

# LA VILLA OLIMPICA, INICIO DE CAMBIO EN EL MODELO URBANO DE BARCELONA

Manuel Ribas y Piera \*

En el marco de lo que pretende este número de la Revista, es decir, glosar científicamente el impacto territorial de la Olimpiada'92 en Barcelona, mi aportación va centrada en el hecho insólito (1984) de asentar la Villa Olímpica sobre un pedazo de «ciudad maldita». La cual, a pesar de la maldición, iniciada en el siglo XVIII con la implantación de la Ciudadela, ostentaba y ostenta, sin embargo, una situación privilegiada sobre las playas de la costa norte del término municipal barcelonés.

La pretendida maldición deformó de tal modo el crecimiento cualitativo que la ciudad cambió, a regañadientes, el modelo marítimo consolidado en la Edad Media para forzar el que todos hemos conocido a lo largo de los dos últimos siglos: ciudad que crece prestigiosamente hacia poniente, es decir hacia el interior.

Lo que supondrá para el modelo urbano barcelonés la ruptura del maleficio, es decir, el asentamiento de la Villa Olímpica del Poblenou como primera piedra de una nueva estructura y forma, es el objetivo primordial de este artículo.

## THE OLYMPIC VILLAGE, THE BEGINNINGS OF A CHANGE IN THE CITY MODEL FOR BARCELONA

*The paper, beginning by adjusting itself to the task of commenting the zonal impact of the '92 Olympics in a scientific manner, goes on to examine the odd fact of the Olympic Village's being sited in an area long (since the 18C and the building of the Citadel there) held to be accursed. This notwithstanding, it is pointed out that the site in fact enjoys —and always did— an outstanding view of the beaches and coastline of the City of Barcelona.*

*This same accursedness so deformed the growth in size of the city that it altered its maritime nature from the Middle Ages —albeit reluctantly— and bent itself to that model that the last two centuries have known, namely a proud spread towards the West, that is, inlandwards.*

*The paper thus sees the building of the Olympic Village at Poblenou as the breaking of this "curse" upon the city's development and thus as the first step towards a new structuring and then from for this.*

15

### 1. *El modelo tendencial de Barcelona hasta 1714*

Para comprender el cambio sustancial que ha supuesto extender la ciudad metropolitana más allá del actual Parque de la Ciudadela, se hace preciso un breve *excursus* (es decir, desviación o derivación del tema primordial) para mostrar cuál fue en Barcelona el modelo tendencial constante a lo largo de quince siglos, y muy particularmente a partir de su consolidación como una de las capitales de la reciente Confederación catalano-aragonesa, es decir, hacia finales del siglo XII. Con plena confirmación, desde el siglo siguiente, de los argumentos que he de exponer.

Los arquitectos García i Espuche y Guardia <sup>1</sup> en los prolegómenos a su innovador trabajo de historia urbana mediante la comparación del *fogatge* de 1516 y el Catastro de 1716, confirman topográficamente la situación del primer puerto medieval o puerto de Jaime I (sobre lo que hoy es el «Pla de Palau»), al abrigo de la barra que arrancaba del Puig de les Fàlsies, pequeño promontorio situado en lo que después será un extremo de la Ciudadela.

Pero no es sólo eso. Hasta el siglo XIV, cuando puede decirse que el viejo puerto estaba ya cegado por la corriente que de norte a sur transporta, todavía hoy, las arenas del Vallés orien-

<sup>1</sup> GARCIA I ESPUCHE, A., y GUARDIA I BASSOLS, M., *Espai i Societat a la Barcelona pre-industrial*, Ed. de la Magrana, Barcelona, 1986.

tal y del Maresme, aquel frente marítimo tendió a especializarse —hablando en términos de topografía social— como sede de mercaderes y navieros, es decir, de las clases más activas de la población barcelonesa.

Sólo así se explica la construcción de la soberbia «catedral de la mar» o templo de Santa María de las Arenas junto a la playa del puerto. Yo la interpreto como réplica orgullosa de la nueva clase frente a las también dirigentes, pero económicamente menos activas, radicadas en el viejo recinto de la ciudad romana. Con ésta les unía en línea recta la calle de l'Argenteria (de los plateros) y muy cerca estaba el arrabal o «vila nova» de la nobleza marinera que fue la calle de Montcada, hoy sede de Museos que ocupan aquellos palacios que fueron.

A partir de 1443<sup>2</sup> con el nuevo puerto llamado de Alfonso IV el Magnánimo (en lo que hoy es el Gobierno Civil) el frente portuario se desplaza mar afuera y hacia el sur, esta vez al amparo de un dique que aprovecha los arenales de la isla de Maians. (Origen, más tarde, de la Barceloneta barroca.) Sin embargo, la presencia de la Lonja, dels Encants vells (Rastro), y de la Pescadería acompaña todavía el nuevo puerto y se consolida así la que he llamado topografía social diferenciada.

García i Espuche y Guardia confirman que ésta, con el Portal de Mar y las Atarazanas, fue la estructura urbana de Barcelona marítima que afrontó los años de decadencia hasta la convulsión bélica de 1714.

A pesar de que siempre se citan los siglos XVII y XVIII como los de la decadencia de la nación catalana, creo que este fenómeno arranca lentamente ya desde el mismo siglo XV, cuando la sustitución de los reyes de la Casa condal de Barcelona por la de los Trastámara castellanos.

Lo que esto significó es fácil de comprender. Primero, con hechos como la residencia voluntaria en Nápoles del rey Alfonso IV (durante veintiséis años sin interrupción), un rey que había llegado a Cataluña a sus dieciocho años y que a los veinte pronunció todavía en castellano su parlamento ante las Cortes de Barcelona en 1416.

Después, con el gradual desplazamiento de la Corte catalano-aragonesa hacia Valencia (con gran florecimiento de la literatura: Àusies March, Joanot Martorell, por ejemplo) y con la residencia frecuente de la Reina gobernadora (María de Castilla, hija de Enrique III). Finalmente, desde la unidad española, con la pérdida de la monarquía propia, y progresivamente de la nobleza autóctona, absorbida durante los siglos siguientes por las grandes Casas andaluzas (Medinaceli, Medinasidonia).

La ciudad de Barcelona entra así en el reconocido estancamiento de los siglos XVI y XVII, como ha demostrado la comparación ya citada de los censos de 1516 y 1716.

Así pues, la decadencia comienza sobre el viejo modelo dual: en la ciudad romana, ampliada (con la absorción de las *viles noves*) hasta lo que será la Rambla, la Plaza Catalunya y el Paseo de San Juan, persiste la residencia de lo que más tarde se llamarán «manos muertas»; mientras que al norte y al noroeste, mirando al camino de Francia, se desarrolla la ciudad de los mercaderes. (Es interesante hacer notar que mucho más tarde ésta se trasladará hacia el norte, precisamente sobre la parte más próxima de la «dreta de l'Eixample», es decir sobre las calles de Trafalgar, Alf-Bey, Ausies March y Caspe, verdadera concentración de la burguesía industrial en el tránsito del fin de siglo.)

## 2. *El episodio crucial de la Ciudadela (1714-1850)*

La victoria y la Nueva Planta felipista de 1714 fueron para Barcelona no sólo una derrota bélica sino también la imposición de un Real y muy real castigo, tanto quizá como lo fue, años más tarde, la derrota de 1939.

<sup>2</sup> ALEMANY, J., *El Port de Barcelona*, Ed. L'Avenç, Barcelona, 1984.

