

A MODO DE INTRODUCCION: ALGUNAS CUESTIONES EN TORNO A LA TRANSFORMACION DE BARCELONA 1992

Ramón López de Lucio *

Se efectúa un repaso al significado de las transformaciones urbanas sufridas por Barcelona con motivo de los JJ. OO., que rebasan con mucho los equipamientos y servicios directamente ligados con aquéllas. Basándose en la literatura más reciente y en algunas de las aportaciones que distintos especialistas efectúan en este número de CIUDAD Y TERRITORIO (Busquets, Ribas Piera, Herce,...) se evalúa el papel del planeamiento urbanístico y los efectos en la reestructuración del espacio central de la metrópolis y en su periferia inmediata.

*AN INTRODUCTION PERHAPS, ONE OR TWO QUESTIONS AS TO THE TRANSFORMATIONS
UNDERGONE BY BARCELONA FOR 1992*

The paper begins by reviewing the meaning of the changes undergone by Barcelona for the '92 Olympic Games and holds that these went far and beyond such as this event could be said to have called for in itself. Making use of that which most recently has been published under this heading along with some of the contributions to this number of this magazine (Busquets, Ribas, Piera, Herce,...,) the part played by city planning in this process as a whole is closely considered as are the effects of what happened upon the restructuring of the metropolitan heart and its adjoining districts.

5

1. *La transformación de BARCELONA en el marco del nuevo contexto internacional de grandes sistemas urbanos: los JUEGOS OLIMPICOS como pretexto y catalizador de iniciativas*

Es innegable la transformación de Barcelona hacia una importante región urbana dentro del arco de las grandes ciudades mediterráneas, de la que formaría un eslabón junto con GENOVA, NIZA, MARSELLA y VALENCIA. La clásica ciudad industrial se convierte cada vez más —sin perder sus funciones tradicionales— en un importante centro de servicios impulsado por el dinamismo de la nueva Administración Autonómica, por su creciente importancia como ciudad de Ferias, Exposiciones y Congresos, sede de empresas internacionales, centro financiero, cultural, universitario y turístico. BARCELONA se consolida como *metrópoli principal del Mediterráneo occidental* y entra dentro de la dinámica de competencias y complementariedades con el resto de las áreas urbanas de dicho entorno europeo; en cierto sentido, el «Estado de las Autonomías» y la recuperada iniciativa nacional de Catalunya son importantes palancas para potenciar una antigua vocación internacional y transpirenaica, típica de la ciudad abierta hacia Levante, distinta y distante al teórico «centro» de la Península que es MADRID.

En este contexto, los Juegos de 1992 no hacen más que servir de *acicate* —la importancia de una «fecha fija»— en la acelerada transformación iniciada a partir de 1979, en que se elige

el primer consistorio democrático. La impresionante publicación del Ayuntamiento de Barcelona —con ORIOL BOHIGAS como Director de los Servicios de Urbanismo— que lleva por título «Plans i Projectes per a Barcelona 1981/82»¹, muestra ahora, con diez años de perspectiva, que no se perdió ni un solo minuto.

Lluís MILLET I SERRA, arquitecto coordinador de la Oficina Olímpica, titulaba un artículo en 1987 de esta significativa manera: «BARCELONA 1992. Los Juegos Olímpicos como ambición y pretexto»², afirmando que los Juegos eran, de hecho, un pretexto para «terminar la ciudad», para «completar su red viaria básica, mejorar su comunicación con el exterior —puerto y aeropuerto—, reestructurar los enlaces ferroviarios, acabar la red de saneamiento y depuración integral de las aguas, estabilizar el frente marítimo, impulsar importantes procesos de recalificación urbana en los tejidos residenciales e industriales más envejecidos y establecer unos equipamientos para la cultura y el ocio acordes con la ambición y vocación de Barcelona como capital mediterránea».

RIBAS PIERA predice, en su colaboración en este número de *Ciudad y Territorio*, un «inminente cambio de modelo urbano» como resultado de la Barcelona 92; este cambio no es otro que la recuperación por la ciudad de su fachada marítima y de la directriz noreste de crecimiento: justo el que señala ese fragmento inacabado de la Diagonal proyectada por CERDA en 1859.

