

En general la propuesta para el plan de Enlaces gozó de amplia aceptación, hemos visto como el jurado elogiaba ampliamente tanto al contenido como al autor. En la exposición que tuvo lugar para presentarlo a la ciudadanía, la gente lo recibió de buena manera, lo que nos lleva a preguntarnos, ¿por qué no se construyó?. Años reposaron los planos en los archivos del ayuntamiento, el plan para muchos fue considerado utópico, pero posiblemente el mayor peso lo llevó el factor económico, se citaba en la época por ejemplo, que solamente el valor de los rubros que implicaban el cambio de las estaciones de tren¹⁵, superaba el presupuesto de la ciudad de muchos años. Jaussely estaba al tanto de estas reacciones y presentó en su memoria una defensa de su plan y la propuesta de construcción en etapas de implementación que llegaban al periodo de medio siglo.¹⁶

Pese a todos estos intentos del autor, el plan nunca fue aprobado legalmente por el ayuntamiento, hasta que en el año 1917 el plan de Romeu i Porcel fue puesto en marcha, recogiendo una mínima parte del contenido de la propuesta ganadora del concurso de 1905. Sin embargo y como cita Busquets: *“En cualquier caso el plan Jaussely significa el primer plan regulador del nuevo ámbito administrativo durante la primera mitad de este siglo. Sus propuestas fueron ajustadas y cambiadas, pero la lógica general, la idea del plan se mantuvo.”* Aún con estas consideraciones, la ubicación del nuevo centro no se llevó a cabo, las reacciones en la época criticaban el problema de fondo que suscitaría mover todo el sistema administrativo de la ciudad hacia Glòries, se expone una cita extracto de una publicación de la esa época en «*Ciutat de Barcelona*»¹⁷:

“Otra equivocación lamentable de Jaussely era figurarse poder implantar en la plaza de las Glorias Catalanas el centro de la Barcelona futura, transformando barrios esencialmente obreros en vías de ostentación artística y de construcciones suntuosas. Para lograrlo, habría necesitado un cambio de lugar de los edificios arqueológicos y recuerdos históricos y sociales que integran la esencia de una Ciudad que tiene historia propia”(Martorell, Florensa, y Martorell 1970)

Tomando en cuenta el destino posterior que tuvo la plaza en toda la primera mitad del siglo XX, bien valdría resaltar la visión de Jaussely al proponer modificar el trazado de la entrada del ferrocarril a la ciudad, ya que este factor fue principal y determinante para que Barcelona en ese periodo de tiempo haya crecido en sentido Llobregat, lo que resultó en desmedro de toda intención de la conformación de la plaza de Glòries como el nuevo centro de Barcelona.

¹⁵ Carrerar Candi expuso que solamente el valor de los cambios que implican las terminales de ferrocarril costarían más de mil millones de pesetas.

¹⁶ Cuatro etapas de 12 años cada una.

¹⁷ Esta cita es un extracto que consta en el libro «*Historia del Urbanismo en Barcelona*» de una publicación de la época realizada por Francisco Carreras Candi del tomo quinto de la *Geografía general de Catalunya* llamado *Ciutat de Barcelona*.

Atlas visual de las transformaciones morfológicas de la plaza de Glòries

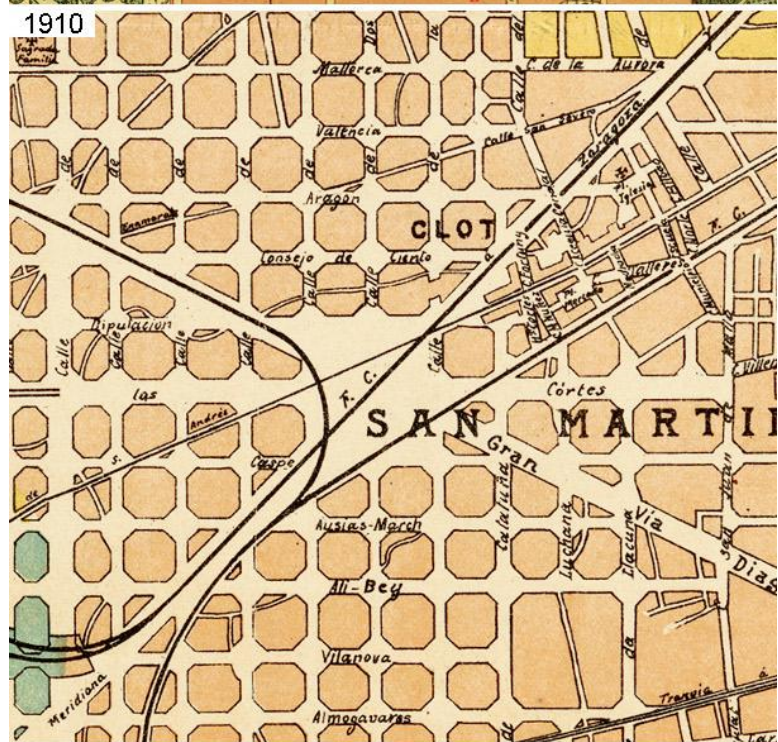
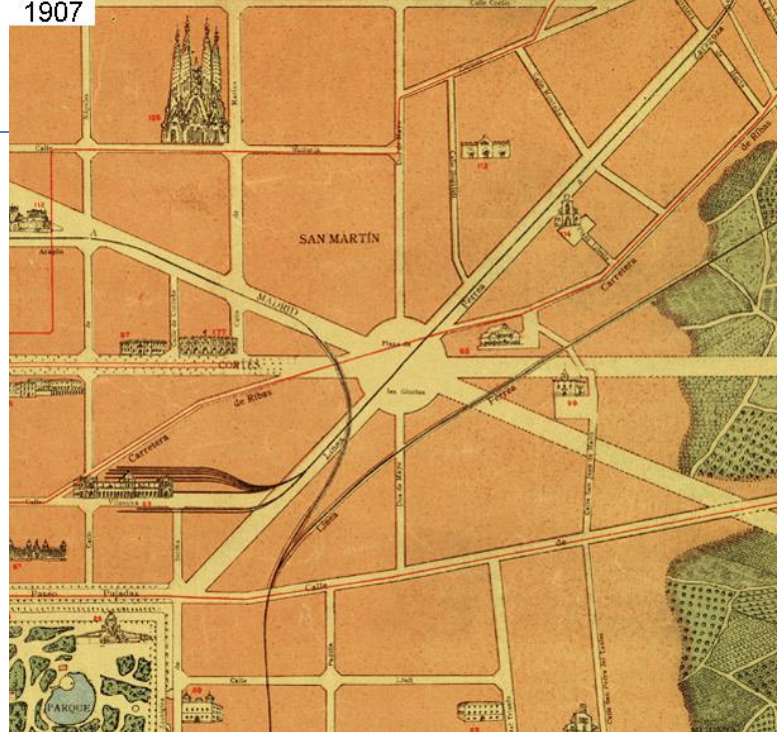
En años posteriores cuando el Ensanche estaba ya en construcción, Glòries y el costado noreste de la ciudad se mantenían en letargo, pese como se ha dicho a que Jaussely volvería a ratificar este carácter central de la plaza, su condición innegable de confluencia vial y ferroviaria, mantiene alejada a Glòries de esta pretensión, como expone Borja:

