

EVOLUCION DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO EN LOS AÑOS OCHENTA EN BARCELONA

DEL PLAN GENERAL METROPOLITANO A LA RECUPERACION URBANA DE LA CIUDAD

Joan Busquets *

Explicar el proceso urbanístico de Barcelona en los años ochenta supone describir la fuerte transformación en términos de planeamiento y de actuación urbana que ha experimentado la ciudad. Permite al mismo tiempo reflexionar de una manera más amplia sobre la condición nueva de los planes y de la proyectación urbanística en los años ochenta. A su vez este proceso pone en evidencia los temas que van a seguir siendo centrales en la mayoría de nuestras grandes ciudades.

*CITY PLANNING DEVELOPMENT IN THE BARCELONA OF THE '80S.
FROM THE METROPOLITAN GENERAL/OVERALL PLAN TO THE URBAN RE-NEWAL
OF THE CITY*

The article holds that to speak of urban change in Barcelona during the '80s calls for a detailing of a marked change both in planning itself and its interventions. Such a reappraisal gives rise to a broader consideration as to the present-day status of Overall/General plans and of city projects undertaken in the '80s. Here such thoughts lead on to an uncovering of those headings which will remain central to any discussion of major cities in this our period.

31

1. *El nuevo contexto teórico del planeamiento*

La recuperación urbanística de la ciudad y su relanzamiento económico está abriendo el campo a nuevas experiencias de intervención urbana a escala europea que permite ya una reflexión más amplia.

En efecto, frente al «impasse» de la planificación de corte tradicional y al diseño urbano de puro alcance decorativo, surgen nuevos procesos de transformación urbana y nuevas ideas para proyectar la ciudad, que en su aplicación demuestran su interés conceptual y teórico.

Así la idea de «proyecto urbano»¹ toma consistencia como superación de la estéril disociación entre plan urbanístico y proyecto de arquitectura que había reducido el primero, al campo del análisis y de la zonificación y el segundo, al campo de la propuesta aislada. El concepto de «pieza urbana»² aparece en la discusión, señalando la capacidad integradora del proyecto que una aplicación estereotipada de la arquitectura moderna había perdido. La «escala intermedia»³ es reivindicada como puente de comprobación entre las decisiones programáticas y las estructurales. También la idea de los «Proyectos en el Plan»⁴ nace desde el compromiso entre

¹ Véase M. SOLA-MORALES, en «El proyecto Urbano», *UR*, núms. 5 y 6, Barcelona, 1988.

² Véase K. GARLAND, *Architecture and Urban Planning*, Section A, Montreal.

³ Véase J. BUSQUETS, «La escala intermedia», *UR*, núm. 2, Barcelona, 1985.

⁴ Véase B. SECCHI, «I progetti nel piano», en *Casabella* 563, Milán, 1989.

la reivindicación del Plan como instrumento necesario en la organización social que se quiere cada vez más justa y la formulación de los temas centrales del desarrollo de una ciudad que necesitan de una verificación coyuntural.

Es bien conocida la complejidad de los mecanismos jurídicos, espaciales y de toma de decisión en la ciudad occidental. Tantas veces los propios mecanismos urbanísticos se convierten en fines en sí mismos, despegándose del impacto que suponen sobre la ciudad real que pretenden mejorar o proyectar.

Un paradigma de esta situación lo representan multitud de Planes Urbanísticos que han significado muchas veces, más una administración de estándares y un compromiso con la legalidad, que una propuesta urbanística para la ciudad. La existencia de un marco jurídico y normativo de referencia que establezca ciertas magnitudes generales sobre los derechos del suelo y la estructura de usos, se presenta como necesaria pero insuficiente. La Ley del Suelo, no es el Plan, existen contenidos disciplinares y específicos de la ciudad que son esenciales. Sin embargo, muy a menudo, los estándares de las «Leyes» habían sido confundidos con los «contenidos» del planeamiento. Igualmente el proyecto de intervención también tiende a automatizarse respecto a otras variables urbanas que significan su condición y su existencia. Este contexto ha significado la crisis del planeamiento e intervención urbanística desarrollista en los países más desarrollados y ha reconducido la iniciativa del planeamiento hacia políticas urbanísticas sectoriales (tráfico, vivienda, transporte, servicios urbanos, etc.). Estos «sectores» se han convertido en agentes urbanísticos privilegiados para reconducir los procesos de transformación que la ciudad actual reclama. Pero, en cambio, son sectores que jamás consideran la ciudad como objeto propio y, por tanto, como sujeto de tratamiento en sí mismo.

Probablemente las claves de la experiencia de Barcelona habría que buscarlas en el trabajo a diversas escalas —sectorial y general— y en la condición urbana —como integración de partes y de sectores— que está caracterizando sus proyectos. La ciudad en su propia historia urbanística, tiene, como se ha visto, excelentes planes y proyectos que participan de estas condiciones.

Sin embargo, la dificultad está ahí. ¿Cuáles han de ser los nuevos tópicos del planeamiento hoy en día? ¿Dónde buscar los principios que el planeamiento debe aplicar? Los puntales de la práctica urbanística fueron sometidos a la crítica académica durante dos décadas y no tienen salida. Las ideas esquemáticas del planeamiento del CIAM resultaron reconducidas a la del barrio residencial y sus propuestas espaciales y formales fueron criticadas desde las perspectivas temporales o procesuales: los dualismos entre centro y periferia, resultaron veraces y ampliamente compartidos. Se llegaron a conocer bien los desajustes del planeamiento de la época «desarrollista»: la prioridad del tráfico privado, las altas densidades de los grupos residenciales, la falta generalizada de equipamiento en la periferia...

Las dudas surgen al convertir los modelos críticos en propuestas reales: el desarrollo urbano en período de crisis no es necesariamente el urbanismo de la austeridad. De ahí, por tanto, la necesidad de perfilar nuevos tópicos teóricos que la urbanística actual exige. En este sentido, la experiencia catalana y de Barcelona puede servirnos de «indicador» para evaluar en consecuencia cuánto las nuevas intervenciones son solamente una respuesta a los desajustes anteriores o cuánto son capaces de generar un modelo de actuación con cierta especificidad o enfoque propio.

Frente a esta nueva actitud del planeamiento, estamos asistiendo a una corriente de «deregulation» de «anti-planeamiento» que partiendo de la crítica a la rigidez del planning tradicional, busca la apertura a un «laissez faire» del siglo pasado, que permite desarrollar en cada caso, sobre todo lo que la «promoción» desea⁵. No se pretende discutir aquí con detalle este enfoque que tan dudosos resultados está ofreciendo en algunos países europeos, sino entender que las dificultades objetivas del planeamiento rígido deben superarse sin caer en la renuncia de una

⁵ Téngase en cuenta los recientes acontecimientos sobre los «Docklands» londinenses, donde la quiebra económica de algunos grandes operadores de oficinas va ligada a la incoherencia urbanística del proceso que había sido puesto como ejemplo paradigmático de esta actitud «dereguladora».



Figura 2. *Fotoplano de Barcelona 1991. Se aprecian las obras en curso de realización.*

coherencia urbana más general, y que ésta sólo puede conseguirse desde una articulación conjunta —que en definitiva es el atributo más importante del planeamiento y del proyecto urbano—.

2. *El relanzamiento urbano*

33

El programa de relanzamiento urbano de Barcelona se pone en marcha con el nuevo Ayuntamiento democrático y dará respuesta a la fuerte presión social que sobre la recuperación urbanística se había ya expresado durante los últimos años del viejo régimen.

La nueva situación democrática lleva al pleno municipal fuerzas progresistas que toman el compromiso de afrontar tanto la reforma de la administración como la mejora urbanística de una ciudad poco cuidada durante las últimas décadas ⁶.

Para hacer posible esta larga y amplia operación de renovación urbana se dan una serie de factores que ya se habían dado en otros períodos dinámicos de la propia ciudad: Es decir, un liderazgo político y una capacidad cultural y técnica de amplia ambición.

En efecto, el liderazgo político en este caso expresado por dos alcaldes: Narcís Serra, entre 1979 y 1982, y Pasqual Maragall en adelante, que materializa e impulsa de forma singular tal relanzamiento.

También una capacidad técnica y base teórica capaz de orientar un proceso de gran complejidad administrativa operacional. Existe el impulso de una serie de profesionales notables entre los que en el primer momento el arquitecto Oriol Bohigas resulta ser el catalizador esencial, a los que se incorporan una gran cantidad de jóvenes profesionales formados en los años críticos de la transición. También desde la Escuela de Arquitectura grupos de trabajo como los del Laboratorio de Urbanismo dirigido por Manuel de Solà-Morales habían ofrecido un cuadro de análisis y un sistema metodológico de actuación en la ciudad que ahora podía ser puesto en práctica.

⁶ El perfil político de la corporación municipal desde 1979 es de carácter progresista con mayor participación del partido de los socialistas catalanes con alianza con el partido comunista catalán; en el primer período interviene también el partido nacionalista.



