



2. EL "PROYECTO URBANO" COMO CATALIZADOR DE LOS "ESPACIOS COLECTIVOS" EN EL MODELO BARCELONA: DEL PLAN MACIÀ A LAS ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD.

2.1. CONTEXTO Y GENERALIDADES

La descomposición de las ciudades europeas producidas en la segunda mitad del siglo XX, lanzó un serio margen de culpabilidad sobre la ideología urbanística derivada de la arquitectura funcional³⁰. Diversos críticos de la talla de Bernard Huet o León Krier; y mucho antes Gordon Cullen y el "townscape" desde la década de los 60's; se erigieron en los principales defensores de la ciudad compacta y heterogénea, sembrando serias dudas sobre la zonificación, las normativas urbanas y sus planes de ordenación, hasta pretender tachar de erróneo o negativo cualquier elemento racional en la disposición de las ciudades que venían derivados desde esta línea de pensamiento.

En esta investigación, más que hacer una defensa de ese urbanismo funcional antes comentado, intentamos encontrar en él; el vacío teórico acerca del origen de los "Espacios Colectivos" en la ciudad, que nos permita fundamentar en la práctica del "proyecto urbano", la consolidación de este emergente tipo de espacio urbano para el equilibrio entre lo público y lo privado; sin querer pasar por alto la ruptura conceptual que el funcionalismo supuso para el urbanismo y el diseño urbano en términos generales. Proponemos entonces en esta búsqueda, una visión analítica más actual y a la vez más práctica de quienes solo han tomado los postulados funcionalistas como simple excusa para explicar los desequilibrios reflejados en el espacio urbano en décadas posteriores.



fig. 2.01 El Paisaje Urbano de Gordon Cullen.

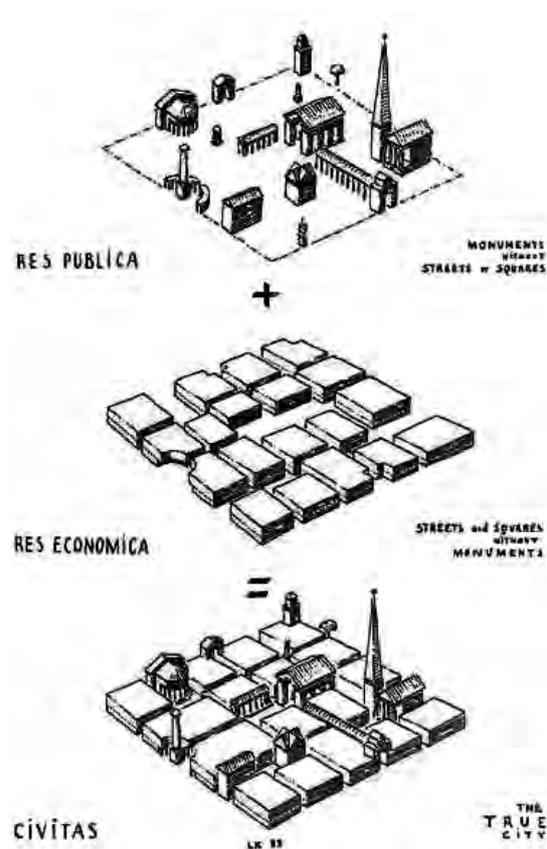


fig. 2.02 The True City de León Krier.

30. Solà-Morales, Manuel: La Segunda historia del Proyecto Urbano. 2007, pp. 30-41.

Si bien, el "Proyecto Urbano" como herramienta de actuación tuvo su papel protagonista durante los últimos veinte años del siglo XX, hay que reconocer que sus bases fueron fundadas en esa cuestionada arquitectura y urbanismo racional, como lo constataremos en el contexto Barcelonés. Igualmente es preciso reconocer, que en la actualidad dejó de ser el centro de los debates disciplinarios, así como tema prioritario en las publicaciones que difunden las tendencias dominantes en el diseño de la ciudad y la arquitectura. Sin embargo, un panorama reciente sobre investigaciones publicadas alrededor del tema; como los realizados por: Solà-Morales 2007, Sainz 2006, Carmoña 2005, Lungo 2004, Ingallina 2001, entre otros³¹; confirman la continuidad de su vigencia, a pesar de la emergencia de nuevos instrumentos de proyectación propios de la ciudad contemporánea.

Haciendo un resumen de lo contextualizado, podemos afirmar entonces que a lo largo y ancho del siglo XX los más destacados representantes de la disciplina urbanística desarrollaron diferentes estrategias para la regeneración y transformación del tejido urbano, entre las cuales el "Proyecto Urbano" terminó por convertirse en una de las principales visiones para la proyectación de la ciudad; teniendo este un gran protagonismo en la consolidación del Modelo Barcelona de espacio público y diseño urbano, proceso que ya explicamos con detalle en el capítulo anterior, por ser el territorio base de esta investigación.

Queriendo entonces delimitar de la mejor forma el significado del concepto Proyecto Urbano, hay que aclarar que es un término extensamente utilizado en distintos países pero que no tiene en todos los casos el

mismo significado. El concepto acuñado de manera teórica en Barcelona por Manuel de Solà-Morales³² y aplicado en la mayor parte de las intervenciones en esta ciudad desde los 80, hace referencia a una serie de ideas que podríamos resumir en los siguientes ítems:

- El trazado viario como instrumento de formalización
- Una definición de nuevos tejidos de edificación
- La reinterpretación de los lugares urbanos.
- Atención especial a la forma urbana: preocupación por dar estructura y forma a la indefinición formal que proponían los planes parciales del PGM.
- Diseño más ligado a la arquitectura de la ciudad y al diseño pluri-disciplinar que a la arquitectura de los edificios y a la ingeniería del viario. Lo que acerca más estrechamente este instrumento a la disciplina del Diseño Urbano.

En consecuencia, para llegar a definir claramente el concepto Proyecto Urbano deben tomarse en cuenta, según el mismo autor; las siguientes consideraciones:

- Son intervenciones a escala territorial, ya que producen efectos más allá de su ámbito de actuación.
- Son proyectos plurifuncionales, con diversidad de usos, usuarios, ritmos temporales y orientaciones visuales.

31. Arteaga, Isabel: Teoría y práctica del proyecto urbano. La experiencia europea a finales del siglo XX. 2007, pp. 16-28.

32. Solà-Morales, Manuel: El Projecte Urbà: una experiència docent. 1999, pp. 9-18.

- Responden a la escala intermedia (punto medio entre el plan y el proyecto arquitectónico), debiendo ejecutarse en un corto periodo de tiempo.
- Clara voluntad en el planteamiento formal de hacer arquitectura para la ciudad, siendo considerados estos, como proyectos unitarios de ordenación.
- Aunque el componente público es de vital importancia en la inversión total, necesariamente el programa introduce usos colectivos para la apropiación ciudadana, financiados y gestionados en parte con capital privado.
- El método de diseño esencial del Proyecto Urbano es, o debe ser: "el proyecto del lugar".

Definición conceptual de Proyecto Urbano

Siguiendo con Manuel de Solà-Morales, al que le atribuimos una postura conjunta a lo publicado respecto al mismo

tema en la Revista UR - numero 5, El Proyecto Urbano I y numero 6, El Proyecto Urbano II (1988) -; editada por el LUB-UPC, el cual estaba integrado para la época junto a Solà-Morales por: Joan Busquets, Miquel Domingo, Antonio Font y José Luis Gómez, entre otros.

Encontramos una conceptualización significativa utilizando la síntesis realizada por Echeverri (2008) en torno a estas publicaciones, en las que se define el término de Proyecto Urbano con la siguiente afirmación:

*"Se entiende como un proyecto mixto de varias funciones principales, un espacio acotado pero estratégico, y con unos instrumentos proyectuales también intermedios entre la definición arquitectónica y la ordenación urbanística. Se parte de la geografía de la ciudad dada, de sus solicitudes y sus sugerencias, e introduce con la arquitectura elementos del lenguaje que dan forma al sitio"*³³.



fig. 2.03 Revista UR nº 5.



fig. 2.04 Revista UR nº 6.



fig. 2.05 El Projecte Urbà, Una experiència docent.

33. Echeverri, Alejandro: Taller Proyecto Urbano, Escuela de Arquitectura y diseño UPB. 2008, <http://tallerproyectourbano.blogspot.com.es/2008/06/definicion-general-sobre-proyecto-urbano.html>

De igual manera resumimos a continuación sus principales características morfológicas y conceptuales, extractadas de la misma síntesis; en donde encontramos suficientes elementos estructurales que coincide con lo dispuesto tanto por los postulados del GATCPAC en el Plan Macià y sus proyectos arquitectónicos demostrativos, como por las operaciones proyectadas en el Plan de Áreas de Nueva Centralidad, iniciadas en pleno desarrollo del Modelo Barcelona:

_Estrategia

Intervención sobre la ciudad con piezas medianas o pequeñas, más o menos puntuales y autónomas que se incrustan en un tejido de soporte más amplio; la suma de ellas, produce una acción de transformación del conjunto del área propuesta.

_Localización

Se localiza al interior de la ciudad, con un programa de reforma precisa. Referido a un área significativa de la ciudad existente, de tamaño medio que suele oscilar entre 5 y 50 hectáreas. La consideración de su propia posición urbana dentro del esquema funcional de la ciudad es fundamental en la definición del programa, como parte importante del mismo encaje del proyecto. Atendiendo rigurosamente las siguientes preexistencias: A los trazados; A los tejidos; A la topografía urbana; y en general, A los sistemas naturales como áreas de oportunidad.

Las zonas vacantes y el potencial de cambio en el Proyecto Urbano, no están solamente en los terrenos libres; sino también en muchos usos y edificios existentes que podrán ser replanteados provechosamente ya sea de forma inmediata o a través de las necesidades requeridas en el tiempo; lo que

les convierte al mismo tiempo en áreas de oportunidad inmediata y a largo plazo.

_Escala

Obedece a un espacio acotado pero estratégico de tamaño medio (entre 5 y 50 hectáreas).

"El tamaño no es lo mismo que la escala... Algunas veces grandes proyectos pueden simplemente ser proyectos a nivel local, que se tornan en realidades urbanas irrelevantes. Y pequeñas intervenciones, por el contrario pueden afectar una vasta dimensión urbana, al ellos surgir de una idea que contribuye a la adecuada transformación del sitio, o a una interpretación de todos los referentes urbanos".

Se podría hacer desde estas definiciones del Proyecto Urbano una analogía con las primeras intervenciones sobre el espacio público realizadas en el Modelo Barcelona, que hemos denominado en esta investigación de "acupuntura urbana". Refiriéndonos metafóricamente a la suma de agujas y puntadas que la acupuntura terapéutica aplica a puntos neurálgicos del cuerpo humano, en donde la acción sobre un área degradada o en desuso, usada intensamente por la ciudad en diferentes formas y momentos puede ser la mejor solución; reconociendo que se trabaja sobre un organismo complejo y nervioso, en que una intervención de cirugía u ortopedia global sería insensata, cuando es más efectivo actuar en el foco de la dolencia.

En el caso del Modelo Barcelona, que se utilizó una combinación de grandes infraestructuras viarias, cambios funcionales extensivos, intervenciones arquitectónicas menudas y espacios públicos intersticiales; la acupuntura fue la cura del problema

tratando los accidentes de forma puntual. Lo que predeterminó en el resto del proceso de transformación, la comprensión de la interdependencia entre lo general y lo sistemático, lo grande y lo pequeño. Idea que fue desapareciendo a nuestro criterio en la implementación del Proyecto Urbano sobre la segunda fase de actuaciones, desde donde se empieza a crear cierta dualidad funcional entre el urbanismo macro del PGM y el urbanismo micro de las Áreas de Nueva Centralidad, que desencadena más tarde en los macro-proyectos de “la segunda renovación” y especialmente en la configuración de un nuevo modelo de actuaciones con el Fórum 2004.

Forma

El Proyecto Urbano ha sido determinante en la formalización del espacio libre público y privado, y su propia articulación con los usos y el volumen de la edificación. Elevando al arquitecto como máxima autoridad de la forma de la ciudad, y sirviendo de vehículo para hacer arquitectura de la ciudad en el espacio urbano público y privado; independiente de la arquitectura de los edificios. En este aspecto el Modelo Barcelona registra cierto desfase; ya que de forma creciente fue incluyendo puntualmente elementos del “Star System” o piezas de la denominada arquitectura icónica, decisión que lentamente fue distanciando el modelo del hipotético urbanismo social.

Sección

La sección característica de Proyecto Urbano, obedece a desarrollos que van entre la cota +5 y -5, con una disposición armónica de los elementos de urbanización y paisaje urbano; los cuales van cambiando, dependiendo de la jerarquía de la calle, usos, especializaciones y dimensiones. Tanto en

el Proyecto Urbano como de forma general en el proceso de conceptualización del Modelo Barcelona, la “Sección” juega un papel determinante por ser un instrumento para dar coherencia a la función del espacio urbano.

Elementos

Obedecen a un programa de reforma precisa, con actuaciones que combinan cuatro o cinco – no más – elementos de programa (equipamientos, trazado viario, parqueaderos, comercio, espacio público o colectivo y residencia), en lugares estratégicos para la ciudad, de manera que la intervención se justifique por sus efectos tanto fuera del área como por la propia coherencia interna del ámbito intervenido.

Gestión y tiempo de ejecución

Se establecen campos de trabajo intermedio y escalas entrelazadas, que no responden específicamente; a los de la arquitectura, ni a los de un plan. Definido como un instrumento de proyectación intermedio entre la definición arquitectónica y la ordenación urbanística. En la segunda fase del Modelo Barcelona, la escala intermedia, facilitó el poder ejecutar doce áreas de nueva centralidad en muy pocos años; siendo posibles por los siguientes matices:

- Se plantearon como una evolución de la herramienta del plan parcial previstas en el PGM, haciendo más prácticas y operativas las intervenciones de transformación de la ciudad; las cuales fueron delimitadas con absoluta precisión en cada área de intervención; tanto periféricas, con tradición de centralidad o intersticiales entre barrios.
- Se incorporando operaciones públicas y privadas al mismo tiempo. Con un

componente público importante sobre la inversión y también privada de usos colectivos, proyectados todos desde el programa de actuación.

Temas de discusión

El proyecto urbano planteó una serie de discusiones en el Modelo Barcelona de espacio público y diseño urbano que difícilmente podremos esclarecer en el desarrollo de esta investigación, planteando una posible ampliación del espectro en la etapa posterior de tesis doctoral; destacando prioritariamente en esta, las siguientes consideraciones:

- La discusión continuidad – discontinuidad, planteada como una cuestión que no tiene respuesta única, sino diferentes respuestas según la medida de la intervención y la escala de referencia. Características que podremos analizar en los dos casos de estudio.

- El sistema de lugares públicos alcanzados con anterioridad, como esqueleto del conjunto urbano; que se comportan como un conjunto articulado de elementos, formando una trama continua de puntos y líneas cuya misión es vertebrar la ciudad y dotarla de una estructura reconocible.

- Las intervenciones sobre los límites; espacios intersticiales (periferia interna) como áreas de oportunidad.

- La dicotomía Espacio público - Espacio colectivo. Discusión que hemos tocado con mayor profundidad en el análisis de los casos de estudio.

