

# El projecte olímpic: la construcció de la ciutat qualitativa

Joan Busquets

**Joan Busquets i Grau** (El Prat, 1946) és doctor arquitecte per la UPC. Fou fundador del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona. Des de 1979, és professor catedràtic d'Urbanisme a l'ETSAB i, des de 2002, professor Martin Bucksbaum de la *Graduate School of Design* de la Universitat de Harvard. Com a professor convidat, ha exercit la seva activitat docent a Londres, Urbino, Bowcentrum, Lovaine, Laussane o Gènova. Els seus treballs professionals també s'estenen per tot el món: Rotterdam, Buenos Aires, Barcelona, Singapur, la Haia, Grenoble, Sao Paulo o Lisboa. Dins de l'administració local de Barcelona, va ocupar el càrrec d'Arquitecte en cap del Departament d'Urbanisme i va elaborar un treball sobre la preparació de la ciutat per a l'Olimpíada de 1992 i les noves centralitats de la ciutat. Al llarg de la seva carrera ha rebut diversos guardons, com el *Premio Nacional de Urbanismo de España* (1981), el *Premio Nacional* (1985), el *Premio Real Fundación de Toledo* (1996) o el Premi Europeu Gubbio (2000). També ha estat autor de diversos articles sobre planejament i projectes urbans, així com del llibre *Barcelona: Evolución urbanística de una capital compacta* (1992), entre d'altres.

La ciutat vella de  
El centro histórico de  
The old town of

**Barcelona:**

un pasado con futuro  
a past with a future

un passat amb futur



3



4

E I X A M P L E D E S A N T I L D E F O N S O  
E I X A M P L E D E G A U D Í

EXPOSICIÓN DEL ESTUDIO DEL ENSANCHE DE BARCELONA

## 1. Idees i pràctiques urbanístiques. A manera introductòria

L'explicació d'un desplegament urbanístic de gran escala com el que ha tingut lloc a Barcelona durant els darrers vint anys és apassionant, tot i la manca de perspectiva que dona la proximitat dels fets i la pròpia implicació personal en un treball molt més ampli.

La presentació es recolza, en gran mesura, en hipòtesis de treball desplegades des del Laboratori d'Urbanisme de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona. La seqüència de fets i idees més importants es pren, per la seva banda, d'una reflexió sobre el llarg pla del desplegament urbanístic de Barcelona, feta el 1992 i actualitzada el 1997 (Busquets 1992 i 2004).<sup>1</sup>

En aquest treball es vol combinar l'espai de les actuacions urbanístiques amb el de les idees que inspiren o donen cos teòric a aquestes pràctiques. Cal destacar unes idees generals i unes opinions crítiques sobre Barcelona formulades ja fa dècades, que ara –tot i que semblaven abandonades en el passat– retornen i afloren amb força, inclús amb declinacions diferents. Ho veurem, per exemple, quan parlem de Ciutat Vella o del front de mar. Es tracta d'unes idees, doncs, que alimenten llargues discussions sobre la pròpia ciutat.

Per altra banda, hi ha unes discussions generals sobre la reconstrucció i transformació de la ciutat europea, que –formulades i aplicades en altres ciutats– són preses com la base de la qüestió dins del nostre context. Pensem en les experiències de rehabilitació de la ciutat existent aplicades a Bolònia i Berlín, entre d'altres, el mètode de les quals passa a ser estudiat per aplicar-lo a Barcelona de manera anàloga durant aquests darrers anys.

Al final de l'article es farà esment de fins a quin punt algunes idees específiques de la pràctica urbanística de Barcelona estan trobant un ressò positiu en altres ciutats, que potser les despleguen amb un encert més gran. Recordem com en el segle XIX l'experiència de l'Eixample Cerdà va ésser seminal per a Barcelona i, sobretot, va esdevenir la base de la Llei d'eixamples, que va enquadrar el creixement de la major part de les capitals espanyoles.

## 2. Context urbanístic a finals dels anys setanta

En el període de recuperació democràtica, Barcelona i les grans ciutats catalanes es trobaven en una situació urbanística difícil. No és aquest l'espai per descriure amb

---

1. Vegeu també el capítol I del volum VIII de la "Història de Barcelona". Gran Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1997.

detall aquella situació, però caldria recordar el lector que una de les conseqüències de la situació política autoritària anterior va ser una permissibilitat en alguns desplegaments urbanístics abusius, que moltes vegades es realitzaren amb densitats superiors, fins i tot a les regulars; a més d'una manca d'exigència per part de l'administració en les cessions de sòl i d'urbanització per part dels privats que hi actuaven (Teixidor 1972). Així, es va constituir una perifèria molt deficitària i es van intensificar i malmetre àrees centrals com l'Eixample, construint plantes superiors a les del seu perfil original o densificant les trames urbanes tradicionals.

Per altra banda, quant a les idees generals que guien el desplegament de les grans ciutats i el seu territori, hom constata una gran dissociació entre el que cal fer i el que realment es fa. És precisament en el període 1950-70 quan l'àrea de Barcelona rep el creixement més gran de la seva història urbana. Aquest creixement es produeix sota un planejament dèbil, sobretot perquè el sector públic no desplega les accions d'urbanització i reserva de sòl proposades en les zonificacions i la propietat privada troba en l'especulació del sòl un dels seus mecanismes d'enriquiment més ràpid.

En aquest context cal recordar una línia de reflexió paral·lela sobre la relació entre ciutat central i territori, de la qual en resulten els treballs sobre una possible àrea metropolitana de Barcelona (CAU 1972), que —encara que quedaren relegats a una discussió teòrica— empalmen amb la reflexió urbanística a gran escala, de la qual el país no havia tingut tant bons precedents.

Tot i que no ens hem d'estendre sobre aquest tema sí que volíem destacar-ho, perquè suposà un esforç d'equips professionals de diferents disciplines que va donar com a resultat unes hipòtesis molt interessants d'estructuració del territori central català, que ens permeten encara avui dia disposar d'unes anàlisis molt acurades de la situació urbanística del país en aquell moment. Aquestes discussions estan emmarcades en les reflexions sobre la ciutat-territori, que es despleguen a la regió del Piemonte (Itàlia), contrastant-lo amb altres models europeus com els de París o Copenhaguen, amb els quals es comparava.

És un context, per tant, on es fa palès un desajust entre les idees urbanístiques generals i la realitat del planejament i de l'acció urbanitzadora desplegada per un sector privat que juga amb un component especulatiu sobre el sòl molt fort.

### **3. Les idees urbanístiques post-funcionalistes**

De forma paral·lela, s'estava produint una gran transformació en la urbanística europea. S'havia generalitzat una desconfiança cap al planejament modern, que si

bé va demostrar la seva efectivitat en la reconstrucció de la postguerra, tenia unes grans limitacions perquè entenia la ciutat com una juxtaposició de diferents funcions implantades en el territori, a la vegada que tenia poc en compte la complexitat del procés urbà i els diferents graus de definició de la seva construcció material. En aquest context, havien crescut les crítiques des del *Team X*—des dels arquitectes i urbanistes—, però també des d'altres disciplines.

Aquesta situació va superar-se a poc a poc amb la formalització de línies de pensament que van començar a produir enfocaments alternatius en els anys setanta.

A finals dels seixanta la teoria de sistemes va produir un últim intent de lligar el planejament modern amb una idea de procés continu que permetés la força iterativa dels ordinadors. Aquí, els “models urbans” possibilitaren que la intervenció funcional o el procés temporal fossin tinguts en compte (Chadwich 1973). Més endavant, la teoria de jocs —que seguia la mateixa línia— va permetre incloure també la component “irracional” o “impredecible” de les decisions dels actors en el medi urbà.

Tanmateix, si aquest front semblava donar un respir a les grans oficines de planificació i les orientava cap a nous camps d'actualització continuada —a més d'entrar en la gestió de grans quantitats d'informació—, no és menys cert que es feien palesos els desencants i la desorientació en les grans operacions de planejament.

El treball de P. Hall *Great Planning Disasters* (Hall 1980) venia a descriure set operacions urbanístiques irracionals o insuficients: des del modern sistema de transport BART (*Bay Area Rapid Transit*) de San Francisco fins a les autopistes de Londres.

Just quan el planejament s'havia guanyat el reconeixement social en el món saxó, a partir dels impulsos de P. Abercrombie, ens trobem amb una situació crítica de rebuig d'aquesta pràctica planificadora —jutjada d'ineficaç i equívoca—, que trigarà alguns anys a orientar-se.

Aquesta forta crítica, tanmateix, no deixarà d'exigir rigorosament a les ciutats que, per ser eficients, necessiten d'unes decisions ben racionalitzades des de disciplines com el planejament urbà; així, han de ser aportacions considerades com a espais crítics de reflexió i no tant com un fet burocràtic que busca sobretot reproduir-se d'una forma automàtica. En definitiva, com es veurà, es pot parlar que durant la fase crítica de l'urbanisme d'aquells anys s'obren tres línies crítiques, cadascuna de les quals donarà treballs de recerca i discussions bàsiques, que podríem dir que han canviat la forma de pensar la ciutat i d'administrar l'urbanisme. Es poden resumir en la necessitat de treballar i estudiar la ciutat per fer-la més eficient, més justa però també més bella en sí mateixa i en la seva relació amb el medi natural.

1) Queda clar, doncs, que aquesta crítica no negava la necessitat d'assegurar una eficiència en el funcionament de la ciutat, però tampoc que aquesta eficiència s'havia de basar en altres esquemes menys abstractes i doctrinals que els del rígid plane-

jament de la postguerra. A més a més, defensava que les infraestructures i la ciutat no poden seguir sent enteses com elements dissociats; que el transport públic i la mobilitat privada són elements de servei –no sempre excloents– en els quals cal establir prioritats, i que la descentralització pot ser necessària, però cal definir-la dins de cada context específic, per tal d'evitar que produeixi uns efectes pitjors que el mal que pretén corregir (Thomson 1977).

Així, doncs, malgrat les crítiques ferotges al planejament modern, el cos social, les corporacions i les institucions exigeixen una racionalitat sobre l'eficiència de la ciutat en general, tot i que s'accepta la necessitat de revisar aquells principis dogmàtics que havien inspirat el creixement durant la postguerra.

2) La preocupació per una ciutat més justa fomenta recerques crítiques sobre la ideologia del planejament asèptic i es despleguen posicions en favor dels sectors més desfavorits en els espais urbans (Ambrose 1975). En general, se substancien amb una crítica a l'organització social capitalista i el seu sistema d'acumulació; el mètode de referència es basa en la filosofia d'aproximació marxista. Sens dubte, els treballs del geògraf David Harvey (Harvey 1973) són una referència teòrica de gran interès.

També cal esmentar Henri Lefebvre i Manuel Castells, que des del context francès i espanyol, respectivament, lideren aquestes crítiques reflectint punts de vista diferents. Aquí té especial interès el treball de Lefebvre ja que –malgrat la necessària abstracció de la discussió sobre els processos de construcció i reproducció de la ciutat– posa un gran èmfasi en el rol de l'espai i, en conseqüència, en la importància de la seva assignació d'usos; també es reflecteix aquí la lluita entre les classes socials per aconseguir el mateix (Lefebvre 1972). A partir d'aquestes crítiques apareix el tema de la negociació social, l'*advocacy planning*, i l'urbanista o el professional que treballa en la ciutat esdevé una mena d'agitador social o jutge que tracta d'influir en la consecució d'una ciutat més justa.