Figura 3. *Periferia metropolitana de los años sesenta. Gran densidad de vivienda, falta de servicios de urbanización y de equipamiento.*



Figura 4. *Fragmento del P. G. M. de 1976. El sector corresponde aproximadamente al municipio de Barcelona.*

Por otro, hay que contar con una buena disposición de los operadores sociales y cívicos dispuestos a colaborar en una empresa de gran envergadura, con perfiles poco definidos al principio, pero que en cualquier caso pretende transformar la situación de mediocridad urbanística y abandono que la ciudad había padecido ⁷.

El proceso arranca con una «idea-fuerza» innovadora de «recuperación» de la ciudad, que pasa de la acción directa expresada en la mejora urbana realizada por un gran número de pequeñas actuaciones de plazas y parques, a un programa de desarrollo urbano mucho más complejo.

Así, de estas acciones de mejora puntuales como «de facto», se pasa a actuaciones a medio plazo en los diferentes barrios de la ciudad. Más adelante serán algunas estrategias globales sobre algunos sectores críticos de la ciudad —espacios obsoletos o abandonados— los que permitirán operaciones de reequilibrio de mayor ambición. Estas diferentes escalas de actuación se comentarán específicamente.

En este proceso de relanzamiento urbano la nominación olímpica de Barcelona ha sido sin duda una palanca importante. Sin embargo, la coherencia del proyecto durante la década de los ochenta permite una lectura integral en la que el programa 92 debe ser entendido como un acicate singular en una estrategia más amplia.

34

3. *El marco de los planes. El PGM, la transición y la desaparición del Area Metropolitana*

La fuerte preocupación por el planeamiento tuvo su esplendor en los años sesenta con los trabajos para el Area Metropolitana y la revisión del Plan Comarcal de 1953, que con su fragilidad habrá sido el marco jurídico de una combinación que doblaba su población en sólo veinte años.

De los estudios de la revisión del PC 53 saldrá el Plan General Metropolitano (PGM) que va a ser el cuadro global de referencia para el desarrollo de Barcelona hasta la actualidad.

Durante este proceso se produjo —en 1974— la creación de la Corporación Metropolitana de Barcelona como entidad de Administración Local que engloba la Barcelona y otros veintiséis municipios de su entorno: el mismo precinto que el Plan Comarcal de 1953. Se da un avance administrativo notable, pero se renuncia al ámbito del área metropolitana real que se demandaba insistentemente en los años sesenta.

⁷ Ahí hay que valorar el enorme esfuerzo crítico realizado por las revistas especializadas como *CAU*, *Quaderns*, *Novatecnia*, durante los setenta para establecer una discusión crítica y rigurosa sobre los problemas urbanos de Barcelona.

Finalmente el PGM fue aprobado en 1976 después de una segunda información pública. En este interin centenares de licencias fueron pedidas al amparo del PC 53 y supusieron desgraciadamente la pérdida de algunos solares importantes para la actuación futura ⁸.

El PGM pasa a organizar el territorio a partir de dos conceptos: los sistemas o espacios de clara vocación pública o colectiva y las zonas, dedicadas a la utilización privada. Dentro de esta clara definición se introducen nuevas categorías operativas: por un lado, la fijación de los equipamientos —como parte de los sistemas— es precisa como reserva de suelo, pero su destino y su arquitectura se pueden especificar más adelante; por otro, la zonificación se desvincula del uso, o del sistema edificatorio —que habían sido las técnicas usuales— y se establecen diferentes «procesos urbanos» —en densificación, en remodelación, etc.— que resultarán más ajustados a la dinámica urbanística.

Sin embargo, sus mayores limitaciones venían del contexto controvertido en el que se producía: la negociación era siempre desigual y difícil; estructurar los límites a la transformación era ya un triunfo. Quedaban necesariamente en segundo plano, las opciones generales de forma urbana que, sin quedar negadas, resultaban enmascaradas; el duro impacto de algunos de sus elementos viarios internos a la ciudad, hubieran exigido una discusión más específica. Así el PGM irá adelante y encontrará plataformas de desarrollo tanto a nivel municipal como metropolitano hasta la abolición de la Corporación Metropolitana en 1985. Se producirá, pues, su continuo ajuste a medida que las actuaciones de construcción o desarrollo urbano lo vayan necesitando: sólo así se puede hacer compatible un Plan marco con estrategias de acción imprevisibles de antemano —piénsese en las propias zonas olímpicas, impensables durante la redacción del PGM—.

La aprobación del Plan coincide con el período de transición social y política, y se da la doble condición de un Plan recién aprobado que entra en ejecución y se empiezan a producir los primeros ensayos de convertir en propuestas efectivas las demandas reivindicativas de los movimientos sociales urbanos que habían sido los grandes protagonistas en la lucha contra la ciudad especulativa del período franquista ⁹. Es un momento vivo de gran dinámica en el que se discuten los problemas urbanos más acuciantes, con la voluntad de afrontar su resolución. Así, las primeras actuaciones municipales tratan de dar respuesta a las demandas de equipamientos más solicitados: entre ellas destacan las escuelas e institutos en las barriadas más populares de la ciudad ¹⁰. También la vivienda social entra en los programas, si bien la actuación pública está todavía poco estructurada. La inversión debe negociarse en los ministerios de Madrid que reciben tanto la presión de las diferentes regiones como la directa de los barrios madrileños ¹¹.

A su vez, en el período 1975-1977 se abre un proceso de discusión sin precedentes cual fue el del Congr s de Cultura Catalana referido al espacio de los países catalanes, y que produce una amplia reflexión sobre 24 ámbitos de la cultura, desde la lengua a la arquitectura, del teatro a la ordenación del territorio ¹².

Hoy en día podemos valorar el gran alcance de muchos de aquellos debates que, recogiendo la fuerza crítica contenida en tantos años de oposición, se han ido convirtiendo poco a poco en semilla de políticas de actuación de las nuevas entidades democráticas.

⁸ Est  todavía por estudiar con seriedad este bochornoso período, que supuso la última gran válvula de escape de una forma de proceder de claro contenido especulativo.

⁹ Puede verse nuestra ponencia «Una nueva mirada a los viejos problemas», Universidad de Urbino 1979, publicado en *ILAUD*.

¹⁰ En este período es delegado de Urbanismo el arquitecto J. A. SOLANS. Una información de los proyectos iniciados puede verse en el número 28 y 29 de *Arquitecturas Bis*. Barcelona 1979.

¹¹ Así puede entenderse que en los primeros ochenta la política de vivienda se hubiera concentrado en su gran mayoría en la periferia de Madrid, cumpliendo los pactos firmados por el Ministerio de la Vivienda del Gobierno de Transición.

¹² Véase AA. VV., *Resoluciones del Congr s de Cultura Catalana*. Barcelona, 1978. Véase también LUB: *ATLAS: Identitat del Territori Catal *. Les Comarques. Barcelona, 1977. Un resumen puede verse en los dos números monográficos de *Quaderns*, 1 y 2. Barcelona, 1980.

Por otro lado, en 1979 con la entrada de los nuevos ayuntamientos democráticos y una Generalitat restablecida, cobra una especial atención la revisión de los planes urbanísticos de la mayoría de las ciudades y municipios catalanes.

Si la actualización del planeamiento de Barcelona y su comarca se había producido en el período del cambio de régimen, la mayoría de las ciudades tuvieron que esperar la nueva situación democrática. Sólo 50 planes en Catalunya habían sido actualizados a la nueva Ley de 1975.

Ahora, a nivel municipal en cada ciudad catalana se va a producir la discusión concreta para pasar de la crítica a la acción. Coincide en muchos casos el reajuste administrativo con la discusión urbanística profunda del futuro de la ciudad ¹³.

En la década de los ochenta se revisan a fondo o se redactan casi 500 planes municipales. Con lo cual puede asegurarse que no hay municipio superior a 2.000 habitantes, o menor con cierto dinamismo, que no tenga su norma urbanística actualizada ¹⁴.

Ni que decir tiene que si bien —en algunos casos— puede haberse dotado al Plan de un valor demiúrgico excesivo, este período debe ser visto como básico en la reestructuración urbanística del país: sólo introduciendo una lógica diversa desde cada municipio y desde cada valle se podrá recomponer una estrategia ambiciosa a nivel del territorio catalán. Aunque está todavía por hacer, las bases de la misma existen, y la reestructuración urbanística del país ha estado asegurada durante más de una década ¹⁵.

Por otro lado, la recuperación de la ciudad supondrá una serie de acciones urbanísticas que se llevan en paralelo a la propia reorganización administrativa del municipio. La preocupación por una mayor eficiencia operativa de la burocracia municipal, entraña también una redistribución del territorio de la ciudad a través de los nuevos distritos municipales.

Los nuevos límites administrativos significan nuevos niveles de competencia y una cierta descentralización política en diez nuevos distritos. La configuración de los mismos reconoce las diferentes «partes» de la ciudad reproduciendo en gran medida los antiguos municipios anexionados a finales del XIX ¹⁶.

Las unidades así definidas buscan inicialmente esta forma urbanística histórica y pretenden agrupar entidades de un tamaño próximo a los doscientos mil habitantes. Con esta estrategia los nuevos *Distritos* serían de una entidad y escala parecida a las otras ciudades del Área Metropolitana, con lo cual la región metropolitana quedaría configurada en 36 ciudades similares (26 municipios y 10 distritos) con lo que se recuperaría —debidamente actualizada— aquella imagen del gran Consell de Cent como nueva organización representativa de la gran ciudad.