Siendo consecuente con la finalidad de la presente investigación, la cual está basada en analizar los "Espacios Colectivos" en

el Modelo Barcelona; encontramos en la definición y características enunciadas anteriormente, que estos fueron direccionados mediante piezas urbanas significativas que reúnen muchos de los requisitos en el contexto del "Proyecto Urbano" de finales del siglo XX, más concretamente en los desarrollados con las Áreas de nueva Centralidad previas a los J.J.O.O. Estos "Espacios Colectivos" los hemos visto surgir como parte de la estrategia de especialización del tejido urbano, indistintamente si fueron proyectados sobre: polígonos industriales en desuso, áreas de comercio tradicional o barrios residenciales. Convirtiéndose en piezas caracterizadas por la alta concentración de tejido terciario (comercio y oficinas) mezclado con otros usos como: Espacio Público, Complejos Habitacionales, Equipamientos, Dotaciones Colectivas, Ocio y Complejos Culturales; generalmente ubicados en sitios estratégicos que estaban previstos de muy buena accesibilidad rodada, así como peatonal, y conectados a través del transporte público³⁴. Constituyendo en su conjunto y con mucho acierto una nueva "Cultura" de hacer ciudad.

Pero la construcción de esta cultura del Proyecto Urbano como lo conocemos hoy, no se suscribe únicamente a la historia de los últimos veinte años del siglo XX. Es la historia misma de la intervención urbana que ha tenido siempre la voluntad de construir o transformar el espacio urbano desde el proyecto. Sin tener que remitirnos a las intervenciones renacentistas o barrocas, los antecedentes disciplinarios más recientes en este ámbito se identifican en la llamada "otra tradición moderna"³⁵, no muy distanciada a la experiencia documentada de los CIAM, los cuales destacaban en lo urbano una condición de proyecto que de-

34. García Zamudio, Cristina: El proyecto del centro urbano; Gran Plaza de Monterrey Versus Eix Macià de Sabadell. 2002, pp. 1-63.

35. Solà-Morales, Manuel: El Projecte Urbà: una experiència docent. 1999, pp. 9-11.

bía afrontar el mismo arquitecto desde su práctica³⁶. Pensamiento que nos hace descubrir en el Plan Macià (documento nacido desde los propios CIAM) y su pieza experimental “La Casa Bloc”, la base primaria de esta cultura proyectual en el desarrollo del Modelo Barcelona el cual resumimos a continuación.

2.2. PLAN MACIÀ

El denominado “Plan Macià” o “La Nova Barcelona” es el proyecto urbanístico – Plan-Idea –elaborado en los años 30’s por Le Corbusier y P. Jeanneret junto al GATCPAC (formado por: J. L. Sert, J. Torres Clavé, R. Churruga, G. Rodríguez-Arias, P. Armengou y S. Illecas), con el objetivo de ordenar el crecimiento de la ciudad y promover el saneamiento habitacional de Ciutat Vella³⁷, cuya población había alcanzado la cifra del millón de habitantes gracias a los crecientes flujos migratorios de la época. Como idea base, se pretendía hacer una actualización del proyecto de ensanche y reforma interior de 1859, o bien como expresaron sus propios autores; representaba una firme intención de reinterpretar y reformular la no consolidada para entonces trama Cerdà.



fig. 2.06 Cartel 7º CIAM (1949).

Con el escenario internacional marcado por la gran depresión estallada en 1921 y las arcas municipales resentidas por la Exposición del 29, el modelo urbano impulsado por la burguesía industrial no había dado respuesta a las necesidades de infraestructuras y servicios derivados de esa nueva inmigración. Establecida principalmente en el área con mayores posibilidades laborales y de rápida movilidad conjuntada en el núcleo central metropolitano. Circunstancias que estimulan la aparición de este grupo de artistas vanguardistas, el cual centraba sus argumentos en la arquitectura y la ciudad; y quienes lograron a partir de 1928 – coincidiendo con la llegada de Le Corbusier a Barcelona – un gran trabajo de investigación sobre la arquitectura y el urbanismo contemporáneo, plenamente reflejado en la publicación de la revista A.C.; documento que se constituyó en tribuna fundamental para la elaboración y divulgación del mismo Plan.

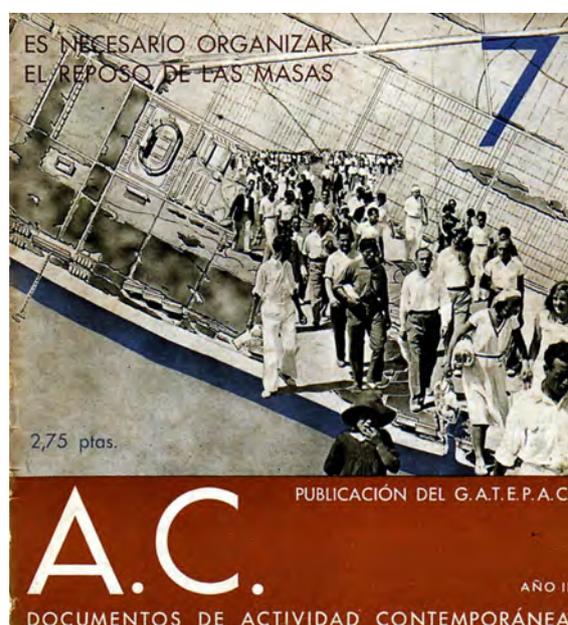


fig. 2.07 Revista AC nº 7.

36. Gravagnolo, Benedetto: La progettazione urbana in Europa, 1750-1960. 1991, pp. 20-72.

37. Tarragó, Salvador: El “Pla Macià” o “La nova Barcelona”, Extractado de Revista AC Nº13. 1934, pp. 14-27.

El Plan Macià fue ofrecido desinteresadamente al presidente de la Generalitat de Catalunya (del cual toma su nombre) en una visita histórica, celebrada en Marzo 1932 con ocasión de la preparación del IV Congreso del CIAM, que el propio Le Corbusier explicaría en estos términos:

El porvenir de la República Catalana y el Urbanismo no era más que uno, representado en el espíritu tan clarividente del Presidente y de las personas preparadas que le rodean. Expuse mis tesis, mi admiración por la ciudad de Barcelona; lugar geográfico obligado para una capital y esplendor natural conjugados con la intensidad de esta ciudad, la juventud de espíritu de sus gobernantes, permitirán todas las esperanzas: en fin, un punto viviente de la tierra, donde los tiempos modernos encontraron asilo.³⁸

Los planes urbanísticos para Barcelona y sus concreciones incluidas en el Plan Macià (El saneamiento del Distrito V, La Ciudad de Reposo y Vacaciones, La remodelación del Ensanche, etc.) que fueron llevadas a cabo por el GATCPAC en un acotado periodo de tiempo, hacían parte de un proceso más general y ambicioso que venía desarrollando la vanguardia de los CIAM en la búsqueda de lo que ellos creían, tenía que ser la nueva ciudad del siglo XX. Idea am-

pliamente reflejada en las propuestas para Argel, Buenos Aires y la redacción de la Carta de Atenas. En este sentido, Barcelona, gracias al caudal de cultura urbanística atesorada, principalmente por lo contenido en el Ensanche de Cerdà y su teórico plan inconcluso, así como al esfuerzo de esa generación de arquitectos y artistas, aportó una contribución decisiva para la concreción de aquel objetivo. Desde esta perspectiva, la eficaz conjunción del maestro francés y del GATCPAC hizo posible plasmar nuevas aportaciones en la resolución de lo que el³⁹ definieron de ahí en adelante como "La Ciudad Radiante".

En primer lugar, se puede referenciar la aplicación, por vez primera en la obra de Le Corbusier, de una estructura de crecimiento lineal (ya implícita en el plan Cerda con su eje de la Gran Vía), y en segundo lugar, la disposición y articulación de un nuevo módulo urbanístico: "El Sector", que Le Corbusier estaba buscando con cierta anterioridad para modular la composición urbana de su idealizado modelo teórico. Como ya se había publicado anteriormente³⁹, desde la primera propuesta de Le Corbusier para "Une Ville contemporaine de 3.000.000 d'habitants" (1922) la cual poseía un carácter radiocéntrico, Barcelona constituye su primera proposición de ciudad lineal que en adelante incorporaría plenamente en sus proyectos. Pero al mismo tiempo, por las particulares características morfológicas y geográficas de Barcelona, esta estructura lineal la integraba en su parte central con una estructura radial con el fin de conectar el puerto de Barcelona con el corredor histórico del Vallés a través de las grandes avenidas vehiculares del Paralelo y la Meridiana, permitiéndole sintetizar en un mismo proyecto los dos trazados fun-

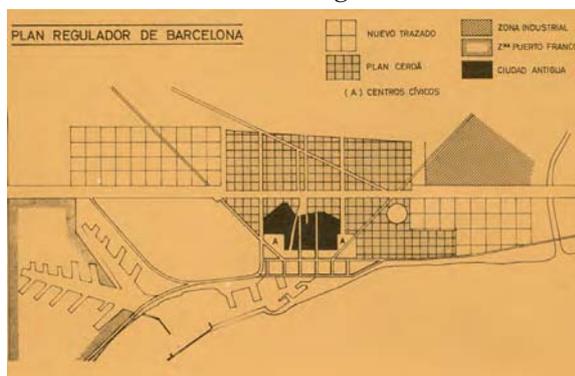


fig. 2.08 Propuesta de nuevo trazado, Plan Macià.

38. Le Corbusier: Le Ville Radieuse. 1964, pp. 7-20.

39. Tarragó, Salvador: Barcelona como modelo urbanístico. 1976, pp. 59-74.

damentales de la historia del urbanismo, la linealidad y la radialidad.

La búsqueda incesante de un modelo general de ciudad fue inseparable en Le Corbusier, conjuntamente con la búsqueda del módulo urbano compositivo o "Sector" y el empleo de la regla de las 7V⁴⁰. Aunando una basta experiencia con sus trabajos en las cuadrículas hispanoamericanas (Buenos Aires 1929-39; Barcelona 1932, la cual llega a confundir con un simple damero colonial; y Bogotá 1950), que resuelve definitivamente al encontrar una articulación del trazado urbano con su modelo teórico.

En el caso de Barcelona, la distribución por zonas consideraba la Gran Vía como eje vertebrador del sistema desde el Llobregat hasta el Besòs, eliminando algunas manzanas en su trazado original con la finalidad de ampliarla y aumentarle su capacidad estructurante⁴¹; las directrices del Paral.lel y de la Meridiana que dibujaban su radialidad se cruzaban en el puerto, donde daban

lugar a la nueva ciudad, marcada por la presencia de una serie de rascacielos en forma de Y; elementos que en años posteriores han sido utilizados para caricaturizarle.

La zona industrial se confirmaba según el Plan Macià detrás de Montjuïc, con la potenciación del puerto franco; mientras que el Ensanche del que se reconocía su calidad pero se criticaba su excesiva densificación, sufría una reconversión de la retícula mediante la introducción de una red de mayor escala en la que se asentaban edificaciones abiertas al estilo Ville Radieuse, y en el ámbito oeste presentaba un proyecto basado en viviendas mínimas y alta densidad que Le Corbusier tituló "Cada Casa, Un Árbol". Con la agrupación de las manzanas de Cerdà formando un cuadrado de 400 x 400 metros (agrupando 3 x 3 manzanas), Le Corbusier y el GATCPAC definieron una nueva trama con la que rellenaban el llano de Barcelona.

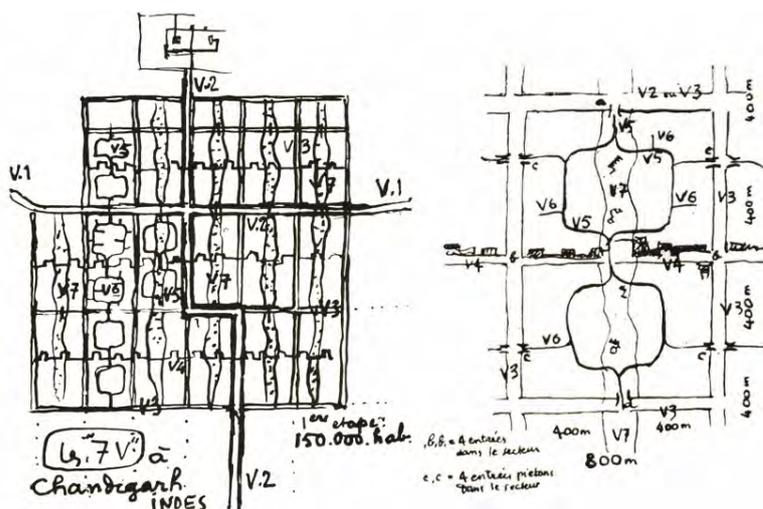


fig. 2.09 Teoría de las 7V, Le Corbusier.

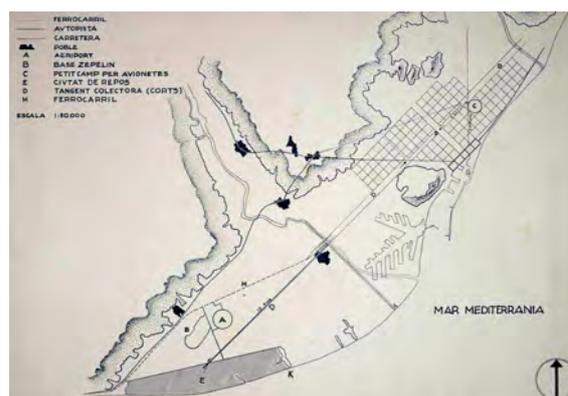


fig. 2.10 Esquema general, Plan Macià.

40. Frampton, Kenneth: Le Corbusier. 1997, pp. 22-45.

41. Delbene, Giacomo: Proyecto Barcelona, Estrategias Urbanas. 2007, pp. 31-33.

_Los condicionantes teóricos

Entre los hechos más importantes que ayudaron a formar una idea propia del hecho urbano de Barcelona a los miembros del GATCPAC, aunque sólo sea por la definición negativa del problema, están: La reforma del casco antiguo (aberturas de vías C y A en la propuesta de Rubió i Bellver sobre el Barrio Gótico), el Plan Jaussely, "la caseta i l'hortet" y su derivado de la Ciudad Jardín, y por último, la configuración de la mancha de aceite a nivel comarcal, de Rubió i Tudurí.

Estos cuatro niveles, que habían configurado la entera problemática del urbanismo modernista y novecentista, correspondían a la concepción burguesa de la ciudad y su forma de crecimiento por partes inconexas, por operaciones parciales aisladas, que en definitiva, no eran más que la consecuencia del proceso especulativo de la propiedad privada del suelo urbano en aquellos años. Además de este nivel de propuestas teóricas urbanísticas, el "Pla Macià" tomó en consideración muchas otras cuestiones sectoriales que ya se habían planteado en Barcelona, como es el caso de la problemática del puerto y de la Zona Franca.

A raíz del concurso convocado por la sociedad paraestatal promotora en 1928 para la construcción de un puerto artificial así como para la urbanización de los terrenos asignados detrás de Montjuïc, en el delta del Llobregat, y del que salió vencedor el ingeniero Blas Sorribas, el Consorcio de la Zona Franca (tras la Exposición Internacional de 1929 en la que recibió el beneplácito oficial con la visita del rey a su pabellón), se pone en marcha para llevar a cabo la construcción del actual puerto.

El Plan Sorribas mezclaba las dos funciones que todo puerto de este tipo tiene asignado, las industriales y las comerciales, al proyectar un solo canal de servicio. Le Corbusier, en el "Pla Macià", propuso la diversificación de este canal en dos, uno para cada función, dimensionándolos según las necesidades de cada uno y manteniendo una boca de entrada común. El GATCPAC, más tarde, corrigió los planos procedentes de París, y tratando de viabilizar su propuesta urbanística, hizo como suyo el Plan Sorribas.

