dice Oriol Bohigas (1985), “la ciudad se controla con los proyectos y las obras” (Borja, 1995), y se reconstruye y consolida con proyectos, por lo que al PGM se reconoce como un elemento flexible que paso a paso en su posibilidad de aplicación, se va convirtiendo en una serie de decisiones puntuales y proyectuales en la ciudad.

De esta manera se pasa entonces a la intervención proyectual en la ciudad, en donde actúa la escala intermedia y se empiezan a consolidar proyectos en el plan realizando ajustes o verificaciones para cada lugar que dan lugar a actuaciones urbanísticas, sin que se deje de lado el conjunto urbano de la ciudad.

Esta forma de proceder es un común para las intervenciones de recalificación urbana, y en ella se dan tres tipos de escalas de trabajo, según Joan Busquets (1994): las de escala de rehabilitación urbana, las cuales actúan a nivel local y generan un fuerte impacto en los entornos urbanos inmediatos, las de escala de reestructuración urbana que tendrán un fuerte impacto en la estructura urbana general y será la que determine el carácter de un nuevo modelo funcional de ciudad y por último otras claves estructurales de la forma urbana, que retroalimentan las posibilidades locales de Barcelona con las globales, teniendo en cuenta su incidencia de manera global.

“...dos maneras de entender la ciudad: entenderla como un gran sistema coherente y racional, en el cual domina una especie de metafísica de la totalidad o entenderla desde la pieza relativamente autónoma del barrio, del barrio, del sector de estructura física consolidada, de las formas urbanas que han de posibilitar primordialmente la mejora de las condiciones de vida del usuario más inmediato. Como un todo metafísico o como la suma de varias realidades sectoriales.”(Bohigas 1986)

37

Estos proyectos urbanos tuvieron su inicio en el periodo comprendido entre 1979 y 1982, lo que propició un renacimiento de la ciudad como espacio y proyecto colectivo que se manifestó en el encuentro ciudadano, creando un ambiente favorable y logrando las primeras obras de mejoramiento de los espacios públicos, los parques y jardines, instalaciones de equipamientos públicos en la mayoría de municipios.

Este fue un proceso de intervenciones de carácter público con miras a una mejora progresiva de la ciudad mediante actuaciones puntuales repartidas por la ciudad; el centro de atención se colocó en los barrios los cuales tuvieron mayores deficiencias. Las actuaciones urbanísticas que allí se dieron fueron encaminadas a la construcción de nuevas plazas y parques de barrio, Centros Cívicos, y otros equipamientos de ámbito local, En estos años se realizaron una serie de acciones concretas enmarcadas en el objetivo general, expresado por el arquitecto Oriol Bohigas (Borja, 1995), entonces responsable del urbanismo municipal, el cual puede resumirse en tres grandes puntos o consideraciones a tener en cuenta para las intervenciones y actuaciones urbanísticas:

- La realización de intervenciones puntuales o acupuntura urbana.
- Sanear el centro y monumentalizar la periferia.
- Proyectar y generar la pacificación del tránsito rodado.

1.14. Del proyecto urbano a la escala local: el barrio. El nuevo gobierno democrático 1979 – 1986.

De acuerdo a la estructura general contenida en el PGM, este adquiere características y actuaciones particulares y específicas a través de diversos instrumentos, principalmente el Plan Especial de Reforma Interior (PERI), el cual está desarrollado previamente en la legislación urbanística, y se especifica en los ámbitos de barrios o zonas urbanas detalladas de la ciudad, y tienen como objetivo la adecuación de las propuestas urbanísticas del PGM y la caracterización específica de cada uno de los barrios o sectores a intervenir, teniendo en cuenta los objetivos locales que no habían sido contemplados en el PGM.

Debido a la caracterización del PERI permite que la población en general esté más cerca de las acciones de planeación y desarrollo urbano a nivel de barrio, ya que se hace más perceptible y pragmático para los ciudadanos la visualización de las transformaciones y mejoras que se realizan en cada uno de los sectores de la ciudad; por esta razón es que el Plan especial de Reforma Interior se considera como una actuación proyectual local, a nivel de barrio, en donde se consolida una visión de ciudad desde el punto de vista del mismo barrio.