Esta idea o proyecto de la administración Maragall, queda sin embargo truncada, cuando la Generalitat en 1985 *disuelve* la institución territorial «*Corporació Metropolitana de Barcelona*» siguiendo las prácticas conservadoras de otros países ¹⁷. La CMB había sido creada en 1974 y había ido desarrollando una serie de importantes funciones de control y despliegue del planeamiento, así como multitud de acciones de redistribución inversora entre los diferentes municipios ¹⁸.

¹³ Véase nuestro artículo «La Escala Intermedia: Nueve planes catalanes», *UR*, núm. 2. Barcelona, 1985.

¹⁴ El programa de planeamiento se puso en marcha al inicio con una colaboración al 50 por 100 entre cada municipio y la Generalitat. El programa fue impulsado inicialmente por el arquitecto LLUIS CANTALLOPS. A partir de 1980 el arquitecto J. A. SOLANS se hizo cargo de la Direcció General d'Urbanisme.

¹⁵ Véase el resumen: AA. VV., *10 Anys d'Ajuntaments democràtics*, Barcelona, 1989.

¹⁶ La labor del área municipal por el sociólogo JORDI BORJA se produce entre 1983-84 y es un proceso político aprobado por consenso.

¹⁷ Es bien notorio el paralelismo de la disolución de la «GLC». (Greater London Council) promulgado por el gobierno Thatcher, para reducir el protagonismo de aquella institución, capital en el desarrollo del Londres de la postguerra. Los resultados de tal medida resultan todavía difíciles de evaluar, pero los recientes desarrollos en aquella ciudad nos muestran las dificultades del abandono total de las instancias de coordinación y redistribución territorial en regiones metropolitanas.

¹⁸ La disolución ha sido a veces planteada simplemente como una lucha de poder entre el espacio metropolitano —en el que el Ayuntamiento de Barcelona era el más representativo—, y el resto de Catalunya. Sin embargo, esta explicación sería demasiado simple cuando sabemos por la propia experiencia del país cuán difíciles son los reajustes institucionales, y por tanto, hemos de entender que existe un modelo latente —nunca explícito— que en parte resulta actuar contra la propia historia urbanizadora catalana.

La Corporación Metropolitana fue sustituida por una serie de comisiones intermunicipales de la misma escala, para afrontar actuaciones altamente especializadas y ligadas principalmente a los servicios urbanos, como: agua, saneamiento, transporte o residuos.

Sin ser éste el espacio para una valoración específica¹⁹, cabe resaltar tanto las dificultades creadas por la disolución —incoherencia en las actuaciones municipales, dificultades de coordinación— como la falta de un análisis técnico previo a la toma de decisiones, que con seguridad hubiera permitido evitar las supuestas incoherencias y racionalizar un órgano que aunque, creado en el régimen anterior, había permitido un extraordinario despliegue urbanístico en los ochenta²⁰.

En cualquier caso, a pesar de los recientes desajustes creados, hay que pensar que desde la estructura municipal —cohesionada a nivel de consorcios o mancomunidades— y desde la de la Generalitat deberán establecerse en el futuro algún/algunos marco/s de coordinación política y administrativa, porque el tema lo exige.

4. *Las diferentes escalas de actuación*

La experiencia de Barcelona representa un cambio de escala, de la pequeña actuación a la gran intervención. También una evolución del proyecto simple monográfico —una plaza, un parque, una escuela—, al proyecto complejo —un conjunto de calle, edificio y zona verde con gestión integrada—; del proyecto público al «partnership» (cooperación), asegurando el compromiso de la iniciativa privada en operaciones de claro alcance general o público²¹; de la planificación normal a la excepcional, encontrando pautas comunes para la regulación cotidiana de la ciudad y las grandes actuaciones, como es el caso de las del 92²².

Estos ajustes de escala, contenido, actor y ámbito son también respuestas en términos de Plan al cambio de dinámica del contexto y a la capacidad de los operadores sociales y económicos. En efecto, el esfuerzo del sector público en esta experiencia habrá pasado de ser agente privilegiado de la iniciativa recualificadora a agente reequilibrador: buscando en la actualidad el hecho de intervenir en la localización de las actuaciones, tratando de socializar el plusvalor generado por la nueva dinámica urbana.

La «recualificación urbana», por tanto, pasa por repensar la ciudad desde sí misma, con sus atributos y sus dificultades. No en vano observamos cómo en Europa las ciudades retornan sobre sí mismas, buscando su cambio y su actualización, remozando sus viejos barrios y dando respuestas modernas a los viejos problemas. Barcelona no es ajena a este proceso cuando centra sus esfuerzos en la definición de su frente marítimo —puerto y litoral— como vieja aspiración de una ciudad que se declara mediterránea y que había dejado cerrar su acceso al mar. También buscando en la proyectación del espacio vacante y obsoleto la forma de coser y vertebrar las áreas residenciales populares.

La experiencia de Barcelona muestra una vez más la variedad y riqueza instrumental del planeamiento y del diseño de las ciudades que deben manejarse de forma diferente y adecuada a las circunstancias administrativas, políticas y económicas de cada ciudad.

Estas ideas globales se materializan con un proceso de trabajo en el que coexisten escalas de aproximación diferentes, y que participan de un fuerte compromiso con la componente física de la ciudad y con su capacidad ejecutiva real.

¹⁹ Véase nuestro artículo «Algo más que un debate político», *La Vanguardia*. Barcelona, 1985.

²⁰ Para la historia del «Área Metropolitana» puede verse el número 87 de *Cuadernos sobre el Área Metropolitana*. COAC. Barcelona.

²¹ En operaciones de proyecto público ejecutado por el privado siguiendo condiciones definidas por el sector público, o bien ofreciendo nuevos campos de inserción privada como la restauración de edificios catalogados y/o monumentales, y abriendo fórmulas de *sponsors* privados para obras de mantenimiento urbano de gran coste —ejemplo: las grandes fuentes de la ciudad, entre otros—. El programa «Barcelona posa't guapa» ha sido un claro ejemplo.

²² Recuérdese cuánto estas estaciones excepcionales cobran ritmo normal cada treinta/cuarenta años en ésta y en muchas ciudades. En Barcelona 1888, 1929, 1953, lo cual significa un ritmo de actualización por saltos de medio alcance y un proceso constante de desarrollo y transformación urbana que deben equilibrarse.

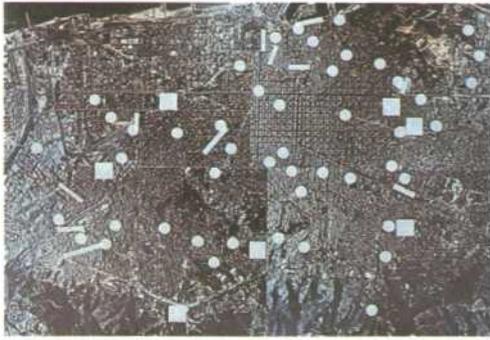


Figura 5. *Esquema de las actuaciones puntuales de rehabilitación.*



Figura 6. *Plaça Robacols. Una de las actuaciones en la periferia densa.*

Para comentar específicamente las diferentes escalas de trabajo en este proceso urbanístico de Barcelona, vamos a agruparlas en dos bloques:

El primero, denominado de «rehabilitación urbana» recoge las actuaciones directas de menor escala bajo el epígrafe de «espacios urbanos y espacio verde» que tienen marcadamente un perfil de gestión e inversión pública. También se presentan los «planes sectoriales» que ofrecen una forma de reflexión más sistemática de la ciudad por partes, que engrana evidentemente actuaciones de escala diversa.

El segundo bloque comprende el capítulo de «reestructuración urbana» en el que se introducen aquellas estrategias de mayor alcance como son la «reorganización del viario» y las «áreas de nueva centralidad». Este nivel de actuación señala una serie de elementos relacionales o de reequilibrio entre fragmentos y áreas de la ciudad; y ha venido evidentemente potenciado por el programa olímpico para 1992. A su vez, como se comprobará, las escalas pueden ser leídas como encadenadas y estas estrategias posibilitan o pueden ejecutarse desde diferentes eslabones.

38

4.1. *La rehabilitación urbana*

a) *Los espacios urbanos y el espacio verde*

El arranque del proceso, como señala Oriol Bohigas²³, iniciador de la idea, no responde a una sistematización previa, sino que la necesidad de dar respuesta fue prioritaria. Sin embargo, en la medida del avance del programa se irá superponiendo una mayor racionalización del proceso de actuación sobre el verde y el espacio libre.

Se trata de una estructura del verde que intenta maximizar el servicio a la totalidad del tejido urbano. De ahí, por tanto, se deducen dos hipótesis en la intervención: por un lado, habrá que trabajar sobre los pequeños intersticios vacíos en el conglomerado urbano existente y, por otro, la selección habrá que efectuarla con criterios de oportunidad: cuáles son los espacios más disponibles en relación a la densidad residencial colindante.

