

Barcelona en el cambio de siglo

Es bastante difundido el esfuerzo que la ciudad de Barcelona ha realizado durante los últimos quince años por renovar cualitativamente tanto su fábrica urbana como sus espacios y servicios urbanos, y en consecuencia debe hablarse de una rehabilitación cívica, pero también de una puesta en valor de nuevas oportunidades para sus ciudadanos y sus empresas.

El esfuerzo político del equipo del Ayuntamiento democrático a partir de los ochenta fue combinado con el de un amplio grupo de arquitectos locales procedentes de la Escuela de Barcelona y una serie de profesionales extranjeros, movilizados dentro de un vasto programa de reestructuración que puede considerarse como una operación urbanística singular durante la última década en Europa.

Es difícil resumir brevemente las ideas y la estrategia detrás de tan variadas intervenciones, pero nos atreveríamos a destacar el protagonismo del «proyecto urbano» como categoría más común en muchas de estas actuaciones que engloban planes, programas y estrategias de actuación. Esta experiencia, junto a otras que han operado recientemente en Europa, nos hacen pensar en la definición de un «nuevo umbral» en la urbanística de fin de siglo¹.

En efecto, en lugar de estructurar las actuaciones desde un documento previo anterior —o plan— que se desarrolla por partes, el caso de Barcelona demostró una «visión» a medio plazo bien estructurada en favor de la rehabilitación de la ciudad, pero ésta se articula en escalas y acciones distintas que arrancan desde el rediseño de pequeños espacios intersticiales existentes con plazas y jardines, y se irá articulando hacia operaciones restructuradoras de la ciudad con fuerte componente de infraestructura y nuevos usos urbanos.

Diríase que después de las dificultades detectadas del *planning* moderno que afrontó con gran realismo los temas cuantitativos de la reconstrucción de tantas ciudades, hace falta construir sistemas de actuación que, reconociendo la gran complejidad del fenómeno urbano y de los operadores que

¹ Estos argumentos pueden verse ampliados en nuestro artículo «Perspectiva desde las ciudades», Estudios Territoriales, n.º 95-96, Madrid, 1993.

en él intervienen, sean capaces: 1) de canalizar proyectos sobre la forma urbana que aseguren una transformación rehabilitadora de la ciudad existente, y 2) de vehicular proyectos de reestructuración con calidad espacial y con la ambición que corresponde.

Podríamos hablar quizás de una nueva forma de «plan urbano» que recoja los contenidos perdidos del planeamiento innovador de las primeras décadas de este siglo. Con otros principios se recupera tanto la fuerza del «proyecto de la forma urbana», como su «capacidad operativa» para resolver problemas sociales o funcionales bien formulados.

Sólo así parece que se pueda resolver el *impasse* de la fragmentación operativa que el planeamiento funcional había impuesto, separando el plan (visión a medio plazo) del proyecto operativo, segregando cada función del conjunto (vivienda, trabajo, circulación, etc.) y estableciendo así este *gap* metodológico entre disciplinas operativas: arquitectos, ingenieros, promotores, etc.

¿Sobre qué principios se articula la estrategia urbanística del proyecto urbano? Cabe destacar el entendimiento de la ciudad como un hecho construido por «piezas urbanas» diferentes. Por tanto, hay que entender la forma urbana desde fragmentos que reflejan unidades espaciales, históricas y funcionales bien definidas. Esta hipótesis permite afrontar el entendimiento de la ciudad grande desde piezas o «morfologías» diferentes entre sí, aunque también las habrá similares situadas en espacios discontinuos. Efectivamente, cada «morfología urbana» demandará unas formas de intervención distintas según su proceso de formación o estado de transformación. De esta manera, los proyectos urbanos en unas áreas u otras deberán, por ejemplo: afrontar cuestiones de mejora del espacio urbano (plazas), o de construcción de servicios que faltan o están obsoletos (jardines, escuelas), o deberán aportar equipamientos inexistentes, como construir aparcamientos o fomentar empresas de tipo local.

Con esta lógica se desarrollan en Barcelona los primeros *proyectos de plazas, parques, jardines, etc.*, y se inicia un proyecto de rehabilitación caso a caso de «infill» o de «rehab» de viviendas y comercios en los barrios (piezas urbanas) tradicionales². Se han desarrollado más de doscientos proyectos en esta escala desde 1981.

Se acometen así los *planes de mejora* de la primera periferia y algunas zonas residenciales construidas en los años sesenta muy deficitarias en equipamientos. Diríase que son proyectos de infill que por un lado deben dar respuesta a un programa funcional bastante preciso —estacionamiento, guardería,

² Sobre la reciente experiencia del proyecto urbanístico en Barcelona puede verse entre otros: J. Busquets, Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta, F. Mapfre, Madrid, 1992. También VV.AA., «Barcelona». Rassegna, 37, Milán, 1989.

jardín, plaza, eje peatonal—, pero que tienen sobre todo la capacidad de introducir la señal de la calidad urbana y demostrar que la ciudad puede ser mejor. Ahí está el reto de estos espacios públicos o pequeños edificios que aún con «masa crítica» escasa son capaces —a través de una carga estética importante— de cambiar el signo de banalidad y mediocridad que rodea nuestras periferias. El trabajo cuidadoso con materiales de urbanización de calidad y la contribución de escultores en estos proyectos son elementos a resaltar.