“En cambio, el centro geométrico de los grandes ejes que han estructurado Barcelona -que es la plaza de las Glòries-- es aún un punto indeciso de la ciudad, colapsado por una pésima ordenación del espacio viario. Cerdà y Jaussely coincidieron en señalar este foco potencial, que todavía es una cuestión pendiente en la ciudad y que llegará a ser un lugar central a medio plazo.” (Borja, 1995)

Fig. 45 arriba: Plano monumental de Barcelona: patrocinado por la "Atracción de Forasteros", Autor: Barcelona. Atracción de Forasteros. 1907. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Centro: Plano de Barcelona de los Grandes Almacenes El Siglo. 1910. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

Abajo: Ciudad de Barcelona con su llano y alrededores. Autor: Armenter de Aseginolaza, Federico. 1917. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.



En 1918 el ayuntamiento crea la Dirección de Parques Públicos, y junto a su primer director, Rubió i Tudurí, desarrollan conceptos y construyen proyectos para establecer un sistema de parques para la ciudad, en esta época ya se preocuparon por la “sistematización de espacio libre o espacio verde” y para mantener la salud ambiental de la ciudad frente al inminente crecimiento de la industria contaminante. Se buscaba “por un lado racionalizar el verde existente y por otro sobrepone modelos óptimos de distribución” (Busquets 2004). Dentro de estos planes vemos el planteamiento para Glòries realizado por Rubió i Tudurí, enmarcado dentro del nivel de los parques interiores junto con propuestas para Letamendi y Sagrada Familia, imagen superior.

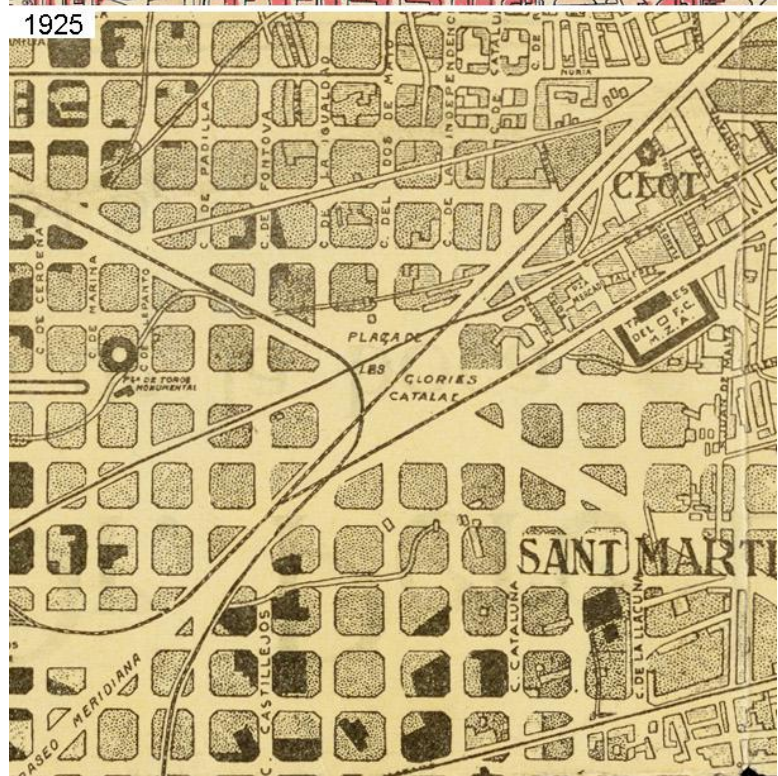
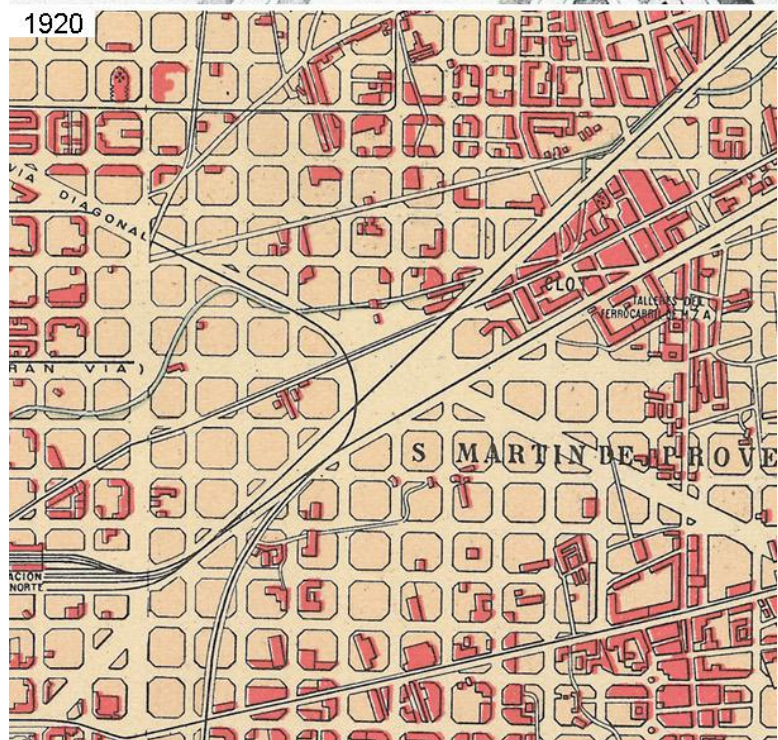
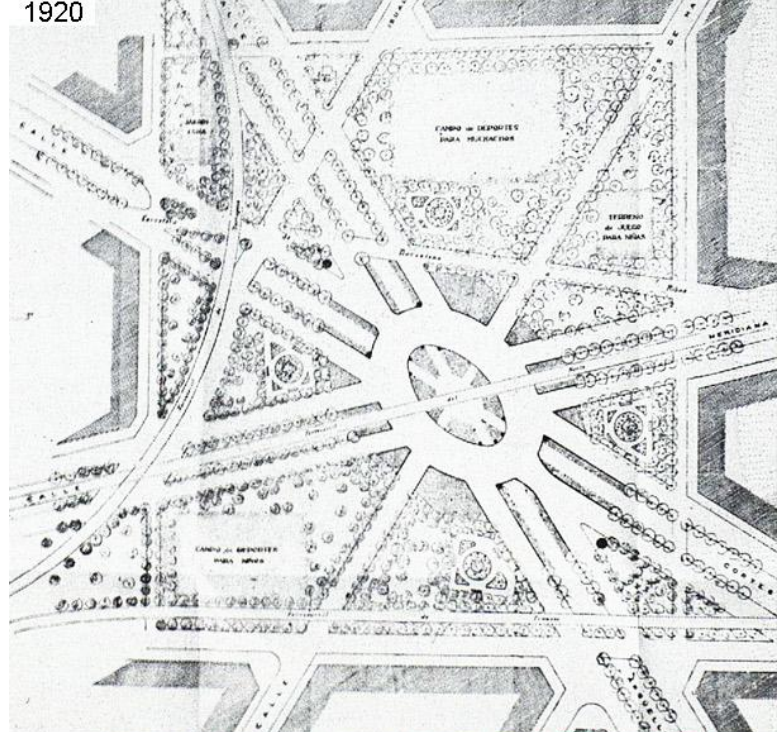