En este sentido, al esfuerzo de gestión de suelo por compra, habrá que añadir el espacio urbano que se puede movilizar a partir de los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) que son en definitiva los capaces de actuar en el plano de la gestión singular, de la compensación de derechos de un planeamiento previo, o finalmente de la expropiación.

Por tanto, la acción se concentra sobre las viejas industrias ya en desuso o en grave crisis, y por tanto interesadas en la realización de activos. También en el suelo de viejos servicios urbanos en transformación —bien sean municipales o estatales—. El antiguo matadero, los suelos

²³ ORIOL BOHIGAS, *La reconstrucció de Barcelona*, Edicions 62. Barcelona, 1985.



Figura 7. *Barcelona puede ser vista como una composición de áreas «diferentes».*



Figura 8. *Vía Julia, espacio cívico en el sector norte de la ciudad.*

Figura 9. *Visión de uno de los fragmentos de la ciudad histórica. El sector del Raval con «containers» poco utilizados que pueden ser reconvertidos.*



de la empresa de ferrocarriles Renfe son los espacios «expectantes» zonificados por el PGM para ser convertidos en parques y plazas.

Para establecer prioridades de actuación entre los solares disponibles se eligen los espacios más centrales dentro de cada tejido urbano, con la voluntad de que en cada oleada de proyectos, cada distrito o sector esté representado. Esta condición coyuntural de cada proyecto —que es específico en su tamaño, pero también en el contexto urbano que lo circunda— es una de las dimensiones más interesantes de los proyectos de espacio urbano en la Barcelona de los ochenta.

Una explicación de estos proyectos puede verse en multitud de publicaciones de ámbito local o internacional ²⁴.

b) *Los planes sectoriales*

Pero la rehabilitación urbana exige una actuación complementaria más sistemática que asegure sus posibilidades de acción a medio plazo. En este sentido, el proceso urbanístico de Barcelona admite la necesidad de entender las «diferencias» urbanas, para encontrar las formas de actuación más coherentes y compatibles con los tejidos existentes.

En efecto, Barcelona admite una lectura por «partes» que identifica sus barrios tradicionales. El proceso urbanístico de formación y de transformación es diferente y será común a estas actuaciones la voluntad desdensificadora y de definición de proyectos de intervención con fuerte calidad urbana que ofrezcan correctas pautas de rehabilitación.

La recuperación de Ciutat Vella constituye un punto nodal de la nueva política urbanística de Barcelona. Las formas de actuación en estos barrios están siendo diferentes a los de otras áreas de la ciudad, en la medida que entrañan problemas de una complejidad especial. A nadie puede escapar la pésima condición de la vivienda de algunos sectores del Raval o de Santa Caterina, ni la elevada densidad habitacional de fragmentos de la Barceloneta: son problemas que tienen su raíz en la densificación sufrida por estos sectores históricos en el XIX que resulta agravada por el abandono urbanístico e inmobiliario a que fue sometida durante décadas.

En este sentido, Ciutat Vella se dividió en tres áreas que corresponden a Raval, Santa Caterina y Barceloneta, con hipótesis de intervención diferenciadas.

Son planes que, si bien no participan de un método idéntico, comparten una serie de elementos que dan coherencia general. Cabe señalar la meticulosidad en las variables de trabajo: la estructura de la propiedad, la clasificación tipológica y las características sociológicas son bases de partida de cada proyecto del Plan, que hace su propia lectura e interpretación.

Cada Plan busca minimizar las afectaciones viarias centenarias —«sventramentos»— desarrolladas y, en gran parte, responsables de la degradación de algunas de sus partes. A su vez, la búsqueda de alternativas viarias se hace con la potenciación de la idea de recinto y con el apoyo del tráfico en la corona de las rondas y de las vías interiores existentes. La racionalización de la situación actual es potenciada con medidas de aparcamiento y de resolución de pequeños puntos conflictivos.

La modernización de los edificios singulares con usos colectivos e institucionales es un tema recurrente para las piezas de arquitectura —o «contenedores»— de gran volumen y de interés estilístico o tipológico.

Una vez definido el Plan para la reutilización de Ciutat Vella, se puso en marcha una sociedad pública «Promoción Ciutat Vella» para canalizar la actuación operativa. Las dificultades habitacionales del sector obligan a una inversión pública importante que debe contar con el apoyo supralocal para hacer frente al abandono secular del corazón originario de la ciudad. El arran-

²⁴ Véase entre otros AA. VV., *Barcelona espais i escultures*, Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona, 1987. AA. VV., *Plans i Projectes 1981-1982*, Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona, 1983. J. A. ACEBILLOÇ, *De la Plaça Trilla a la Vila Olímpica*, Holsa. Barcelona, 1990.

Una clasificación de las casi dos centenas de proyectos se organizan en el libro reseñado en la primera nota, con los siguientes epígrafes: Parques urbanos, plazas y jardines, jardines equipados, ejes urbanos, parques a gran escala.

que público de este proceso puede crear un nuevo umbral de recuperación y abrir formas de colaboración con otros operadores corporativos y privados ²⁵.

Los planes de los *barrios tradicionales* tienen que verificar la estructura de organización de la ciudad que el Plan Metropolitano propone desde 1976. Son barrios consolidados en el siglo pasado y en las primeras décadas del actual, las leyes de la formación suburbana de las calles, la estructura tipológica de las casas, la distribución de los servicios y equipamientos urbanos exigen un reconocimiento preciso de cada situación. Siguiendo estos tópicos de trabajo, se fueron configurando algunos elementos importantes en el entendimiento de los barrios y que pueden ser vitales en su re proyectación.

Por ejemplo, la idea de calle mayor adquiere en la situación actual nuevos contenidos respecto de los que tuviera en su origen, pero mantiene sin embargo una jerarquía de valor en cuanto a los usos centrales y comerciales y, en consecuencia, parece oportuno reducir la presión del tráfico de travesía: las calles mayores de Gràcia, Sarrià, Sant Andreu, la Rambla del Poblenou, la Rambla del Carmel, tienen este valor de espacio interior al barrio con capacidad para ser recalificado. Por otra parte, existen operaciones de transformación urbanística fuerte que permiten un mejoramiento de la estructura: este es el caso de la sustitución de fábricas viejas o espacios en desuso, que puedan convertirse en lugares de interés: Los parques realizados son un ejemplo, otros están en proceso, como Fabra en Sant Andreu, Paperera en el Poblenou, Vapor Vell en Sants, FECSA en Poble Sec.

Otro capítulo aparte lo configuran la rehabilitación de los *barrios residenciales* producidos durante los sesenta bien sean de residencia masiva o de autoconstrucción. Esto va a exigir especiales esfuerzos adicionales de inversión en la medida que se va comprobando la rápida obsolescencia —arquitectónica y urbanística— de aquellas fábricas urbanas. El caso de los «polígonos» de vivienda exigiría tratamiento aparte: Su ordenación sigue las pautas de los «planes parciales» de los años sesenta, con algunos déficits de urbanización que en parte han sido saldados con la acción descentralizada de los distritos. Sin embargo, la pésima calidad de la construcción empleada crea problemas muy difíciles entre los que se encuentra el de la «aluminosi» en las viguetas de los forjados en algunos de ellos. Su inserción urbana ha mejorado notablemente con los programas de conectividad viaria y de las rondas o cinturones que se comenta más adelante.

En los barrios de «urbanización marginal» la construcción de las infraestructuras es, en términos generales, más costosa de lo normal y, a veces, es menester corregir partes mal ejecutadas. El proceso de legalización plantea problemas específicos al inicio del Plan. En cualquier caso, son planes que intervienen en realidades ya muy consolidadas y que al entrar en ejecución exigen esfuerzos de gestión pública importantes ²⁶.

El instrumento a partir del que se realiza esta rehabilitación por sectores urbanos es el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) que, en general, establece un ajuste entre el PGM, la realidad urbana y una posible dinámica de intervención pública y/o privada. Se trata de planes de sectores «diferentes» que establecen programas de intervención pública y vías de «concerto» con la actuación privada allá donde es posible. Para ejecutar estos planes especiales se define el concepto de Unidad de Actuación o Intervención Integrada como campo del nuevo proyecto y gestión urbana. Frente a las acciones monográficas (plazas, escuelas...) aparecen actuaciones que integran elementos diferenciales (una plaza y un edificio residencial, un pasaje y un equipamiento, por ejemplo) y que se configuran como un reto de gran interés.

A su vez, la nueva dinámica económica de la ciudad obliga a aumentar de nuevo la preocupación de la administración por el tema de la «vivienda asequible». En efecto, la presión de demanda sobre el suelo y edificios hace que la oferta de vivienda social o de precio asequible

²⁵ Existe un cuaderno monográfico de la revista *Barcelona Metròpolis Mediterrànea*, núm. 1. Mayo, 1986, que presenta los proyectos de rehabilitación de Ciutat Vella. Recientemente, el número 18 de 1991 de la misma revista actualiza la situación.

²⁶ Un mayor detalle de los diferentes tipos de planes puede verse en la publicación J. BUSQUETS *et aliter*, *Plans cap al 92*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1987.