El acceso del archiduque Carlos de Habsburgo (Carlos III para los catalanes) al Trono imperial de Viena motivó el abandono de Inglaterra que no quería ni remotamente ver unidas las coronas de Austria y España; la resistencia fue heroica, pero la victoria imposible.

Inmediatamente, los vencedores plantearon la necesidad de construir una Ciudadela<sup>3 y 4</sup>, precisamente en el flanco que se había demostrado más vulnerable, es decir, en el noreste. Para ello hubo que derribar una buena parte del próspero Barrio de Ribera (que he pretendido singularizar en el epígrafe precedente) para así dotar a la nueva fortificación no sólo de baluartes avanzados según la arquitectura militar de la época (Vauban), sino también con una Esplanada libre de edificaciones para asegurar el tiro de la artillería sin obstáculos.

Jorge Próspero de Verboom y Alejandro de Rez fueron los ingenieros militares que la concibieron y dirigieron desde 1714 hasta 1718, después del derribo del Monasterio gótico de Santa Clara y de más de mil viviendas de la llamada Rodalia de Corbera, dejando sin casa a un 17 por 100 de la población coetánea<sup>3</sup>.

Si los detalles históricos y arquitectónicos de esta construcción son amplios y bien conocidos, no lo es en cambio el motivo urbanístico —es decir, estratégico— que motivó la elección del lugar, precisamente sobre una de las partes más vivas de la ciudad, estableciendo allí un verdadero tapón que había de privar años después la normal, razonable y anhelada extensión hacia las playas del norte. Todas las apariencias inducen a pensar que la operación formaba parte del castigo a la ciudad rebelde y austriacista, fiel a la vieja dinastía. Y también que la Ciudadela, sobre lugar contrapuesto a la fortaleza natural de Montjuïc, más que vigilar el frente de Francia, vigilaba a la misma ciudad que decía proteger.

Esta es, para mí, una asignatura pendiente de los historiadores urbanos de Barcelona, que deberían hurgar en las exposiciones de motivos que seguramente se escribieron al final de 1714 —e incluso antes— para tratar de leer, abiertamente o entre líneas, si las hipótesis expuestas, que algunos juzgarán malévolas, son o no ciertas.

Claro está que el desaguisado podría haberse corregido unos años más tarde cuando la fuerza de las reivindicaciones ciudadanas, el derribo de las murallas<sup>4</sup> y las innovaciones bélicas convencieron al Ramo de Guerra que la Ciudadela podía ser cedida a la ciudad y desmantelada. Espartero, con el bombardeo de 1842, había demostrado que Montjuïc bastaba para reprimir a los barceloneses.

Así, pues, la memoria colectiva del agravio filipista y la larga lucha por recuperar para el Común este espacio condujo la decisión municipal hacia lo que podía parecer más antitético del uso militar: construir un gran parque urbano, grande para una ciudad que apenas si había tenido algo más que algunos jardines.

Precisamente dos de ellos, el Paseo de la Explanada y el Jardín del General estaban situados en la franja libre situada entre las primeras casas del Borne (residuo del Barrio de Ribera que se libró de la afectación de 1714) y la misma Ciudadela. El primero (1802) tomó nombre, primero, del Capitán general Agustín de Lancaster, y después, dio nombre al actual Paseo de San Juan; el segundo (1818) tomó su nombre del Capitán general Castaños que fue quien lo donó a la ciudad<sup>5</sup>.

Con esta decisión municipal, que no supo adelantarse a la visión de futuro de una ciudad sin murallas y capaz de extenderse también hacia los arenales y lagunas de la costa norte, se volvió a condenar esta área, que fue afirmando así su condición de «ciudad maldita» como al empezar la he calificado.

En realidad, el área fue creciendo ganando tierra al mar desde los tiempos históricos, a partir de la línea que la actual generación todavía conoció como carretera N-II a Badalona y Martaré. Una canalización romana de aguas del Besós<sup>4</sup> señala que éste fue entonces el límite de

<sup>3</sup> ARRANZ, M.; GRAU, R., y LOPEZ, M., *El Parc de la Ciutadella. Una visió històrica*, Ed. L'Avenç, Barcelona, 1984.

<sup>4</sup> VILA, P., y CASASSAS, LL., *Barcelona i la seva rodalia al llarg dels temps*, Ed. Aedos, Barcelona, 1974.

<sup>5</sup> TORRES CAPELL, M., *Inicis de la Urbanística municipal de Barcelona*, Ed. Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1985.

los nacientes terrenos deltaicos del Besós. Por encima de esta línea estuvo el «ager provincialis» que dio nombre al municipio y parroquia de Sant Martí de Provençals. (En simetría con el otro «ager» situado al sur, donde están hoy Bellvitge y Gornal, que ha llegado a nosotros con un topónimo casi igual: Santa Eulalia de Provençana.)

En los tiempos medievales el delta seguía creciendo, como hemos visto en la descripción de los dos puertos que podría llamar románico y gótico, respectivamente. En 1850 cuando se termina el derribo de las fortificaciones de la Ciudadela, en el territorio próximo a la costa del entonces municipio de San Martín de Provençals todavía existían las marismas deltaicas<sup>6</sup> (topónimo de la Llacuna que lleva hoy una estación del Metro), pero había comenzado ya la urbanización del Poblenou sobre el camino de Mataró.

Nació como Barrio marineru de San Martín, pero sobre todo como centro manufacturero próximo a los «prats d'indianes». Eran campos donde se ponían a secar las telas de algodón teñidas y estampadas llamadas indianas, ya desde mitades del siglo precedente, como real proto-historia de la industria textil catalana que había de venir con el maquinismo.

Sin embargo, el nuevo uso de parque público sobre los terrenos de la Ciudadela no alteró su carácter de barrera que separaba aquellos territorios de la misma ciudad, entendiéndose por tal el casco histórico y el naciente Ensanche.

La resistencia mental de los barceloneses a aceptar el cambio impuesto con la construcción de la Ciudadela fue más que notable. Como si se tratara de un organismo vivo se intentaba por todos los medios, y también por inercia biológica, seguir potenciando aquellos lugares conspicuos bien conocidos como portadores de los máximos valores urbanos y se negaba a actuar en la búsqueda de otro modelo.

Como prueba inequívoca de lo primero está el ejemplo de los bloques de Xifré, delante de la Lonja. Xifré, un indiano de Arenys de Mar, cuando vuelve a la patria construye un edificio benéfico en su pueblo, pero invierte en la capital con la primera operación de «housing» masivo en la historia en la ciudad. ¿Dónde elige su solar? En el meollo de lo que había sido el barrio comercial (en catalán «el rovell de l'ou»), junto a la Lonja, el puerto y la estación terminal del primer ferrocarril español, es decir, en un sitio óptimo según el viejo modelo.

Muy tardíamente la ciudad asumió la mutilación y se vuelve entonces hacia el interior, según una conocida línea-vector. Primero, por la Rambla, después por la Plaza de Cataluña (inexistente en el Plan Cerdà), inmediatamente por el Paseo de Gracia y finalmente por la Diagonal (hacia Poniente, no hacia la Plaza de las Glorias como había dicho Cerdà, porque esa dirección la hubiera devuelto a los territorios de la «ciudad maldita» septentrional).

De este hecho existe otro testimonio: un escrito del Ayuntamiento Constitucional ordena pasar la venta del Pescado a la nueva Boquería, en lugar de las Pescaderías frente al puerto viejo. Ocurría en 1841 y significa además la definitiva calificación de la Rambla, que hasta mediados del siglo anterior había sido tan sólo un arenal lindante con el Raval agrario, con los habituales conventos extra-muros y con el Hospital y el Lazareto a poca distancia.