Fig. 46 arriba Proyecto de distribución de plantaciones y terrenos de juegos de la plaza de las Glòries Catalanas. N. M. Rubió i Tudurí. 1920. Fuente: Capell, M. Bach, J. Castells, J. *Inicis de la Urbanística Municipal de Barcelona*. 1985.

Centro: Plano general de Barcelona, 1920. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Abajo: Full de propaganda de la clínica dental del Dr. Pere Bover, 1925. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

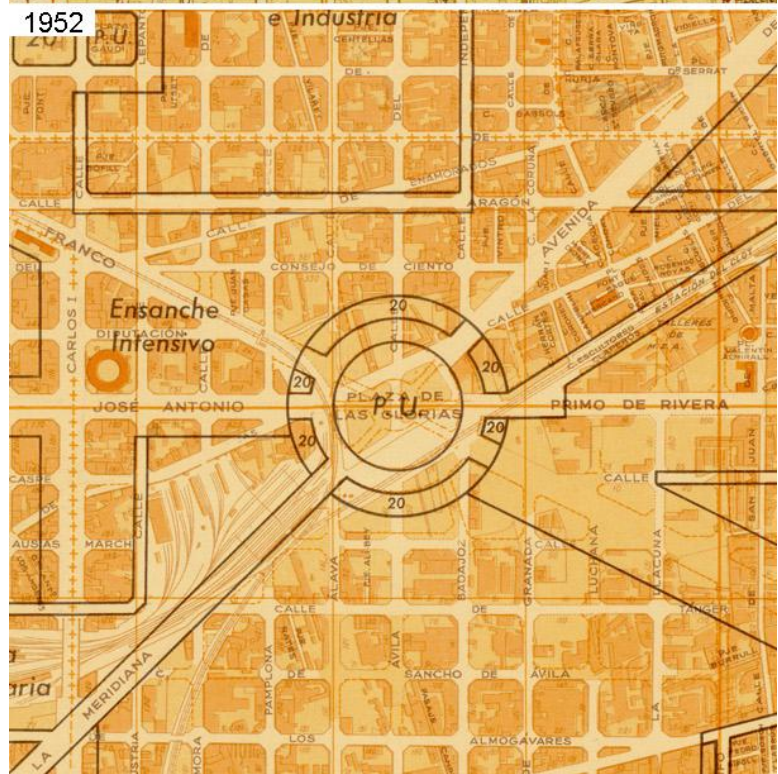
En la década del 30 se observa colmando la parte baja de la plaza los tendidos del ferrocarril que abastecen a la Estación del Norte, claramente vemos como las calles de la ciudad se cortan al llegar al sector por la presencia de estas vías, la única conexión clara es el carrer de Ribes, El espacio de la plaza se presenta sin límites claros y sin ninguna ocupación.

En la década del 50 se aprueba el Plan Comarcal, desarrollado por el arquitecto José Soteras, junto con su aprobación se crea la Comisión de Urbanismo de Barcelona gestionada por el ingeniero Vicente Martorell, destinada a gestionar el plan. *“El Plan Comarcal establece un modelo de distribución funcional de forma que cada municipio dispone de las funciones principales como si de unidades independientes se tratara.”* (Busquets 2004). En esta etapa se intenta convertir a la plaza en una gran rotonda como se ve en la imagen de abajo.