Dins d'aquest bloc també hi podem incloure un corrent molt fort que buscarà la justícia social a partir de l'austeritat, tot pensant que és en el creixement desbocat on es produeix la major injustícia i els més grans desequilibris. La figura de G. Campos Venuti (Campos 1978), inspirador dels treballs a Bolònia primer i, més endavant, a tantes altres ciutats italianes, serà capdavantera d'aquesta discussió (Cervellati 1976 i Schumacher 1973).

3) La ciutat que construïm i transformem, a la vegada, també ha de ser formosa i agradable. Com a resultat de l'urbanisme “modern”, hom començava a acceptar que la forma de la ciutat contemporània era incontrolable i sense atractius formals. Com si la industrialització massiva signifiqués la pèrdua d'aquests valors.

---

2. M. Culot i el grup ARAU de Brussel·les també són referències exemplars.

Aquí podem destacar algunes aportacions fonamentals per entendre el desplegament de l'Urbanisme Urbà que es farà a Barcelona.

Per una banda, cal destacar una línia “resistent” de retorn a la ciutat històrica com l'única forma de superar els desajustos formals i tecnològics que el moviment modern haurà introduït. Aquí, Rob i Leo Krier<sup>2</sup> (R. Krier 1976) aposten per treballar amb l'escala del passat des de posicions diferents, tot renunciant a certes innovacions del moviment i de la construcció moderna que només aporten banalitat. El referent a Camillo Sitte no s'amaga quan va tractar de donar al medievalisme el paper de guia per a l'arquitectura del moment a Viena a finals del segle XIX.

Per l'altra banda, cal ressaltar que un altre vessant de recuperació dels valors de la forma urbana es troba en la investigació urbana italiana (Rossi 1971). Tanmateix, la recerca tipològica i morfològica iniciada per Muratori a Venècia i construïda per Caniggia, Rossi i Aymonino significarà buscar continuïtats estructurals –més que mimetismes– entre la ciutat del passat i la del futur, a més de referències bàsiques entre l'arquitectura històrica i els projectes de la ciutat actual. L'avenç metodològic produït per aquestes recerques és seminal i, potser a partir d'aquí, es reorganitza l'urbanisme contemporani des del rigor, entre el respecte per la ciutat existent i el projecte de ciutat futura. També podem dir que és des d'aquesta seguretat que hem pogut començar a parlar i treballar en el projecte de forma urbana actual, sense haver de mirar només al passat per repetir-lo.

Es retroba així la força de la forma urbana en la seva capacitat de síntesi de processos i continguts molt més complexos, com quan Calvino ens explica a *Les ciutats invisibles* que “en el fons mai podem arribar a saber tot de la ciutat, doncs hi ha tantes capes d'informació i decisions tan barrejades” (Calvino 1972). Finalment, però, quan tractem d'entendre la mà, les ratlles ens expliquen tantes coses; ens hem d'esforçar per entendre les “ratlles” o les estructures de la ciutat per comprendre millor com intervenir-hi i, a partir d'aquí, podrem treballar el projecte de la ciutat i les seves complexitats, també des de la forma urbana.

#### **4. Cap a un Urbanisme Urbà a Barcelona**

El contrast entre les línies de planificació reflectia també les dificultats d'una realitat urbanística que patia una transformació especulativa brutal durant els anys seixanta, fruit d'una dinàmica immobiliària sense precedents a la ciutat durant el període anomenat “la Barcelona de Porcioles” (CAU 1973).

En efecte, aquest gran desenvolupament es produeix sota el mandat d'aquest alcalde, que es perllonga des de 1957 fins a 1973. Es tracta d'una etapa en què es

donen noves condicions administratives, sobretot a partir de la Carta Municipal de 1960, que havia estat sol·licitada des de l'època de Cambó i finalment atorga un estatut econòmic especial a la ciutat. La precarietat financera del pressupost municipal feia que el pressupost de 1959 fos menor que el de 1930, sense tenir en compte l'alta immigració que s'havia sofert. La Carta Municipal atorga un major pressupost a la ciutat, però sobretot, una major agilitat financera i administrativa: l'ajuntament pot intervenir activament en moltes actuacions urbanístiques, mentre que abans no podia fer-ho, tant per falta de recursos com de competències. Aquesta característica positiva va afectar singularment els desenvolupaments urbanístics d'aquest període: l'ajuntament potencia actuacions en què intervenen actiuament els capitals català i nacional, el resultat de les quals és moltes vegades altament especulatiu (CAU 1971).

Podem entendre els aspectes positius de l'activació de la ciutat durant aquest període *desarrollista*, però no es demostra cap preocupació per controlar l'impacte diferit de molts projectes —que implícitament reporten l'afectació o expulsió de molts residents de poca capacitat econòmica—; tampoc es preocupa de qui es beneficia de les plusvàlues generades en cada transformació.

Altres operacions de reforma van ser de marcat caràcter viari, com el Primer Cinturó, construït de forma segregada i que obria un gran potencial de construcció en els solars buits que alimentava; des del municipi, però, ningú va controlar la immensa plusvàlua generada. Igualment, els Túnel del Tibidabo —eren tres— volien obrir el pas de la ciutat cap al Vallès, amb l'eslògan “La fe mou muntanyes”, però ningú controlava com s'havia d'intervenir en el seu finançament, en el seu futur o en l'ús del sòl. En el procés de construcció dels Túnel de la Rovira i de Vallvidrera, l'empresa va fer fallida i l'operació es bloquejà fins als anys vuitanta.

Juntament amb aquesta transformació, es produeix un increment d'edificabilitat concedit sense contrapartides públiques: una ordenança d'edificis singulars permet una major edificabilitat si l'edifici es construeix amb torre aïllada que si segueix els patrons del teixit comú; la forma de la remodelació usual foren els Plans de diferents sectors de la ciutat. Aquests seran els elements que rebran un rebuig popular més directe, ja que es tracta de les operacions amb un tràmit més transparent: d'acord amb la Llei del Sòl, s'ha de procedir a un període d'informació pública.

Aquest és un dels fronts on es consoliden els denominats “moviments socials urbans”, que van constituir una plataforma de discussió molt valuosa per entendre la futura situació urbanística de Barcelona, en particular, i de Catalunya, en general; com a crítica directa a la situació urbanística dels anys seixanta i setanta, però també com una oposició política davant del sistema totalitari. Entre els diferents exemples, es pot destacar el de la plaça de Lesseps —destruïda pel pas del Primer



Cinturó—, que va trobar una oposició generalitzada que obligà a modificar varies vegades el projecte.

En el capítol de plans, el de Vallbona-Torre Baró-Trinitat, una zona d'autoconstrucció a l'extrem nord de la ciutat i de clara condició perifèrica, va suposar una gran reacció popular, que arrossegà la solidaritat d'altres sis barris veïns; es va arribar a constituir un front comú denominat “Nou barris”, que posteriorment va ser reconegut com un districte propi de la ciutat.

Un altre projecte paradigmàtic —per la seva influència en la Barcelona futura— fou el denominat Pla de la Ribera, en el front litoral de llevant. La iniciativa nasqué el 1965 i recollia 225 ha, de les quals RENFE en disposava de 40. Amb el publicitari lema de “Barcelona, una ciutat que no pot viure d'esquena al mar”, realitzaren un projecte que pretenia fer fora la població del front marítim, des de la Barceloneta al Besòs. Les grans indústries del sector estaven localitzant les seves factories fora de Barcelona i volien aconseguir el màxim valor pel vell emplaçament. S'ha de tenir en compte que la crisi industrial de l'àrea de Barcelona va ser una crisi general en alguns sectors. Es donava la circumstància, però, que la plusvàlua del sòl comptava molt més en els balanços que el valor del producte industrial. És una distorsió que de vegades explica la crisi per debilitat de reinversió, ja que l'excedent se situa en borses o operacions immobiliàries.

El projecte de La Ribera, SA es tramita com el pla del “sector marítim oriental” i rep l'oposició frontal de més de 9.000 impugnacions. Les associacions de veïns i els col·legis professionals creen un front comú i inclús realitzen un “concurs d'idees” alternatives al projecte oficial (Solà-Morales 1974). El resultat del concurs va aconseguir parar la força remodeladora i el sector va ser orientat vint anys més tard amb els projectes de recuperació de les platges i el desenvolupament olímpic.

#### **4.1 El Pla General Metropolità**

Mentrestant, de l'esforç planificador dels anys seixanta en quedava el Pla Barcelona 2000 —mai aprovat com a tal— i es prosseguia la revisió del Pla comarcal 1953, sota la jurisdicció de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, que tot i la seva fragilitat havia estat el marc jurídic d'una conurbació que duplicava la seva població en vint anys. Els estudis sobre aquesta complexa realitat empraran les tècniques més modernes d'anàlisi i avaluació urbanística, perllongant-se durant cinc anys. El territori està dividit en unitats estadístiques de referència i es fan servir sistemes molt avançats de tractament de la informació; així, s'aconsegueix establir noves categories explicatives d'aquest procés metropolità.<sup>3</sup> S'aplica, inclús, un model de simulació

matemàtica amb sistemes de mapificació automàtica, que permeten reproduir amb gran fiabilitat el comportament de les diferents variables.<sup>4</sup> Aquestes innovacions van ser clau per entendre la renovació conceptual i operativa que el futur Pla introduirà a l'urbanisme espanyol.

Durant aquest procés, es produeix la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona com a entitat d'Administració Local,<sup>5</sup> que engloba Barcelona i vint-i-sis municipis del seu entorn (el mateix precinte del Pla comarcal). Això comportarà un avanç administratiu notable, però es renuncia a l'àmbit de l'àrea metropolitana real que es demanava insistentment des dels anys seixanta.

El 1974, sota aquest marc jurídic, es procedeix a la informació pública de la primera versió del Pla General Metropolità (PGM). Si el suport d'anàlisi del Pla era molt potent, la proposta no deixa de ser una resposta a una situació administrativa veritablement complexa. Per exemple, l'estructura viària del PGM es veu forçada a seguir literalment la "*Red arterial de Barcelona*", dibuixada el 1962 segons uns principis de traçat viari molt feixucs per a una ciutat ja construïda; en conseqüència, molt remodeladors. Les afectacions en barris suburbans com Gràcia, Sants i el Casc Antic aixecaren multitud de reclamacions, que avui dia encara ens poden semblar raonables.

Per una altra banda, el Pla realitza una proposta molt precisa de reserva dels espais intersticials buits o obsolets d'activitat per a equipament i espai lliure, que va permetre una millora de la qualitat urbana de la ciutat. En aquest cas, les reclamacions veïnals i dels moviments socials urbans assenyalaven amb gran precisió la necessitat que els solars buits d'activitat industrial o peces de propietat pública o corporativa en desús fossin utilitzats per a equipament i verd, canviant radicalment el signe del que succeïa als anys seixanta, quan eren reconvertits en solars de desenvolupament residencial intensiu (com va passar amb l'antic estadi del FC Barcelona a les Corts, o el grup Elizalde a prop de Gràcia).