Figura 10. Fragmento de la ordenación de la Casa de la Caritat.

resulte imprescindible. Dentro de los Planes Especiales existen espacios de actuación y en las piezas de gran transformación urbanística también, que pueden dar respuesta clara a la necesidad de este tipo de vivienda económica para sectores de población de rentas bajas. Para ello, sin embargo, hace falta contar con la contribución de los organismos que cuentan con recursos específicos para la financiación de la vivienda.

Una consideración especial merece el *Eixample* por su importancia cuantitativa y simbólica en nuestra ciudad ²⁷. Diríamos que se trata de una parte paradigmática de la ciudad y que hace falta una visión integrada y unitaria para acometer operaciones de conservación y mejora de uno de los centros más grandes de Europa en el que aún parece posible neutralizar la fuerte especialización funcional a la que están abocados, fomentando el uso residencial como una componente reequilibradora.

La situación de los edificios del *Eixample* es muy consolidada; quedan pocos solares vacíos y se dispone de una cantidad de edificación de gran interés arquitectónico y ambiental. En esta situación, el problema era definir una regulación más precisa que permitiese la mejora de los edificios sin estar incluidos en el Catálogo. También facilitar la rehabilitación de las edificaciones y asegurar una buena inserción de las nuevas casas.

Otro objetivo básico de la ordenanza es el esponjamiento de los patios de manzana, ésta es una propuesta ya contenida en el proyecto inicial de Cerdà, jamás desarrollada. La geometría y el volumen de la manzana hacen necesario un espacio interior libre de edificación que dé ca-

²⁷ Véase nuestro trabajo *Estudi de l'Eixample*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1984, en el que se establece un balance actual y se muestran los tipos de actuaciones urbanísticas que se desarrollaron en paralelo a su formación. Este estudio de reconocimiento manifiesta los problemas actuales del Ensanche (conflictos de ordenación, derribo sistemático de edificios céntricos para convertirlos en solares, excesiva presión del tráfico creando dificultades a la residencia, etc.), pero también enfatiza las propuestas claves del proyecto de Ildefons Cerdà que permiten todavía registrar esta pieza fundamental de Barcelona.

lidad a la fachada y espacio interior. La ordenanza aprobada obliga a dejar el corazón de la manzana sin edificación y ajardinarlo en el caso de sustitución o de fuertes transformaciones de los edificios existentes. Abrirá un camino lento, pero incremental positivo sobre el espacio verde interior de la manzana. Por otra parte, una serie de patios tendrán una utilización pública, precisamente aquéllos donde es posible intervenir con cierta facilidad y que por su posición, respecto a los ejes y equipamiento importantes, son de mayor interés. La ejecución de un primer patio piloto ha sido realizada precisamente aprovechando la vieja torre de las aguas en la calle Lúria, y ha de servir para experimentar la docena de patios públicos previstos a medio plazo.

4.2. *La reestructuración urbana*

a) *La reorganización del viario*

Una vez canalizadas las necesidades más prioritarias de equipamiento y espacio libre urbano, resultaba imprescindible afrontar la urbanización de los elementos viarios, tanto por su capacidad reequilibradora como por su fuerza configuradora de la imagen en una ciudad compacta. Se daba una gran identificación entre las zonas con fuertes déficits de urbanización y los barrios con necesidad de aumento de movilidad.

Resulta evidente el fracaso urbanístico de las realizaciones viarias que consideran el tema del tráfico como autónomo y se desentienden de las implicaciones urbanas que precisamente promueven su existencia. El tráfico ha estado considerado a menudo de una forma demasiado funcionalista y unidimensional como si fuera la variable más importante en la proyectación de la ciudad ²⁸.

A partir del estudio de las características específicas del viario de la ciudad y del diagnóstico de los problemas de movilidad más importantes, se establecen dos hipótesis generales:

1. Hay que ajustar el carácter diferencial de las diversas áreas ya constituidas a partir de su propia especificidad viaria, pero buscando un esquema más general de conexión interzonal que equilibra su accesibilidad.

2. Se definen cuatro niveles de articulación viaria:

- 2.1. La maxi-red o red primaria, compuesta por los antiguos cinturones de ronda (el litoral, el segundo cinturón a la montaña) que deben actuar como «grandes distribuidores» encadenados a la red secundaria, favoreciendo la conexión de recorridos medios entre áreas y barrios. Su diseño deberá hacer posible un tráfico segregado con poca incidencia en las zonas tangentes y una red viaria urbana que sirviera de difusor y distribuidor de aquel tráfico, evitando la formación de grandes nudos con diferentes niveles en zonas de fuerte configuración urbana ²⁹.

- 2.2. La red secundaria de grandes calles y/o bulevares cuyo *rol* fundamental es el de aumentar las capacidades de las vías locales. Son elementos importantes para el transporte público y para la actividad terciaria y publicitaria. Por su posición y forma pueden actuar como elementos de borde —en situación asimétrica—, como ejes estructurales —dando orden a un sector—, como espacio equipado —con paseo o actividades propias—.

- 2.3. La red interna, referida a las calles que forman el tejido urbano. Correspondería a las vías de nivel local cuyo grano y características varían de unos sectores a otros. Es un nivel prácticamente ejecutado en las zonas ya edificadas y sólo en los barrios marginales está aún pendiente de ejecución completa.

- 2.4. Los espacios urbanos peatonales, referidos a aquellos elementos interiores a las áreas consolidadas que dan prioridad al uso peatonal y representativo, tratando de diversificar esta ac-

²⁸ La gravedad de estos problemas en Barcelona puede ser similar a la de otras ciudades europeas. Téngase presente, sin embargo, que las exigencias del tráfico llegaron en los años sesenta a proponer que la exquisita Rambla de Barcelona fuera objeto de proyecto para su transformación en vía rápida. Afortunadamente acabó sólo en el proyecto.

²⁹ La necesidad de estos grandes distribuidores o cinturones de «by-pass» viene exigida, como se recordará, por la forma tan directa como las autopistas se «conectaron» al sistema de grandes vías de Barcelona.



Figura 11. *El Eixample, gran centro residencial y de negocios.*

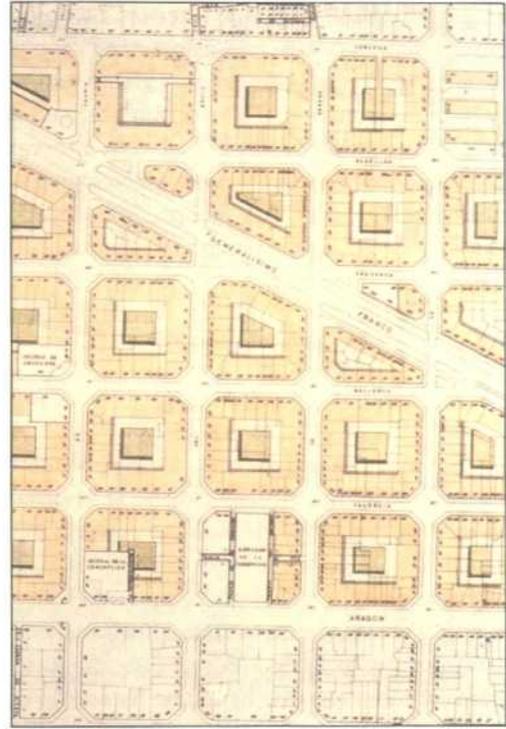


Figura 12. *Nueva ordenanza del Eixample que busca la conservación de la calidad arquitectónica y de la componente residencial. Los patios deben ajardinarse en las operaciones de renovación puntual.*



Figura 13. *Plan de Vías (1984-1987) que busca la integración urbana de las grandes infraestructuras.*



Figura 14. *Moll de la Fusta en 1981.*



Figura 15. *Moll de la Fusta después de la transformación. El tráfico de paso circula semideprimido y el espacio principal es asignado a la circulación urbana y a los peatones.*

tividad peatonal en las diferentes zonas tradicionales de la ciudad, como se ha visto al tratar los espacios urbanos.

Con estas dos hipótesis el desarrollo de una actuación de esta envergadura debe ser afrontado evidentemente por fases.

En cualquier caso, la revisión del proyecto viario en la experiencia de Barcelona significa una apuesta difícil en el camino del proyecto integrado, en el que la componente tráfico es una variable importante en concurrencia con variables ambientales o de calidad espacial. Sin lugar a dudas, los proyectos del viario han sido siempre en la historia moderna de la ciudad uno de los indicadores claves del nivel de urbanidad que en cada momento se pretende.

b) *Las áreas de Nueva Centralidad*

En Barcelona, los lugares centrales se han ido desplazando desde el Portal del Mar, símbolo de la representación institucional de la ciudad comercial, hacia la plaza Sant Jaume, en el corazón de la Ciutat Vella; y se han abierto hacia la plaza Catalunya, para identificarse definitivamente a lo largo del siglo actual con el Eixample, y muy especialmente con su sector central. La Rambla y la Via Laietana configuran actualmente los vínculos de aquel gran centro metropolitano con la Ciutat Vella.