_Conceptos relevantes del Plan Macià

1. Zoning.

El concepto de "Zoning" estuvo sustentado en el Plan Macià por la preocupación del crecimiento de la ciudad, que venía desplazando continuamente las industrias y creando nuevas zonas de habitación alrededor de estas, obligando a los pueblos vecinos conformar algunas zonas mixtas de trabajo y habitación con los consiguientes perjuicios de esta dualidad de funciones. Según

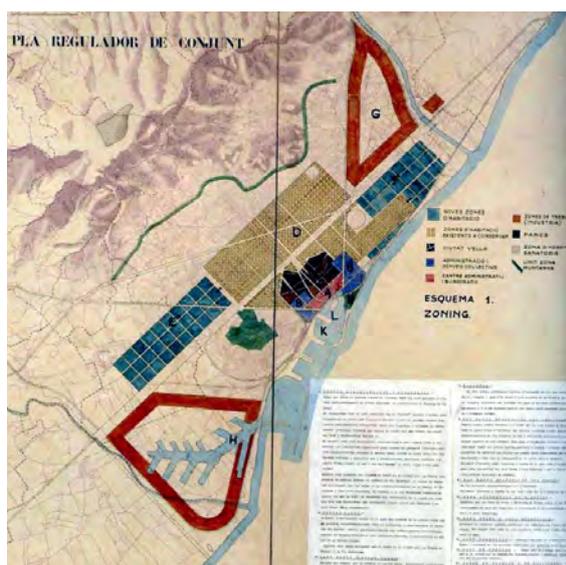


fig. 2.11 Propuesta de Zoning, Plan Macià.

el Plan, se hacía necesario terminar con este estado caótico, delimitando perfectamente las zonas por su función: habitación, trabajo, esparcimiento y espacios verdes de separación.

2. Saneamiento del Distrito V.

El estado de salubridad en el que se encontraban para esa época las áreas habitables en la Barcelona antigua y sobre todo en el Distrito V, con un enorme porcentaje de mortalidad; obligaba a una enérgica y urgente intervención de los poderes públicos para lograr su solución. Igualmente para ellos, era necesario que esta intervención se hiciese teniendo como objetivo primordial

la vivienda, dejando como menos urgente y en segundo término, el problema de la circulación en ese distrito.

3. Limitación del Plan Cerdà.

Se les hacía inexplicable que el Plan Cerdà, en medio de la crítica generalizada continuara rigiendo el crecimiento de la ciudad. Para ello era necesario, una rápida limitación de este trazado que no correspondía – en su criterio conjunto – a las necesidades contemporáneas y que además, el inexplicable abandono para completarlo por parte de los organismos públicos, lo habían convertido en una alternativa de desarrollo totalmente inapropiada.

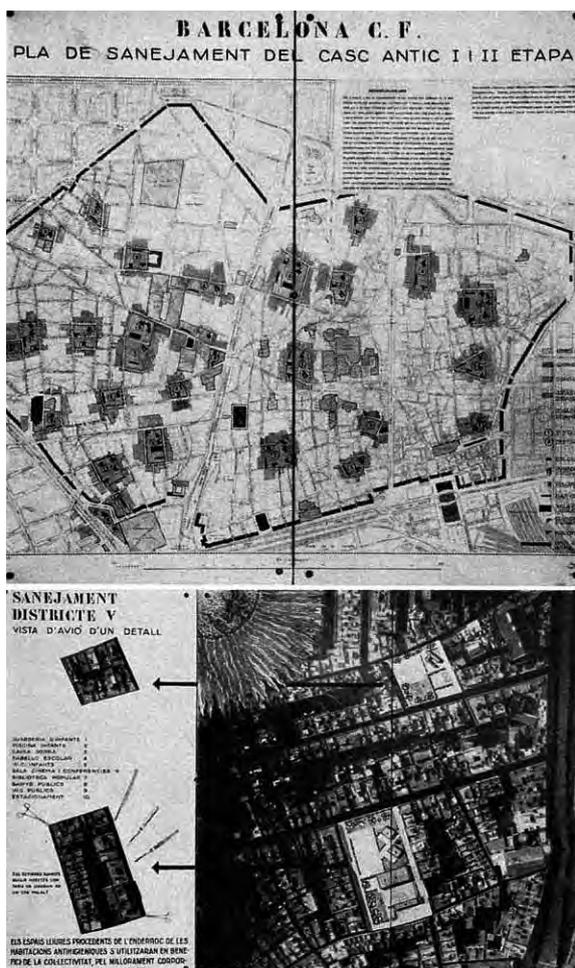


fig. 2.12 Saneamiento Distrito V, Plan Macià.



fig. 2.13 Panel comparativo entre el Plan Macià y la manzana Cerdà.
fig. 2.14 Nou traçat de carrers 400x400.

4. Enlace de la ciudad con el mar.

Barcelona ciudad esencialmente marítima desde sus orígenes, vivía en su día de espalda al mar – y hasta la preparación de los J.J.O.O. – separada de ella por una barrera de ferrocarriles, industrias y tinglados del puerto. Era para ellos imprescindible comunicar la ciudad con el Mediterráneo, devolviéndole así una de sus cualidades perdidas; estableciendo para ello una gran zona marítima de reposo y esparcimiento en las mejores playas posibles cercanas a Barcelona. Esta función introducida mediante la Ciudad de Reposo y de Vacaciones, les permitía incorporar virtualmente a la ciudad las playas del llano del Llobregat, por medio de la Gran Vía de les Corts Catalanes.



fig. 2.15 Bloque Lineales en la Ciudad del Reposo, Plan Macià.

5. Nuevas ordenanzas Municipales.

Las ordenanzas urbanísticas previas al Plan Macià, eran producto de las normas estéticas derivadas de anteriores procedimientos de construcción; que solo pretendían regular y ordenar el ornato público a través de las fachadas de los edificios. No era convincente para ellos, que la ciudad continuase creciendo bajo el control de unas ordenanzas que favorecían la construcción de viviendas insalubres y la especulación particular en el espacio urbano.

6. Propuestas Arquitectónicas.

Las propuestas del Pla Macià no se limitaron al tratamiento de las variables urbanísticas estrictas, sino que llevó implícita una teoría de la arquitectura que pugnaba por desarrollar tanto una crítica de las ordenanzas vigentes como el aporte de conceptos proyectuales y propuestas arquitectónicas que se fueron elaborando paulatinamente a través del GATCPAC.

Coincidiendo completamente, aún sin saberlo, con los mismos postulados y algunas veces con las mismas soluciones arquitectónicas que propusiera Cerdà, criticaban la excesiva profundidad edificable, y exigían para ello construcciones que implicaran la eliminación de los patios de ventilación, en forma de bloques lineales de ventilación directa en todas las estancias y dormitorios propuestos. Con este fin elaboraron diversas propuestas alternativas, estando como ejemplos las presentadas al alcalde Aiguader en 1932; el grupo de casas mínimas de dos plantas y la propia "Casa Bloc", las cuales registraban características

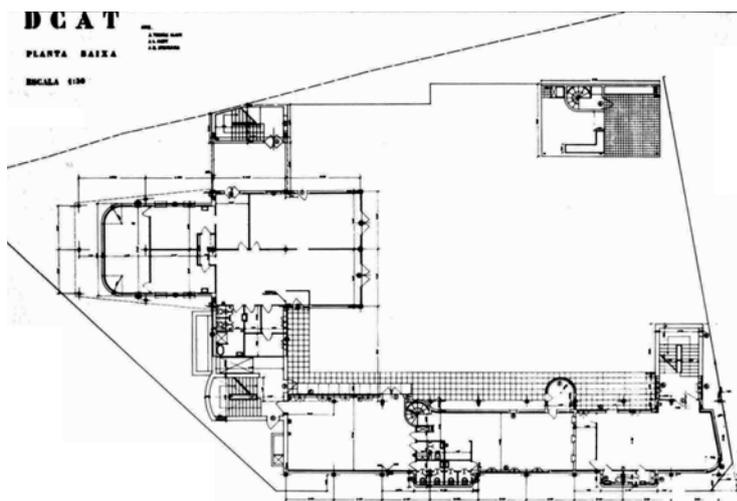


fig. 2.16 Planta Dispensario Antituberculoso, GATCPAC.

innovadoras para la época y coincidentes en muchos aspectos con las que hemos sintetizado en la conceptualización del Proyecto Urbano. Estas coincidencias nos impulsaron entonces a tomar la singular pieza de la “Casa Bloc” como primer caso de estudio en el proceso de investigación y reconocerla también como primer ejemplo a lo referido teóricamente con este instrumento de planificación a escala intermedia en el Modelo Barcelona.

Cabe destacar que desde el Plan Macià y en concreto con las propuestas arquitectónicas antes mencionadas, a las que podemos sumar la ciudad del reposo y vacaciones en Castelldefels y el Dispensario Antituberculoso en Ciutat Vella; se empiezan a experimentar nuevas tipologías edificatorias, en las que se llega a la misma raíz de la estructura de la propiedad; utilizando la parcelación racional como medida previa al urbanismo funcional, expuesto en detalle en el III CIAM de Bruselas. Pero no serían solo esos buenos ejemplos los aportes más

significativos del Plan Macià, ya que desde la continuidad de la tradición urbanística de Barcelona y la posterior consolidación de su modelo de transformación, queda un extenso legado atribuido a sus propuestas; de los que podemos reseñar los siguientes:

- La constitución de la Mancomunidad de Municipios gestores del mismo Plan Macià.
- La prolongación directa de la Gran Vía de las Corts Catalanes hacia Castelldefels.
- La necesidad del saneamiento del casco antiguo.
- La visualización de un modelo de ciudad adecuado a su geografía y su historia urbana.
- La reforma en la concepción de unas nuevas ordenanzas de planificación y construcción, el programa industrial y el equipamiento de zonas de recreo.
- La reordenación de la estructura profesional de los Arquitectos, a través de la creación y pleno desarrollo del Sindicat d'Arquitectes de Catalunya; así como de la estructura de la propiedad urbana mediante su municipalización; además de la estructura de la industria de la construcción mediante su colectivización y también la estructura de la enseñanza de la arquitectura con la intervención directa de Torres Clavé como director de la escuela por esos años.

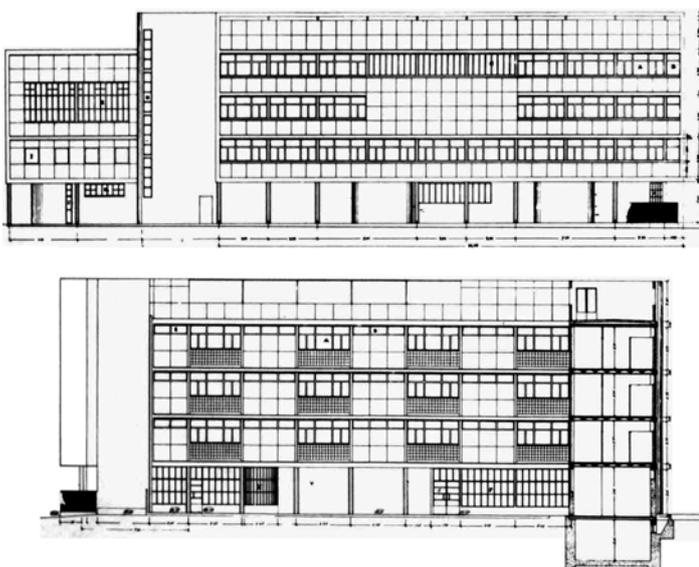


fig. 2.17 Fachadas Dispensario Antituberculoso, GATCPAC.

Como conclusión de este apartado, remarcamos que la importancia del Pla Macià para esta investigación radica en líneas

generales a su contribución sobre la formulación de la "Ciudad Radiante" de Le Corbusier como un hito del urbanismo a nivel mundial, y al mismo tiempo el poder descubrir en su análisis; que de todas las propuestas de ciudad registradas a lo largo del siglo XX en Barcelona y formuladas con anterioridad al PGM; esta se intuye como la primera síntesis para salvar el tipo de ciudad compacta y concéntrica propuesta en el siglo XIX por Cerdà.

El Modelo Barcelona encuentra en este Plan sus bases fundamentales, ejecutando su objetivo primordial de consolidar y reinterpretar la trama Cerdà con las intervenciones ejecutadas en el Plan de Áreas de Nueva Centralidad. Con ello se siguió manteniendo la tradición de aprovechar el conjunto de operaciones necesarias para la ciudad con el desarrollo de un gran proyecto como el olímpico, pudiendo en esta ocasión, ir aún más allá; al lograr el enlace o re-costura de la misma con las otras tramas históricas de los pueblos vecinos, solucionando un mal de vieja data. Así mismo, se puede reconocer del Plan Macià, el surgimiento en sus propuestas arquitectónicas de esta tipología singular de "Espacios Colectivos" que hemos pretendido analizar en este trabajo; e igualmente, por dar con ellas un primer paso hacia la tendencia post-moderna de terciarización del tejido urbano, desde donde se empieza a vislumbrar un nuevo esquema de "Ciudad Global" y policéntrica lograda con el desarrollo estratégico de las nuevas centralidades en el modelo urbanístico, el cual resumimos detalladamente en el siguiente apartado.

2.2. ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD

Las Áreas de Nueva Centralidad representan junto al Plan de Vías, como anotamos en el capítulo inicial, el primer giro de tuerca que experimenta el Modelo Barcelona respecto a una primera fase de pequeñas actuaciones centradas en el espacio público; cuyas propuestas fueron expuestas de manera simultánea a los planes de intervención urbanística, implementados para la creación de los espacios apropiados que debían acoger la celebración de los Juegos Olímpicos de 1992. En una decisión conjunta entre Ayuntamiento, Generalitat, Estado y Comité Olímpico; de que espacios en la ciudad se podían intervenir de forma más idónea para tal fin; se optó por escoger, por una parte, aquellas áreas abandonadas por la industria o antiguas instalaciones infraestructurales obsoletas que por falta de usos y valor económico adecuados generaban degradación en sus entornos urbanos y, por otra, aquellos espacios vacíos, periféricos, e intersticiales entre barrios situados en los extremos de la ciudad con cierta necesidad de ser redefinidos.

Estos ámbitos fracturados del tejido urbano debían remodelarse para crear nuevas centralidades que, por una parte, reforzaran, amplificaran e hicieran más visible el espacio central de la ciudad – la línea de 5 km llamada shopping line (Carreras, Domingo i Sauer, 1990) – y por otra, produjeran directa e indirectamente efectos de revalorización del suelo y del espacio productivo de sus entornos inmediatos y del conjunto de la ciudad a fin de convertir Barcelona en el gran centro terciario del Área Metropolitana, visible desde el mercado global de espacios urbanos locales.⁴²

42. Ayuntamiento de Barcelona: Áreas de Nueva Centralidad. 1987, pp. 7-20.

Dicho en palabras de Joan Busquets, su principal mentor:

“Se partió desde la constatación de que la tipología del sector central compacto, propio de la ciudad tradicional, tenía que enriquecerse con algunos conjuntos complementarios que aportarían una centralidad cuantitativamente menor, en posiciones más excéntricas y a través de intervenciones infraestructurales o del asentamiento de equipamientos de gran capacidad atractiva... Teniendo ciertas similitudes referenciales con otros casos de implementación de centros direccionales”.

Para resolver los detalles de cuándo y a qué ritmos se debía intervenir en estas áreas de la ciudad, los gestores de la misma fabricaron suficientes oportunidades, capaces de captar inversiones públicas del Estado y de la Comunidad Autónoma; implicando y comprometiendo a estas instituciones en la realización de grandes infraestructuras que garantizaran la movilidad de los flujos de personas, informaciones, mercancías, aguas, energías, etc., y así lograr dar arranque al nuevo engranaje a nivel local; pero ya estando estratégicamente adecuado a la velocidad de circulación del sistema económico globalizador, los cuales eran su objetivo final. Estas “oportunidades” que nacieron con nombres propios y apellidos, se denominaban Juegos Olímpicos de 1992 y Fórum de las Culturas de 2004.