### 3. *La ruptura del maleficio: la Villa Olímpica de 1987*

Después de los «prats d'indianes» otros usos menos vistosos hallaron cobijo en aquel vasto espacio situado más allá de la Ciudadela. A finales del siglo XVIII el Lazareto era expulsado del Raval (Plaza del Pedró) y se situaba aquí. Enseguida ocurrió el desvío de colectores hacia el torrente de Bogatell. En 1819 se inauguró el primer Cementerio municipal (todavía existente hoy, Cementiri Vell) para sustituir a los parroquiales cancelados por razones higiénicas desde 1775.

<sup>6</sup> CASASSAS, LL. «El Pla de Barcelona. El territori i el marc natural», en *Història de Barcelona*, dir. por Ll. Sobrequés, vol. I, Ed. Enciclopèdia catalana, Barcelona, 1991.

La invasión industrial, sin ninguna preocupación ambiental, paisajística o estética, se adueñó del sector antes del Plan Cerdà y aún después, pero entonces acomodada parcialmente a la nueva trama viaria. A partir de 1849 la nueva red ferroviaria establece una estación denominada Pueblo Nuevo, pero enseguida reforzada con estación de mercancías y una enorme playa de vías que la aislaba totalmente del mar.

Todas estas circunstancias fueron creando alrededor del Poblenou el estigma de ciudad maldita, que fue tácitamente aceptado en la mente de todos los barceloneses. Los resultados no se hicieron esperar, ya que los campamentos de nómadas desde 1929 y los barrios de chabolas desde 1939 fueron ocupando la primera línea de mar. Durante toda esta época, el campo de fusilamientos o «campo de la Bota» estuvo también aquí entre el ferrocarril y la playa. Ante este panorama, a nadie se le ocurrió entonces fomentar la continuación de la Diagonal (desde la Plaza de las Glorias hasta el mar), a pesar de estar en el plano.

Ya en tiempos inmediatos a los de la aventura olímpica, sigue el maleficio con la presencia reforzada de la gran cloaca de Bogatell que conllevó una estación depuradora y sustituyó a los emisarios de vertido submarino y así por lo menos se resolvió la polución de las playas trasladada en 1989 más al norte, pero dentro aún de este sector, la nueva estación depuradora recibe los aflujos de un gran colector interceptor que discurre por la línea de playa desde Montgat. Hacia 1985 se instalaba en las proximidades del término municipal de Sant Adrià el quemador de basuras (cuyo traslado pide hoy insistentemente este municipio). A ambos lados de la desembocadura del río Besós existen sendas térmicas (Tervesa y Fecsa) potenciadas en años recientes. La fábrica de gas es la única que desaparece con la operación olímpica; pero en cambio las operaciones forzadas de realojamiento, para permitir en 1965 la construcción de un inicio de Paseo Marítimo frente a la Barceloneta, crearon el Barrio de la Mina que es hoy, y pese al esfuerzo de muchos de sus habitantes, un refugio de conductas anómicas de muy triste y extendida fama.

Un precedente del Plan especial de la Villa Olímpica fue el denominado Plan de Ribera de 1965, nombre de connotaciones históricas como se puede ver, aunque estuvo situado en otro lugar. Veamos sus motivos.

La coincidencia de grandes propiedades de industrias que comenzaban su declive, así como de Compañías de suministros públicos en fase de cambio a energías alternativas y el propio Ayuntamiento como propietario del viario hizo plantear aquel Plan, de construcción densa y masiva, que topó con una fuerte oposición popular y probablemente también con las dudas razonables de sus promotores.

Los precedentes inmediatos del espectacular «vuelco» en el modelo histórico hasta aquí descrito, hay que encontrarlos en la labor del Ayuntamiento de Barcelona desde 1980 cuando pasó a ser Asesor urbanístico de la Alcaldía el arquitecto Oriol Bohigas. Su filosofía la expone en una obra-resumen<sup>7</sup> y la anticipó en el prólogo al Catálogo de la primera exposición que fue, naturalmente, de proyectos<sup>8</sup>.

En 1984, en «Reconstrucción de Barcelona» hace su autor esta mención que dice literalmente así: «Això es relaciona, naturalment, amb la potenciació de la línia de costa de què ja he parlat en capítols anteriors. Perquè aquesta potenciació sigui possible no n'hi ha prou amb els plans i les infraestructures que es projecten. Cal insuflar-hi urgentment unes activitats. A les mencionades s'hi afegiria... potser la implantació d'un gran grup residencial que durant un temps podria ser la vila olímpica. Aquest nucli posaria en marxa el nou valor territorial de tota la costa, que s'estendria de mica en mica segons el ritme de les possibilitats fins al Besòs».

Es probablemente el primer texto sobre la Villa Olímpica del Poblenou, y como puede leerse, alguien comenzaba ya a romper el maleficio.

En 26 de junio de 1986 el Ayuntamiento de Barcelona aceptó el Plan especial de ordenación urbana «de la façana al mar de Barcelona, al sector del Passeig de Carlos I i de l'Avinguda

<sup>7</sup> BOHIGAS, O., *Reconstrucció de Barcelona*, Ed. 62, Barcelona, 1985.

<sup>8</sup> BOHIGAS, O., *Plans i projectes per a Barcelona, 1981-1982*, Ed. Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1983.

d'Icària» que, por su encargo, habían redactado los arquitectos del equipo MBM<sup>9</sup> y que fue aprobado por la Autoridad competente (Generalitat de Catalunya) en diciembre del mismo año.

A esta aprobación urbanística siguieron sucesivos ajustes semestrales hasta llegar a la última redacción y aprobación (octubre 1989) del denominado «Pla especial d'adequació de l'àrea residencial i la Vila Olímpica i de la zona dels equipaments costaners, als ajustos esdevinguts necessaris al Pla Especial...» y aquí el nombre del aprobado anteriormente.

Esta fría relación de la historia legal encierra sin aparentarlo una interesante lección, una lección que incide una vez más en el ya clásico debate entre plan y proyecto, reverdecido ahora por los «hechos» urbanísticos de la Barcelona Olímpica.

En esta línea, el primer Plan especial fue a la vez una primera definición de estructura urbana (con una importantísima modificación del Plan general de 1976), que al fin hacía posible superar el conjuro secular sobre estos territorios.

A su vez, el segundo Plan especial se redactó después de un interesante proceso de «trial and error» o de aproximaciones morfológicas sucesivas. De tal modo que las arquitecturas de los diversos edificios de la Villa Olímpica se moldearon después bajo el imperio de una ordenanza flexible pero a la vez constrictiva, que pretendía no sólo homogeneizar la epidermis edificada, sino también asegurar la realización de la estructura mediante el juego de accesos y volúmenes del Plan.

Dejando ahora de lado estos aspectos metodológicos para descubrir los estructurales de la realidad visible, hay que comenzar afirmando que en el territorio barcelonés al norte de la Ciudadela se han producido muy importantes cambios que propician una definitiva renovación de modelo para la entera ciudad. Dije al comenzar que ésta iba a ser la pequeña tesis de este artículo, por lo que se impone exponer una mayor justificación.