En las últimas décadas, la centralidad se ha ido distribuyendo en Barcelona dentro de este centro moderno que proyectó Cerdà, que ha pasado a actuar como un auténtico CBD (Central Business District) de las ciudades norteeuropeas y americanas.

La discusión sobre el futuro del centro metropolitano o de los centros urbanos en Barcelona se ha confundido demasiado a menudo con propuestas maximalistas de centros duales, fuera de la ciudad, siguiendo la tónica de discusión utilizada en otras ciudades francesas e italianas en los años sesenta, y esta reflexión está siendo claramente reconsiderada.

Además, si la base de la centralidad había sido la accesibilidad a las grandes infraestructuras viarias y al transporte público, hoy en día se está demostrando prioritario el acceso a los espacios urbanos cualificados y a los sistemas de información bien alimentados.

Se definieron doce Áreas de Nueva Centralidad; de éstas, cuatro son las olímpicas que el Ayuntamiento se comprometió a desarrollar con el 92 como horizonte. En las demás han de darse formas de cooperación con la iniciativa privada, bajo la dirección del sector público que las promociona³⁰.

Hay espacios urbanos que pueden llegar a ser lugar central si hay actividad que los reclama. Ordenar y distribuir la nueva centralidad puede ofrecer mejores servicios a los barrios existentes en el tejido urbano de Barcelona y, al dotarlos de centralidad, se puede disminuir su dependencia del *downtown* barcelonés —el Eixample—. Al mismo tiempo, crear espacio fuera del Eixample puede reducir la presión sobre este centro, evitando la continua sustitución de la residencia por la oficina: cobra sentido también articular una política de mejora urbana del Eixample que favorezca su uso como espacio residencial y penalice o dificulte la instalación indiscriminada de nueva oficina.

Una estrategia integrada de este tipo hará concreta y dará una nueva dimensión a la previsión de centros especializados o direccionales ya anticipada en el mismo PGM de 1976. Precisamente en el momento en que la ciudad afronta grandes proyectos de sistematización viaria con los cinturones, es necesario anticiparse a las rentas diferenciales que en los espacios vacíos o indecisos se puedan crear. Por ello, era necesario establecer un proceso con iniciativa y control público de manera que se pueda garantizar la buena inserción urbana de las actuaciones privadas o corporativas. No es suficiente la anticipación de una ordenación física —aunque sin ésta no se puede realizar un equilibrado programa de actividades—, sino que también se necesita una evaluación precisa de las dimensiones y del contenido de cada lugar central. Demasiado a

³⁰ Existe una publicación específica sobre el tema «Áreas de Nueva Centralidad». Ayuntamiento de Barcelona y un resumen «Varios corazones para una ciudad» publicada en la revista *Barcelona Metròpolis Mediterrànea*, núm. 8/1988.



Figura 16. *Las Areas de Nueva Centralidad. Los polos olímpicos pueden ser vistos como elementos privilegiados en este esquema.*

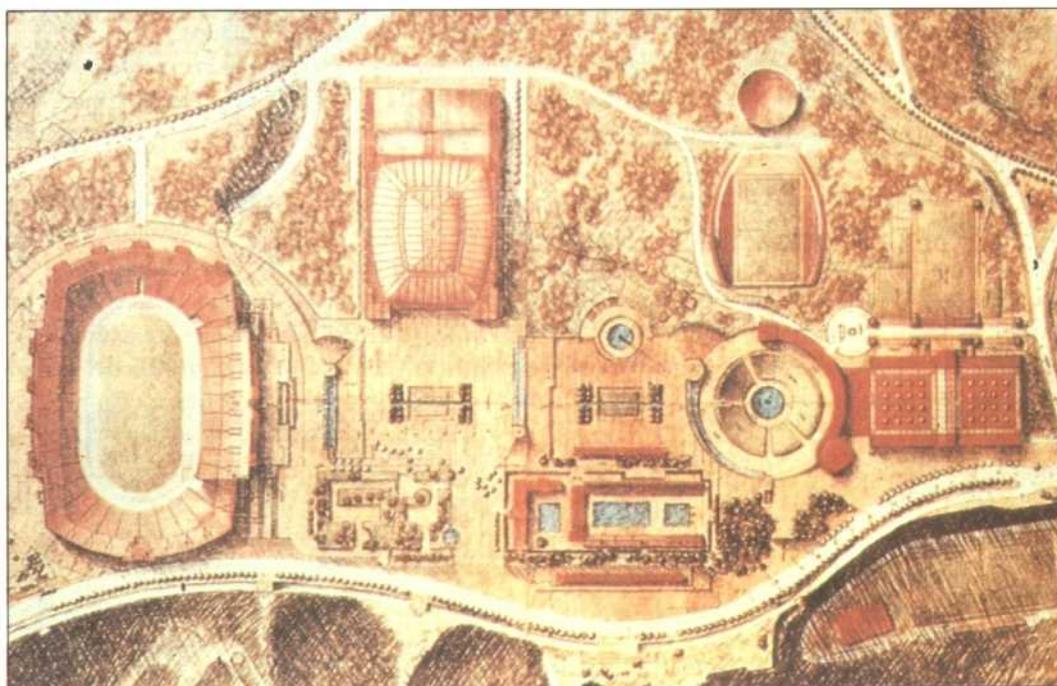


Figura 17. *Esquema del núcleo central del Plan Especial de Montjuïc.*

menudo se piensa que la única actividad central es el comercio —y más concretamente el *shopping center*—, olvidando que el lugar central ha sido siempre el espacio combinado de terciario y de oficio, de oficina y de espacio libre.

El desarrollo de un programa de este tipo exige, también, un cambio importante en el proceso de planeamiento y en la forma de ejecutar los proyectos. Los espacios intersticiales deben solventar problemas importantes de contexto. A su vez, el contenido de estos edificios es nuevo y goza de pocos precedentes. Estamos frente a programas complejos, donde la multiplicidad de usos y de gestión singular puede incidir en el proyecto y en sus fases de implantación. Por ello, quizá el proceso de trabajo en estas áreas está ofreciendo un panorama de formas de intervención muy variado: desde el proyecto unitario en sectores de actuación concentrada (ej. Diagonal-Sant Joan de Déu), a fragmentos encadenados (ej. Renfe-Meridiana), a pautas de composición general que respetan una cierta individualidad de cada pareja de edificios (en el curso de la calle Tarragona).

Se trata de una estrategia de ritmo diferente para cada área y que exige un proceso de trabajo complejo. Ahí el salto de umbral del 92 abrió unas expectativas de centralidad que convenía canalizar.

Los cuatro sectores en los que el programa se desarrolla en Barcelona³¹ se concentran en: Anillo Olímpico, Villa Olímpica, Valle de Hebrón y Area Diagonal. Otros subsectores se definen en la región metropolitana como en Badalona, Sabadell, Granollers, Sant Sadurní, Castelldefels, etc., y otros deportes van a tener lugar en el lago de Banyoles y en las afueras de la Seo d'Urgell.

En cualquier caso, el programa previsto es altamente compacto, ya que los cuatro recintos centrales distan entre sí unos cuatro kilómetros y estarán conectados por el nuevo cinturón viario.

El Area de Diagonal supone una sistematización de los espacios circundantes de la gran área deportiva privada de la ciudad —Campo de Fútbol del Barcelona, Tenis Turó, Polo, Pistas Universitarias, etc.— e incorpora el uso de espacio abierto.

El Valle de Hebrón, en el norte de la ciudad, alberga un palacio de deportes y una serie de actividades deportivas al aire libre que después del evento olímpico pueden reconvertirse fácilmente en el mayor parque de estos distritos.

El Anillo Olímpico en la parte alta de Montjuïc viene a completar la urbanización emprendida en 1929. La urbanización de la meseta superior de la montaña se produce con cuatro grandes edificios deportivos que se asientan a lo largo de un gran eje central de orientación levante poniente.

El cuarto sector es la Villa Olímpica que se convierte en un referente cualificado del proceso de transformación urbanística de Barcelona, al actuar como cuña de avance hacia el *waterfront* de la ciudad.

Sin embargo, llevar Barcelona al mar no era tan fácil. La «sombra» de la Ciudadela de 1714 había producido una «espalda urbana» y había acumulado las infraestructuras ferroviarias imposibilitando el acceso al borde marítimo; el proyecto debía transformar cada uno de estos aspectos.

Después de una primera valoración del frente costanero del área metropolitana por el equipo de Lluís Cantalops, el proyecto de la Villa Olímpica es desarrollado desde 1985 por el equipo Martorell-Bohigas-Mackay-Puigdoménech.

El iter del proyecto es interesante porque la articulación urbanística del mismo avanza simultáneamente al pesado proceso de negociación de las infraestructuras: desmantelamiento del ferrocarril de la costa y soterramiento del ramal de Glorias, asegurando el mantenimiento funcional de la Estación de Francia en el sistema regional o nacional ferroviario; depuración de las aguas residuales cuyo vertido era en parte todavía directo al mar; generación y fijación de las nuevas playas, acceso viario y de transporte público a la escala metropolitana³².

³¹ Véase la descripción completa en: AA. VV. *Barcelona: la ciutat i el 92: Olimpiada Cultural*. Barcelona, 1990.