HERCE (también en este número) cuantifica la inversión sólo en infraestructura viaria en 219.000 millones durante el quinquenio 1987-1992, lo que «superá la inversión global viaria en el ámbito metropolitano de todo el periodo anterior desde la guerra civil»³.

Así, de hecho, se han ejecutado las propuestas de estructuración territorial que se remontan a los Planes de 1953, 1963 y 1976, incluso al Plan de Enlaces de 1971, aunque, por supuesto, modificados y puestos al día. El impacto económico total (directo e inducido) se podría elevar a 2,85 billones, según la estimación que apunta Pau VERRIE⁴.

2. Características, limitaciones e incertidumbres de las transformaciones efectuadas en el marco del Área Metropolitana

Como es sabido, las áreas olímpicas se concretan en un sistema de cuatro localizaciones principales (dejando aparte otras subsedes olímpicas secundarias como CASTELLDEFELS, LA SEU D'URGELL o BADALONA) dentro de la ciudad: MONTJUÏC, DIAGONAL, VILLA OLÍMPICA y VALL D'HEBRON; la primera y la tercera se sitúan en relación con el Cinturón Litoral y las otras dos con el de Montaña; además la tercera y la cuarta se relacionan directamente por el eje formado por ROVIRA-CARLOS I. En términos generales su accesibilidad es buena desde cualquier punto de la ciudad o su entorno inmediato. Pese a todo esto, se han formulado distintos interrogantes sobre el sistema proyectado. Así, MILLET reconoce las «limitaciones territoriales de los proyectos olímpicos», afirmando que «debe formularse abiertamente un interrogante sobre la articulación de las propuestas urbanísticas trazadas sobre Barcelona en relación con la ciudad metropolitana, que sigue pautas de desarrollo muy sectoriales, de las que está totalmente ausente una visión global de la ciudad».

J. M. MONTANER es aún más radical en sus críticas⁵. Reconociendo el «salto cualitativo» que ha dado la ciudad, acusa un fortalecimiento del «centralismo de Barcelona»; las áreas olímpicas, dice, «se han situado en cada uno de los cuatro vértices de la ciudad, en sus cuatro

¹ Ajuntament de Barcelona, *Plans i Projectes per a Barcelona 1981-1982*. Barcelona, 1983, 297 págs.

² LLUÍS MILLET I SERRA, «Barcelona 1992. Los Juegos Olímpicos como ambición y pretexto», *Urbanismo/COAM*, núm. 2, 1987, págs. 6 a 16.

³ MANUEL HERCE, «Las infraestructuras de transporte y la transformación metropolitana»; en este número de *Ciudad y Territorio*.

⁴ PAU VERRIE, «Apuntes sobre el impacto económico de los Juegos Olímpicos de Barcelona»; en este número de *Ciudad y Territorio*.

⁵ J. MARIA MONTANER, «El modelo Barcelona», *Geometría*, núm. 10, 1990, págs. 2 a 19.