---

3. La direcció d'aquest ampli equip corre a càrrec de M. de Solà-Morales i J. A. Solans, el 1974.

4. Veure els treballs del LUB "*Modelo de Simulación de la Comarca de Barcelona*" de l'any 1972.

5. Denominada també "*Entidad Municipal Metropolitana*", seguint els termes de la Llei de Reforma local de 1975. Té una extensió de 470 km<sup>2</sup> i una població de 3.100.000 habitants.

6. Queda per fer encara l'estudi rigorós d'aquestes concessions, fetes en el darrer moment sota una forta previsió política dels grups en el poder, que va resultar l'última onada encara d'un clar contingut especulatiu.

7. Com es recordarà, les primeres eleccions al Parlament català es produeixen el 1980 i donen l'entrada a Jordi Pujol com a nou president.

Amb aquesta estratègia, les impugnacions al Pla també foren moltes, però aquest cop des del sector privat, que veia reduïda la capacitat de plusvàlua especulativa esperada. El PGM fou oportú en la seva actuació, ja que era necessari per trencar aquella escalada constant de la densificació. Sens dubte, el moment de crisi va fer més portadora aquesta situació, que per un altre costat es produïa sota una pressió política molt forta dels diferents grups en el poder.

A la vista de les 32.000 al·legacions es va tornar a estudiar el Pla i es van corregir errors materials de dibuix, sempre esperats en un esforç de planificació d'aquesta envergadura. Finalment, el PGM fou aprovat el 1976 després d'una segona informació pública. Mentrestant, centenars de llicències foren demanades a l'empara del Pla comarcal 1953, el que desgraciadament va suposar la pèrdua d'alguns solars importants per a l'actuació futura.<sup>6</sup>

Per tant, el PGM significà un esforç important en una situació social i política crítica. La seva contribució fonamental havia estat la d'establir un marc de referència més raonable i ajustat a les variables generals del fet urbà de Barcelona.

## **4.2 Transició del franquisme a la democràcia**

Si l'enfrontament amb la situació política totalitària era manifesta a Barcelona des de la postguerra, la seva intensificació en els anys cinquanta –amb les vagues de 1951, 1956 i 1958– s'amplia amb la politització de la Universitat a partir d'aquesta darrera data. Sense pretendre en aquest text sintetitzar un procés tan ampli, sí convé recordar tant la reivindicació urbanística, que es va convertir en una plataforma comú de reclamació davant de les actuacions especulatives, com el marcat accent catalanista del front d'oposició. No s'ha d'oblidar que durant el període franquista el català fou una llengua perseguida: el seu ensenyament i la seva difusió estaven prohibits.

No és d'estranyar, doncs, que la superposició dels dos fronts va resultar important en el moment en el qual les expectatives de canvi eren evidents –perquè el règim es debilitava– i en el període de transició.

Des del punt de vista polític, "l'Assemblea de Catalunya" es constitueix el 1971 com una plataforma comuna de la majoria de forces democràtiques. Va exercir un paper crucial en la normalització del país, primer a l'oposició fins a la mort de Franco el 1975 i, després, en les primeres eleccions al Parlament l'any 1977.

La Generalitat de Catalunya va ser restablerta de forma provisional l'any 1977 amb la tornada del president Tarradellas;<sup>7</sup> la plaça de Sant Jaume tornarà a exercir aquest rol de seu central del govern del país i de Barcelona.

A la ciutat es produeix una situació de transició en què es dona la doble condició d'un Pla acabat d'aprovar que entra en execució i que comença a produir els primers assaigs per convertir les demandes reivindicatives dels moviments socials urbans en propostes efectives. És un moment viu de gran dinàmica en el qual es discuteixen problemes urbans més punyents amb la voluntat d'afrontar la seva resolució. Així, les primeres orientacions municipals tracten de donar resposta a les demandes dels equipaments més sol·licitats; entre elles, hi destaquen les escoles i instituts a les barriades més populars de la ciutat.<sup>8</sup> També l'habitatge social entra en els programes, si bé l'actuació pública encara està poc estructurada. La inversió s'ha de negociar als ministeris de Madrid, que reben tant la pressió de les diferents regions com la directa dels barris madrilenys, que guanyen la partida gràcies a la seva proximitat.

A la vegada, en el període 1975-77 el Congrés de Cultura Catalana obre un procés de discussió sense precedents sobre l'espai dels països catalans. Es produeix una àmplia reflexió al voltant de 24 àmbits de la cultura, des de la llengua a l'arquitectura i del teatre a l'ordenació del territori (Congrés de Cultura Catalana 1978). Avui en dia, podem valorar el gran abast de molts d'aquells debats —que recollien la força crítica continguda en tants anys d'oposició—, que s'ha anat convertint, a poc a poc, en llavor de polítiques d'actuació de les noves entitats democràtiques.

En concret, en l'àmbit VIII de l'ordenació del territori, les múltiples sessions van permetre revifar la consciència d'una discussió racional sobre l'ocupació i la transformació del territori. Les bases del *Regional planning* i les comarques dels anys trenta foren de nou considerades; mentrestant, les ciutats, el territori i les infraestructures exigeixen actuacions de reconversió de gran envergadura.

Tots els episodis esmentats en aquest capítol donen fe de com n'era de present la dimensió urbanística dels problemes que patia la major part de la societat en diferents plataformes i escales de discussió pública, tant d'àmbit polític com cultural.

Aquesta diversitat d'escenaris i la magnitud dels problemes fan que durant aquest període de transició un bon nombre de professionals de diferents camps s'impliquin en la recerca de solucions en les diferents escales de la realitat urbanística. Des d'alguns col·legis professionals i la Universitat es pren el compromís de mostrar els problemes, però també d'orientar la situació i, fins i tot, de buscar les solucions.

---

8. En aquest període, el delegat d'Urbanisme és J. A. Solans. Podeu veure una síntesi dels primers projectes en els núm. 28 i 29 de *Arquitecturas Bis*. Barcelona 1979.

9. Vegeu els núm. 5 i 6 de la revista *UR*, titulades "El proyecto urbano" 1987-1988.

10. Vegeu K. Garland. *Architecture and Urban Planning*. Section A, Montreal.

Aquest fet multidisciplinari de la preocupació comuna, però també l'enteniment tan acotat dels problemes, faran créixer una aproximació a l'urbanisme des de prop, rebutjant una abstracció que tendeix a allunyar-se de les solucions específiques dels problemes. Podem dir que des d'aquestes premisses es forma l'orientació de l'Urbanisme Urbà, que després veiem aplicat en el cas de Barcelona. En efecte, hom podrà parlar de diferents escales de recuperació urbana.

### **4.3 Les diferents escales de la recuperació urbana**

La recuperació urbanística de la ciutat i el seu relançament econòmic van obrint el camp a noves experiències d'intervenció urbana a escala europea, cosa que ja permet una reflexió més àmplia.

Efectivament, entre la planificació tradicional i el disseny urbà purament decoratiu sorgeixen nous processos de transformació urbana i noves idees de projecció de la ciutat, que demostren un interès conceptual i teòric en la seva aplicació.

Així doncs, pren consistència la idea de projecte urbà<sup>9</sup> (Solà-Morales 1987) com a superació de la dissociació estèril entre pla urbanístic i projecte d'arquitectura; que el primer havia reduït al camp de l'anàlisi i la zonificació i, el segon, al camp de la proposta aïllada. El concepte de peça urbana<sup>10</sup> s'incorpora a la discussió i remarca la capacitat integradora del projecte, que una aplicació estereotipada de l'arquitectura moderna havia perdut. L'escala intermèdia (Busquets 1985) es reivindica com a pont de comprovació entre les decisions pragmàtiques i les estructurals. Neix, també, la idea dels Projectes en el Pla (Secchi 1989), des del compromís del Pla com a instrument necessari en l'organització social –que cada vegada es vol més justa– i la formulació dels temes centrals del desenvolupament d'una ciutat, que necessita una verificació conjuntural.

La complexitat dels mecanismes jurídics, d'espai i de presa de decisions a la ciutat occidental és prou coneguda. Moltes vegades, els mecanismes urbanístics esdevenen una finalitat per ells mateixos i s'aparten de l'impacte que rebrà la ciutat real que pretenen millorar o projectar.

Probablement, les claus de l'experiència de Barcelona s'haurien de buscar en la feina en diversos àmbits –sectorial i general– i la condició urbana –integració de parts i sectors– que caracteritzen els seus projectes. La ciutat, com s'ha vist, compta en la seva història urbanística amb excel·lents plans i projectes que participen d'aquestes condicions.

A Barcelona, les actuacions urbanístiques pateixen un canvi d'escala: de la petita actuació a la gran intervenció; del projecte simple monogràfic –una plaça, un parc,

una escola— al projecte complex —un conjunt de cases, edifici i zona verda amb gestió integrada—; del projecte públic al *partnership* (cooperació), assegurant el compromís clar de la iniciativa privada en operacions d'abast general o públic, i de la planificació normal a l'excepcional, trobant normes comunes per a la regulació quotidiana de la ciutat i les grans actuacions del 1992.<sup>11</sup>

Aquests ajustos d'escala, contingut, actor i àmbit també són respostes —en termes de Pla— al canvi de dinàmica del context i a la capacitat dels operadors socials i econòmics. L'esforç del sector públic en aquesta experiència l'haurà fet passar d'agent privilegiat de la iniciativa qualificadora a agent equilibrador, que buscarà intervenir en la localització de les actuacions; a més, intentarà socialitzar la plusvàlua generada per la nova dinàmica urbana.

La requalificació urbana, per tant, s'assoleix repensant la ciutat des d'ella mateixa, amb atributs i dificultats. No endebades, observem com a Europa les ciutats retornen sobre elles mateixes i busquen el canvi i l'actualització, rejuvenint els barris vells i donant respostes modernes als antics problemes. Barcelona no és aliena a aquest procés quan centra els seus esforços en la definició de la seva cara marítima —port i litoral—, com la vella aspiració d'una ciutat que es declara mediterrània però que havia deixat tancat el seu accés al mar. També busca la manera d'unir i vertebrar les àrees residencials populars en la projecció de l'espai vacant i obsolet.

## **5. Els desplegaments urbanístics dels anys vuitanta**

### **5.1 El relançament urbà amb el nou Ajuntament democràtic**

El programa de relançament urbà de Barcelona s'engega amb el nou Ajuntament democràtic, responent a la gran pressió social sobre la recuperació urbanística que s'havia expressat durant els darrers anys del vell règim.

La nova situació democràtica porta forces progressistes al ple municipal, que pren el compromís d'enfrontar-se tant a la reforma de l'administració com a la millora urbanística d'una ciutat poc assistida durant les darreres dècades.

---

11. Recordem com aquestes estacions excepcionals prenen un ritme normal cada 30 o 40 anys en la majoria de ciutats; a Barcelona, el 1888, el 1929 i el 1953, cosa que representa un ritme d'actualització a salts d'abast mitjà i un procés constant de desenvolupament i transformació urbans que cal equilibrar.

12. Cal tenir en compte el gran valor de l'esforç crític que van dur a terme les revistes especialitzades com *CAU*, *Quaderns* i *Novatècnia* al llarg dels anys setanta per establir un debat crític i rigorós dels problemes urbans de Barcelona, com ja hem assenyalat anteriorment.