³² Puede dar una idea del complejo avance de cada una de estas negociaciones la anécdota, de que a finales de 1985, la primera maqueta de la Villa Olímpica fue censurada de la exposición en la Arquería de la Castellana, porque podía estar en contradicción con otras previsiones de un departamento ministerial.

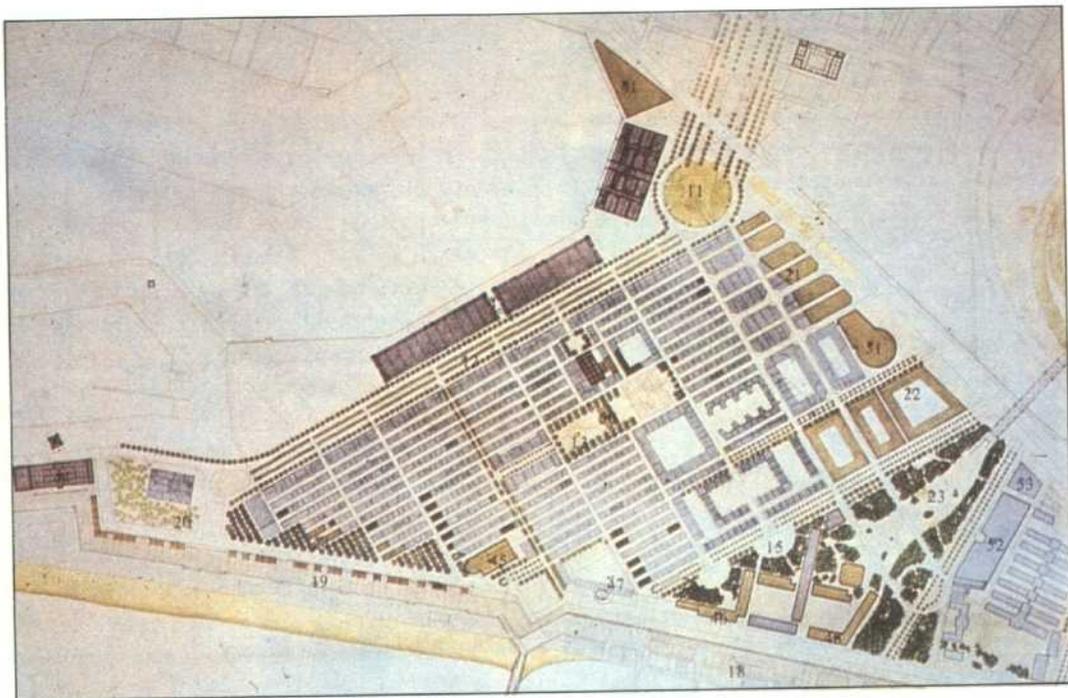


Figura 18. *El Plan Especial de la Barceloneta, que busca la recomposición de un tejido urbano paradigmático en la ciudad.*

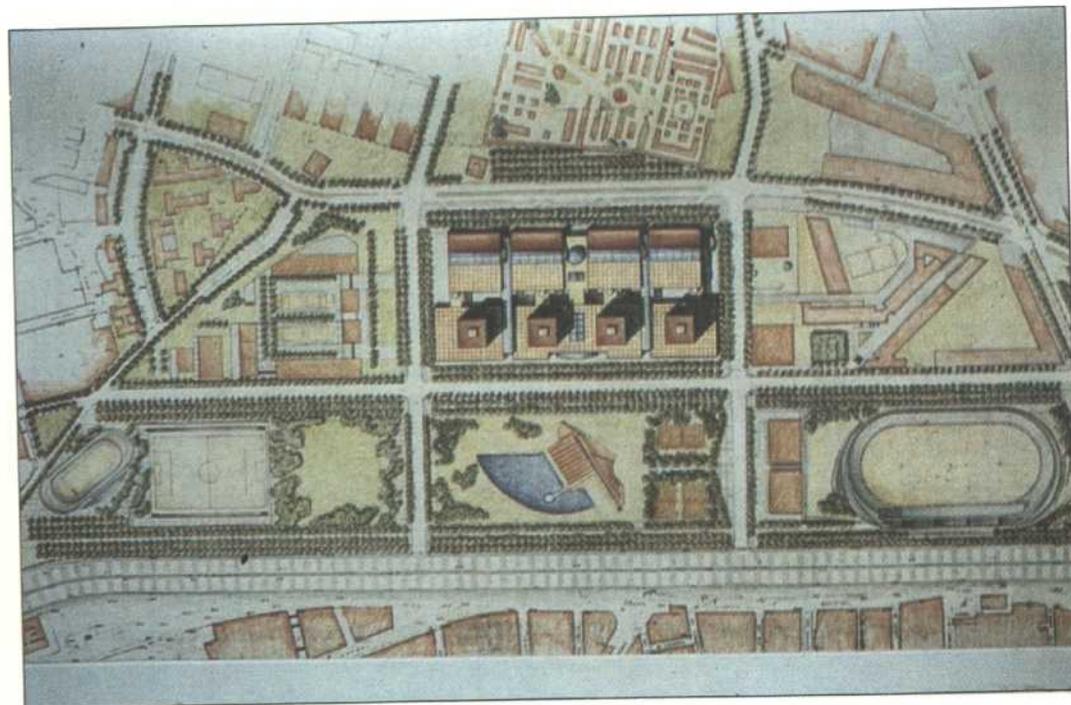


Figura 19. *Renfe-Meridiana. Un desarrollo que puede llevar la actividad central al distrito de «Nueve Barrios».*

En pocas semanas de trabajo técnico, dispone de una maqueta general que permite comenzar la negociación de los términos de cada infraestructura e integrarla como un dato más del proyecto. Sin duda, este esfuerzo es un gran mérito del Plan y el avance en este ejercicio es uno de los aspectos más importantes para aumentar la calidad del proyecto urbano. Sin embargo, existe muy poca experiencia de integración de los artefactos infraestructurales, cuya necesidad queda fuera de toda duda, pero que suelen ser planteados desde las ingenierías especializadas, como hemos visto tantas veces, con una autonomía urbana detestable.

La estructura urbana del proyecto resulta del compromiso entre una malla de calles de patrón Cerdà ligeramente deformado y unas grandes trazas históricas implantadas antes de la expansión de Barcelona: la Avenida Icaria como gran bulevard que conducía al Cementerio a principios del XIX pasa a ser un eje urbano interior de gran interés, entrando en el Parque y siguiendo la traza del Moll de la Fusta hasta Montjuïc; la avda. Bogatell como aliviadero de aguas que corta diagonalmente la malla ortogonal. Por otro lado, la traza del ferrocarril soterrado recuerda la envolvente de la Ciudadela primitiva. El tamaño de la intervención responde a las necesidades residenciales definidas previamente y tiene masa crítica suficiente para conllevar una transformación tangencial ulterior, pero no es suficientemente grande para cambiar la trama urbana general.

De este modo, la estrategia del 92 habrá posibilitado a la ciudad el desarrollo de unas infraestructuras globales para el eje litoral, aunque la construcción de los edificios se habrá realizado en sólo una tercera parte. El proceso urbano seguirá y en un plazo no muy lejano la ciudad contará con este nuevo frente debidamente colmatado.

Para estos sectores «especiales», sean olímpicos o de «nueva centralidad», se procedió al trámite de diferentes «planes» que regularizaba el PGM a la nueva situación creada en cada sector. Hay que señalar que en términos globales el umbral establecido por el Plan Metropolitano no se rebasa, pero sí se cambia la estrategia compositiva y la forma de distribución de los usos. Una evaluación más precisa puede ser hecha de cada plan, pero conviene resaltar sobre todo el interés por encadenar escalas de planeamiento distinto, admitiendo que a cada escala corresponden decisiones propias y que conviene buscar formas de desarrollo que introduzcan ciertas precauciones sobre las cantidades de aprovechamiento, pero que sobre todo ofrezcan sugerencias que pueden ser comprobadas o ajustadas en cada escala de concreción mayor.

49

5. Reflexiones abiertas por el caso de Barcelona

En resumen, el caso de Barcelona en los años ochenta puede ser visto como una nueva estrategia de proyectación urbanística y de gestión urbana que supera el *impasse* teórico y práctico de los años setenta. Otras ciudades en Europa —como Berlín, Amberes, Rotterdam, Lisboa, Lille...— también están buscando una estrategia similar: pasa por la reconstitución de un gran proyecto urbanístico que parte de la propia ciudad y que asegura una «visión» de más largo alcance que la vida o el ámbito de un proyecto arquitectónico específico por interesante o ambicioso que sea. Es común a estos proyectos el hecho de trabajar en el espacio urbano existente con estrategias de transformación compatibles con la ciudad tradicional.

Ahí habrá que entender esta nueva vocación del «proyecto urbano de la ciudad» como capaz de dar respuesta a los problemas específicos de cada ciudad, pero también de ofrecer un cuadro de encaje de mayor alcance.