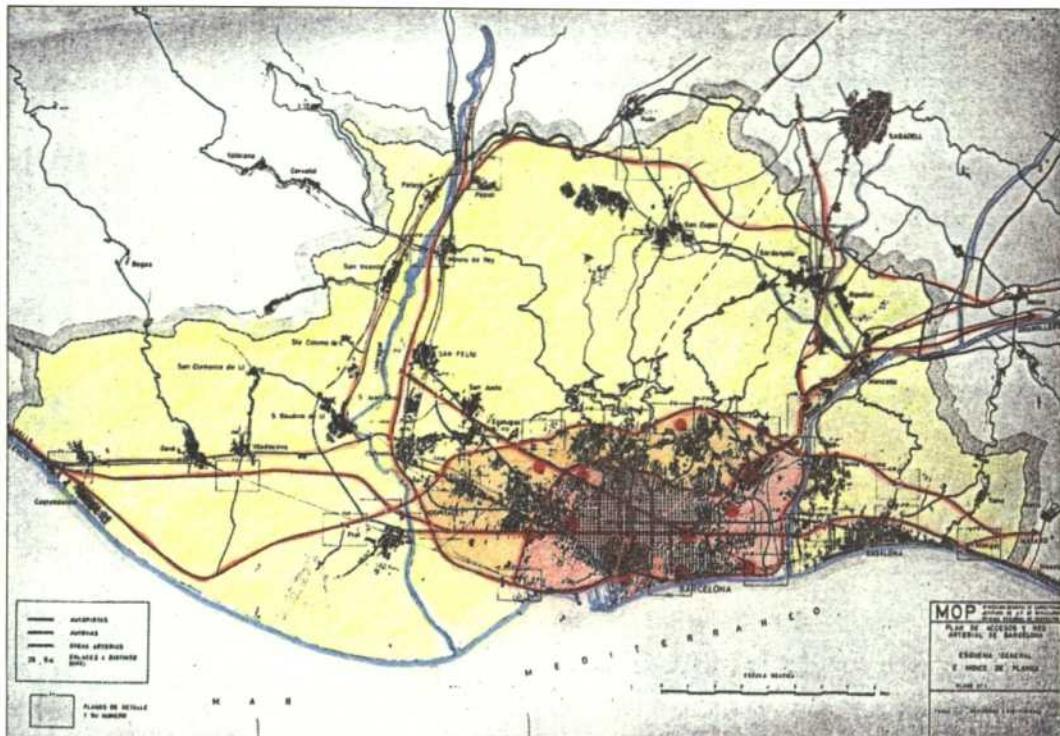


Figura 1. *Las Areas de nueva centralidad en el contexto metropolitano.*

esquinas», así se refuerza y equipa la ciudad, pero también se *desentiende de la escala metropolitana*, se ensimisma en su centro.

De hecho, la operación olímpica está ligada estrechamente, no sólo a la estructuración arterial viaria del Área Metropolitana, sino también a una importante política municipal de *reestructuración y descentralización relativa de la actividad terciaria al interior de la ciudad*. Así, al centro terciario clásico concentrado en el Ensanche y, particularmente, en los tramos centrales de sus grandes ejes urbanos (Gran Vía, Paseo de Gracia, Diagonal), se le pretende añadir doce «*Areas de Nueva Centralidad*», de éstas cuatro tres coinciden con emplazamientos olímpicos: Anillo Olímpico, Villa Olímpica, Diagonal y Vall d'Hebrón; otros tres se sitúan en los bordes del centro actual (Puerto, Plaza de las Glorias, Calle Tarragona); y el resto se localizan en los bordes exteriores del Ensanche, sobre ejes viarios privilegiados y/o aprovechando actuaciones de remodelación significativas (Diagonal NE, Sagrera, Renfe-Meridiana, Diagonal-Sarriá y Plaza Cerdà).

Este conjunto de nuevos espacios terciarios (oficinas, hostelería, comercio) supondrá una *importante presión sobre el centro metropolitano*: todos ellos salvo uno (Vall d'Hebrón) se sitúan al interior o sobre el primer cinturón de Ronda, claramente dentro del casco urbano consolidado y ya con fuertes densidades residenciales y cargas de tráfico que se verán agravadas con esta terciarización incremental —aparte de la espontánea que se desarrolla con fuerza sobre amplios sectores del Ensanche. MONTANER achaca al nuevo modelo «neoliberal» de gestión urbana su incapacidad —o renuncia— para modificar la estructura de la ciudad; más bien, trata de adaptarse a ella, de seguir y «racionalizar» las tendencias presentes. De ahí la «*declarada densificación de la ciudad*» que sigue al modelo urbano de referencia: Barcelona se convierte en el gran «*escenario del consumo*»; «aumenta cada día el número de personas que van a trabajar, a consumir o a visitar Barcelona. (...) cada día entran y salen de la ciudad 780.000 vehículos»⁶.

⁶ Ajuntament de Barcelona, *Areas de Nova Centralitat*, Barcelona, 1987, 71 págs. (trabajo elaborado por los Servicios de Planeamiento del Ayuntamiento, dirigidos por el arquitecto Joan Busquets i Grau).