Entre 1986 y 1987 se elaboró entonces el plan urbanístico de Áreas de Nueva Centralidad, para estimular la metamorfosis de la ciudad hacia el gran centro terciario que es en la actualidad. Se escogieron doce espacios, que en conjunto afectaban casi un millar de hectáreas (969,61); es decir, aproxi-

madamente el mas que representativo 10% de la superficie municipal de Barcelona.

Las doce Áreas de Nueva Centralidad definidas por el plan se concibieron como nuevos espacios urbanos diseñados para dar cabida a una alta concentración de grandes equipamientos terciarios, públicos y privados, y para engarzarlos casi de forma “natural” al tejido residencial, con la misión final de ejercer sobre consumidores e inversores un atractivo similar al del centro urbano tradicional de la ciudad de Barcelona. La calidad de la morfología urbana y del diseño urbano – monumentalidad del espacio público y espectacularidad de la arquitectura – debían aportar el valor económico al área y dotar de atractivo y del valor simbólico necesarios para la localización de actividades económicas terciarias de alta productividad.

La disposición estratégica de las Áreas de Nueva Centralidad, permite observar cómo estos espacios de renovación se pensaron para contribuir a la transformación de la ciudad en un conjunto unitario de alto valor; que paralelamente sirvió también para consolidar esa tipología de Espacios Colectivos antes mencionados, inherentes al nuevo tejido terciario. Por un lado, las cuatro áreas olímpicas: **Vall d’Hebron, Diagonal Nord, Montjuïc y Vila Olímpica**; fueron pensados, en el contexto de la ciudad, como cuatro puntos estratégicos y “osmóticos” de actuación. Estos enclaves que por sí mismos permitían solucionar grandes problemas del funcionamiento urbano en ese momento:

- En el caso de la **Vall d’Hebron**, se trataba de incorporar un espacio indefinido y poco integrado a las funciones de la ciu-

dad que se encontraba afectado por serios accidentes topográficos.

- En el caso de la **Diagonal** se buscaba mejorar y jerarquizar una de las principales entradas a Barcelona.
- Para el caso de **Montjuïc** la idea fue transformar la montaña en un parque urbano por medio de una intensa actividad deportiva de alto rendimiento.
- El último caso que corresponde al de la **Vila Olímpica** se trató de reconvertir y revalorizar para usos urbanos el hasta ese momento anhelado frente marítimo.

Todas estas debían tener, además, "la capacidad de transmisión, de hacer pasar hacia todo su entorno por osmosis sus principios de transformación" (Bohigas, 1992). El cuadrado que

forman las líneas imaginarias que unen las cuatro áreas, marcan entonces unos grandes ejes de transformación dispuestos de la siguiente forma:

- De la **Vall d'Hebron** a la **Diagonal**, el límite entre la ciudad y la Sierra de Collserola, dibujado por la Ronda de Dalt.
- De la parte alta de la **Diagonal** a **Montjuïc**, el eje terciario de nueva centralidad de la Calle Tarragona.
- De **Montjuïc** a la **Vila Olímpica**, el desarrollo del Frente Marítimo.
- De la **Vila Olímpica** a la **Vall d'Hebron**, finalmente, otro eje de centralidad basado en la renovación comercial y cultural de la Plaza de les Glòries.

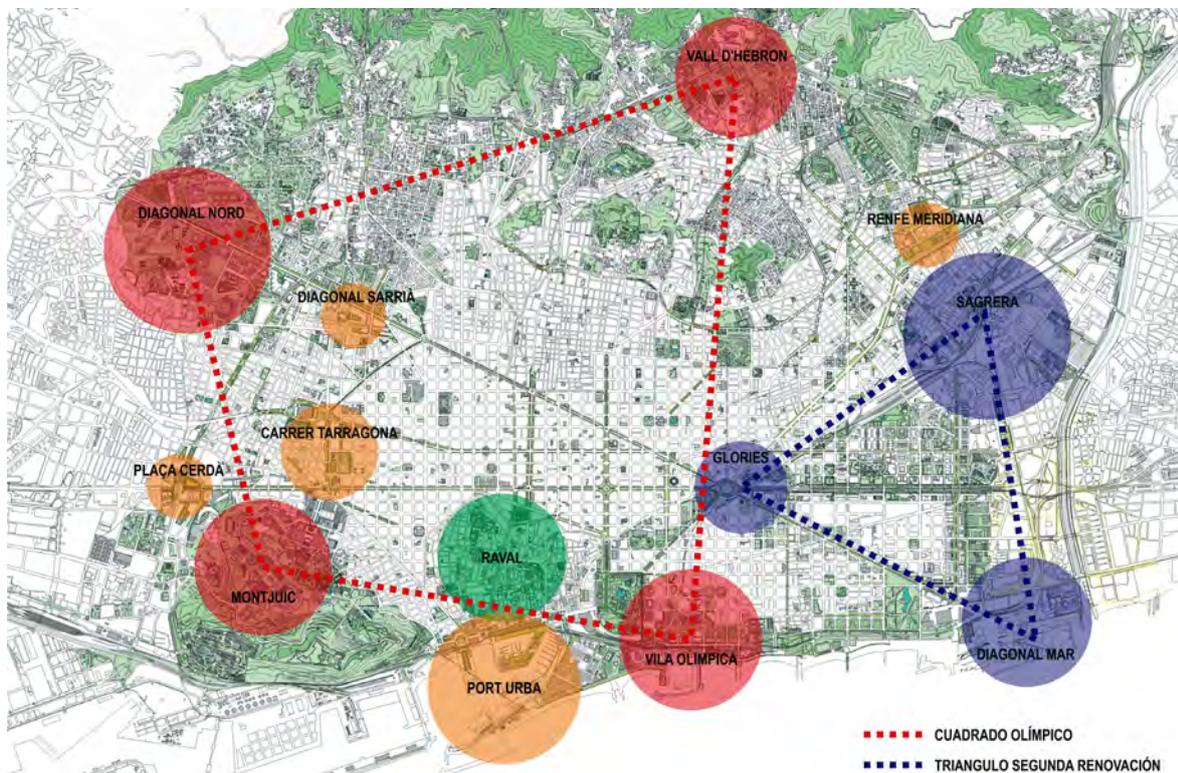


fig. 2.18 Correspondencias geométricas entre las Áreas de Nueva Centralidad.

El resto de áreas urbanas, casi todas al Este del imaginario cuadrilátero compuesto por los ejes olímpicos, quedó pendiente de renovación por detrás del horizonte de 1992; para lo cual entre 1996 y 1997 se elaboraría la estrategia definitiva que dio impulso a la transformación de dichos sectores con la operación Fórum 2004. En la actualidad luego de haberse construido la **Manzana Diagonal – Sarrià** (1993-2006) – la cual se constituye en el segundo caso de estudio de esta investigación – justo un año después y aún bajo la estela de los J.J.O.O., y un poco más tarde las áreas de **Renfe – Meridiana** (2001-2007) y **Diagonal – Mar** (2004); se sigue trabajando en la cristalización del total del Plan de Áreas de Nueva Centralidad con las dos últimas transformaciones pendientes de terminar: **Plaza de les Glòries** y **Sagrera**, también focalizadas en un triángulo conformado por la avenida Meridiana, la línea litoral y el río Besós. La primera aún sin una clara definición a la espera del impacto que genere el DHUB y el proyecto del 22@ sobre su área de influencia y la segunda con un macro-proyecto que dará solución al paso de la alta velocidad con el cubrimiento de las vías y la recuperación a cota de ciudad del espacio urbano generado sobre estas, en la cual se desarrollará un gran parque lineal que al igual que pasa con el área de Glòries, no tiene una clara definición.

Hacemos entonces un corto repaso a cada una de estas Áreas de Nueva Centralidad, que nos sirve de visión panorámica para reconocer la consolidación en ellas de algunos Espacios Colectivos en el Modelo Barcelona:

1. Diagonal – Sarrià (L'illa Diagonal).

La plaza de Francesc Macià constituyó, a partir de 1950, un área de indiscutible valor de centralidad a pesar de su posición relativamente apartada del tradicional CBD barcelonés. El Plan Especial de la Diagonal redactado en el año 1958, por iniciativa municipal puso en evidencia la voluntad de proyectar hacia situaciones más periféricas las condiciones de centralidad que la Diagonal presentaba de forma intermitente pero inequívoca.

La apertura del primer cinturón de Ronda y la construcción de un importante centro comercial en Diagonal-Carlos III, iniciaron un proceso de tercerización del sector que se fue consolidando con la implantación de actividades direccionales sobre el eje de la Diagonal, en el tramo comprendido entre la Plaza de Francesc Macià y la Ciudad Universitaria.

La red viaria básica de la Ciudad había quedado pendiente de ejecución en este sector y la Diagonal permaneció subutilizada como vía principal de acceso y distribución del tráfico hacia el centro por la inexistencia de las calles transversales que dieran coherencia al sistema viario. La apertura de Numancia y Entença, sumada también al de las calles Gandesa y Dr. Fleming, acabaron de facilitar una correcta accesibilidad al sector conectando los barrios de Sarrià y Les Corts, con el sector izquierdo de l'Eixample y Montjuïc.

Con la cristalización de este proyecto, además de articular los dos barrios fracturados con la Diagonal por medio un imponente Centro Cívico “rotula” sobre la estructura del espacio urbano – Diseñado

por los arquitectos M. de Solà-Morales y R. Moneo –; se logró una gran incidencia de las infraestructuras de transporte metropolitano que terminó por conectar de la mejor forma el centro tradicional de la ciudad con este sector. El área se abasteció a nivel urbano, ofreciendo buenas conexiones con líneas de autobús suburbano procedentes del Baix Llobregat y el Vallés Occidental que acceden a la ciudad por la Diagonal, con el impulso inestimable ofrecido posteriormente por la traza del tranvía. El intercambio de sistemas de transporte urbano y metropolitano resultó ser significativo en el éxito de esta área que se presentó por mucho tiempo como una polaridad terciaria interior vinculada al sistema central de la ciudad, teniendo en la Diagonal un indiscutible eje vertebrador.

Con la finalización de la red viaria básica, el sector adquirió un nuevo sistema de relación con la ciudad, sin negar el tradicional papel que jugó históricamente la Avda. Diagonal, presentándose la oportunidad de llevar nuevas actividades terciarias, que mejoraron rápidamente la imagen de la ciudad en este enclave singular; conformando un nuevo Espacio Colectivo que mezcló usos públicos y privados de rápida apropiación ciudadana.

La condición de vía principal de acceso a Barcelona, su indiscutible calidad ambiental y el alto nivel de la urbanización, hicieron de este sector de la Diagonal un área de nueva urbanización, con una vocación incuestionablemente direccional que configuró el más significativo Espacio Colectivo del Modelo Barcelona; el cual tomamos como principal caso de estudio de



fig. 2.19 Diagonal – Sarrià, Áreas de Nueva Centralidad.

esta investigación y que profundizaremos con un análisis desde la forma urbana en el siguiente capítulo.

2. Carrer Tarragona.

La calle Tarragona se sitúa en una posición estratégica en el plano de la ciudad. Su presencia es habitual a partir del plan de enlaces de Romeo Porcel aprobado el año 1917. Actualmente constituye el tramo inferior del arco viario que une la Plaza

Francesc Macià con Plaza España, y que encuentra en la Plaza de los Països Catalans su punto intermedio de inflexión.

La Avenida de la Infanta Carlota se constituyó en el primer tramo de este itinerario urbano que delimita el sector poniente de l'Eixample. El proyecto de reurbanización se basó fundamentalmente en el cambio de su sección, y tuvo como objeto principal construir una vía cívica dotada de un gran espacio libre central de permanencia y ocio para los residentes del barrio, quedando la circulación rodada vinculada a dos vías laterales. La calle Tarragona en cambio, presentó de ahí en adelante un mayor protagonismo viario al constituirse como el tramo inferior del eje Numancia-Tarragona, que relaciona la parte alta de la ciudad con Montjuïc y el Puerto, intersectando todo el sistema viario básico transversal: Primer Cinturón, Diagonal, Travesera, Aragón, Gran Vía, etc.

El Área de Nueva Centralidad planteada sobre la calle Tarragona encontró su encaje en un sector urbanamente poco consolidado, por tratarse de un área de tangencia entre el tejido que constituye el sector izquierdo de l'Eixample y el barrio de Hostafranchs. La Avda. María Cristina, que da acceso y articula el Recinto Ferial de Montjuïc se fue constituyendo desde entonces como el acceso más representativo a la Montaña de Montjuïc, pudiendo entenderse como la prolongación virtual de la misma calle Tarragona.

En este contexto, la implantación de actividades terciarias en un territorio de bisagra entre dos tramas urbanas de condiciones morfológicas muy diferenciadas, pudo considerarse como el fenómeno inductor

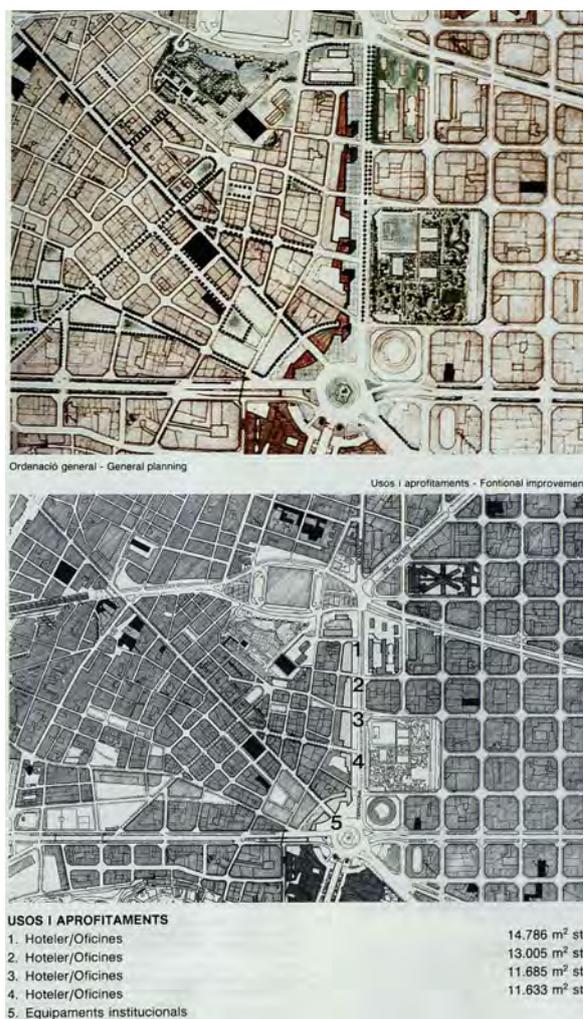


fig. 2.20 Carrer Tarragona, Áreas de Nueva Centralidad.

del proceso de transformación urbana del sector que entre las calles de Tarragona y Béjar se extiende desde la Plaza dels Països Catalans hasta Plaza España, en donde se situaron un conjunto de manzanas de desigual dimensión y estructura edificada que fueron objeto de una actuación programada desde el mismo PGM (como calificación urbanística de remodelación privada 14b) basadas en el proyecto de urbanización de J. L. Canosa entre 1981 y 1982. Con el traslado de las instalaciones del Matadero el año de 1976, ya se había iniciado un pro-

ceso de transformación del sector a partir del cambio de usos producido por la desaparición del mismo y las industrias vinculadas que estaban situadas a su alrededor. La construcción del Parque del Matadero – y también llamado parque Joan Miró o del "escorxador", diseñado por A. Arriola, B Galí, M. Quintana y A. Solanas en 1982 – considerado como el espacio libre más importante de nueva planta construido sobre la trama Cerdà, la creación de la Plaza dels Països Catalans – diseñada por A. Vilaplana en 1980 –, como espacio urbano representativo vinculado a la estación de Barcelona Sants y la puesta en servicio del Parque de la España Industrial – diseñado por L. Peña y F. Rius en 1981 –, iniciaron un proceso irreversible de transformación urbana de un sector tradicionalmente conocido por su carácter periférico y por la falta de una imagen urbana convincente.