Fig. 47 arriba: Plano de la ciudad de Barcelona. Servicio Municipal. Hojas 16, 17, 22, 23. 1930-1940. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Centro: Plano de la ciudad de Barcelona 1:10.000. Servicio del Plano de la Ciudad. Fco. Vall Verdaguer, J. M^a Blay i Fco. Rosselló. 1943. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Abajo: Zonas del Plan de Ordenación de Barcelona (aprobado en 3 de diciembre de 1953). 1952. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.



En la década del 60, la administración de la ciudad realiza un plan para dar acceso vial a la ciudad, resultado de esto encontramos una publicación en La Vanguardia de enero de 1966 (fig. 23) con una propuesta totalmente invasiva de pasos a desnivel.

Por otro lado en la realidad vemos como La Gran Vía Este conecta con la avenida Meridiana, a través de una media luna por el costado montaña de la plaza, posteriormente en los 70, Diagonal conecta con Gran Vía Oeste y ésta última consigue su continuidad, marcando así en esta década la condición futura de la plaza como nudo vial.



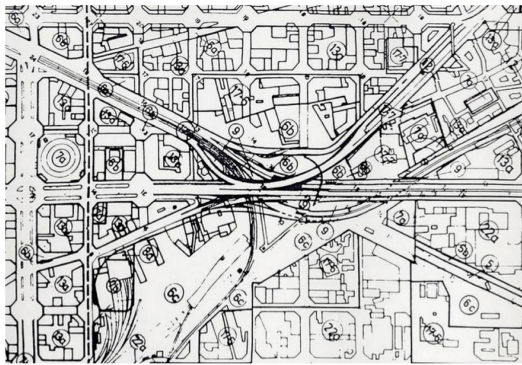
Fig. 48 arriba Ortofotografía 1956. P04-51319. Geoportal de Cartografía de l'AMB

centro Ortofotografía 1961. P14-8172. Geoportal de Cartografía de l'AMB

abajo Ortofotografía 1970. P15-3663. Geoportal de Cartografía de l'AMB

A inicios de los 70 la autopista Maresme conecta con la Diagonal, aparece el paso peatonal elevado el cual obtuvo un premio por su diseño.

La historia moderna de la transformación de Glòries podríamos situarla en el año de 1976 y específicamente con la redacción del Plan General Metropolitano PGM realizado en este año, en donde se reserva la plaza como un gran espacio libre equivalente a doce manzanas del ensanche, dispuesta en torno al nudo vial incipiente, obra que dejaba el régimen de la dictadura.



Este es el planeamiento para Glòries en el PGM de 1976.

Fuente: inholdesign.wix.com

Es importante notar como en estos años se comienza a construir los túneles para soterrar los tendidos férreos de la avenida Meridiana Sur.

Fig. 49 arriba Ortofotografía 1972. p15-7929 Geoportal de Cartografia de l'AMB.

Centro Ortofotografía 1979. p20-2067 Geoportal de Cartografia de l'AMB.

Abajo Ortofotografía 1981. p17-3585 Geoportal de Cartografia de l'AMB



En el año 1983 se encuentra un anteproyecto realizado por el ayuntamiento (arriba), donde se aprecia la intención de conexión de la Gran Vía por la superficie, la Diagonal con una continuidad a manera de rotonda y la meridiana sin conexión. Esta propuesta muestra la recuperación de las manzanas características del Ensanche sobre el espacio de la plaza, además se ve la intención ya en esos momentos de un anillo para circunvalar la Diagonal.

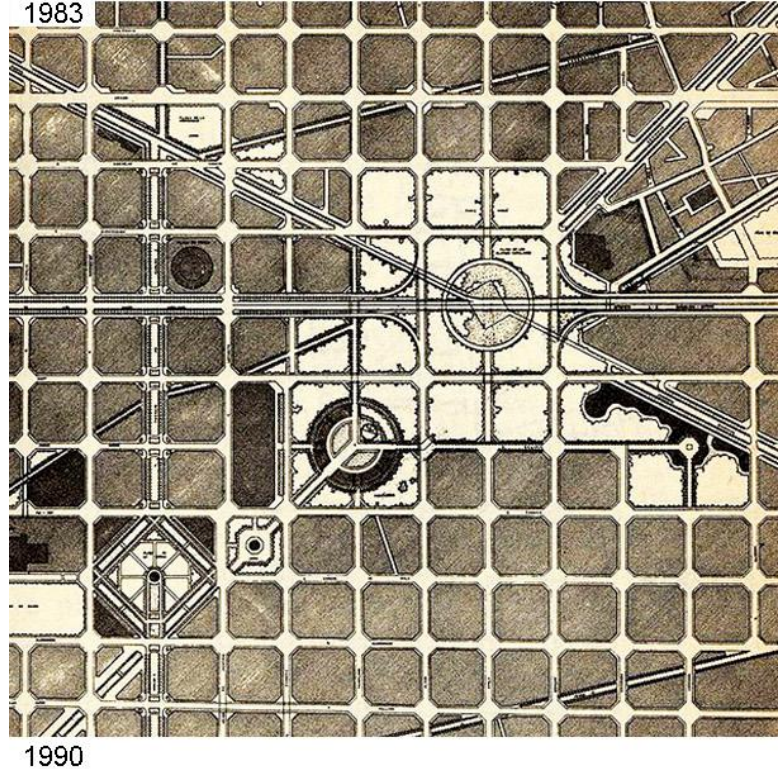
La etapa olímpica es uno de los periodos más importantes en el diseño de la ciudad y el cual marco el carácter espacial de la plaza hasta el periodo actual. Diseñada en los años 80 y finalizada en 1992, la configuración de los últimos 30 años de la plaza consistió en un anillo viario elevado, popularmente conocido como el tambor de Glòries, éste conectaba la Gran Vía, lo que permitió resolver el tráfico en superficie y mejorar la accesibilidad rodada, pero que supuso la creación de una barrera para la comunicación de los barrios cercanos. En el interior del anillo se creó un parque con la intención de servicio para los habitantes pero se convirtió en una zona muy poco frecuentada y se fue degradando progresivamente hasta que en el año 2004 se cerró al público.