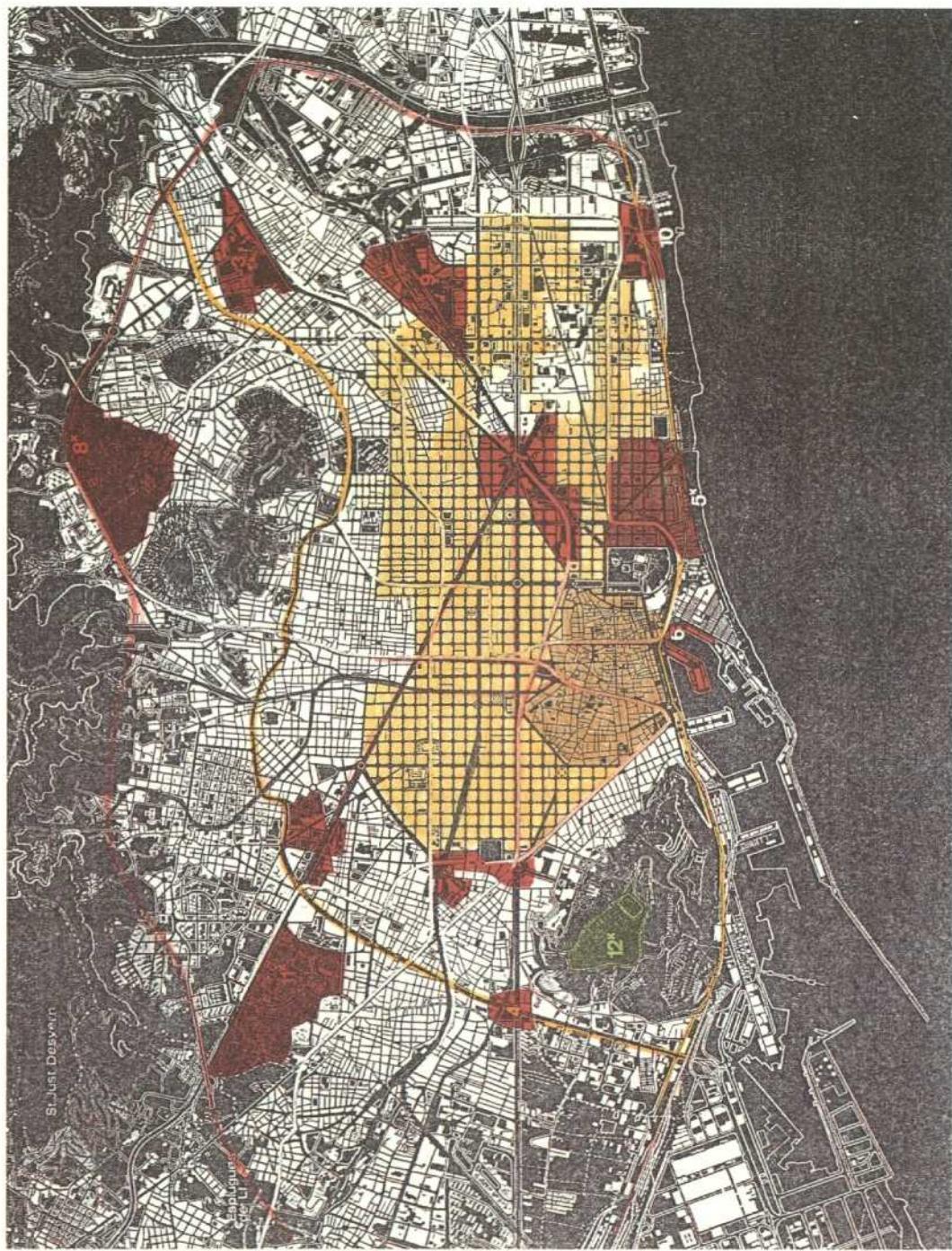


Figura 2. Actuaciones olímpicas y Areas de nueva centralidad en relación con el ensanche Cerdà y los cinturones de Ronda.

Los nuevos centros propuestos no están fuera de la ciudad sino, en el mejor de los casos, en la *periferia de su centro*, ocupando los escasos «huecos» existentes ocupados hasta ahora por grandes instituciones, instalaciones ferroviarias o industriales obsoletas, etc.