Estas actuaciones corresponden a la necesidad de generar respuestas localizadas en diferentes puntos de la ciudad, con soluciones a las demandas que la población realizaba al nuevo gobierno democrático, el cual debía dar a conocer su carácter en la proyección y solución, en este caso urbanística de la ciudad. Por ello este fue un período de intervenciones urbanísticas atomizadas, y debido a esto hace resaltar la importancia de “el proyecto” sobre “el plan”, mostrando que únicamente desde la intervención del fragmento es posible intervenir con eficacia en la ciudad, dado que es ilusorio pretender el control global al que aspiraban los planes urbanísticos (Borja, 1995).

38

No obstante con ello no se determina a que el plan no tenga importancia sobre la realización de los proyectos, por el contrario ambos se relacionan de manera intrínseca en donde el proyecto toma del plan los parámetros básicos y los interpreta en un nuevo entorno o contexto, en donde va a ser aplicado, a nivel político y urbano.



Ilustración 19. Fotografía de La Ronda del General Mitre, que muestra un tramo de vía con una sección que divide el barrio. Fuente: Fotografía de archivo personal 2013.

Una de las grandes intervenciones urbanas propuestas desde el PGM fue la realización de nuevas vías y cinturones de ronda que fragmentaban los barrios y dividían la ciudad en sectores que de acuerdo al trazado de vías creaban desconexión y aislamiento de barrios, lo cual debía solucionarse desde el punto de vista local, es decir desde el barrio, lo que llevó a que las autopistas con función metropolitana, tuvieran que verse desde la óptica local, en donde se buscó que no se rompiera la integridad de los barrios, por el contrario si la complementación de las redes locales existentes, logrando que el trazado de vías, uniera a la ciudad y no la “descohesionara”.

Según Bohigas, para la realización de estos instrumentos de control urbano y de las intervenciones detalladas y puntuales se mantuvieron siete criterios los cuales estructuran cada uno de los proyectos (Bohigas, 1986):

1. Carácter de proyecto de los Planes, lo cual se refiere a el compromiso de intervenciones formales y funcionales a corto y mediano plazo, eliminando las posibles realizaciones a largo plazo o que de alguna manera se pueden llegar a conformar y ser entendidas como utópicas para la ciudadanía. Como resultado de esto, en los barrios se busca que se vuelva a la dinámica de decisiones coyunturales propias que, si bien es cierto no solucionan todas las situaciones problemáticas, si permiten mejoras parciales y frenan la degradación de los barrios.
2. Prioridad para las soluciones de detalle como matriz indispensable para la solución general, lo que conlleva al entendimiento de los PERI como una síntesis de una serie de problemas y situaciones determinadas y localizadas que han sido analizados y concluidos desde una relativa y coherente autonomía, entendiendo lo que es el ciudadano y su relación con el próximo entorno, lo cual logró unir la gestión pública de la intervención urbana con las necesidades claras y puntuales de la comunidad.
3. Las actuaciones e intervenciones puntuales fundamentales y de primera necesidad, las cuales son referidas a la dotación de equipamientos y a la reconsideración del espacio público como un elemento en cuya calidad puede incorporarse una rehabilitación y recalificación de todo un sector, incluso en sus elementos privados.
4. Homogenización de la ciudad desde lo cualitativo y cuantitativo, teniendo en cuenta las bases históricas de la ciudad y la dualidad centro – periferia, el cual de acuerdo a su coyuntural diferencia, debe poseer un equilibrio de significaciones y usos que se articulen y den el entendimiento al ciudadano suficiente para hacer uso del espacio público y su continuidad. Es importante tener en cuenta que tanto la periferia como el centro, de acuerdo a la idea de la homogenización deben ser calificadas como habitables.
5. Comprensión de la ciudad como una suma de fragmentos y realidades con una cierta autonomía y no como un sistema global racional, viendo los problemas a partir de las necesidades manifiestas del barrio, comprobadas a diario por el usuario, más que a partir de una visión global de las cuestiones, que no aporta solución a ningún problema coyuntural ni puntual. Por esto es fundamental la eficaz participación del ciudadano a través de sus organizaciones, único camino para conocer y analizar la

problemática real de las necesidades e incorporarla a un desarrollo general de la calidad de vida en la ciudad.