La centralidad potencial de la calle Tarragona es patente por la dotación de dos importantes infraestructuras de comunicación en sus extremos, la estación central de Renfe en la Plaza dels Països Catalans y la estación terminal de los FF.CC. en Plaza España. Esta voluntad transformadora encontró en el diseño y tratamiento del espacio libre, su instrumento imprescindible. La nueva Avda. Tarragona de 60 metros de ancho hizo posible tanto la satisfacción de la demanda de tráfico de paso entre el sector alto de la ciudad y el puerto, como la movilidad vinculada a las tramas menores y el acceso de los peatones a los parques que se habían construido poco antes.

La reurbanización de una franja de 800 metros de longitud en el extremo izquierdo de l'Eixample supuso entonces una

importante mejora del acceso a Montjuïc, incorporando el centro de Plaza España en una operación de reestructuración viaria que comportó el doblado del túnel de la Gran Vía. El eje Tarragona - Av. María Cristina sirvió igualmente como soporte de nuevas actividades terciarias, direccionales y hoteleras, que culminaron en Plaza España, con algunos edificios singulares de carácter institucional y más recientemente con el reciclaje de la antigua plaza de toros las Arenas, reconvertida de forma atractiva en un gran centro comercial – obra de R. Rogers –.

3. Renfe – Meridiana (Heron City).

El sector Renfe-Meridiana se apoya sobre la Avda. Meridiana en su tramo más exterior, Concretamente en el lado norte de Sant Andreu, ofreciendo un lugar de tangencia con el conjunto de Nou Barris, realidad urbana aparecida y consolidada en el periodo 1950-70.

La existencia de este importante paquete de suelo (de 30 Hectáreas) tenía su principal explicación en la antigua existencia de unas instalaciones ferroviarias ya desaparecidas en ese momento y que junto a la línea ferroviaria del Norte, constituyeron una barrera para el crecimiento del núcleo de Sant Andreu en dirección a la montaña. La posterior construcción de la Avda. Meridiana, sobre el trazado del ferrocarril consolidó aquel efecto de barrera, creándose un hueco urbano de grandes dimensiones entre Sant Andreu y Nou Barris.

El sector poseía unas connotaciones periféricas indiscutibles tanto por su posición geográfica como por su realidad sociológica. La disponibilidad de una importante do-

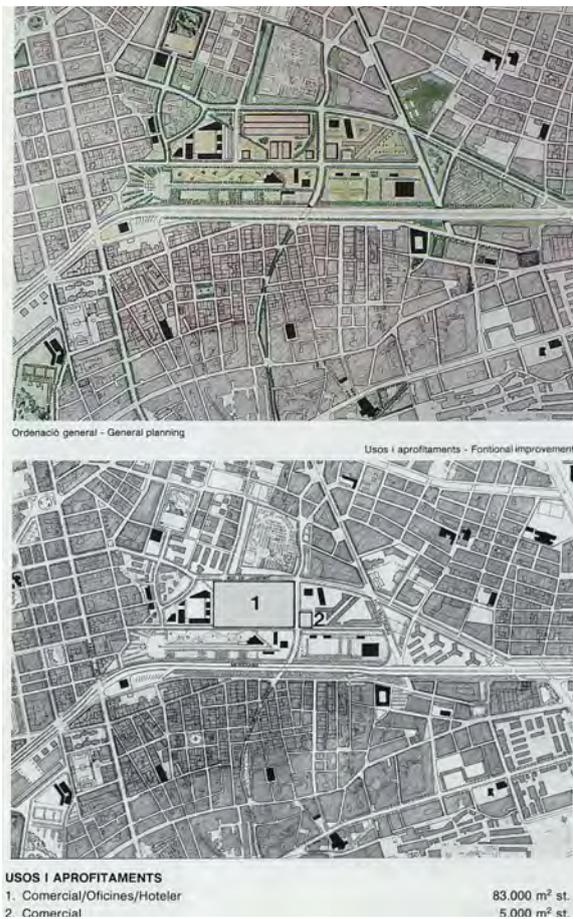


fig. 2.21 Renfe – Meridiana, Áreas de Nueva Centralidad.

tación de suelo permitía entonces reequipar un área urbana tradicionalmente deficitaria en espacios libres y dotaciones dándole al proyecto un sentido más complejo. La conveniencia de reducir los déficits existentes, en materia escolar, deportiva y asistencial pudo complementarse con la introducción de nuevas actividades tradicionalmente ajenas al sector, que le aportaron un factor de diversificación. La aportación de nuevos usos de carácter terciario, inexistentes hasta el momento, dio un impulso cualitativamente distinto al que se derivaría de una operación planteada con un único objetivo de reequipamiento. El Plan parcial del sector estuvo a cargo de J. Sanmartí, mientras que el edificio principal que corresponde al

centro recreativo y comercial Heron City; de un enorme poder de atracción, estuvo a cargo del estudio de J. Capella en 2001, el cual soporta otro de los Espacios Colectivos con gran significación de estas Áreas de Nueva Centralidad.

La situación de centralidad relativa que dentro del conjunto formado por los distritos de Sant Andreu y Nou Barris tiene el Sector Renfe-Meridiana, es debido en parte a la proximidad del Paseo de Fabra i Puig, a lo largo del cual se estructura la actividad comercial. La relativa facilidad de conexión con el sector central de Sant Andreu, equipado con importantes dotaciones terciarias, pone de relieve la potencialidad del sector considerado por pasar a constituir una nueva área de centralidad de posición periférica.

La actuación decidida de reforma parcial del trazado y rasantes de la Avda. Meridiana, eliminó el histórico efecto barrera de esta vía básica, en el tramo comprendido entre el Pont del Dragó y el Paseo de Fabra i Puig. Esta reforma supuso una mejora en la conectividad viaria entre los barrios y el acondicionamiento ambiental del acceso más importante a Barcelona por el sector Noreste. Su posición de puerta en el extremo noreste de la Ciudad reforzó el papel de este nuevo centro secundario que ha venido actuando desde entonces como cabeza de puente con la comarca del Valles. Las actuales autopistas A-7 y A-19 más el cinturón del Litoral, explican la existencia dentro del sector Renfe - Meridiana de la terminal de autobuses comarcales. Las líneas de cercanías de Renfe tienen estación de parada en Sant Andreu-Fabra i Puig, anexionada a aquella mediante un buen enlace con la línea I del Metro.

Los factores de centralidad de este conjunto urbano se reforzaron posteriormente con la urbanización de la Riera de Sant Andreu, nuevo eje viario que con secuencias urbanas distintas, unió Nou Barris con el barrio del Bon Pastor, atravesando el Casco de Sant Andreu y el Sector de Renfe - Meridiana. Precisamente sobre este eje se dispone de un espacio cívico representativo, equipado con edificios públicos de tipo cultural e institucional que caracterizan en gran manera esta Área de Nueva Centralidad, el cual se vio culminado en 2007 con la construcción de una nueva sede de la cadena Corte Inglés terminando así el programa de edificación previsto para la misma.

4. Plaça Cerdà.

El carácter de puerta que siempre tuvo la encrucijada formada por la Riera Blanca y la Gran Vía quedó superado por el fuerte crecimiento de Hospitalet, llegando a formar un continuo urbano con Barcelona. La apertura y urbanización del Primer Cinturón de Ronda con su prolongación hasta el Paseo de la Zona Franca convirtió la intersección conocida como Plaza Cerdà en un lugar muy caracterizado por el cruce de dos vías básicas, fácilmente reconocible por el impacto visual de la estructura que soportaba el paso a distinto nivel. El alto grado de formalización de las infraestructuras viarias contrastaba con la poca consistencia urbana y arquitectónica del entorno inmediato.

Excepto el conjunto Seat y el grupo de viviendas de Estrellas Altas situado detrás de este, la zona no ofrecía una imagen adecuada a su posición de puerta de acceso a la Ciudad. Solo la torre de cristal del edificio Seat era un buen ejemplo de arquitectura

internacional, construida en los años 60, que insinuaba la posibilidad de una nueva formulación urbana para este enclave. Las edificaciones existentes en el sector explicaban el pasado reciente de un área de claros contenidos suburbanos hasta la eclosión demográfica de los años 60. El trazado en superficie de los FF.CC. Catalanes con su terminal de la Estación de Magoria había sido una realidad hasta hacia muy pocos años vinculada a la presencia fabril que sobre la periferia encontró en el ferrocarril una razón para su implantación.



fig. 2.22 Plaça Cerdà, Áreas de Nueva Centralidad.

La incidencia de los medios de transporte metropolitanos que eran poco significativos hasta entonces – exceptuando la existencia de la línea de los FF.CC. ya para esa época soterrada y en proceso de modernización –; ofreció desde entonces una conexión con las comarcas del Baix Llobregat y Anoia, sumada al reforzamiento de la línea I del Metro al transcurrir por una posición próxima, atravesando la parte baja del barrio de Sants.

La vocación del sector se consolidó con un tipo de actividad terciaria de proyección comarcal, aprovechando su posición de territorio de bisagra entre Barcelona y Hospitalet y lugar de paso de las líneas de transporte suburbano de cercanías. Su posición, al pie de la Gran Vía, lo colocó en buena situación para enlazar con el aeropuerto y la autovía de acceso al territorio que constituye el sector más occidental del área metropolitana. Todas estas características que se fueron asentando a través de los años, desencadenaron en su localización una larga lista de operaciones urbanísticas; desde el proyecto inicial (1997) de B. de Sola y Barcelona Regional, siguieron otros más recientes como la plaza Europa de A. Vilaplana, la ampliación de la Fira de Barcelona de T. Ito, la construcción de la Ciudad de la Justicia de D. Chipperfield y la ubicación de una serie de edificaciones singulares como las Torres Porta Fira de T. Ito y b720 entre otros (A. Vilaplana, R. Moneo, J. Nouvel, RCR, O. Tusquets, etc.) del llamado Plan Fira2000, que no se verá totalmente resuelto hasta el arribo de la línea IX del metro en los próximos años.

5. Carles I – Av. Icària (Vila Olímpica - Waterfront)

La Ciudadela militar, transformada en Parque con motivo de la Exposición Universal del año 1888, dificultó por muchos años la normal expansión del Casco Antiguo hacia el sector de levante. La creación de la Estación de Francia, con el doble sistema de vías hacia el Maresme y el interior, aumentó este efecto de barrera solamente superable a la altura de las calles Pallars,

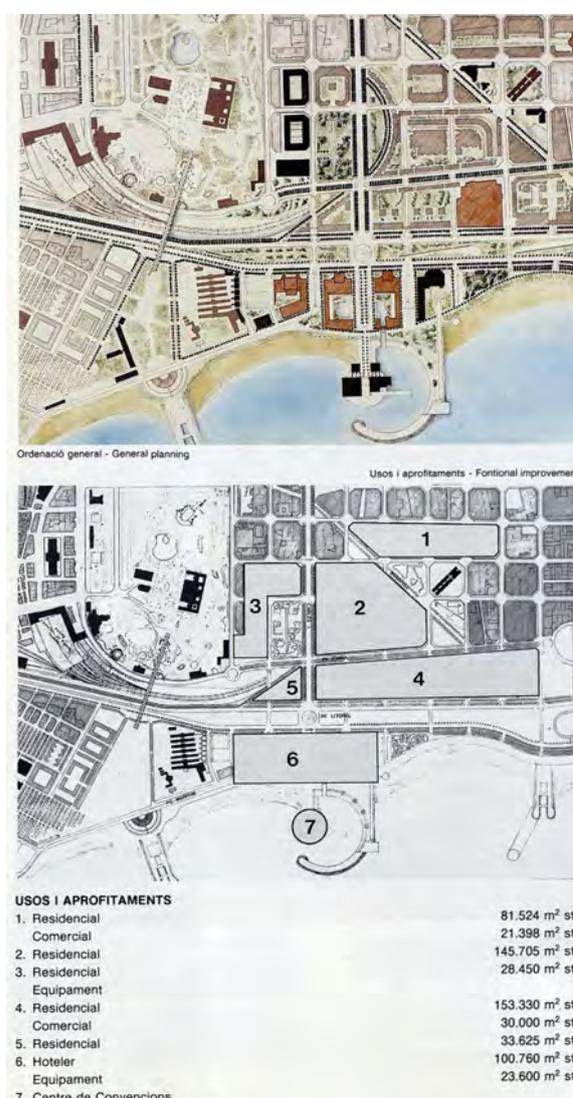


fig. 2.23 Vila Olímpica, Áreas de Nueva Centralidad.

Almogavares y la Gran Vía, para encontrar una salida franca hacia el Poblenou.

La progresiva implantación de industrias de gran impacto físico con una importante ocupación de suelo, caracterizó progresivamente el frente costero del sector de levante de Barcelona. Este hecho agravó sustancialmente la tradicional dificultad de comunicación entre el Pla de Palau y el sector del Bogatell siguiendo el frente de mar y explica la indefinición urbana del sector triangular delimitado por el Parque de la Ciudatela, El Bogatell y la línea de Costa.

El traslado de las industrias pesadas situadas en el sector de la Barceloneta, la progresiva construcción del Cinturón del Litoral y la reconversión de espacios portuarios en espacios urbanos de relación ciudadana, representaron una disminución del aislamiento del sector en relación a las áreas centrales de la ciudad. En este contexto se empezaron a dar las condiciones adecuadas para iniciar la reforma urbana del sector al objeto de construir la fachada marítima del sector de la costa más inmediato al centro de la ciudad, tomando como directriz el Passeig de Carles I que fue presentando a pesar de lo anterior una gran ambigüedad en cuanto a su significado urbano.

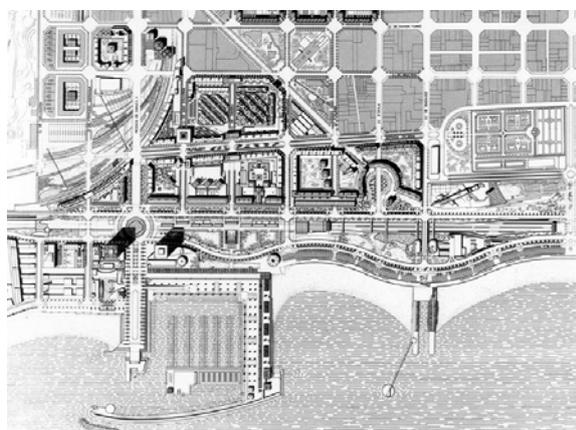


fig. 2.24 Planta Vila Olímpica, Áreas de Nueva Centralidad.

La remodelación del sector de Carles I - Av. Icaria se presentó como una operación de gran trascendencia en un corto plazo que remató varias actuaciones que estaban en curso y marcó las directrices de la construcción de la fachada marítima de la ciudad en el sector de levante. El proyecto del conjunto fue diseñado por MBM Arquitectes, mientras que otros 38 estudios de arquitectura participaron en la concepción de cada obra. Esta operación de notable complejidad urbanística tuvo como directrices la urbanización del frente costero y la apertura del Passeig de Carlos I hasta el mar. Lo que supuso la ejecución de importantes obras de defensa de la costa para proteger los rebosaderos de desagüe de las aguas pluviales y depuradas, y la creación de diques que garantizaran la estabilidad de las playas de nueva creación en terrenos ganados al mar.