La colaboración de HERCE en este número termina, precisamente, planteándose las incógnitas que se ciernen sobre el modelo territorial metropolitano y la escasa relevancia que se otorga a este tipo de debate, pese a estar en proceso de redacción un Plan Territorial de la Región Metropolitana extensa; concluye HERCE que «el olvidado debate sobre el modelo territorial de la metrópolis real, pospuesto ante la cultura del proyecto que tan útil ha sido a los efectos olímpicos, se hace hoy absolutamente perentorio, aun cuando no parezca que sean éstos los vientos culturales que soplen»³. ¿Será capaz la economía metropolitana, se pregunta, para lanzar la «triple y simultánea descentralización, las subáreas de Barcelona, los centros direccionales de la primera corona y la potenciación de los centros urbanos de la segunda»?; ¿dónde debe concentrar sus esfuerzos la iniciativa pública: en los lugares más centrales donde se sigue más de cerca el modelo tendencial del mercado, o en otras localizaciones más alejadas y voluntaristas?

3. *Las transformaciones de la Ciudad Olímpica en el marco del planeamiento urbanístico: la continuidad en la creación de la forma urbana*

Ya en un terreno más acotado interesa subrayar cómo los cambios efectuados *no son una simple acumulación de proyectos aislados*, sino las últimas consecuencias de la adopción de un modelo global que no es otro que el propuesto por el *Plan General Metropolitano de 1976*, dirigido por J. A. SOLANS. Así lo afirma explícitamente MILLET, refiriéndose a las grandes propuestas de viario y equipamiento, que básicamente son acordes con los planteamientos de aquél; también BUSQUETS cuando califica al P. G. M. como «cuadro global de referencia para el desarrollo de Barcelona hasta la actualidad»⁷.

Precisamente BUSQUETS reivindicaba recientemente⁸ una concepción del «proyecto urbano» que superara la «estéril disociación entre los esquemas del planeamiento urbano y el proyecto de arquitectura»: el proyecto urbano, en su significado más auténtico, debe insertarse dentro de una *estrategia urbana explícita* y ser su desarrollo y concreción formal; lo vuelve a hacer en su colaboración en este monográfico.

Esto nos refiere al tema de la *continuidad en la creación de la forma urbana*, desde el nivel «estratégico» de las propuestas del planeamiento general a las sucesivas formalidades del planeamiento de desarrollo y de los instrumentos de proyección arquitectónica. La formalización de la Villa Olímpica es un buen ejemplo de este proceso: los antecedentes se sitúan en las propuestas del período 1967/1971 (Plan de la Ribera; contraproyecto de SOLA MORALES, etc.); la primera definición estratégica del PGM de 1976 se concreta en el Plan Especial de la Zona costera del AMB (Ll. Cantallops, 1986) y, finalmente, en las sucesivas versiones del Plan Especial desarrollado por MARTORELL/BOHIGAS/MACKAY/PUIG DOMENECH entre 1985 y 1989.

De igual manera la rapidísima ejecución de la infraestructura arterial en el quinquenio 1987/1992 sólo es explicable porque lo que se ha hecho es llevar a la práctica un programa viario estudiado a partir del Plan de Enlaces (1917), a través del Plan Comarcal de 1953, la Red Arterial de 1963, el Plan General Metropolitano de 1976, el Plan de Vías Básicas del Ayuntamiento de Barcelona de 1983 y el Programa de Conectividad Viaria del propio Ayuntamiento de 1985-87⁹.

⁷ JOAN BUSQUETS, «Evolución del planeamiento urbanístico en los años 80 en Barcelona. Del Plan General Metropolitano a la recuperación de la forma urbana en la ciudad»; en este número de *Ciudad y Territorio*.

⁸ JOAN BUSQUETS, «Urban transformation as urban project. La Villa Olímpica de Barcelona»; *Lotus International*, núm. 67, 1990, págs. 6 a 17.

⁹ Véase *Les vies de Barcelona* del Ayuntamiento de Barcelona y la Corporación Metropolitana; Materiales del Seminario de Mayo, 1984, 58 págs.