En primer lugar, la reconversión industrial y el singular parcelario existente en el sector ayudaron a lograr la desaparición de las antiguas industrias que como una barrera se interponían entre el interior y la playa. Tal desaparición que tan sólo diez años antes era prácticamente imposible se consiguió gracias a las estrategias empresariales —bien manejadas por la Administración— que caracterizan el «nuevo Urbanismo», es decir, el Urbanismo —negocio a cargo de «sponsors» más o menos controlados.

Después le tocó el turno a la realización de un antiguo sueño, común al de muchos otros países del litoral mediterráneo: se consiguió la supresión de la línea del ferrocarril más antigua de España (1848) que reforzaba con su presencia el dogal litoral. Ningún obstáculo quedaba ya entre el Poblenou y el mar.

Finalmente, un sistema costero de interceptor de aflujos urbanos concentró su tratamiento en una nueva estación depuradora de la que ya se ha hablado más arriba. Con ella se evitaron los vertidos que ensombrecían la calidad de las aguas litorales.

A la tríada de importantísimas supresiones ha seguido la lista de las acciones positivas. Con la Villa Olímpica ha nacido un puerto deportivo, un parque lineal litoral, una Ronda marítima y todo un conjunto, un nuevo paisaje.

Si para el barcelonés resulta novedosa la silueta de Montjuïc recostado sobre el puerto, que tan sólo había podido contemplar —desde este punto de vista— en grabados de época, para todos es reconfortante la visión del mar y de las playas situadas en el mismo borde del tejido urbano; es más, en el mismo borde de la cuadrícula de Cerdà. La sensación de recuperar un viejo patrimonio perdido nos ha invadido con el gozo de todos.

Barcelona, como Génova y Cannes, como Niza y Nápoles pudo ser una ciudad alargada y tendida sobre la costa. Montjuïc y el Delta le cerraron desde siempre la expansión hacia el sur, pero ningún accidente topográfico o hidrográfico impedían la extensión septentrional. Tan sólo un maleficio, obra de hombres, lo había conseguido. Por ello, ha bastado con enmendarlo desde

<sup>9</sup> MARTORELL, BOHIGAS, MACKAY, PUIGDOMENECH, *La Villa Olímpica. Barcelona 92*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona 1991.

las mismas instancias, mediante la visión y el esfuerzo de unos cuantos y mediante la aceptación y el aplauso de muchos.

#### 4. *La previsible consolidación del nuevo modelo*

Se ha dicho ya que la antigua traza de la carretera N-II, por las calles de Almogávares y Pedro IV hacia Badalona y Mataró fue la línea de costa en época romana, y que los sucesivos aportes de arenas fueron ganando terreno al mar hasta alcanzar, aproximadamente, la línea actual.

Este territorio fue precisamente un fragmento casi inédito del Ensanche Cerdà, muy particularmente por lo que se refiere al tramo norte de la Diagonal hasta su cruce con la calle Prim (antigua Riera de Horta), en un punto muy cercano al mar y al límite municipal de Barcelona.

El futuro inmediato del sector es el que ha de asegurar la transformación.

El importante Plan-proyecto de Diagonal Norte debe consolidar el cambio de modelo. No se trata sólo de la introducción sobre el terreno de una gran vía que ya lo estaba sobre el papel, sino también de la reestructuración que supone para toda la trama Cerdà, a banda y banda de aquel eje.

Calles interrumpidas, brutales contrastes tipológicos, calveros insólitos e inesperados, todo esto ha sido y todavía es el paisaje del antiguo sector de La Llacuna. No hacía falta más ni tampoco un mayor orden en una infraciudad impactada por todo lo peor que tenía muy cerca sobre el contiguo litoral desperdiciado. Si el frente era malo, las traseras no podían ser menos.

Con la actuación Diagonal Norte, hoy todavía en período de elaboración participada, se ha de poner una pica en Flandes, es decir, en La Llacuna para actuar así sobre los dos extremos: plaza de las Glorias y Ronda de Prim.

En medio está, afortunadamente, el Poblenou con su Rambla, como un oasis de fuerte tradición urbana, pese a las circunstancias que le acompañaron.

Para completar el cuadro de futuribles se hace preciso cruzar el límite municipal de Barcelona hasta alcanzar en Sant Adrià el verdadero límite costero justamente en la desembocadura del río Besós. En esta ribera derecha situó Cerdà un gran Parque que cerraba por el norte su ensanche, de la misma manera que otro gran Parque lo cerraba en la ribera del Llobregat. Era la ciudad «de riu a riu estesa» que cantó Jacinto Verdager en su Oda a Barcelona.

Pero la realidad ha sido muy distinta para el gran Parque del Besós soñado por Cerdà. Lugar predilecto de las grandes centrales térmicas, canal de paso aéreo de las líneas eléctricas de altísimo voltaje, refugio de viviendas trasvasadas por operaciones de «lavado de cara» en otras zonas más afortunadas. Todo un cúmulo de circunstancias desgraciadas.

El plan Diagonal Norte converge, al escribir estas líneas, con otro plan, el de la ribera derecha del Besós; con una operación similar, pero distinta a la de la Villa Olímpica pretende afirmar por el Norte la ciudad nacida del nuevo modelo marítimo.

Operación distinta porque allí hay importantes núcleos de vivienda que exigen, al fin, un tratamiento respetuoso. Distinta también porque sus potencialidades son mayores, porque tiene una hermosa ribera y un bello modelo en la ribera izquierda recientemente urbanizada. Además otro puerto, mayor que el de la Villa Olímpica, se vislumbra como contrapunto final de esta costa septentrional.

La situación *in nuce* está ahí, a disposición del que quiera leerla adecuadamente:

- a) aliviado el «tapón» de la Ciudadela mediante el paso subterráneo del tren hacia el interior, la traza deprimida de la Ronda Litoral, y el presumible traslado del Parque zoológico;
- b) reforzada la urbanidad del sector con el núcleo de la Villa Olímpica del 92, su puerto, su parque litoral y el magnífico «boulevard» de la avenida de Icària;
- c) mantenida la tradición mediante el núcleo decimonónico del Poblenou y sobre todo con la presencia de una población «que ya estaba ahí»;

d) impulsada la continuidad del proceso con operaciones que deberán desplegarse cuando las anteriores estén en la fase de afianzamiento, para sectorizar los esfuerzos y los riesgos.

Siempre es peligroso lanzar predicciones y avanzar resultados. Creo, sin embargo, que la aventura olímpica —casi me atrevería a decir el pretexto olímpico— ha sido de tal modo concebida y llevada a término en Barcelona que sus efectos irán más allá de las marcas y de las medallas.

Parece más que probable e inminente un cambio de modelo urbano que será el resultado de Barcelona-92, gracias a la voluntad utópica de los técnicos que lo propusieron y de la visión confiada de los políticos que lo impulsaron.

Alguien debería releer este artículo después de pasados los próximos veinticinco años.