Aquesta llarga i àmplia operació de renovació és possible gràcies a una sèrie de factors, que ja s'han observat en altres períodes dinàmics de la ciutat.

D'una banda, el compromís i el lideratge polític de dos alcaldes –Narcís Serra (1979-1982) i Pasqual Maragall (1982-1997)–, que materialitzen i impulsen aquest revifament de manera singular. També hi ha una base tècnica i una capacitat teòrica capaces d'orientar un procés de gran complexitat administrativa i operacional, com l'impuls d'una sèrie de professionals notables; entre ells l'arquitecte Oriol Bohigas, que a l'inici n'és el catalitzador essencial. Posteriorment, s'hi incorporen molts joves professionals que havien estat formats durant els anys crítics de la transició. Des de l'escola d'Arquitectura, grups de treball com els del Laboratori d'Urbanisme –que dirigia Manuel de Solà-Morales– havien ofert un quadre d'anàlisi i un sistema metodològic d'actuació a la ciutat, que ara ja es pot posar en pràctica des de l'orientació de l'Urbanisme Urbà.

D'altra banda, cal incloure una bona actitud dels agents socials i cívics, disposats a col·laborar en una empresa de gran envergadura, amb perfils poc definits al començament, però que pretén transformar la situació de mediocritat urbanística que havia patit la ciutat.<sup>12</sup>

El procés s'engega amb una idea força innovadora de recuperació de la ciutat, que passa de l'acció directa expressada en la millora urbana realitzada per un nombre de petites actuacions de places i parcs a un programa de desenvolupament urbà molt més complex.

Així doncs, d'aquestes accions de millora puntuals *de facto* es passa a actuacions a mig termini en els diferents barris de la ciutat. El que permetrà operacions d'equilibri de més ambició serà, més endavant, un conjunt d'estratègies globals sobre alguns sectors crítics de la ciutat –espais obsolets o abandonats–. Aquestes diferents escales d'actuació es comentaran específicament.

En aquest procés de relançament urbà, la nominació olímpica de Barcelona ha estat, sens dubte, una palanca important. Tanmateix, la coherència del projecte durant la dècada dels vuitanta permet una lectura integral en què el Programa 92 s'ha d'entendre com un esperó singular en una estratègia més àmplia.

## 5.2 La rehabilitació urbana

Els espais urbans i l'espai verd. L'origen del procés, com assenyala Oriol Bohigas (Bohigas 1985), iniciador de la idea, no respon a una sistematització prèvia, sinó que va ser prioritària la necessitat de donar resposta a les demandes de millora de l'espai públic i els equipaments. Des d'un punt de vista ambiental i funcional, hom

diria que la requalificació de la ciutat esdevé prioritària per invertir aquell procés de degradació de la imatge urbana i dels valors cívics que havia propiciat l'especulació. A mesura que avanci el programa, però, s'anirà superposant una racionalització del procés d'actuació pel que fa a l'espai verd.

En aquest sentit, caldrà afegir l'esforç de gestió del sòl i la compra de l'espai urbà que es pot mobilitzar a partir dels Plans Especials de Reforma Interior (PERI), que són, en definitiva, els que poden actuar en forma de gestió singular, de compensació de drets d'un planejament previ o, finalment, d'expropiació.

Per tant, l'acció es concentra en les velles indústries que estan en desús o en crisi greu i, per tant, interessades en la realització d'actius. També s'actua en els terrenys de vells serveis urbans en transformació –tant municipals com estatals–, com ara l'antic escorxador o els terrenys de l'empresa de ferrocarrils RENFE, que són espais expectants per ser convertits en parcs i places.

S'escullen els espais centrals dins de cada teixit urbà per establir prioritats en l'actuació entre els solars disponibles, amb la intenció que en cada grup de projectes hi sigui representat cada districte o sector.

Si bé hem destacat el pragmatisme en la selecció, per la grandària i la posició urbana es poden remarcar algunes categories de parcs que potser poden aportar una certa complexitat als tipus establerts per Rubió i Tudurí a l'inici de segle vint:<sup>13</sup>

- Parcs urbans. Tenen una posició interior, és a dir, són dins el teixit urbà; d'una dimensió entre 6 ha i 10 ha, i s'originen a partir de la utilització de recintes d'antigues indústries i serveis. En són clars exemples el Parc de l'Escorxador, el de l'Espanya Industrial, el de la Pegaso i el del Clot, entre d'altres. L'originalitat de la seva situació, en alguns casos, ha fet ben difícil el projecte, ja que en primer lloc s'havia de reconvertir una posició d'esqueses a la ciutat –que les parets d'aquests recintes havien creat històricament– en un element urbà capaç d'aportar un nou servei als barris que l'envolten.

D'altra banda, el parc es projecta en un espai gens propens a aquest ús –sovint en sòls amb molta pol·lució– i s'ha de construir en poc temps. Els dissenyadors han hagut d'utilitzar els elements vegetals, de topografia o d'aigua, buscant produir un parc com qui dissenya un edifici, perquè el lent procés en la vegetació no feia possible l'ajust al disseny dels parcs tradicionals del segle XIX.

---

13. Nicolau M. Rubió i Tudurí fou el fundador del Servei de Parcs i Jardins i, amb l'ajut de J. C. Forestier, va establir una jerarquia dels espais verds segons la seva situació a la ciutat.

14. Hi ha molta bibliografia –nacional i internacional– d'aquests projectes. Per a una versió més completa, es poden recomanar diversos autors: AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona, espais i escultures*. Barcelona, 1987. AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Plans i projectes 1981-92*. Barcelona, 1983.

15. Sovint les places es dissenyaven a partir dels catàlegs comercials de mobiliari urbà i jocs d'infants.



- Places i jardins. Són operacions de petita grandària integrades totalment en els diferents teixits residencials. Per la quantitat d'elements realitzats –més d'un centenar i mig– i per la qualitat, representa una autèntica rehabilitació de l'espai urbà de Barcelona.<sup>14</sup>

Les places responen a clares necessitats funcionals de sistematització del trànsit i d'aparcament en superfície, a més d'organització d'espais de relació de natura molt diversa. Algunes són més interiors i es plantegen com a autèntics jardins col·lectius. Per posar alguns exemples, es poden esmentar les places de Sant Agustí, la Mercè, Robacols, Salvador Allende i Sóller. En la majoria de projectes es constata un gran esforç per recuperar els valors simbòlics de les places –incorporant-hi elements de significació especial, com les escultures– que s'havien perdut a causa de l'excessiva funcionalitat del disseny.<sup>15</sup> D'altra banda, els projectes també han de superar condicions de context que moltes vegades són desfavorables; per això, algunes places es presenten com obres d'arquitectura del buit que busquen establir un ordre propi davant del nul interès que té l'edificació que l'envolta, principalment en les àrees residencials perifèriques que es van construir durant el *boom* especulatiu dels anys seixanta.

- Jardins equipats. És una variació de l'anterior. Inclou una sèrie d'antigues finques privades que passen a ser utilitzades com a espais públics de la ciutat. Es reconverteix l'edificació vella en ús d'equipament col·lectiu, com per exemple can Altimira, la Vil·la Sicília, la Torre Grogà o la Tamarita. La seva posició correspon a la vora o límit urbà i la majoria se situen a la part alta de la ciutat, on hi havia hagut aquestes finques senyoriales. Cal que actuïn com a jardins o portes dels parcs més grans, principalment de la serra de Collserola. Els temes específics del projecte són l'adaptació d'un jardí –la concepció del qual s'havia basat en l'ús privat– a les noves sol·licitacions funcionals i urbanes.

- Eixos urbans. Corresponen a intervencions de sistematització de les vies urbanes, que permeten augmentar el protagonisme de l'espai dels vianants en alguns elements principals de la forma urbana. Són projectes en què domina la dimensió lineal i on les decisions més significatives es fan en el disseny de la secció o del perfil transversal. Entre aquests projectes, podem esmentar l'avinguda de Gaudí, de traçat diagonal a la malla Cerdà, que enllaça dos grans conjunts modernistes –la Sagrada Família i l'Hospital de Sant Pau– i ha significat una connexió de vianants de valoració singular del sector; l'avinguda de Tarradellas, al límit de l'Eixample amb les Corts, que aprofita l'aparcament soterrat per augmentar l'àrea dels vianants; l'eix del carrer de Tarragona, destinat a ser un espai de gran trànsit i animació, i l'enllaç de la 'Rambla' tradicional amb la rambla de Catalunya, que per fi fa possible la integració de l'Eixample amb Ciutat Vella a través d'una via directa per a vianants.

- Parcs a gran escala. Són aquelles actuacions de més entitat que canvien l'estructura global del verd de Barcelona. Hi podem incloure el front marítim, reconvertit en un gran parc lineal amb les platges d'accés públic; el parc ponent de Montjuïc, que s'obre al Delta del Llobregat, on s'instal·len els equipaments esportius olímpics; la Vall d'Hebron, a la zona nord de la ciutat, que ha recuperat sòl residencial per a un gran parc amb equipaments en un dels sectors més densos, i el parc Diagonal, a l'extrem de ponent, que completa l'àrea esportiva de la ciutat. L'impuls d'aquests grans parcs ha estat possible gràcies al programa olímpic de 1992, tot aconseguint incidir d'una manera efectiva en l'espai interior, amb peces de gairebé 100 ha en alguns casos. El component del programa olímpic, per exemple, obliga a dissenyar-ne alguns pensant en el seu doble ús –l'olímpic i el posterior–, a fi d'evitar que una condició temporal esdevingui permanent.

En aquest sentit, aquestes grans operacions de parc combinen moltes vegades diferents projectes executius amb la lògica més general de l'espai lliure que es pretén aconseguir. En alguns casos, cal entendre la idea de parc com la lògica basada en el traçat dels elements principals i de la topografia, el que fa possible que el parc vagi creixent i es desenvolupi segons les pròpies lleis orgàniques. Sembla que és just de reconèixer que, en tot aquest procés, la contribució d'un gran nombre de professionals –des de l'administració, però també des de fora– ha estat fonamental i molt positiva.<sup>16</sup> Les diverses línies de reflexió en arquitectura i espai lliure han trobat camp de verificació. Actualment, la recerca de noves respostes a la pregunta “Què és avui un espai urbà i un parc?” –com a qüestió substancial a l'hora de projectar l'espai verd– ha estat una tasca comuna.

### 5.3 Els Plans sectorials

La rehabilitació urbana també exigeix una actuació complementària més sistemàtica que n'asseguri el desenvolupament a mig termini. Des d'aquest punt de vista, el procés urbanístic de Barcelona admet la necessitat d'entendre les diferències urba-

---

16. En aquest procés, un element fonamental va ser la creació d'una àrea específica municipal –Projectes urbans– que, sota la direcció de J. A. Acebillo fins l'any 1988 i de R. Cáceres després, va impulsar el desenvolupament de molts d'aquests projectes, amb arquitectes joves que treballaven per a l'Ajuntament com a funcionaris amb contracte o professionals liberals. Vegeu, especialment, la publicació *Barcelona: espacios y esculturas*. A més, la intervenció d'artistes en aquest procés ha estat molt important; entre la gran quantitat d'escultors que hi han participat, cal destacar: Joan Miró, Antoni Tàpies, Xavier Corberó, Joan Brossa, Sergi Aguilar, Antoni Roselló, Eduardo Chillida, Roy Lichtenstein, Richard Serra, Bryan Hunt o Ellsworth Kelly.

nes per trobar les formes d'actuació més coherents i compatibles amb els teixits existents.