La operación de construcción del nuevo Passeig Maritim supuso entonces la desaparición de la vía férrea de la Costa y la reforma parcial de las instalaciones ferroviarias de la Estación de Francia, incidiendo además en el entierro del Ramal ferroviario Estación de Francia-Plaza de las Glorias. La creación de un área urbana de nueva factura, a pesar de que se mantuvieron ciertos edificios y la trama viaria básica, supuso la aparición de unos espacios libres de nueva significación dentro del contexto de la ciudad. El desplazamiento de los usos industriales obsoletos dio lugar a nuevas áreas residenciales atraídas por la urbanización del frente marítimo. De estas áreas de nueva residencia pueden destacarse unos puntos de especialización hotelera, justificados por la singularidad de su emplazamiento y por las nuevas condiciones de

centralidad proporcionadas por la apertura de la Avda. del Litoral, como continuación del Moll de la fusta – M. Solà-Morales en 1981 – y la prolongación del Passeig de Carles I que vinculó el sector con la red de l'Eixample.

La posibilidad de construcción de equipamientos urbanos de carácter singular en la franja comprendida entre la Avda. del Litoral y el Passeig Maritim, incrementó sin duda el atractivo del sector Carles I - Avda. Icaria; para el cual el programa olímpico Barcelona 92 supuso un inestimable aliciente en el inicio de las operaciones de transformación de esta área urbana con posición estratégica tradicionalmente sometida a fuertes hipotecas de infraestructuras. La presencia del Parlament de Catalunya potenció esta área incidiendo en su caracterización direccional, que se hizo extensiva por la reconversión de los cuarteles de la calle Wellington, y de ciertos equipamientos municipales obsoletos. El área de nueva centralidad Carles I - Avda. Icaria se ha ido entendiendo como una cabeza de puente para la progresiva mejora y recalificación del Poblenou, el cual fue posteriormente impulsado con el proyecto 22@, lo que ha significado que la construcción y urbanización del frente marítimo de la ciudad tuviese una mayor repercusión en el ensanche y se extendiese paulatinamente hacia el río Besos.

6. Port Urbà.

La progresiva extensión del Puerto de Barcelona hacia poniente ha seguido una dinámica continua desde la segunda mitad del siglo XX. La urbanización del Polígono de la Zona Franca en el periodo 1955-65 supuso la confirmación de aquella tendencia



fig. 2.25 Port Urbà, Áreas de Nueva Centralidad.

que fue reforzada por la construcción del muelle de contenedores en el periodo 1970-75, situación antes intuida por el GATCPAC en el Plan Macià como paradigma de un centro funcional que nunca fue una realidad.⁴³

La aprobación del Plan de la Zona Costera Metropolitana confirmó y acentuó una dinámica expansiva en dirección al delta del Llobregat, con la previsión del desvío y construcción del nuevo cauce del río y las consiguientes ampliaciones del Puerto y del Polígono Industrial de la Zona Franca. Paralelamente a esta dinámica expansionista del puerto comercial, el municipio se

43. Busquets, Joan: Barcelona, La construcción urbanística de una ciudad compacta.2004, pp. 381-388.

comprometió en la recuperación del puerto urbano de Barcelona. El fondo del Puerto, físicamente vinculado a la ciudad tradicional, se liberó de los usos comerciales, iniciándose su aproximación a la misma de forma creciente.

La desaparición de la línea ferroviaria de servicio de los muelles, la transformación del Moll de Bosch i Alsina en un espacio urbano representativo, vinculado a la reurbanización del Passeig de Colom y el nuevo diseño que se dio al Cinturón del Litoral, aproximándolo más al concepto de avenida, fueron algunas metas que marcaron el camino de recuperación del Port Urbà. El proyecto del Moll de la Fusta contempló una actuación diferida consistente en la demolición del dique y remodelación del antiguo puerto pesquero y deportivo, revalorizando al borde portuario con la prolongación del Moll de la Fusta, incorporando el Paseo Nacional de la Barceloneta hasta llegar al Moll del Rellotge.

La apertura de una nueva boca a la altura de la actual estación marítima, acabó de explicar esta operación de caracterización portuaria que separó el tráfico comercial y de pasajeros, del que tiene una dimensión más reducida como ha sido el deportivo-turístico y pesquero, más compatibles con la proximidad de la ciudad y más fácilmente integrables en ella. En esta perspectiva la reconversión portuaria se terminó extendiendo a las áreas próximas, abarcando almacenes portuarios cuya justificación como tales quedó poco explicable al bascular la actividad portuaria comercial hacia otros lugares.

La calidad arquitectónica de algunos almacenes portuarios, su especial tipología

de edificios de plantas superpuestas, hicieron pensar también en la posibilidad de su reconversión dando cabida a actividades terciarias, de servicios y actividades artesanales. Las actividades direccionales tradicionalmente asentadas en el área portuaria se mantienen hoy sobre el eje de la Vía Laietana y el frente del Passeig de Colom, a pesar del desplazamiento físico de la actividad comercial hacia el sector del Morrot. El fomento de nuevos edificios de carácter terciario y equipamientos vinculados a la actividad marítima fue paulatinamente posible en esta área de dimensiones reducidas pero con un valor posicional inestimable.

7. Plaça de les Glòries.

La Plaza de les Glòries se ha caracterizado siempre por su posición estratégica como punto de cruce viario de primer orden. Esta característica se hace evidente con gran claridad en todos los trazados producidos a partir del mismo Plan Cerdà. A pesar de que su posición es periférica en relación a la retícula principal de l'Eixample, la Plaza de les Glòries adquiere una verdadera posición central, referida al ámbito geográfico que tienen los ríos Besos y Llobregat como límites extremos.

La incidencia de los trazados ferroviarios en superficie ocasionó un efecto barrera evidente y obstaculizó el normal desarrollo de un sector sobre el que inciden tres vías básicas de la ciudad: la Gran Vía, la Diagonal y la Meridiana. Estas dos últimas no tenían para entonces continuidad a partir de este punto. El retraso en la obtención de un Plan de Vías solvente y realista, que solo fue concluido al tiempo de este Plan de Áreas de Nueva Centralidad, y conjuntamente con los problemas ferroviarios ya



fig. 2.26 Plaça de les Glories, Áreas de Nueva Centralidad.

apuntados, explica el estado de indeterminación urbanística – que aún persiste en la actualidad – de un sector de una gran centralidad potencial que paradójicamente ha recibido un tipo de actividades lindantes frecuentemente con la marginalidad.

La gran dimensión y la irregularidad morfológica de su perímetro producida por la presencia de los trazados ferroviarios sobre la trama Cerdà, son las características más notables de un sector de alta centralidad no desarrollado hasta ese momento; siendo factores que suman una gran dificultad a la hora de reformular este sector – como es el caso de la primera intervención sin éxito, de A. Arriola, A. Juanmartí y B. Figueras en 1992, que configuró un tambor de parking –. La realidad urbana de Glories planteó el problema de su reordenación en unos términos complejos entre los que toma especial relieve la definición de una fachada urbana que estuviese en consonancia con la estructura del futuro parque urbano de posición central, el cual convivirá en el futuro con algunas piezas de arquitectura icónica ya establecidas en la actualidad como la Torre Agbar (J. Nouvel) y el Disney Hub Barcelona (MBM Arquitectes) próximo a inaugurarse; sin olvidarnos de las primeras implantaciones arquitectóni-

cas que empezaron a dar sentido al área como: El Teatre Nacional de Catalunya (R. Boffil), el Auditori (R. Moneo) y la estación de Autobuses (J. M. Fargas y E. Tous) entre otros.

Las condiciones de centralidad del sector Glories se manifiestan por la diversidad de la oferta de los sistemas de transporte urbano y metropolitano, sin descontar las relaciones de largo recorrido. A la existencia de las tradicionales líneas ferroviarias de ámbito regional e internacional ya visionadas en el proyecto Cerdà, se suman las de cercanías que dan acceso a las comarcas del Valles y al Maresme, puestas en servicio una vez se finalizó el traslado de la línea de la costa. La Estación de Vilanova recogió la terminal de autobuses interurbanos del sector Norte y mediante el refuerzo del Metro, se constituyó en un ámbito con un alto potencial intercambiador, aprovechando los trazados ferroviarios que en este punto ya eran subterráneos en la década de los 90's.

La sistematización de esta importante área urbana se plantea aún a largo plazo de una manera compleja, por la magnitud de los factores que entran en juego. A pesar de la realidad actual, ya no está lejano el momento en que pueda verse demostrada la hipótesis de Ildefonso Cerdà, el cual consiste en ver que la Plaza de les Glories asuma un papel real de centralidad con respecto a la Barcelona metropolitana.

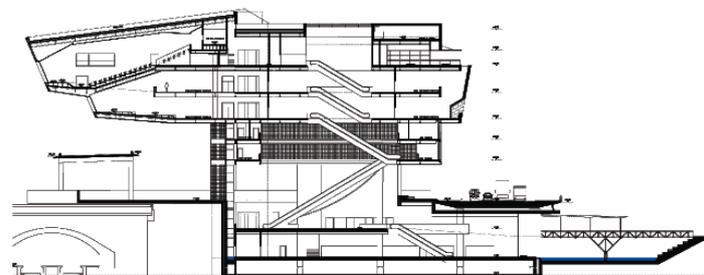


fig. 2.27 Secció Disney Hub BCN.

8. Vall d'Hebron.

Situado al pie de la Sierra de Collcerola, la Vall d'Hebrón era un contenedor natural de conjuntos urbanos tan diferentes como Horta, la Teixonera, el Carmel, Penitents y Sant Genis dels Agudells, realidades surgidas en tiempos distintos que respondían a modelos heterogéneos de difícil y marginal implantación territorial en su mayor parte.

Con el proyecto del Segundo Cinturón de Ronda, la implantación del conjunto residencial de Montbau del año 1960, la construcción de la residencia de la Seguridad Social y el grupo asistencial de los Hogares Mundet, la Vall d'Hebrón se convirtió en un espacio receptor de iniciativas de notable repercusión ciudadana, completada progresivamente con la revitalización y transformación de equipamientos construidos a principios de siglo en un lugar de gran calidad ambiental. La transformación en parque público de la finca privada del Laberint d'Horta, la ampliación progresiva de la Residencia Sanitaria del barrio de Montbau, la remodelación del Asil Duran, entre otras acciones, supusieron una vinculación con la ciudad progresivamente más activa de una manera no siempre proporcional a la facilidad de acceso desde el centro.



fig. 2.28 Vall D'Hebró, Áreas de Nueva Centralidad.

El planeamiento de iniciativa municipal, en el año 1982, se basó en una total recomposición espacial sobre la premisa del reequipamiento, la conexión y recomposición de relaciones con los núcleos preexistentes y la mejora de la accesibilidad con el resto de la ciudad. La vocación general de la Vall d'Hebrón se entendía más bien como un espacio libre contenedor de equipamientos, áreas deportivas y núcleos de esparcimiento, aprovechando la buena estructura geográfica y ecológica, incorporando las obras de infraestructura que estaban en ejecución. Con su finalización se superó el tradicional aislamiento del sector en relación al centro y otras partes de la periferia de Barcelona.

El proyecto fue encargado a E. Bru e IMPUSA, quienes plantearon una composición de elementos construidos centrados en el diseño de una topografía que define una serie de ámbitos interconectados. Fue asignada a cada plataforma una especialidad o función distinta. El plan general contempló diversas instalaciones deportivas: El Velódromo (E. Bonell y F. Rius en 1992), El tiro con Arco (E. Miralles y C. Pinós en 1992), El Palau de la Pilota (J. Garcés y E. Sòria en 1991) y el club de Tennis Teixonera (T. Sunyer en 1991), aprovechando notablemente la estructura de modelación topográfica con bloques de pisos que alcanzaron las 15 plantas de altura.

La entrada en servicio del túnel de la Rovira y el acabado del tramo oriental del Cinturón de Ronda hasta la Meridiana supuso una mejora definitiva en el sistema de comunicaciones que hoy funciona relativamente. Con la llegada del Metro a Montbau se redujo las distancias en una primera

etapa, adquiriendo esta operación un sentido pleno en el momento que la Línea III llegó a la Guineueta, Roquetes y la Trinitat, que cerró la red de Metro por la parte alta de Barcelona. Con la mejora de la accesibilidad, la Vall d'Hebrón se presentó como un área de nueva centralidad con un carácter muy específico y diferenciado del resto.

9. Sagrera.

Las instalaciones ferroviarias de La Sagrera que en la actualidad continúan en obras, constituyen una realidad de gran impacto, con notables consecuencias para la formación del tejido urbano del sector levante de Barcelona, concretamente en la consolidación de las relaciones entre el núcleo de Sant Martí de Provençals y el conjunto formado por La Sagrera y Sant Andreu.

El sector triangular delimitado por la Meridiana, la calle de Menorca, y Prim-Onze de Setembre con las instalaciones ferroviarias de La Sagrera en posición baricéntrica, presentaba una problemática muy compleja, cuya solución pasa sin duda por la definición de la función que en el futuro jugará este enclave dentro del sistema ferroviario de Barcelona al asumir la red de alta velocidad.

El sector de La Sagrera disponía ya en el momento de su planteamiento de una alta accesibilidad potencial, materializada únicamente por dos vías: la calle de La Sagrera y la Avda. Meridiana. La apertura y urbanización de la Ronda de Sant Martí comunicó la red central de l'Eixample con el II Cinturón de Ronda, la construcción del Puente de Felipe II-Bach de Roda, la reforma de la calle Garcilaso terminada en 2009 y la unión de la calle Prim con 11 de Setembre, supusieron la incorporación definitiva de este sector al sistema viario básico de Barcelona.

Dentro de este contexto periférico, el enclave ferroviario de La Sagrera ofrece una importante dotación de suelo con el



fig. 2.29 Sagrera, Áreas de Nueva Centralidad.



fig. 2.30 Macro-proyecto alta velocidad Sagrera.

A pesar de ello, el carácter marginal que tenía el sector ya venía quedando superado en parte con la construcción del Cinturón del Litoral a lo largo del frente de mar y del río Besós hasta el cerro de Montcada. La construcción casi paralela a su formulación del colector de la calle Prim comportó la ejecución de unas obras de defensa con la consiguiente consolidación de un segmento de costa de levante, próxima al río Besós. Este conjunto de operaciones redujeron, sin duda, la manifiesta marginación del sector, favoreciendo su accesibilidad y la apropiación por parte de la ciudad para el asentamiento de nuevas actividades pero dejando serias dudas en su funcionalidad e imagen urbana.

11. Diagonal – Nord.

Esta zona de la cual ya nos hemos referido anteriormente en su contexto de localización, al explicar el sector Diagonal – Sarrià; fue diseñada por O. Clos y M. Rubert mediante la figura de un Plan Director y Proyecto de Urbanización gestionado por el IMPUSA en 1992, al tratarse de una de las áreas olímpicas prioritarias. Su esquema estuvo basado en la sistematización de los espacios públicos y la reurbanización del ámbito, alrededor de una gran zona deportiva consolidada y además privada de la ciudad (campo del Futbol Club Barcelona, Tennis Turó, Club de Polo y el Campus Universitario entre otros). La apuesta principal consistió en incorporar de formas discreta los diferentes usos deportivos que se habían implantado previamente y de forma aislada por entidades privadas, con el sistema de espacios públicos abiertos de nueva creación, dando cumplimiento a los requerimientos de escenarios específicos para los J.J.O.O.



fig. 2.33 Diagonal – Nord (Plan Director), Áreas de Nueva Centralidad.

12. Montjuïc.

Como cada una de las zonas olímpicas, Montjuïc destacó por su carácter e interés arquitectónico, concentrado en un alto porcentaje sobre la zona del anillo olímpico; localizado a espaldas de los pabellones de la exposición de 1929, y en el cual se albergaron la mayor parte de los eventos deportivos. El plan de la zona fue asignado al equipo compuesto por F. Correa y A. Milà, vencedores de un concurso convocado especialmente para este lugar; en el que estructuraron las instalaciones deportivas a lo largo de una secuencia compacta de explanadas y edificios que seguían el curso de la pendiente a manera de balcones para la ciudad.