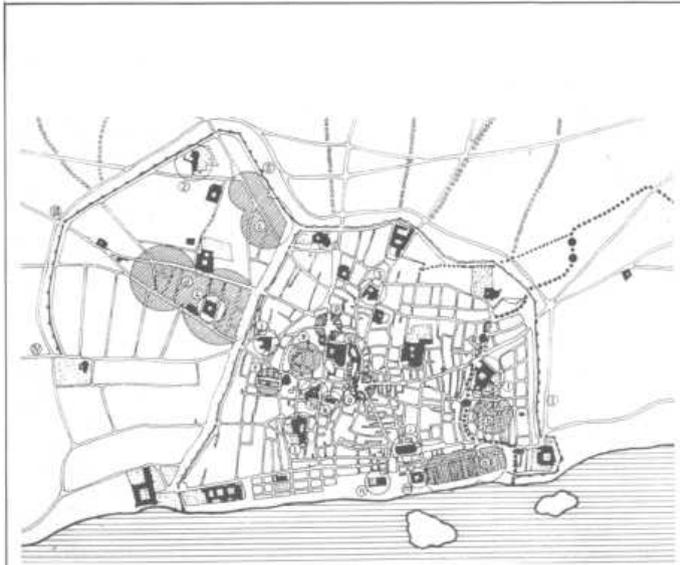


Figura 2. *Barcelona en 1400 (según A. García i Espuche y M. Guardia).*

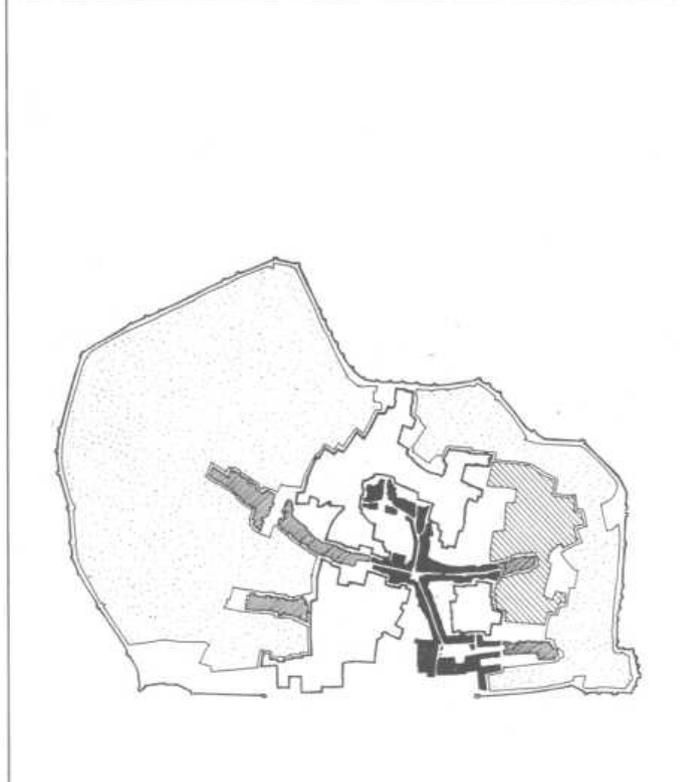


Figura 3. *Estructura sociolaboral derivada del «fogatge» de 1516 (según A. García i Espuche y M. Guardia). En oscuro, área central de actividad.*

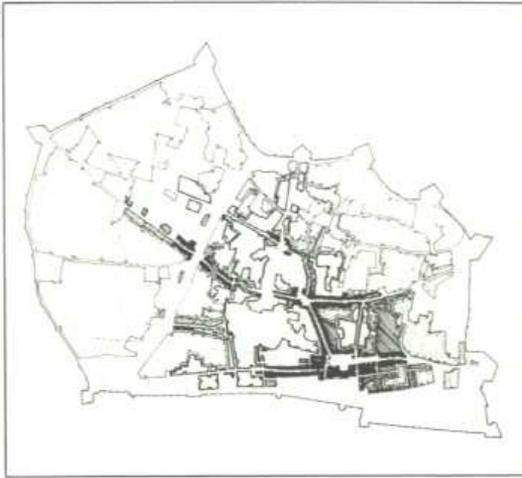


Figura 4.

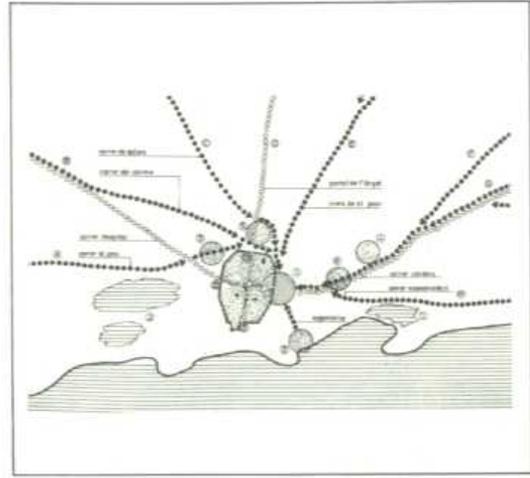


Figura 5.

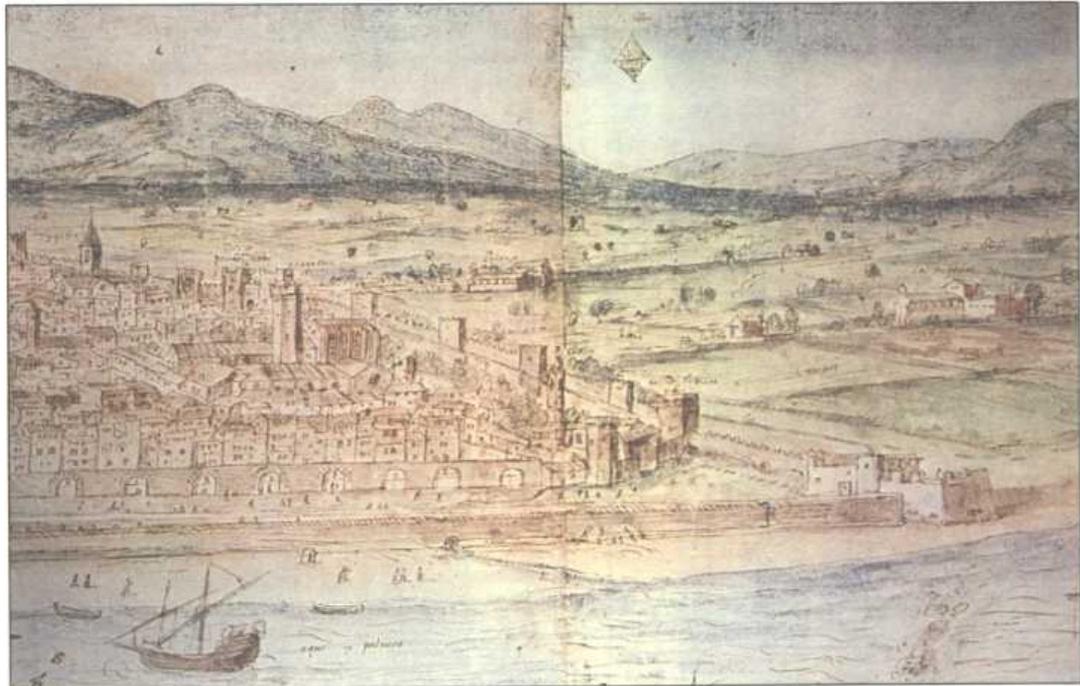


Figura 6.

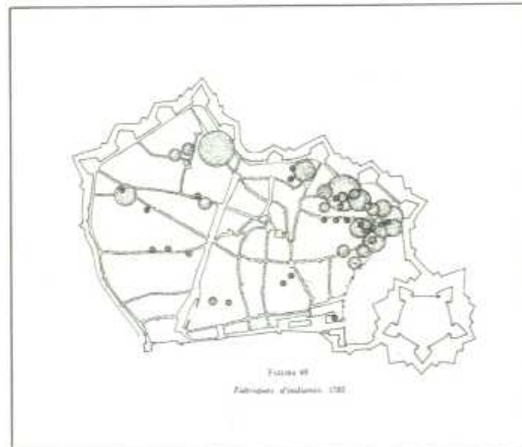


Figura 7.