Figura 3. Anillo Olímpico.

Se ha concluido un sistema arterial de gran capacidad formado esencialmente por un Cinturón Litoral, un primer cinturón urbano y un segundo cinturón (Ronda de Montaña) con sus correspondientes enlaces con las principales vías radiales y autopistas regionales. Quizá sea éste el lugar para señalar que *no ha habido un esfuerzo correlativo de semejante magnitud en el campo del transporte público* de escala metropolitana; la importante actuación de desmontar el trazado ferroviario costero y enterrarlo parcialmente modificando su itinerario, no se puede contabilizar como inversión en los sistemas de transporte público metropolitano: era más bien un imperativo estructural para llevar a cabo toda la operación de recuperación del frente marítimo urbano y la propia Villa Olímpica. Según los datos aportados por HERCE la inversión total en el quinquenio 1987-1992 (incluyendo Metro, ferrocarriles de la Generalidad y enlaces ferroviarios) no ha alcanzado el 10 por 100 en relación con la inversión total en infraestructura viaria arterial; por esa razón no duda en calificar como gran «*reto pendiente*» dicho capítulo, aunque sus prospecciones actuales no le permitan ser optimista a corto plazo.

4. *La creación de un nuevo paisaje urbano y la recuperación del frente marítimo; la Villa Olímpica como cuña en la transformación de POBLE NOU y el noreste urbano*

De cara a la población de la ciudad el efecto más espectacular de la transformación sufrida es —junto con las nuevas facilidades de vialidad— la *creación de un nuevo paisaje urbano*. Novedad que tiene tres vertientes principales:

— El *nuevo paisaje móvil* que abren los cinturones de Ronda: «permiten descubrir una ciudad nueva. Una ciudad en la que mar y montaña discurren junto a la ventanilla del coche, en planos cambiantes de perspectivas y paralejos. Una ciudad de edificios y vacíos, de barrios diversos cosidos por la ilusión cinética de la velocidad» (HERCE).

— La definitiva consolidación de Barcelona como *ciudad costera* con un impresionante frente marítimo inmediatamente accesible desde el continuo urbano denso. Las sucesivas operaciones de remodelación y transformación del MOLL DE LA FUSTA, Moll de la Fusta, Paseo de Colón, Paseo Nacional, prolongación del Paseo Marítimo y ahora todo el frente de avenidas, jardines, parques y playas abierto al borde de la Villa Olímpica que se prolongan hacia el norte hasta alcanzar, en un futuro próximo, el Besós.

— La articulación de un *sistema continuo de espacios verdes y abiertos* uniendo los grandes parques clásicos de la ciudad (MONTJUÏC y CIUDADELA) con nuevos jardines y parques (jar-

dines de MIGDIA en la falda del MONTJUÏC, parque litoral) a través de un extenso sistema de bulevares, avenidas y paseos.

La creación de la *Villa Olímpica* en medio de la antigua zona industrial de POBLE NOU es sin duda la actuación singular más destacada y espectacular. Supone una *operación de remodelación integral* de un amplio espacio urbano consolidado, la más importante efectuada nunca en la ciudad. Se recupera la trama CERDA, desplazando los usos industriales que la marginalidad histórica de la zona —tan bien esbozada en la colaboración de RIBAS PIERA— había permitido implantar.

En todo caso, el efecto más importante del nuevo barrio residencial marítimo será el que produzca sobre su entorno en un futuro inmediato, es decir, su capacidad como ariete para una *requalificación global* —funcional, económica y social— de POBLE NOU. Y aquí es donde se presentan las dudas; la recuperación como espacio residencial de un enclave tan privilegiado como Poble Nou (entre la costa y el centro de la ciudad) no parece discutible; sí lo es para quienes se va a efectuar tal transformación, qué grupos sociales serán los beneficiados de la aparición de esa nueva Barcelona marítima. La experiencia reciente, las viviendas construidas en la Villa Olímpica, avala el que serán para las clases medias-altas que hasta ahora se orientaban hacia la montaña, al oeste y suroeste del Ensanche. BUSQUETS⁸ ya criticaba en 1990 el fracaso del intento inicial de la operación (en 1986) de ofrecer una gama de precios diversificada. Más duras son las críticas de J. M. MONTANER cuando califica de «ideológicas» las iniciales proclamas de BOHIGAS en torno a la «regeneración» del POBLE NOU y cuando se lamenta por la destrucción del patrimonio construido en una «escala sin precedentes», lo que supone una drástica *amputación de la memoria urbana*; la Villa Olímpica se levanta como un área sin referencias en el medio de un desierto», afirma¹⁰.