6. Eliminación o suavización de los trazados de autopistas de circulación rápida y segregada, utilizando las afecciones en curso, al objeto de reducir densidades y alcanzar un trazado urbano que esté dentro de la tradición de la plaza, la calle, el paseo y el jardín. La razón de este apartado es debido a que los trazados de vías dispuestos en el PGM hacen que los barrios tengan una alta posibilidad de desconexión, por lo tanto de segregación urbana, por lo que se crea la necesidad de “controlar” de manera urbana - local dichas autopistas o vías con el fin de que se puedan consolidar como un elemento que aporte a la cohesión urbana.
7. Respeto absoluto a los trazados históricos y tendencia a corregir la ausencia de calidad urbana de la periferia y de los barrios que fueron proyectados según el urbanismo de los bloques aislados, sin ninguna atención a la forma urbana, acelerando con ello el retorno a una ciudad formalizada a partir del espacio público como resultante de la arquitectura.

Estas acciones determinadas por parámetros como los que anteriormente se muestran, hicieron que se desarrollaran de manera múltiple espacios de índole pública de calidad y de acuerdo a las necesidades locales o del entorno inmediato, creando nuevas maneras de concebir y vivir la ciudad desde el individuo hacia la ciudadanía en general, y de la misma manera se revalorizó el patrimonio histórico de la ciudad antigua, así como del ensanche y del puerto, con lo que se alcanzó a crear una imagen e identidad de la ciudad de Barcelona de alto valor y apropiación.