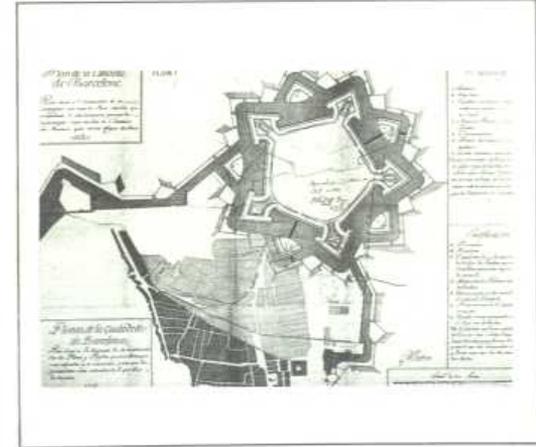


Figura 8.



Figura 9.



Figura 10.



Figura 11.



Figura 12.

Figura 4. Estructura socioeconómica que se desprende del Catastro de 1716 (según A. García i Espuche y M. Guardia).

En oscuro, zonas de riqueza y de elevada densidad.

Figura 5. Las «viles noves» de Barcelona en 1200 (según A. García i Espuche y M. Guardia). Señalada con el núm. 2 la de Sta. M.ª de les Arenes (Sta. M.ª del Mar) al final del camino al puerto, después calle de la Argenteria.

Figura 6. Una vista del extremo N. E. del recinto barcelonés en 1563. Según el conocido dibujo de Anton Van der Wyngaerde, pintor topógrafo flamenco que trabajó para Felipe II durante una década. En la inscripción del dibujo se dice que el autor «me fecit in vivo», es decir, del natural. En el centro del fragmento reproducido se puede ver el monasterio gótico de Sta. Clara, que sería demolido para construir la Ciudadela.

Figura 7. Localización de las fábricas de «indianas» (tejidos de algodón estampados) en Barcelona, 1783, según Ramón Grau y Marina López (reproducida en García y Guardia, «Espai i Societat a la Barcelona preindustrial»).

Figura 8. Plano de 1715 que muestra la superposición de la Ciudadela sobre el antiguo tejido urbano del barrio de Ribera. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)

Figura 9. En realidad, los proyectos de Ensanche que concurren en 1859 (incluido el de Cerdà que no concurrió) eliminaron totalmente ese estorbo. Véase la propuesta del arquitecto J. Soler i Gloria como ejemplo (Fuente «Atlas de Barcelona».)

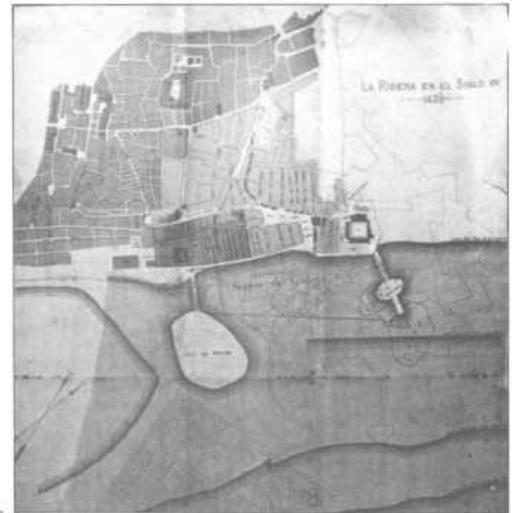


Figura 13.

Figura 10. Fragmento del plano del arquitecto municipal J. Mas i Vila (1842), en el que se ve el Paseo de la Esplanada y el Jardín del General.

Figura 11. Valores de suelo grafiados sobre el frente de calle en 1859 según I. Cerdà en «Teoría general de la urbanización» (elaborado por A. García i Espuche y M. Guardia). Obsérvese la nueva centralidad de la Rambla que comenzó a ser urbanizada alrededor de 1775 y que marca el nuevo eje de prestigio hacia el interior, que perdurará hasta hoy.

Figura 12. Evolución de la línea de costa Norte de Barcelona según Sampere y Miguel (Fuente: «Geografía de Catalunya», Ed. Aedos, Barcelona, 1958). Puede decirse, debido a las corrientes constantes en las costas del Maresme y del Barcelonés, que el delta del Besòs se formó sobre dicha costa Norte y después del puerto de Alfonso IV, también en la Barceloneta.

Figura 13. En el plano topográfico de Cerdà (1855) se puede ver el estado de la edificación en la costa Norte, con el Cementerio y la línea directa al mar (Poblenou) desde la antigua parroquia de Sant Martí de Provençals. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)

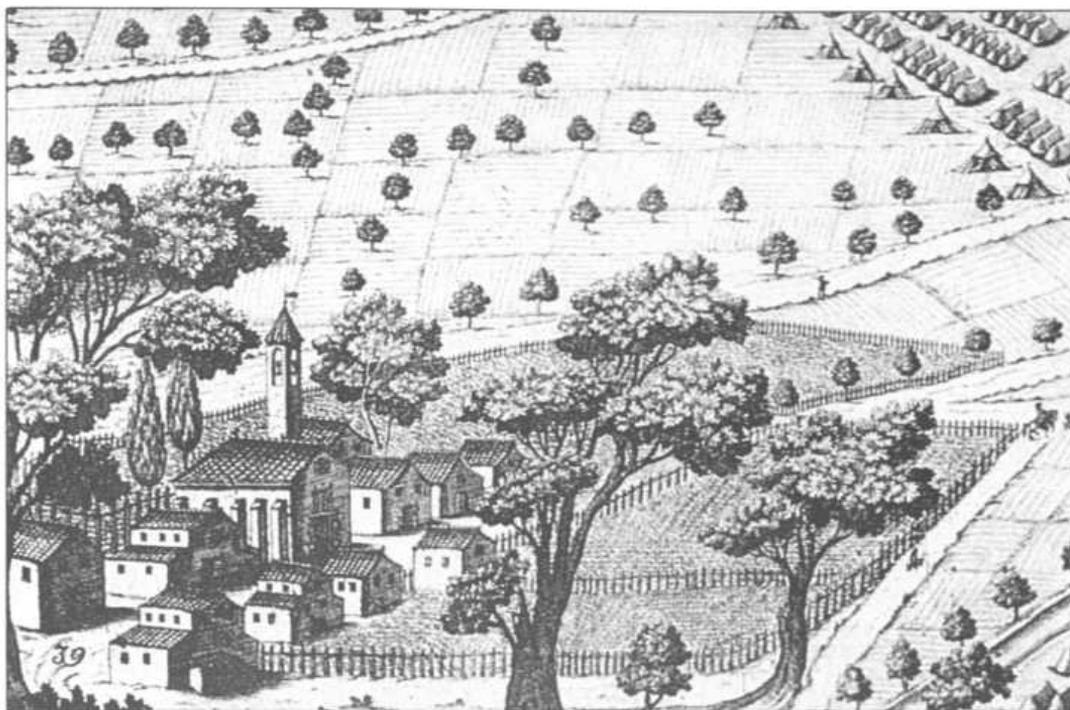


Figura 16.