Efectivament, Barcelona admet una lectura per parts que n'identifiqui els barris tradicionals. El procés urbanístic de formació i transformació és diferent, però amb la voluntat comuna de millorar la densitat de població i definir projectes d'intervenció amb gran qualitat urbana, que ofereixin models de rehabilitació correctes. És a partir d'aquestes actuacions caracteritzades pels PERI que es podran canalitzar veritablement estratègies d'equilibri entre sectors de la ciutat. Seran així, en gran mesura, els instruments que possibilitin un gaudi més homogeni dels serveis urbans i dels valors cívics de la ciutat; és a dir, una idea més justa i equilibrada de ciutat.

La recuperació de Ciutat Vella constitueix un punt central de la nova política urbanística de Barcelona. Les formes d'actuació en aquest barri són diferents de les d'altres àrees de la ciutat, perquè comporten problemes d'una complexitat especial. Ningú no pot oblidar la pèssima condició de l'habitatge d'alguns sectors del Raval o Santa Caterina, ni l'excés de població a algunes zones de la Barceloneta. L'arrel d'aquests problemes es troba en la densitat d'aquests sectors històrics durant el segle XIX, que s'ha agreujat amb l'abandonament urbanístic i immobiliari al qual han estat sotmesos durant dècades.

En aquest sentit, Ciutat Vella es divideix en tres àrees –el Raval, Santa Caterina i la Barceloneta– que compten amb hipòtesis d'intervenció diferenciades. Són plans que, si bé no tenen un mètode idèntic, comparteixen una sèrie d'elements, que els donen una certa coherència general. Cal destacar la meticulositat de les variables de treball: l'estructura de la propietat, la classificació tipològica i les característiques sociològiques són bases de partida de cada projecte del Pla, que en fa la pròpia lectura i interpretació.

Cada Pla busca reduir les afectacions viàries centenàries desenvolupades –esventraments–, que en gran part són responsables de la degradació d'alguna de les seves parts. Alhora, la recerca d'alternatives viàries es fa a través de la potenciació de la idea de recinte i amb el suport del trànsit a la corona de les rondes i les vies interiors existents. La racionalització de la situació actual es potencia amb mesures d'aparcament i de resolució de petits punts conflictius. La modernització dels edificis singulars amb usos col·lectius i institucionals és una qüestió recurrent per a les peces d'arquitectura –o contenidors– de gran volum i interès tipològic.

Tot i així, la idea d'esponjament creixent és una tendència comuna per a Ciutat Vella. L'esponjament, que ja va proposar el GATCPAC als anys trenta, representa ara l'enderroc d'una illa sencera –o de diverses– de la Ribera o del Raval. Barcelona compta amb excel·lents exemples que han obtingut un bon resultat, com el de la plaça de la Mercè, en el teixit central.

Un cop definit el Pla per a la reutilització d'aquesta zona, s'engegà una societat pública (Promoció Ciutat Vella) per canalitzar l'actuació operativa. Els problemes d'habitatge d'aquest sector obliguen a una inversió pública important, que ha de tenir el suport *supralocal* per tal d'afrontar l'abandonament secular del cor originari de la ciutat. L'origen públic d'aquest procés pot crear un nou llindar de recuperació i obrir formes de col·laboració amb altres operadors corporatius i privats.<sup>17</sup>

Els plans dels barris tradicionals han de verificar l'estructura d'organització de la ciutat que el Pla Metropolità va proposar el 1976. La coherència urbanística d'aquestes parts de la ciutat ho demana: són barris consolidats el segle XIX i durant les primeres dècades de l'anterior; les lleis de la formació suburbana dels carrers, l'estructura tipològica de les cases i la distribució de serveis i equipaments urbans exigeixen un reconeixement precís de cada situació.

En la situació actual, per exemple, la idea de carrer major pren nous continguts respecte als que havia tingut a l'inici; tanmateix, manté una jerarquia de valor pel que fa als usos centrals i comercials i, en conseqüència, sembla oportú de reduir la pressió del trànsit de travessies; els carrers majors de Gràcia, Sarrià, Sant Andreu, la rambla del Poblenou i la rambla del Carmel tenen aquest valor d'espai interior al barri amb capacitat per a la requalificació. D'altra banda, hi ha operacions de transformació urbanística que permeten una millora de l'estructura. És el cas de la substitució de fàbriques velles o espais sense ús que poden esdevenir llocs d'interès. En són exemples els parcs ja fets i d'altres acabats recentment, com el Fabra de Sant Andreu, el de Paperera al Poblenou, el Vapor Vell a Sants o el de FECSA al Poble Sec. Alhora, la valoració d'espais centrals amb zones de vianants en alguns sectors atorga un nou potencial.

---

17. Hi ha un quadern monogràfic de la revista *Barcelona Metròpoli Mediterrània* (núm. 1, maig 1986) que presenta els projectes de rehabilitació de Ciutat Vella. Més endavant, el núm. 18 de 1991 de la mateixa revista n'actualitza la situació.

18. Es poden veure de manera més detallada els diferents tipus de plans a la publicació: BUSQUETS, Joan [et al.]. *Urbanisme a Barcelona: Plans cap al 92*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1987.

19. Vegeu BUSQUETS, Joan [et al.]. *La Ciutat Vella de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2003. on s'estableix un balanç actual i es demostren els tipus d'actuacions urbanístiques que es desenvolupen paral·lelament a la seva formació. Aquest estudi de reconeixement manifesta els problemes actuals de l'Eixample (conflictes de composició, enderrocament sistemàtic d'edificis centrals per convertir-los en solars, excessiva pressió del trànsit que origina problemes per a la residència, etc.), però, alhora, emfatitza les propostes clau del projecte d'Ildefons Cerdà, que encara permeten la conducció d'aquesta peça fonamental de Barcelona.

20. L'Ordenança de Rehabilitació i Illes de l'Eixample, aprovada el 1986, obliga a enjardinar els patis interiors de gairebé 500 illes, aprofitant la reedificació o la transformació dels edificis que ja hi ha; es preveu que el 4% seran d'accés públic.

Una menció especial mereix la rehabilitació dels barris residencials que van sorgir als anys seixanta, bé de residència massiva o d'autoconstrucció. Es tracta d'esforços addicionals d'inversió especial a mesura que es va comprovant la ràpida obsolescència –arquitectònica i urbanística– d'aquells teixits urbans. Cal esmentar especialment els barris d'urbanització marginal, a causa de les dificultats especials de la seva formació. Aquesta mena d'urbanització és, en termes generals, més costosa del que és normal i de vegades s'han de corregir parts mal executades. El procés de legalització planteja problemes específics a l'inici del Pla. Sigui com sigui, són plans que intervenen en realitats que ja estan molt consolidades i que, en començar-ne l'execució, requereixen d'importants<sup>18</sup> esforços de gestió pública.

Tal com s'ha dit abans, l'instrument urbanístic a partir del qual es fa la rehabilitació per sectors urbans és el PERI, que en general estableix un acord entre el PGM aprovat el 1976, la realitat urbana i una possible dinàmica d'intervenció pública o privada. Són plans de sectors diferents que estableixen programes d'intervenció pública i vies de concert amb l'actuació privada allà on és possible. Per a dur a terme aquests plans es defineix el concepte d'Unitat d'Actuació o Intervenció Integrada com el camp del nou projecte i la gestió urbana. Davant de les accions monogràfiques (places, escoles, etc.), sorgeixen actuacions que integren elements diferencials (una plaça i un edifici residencial o un passatge i un equipament, per exemple), que es configuren com un repte de gran interès. Per altra banda, la pressió de demanda sobre el sòl i els edificis fan que l'oferta de l'habitatge social o de preu assequible resulti imprescindible. En els plans especials hi ha espais que es reserven clarament per donar resposta a la necessitat d'habitatge econòmic de sectors de població de rendes baixes.

Cal fer una consideració especial a l'Eixample, a causa de la seva importància quantitativa i simbòlica a la ciutat.<sup>19</sup> Gosaríem dir que es tracta d'una part paradigmàtica de Barcelona i que cal una visió integrada i unitària per engegar operacions de conservació i millora d'un dels centres més grans d'Europa, on encara sembla possible neutralitzar la gran especialització funcional a la qual –en general– es veuen abocats aquests espais, fomentant l'ús residencial com un component equilibrador.

La situació dels edificis de l'Eixample es troba molt consolidada: hi ha pocs solars buits i es disposa d'un gran nombre d'edificacions amb un gran interès arquitectònic i ambiental. En aquesta situació, el problema era definir una regulació més precisa, que facilités la rehabilitació dels edificis que no estaven inclosos en el catàleg d'edificis monumentals i assegurés una bona inserció dels edificis nous.

Un altre objectiu bàsic de l'ordenança és l'esponjament dels patis d'illa, proposta que ja contenia el projecte inicial de Cerdà i que mai no s'havia desenvolupat. La geometria i el volum de l'illa obliguen a un espai interior lliure d'edificació que

doni qualitat a la façana i espai a l'interior. L'ordenança aprovada força a deixar el cor de l'illa sense edificar i enjardinar-lo en el cas de substitució o de grans transformacions dels edificis ja existents.<sup>20</sup> Obre un camí positiu –lent però progressiu– sobre l'espai verd interior de l'illa. D'altra banda, hi haurà una sèrie de patis amb una utilització pública, precisament aquells en què és possible intervenir amb certa facilitat i que, per la seva posició respecte als eixos i equipaments importants, tenen més interès. Un primer pati pilot va aprofitar la vella torre de les aigües al carrer de Llúria, que va servir com a experiència per a la dotzena de patis públics en execució.

## **6. La reestructuració urbana**

### **6.1 La reorganització de la xarxa viària i el transport**

Un cop canalitzades les necessitats prioritàries d'equipament i d'espai lliure urbà era imprescindible afrontar la urbanització dels elements viaris, tant per la seva capacitat equilibradora com per la força configurativa de la imatge en una ciutat compacta. En aquest sentit, es pot donar una gran identificació entre les zones amb grans dèficits d'organització i els barris amb necessitat d'augment de mobilitat<sup>21</sup> (Busquets 1989).

Hom troba aquí l'acompliment dels principis de l'eficiència urbana que la nova discussió urbanística demana. Aquesta experiència demostra com s'han d'assolir aquests principis des d'un compromís amb la ciutat i amb d'altres factors, i no només des d'un funcionalisme autònom, com ens havia ensenyat l'experiència de la postguerra en les operacions de transport i de reestructuració viària.

---

21. Vegeu J. Busquets "*De nuevo, la calle en el proyecto de ciudad: algunas reflexiones sobre el Plan de Via de Barcelona*". A *Casabella*, núm. 553-4, Milà 1989. Arrenca de la necessitat d'una reflexió integrada per projectar la xarxa viària. L'article resumeix el treball que s'ha fet a Barcelona per establir noves bases de disseny en el projecte dels carrers i les vies urbanes. El procés de discussió comença el 1984 a partir del seminari que es va celebrar a Sarrià, organitzat per l'Àrea d'Urbanisme Municipal, on es van debatre les diverses actituds professionals i les bases del projecte viari que calia dur a terme. Se'n va fer una publicació. (Ajuntament de Barcelona 1984).