40

1.15. Plan de vías de 1984 y el espacio público.

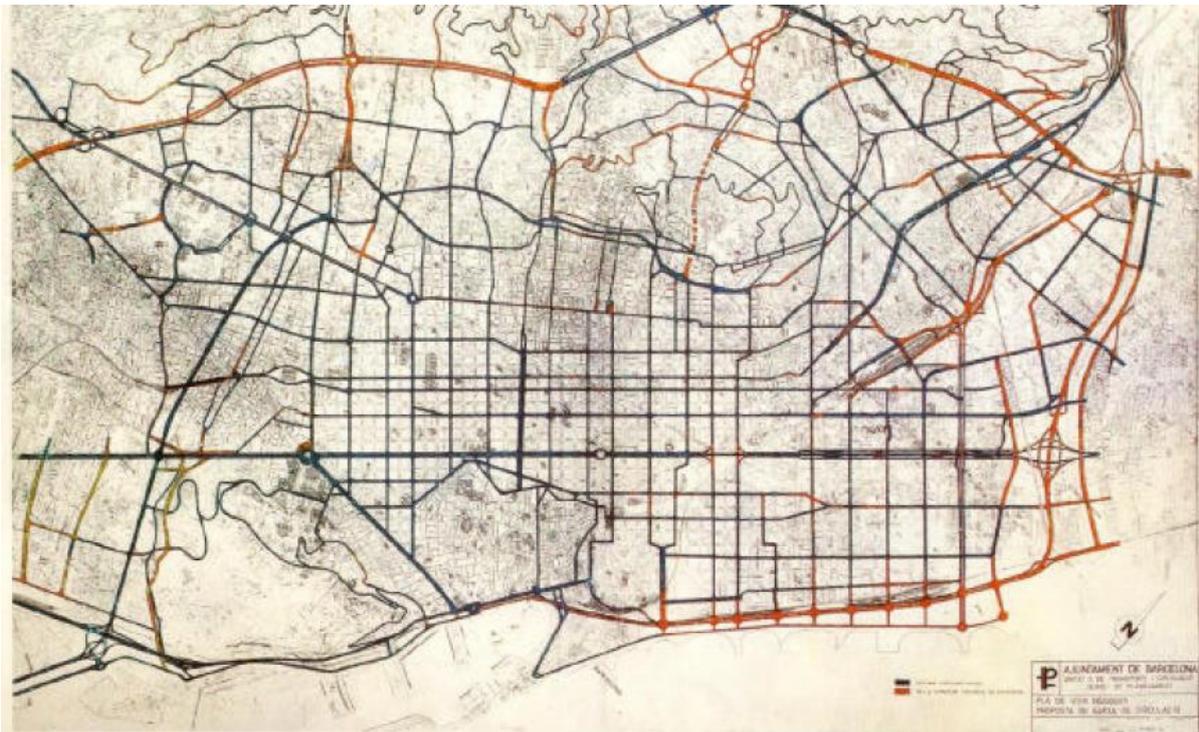


Ilustración 20. Plano de vías básicas. Propuesta de red de circulación. Adjuntament de Barcelona, 1984. Fuente: Tesis Doctoral *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las rondas del Dalt y del litoral en Barcelona*, Laura Inés Alcalá 2004.

El plan de Vías determina el inicio de un posible “equilibrio” entre la planificación metropolitana general y la readecuación de las necesidades urbanas con índices locales.

El seminario de Sarriá de 1984, que da origen a lo que se conoce como el “Pla de Vies” resulta un espacio de reflexión entre arquitectos e ingenieros que acercan sus posturas disciplinares en la interpretación de lo que “ha de ser” el proyecto viario y en el que se crea una “base común” en la interpretación de la ciudad y el territorio donde deberán concretarse las vías previstas por el Plan General Metropolitano (Alcalá, 2004).

Este Plan parte de la consideración de que el viario no puede ser diseñado de manera meramente funcional y unidimensional. A estos criterios se incorporan varias consideraciones formales y del medio ambiente. Se considera que los proyectos viarios deben reducir el impacto negativo sobre la ciudad y que el tráfico es uno, pero no el fundamental de los criterios de diseño. La urbanización del viario se debe afrontar además “por su capacidad reequilibradora y por su fuerza configuradora de la imagen de la ciudad” (Busquets, 1992).

El sistema viario básico definido por el Plan General Metropolitano de 1976 es reinterpretado desde el análisis previo de la capacidad de la red viaria de la ciudad. A partir de un estudio del tránsito en los distintos tejidos se considera que en Barcelona la red viaria tiene un enorme potencial desaprovechado por la existencia de rupturas y cuellos de botella que distorsionan el funcionamiento global de esa red. Se detecta por ejemplo un desequilibrio entre tránsito y urbanización: por exceso del tráfico fundamentalmente en los barrios centrales de la ciudad con pérdida de calidad residencial e incremento de actividades terciarias; por defecto o carencia de urbanización: no satisfaciendo una movilidad potencial y desaprovechando aquella como posible estructura de estos barrios respecto del conjunto.

Se detectan sectores, en comparación, como el del ensanche cuya geometría homogénea permite el “paso a través”, a diferencia de otros de geometría inconexa que presentan una distribución de accesos más jerarquizada. Estas consideraciones constituyen el primer paso para sostener la necesidad de un modelo de intervención diversificado.

El análisis reconoce una importante cantidad de suelo urbano expectante de urbanización. Urbanización que podría representar una cualificación y recuperación de barrios; contribuir a la re-equilibrio de la ciudad al reforzar la conexión entre barrios para restar pendularidad al centro. Esto requiere además el completamiento del servicio de transporte público con una estructura más diversificada (Alcalá, 2004).

El trazado del Cinturón Litoral y del Segundo Cinturón previstos por el planeamiento, se asumen como ineludibles, sin embargo se conciben como vías que deberán dar respuesta simultánea tanto a la relación ciudad área metropolitana, como a la relación Inter- barrios, De este modo las vías vendrían a:

- Interconectar piezas tangentes incomunicadas (efecto ronda) y sistematizar los ejes de distribución de escala metropolitana (cinturón como vía especializada).