En cuanto a la *propuesta tipomorfológica* de la Villa Olímpica, se hace preciso un análisis detallado que, desgraciadamente, no ha podido tener acogida en este número de *Ciudad y Territorio*.

Inicialmente supone una recreación de las líneas básicas de la retícula de CERDA (que ya mantenían las antiguas instalaciones industriales). Una observación más atenta descubre, no obstante, una proliferación de muy distintas soluciones volumétricas y compositivas dentro de cada manzana y en las relaciones que guardan entre sí. Parece como si el equipo de diseñadores hubiera querido incluir en el breve espacio de apenas una docena de manzanas todo el repertorio de posibles combinatorias espaciales, formas de apertura del corazón de las manzanas (siempre reservadas al disfrute privado en la trama clásica de la ciudad), diversidad de orientaciones, alturas y formas de cada edificio singular. MONTANER califica la solución como «*morfología híbrida y poco atractiva*», compuesta por «grandes manzanas que ni responden a la tradición de la trama CERDA ni significan una nueva solución alternativa (...)»³. Ni respetan la claridad de la retícula de CERDA ni las «contribuciones morfológicas desarrolladas por las propuestas del planeamiento urbano del Movimiento Moderno. Son un intento de crear una sobreposición coordinada de un número de propuestas urbanas incompatibles entre sí: la manzana cerrada y el bloque aislado (...»¹⁰.

RIBAS PIERA no se adentra en valoraciones morfológicas ni en consideraciones socioeconómicas; simplemente juzga acertada la recuperación para la ciudad de la zona, que refuerza el carácter urbano del núcleo tradicional de POBLE NOU y que supone una definitiva superación del «tapón» impuesto por la CIUDADELA. Piensa que el proceso de transformación deberá continuarse, lo cual no es dudoso que ocurra a poco favorables que sean las perspectivas del dinamismo urbano.

Así, por este sendero alcanzamos también la gran incógnita planteada más arriba, que no es otra que la de la *lógica del fenómeno de transformación a escala metropolitana*: ¿se trata de los inicios de una recuperación del centro urbano como *locus* privilegiado de las actividades ter-

¹⁰ J. MARÍA MONTANER, «The idea of the Olympic Village in Barcelona. Types and morphologies»; *Lotus*, núm. 67, 1990, págs. 19 a 35.



Figura 4.

ciarias y residenciales de calidad, lo que implica la expulsión de industrias y capas de población de ingresos medios y bajos hacia una periferia no tan intensivamente recualificada? ¿Se trata de la tendencia hacia un centro metropolitano denso, pero también bien equipado que concentra las inversiones en transporte viario, pero que es también el único en disponer de una red medianamente eficiente de transporte público?

En definitiva, ¿habrán servido los Juegos Olímpicos para promover un desarrollo territorial más equilibrado o, a la inversa, como parece ser la hipótesis avalada por los hechos, como acicate para una ulterior jerarquización/segregación del espacio metropolitano?; ¿existe alguna relación entre dichas tendencias y la ausencia o debilidad de un planeamiento efectivo a escala metropolitana que aúne esfuerzos y supere las muy distintas capacidades técnicas, recursos económicos y medios de presión políticos del Ayuntamiento de la capital?; ¿hasta qué punto el imperativo de competir a escala internacional no es el responsable final de esa asimetría y concentración de recursos en un espacio físico muy reducido y representativo que funciona como el verdadero escaparate y señuelo dentro del supermercado europeo de localización de sedes empresariales, industrias-punta y Congresos de especialistas?

Cuestiones que quizás encuentren alguna respuesta en las colaboraciones que integran este número especial sobre Barcelona. □

* Ramón López de Lucio es profesor titular de Planeamiento Urbanístico. E. T. S. Arquitectura de Madrid.