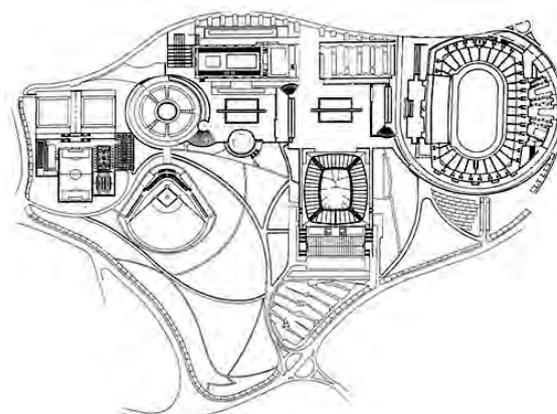


fig. 2.34 Montjuïc, Áreas de Nueva Centralidad.

La montaña, aunque está localizada muy cerca del centro de la ciudad, había sido un lugar relativamente aislado con una concentración de usos marginales, depósitos municipales, vertederos y asentamientos de emergencia que fueron propiciando por muchos años el fenómeno del barraquismo. Además, el castillo de Montjuïc del que siempre tuvo su control el Gobierno central, aún poseía el estigma que lo había convertido tristemente célebre en múltiples periodos relacionados con la represión.

Con algunas intervenciones puntuales previas, poco a poco y en fases progresivas, la ciudad volvía a apropiarse del lugar, confiriéndole una nueva y destacada importancia cívica. Entre las primeras intervenciones de recolonización sobre esta área, se recuerdan el Parc del Migdia y el Sot del Migdia de B. Galí (1989-1992). Las instalaciones olímpicas, en cambio, asignadas a diferentes proyectistas de las que varias obedecían a obras de transformación, ampliación y adecuación de instalaciones ya existentes se configuraron con un notable eclecticismo formal.

Las intervenciones principales que se llevaron a cabo fueron: la ampliación del estadio olímpico (V. Gregotti), el multifuncional Palau Sant Jordi (A. Izozaki), las piscinas Bernat Picornell (M. Gallego y F. Fernández), el instituto Nacional de Educación Física (R. Boffil) entre 1985 y 1992, finalizando la operación con la Torre de Comunicaciones (S. Calatrava). Al no poderle asignar a Montjuïc una estación propia de metro, se instaló un sistema de escaleras mecánicas al aire libre, que facilitarían y agilizarían el acercamiento a las instalaciones desde las terrazas inferiores de la exposición del 29 y desde el nudo vial de Plaza España.

2.4 EL PAPEL INSTRUMENTAL DEL "PROYECTO URBANO" EN EL MODELO BARCELONA

Como ya habíamos anotado anteriormente, el Proyecto Urbano como instrumento para intervenir en la ciudad, tiene sus orígenes, según Manuel de Solà-Morales⁴⁴ en la experiencia proyectual de las propuestas de arquitectura moderna anteriores a 1930, principalmente en los desarrollos de vivienda en los municipios socialistas holandeses o los de nuevos Usos Colectivos en Centro-Europa y en Escandinavia. Estos proyectos trataban de manipular la ciudad como campo para la nueva arquitectura, pero sin descontextualizarla, como instrumento de ordenación urbana. Constituyendo un urbanismo que disfrutaba con la condición distinta de cada sector urbano y, reconocía la gran ciudad como un artefacto complejo, rico y diverso que no había que negar sino entender.⁴⁵

Esta experiencia, señala Solà-Morales, se vio truncada a partir de la década de los 30 por la irrupción del pragmatismo de la ciudad funcional y el discurso reivindicativo del CIAM. Significó el cambio de escala entre el proyecto del barrio residencial hacia el proyecto de la extensión de la ciudad y su región urbana; lo que provocó una ruptura metodológica en la proyectación de la misma. Pero es igualmente cierto, que los mismos vanguardistas de entonces – refiriéndonos en el caso de Barcelona a las obras propuestas por el GATCPAC – le mantuvieron vigente como instrumento proyectual con la construcción de algunas piezas experimentales llevadas a cabo de forma puntual como la Casa Bloc de Sant Andreu; en las cuales fijaron las bases de una nueva filosofía del Proyecto Urbano,

44. Solà-Morales, Manuel: La Segunda historia del Proyecto Urbano. 2007, pp. 30-41.

45. De la Torre, María: La urbanización de grandes ejes Metropolitanos. 2006, pp. 67-73.

que más adelante pudo ser reformulada desde una escala intermedia entre plan y proyecto.

Paradójicamente, y a pesar de que se proponía de forma macro en el Plan Macià la especialización de los tejidos urbanos por zonas, veían también necesario como en el ejemplo de la Casa Bloc; apostar en el Proyecto por una mixtificación de usos en planta baja, creando mediante la mezcla de espacio público, equipamientos y comercios, un prototipo de Espacio Colectivo que años después pudo ser rescatado para concebir la esencia del Proyecto Urbano en algunas de las Áreas de Nueva Centralidad.

Es así como cincuenta años después comienzan a emerger estas mismas ideas de forma renovada, recuperando la práctica del proyecto de ciudad desde la escala intermedia, lo que permite ir restableciendo paulatinamente las brechas abiertas por la mala interpretación del urbanismo funcionalista en la época de la dictadura. Se reivindica el valor de los proyectos a esta escala como instrumento para restaurar el amplio vacío teórico entre la arquitectura del edificio y la ciudad. La vuelta al enfoque morfológico para la recuperación de la urbanidad, encuentra en el mismo Proyecto Urbano, el instrumento idóneo para entrelazar las distintas escalas del nuevo proyecto de ciudad: en una primera instancia implementado tímidamente con las intervenciones de acupuntura en el espacio público y pocos años después con la consabida reflexión teórica de Bohigas y compañía – y el LUB como tribuna de divulgación en la Revista UR – se ve consolidada la utilidad de este instrumento en las propuestas del Plan de Áreas de Nueva

Centralidad, el Plan de Vías y el Plan de Costas los cuales dieron forma al proyecto olímpico.

En este sentido, Joan Busquets reconoce en la experiencia de Barcelona diferentes lógicas del Proyecto Urbano en relación a las intervenciones y proyectos latentes y explicativos que construyen, modifican, y transforman la ciudad. Estas dos lógicas son, por un lado la rehabilitación y reforma, y por otro, los proyectos relacionados con el funcionamiento del sistema urbano que buscan la mejora en el sistema de movilidad y la creación de las Áreas de Nueva Centralidad.

Las estrategias de mejora y rehabilitación de barrios parten de la lógica interna de la construcción previa de tejidos y buscan la actualización de la estructura original para integrarse al conjunto metropolitano, grupo entre los cuales podemos incluir el ejemplo de la Casa Bloc como primer caso de estudio; teniendo en cuenta su año de ejecución (1932), y lo poco consolidado que tenía su entorno en aquella época. Los proyectos de mejora de la movilidad y de Áreas de Nueva Centralidad – relacionados con los grandes espacios obsoletos entre barrios – tienen la voluntad de añadir nuevos elementos a la ciudad que aseguren su rehabilitación y reforma, siendo esta la situación de L'illa Diagonal como segundo caso de estudio. Los objetivos específicos son muy distintos: desde la racionalización del viario existente, a la reutilización del suelo vacío interior para equipamientos, jardines o vivienda. Para este tipo de proyectos se debía plantear una estrategia conjunta para ir más allá de la lógica interna de cada distrito y además buscar la conexión interur-

bana. Joan Busquets explica esta estrategia como una búsqueda de la coherencia entre la lógica interna y la aproximación más global y comprensiva en el proyecto de la ciudad.⁴⁶

En cuanto a la forma de abordar la multiplicidad de formas, funciones y sectores que componen la ciudad de finales de siglo XX, así como la constante evolución y tensiones a la que estaba sometida por un cambio de ciclo post-industrial, también explica Busquets que fue importante reconocer el valor multicultural de Barcelona para haber integrado en el Proyecto Urbano la capacidad de simbiosis entre todas las diferentes formas de vivir en la misma ciudad, razón por la cual terminaron por consolidarse en las áreas libres proyectadas, importantes Espacios Colectivos que ya hacen parte del legado del modelo urbanístico. Dejando de manifiesto en las entrañas del Proyecto Urbano la discusión entre la innovación global y el valor intrínseco de lo local como tema crucial en el contexto de esta ciudad.

Esta reflexión también puede constatararse en la medida que el modelo se ha ido extrapolando a otros contextos urbanos con mucho menos éxito, observando que las ideas-fuerza en las ciudades van variando con una gran distancia según sean sus requerimientos y potencialidades, poniendo en evidencia que no existe una teoría hegemónica y precisa para abordar el contexto multidimensional de las mismas. El marco teórico se debe construir desde un proceso no lineal que conduzca a las propuestas de transformación y rehabilitación urbana más convenientes según sus realidades, siendo el Proyecto Urbano solo una de las diversas formas o visiones de



fig. 2.35 *The Hoog Catharine (Utrecht).*



fig. 2.36 *Le Part Dieu (Lyon).*

hacer ciudad en la contemporaneidad; y que en el caso de Barcelona pudo alcanzar un gran protagonismo y cierta relevancia gracias, probablemente, a la apropiación asumida por la ciudadanía y a la pronta asimilación del entorno inmediato, de sus más emblemáticos Espacios Colectivos de nueva creación.

Ejemplos Representativos

Sugerir una lista en el contexto internacional de proyectos representativos amparados bajo esta singular estrategia del Proyecto Urbano, sería una labor interminable y sin mucho sentido para esta investigación; pero es preciso en este caso interpretar la afirmación de Busquets acerca de los enclaves

46. Busquets, Joan: La remodelación de los tejidos urbanos. 2004, pp. 1-4.



fig. 2.37 *The Minato Mirai 21 (Yokohama).*

fig. 2.38 *Le Citroen Cevennes (Paris).*

seleccionados como Áreas de Nueva Centralidad en Barcelona; los cuales según él, guardaban ciertas similitudes referenciales con otros casos de implementación de centros direccionales a nivel mundial.

Haciendo entonces un breve repaso del extenso panorama, previo al desarrollo de las Áreas de Nueva Centralidad en Barcelona; observamos que situaciones como Renfe – Meridiana o Sagrera se asocian estrechamente a las operaciones de conversión del Hoog Catharine de Utrech (1973) en Holanda o del Part Dieu de Lyon (1967) en Francia, mientras que el sector Glòries y Vila Olímpica apuntan a los proyectos Minato Mirai 21 de Yokohama (1983) en Japón y al

Citröen Cevennes de París (1985) también en Francia. En ese sentido, los precedentes de las intervenciones en el frente marítimo de Barcelona se veían también plasmados en las operaciones de transformación de los puertos de Marsella y de Sídney. Estos sectores que estaban ligados a la necesidad de inducir un mecanismo de transformación morfológica, apuntaban de modo distinto que el resto de áreas, como son los casos de Diagonal – Sarria (L'illa Diagonal) y Calle Tarragona, los cuales terminaron marcando tendencia desde su resolución en Barcelona por ser procesos de reurbanización y finalización del tejido, pero sobre todo por ser propuestas innovadoras y de gran impacto en la ciudadanía y mucho más para la crítica internacional especializada.

Terminando con este capítulo, llegamos a la conclusión que las principales características del Proyecto Urbano como han sido: La transformación de Usos, La reforma Infraestructural, Las intervenciones de conectividad Vial, La intermodalidad entre los sistemas de Transporte, y El incremento en la dotación de servicios urbanos; fueron igualmente los principales factores de caracterización diferencial del Modelo Barcelona frente a otros modelos de transformación urbanística similares, especialmente al introducir en ellos: diferentes usos Terciarios, Direccionales y Residenciales por medio de las Áreas de Nueva Centralidad; que junto a la ya consolidada red de Espacio Público que seguía creciendo en el desarrollo del proceso, facilitaron la concreción de una gran cantidad de Espacios Colectivos que por sus incalculables valores urbanos, centran el interés conceptual de esta investigación.

En un corto periodo de tiempo emergieron una serie de proyectos – seleccionados de forma muy acotada para este trabajo – que nos sirven de ejemplos de análisis, en los que se hicieron solapar sus áreas de influencia hasta formar una red continua en toda la extensión de la ciudad al estar ligados estrechamente a estas nuevas áreas centrales, los cuales no obedeciendo a una progresión lineal o cronológica; pero si coincidiendo en su filosofía y en la forma de configurar una estructura publico-colectivo-privada coherente desde diferentes realidades urbanas modificadas, nos condujeron a la elección de los dos casos de estudios; marcándonos un interesante recorrido que va **DE LA CASA BLOC A L'ILLA DIAGONAL**; siendo estos los más significativos:

1. La Casa Bloc. *Espacio colectivo en un antiguo polígono de vivienda.*

El ejemplo experimental de la Casa Bloc, del que entraremos en detalle en el siguiente capítulo; obedece a un singular Espacio Colectivo adjunto al polígono de vivienda obrera construido a inicios de los años 30, obra del GATCPAC (J. Ll. Sert, J. Torres Clavé y J. B. Subirana) en el periférico barrio de Sant Andreu. Es tomado como caso inicial de estudio en esta investigación por ser considerado el primer esbozo de lo que resulto siendo categorizado como Proyecto Urbano a finales del siglo XX; el cual está referenciado como la principal herramienta de proyectación a escala intermedia entre todos los recursos utilizados para la construcción del exitoso modelo urbanístico barcelonés. Obedece a un espacio continuo de recorrido peatonal en planta baja que reúne además de los accesos a las viviendas y diferentes estancias para la recreación y el reposo, una serie de equipamientos

colectivos al servicio de sus inquilinos y del resto de habitantes del sector que le confieren una especial identidad. El proyecto consta de una segunda etapa, cristalizada en el año 1995 después de la demolición de la antigua fábrica Can Ricart, que confirió una franja de suelo para su ampliación bajo el proyecto de E. Batlle y J. Roig denominado jardines del GATCPAC.



fig. 2.39 Maqueta de La Casa Bloc.

2. Plaça de Joan Coromines. *Espacio Colectivo de nueva creación en el casco histórico.*

De los proyectos construidos en el barrio el Raval, especialmente los incluidos en el Plan de Lluís Clotet "Del Liceu al Seminari" iniciados en 1991 hasta su conclusión total en 2006; figuran en el, aparentemente, como piezas aisladas: el MACBA (R. Meier), el CCCB (H. Piñón y A. Vilaplana) y el bloque de la Facultad de Comunicación de la URL (D. Freixes, V. Miranda, V. Bau y E. González) entre otros; emergiendo en medio de estos un gran Espacio Colectivo a manera de patio denominado Plaza de Joan Coromines. Este espacio logra con idoneidad el objetivo de aglutinar, tanto la mezcla de usuarios de las diferentes actividades culturales que fueron implantadas para revitalizar una zona que venía arrastrando serios problemas de degradación; como

también sirviendo de valioso soporte a la nueva estructura social, altamente mutante, a consecuencia del cambio de estilo en su reconversión a barrio artístico. Por su estratégica localización conecta los diversos espacios públicos y privados circundantes como la Plaça dels Àngels – famosa por albergar el mayor colectivo de “Skaters” en la ciudad – y los espacios interiores del CCCB y la Facultad de Historia de la UB (C. Cirici y C. Bassó), conformando una estructura colectiva robusta de gran funcionalidad y aceptación para la totalidad barrio.



fig. 2.40 Plaça de Joan Coromines.