Es así como la propuesta general planteó cuatro niveles de articulación (Alcalá, 2004):

- La maxi red o red primaria. El cinturón del litoral y el de la montaña actuando como “rondas distribuidoras” encadenadas a la red secundaria con el fin de favorecer los

recorridos medios entre barrios. Con un diseño conjunto que incluyera dos partes, una vía segregada que permita el tránsito rápido (con la menor incidencia posible en las áreas de tangencia, su espacio público y espacios privados tales como residencias y comercio) y una red viaria urbana con capacidad de difusión y distribución de ese tránsito (con capacidad de configuración urbana).

- La red secundaria de grandes calles: Aumentando sus capacidades como vías locales con un papel estructural fundamental dentro de la ciudad como ejes de borde en situaciones asimétricas, como ejes estructuradores y ordenadores de sectores discontinuos o fragmentados, como eje de equipamientos (paseo o vía con continuidad propia y referencia del peatón).
- La red local o red interna que conforma el tejido urbano.
- Los espacios peatonales.

El Plan de Vías constituyó un punto de inflexión decisivo para la orientación estructural del conjunto del proyecto de ciudad. Pero en lo que atañe concretamente a la renovación del espacio público, este plan introdujo dos ideas que tendrían un profundo impacto. Por un lado, reivindicó el carácter urbano y cívico de cualquier calle, lo cual implicaba repensar el sistema de tráfico para permitir la integración de los requerimientos del tráfico en calles multifuncionales, ambientalmente y formalmente cualificadas. Por otro lado, el Plan de Vías avanzó la idea que, al igual que existía una red jerarquizada de tráfico, debería pensarse en una red de espacios públicos de prioridad peatonal, complementaria y articulada con la red de tráfico.

Por esta razón, al final de los 80, uno de los objetivos explícitos de la política municipal de espacios públicos fue potenciar esta visión sistémica a través del diseño de recorridos urbanos. Vincular distintos espacios y hacer legibles estas conexiones era más importante que el diseño específico de un espacio concreto. Esta concepción condujo a la reurbanización de muchas de las calles de la ciudad, empezando por ejes urbanos singulares, continuando por avenidas representativas y terminando por viarios de todo tipo (Marti, 2004).

El Plan proponía identificar distintos tipos de recorridos urbanos dentro de la red general: recorridos peatonales, ramblas, calles estándares, avenidas principales, vías parque o autopistas urbanas integradas. Más allá de unos tipos concretos, lo fundamental era la idea de definir tipologías lineales como herramienta que hace posible percibir desde la experiencia sensorial del espacio público la existencia de redes y recorridos estructurales de espacios públicos. Del mismo modo que una sección tipo puede contribuir a la identificación de un determinado recorrido urbano, el recurso a tipologías lineales puede llevar más lejos la comprensión de la estructura sistémica, permitiendo al ciudadano tomar conciencia que estos recorridos urbanos están interconectados y jerarquizados (Marti, 2004).

1.16. Los juegos olímpicos, las rondas y el espacio público.

La nominación en octubre de 1986, de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de verano de 1992 permite abordar proyectos de mayor escala de intervención que los realizados hasta ese momento.

En realidad, los JJ.OO son el catalizador que permitirá políticas urbanísticas más ambiciosas, siguiendo así un esquema tradicional en Barcelona, mediante el cual grandes operaciones de transformación urbanística se hacen bajo los impulsos de eventos que, en principio, no tienen una razón de ser primordialmente urbanística. Considerando, pues, el año 1992 como una cita para concretar intervenciones urbanísticas, es lógico que los proyectos a ejecutar sean aquellos que por su escala no eran abordables desde la normalidad del “día a día”, o al menos no lo eran con la urgencia con que la ciudad los reclamaba (A. Barcelona, 1984).

Ya desde el año de 1982 se había decidido que la Ciudad de Barcelona optaría a la celebración de los Juegos olímpicos de 1992, incluso se llegó a bocetar las primeras líneas urbanísticas y de equipamientos a desarrollarse para los juegos olímpicos, por lo que hubo un espacio de tiempo de diez años para poder determinar el esquema básico urbano que se quería construir. Este era el momento en el que la ciudad debía plantearse una transformación de mayor escala, pues haciendo la sumatoria de las intervenciones detalladas por los barrios de Barcelona, era el preciso tiempo para pasar del ámbito local del barrio al aspecto global de la ciudad, con la formulación de un proyecto general de transformación de la misma ciudad y su entorno.