Fig. 50

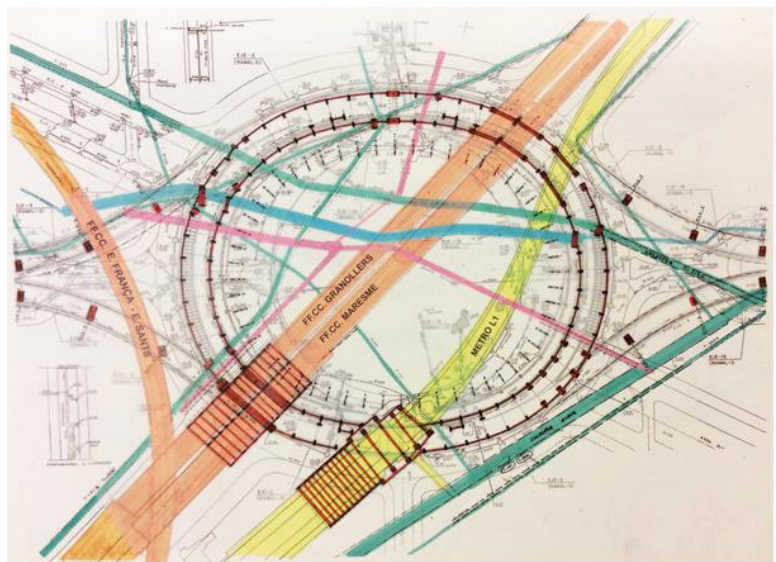
Arriba: "propuesta d'ordenacion de la plaza de Glòries y su entorno". Ayuntamiento de Barcelona 1983. Fuente: Boronat, G. Lago, X. Mayoral, J. Glòries: cruïlla de camins. 2012.

Centro: Detalle de tuneles y cimientos para el tambor viario construido en la época olímpica. Fuente: Rui-Wamba, J. Guerrero, S. La plaza de las Glorias Catalanas. 2009.

Abajo: Ortofotografía 1992. P21-3953. Geoportal de Cartografia de l'AMB



1990



1992



Áreas de nueva centralidad

El Ayuntamiento de Barcelona, en la administración de Pasqual Maragall y bajo coordinación del departamento de urbanismo por el arquitecto Joan Busquets en el año de 1987, plantea como parte de su voluntad de renovación urbanística la creación de las «áreas de nueva centralidad», que consiste en la localización y potenciación de 12 zonas dentro de la ciudad que sirvan como núcleos de referencia a nivel zonal, con implicaciones sociales y económicas, buscando como dice Borja, *“poner orden en áreas de urbanización confusa, crear un polo de desarrollo urbano distinto del existente, y contribuir a la integración social.”*

Barcelona vino desarrollándose como hemos visto a partir del centro antiguo romano que tenía resguardado su perímetro con el primer cinturón de muralla, posteriormente se densificó al interior en los límites de Ciutat Vella hasta su expansión a través del llano, llegando a absorber dentro de sus márgenes a los pueblos aledaños que venían desplegándose a la par; en todo este proceso el centro administrativo mantuvo su hegemonía en el espacio Institucional de Sant Jaume en el corazón de Ciutat Vella. En la década de los 80's, cuando la urbe alcanzó un desarrollo considerable de sus fronteras, la administración trató de enriquecer la composición de la ciudad definiendo lugares excéntricos que actuaran de centros secundarios y que fueran capaces de ejercer como puntos de atracción.

Para reconocer un lugar con potencial de centro dentro de un marco urbano tan heterogéneo, se examinó aquellos sitios que tenían ciertas características distinguibles dentro de la trama urbana, tanto por sus condiciones morfológicas como por su estructura física y hasta histórica, lugares además que contengan edificios públicos, que presenten características con fuerte grado de identidad, diversificación de actividades, presencia de equipamiento y espacio público con capacidad de agregación (Delbene, 2007), así lo aclara también Busquets: *“Los lugares centrales de una ciudad se reconocen fácilmente destacándose del resto por una serie de signos y formas que denotan un tipo de actividad y relaciones distintas de otras áreas más convencionales.”* (Barcelona, 1987).

Se ha puesto énfasis en aprovechar en especial los lugares donde existió una importante cantidad de suelo urbano mínimamente construido, que ha resultado de ocupaciones anteriores a gran escala por complejos industriales o equipamientos que han quedado sin uso y se han deteriorado, pero que por su ubicación ofrecen gran potencial de aprovechamiento.

En Barcelona el centro responde a un «modelo de implantación difusa» que básicamente es la que se relaciona a través de conexiones o líneas a manera de enlace fluido desde su foco, hacia otros sectores de la ciudad creando vínculos de influencia, las áreas de nueva centralidad tienen el objetivo de complementar a este sector central tradicional.

Las áreas estudiadas son las siguientes: dos que en ese momento fueron de plazo inmediato Diagonal – Sarria y Tarragona, un segundo grupo con procesos de gestión

en curso fueron Renfe – Meridiana, Carlos I, avenida Icària, Glòries, Plaza Cerdà, Barceloneta y Valle de Hebrón. Un tercer grupo al que se considera con un alcance de mayor envergadura por el tamaño de intervención a gran escala del que requerían, son Sagrera y Diagonal – Prim. Dentro de esta docena de lugares, en esos años, tenían cierta preponderancia el desarrollo de las centralidades que estaban vinculadas con los sectores de equipamiento olímpico¹⁸ para 1992, que son las número 5, 8, 11 y 12.



Fig. 51 Ubicación de las áreas de nueva centralidad en Barcelona. Fuente: elaboración propia.