Figura 14. *El barrio de Ribera en 1439, con los sucesivos avances de la costa y formación del puerto actual, según Sampere y Miquel. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)*

Figura 15. *Fragmento del plano editado por el Ayuntamiento de Barcelona en 1902, justamente cuando su población había alcanzado la cota del medio millón de habitantes. En él puede verse la urbanización añadida, centrada en la Av. de Icaria que conduce al Cementerio viejo. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)*

Figura 16. *Idílica visión del núcleo parroquial de Sant Martí de Provençals a comienzos del siglo XVIII, según un grabado del Instituto Municipal de Historia de Barcelona.*

Figura 17. *En el plano de 1943 se puede ver cómo existen todavía inmensos espacios agrícolas próximos a la costa, al Norte del Poblenou.*



Figura 15.



Figura 14.



Figura 17.

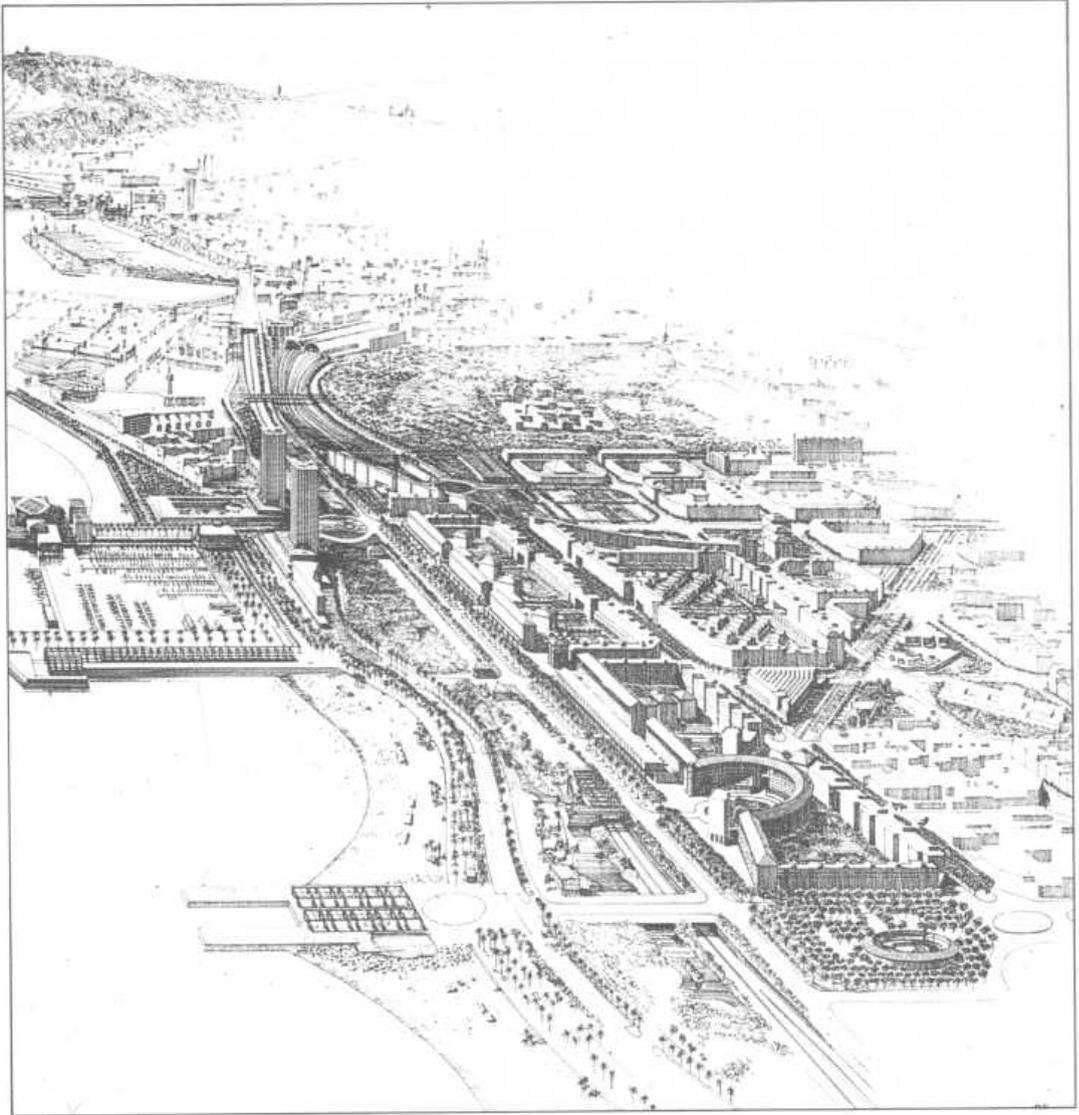


Figura 18. *Villa Olímpica de Barcelona (1991). Vista desde el Norte.*  
 Figura 19. *Vista desde el Este.*  
 Figura 20. *Vista desde el Sur.*



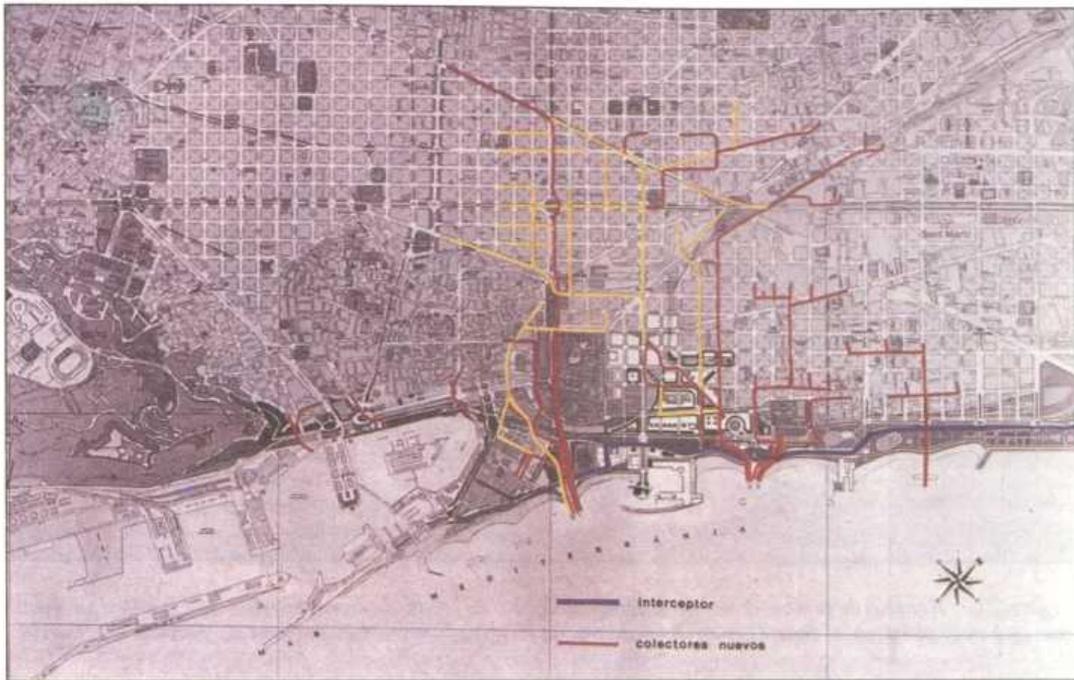
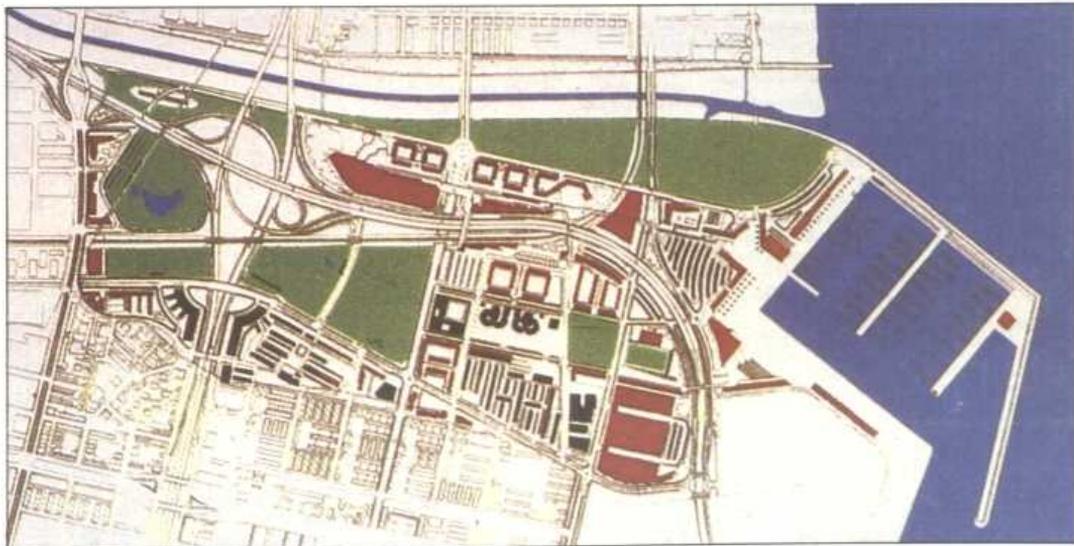