Las actuaciones del gran período transformador 1986 – 1992, fueron precedidas de las actuaciones de más pequeña escala del periodo anterior 1979 - 1985 y luego siguieron por otras intervenciones desde 1992, las cuales configuran más claramente la nueva escala de la ciudad. Estos tres tipos de actuaciones deben considerarse como un todo, puesto que es el conjunto el que define el cambio global de la ciudad (Borja, 1995).

43

Hacia el año de 1984, Barcelona lanzó su candidatura olímpica con el fin de impulsar la ciudad hacia un ámbito internacional, y comprometer al sector público en la construcción de una nueva ciudad que atrajera la inversión foránea como estrategia de financiamiento para la reconversión económica y urbanística, lo cual fue un gran acierto, pues al crear un esquema urbano de desarrollo permitió determinar un conjunto de actuaciones urbanísticas estratégicas, las cuales eran indispensables para la realización de los juegos olímpicos y para el futuro y la viabilidad de la ciudad, después de los juegos olímpicos.

Al mismo tiempo en que se lanzó la candidatura se redactó un documento el cual describía el programa de las bases urbanísticas y espaciales para la ciudad que se estructuró desde estos cinco ejes fundamentales (Borja, 1995):

1. Ubicar las operaciones olímpicas deportivas dentro de la ciudad (en sus cuatro esquinas) de forma que se sirviera a los objetivos de reforma urbana global y que fuera una excusa para la construcción del gran anillo periférico viario pendiente de construcción en la ciudad desde 1960.
2. Utilizar la construcción de la ciudad deportiva, que conllevaba estadio y pabellón olímpico, para terminar de ordenar y urbanizar la montaña de Montjuic, enclavada en el centro de la ciudad y prácticamente abandonada en un 60% de su superficie.
3. Aprovechar la construcción de la Villa Olímpica para reformar toda la degradada zona industrial del siglo XIX que separaba la ciudad del mar; y en consecuencia recuperar el frente marítimo y las playas de una ciudad costera sin playa.
4. Utilizar las áreas deportivas, la Villa Olímpica y las operaciones de articulación viaria para lanzar un gran proyecto de Áreas de Nueva Centralidad, dentro del continuo urbano, buscando un reequilibrio entre el centro y las periferias urbanas.

5. Inventar acontecimientos culturales suficientes, asociados a la olimpiada, para provocar la rehabilitación y dignificación de un casco antiguo degradado y marginal en el centro de la ciudad.

La fuerza política que hizo posible vincular estas actuaciones al compromiso (internacional y nacional) de los JJ.OO. residía en la coherencia del esquema urbano y en el amplio apoyo social y cultural ciudadano al conjunto del proyecto. Conviene destacar la dialéctica positiva entre esquema urbano-apoyo social-liderazgo político. El esquema urbano se basaba en algunas ideas fuertes: la accesibilidad de la ciudad y la movilidad interna (rondas, túneles, aeropuerto-puerto como base de futura zona actividades logísticas), las cuatro áreas olímpicas en los vértices del rectángulo de la ciudad, concebidas como nuevas centralidades y, por lo tanto, bien articuladas con la ciudad central y el eje de desarrollo del frente de mar (Borja, 1995).

Teniendo como base lo anterior, se determina que la globalidad de la ciudad, no solo es entonces una sumatoria de unas intervenciones locales, sino las relaciones de estas con una gestión combinada de actuaciones. Estos aspectos globales de la ciudad, se inician con la participación de la ciudadanía y se continúa con la actuación urbanística, la cual se lleva a cabo mediante la capacidad de crear iniciativas públicas, privadas y público-privadas.