22. A Barcelona, aquests problemes són tan greus com en d'altres ciutats europees. Tanmateix, cal tenir present que les exigències del trànsit, durant els anys seixanta, van proposar que es projectés per a l'exquisida 'Rambla de Barcelona' una transformació en via ràpida. Sortosament, la proposta no va anar més enllà.

23. La necessitat dels grans distribuïdors o rondes de *by-pass* era conseqüència del fet que les autopistes s'haguessin "connectat" al gran sistema de bulevards de Barcelona.

És evident el fracàs de les realitzacions viàries que consideren la qüestió del trànsit com a exclusiva i es desenten de les implicacions urbanes, que precisament promouen la seva existència. El trànsit s'ha considerat sovint d'una manera massa funcional i unidimensional, com si fos la variable més important en la projecció de la ciutat; aquesta tendència arrelada al *system design* dels anys seixanta –segons el qual hi havia una jerarquia entre variables funcionals ben definides– ha comportat greus problemes a la majoria de ciutats modernes i ha introduït una disciplina del sistema viari i del funcionament del trànsit que ha actuat amb total independència d'altres decisions urbanístiques per a cada ciutat.<sup>22</sup>

L'estructura viària es forma a partir de dues hipòtesis generals: 1) cal ajustar el caràcter diferencial de les diverses àrees construïdes a partir de la pròpia capacitat viària, però cercant un esquema més general de connexió interzonal, i 2) l'articulació viària es realitza a partir de quatre nivells:

a) La gran xarxa primària, formada per les Rondes (del Litoral i de Dalt), que actuen com a grans distribuïdors encadenats a la xarxa secundària i afavoreixen la connexió de recorreguts mitjans entre àrees i barris. El seu disseny fa possible un trànsit segregat amb poca incidència a les zones tangents i una xarxa viària urbana que fa de difusora i distribuïdora del trànsit esmentat, evitant la formació de grans nusos d'intercanvi en zones de forta configuració urbana.<sup>23</sup>

b) La xarxa secundària de carrers i bulevards, el valor fonamental dels quals és augmentar les capacitats de les vies locals. Són elements importants per al transport públic i l'activitat terciària i publicitària. A causa de la seva posició i forma poden actuar com a eixos estructurals –ordenant un sector– i com a espai equipat –amb passeig i activitats pròpies–.

c) La xarxa interna, que fa referència als carrers que formen el teixit urbà. Correspondria a les vies d'àmbit local, la textura i les característiques de les quals varien segons els diferents sectors. És un nivell pràcticament ja fet a les zones edificades; únicament als barris marginals encara hi resta pendent l'execució completa.

d) Els espais urbans de vianants, lligats a aquells elements interiors de les àrees consolidades que donen prioritat a l'ús dels vianants i de representació cívica, intentant diversificar aquesta activitat de vianants a les diferents zones de la ciutat.

En aquest procés hom pot tenir en compte dues situacions típiques:

a) Projecte per activa. Defineix una regla d'actuació per ell mateix. Des del projecte s'ordena l'edificació futura i el ritme dels espais i les activitats. Barcelona és una ciutat que al llarg de la seva història ha comptat amb excel·lents exemples de projecte viari per activa, com els grans carrers de l'Eixample durant el segle passat: la Gran Via i la Diagonal són exemples fantàstics de carrers que colonitzen i

ordenen el trànsit circumdant. El projecte del Moll de la Fusta<sup>24</sup> representa aquesta mateixa actitud, ja que desplega –des d’una actuació que se suposa viària– un ordre global sobre l’espai entre Ciutat Vella i el port, que el converteix en un projecte actiu pel que fa a la renovació del centre històric i el futur desenvolupament del port urbà. El pas entre la Barcelona vella i el port ha permès –a partir de l’acurada secció del projecte– concordar el trànsit de pas amb el trànsit urbà superficial, dedicant la majoria de l’espai als vianants, que finalment poden tornar a arribar vora l’aigua.<sup>25</sup>

b) Projecte en passiva. Les condicions preexistents configuren l’espai, la disposició i, en general, limiten les bases del projecte. Aquesta és una situació comuna a molts projectes d’urbanització a Barcelona; l’experiència demostra, tanmateix, el gran marge d’actuació dels projectes en passiva, ja que formen un camp de disseny interessant malgrat que s’hagin de respectar dades prèvies.

En aquesta línia cal destacar el projecte de la Via Júlia,<sup>26</sup> que configura un eix urbà de qualitat notable a la perifèria nord de Barcelona. L’edificació del sector es va fer abans que la urbanització; el pendent de la muntanya obliga a una secció transversal especial per no desnivellar les cases que ja estaven construïdes. La bona elecció de materials i la seqüència de palmeres grans són una prova evident de les possibilitats del projecte en passiva en l’actualitat.

En qualsevol cas, l’estratègia de Barcelona dins del Programa 92 se centra en la construcció dels grans distribuïdors urbans, les Rondes. Alhora, es fa un gran esforç complementari augmentant la connexió urbana; és a dir, construint fragments de vies o ponts el funcionament dels quals representa la resolució de colls d’ampolla a la xarxa general o una distribució més efectiva de la infraestructura principal.<sup>27</sup>

---

24. El projecte es pot veure amb més detall a través dels plànols i les explicacions de l’autor M. de Solà-Morales a la revista *UR* núm. 6, titulada “*El proyecto urbano*”. Barcelona: LUB, 1988.

25. És un projecte molt compromès, si hom considera les dificultats que tenen tantes ciutats actualment perquè han afrontat aquest tema amb lleugeresa o bé amb actuacions viàries massa ortopèdiques. Gènova, Marsella, Toronto, Boston o Nova York són una mostra de ciutats problemàtiques. La *sopraelevata* de Gènova fa molt difícil la relació entre la ciutat històrica i el port. La *J. Fitzgerald Expressway* de Boston dels anys seixanta es va fer quan la gran renovació urbana de la ciutat va trencar la relació natural amb l’aigua. Ara, aquest viaducte s’haurà d’enterrar amb un cost superior als sis bilions de dòlars.

26. Projecte de l’Àrea de Projectes Urbans fet per B. Solà i J. M. Júlia, a l’extrem perifèric de la ciutat.

27. L’exemple del pont de Bac de Roda pot ser emblemàtic: la construcció d’un pont de 200 m de llargària permet que s’engegui el primer eix vertical de llevant que connecta la muntanya i el mar amb una longitud de 3 km. L’esforç del disseny del pont que va fer Santiago Calatrava confirma el valor essencial d’aquest coll d’ampolla, ara ja superat i convertit en brillant punt d’enllaç.



Mereixen una atenció especial aquells grans carrers de la perifèria que urbanitzaran el terreny lliure amb barris d'habitatge massiu, que a més d'augmentar la connexió són un element estructurador capaç de vertebrar diverses peces d'una perifèria residencial deslligada. L'exemple de la 'Rambla' de és especialment representatiu.

## 6.2 Les àrees de nova centralitat

Durant les darreres dècades, la centralitat s'ha anat distribuint a Barcelona dins d'aquest centre modern projectat per Cerdà, que ha esdevingut l'autèntic *Central Business District* (CBD) de la ciutat, característic de les ciutats del nord d'Europa i Amèrica. Tot i això, l'extensió d'espai i la diversitat de les iniciatives puntuals han determinat un model de centre intens però bastant repartit, amb el predomini d'uns eixos amb una distribució funcional molt heterogènia, que té molt present la residència.

La discussió sobre el futur del centre metropolità o dels centres urbans a Barcelona s'ha confós massa vegades amb propostes maximalistes de centres duals, fora ciutat, seguint la tònica de discussió utilitzada en ciutats franceses i italianes als anys seixanta. És una qüestió que també ha estat present en altres moments de la nostra història urbanística, dels quals en resten esbossos i formulacions incipients.

La plaça de les Glòries, el centre geomètric dels grans eixos que han estructurat Barcelona, encara és un punt indecís de la ciutat, col·lapsat per l'ordenació de l'espai viari. Cerdà i Jaussely coincidiren en apuntar aquest focus potencial, que arribarà a ser un lloc central a mig termini tot i que encara és una qüestió pendent a la ciutat.

A part del centre modern (l'Eixample), l'activitat del petit comerç queda ben distribuïda a la Barcelona vella; sobretot, l'ús institucional fa sentir el pols representatiu, econòmic i cultural del centre antic de Barcelona. Caldria mantenir aquesta caracterització per tal d'aconseguir la reactivació d'aquest important sector de la ciutat. Els eixos comercials de la 'Rambla' i Barnacentre poden significar una actualització de la vella estructura terciària.

A més, els barris tradicionals com Gràcia, Sants, Sant Andreu o Poblenou tenen una estructura de serveis personals i comercials ben diversificada. La situació històrica dels mercats municipals continua essent un element de caràcter central als districtes de la ciutat. La nova centralitat s'hauria de generar als intersticis entre aquests barris; no només per no negar l'estructura tradicional, sinó per reforçar-la repartint les activitats que puguin oferir un servei complementari. A partir de la reestructuració viària i del transport comentada abans, es van definir dotze àrees de nova centralitat —quatre de les quals són les olímpiques—, que l'ajuntament es va

comprometre a desenvolupar tenint el 1992 com a fita. A les altres hi ha d'haver formes de cooperació amb la iniciativa privada, sota la direcció del sector públic que les promou. (Barcelona Metròpoli Mediterrània 1988).

Hi ha espais urbans que poden arribar a ser lloc central si alguna activitat ho reclama. L'ordenació i distribució de la nova centralitat pot oferir millors serveis als barris que ja hi ha al teixit urbà de Barcelona; dotant-los de centralitat, pot disminuir la seva dependència del *downtown* barceloní, l'Eixample. Alhora, la creació d'espai fora de l'Eixample pot reduir-ne la pressió i evitar la substitució contínua de la residència per l'oficina; també pren més sentit l'articulació d'una política de millora urbana de l'Eixample que afavoreixi el seu ús com a espai residencial i penalitzi o obstaculitzi la instal·lació indiscriminada de noves oficines.

Una estratègia integrada d'aquest tipus concretarà i donarà una nova dimensió a la previsió de centres especialitzats o de direcció que ja havia anticipat el PGM de 1976. Precisament en el moment en què la ciutat s'enfrontava a grans projectes de sistematització viària amb les Rondes, calia anticipar-se a les rendes diferencials que es poguessin crear als espais buits o indecisos. Per això, s'havia d'establir un procés amb iniciativa i control públics de manera que es pogués garantir la bona inserció urbana de les actuacions privades o corporatives. No n'hi ha prou amb l'anticipació d'una ordenació física –tot i que és imprescindible per fer un programa d'activitats equilibrat–, sinó que també cal una avaluació precisa de les dimensions i el conjunt de cada lloc central. Massa sovint es pensa que l'única activitat central és el comerç –més concretament el *shopping center*– i s'oblida que el lloc central ha estat sempre l'espai cívic i de trobada.