ÁREA	USO
1. DIAGONAL – SARRIA,	Residencial, Comercial, Hotelero, Deportivo-Recreacional.
2. CARRER TARRAGONA,	Hotelero, Oficinas.
3. RENFE – MERIDIANA,	Comercial, Oficinas, Residencial, Hotelero.
4. PLAZA CERDÀ,	Oficinas, Residencial, Comercial, Hotelero.
5. CARLES I – AV ICÀRIA,	Hotelero, Comercial, Residencial.
6. PORT URBÀ,	Comercial, Oficinas.
7. PLAZA GLÒRIES,	Oficinas, Residencial, Hotelero, Industrial.
8. LA VALL D'HEBRON,	Residencial, Comercial.
9. SAGRERA,	Oficinas, Residencial, Industrial, Comercial.
10. DIAGONAL PRIM,	Comercial, Oficinas.

Para poder entender de mejor manera el planteamiento de estas áreas de centralidad vamos a revisar como otro autor las define:

“Centralidad: se puede definir como la cualidad característica de los centros urbanos tradicionales, donde a partir de un proceso de colmatación histórica se han logrado aglutinar factores como excelente accesibilidad y equilibrio en la mezcla funcional y dotacional, propiciando el intercambio económico de bienes y servicios, al mismo tiempo que se retroalimenta la dimensión social y cultural del hombre, en espacios de gran representación cargados de monumentalidad”(César, Saldarriaga, & Burns, 2010)

¹⁸ Estas áreas fueron ya desarrolladas en su momento y en la actualidad son un legado de equipamiento e infraestructura con la que cuenta la ciudad producto de las olimpiadas de Barcelona 92.

Glòries como centralidad

Cual más que Glòries, que por toda su tradición e historia tenía todas las condiciones buscadas para convertirse en área de centralidad en el Eixample, sin embargo sus condiciones en los años 80 después de un siglo de su creación, todavía estaban lejos de ser consideradas idóneas, el factor vial era uno de los más desfavorecidos, en esos años ni la avenida Meridiana ni la Diagonal tenían continuidad; el otro tema importante fue siempre su condición de cruce de vías férreas, que como hemos visto fue la principal causa para el retraso de este sector y el principal obstáculo de crecimiento de la ciudad hacia el levante. Sin embargo el mismo hecho de estas confluencias viales y férreas ha hecho que tenga una posición estratégica en la conformación del Ensanche y con respecto al ámbito geográfico, ocupa una posición central entre el Besòs y el Llobregat.

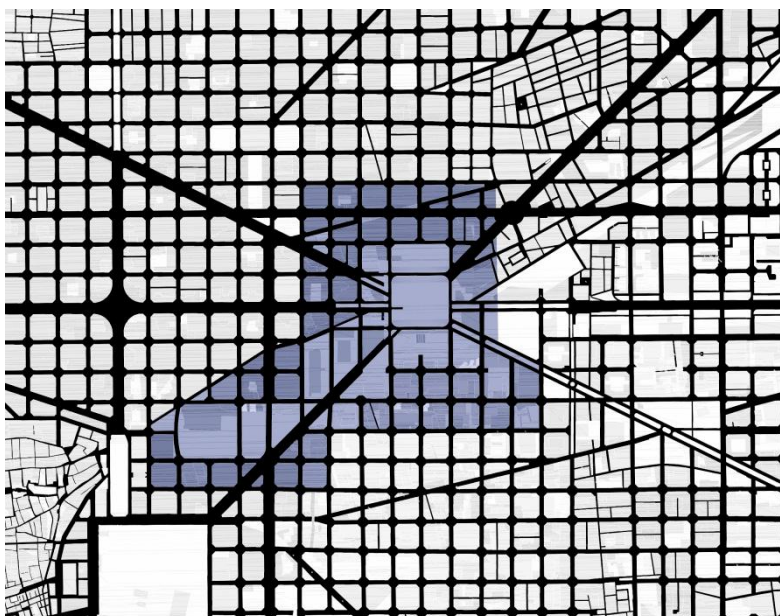


Fig. 52 Zona de influencia del programa de intervención en Glòries
Área en planta 64 Ha.

Ahora bien los mismos atributos que le brindan este potencial privilegiado, son los que en su momento causaron dificultades a la hora de entablar diálogo con el resto de la trama urbana, en especial se presentan problemas de morfología por el cruce de las vías vehiculares y líneas del tren, al respecto Busquets puntualiza:

“La gran dimensión y la irregularidad de su perímetro son las características más notables de un sector de alta centralidad no desarrollada. La irregularidad morfológica de la trama Cerdà, producida por la presencia de los trazados ferroviarios, aporta una gran dificultad a la hora de reformular el sector.” (Busquets 2004)

Un factor muy favorable y que supondría la consolidación vial que iba a tener en los siguientes años, lo constituye el Plan de Vías aprobado simultáneamente, esto y junto con el afianzamiento de los planes férreos, ayudó a que Glòries superara ese estado de

indeterminación urbanística y que le devolvieran los valores de zona central intencionada desde siempre.

Otra de las preocupaciones con las que se enfrentaban con la plaza, fue la definición de la fachada urbana que tenía un rol muy importante al momento de establecer un diálogo con el parque, que estaba previsto sobre la plaza¹⁹, esto teniendo en cuenta el gran vacío del área de la plaza y los puntos de fuga visual que se producirían hacia todos sus costados. Este sería una de las preocupaciones futuras y que hoy vemos evidenciadas ya en algunos predios, en la ubicación de edificios con especial cuidado formal emplazados en su contorno, de los cuales podemos citar 3 entre los más emblemáticos y que han sido recién construidos en la última década, como ejemplo estos son: la torre Agbar, el Museu del Disseny de Barcelona y el Mercat dels Encants.