“El proyecto olímpico de la ciudad para 1992 ha de ser entendido fundamentalmente como una gran infraestructura, que ha actuado sobre la red viaria, sobre la red ferroviaria, sobre el puerto y el aeropuerto, sobre el sistema de alcantarillado, sobre la defensa y regeneración de playas, e incluso sobre la reestructuración de servicios urbanísticos como la distribución eléctrica y las telecomunicaciones. Y en la medida en que era un proyecto primordialmente de tipo infraestructural implicó la necesidad de programación previa, de concertación entre niveles de la Administración, de compromisos explicitados públicamente.” (Borja, 1995).

44

Uno de los efectos más importantes y que se consolida como eje proyectual fue la creación de doce áreas de nueva centralidad, que sirven para la descongestión del centro y para articulación de una ciudad más equilibrada. Cuatro de estas áreas coinciden con las cuatro áreas olímpicas, mientras que el resto aprovechan bien la reconstrucción de accesos y construcción de las vías perimetrales o las rondas.



Ilustración 21. Fotografía del Mall de la Fusta y la ronda del Litoral 2013. Fuente: Fotografía de archivo personal.

Es así como la infraestructura vial de las rondas son un eje de conexión y enlace de las nuevas áreas olímpicas de centralidad; de esta manera las intervenciones de movilidad urbana que se realizaron por esta época no solo se limitaron a la creación de infraestructura vial funcional sino también, el concepto de ciudad en conjunto, ya que los sectores de afectación vial se asumían como una articulación entre las vías segregadas, la red local de movilidad, el nuevo espacio público desarrollado y las nuevas edificaciones.

1.17. Los cinturones de ronda.

Una cosa son las vías urbanas, que forman la red local de calles y plazas, y a las que consideramos como estructuras complejas, poco favorables a la especialización funcional, y otra son las vías especializadas de alta capacidad de tráfico, que tienen su razón de ser en la conexión entre la red local y la regional y que afectan gravemente el tráfico urbano en la medida en que condicionan las entradas y salidas de la ciudad y la accesibilidad desde la red regional hasta las áreas centrales. La operación infraestructural del 92, en material viaria, implica, entre otros proyectos, la construcción de los Cinturones de Ronda, reinterpretando una parte de la red arterial prevista en el Plan General Metropolitano.

Estas vías habían sido concebidas con unos criterios de diseño hoy ya superados, en los que solo importaba su capacidad, y se comenzaron a construir a principio de los años 70 como autopistas urbanas, segregadas y especializadas, sin percatarse de que por su dimensión y situación podían llegar a degradar irreversiblemente los tejidos urbanos que atravesaran.

Poco tiempo después de iniciada su construcción, los desastres morfológicos y paisajísticos, y el manifiesto fracaso que experiencias de este tipo habían tenido en otras ciudades europeas, hicieron que la presión de muchos colectivos y asociaciones de vecinos lograran detener su construcción. Cuando en 1988 se reemprende la construcción de los cinturones de Barcelona como una pieza clave para la movilidad de la ciudad y también para la de los propios JJ.OO, pues sirven de conexión a las cuatro áreas olímpicas, los criterios de diseño han variado sustancialmente.

Las diferencias principales radican en que los cinturones no deben tener la máxima capacidad de tráfico posible, sino la capacidad deseable, sobre todo teniendo en cuenta la capacidad de la red local, y también que en su concepción no deben primar exclusivamente los parámetros derivados del tráfico de paso, sino que deben ser considerados como vías colectoras y distribuidoras entre los tráficos regional y local.

Una vía de circunvalación diseñada exclusivamente para obtener la capacidad máxima puede producir sobre la red local una situación de bloqueo por dificultades de mecanismos de conexión, actuando como si se tratara de un efecto invernadero. Es decir, la red principal se puede llegar a cargar de tanto tráfico que, a partir de un nivel y después de un cierto tiempo, la red local es insuficiente para admitir tanta capacidad, por lo que se produce una ruptura de continuidad entre las dos redes por tanto, una situación de bloqueo en una de ellas o en ambas. Por el contrario, la anilla de cinturones que se está construyendo se ha concebido, en términos metafóricos, para que, actúe como efecto ozono.

Se trata de una anilla con la máxima capacidad que resulta de la interrelación entre la red regional y la capacidad real de la red local, diseñada para que actúe como protección y