Figura 21. Esquema de desviación de aguas negras y pluviales para defender la calidad de las playas reconquistadas.

Figura 22. Avance del plan de ordenación de la margen derecha del río Besós en el término municipal de St. Adrià de Besós, pero sobre terrenos contiguos al de Barcelona (1992). Arquitectos: Ll. Cantallops, E. Roca, M. Ribas i Piera.

En rojo, las nuevas edificaciones y renovación de una parte de las viviendas de la Mina, con nuevo Apeadero f. c., Centro comercial paralelo al río, Parque de ribera y remodelación de Naves industriales para abrir paso hacia el nuevo Puerto deportivo de gran capacidad (Puerto comarcal del Vallés).



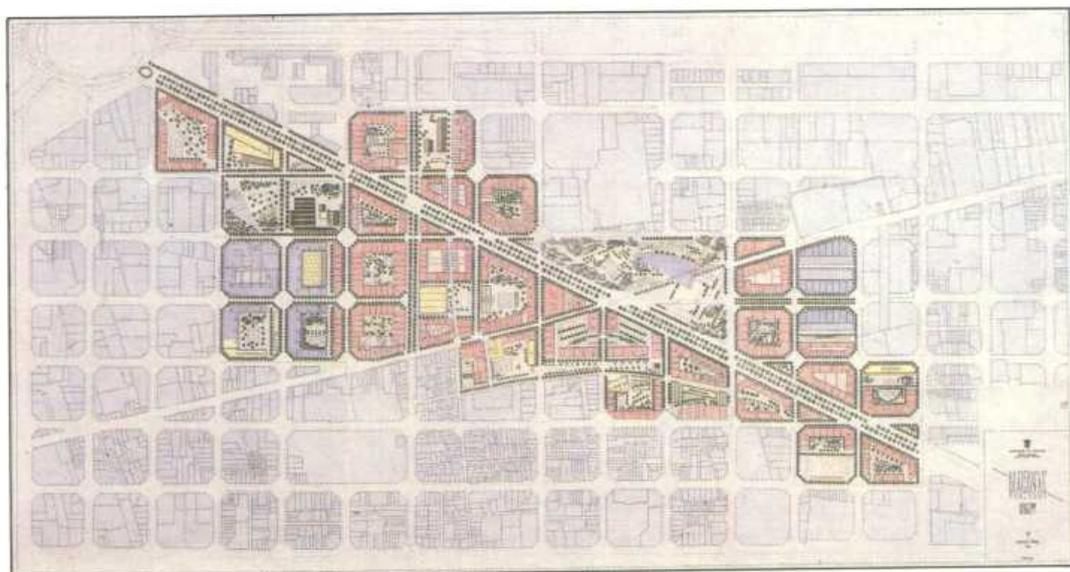


Figura 23. *Estudio de prolongación de la Diagonal hasta la Riera de Horta (Ronda de Prim) en un punto que está muy próximo al mar (1992). Arquitectos: R. Fayos y Aurea Gallén, con X. Estivill, economista.*

\* Manuel Ribas y Piera es arquitecto. Catedrático de Urbanismo de la ETS Arquitectura de Barcelona.

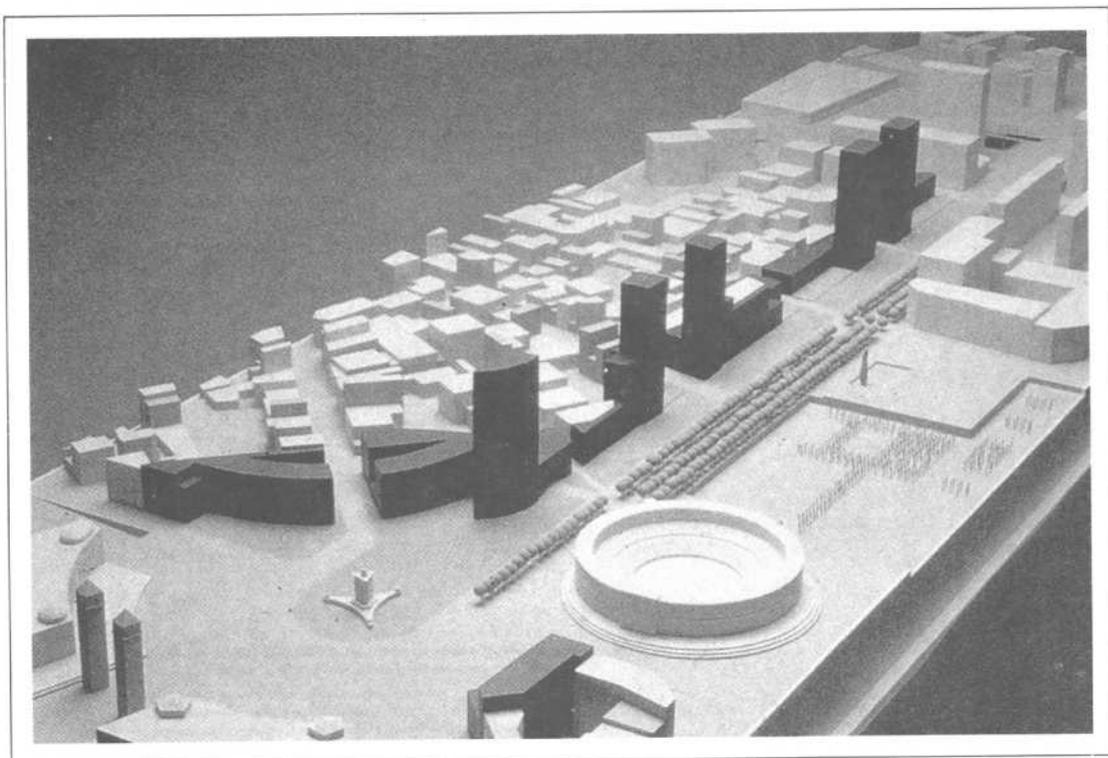


Figura 1. *El eje de la calle Tarragona, un desarrollo intersticial entre el Eixample y Sants.*