L'àrea Diagonal-Sarrià, situada sobre l'eix d'expansió del CBD, es brinda com una zona de gran atractiu per als agents econòmics per a desenvolupar-hi les activitats d'hoteleria, comerç i direcció. L'existència d'uns projectes definits fan preveure unes actuacions immediates –amb paper fonamental de la iniciativa privada– amb activitats lúdiques, comercials i hoteleres. Cal destacar el projecte de l'illa de l'antic hospital de Sant Joan de Déu, l'ordenació de la qual combina un desenvolupament central molt important amb l'aportació d'uns espais públics i de serveis de primera categoria, de manera que el control públic assegura la construcció d'una peça urbana de gran qualitat per a la ciutat.<sup>28</sup>

---

28. Projecte que van fer els arquitectes Manuel de Solà-Morales i Rafael Moneo, després d'un concurs internacional en el qual van ser convidats entre cinc grups d'arquitectes.

29. El Teatre Nacional és obra de Ricard Bofill; l'Auditori, de Rafael Moneo, i l'estació d'autobusos que hi ha al costat de la vella terminal ferroviària, de Fargas i Tous.

30. Un diagnòstic previ i un pronòstic de l'activitat central del CEP (Centre d'Estudis de Planificació) dirigit per A. Soy i M. M. Isla van permetre necessitats i potencials d'oficina, comerç i hotels.

El fet que hi hagi importants infraestructures i equipaments direccionals –l'estació de Sants, la Fira de Mostres, la relativa proximitat a l'eix de l'aeroport, l'existència d'actuacions públiques com el parc de l'Escorxador i el de l'Espanya Industrial– fan del carrer Tarragona una àrea susceptible de reordenació urbana immediata i un gran atractiu per a l'emplaçament d'activitats d'hoteleria i oficina.

En el cas de RENFE-Meridiana, la seva situació a la porta nord de Barcelona com a punt distribuïdor del trànsit que prové del Vallès i la important població dels barris d'aquesta zona sembla que la fan especialment atractiva per a les activitats comercials i, en menor escala, de residència i oficines. La creació d'un parc urbà de grans dimensions emmarca la creació d'un centre comercial i recreatiu amb un enorme poder d'atracció. La importància de les obres d'infraestructura exigirà un paper cabdal a l'Ajuntament, que esdevé l'agent iniciador del procés i definidor de les condicions a partir de les quals ha d'intervenir la inversió privada, que finalment haurà de realitzar els espais centrals. D'aquesta manera s'obre la possibilitat de col·laboració entre el sector públic i el privat, amb un control clar del primer pel que fa als continguts i el resultat final.

El port urbà és una àrea que ofereix unes possibilitats excel·lents de desenvolupament d'activitats lúdiques, hoteleres i comercials amb l'acabat del Moll de la Fusta, la ronda del Litoral i la reforma i la revitalització de Ciutat Vella. No hi ha cap dubte que és l'espai urbà amb més potencial per a la ciutat dels noranta. Un projecte de renovació amb usos ciutadans i models europeus que defugui les dificultats dels ports americans estereotipats, aprofitant l'excel·lent atractiu de ser vora l'aigua.

La plaça de les Glòries, malgrat les obres d'infraestructura que exigeix –solució del nus de circulació, creació d'un gran parc públic o soterrament de la via del tren–, té un gran futur atesa la seva extensió, la seva situació immillorable i l'accessibilitat futura. D'altra banda, les actuacions públiques previstes (algunes ja executades en equipaments direccionals) –espais verds, Teatre Nacional de Catalunya, Auditori, estació d'autobusos i hotel d'empreses– actuen com a motor d'una àrea en què les activitats lligades a l'esbarjo, la cultura, el comerç i les oficines poden tenir un paper important.<sup>29</sup>

L'evolució d'un programa d'aquest tipus també exigeix un canvi important en el procés de planejament i en la manera de fer els projectes. Els espais intersticials han de solucionar problemes de context importants. Alhora, el contingut d'aquests edificis és nou i no té gaires precedents. Ens trobem davant de programes complexos, on la multiplicitat d'usos i la gestió singular poden incidir en el projecte i les seves fases d'implantació.

És una estratègia de ritme diferent per a cada àrea que exigeix un procés de treball complex. Per aquest motiu, el salt del llinard del 92 va obrir unes expectatives de centra-

litat que convenia canalitzar.<sup>30</sup> La seva situació correcta pot multiplicar l'efecte requalificador dels quatre sectors olímpics. D'aquí es desprèn l'actitud necessària de promoció del sector públic per coordinar iniciatives particulars i assegurar-ne la bona inserció en la ciutat consolidada. Davant d'aquesta estratègia, hi ha la tendència centrífuga de noves inversions centrals fora ciutat –malgrat el contrasentit–, que defugen la condició urbana que ofereix l'urbs sense exigències funcionals que ho justifiquin. La situació extra-urbana d'hospitals, centres comercials o oficines s'hauria de valorar adequadament, ja que la selecció d'un terreny fàcil i barat pot produir grans costos socials –d'infraestructura i transport– a mig termini. Hi ha activitats que necessiten ampliacions fora ciutat, però en qualsevol cas, convé demostrar la seva incompatibilitat urbana interior.

### **6.3 El front litoral de Barcelona**

La recomposició de la forma urbana de Barcelona es va fer, en gran mesura, amb l'establiment d'una relació franca i ben definida amb el mar. L'orgull d'una ciutat que sempre ha volgut ser capital de la Mediterrània nord-occidental esdevé definitiu.

L'expansió de la ciutat durant el segle XIX fora de les muralles s'obre terra endins, tot i que entre les múltiples qualitats del projecte de l'Eixample Cerdà del 1859 no hi ha la de vorada marítima. La ciutat ja havia iniciat un procés d'instal·lació de serveis urbans (cementiri i gas) i havia continuat amb l'establiment del primer ferrocarril de l'estat, que va esdevenir un tall definitiu quan va seguir el traçat litoral el 1848. L'estació de França, buscant el port i el Pla de Palau –primer centre direccional de la ciutat–, es va situar vora la vella Ciutadella. Consideracions posteriors tampoc no assenyalen la transformació del litoral amb la contundència necessària. En el procés de recuperació urbana de Barcelona cal no oblidar la discussió crítica dels anys setanta contra els projectes urbanístics de clar caire especulatiu, com el Pla de la Ribera, ja esmentat anteriorment.

Per un altre costat, els grans projectes d'intervenció es plantegen com a estratègia d'equilibri. La Barcelona dels anys setanta es movia cap enfora en un procés centrífug, com tantes ciutats europees, on l'eix de ponent era el sector privilegiat. Moure la ciutat cap al mar significa, en part, transformar aquell procés i canviar les prioritats d'inversió pública. Tanmateix, són processos difícils perquè la inèrcia de les ciutats i els seus usuaris és difícil de tòrcer: només la qualitat en l'execució i la persistència en l'actuació poden oferir resultats efectius a mig termini.

Una idea molt interessant per articular aquests projectes fou el programa olímpic per al 1992. La qüestió olímpica té molts components: esportius, de seguretat, publicitaris, etc. Barcelona, en canvi, integra aquelles condicions programàtiques en una estratègia més

àmplia: des del punt de vista funcional, l'olimpíada dura quinze dies, però la ciutat resta.

El programa urbanístic 1992 es treballa des del 1982, abans de conèixer l'èxit econòmic de Los Angeles 1984, que desencadenà l'afany desenfrenat de tantes ciutats pel fenomen olímpic.

La Vila Olímpica esdevé un referent qualificat del procés de transformació urbanística de Barcelona, per la seva posició com a falca d'avançada vers el *waterfront* de la ciutat. Tanmateix, portar Barcelona al mar no és tan fàcil. L'ombra de la terrible Ciutadella ha pesat molt. Però, alhora, aquesta circumstància permet l'oportunitat única d'ús d'un terreny central de valor comercial baix i, per tant, capaç de ser un projecte equilibrador.

Després d'una primera avaluació de la franja costanera de l'Àrea Metropolitana per l'equip de Lluís Cantallops, el projecte de la Vila Olímpica és desenvolupat des del 1985 per l'equip Martorell-Bohigas-Mackay-Puigdomènech.

L'iter del projecte és interessant, perquè la seva articulació urbanística avança simultàniament al pesat procés de negociació de les infraestructures; és a dir, desmantellament del ferrocarril de la costa i soterrament del ramal de les Glòries, però assegurant el funcionament de l'estació de França en el sistema ferroviari; depuració de les aigües residuals, l'abocament de les quals encara es feia —en bona part— directe al mar; generació i fixació de platges noves, i accés viari i de transport públic en l'àmbit metropolità.

Al cap de poques setmanes de treball tècnic ja hi ha una maqueta general que permet començar la negociació dels termes de cada infraestructura i integrar-la, com una dada més, al projecte. No hi ha cap dubte que aquest esforç és un gran mèrit del Pla i el seu progrés és un dels aspectes més importants per tal d'augmentar la qualitat del projecte urbà.

L'estructura urbana del projecte resulta del compromís entre una xarxa de carrers "model Cerdà" lleugerament deformada i un traçat històric implantat abans de l'expansió de Barcelona: l'avinguda Icària, un gran bulevard que portava al cementiri a l'inici del segle XIX, esdevé un eix urbà interior de gran interès, que entra al Parc i segueix el traçat del Moll de la Fusta fins a Montjuïc; l'avinguda del Bogatell, com a sobreixidor d'aigües que talla diagonalment la malla ortogonal. D'altra banda, el traçat del ferrocarril soterrat recorda el que envoltava la Ciutadella primitiva. L'abast de la intervenció respon a les necessitats residencials definides prèviament i té prou pes crític perquè comporti una transformació tangencial ulterior, però no prou gran per canviar la trama urbana general.

Aquesta estructura es recolza en un gran element lineal d'infraestructures, que es prolonguen al llarg de tota la costa i que són *facto* la garantia d'una transformació positiva del llevant de Barcelona; les platges noves, el passeig Marítim, el cinturó litoral deprimat i l'avinguda del Litoral —barrejats en un gran espai obert— formen aquest

projecte, que –sense tenir la gran dimensió dels esquemes de Burle Marx per a *Aterro do Flamengo* a Rio– hauria de tenir senyals d'identitat i d'innovació essencials.

L'edificació pren el carrer com a alineació dominant i manté l'alçada del sòlid construït; d'aquesta manera s'imposen dues regles de coherència amb l'Eixample de Barcelona. Tanmateix, la densitat menor fa que l'edificació alineada al carrer sigui més estreta –com un bloc lineal de 12-14 m de profunditat– i obri la possibilitat al desenvolupament de les tipologies més variades amb una bona ventilació creuada. Aquesta disposició dels edificis permet alliberar el pati d'illa per a jardins col·lectius o edificacions de menys envergadura.<sup>31</sup>

Si bé l'ús dominant és el residencial –uns 2.000 habitatges–, el projecte permet altres usos compatibles amb gran flexibilitat; a la zona anterior, els d'hoteleria, oficines i serveis.<sup>32</sup>

## 6.4 Els Jocs Olímpics de 1992

Tal com acabem de comprovar, el procés de recuperació urbana té diferents nivells d'actuació, que en certa manera se succeeixen i superposen. L'excepcionalitat del programa olímpic ha estat destacada diverses vegades, però sense donar-li el valor d'exclusivitat que en altres descripcions pugui tenir. Ens sembla més just entendre que en aquest procés iniciat al principi dels anys vuitanta, el Programa 92 neix primer com a fita o objectiu general per esdevenir pla o programa urbanístic i es converteix en una sèrie de projectes separats de continguts diferents, però de gran ambició i envergadura. Aquests projectes prenen una importància notable pel desplegament organitzatiu, la dimensió financera i el fet que hagin d'estar enllestits en una data fixa: el juliol de 1992.