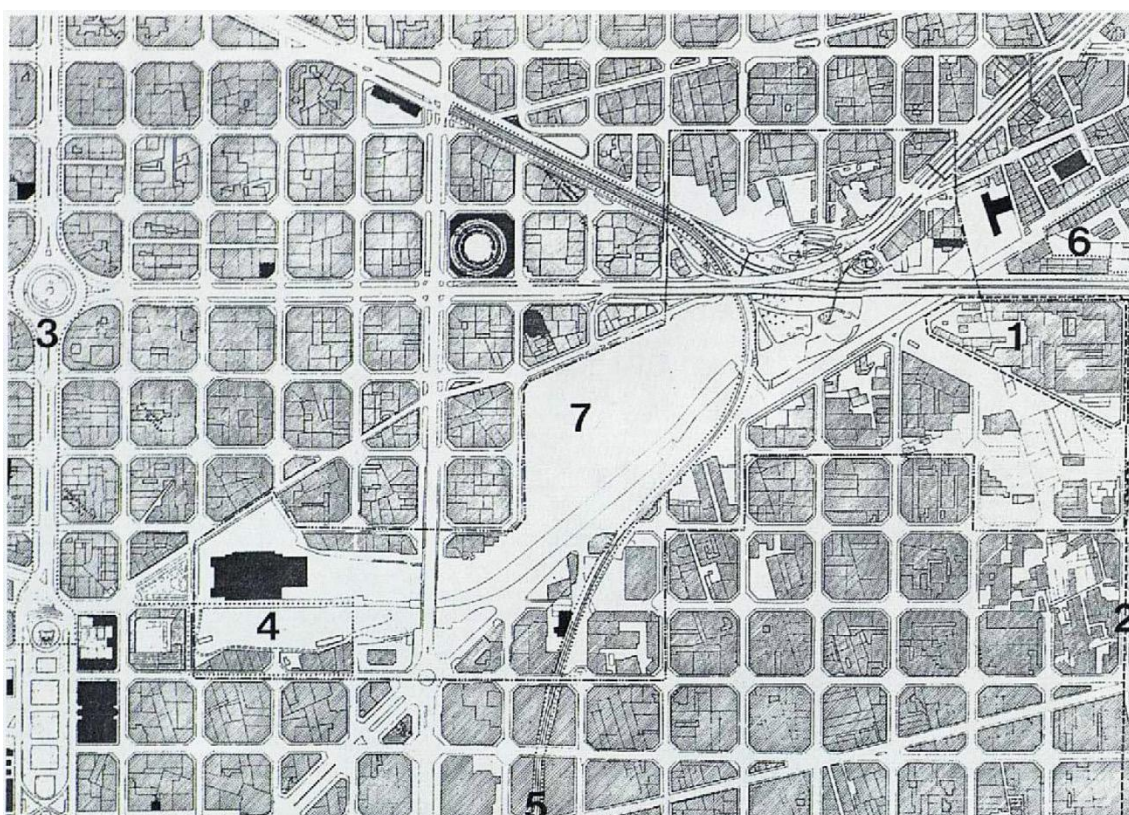


Fig. 53 Zonas de intervención realizadas en Glòries como parte de la planificación como área de nueva centralidad. Fuente: Àrees de Nova Centralitat, Busquets, Joan 1987

En el siguiente cuadro y de acuerdo a los puntos señalados en la parte de arriba se describe los proyectos que se llevaron a cabo para la consolidación de Glòries como centralidad y los puntos están descritos de acuerdo a la información presentada en esa época:

“Zonas de intervención realizadas

¹⁹ El proyecto vigente en esta época era la conformación de un gran parque sobre toda la plaza de Glòries, las modificaciones que la convirtieron en un nudo vial serían posteriores y realizadas para las olimpiadas de 1992.

1. SECTOR OLIVETI, *plan especial en estudio*
2. POBLENOU – NORD, *en estudio, sector Glòries-Rambla y abertura de la Diagonal*

Obra Pública:

3. PASEO DE SANT JOAN, *reordenación viaria y ajardinamiento.*
4. PARQUE DE LA ESTACIÓN DE VILANOVA, *realización del proyecto*
5. FERROCARRIL RAMAL GLÒRIES, *soterramiento parcial*
6. PARQUE DEL CLOT, *2da, fase de ejecución.*
7. AUDITORIO Y TEATRO NACIONAL. *En ejecución*".²⁰