Pero también se acometen *estrategias de rehabilitación* en el famoso «Eixample», proyecto de expansión ideado por Cerdà en 1859 y que significa el referente de un «plan urbano» seminal para Barcelona. En efecto, el Eixample tiene su dinámica económica propia que, como tantos *downtowns* modernos, tiende a expulsar la residencia por la presión de actividades terciarias más poderosas. Actuar sobre el espacio interior, convirtiendo los patios en jardines de uso privado, en la mayoría, y una docena de uso público, da un nuevo aliciente a la residencia, acompañando la estrategia con otras medidas de apoyo a la vivienda y de retención del terciario que encontrará espacios más convenientes en las nuevas centralidades.

En cambio, otras piezas urbanas como los barrios de la «Ciutat Vella» demandan actuaciones más decididas, ya que el estado de degradación es muy grave. Ahí los «proyectos» buscarán la *reforma interior*: ésta consistirá en vaciados de manzanas estratégicas para conseguir una mejora de las condiciones residenciales (sol y aire en las casas como reclamaban José Luis Sert y el GATCPAC en los años 30 para estos mismos sectores), pensando que sólo así se puede conseguir un cambio del proceso. Esta reestructuración significa una fuerte inversión pública, ya que la propiedad no está interesada, creyendo que son barrios sin futuro y por tanto, espacio reservado para el *ghetto*. Estas actuaciones demandan otras que refuerzan las funciones centrales históricamente asentadas allá. Por ello se desarrollan nuevas funciones culturales como el Centro de Cultura Contemporánea y el Museo de Arte Contemporáneo en el conjunto Casa de la Caritat y se fomentan convenios para que las universidades trasladen allá algunas facultades que atraigan a estudiantes y profesores a estos espacios. La reconversión está avanzada y es un proyecto que todavía reclama tiempo para hacerse irreversible.

Por otro lado debemos hacer la lectura inversa o complementaria. La forma urbana puede ser entendida desde los espacios vacíos y también debemos tener en cuenta los problemas funcionales o programáticos que en cada situación se plantean. Veámoslo.

Los vacíos entre piezas urbanas suelen estar compuestos por enormes cantidades de suelo sin uso o de función obsoleta: antiguas industrias, espacios ferroviarios desmantelados, el viejo puerto, etc. Ahí están los espacios

de oportunidad que contienen potenciales de desarrollo endógeno en la ciudad; pero a su vez existían en Barcelona problemas de desconexión viaria y de falta de transporte público entre sus barrios. El «tráfico a través» cruzaba todavía por el «Eixample» con una intensidad tal que atraía toda la función comercial y terciaria y planteaba grandes inconvenientes a la residencia.

Una serie de proyectos de gran envergadura fue definida buscando combinar el aumento de la conectividad viaria y de transporte público entre barrios con el desarrollo de una serie de «nuevas centralidades» en las zonas vacías u obsoletas centrales. A su vez un sistema de rondas viarias exteriores o circunvalaciones habría de asegurar un «paso a través» externo.

Este programa de centralidades permite evitar que el plusvalor económico generado por la nueva accesibilidad sobre las áreas intersticiales se privatice totalmente. Cada «centralidad» ofrecerá equipamientos y parques en las áreas en que se implanta y descentralizará el terciario congestivo.

El programa permitió la puesta en uso del frente marítimo antes ocupado por viejas industrias del XIX, así como el desarrollo de zonas residenciales y de las infraestructuras necesarias para dar acceso a las playas.

Estos proyectos vinieron potenciados por la oportunidad de ser sede olímpica en 1992 y concentraron gran parte de la estrategia de distintos operadores públicos y privados. La administración se compromete a desarrollar cuatro sectores –los olímpicos– y en los nueve restantes se abrirá un proceso de colaboración con la iniciativa municipal.

Entre estos proyectos cabe destacar la recuperación del frente portuario y marítimo de la ciudad. Barcelona es una ciudad orgullosa de su rol en el desarrollo de la civilización del Mediterráneo y, sin embargo, cualquier relación con el mar estaba bloqueada por el viejo ferrocarril, el puerto y las antiguas industrias, y los desagües vertían directamente al mar. Existían proyectos y aspiraciones desde hace varias décadas, pero los temas de infraestructura y de dominio del suelo eran difíciles.

Barcelona en los ochenta se lanza al proyecto con una serie de aproximaciones sucesivas. Primeros el proyecto Moll de la Fusta de Solà-Morales establece un nuevo contacto entre la Ciutat Vella y el puerto, el tráfico a través comienza a pasar semienterrado y se inicia un modelo que luego se utilizará en las rondas: separar el tráfico-a-través del tráfico urbano con destino en los sectores vecinos. A partir de este proyecto urbano será posible la reforma del puerto que se concluye en 1995 de la mano de Viaplana-Piñón, con un complejo lúdico y recreativo.

Mientras tanto a partir de 1985 se acometen las reformas infraestructurales para realizar la Villa Olímpica y regenerar las playas. El proyecto del equipo Oriol Bohigas sistematiza el trazado de las rondas, el ferrocarril se soterra y una depuradora junto al Besós permite liberar las playas de la