3. Centre Cívic Convent de Sant Agustí. Espacio Colectivo para recuperar un interior de manzana en Ciutat Vella.

La restauración y rehabilitación del antiguo Convento de Sant Agustí para sede de un equipamiento social – obra de A. de Moragas, SCP y BT arquitectes (2007) –, proporcionó a los barrios de Sant Pere, Santa Caterina y la Ribera del distrito de Ciutat Vella, un singular Espacio Colectivo; en el que su recuperado claustro gótico mezcla actividades privadas y públicas de gran repercusión en su entorno, con una amplia variedad temática y un alto poder de convocatoria. El centro con su inequívoco valor urbano se ha posicionado en los últimos



fig. 2.41 Convent de Sant Agustí.

años como eje motor de la vida asociativa local, el cual posee un marcado carácter sociocultural, diseñado desde el principio de la territorialidad. El proyecto llevado a cabo en dos fases contempló la restauración del claustro interior y la fachada de la calle Tarantana, con cambios de pavimento, limpieza y restauración de la piedra de la fachada en primera instancia; y la construcción de una nueva estación transformadora subterránea en la plaza, con cambio de pavimento y plantación de arbolado en la segunda. En esta última fase se hicieron importantes trabajos de arqueología, supervisados por el Servicio de Arqueología del Museo de la Ciudad. Se destaca la convivencia del estilo moderno y funcional de la intervención – en el que resalta una iluminación en neón sobre paredes blancas en el acceso de la calle Comerç – con la arquitectura gótica del antiguo convento.

4. Jardín de la Torre del Agua. Espacio Colectivo para recuperar un interior de manzana del Eixample.

Se trata de la primera recuperación total del espacio interior en una manzana del Eixample. La intervención es concebida desde el marco de una estrategia de recuperación

y revitalización del interior del tejido urbano en esta zona particularmente densa del centro de la ciudad. Se planteó un acceso por la calle Roger de Llúria controlado por una verja diseñada por R. Llimós. El nuevo jardín, obra de A. Arriola y C. Ribas (1987), reconoce en su diseño la singularidad de la Torre de les Aigües, estructura que suministraba el agua a este sector de la ciudad a principios del siglo XX. Es por esto que el agua es el elemento de juego en esta intervención, encontrándose la torre circundada por una piscina y proyectando una fuente sobre una de sus esquinas; mientras que en el otro extremo del patio una plantación de magnolias proporciona sombra. El pavimento de cerámica y trencadís de mármol granate, junto con las paredes laterales, contribuyen a reforzar el carácter único del lugar.



fig. 2.42 Jardí de la Torre de les Aigües.

5. Patio de escultura Fundación Joan Miró. *Espacio Colectivo Cultural de nueva creación.*

El edificio principal de la Fundación Joan Miró fue proyectado por Josep Lluís Sert e inaugurado en 1975, previo al hipotético inicio del Modelo Barcelona; construido bajo las mismas premisas de arquitectura

y urbanismo racionalista expuestas en la Casa Bloc por el GATCPAC. Un patio cuadrado constituye desde su proyectación el núcleo a partir del cual se ordenan los diferentes cuerpos arquitectónicos del conjunto. La ampliación de su estructura original fue llevada a cabo por J. Freixa (entre 1988 y 2001) según un criterio de continuidad espacial y formal respecto a lo existente, de modo que el edificio creciera osmóticamente hacia el jardín exterior – espacio diseñado por J. Ferrando y J. Freixa en 1989 – con el fin de incrementar los espacios de exposiciones, así como integrar estos a unas pequeñas superficies comerciales y una cafetería, caracterizada por la integración a una pérgola de estructura de madera lamelar que enriquece el lenguaje del mismo patio. Al agregar una nueva volumetría y nuevos usos para el servicio de su entorno inmediato, se creó un nuevo patio de dimensiones más generosas respecto al original proyectado por Sert; conformando un Espacio Colectivo con matices culturales, ambientado con algunas esculturas e integrado a la red de espacios públicos existentes en Montjuïc.



fig. 2.43 Pati de Escultures, Fundació Joan Miró.

6. Illa Fleming. *Espacio colectivo híbrido y compacto de nueva creación.*

El complejo forma parte de las obras de reurbanización de los espacios del antiguo estadio del RCD Espanyol, cuya demolición dejó disponible una gran superficie de terreno edificable en la zona alta de la ciudad. La edificación – obra de J. Bach y G. Mora (1999) – se concentra en dos torres de planta cuadrada con viviendas convencionales y en un bloque de la misma altura para equipamientos, situados a lo largo del perímetro de la parcela; dejando un espacio de zona verde híbrida en su parte central. Por debajo del nivel de calle, el programa se completa con una serie de áreas comerciales, almacenes, parking y un multi-cine; a los cuales se accede a través de una plaza cubierta por una pérgola suspendida entre el bloque y una de las torres, que enfatiza el carácter público del espacio y marca el ángulo más importante del conjunto. Esta misma pérgola ilumina la plaza en horas nocturnas, creando un juego de luces al cual se contrapone la luz que se filtra a través de los paneles de lamas en madera que recubren casi en su totalidad la piel de los tres edificios.

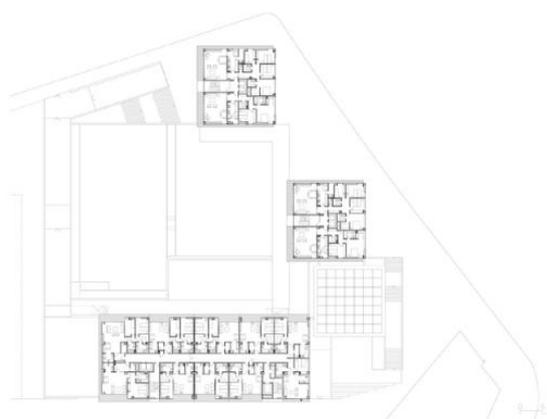
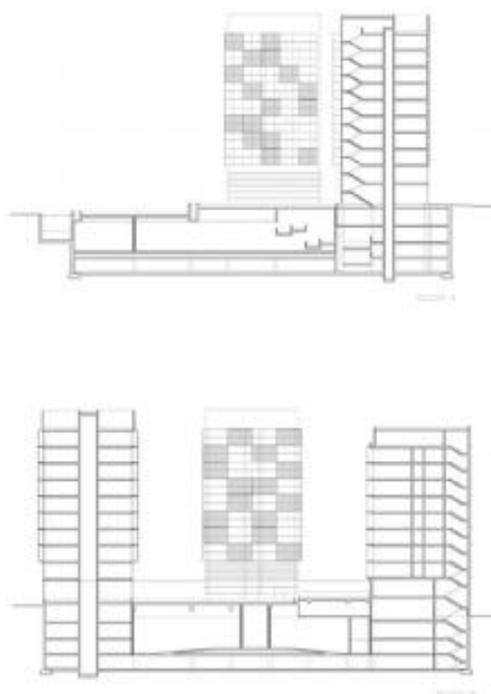


fig. 2.44 *Proyecto Illa Fleming, Planta y Alçades.*



7. Jardí del Museu Can Framis. *Espacio Colectivo en la reinención de la manzana Cerdà.*

La última intervención de este singular museo es realizada en el año 2007 por J. Badia (BAAS Arquitectes) en la que se configura un espacio urbano de tintes culturales. Como explica su mismo autor; consiste en consolidar la herida, cauterizando los testeros construyendo un nuevo edificio que conecte las dos naves antiguas, además de hacerle coincidir con el trazado de una tercera nave desaparecida. De esta manera los tres edificios configuran un patio que se convierte en el vestíbulo del museo, sirviendo además como espacio para actividades polivalentes. La obra nueva se realiza en hormigón a la vista, la cual se funde con los pavimentos y se mimetiza a la obra antigua, al recibir esta, una capa

de pintura gris protectora que solo deja intuir su textura; formando así un collage contemporáneo de diferentes estratos e intervenciones sufridas por el edificio a lo largo del tiempo. El jardín, extendido en todo el pavimento con el crecimiento intencionado de hiedra tapizante y ambientado con álamos blancos, ofrece una imagen particular a este Espacio Colectivo, que se ve remarcado por la cota insólita donde se emplazaba el museo, un metro y medio por debajo del nivel de la trama Cerdà, producto de su implantación anterior; elevándose en sus límites para esconder de esta manera el tráfico rodado.



fig. 2.45 Museu Can Framis.

8. Plaza Hotel Hilton Barcelona. *Espacio Colectivo para configurar una Plaza Corporativa.*

El edificio de once plantas del hotel Hilton Barcelona es construido en el año de 1990 por el equipo de A. Vilaplana y H. Piñón, producto de la primera expansión hotelera en la ciudad; impulsada por la tendencia

de terciarización de la época preolímpica sobre la zona alta de la Diagonal, sector que acogería una parte importante de los escenarios deportivos para los juegos. El Proyecto brinda a la ciudad un Espacio Colectivo de uso público ajardinado, gracias a la buena interpretación de la norma urbanística en la que se concentra el total de edificabilidad permitida, sobre un edificio en altura que ocupa el mínimo de suelo posible para liberar espacio al servicio ciudadano. La plaza está enmarcada con una pérgola de celosía metálica de gran altura que resta monumentalidad al volumen del edificio y a su vez crea un ambiente de territorialidad en medio del intenso tráfico que genera la Avda. Diagonal; aspectos que han sido determinantes en su consolidación como Espacio Colectivo de referencia. Una última renovación a cargo del arquitecto Matteo Thun, iniciada en el año 2002, integra de forma directa la plaza al vestíbulo del hotel, generando unas terrazas al aire libre en su perímetro; espacio que también es coronado con una escultura de techo obra de Jacobbo Foggini.



fig. 2.46 Plazoleta Hotel Hilton Barcelona.

9. Heron City. Espacio Colectivo Comercial y Lúdico de nueva creación.

El complejo Heron City que nace de las Áreas de Nueva Centralidad – obra de J. Capella (1999 - 2001) –, pertenece a una categoría de centros lúdicos de reciente creación, la mayor parte de los cuales se han localizado en el exterior de las grandes ciudades, mostrando casi siempre un aspecto clónico y “banal”. La singularidad de esta intervención reside, en cambio, en su consolidación urbana y en su localización en plena ciudad, circunstancias que evidentemente condicionaron su diseño. Se buscó una relación con el barrio a través de la cual el edificio pudiera ser interpretado como un elemento ulterior de la malla circundante, respetando los condicionantes y tratando de contribuir a su configuración

y dignificación. Por este motivo, el centro se concibió como complemento natural del conjunto de servicios proyectados en todo el ámbito, entre los cuales se encuentran el Parc de Can Dragó, diversos equipamientos deportivos y amplias zonas verdes. En la parte norte del complejo se ubican los grandes volúmenes del multi-cine, el hotel Ibis y una acotada zona de terrazas que ofrece una heterogénea variedad de actividades lúdicas; en cambio al sur se halla un edificio alargado, sinuoso y acristalado con bar y discoteca. Las diferentes partes se encuentran unidas entre sí por una “rambla” que ordena y conecta con los espacios públicos y a la cual se ancla el ágora, un gran Espacio Colectivo, como cruce de los principales recorridos.

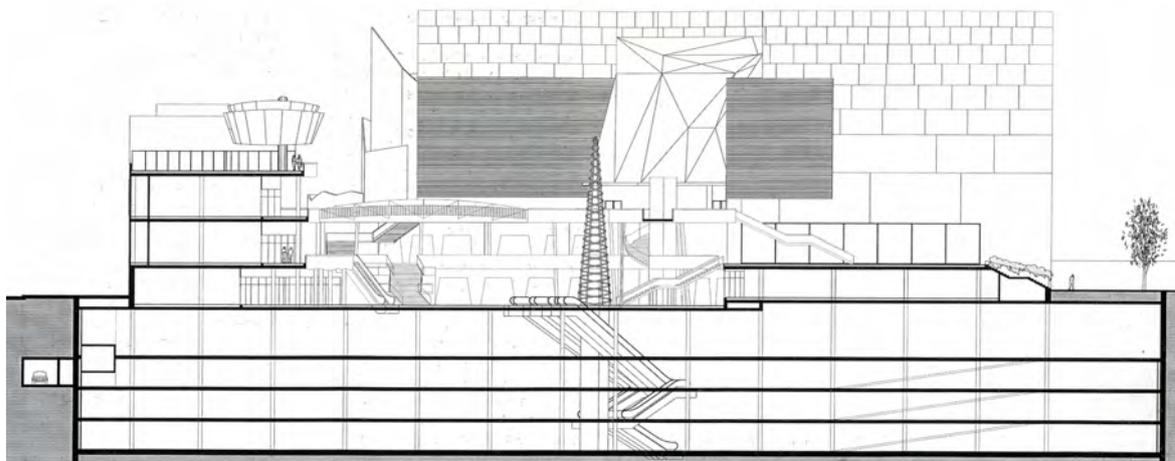


fig. 2.47 Planta y vista del Espacio Colectivo Centro Heron City

fig. 2.48 Maqueta Centro Heron City.

fig. 2.49 Sección Centro Heron City.

10. L'Illa Diagonal. *Espacio Colectivo Comercial y Terciario de nueva creación.*

Cerrando este listado tenemos el gran espacio comercial y terciario de L'Illa Diagonal – obra de R. Moneo y M. Solà-Morales (1993) –, ejemplo que se convierte por sus grandes cualidades urbanas colectivas, en el caso principal de estudio de esta investigación; pieza de la que haremos un estudio detallado en el siguiente capítulo, y que obedece igualmente, como el ejemplo anterior a un Área de Nueva Centralidad dentro del contexto del Modelo Barcelona de espacio Público y Diseño Urbano. Dentro de sus aportes más significativo podemos mencionar la forma que integra dos modelos diferentes de ocupación del suelo, como relaciona el conjunto edificado con los diferentes modos de movilidad urbana, la organización de las calles peatonales que atraviesan el conjunto, la pertinencia de la vía que penetra la manzana a nivel del subsuelo uniendo dos realidades urbanas antes segregadas por la Avda. Diagonal, y la forma como remarca el acceso a la ciudad por este mismo eje vial; consiguiendo crear un núcleo de gran intensidad urbana, a través de reunir diferentes actividades terciarias y cuidados espacios libres.

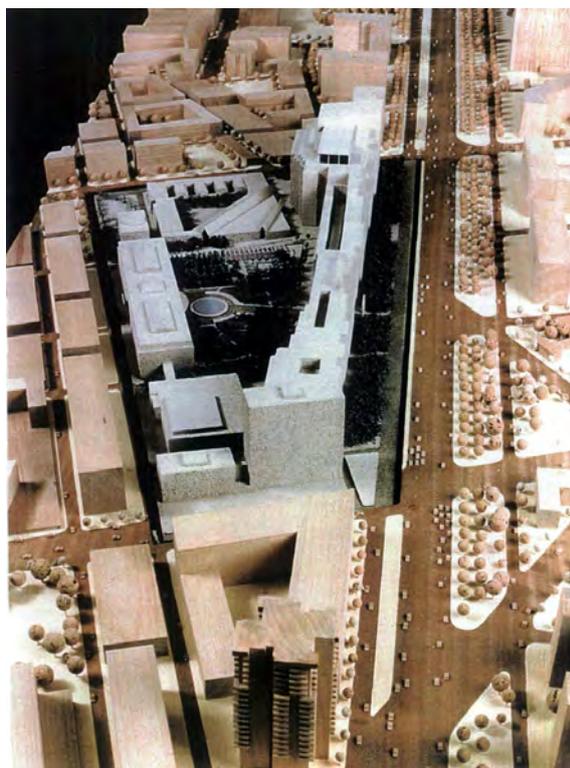


fig. 2.50 Maqueta de L'Illa Diagonal, Concurso Internacional de ideas.



fig. 2.51 Vista de L'Illa Diagonal (1993).