En este sentido hay que tener presente que la «crisis urbana» no está resuelta y que todavía nuestras ciudades tienen problemas pendientes importantes: de residencia, de desequilibrio, etcétera. Pero también hace falta diseñar estrategias más ambiciosas que aseguren una reconstrucción urbana de calidad, la creación de una vitalidad económica suficiente, las precauciones ecológicas suficientes, entre otras. Y para ello hacen falta estrategias a medio plazo,

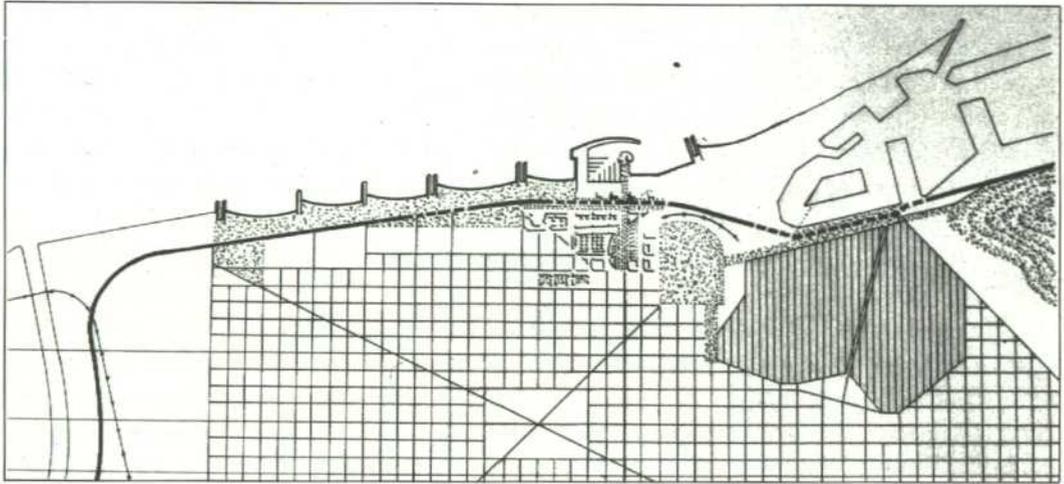


Figura 20. *Esquema del desarrollo del frente de mar.*

diez/quince años, que normalmente ha sido el espacio de los «planes», como momentos de síntesis o de reflexión de cada «generación» que gobierna y discute una ciudad y un territorio. El «plan» es un concepto que engloba decisiones físicas, pero también estrategias operacionales de actuación y formas de acción diversas.

Habría que huir del planeamiento burocrático desligado de la acción. La ciudad ha de ser objeto de estudio y discusión continuamente desde diferentes ángulos y disciplinas, pero para condensar las «propuestas» hace falta poner en juego opciones de forma urbana, con estrategias de actuación: y a esto bien puede seguir llamándosele «Plan» o «Proyecto Urbano de ciudad»...

Pero para ello, la propia gestación y definición del Plan debe evitar la autonomía con que a veces las propuestas se han planteado. El Plan es un objeto de síntesis, que si bien puede

50



Figura 21. *Villa Olímpica en marzo 1992. Las infraestructuras terminadas a lo largo del frente marítimo. Un proceso de expansión puede producirse paulatinamente.*

suponer una gran complejidad en su actuación debe afrontar una resolución clara y entendible, que puede ser participada y asumida; que pueda crear espacios de discusión claros e ideas que se pueden compartir y ser objeto de consenso.

Porque el plan o el proyecto de ciudad puede volver a estar en el centro de la discusión sobre el futuro de nuestras aglomeraciones: Por ello, las técnicas de «marketing urbano», de colaboración (*partnership*) público-privado, están en boga. Sin embargo, para avanzar en un proceso hace falta definir claramente el alcance del «proyecto más general». La colaboración «público-privado» ha estado siempre presente en el desarrollo de nuestras ciudades, pero lo importante ha sido que se produjera con unas reglas de juego claramente establecidas. El mercado del suelo y del inmobiliario tiene reglas, pero éstas cambian vertiginosamente cada dos o tres años y «no pueden regular solas» la ciudad y sus desarrollos. Hace falta recuperar una idea de «proyecto de ciudad» en el que puedan producirse estas relaciones con mayor dinámica.

Y en estas condiciones «marco» cada proyecto de ciudad será diverso «específicamente», así el de Barcelona puede ser presentado desde la recuperación urbana que integra sucesivamente escalas diversas, y en el que se cuenta con un proceso *in crescendo* en la dimensión de las actuaciones. Pero otras ciudades combinan acciones diversas sin poder contar con la «gracia» y las «dificultades» de un gran acontecimiento y son en cambio grandes infraestructuras o grandes espacios intersticiales los que «movilizan» el «proyecto de ciudad».

Y ésta es la discusión que ha sido abierta para nuestras ciudades en los noventa, en los que el *rol* vertebrador de las ciudades en sus territorios va a ser de nuevo decisivo y, por tanto, habrá que contar de nuevo con estrategias muy dinámicas de proyecto urbano.

* **Joan Busquets** es arquitecto y catedrático de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Ha sido Director de los Servicios de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona de 1983 a 1989. Las ideas expresadas en el texto forman parte de una discusión más amplia que va a aparecer en el libro *Barcelona. Evolución urbanística de una ciudad compacta* publicado por la Fundación Mapfre-América el verano de 1992.

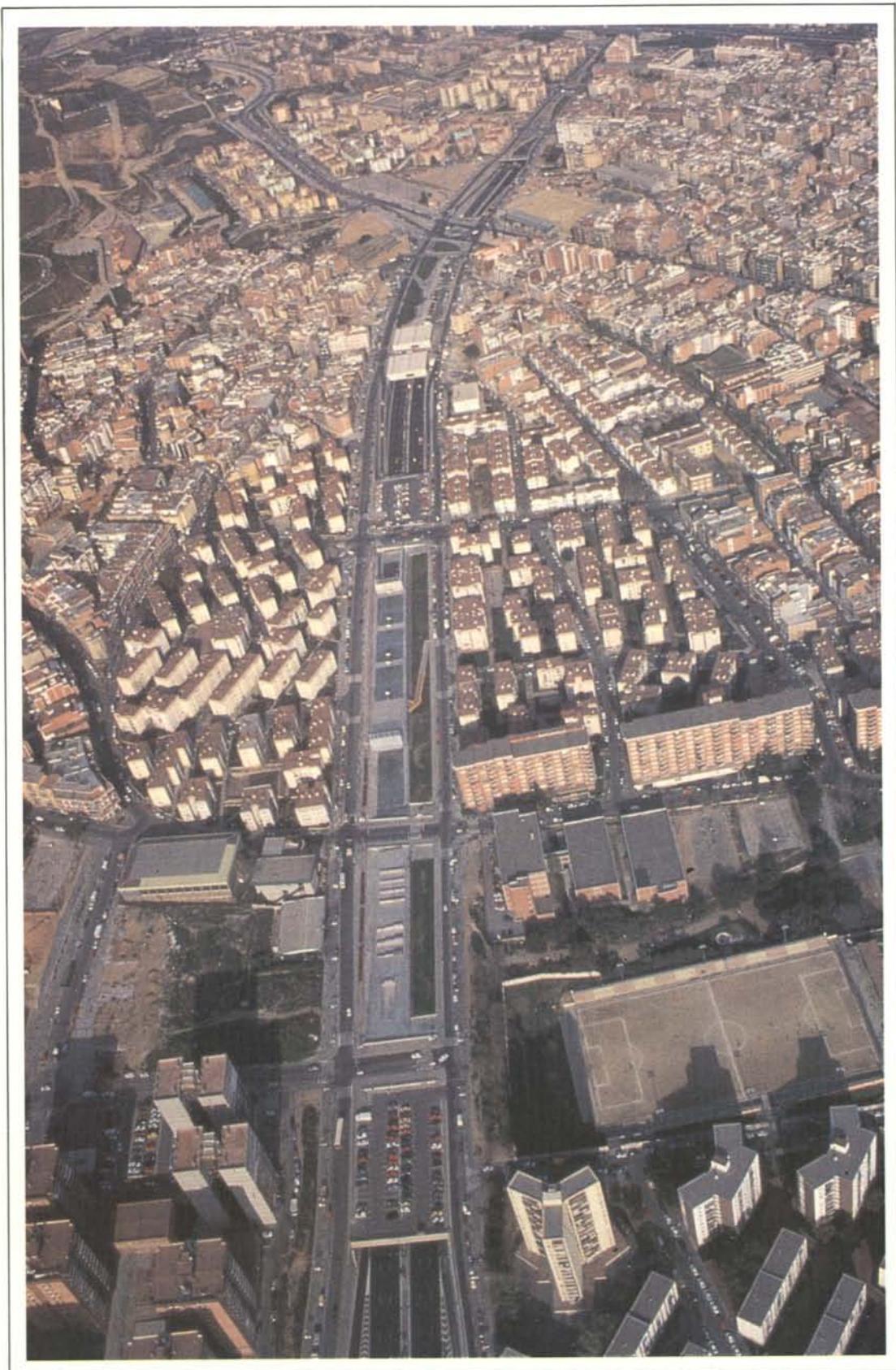


Figura 1. *Obras de la Ronda del litoral.*