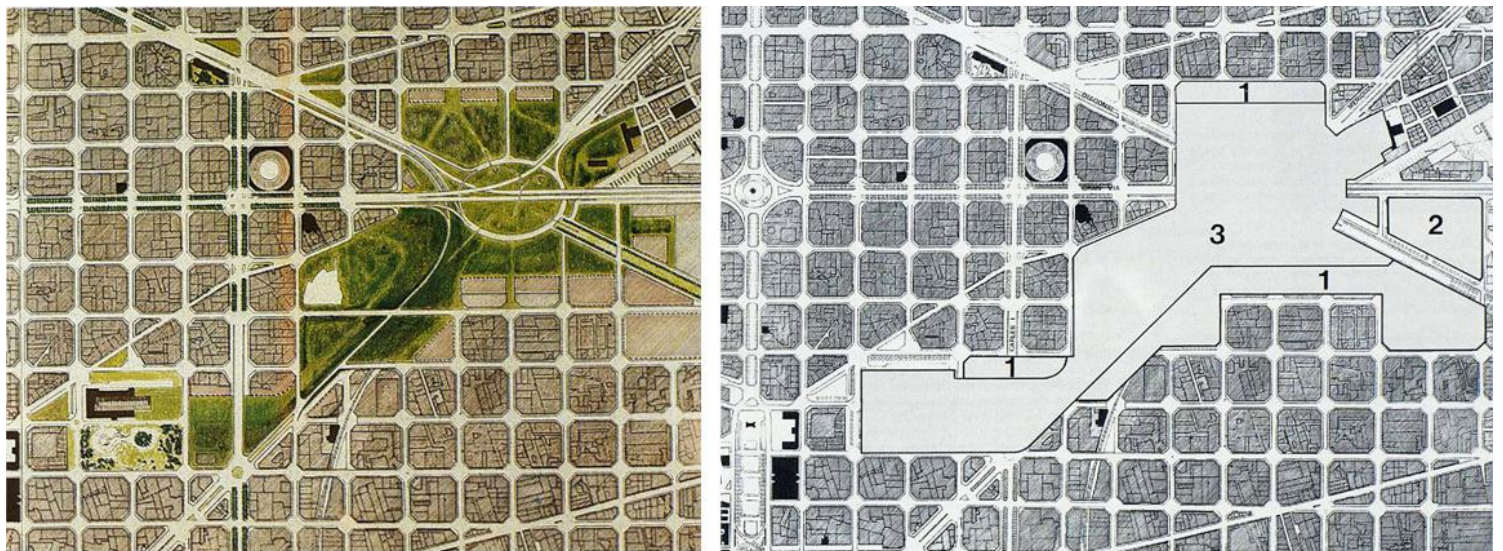


Fig. 54 Esquema de ordenación general. Fuente: *Àrees de Nova Centralitat*, Busquets, Joan 1987

En el esquema superior de la izquierda vemos la intención ya en esta época de convertir a la plaza en una zona verde, los cruces viarios seguían en funcionamiento, pero la voluntad de ocupación de los predios aledaños que en su mayoría se mantenían sin construcción

El esquema de la derecha muestra los usos y aprovechamientos propuestos en el sector que son:

1. *Oficinas/Comercial/Residencial*
2. *Reutilización Olivetti, oficinas, Residencial, Hotel, Industrial.*
3. *Parque urbano, Equipamiento*

²⁰ Toda la información mostrada en estos 7 puntos corresponde al estado de los proyectos y las intervenciones en el año 87 cuando se realizó la publicación del libro *Àrees de Nova Centralitat*, Busquets, Joan

La etapa olímpica

Podríamos decir que no es posible entender ningún proceso urbano actual en Barcelona sin tomar en cuenta las transformaciones realizadas en la ciudad producto de la etapa Olímpica a finales de la década del 80 y comienzos de los 90, como lo explica Borja, lo que hicieron en Barcelona fue algo sin precedente, colgarse del impulso económico que significó la organización de las olimpiadas y aprovechar este ímpetu para realizar trabajos de regeneración urbana que afectarían a toda la dinámica de la ciudad.

Uno de los pilares del modelo de transformación fue la calificación vial, la intervención más ambiciosa fue sin duda el anillo de circunvalación a la ciudad llamado la Ronda de Dalt cuyos trabajos comenzaron en 1986

Para las Olimpiadas de 1992 la plaza vuelve a tener una intervención en este caso se consolido como un nudo viario, la intención desde la administración era clara, potenciar a esta articulación como Área de Nueva Centralidad y fue entendida como parte del sistema general de movilidad, así Borja señala las actuaciones realizadas en este periodo:

- *“El soterramiento de la línea de ferrocarril, lo que ha permitido resolver no sólo los problemas ferro- viarios sino también urbanizar el espacio liberado y dar continuidad a la trama urbana y viaria, superando así una de las causas primordiales de la inaccesibilidad al mar desde el centro de la ciudad.”*
- *“El acabado de la red local de colectores así como la construcción de un nuevo colector de Glòries hasta el mar, para terminar definitivamente con la endémica inundabilidad de la zona.”*
- *“Por último, el proyecto ha supuesto la construcción de un gran anillo viario elíptico a dos niveles. El anillo permite, por su geometría, la recuperación de una gran plaza central de 23.000 m², así como un aparcamiento de 800 plazas, funcionalmente óptimo por disponer de conexión inmediata con la red de metro”(Borja, 1995)*

Trabajos que fueron ampliamente cuestionados, los habitantes de los barrios colindantes reclamaron inclusión en procesos de participación, se reducía el espacio verde y se confinaba un parque al interior del redondel totalmente segregado que más tarde se lo convertiría en zonas de parqueadero, Maragall al respecto señala:

“El nudo de las Glòries es uno de los grandes errores de la nueva Barcelona. Obra faraónica y sin ningún respeto por el entorno y la estética, ha costado 4.000 millones de pesetas, aunque oficialmente sólo se habla de 2.860, y permite que se cuele en el centro de la ciudad toda una autopista, la de Mataró.” (Varios, 1997)

Podía entenderse en aquella época la intención clara de dar solución definitiva a los problemas que se acarreaban desde hace mucho tiempo, pero a través de varios años

de funcionamiento como nudo, se ha vuelto a abrir hoy en día los debates y las intervenciones sobre Glòries, como dice Borja “*una asignatura pendiente*”²¹, hoy día los esfuerzos están encaminados a transformarla nuevamente, soterrando toda la infraestructura vial y liberando la superficie para convertirla en un gran parque, así Glòries tras 150 años de constante evolución vuelve a estar bajo la mirada expectante de toda la ciudad

Hoy en día y a partir del año 2004 con la construcción del Foro y la salida que finalmente extendió la avenida Diagonal hacia el mar, el sector en su gran mayoría se halla consolidado²² en cuanto a su morfología urbana²³ lo que ha permitido que finalmente la plaza se convierta en este lugar soñado por sus creadores.

²¹ Frase encontrada en libro de Borja que la maneja también Montaner en el libro Repensar Barcelona. (Montaner, 2003)

²² En el Este de la ciudad se construye actualmente el proyecto de la Sagrera que enlazaría y cerraría esa gran brecha existente por el trazado de las líneas férreas, es uno de los proyectos más ambiciosos que lleva adelante Barcelona pero que su ejecución tardará todavía algunos años.

²³ No sucede lo mismo con la situación edilicia, hay muchos predios sin edificar y los alrededores sufren cambios de uso, un ejemplo es lo que actualmente está pasando en el 22@.