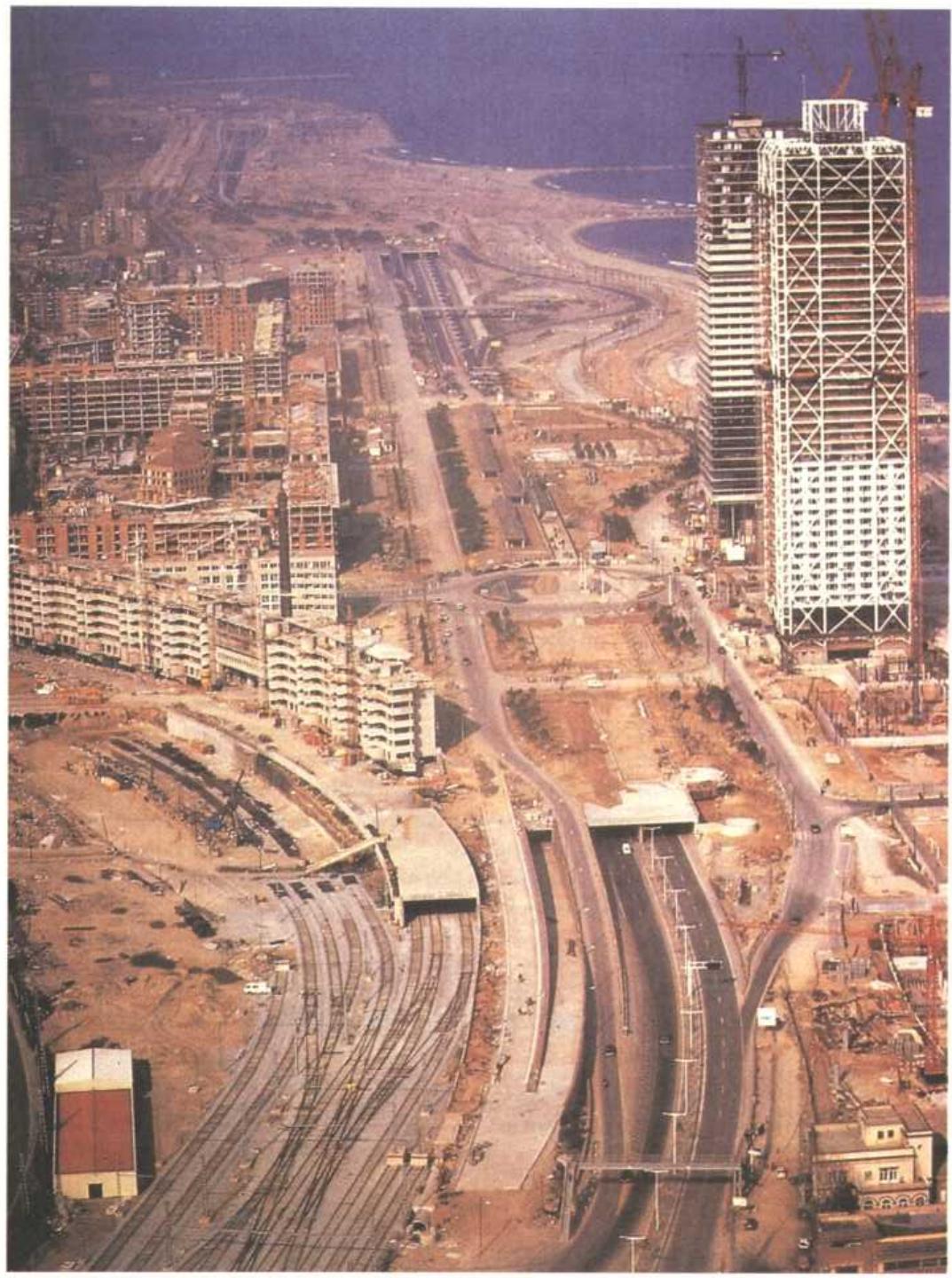


Figura 1. Panorámica que muestra la voluntad de conectar la ciudad con sus playas.