La falta de perspectiva pot fer difícil una valoració global, però si s'ha de jutjar pels

---

31. En el projecte arquitectònic intervenen una vintena d'equips, tal i com correspon als guanyadors dels premis FAD. El Foment de les Arts Decoratives és una institució cultural privada fundada l'any 1903, que des de 1958 atorga diversos premis a les produccions arquitectòniques peninsulars més destacades (N d'E).

32. A l'eix vertical de la Vila Olímpica –continuació del passeig de Carles I– se situen dues torres gegantines d'una alçada que trenquen el sostre de les edificacions; d'aquesta manera, es demostra al skyline de la ciutat la força de l'esdeveniment. Les torres es destinen a oficines i hotel.

33. L'estadi olímpic es va reconstruir respectant els murs i l'estructura formal gràcies a la tasca de l'equip V. Gregotti, F. Correa, A. Milà, J. Margarit i C. Buixadé. El Palau Sant Jordi, d'Arata Isozaki, busca una bona posició a la meitat de la falda de la muntanya. L'edifici de l'INEF és obra del Taller R. Bofill i les piscines Picornell –cobertes i remodelades– són de M. Gallego i F. Fernández.

diferents fronts d'actuació ja esmentats, sembla raonable entendre que la interrelació urbana dels projectes específicament olímpics assegura que el seu ús i la seva posada en marxa els acabarà convertint en autèntiques peces urbanes de la ciutat. Una altra cosa és que l'estratègia política i el finançament hagin convingut que els grans projectes de la ciutat duguin l'etiqueta olímpica des del 1988 (Cuyàs 1982).

Els quatre sectors del programa que es desenvolupen a Barcelona (*Barcelona: la ciutat i el 92* 1990) es concentren a: L'anella Olímpica, la Vila Olímpica –ja esmentada–, la Vall d'Hebron i l'Àrea Diagonal. Altres subsectors es defineixen a la regió metropolitana (Badalona, Sabadell, Granollers, Sant Sadurní, Castelldefels, etc.), mentre que alguns esports es localitzen al llac de Banyoles i als afores de la Seu d'Urgell.

En tot cas, el programa previst és altament compacte, ja que els quatre recintes centrals queden separats entre ells per uns 4 km i els connectarà el nou sistema de Rondes.

L'Àrea Diagonal representa una sistematització dels espais circumdants de la gran àrea esportiva privada de la ciutat –camp de futbol del FC Barcelona, Tennis Turó, Polo, Pistes Universitàries, etc.– i incorpora l'ús d'espai obert.

La Vall d'Hebron, al nord de la ciutat, té un Palau d'esports i una sèrie d'equipaments esportius a l'aire lliure, que després de l'esdeveniment olímpic poden convertir-se fàcilment en el parc més gran del districte d'aquesta zona.

L'anella Olímpica, a la part alta de Montjuïc, completa la urbanització empresa el 1929. La urbanització de l'altiplà superior de la muntanya es realitza amb quatre grans edificis esportius,<sup>33</sup> que se situen al llarg d'un gran eix central d'orientació llevant–ponent. L'Estadi Olímpic recicla el vell edifici on s'hi havien d'haver celebrat les olimpíades populars el 1936, any en què l'esdeveniment olímpic va ser traslladat bruscament a Berlín per la pressió del govern de Hitler. Barcelona va voler ser, una vegada més, fidel a la seva història i proposà que l'estadi fos el mateix en atenció aquella ocasió truncada.

Es comprova, per un altre costat, com el Programa 92 torna a insistir amb els temes que ja havien estat definits en els grans esdeveniments anteriors: el 1888 amb la Ciutadella i el 1929 amb la conquesta de Montjuïc. Ara, les intervencions més importants es concentren novament a l'altra banda de la Ciutadella –la Vila Olímpica–, obrint la ciutat al mar, i a ponent de Montjuïc, obrint la muntanya cap al Delta del Llobregat i iniciant un procés d'urbanització que tendirà a esborrar l'ombra que Montjuïc havia llançat sobre tot aquell sector.

## **7. Aplicacions exteriors del 'mètode' emprat a Barcelona**

Com hem presentat abans, una de les característiques del pensament urbanístic actual pot ser la manca d'una posició tancada –podríem dir 'ortodoxa'– de com s'ha

de treballar a la ciutat; ans al contrari, coexisteixen formes d'aproximació diverses i, sobretot, es disposa d'un instrumental d'anàlisi de les diferents crítiques a l'urbanisme modern de la postguerra.

En aquest panorama és on han situat l'experiència recent de Barcelona, on han vist fins a quin punt cal destacar continguts d'estratègia, de planejament i d'acció en més d'un centenar d'actuacions. Destacaríem en tots ells una gran riquesa metodològica, quant a l'anàlisi de la ciutat i dels seus teixits i, en gran mesura, al contingut *projectual* sobre la forma de la ciutat en les diferents escales.

Aquesta aportació de Barcelona com un gran laboratori d'actuacions d'escales i continguts tan diferents ha comptat amb un recolzament polític i una estructura operativa arranjada ad hoc que no hem de menysprear, i amb una energia cultural i política que potser no es pot repetir en qualsevol circumstància i temps. Fins i tot l'experiència de Barcelona té fases i ritmes diferents. Per això, l'aplicació del 'mètode' emprat a Barcelona potser no es pot repetir directament a gaires altres ciutats, ja que seria enganyós. En qualsevol cas, hi ha qüestions rellevants que són preses –no com a model– sinó com a referència directa en altres grans ciutats. Només com a exemple, hom pot parlar de Lió, Rotterdam o Roma, on Barcelona es posa com a referència de treball.

Si volguéssim destacar alguns punts podríem avançar:

- L'èmfasi en la qualitat i l'espai públic com a estratègia per recuperar la ciutat existent.
- La recuperació del rol de l'administració municipal, capaç de definir estratègies urbanístiques de gran respir.
- Pensar la ciutat des de la seva complexitat econòmica i administrativa, però cercant la síntesi d'aquests elements en la forma urbana.
- Recuperació del rol de l'administració en les fórmules de concert entre públic i privat, on el primer dona garanties i el segon queda compromès amb una estratègia urbana més general. Per tant, no és només el mercat el que dirigeix la ciutat, encara que es trobi dins d'aquesta lògica.
- Integrar les infraestructures en la forma urbana més general.
- Recuperar la idea de projecte en les diferents escales en què la ciutat es pensa i es decideix. Cal pensar que des de la forma geogràfica de la ciutat fins a la de les grans xarxes o les transformacions puntuals, fa falta una reflexió sobre els aspectes del disseny i el dibuix de la ciutat.

Amb tot, no s'esgota aquí el camp de l'urbanisme actual, sinó que cal pensar que amb la modèstia dels seus instruments potser s'obre un espai de treball futur, en el qual l'Urbanisme –com d'altres disciplines– té un espai clar per contribuir en la millora del medi de vida urbà.



## Bibliografia

- AJUNTAMENT DE BARCELONA. SERVEIS DE PLANEJAMENT. *Les vies de Barcelona: materials del seminari*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona i Corporació Metropolitana de Barcelona, 1984.
- Barcelona: la ciutat i el 92*. Barcelona, Holsa i Olímpia Cultural, 1990.
- AMBROSE, Peter; COLENTT, Bob. *The property machine*. Baltimore: Hammondsworth, 1975.
- BARCELONA METRÒPOLI MEDITERRÀNIA. *Àreas de nueva centralidad, varios corazones para una ciudad*. A Barcelona Metròpoli Mediterrània núm. 8, Barcelona, 1988.
- BOHIGAS, Oriol. *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62, 1985.
- BUSQUETS, Joan. *La escala intermedia*. A UR núm. 2, Barcelona, 1985.
- BUSQUETS, Joan. *Una riflessione complessiva*. A *Casabella* núm. 553-554, Milà, 1989.
- BUSQUETS, Joan. *Barcelona: evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid: Mapfre, 1992.
- BUSQUETS, Joan. *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2004
- CALVINO, Italo. *La città invisibili*. Torino: Giulio Einaudi editore spa, 1972.
- CAMPOS VENUTI, Giuseppe. *Urbanistica e austerità*. Milà: Feltrinelli, 1978.
- CERVELLATI, Pier Luigi. *Bolonia: política y metodología de la restauración de centros históricos*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.
- CHADWICH, George F. *Una visión sistématica del planeamiento*. Barcelona: Gustavo Gili, 1973.
- Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*. Número 10. Barcelona: Ed. COAC, 1971.
- Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*. Número 21. Barcelona: Ed. COAC, 1973.
- Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*. Número 87. Barcelona: Ed. COAC, 1972.
- CUYÀS SOL, Romà. *Projecte Jocs Olímpics de Barcelona 1992. Primeres aproximacions*. Barcelona: Mímeo, 1982.
- HALL, Peter. *Great planning disasters*. Londres: Weidenfeld & Nicolson, 1980.
- HARVEY, David. *Social justice and the city*. Londres: Edward Arnold, 1973.
- KRIEY, Rob. *Stuttgart: teoría y práctica de los espacios urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.
- LEFEBVRE, Henri. *La pensée marxiste et la ville*. Tournai: Casterman, 1972.
- Resolucions del Congrés de Cultura Catalana*. Barcelona: Curial [etc.], 1978.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1971.
- SECCHI, Bernardo. *I progetti nel piano*. A *Casabella* núm. 563, Milà, 1989.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de [et al.]. *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*. Barcelona: Gustavo Gili, 1974.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. *La segunda historia del proyecto urbano*. A UR núm. 5, Barcelona, 1987.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. *El proyecto urbano*. A UR núm. 5-6, Barcelona, 1987-1988. (2).
- SCHUMACHER, E. F. *Small is beautiful: a study of economics as if people mattered*. Londres: Vintage cop., 1973.
- TEIXIDOR, Carles [et al.]. *Barcelona 1953-1971*. Barcelona: Cuadernos Barcelona, 1972.
- THOMSON, Michael J. *Great cities and their traffic*. Baltimore: Hammondsworth & Penguin Books, 1977.

## Relació d'il·lustracions

1. BUSQUETS, Joan [et al.]. *Urbanisme a Barcelona: Plans cap al 92*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1987. Pàgina 338
2. AJUNTAMENT DE BARCELONA. ÀREA D'URBANISME I OBRES PÚBLIQUES. *Àrees de nova centralitat*. Barcelona, 1987. Pàgina 338
3. BUSQUETS, Joan [et al.]. *La Ciutat Vella de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2003. Pàgina 340
4. BUSQUETS, Joan [et al.]. *Estudi de l'Eixample*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1983. Pàgina 340