

Biblio3W

REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona.

ISSN: 1138-9796.

Depósito Legal: B. 21.742-98

Vol. XXII, núm. 1.208

15 de agosto de 2017



Consideraciones sobre el lugar “Glòries” de Barcelona

Miquel Domingo i Clota
Dr. Arquitecto, UPC

Consideraciones sobre el lugar “Glòries” de Barcelona (Resumen)

La llamada Plaza de las “Glòries”, ya prevista en el Plan de Ensanche de Barcelona continúa teniendo protagonismo en la historia de la ciudad. Esto se debe, en parte, a los periodos de su crecimiento, a la especificidad de sus dinámicas y a las sucesivas modificaciones de sus usos. Partió bajo la idea de plaza, destinada a ser el futuro centro de la ciudad; pero los años transcurrieron sin intervención alguna y el permanente vacío fue ocupado con infraestructuras ferroviarias, diversas trazas viarias y otras actividades imprevistas.

Los tejidos urbanos colindantes crecieron en extensión y en complejidad de usos (residenciales, comerciales, equipamientos, servicios,...), acortando las distancias respecto al lugar y a la vez surgían, tímidamente, las primeras hipótesis de futuro. Con la llegada del transporte privado y la lógica favorable a los itinerarios rápidos y generalizados, su uso derivó hacia constituirse en nudo de recogida y distribución de los tráficos de entrada y salida de la ciudad. Parte de su materialización tuvo lugar a finales del siglo XX con la celebración de los Juegos Olímpicos; mediante un anillo circulatorio elevado de la cota natural del terreno conectado con las tramas urbanas colindantes y con sus correspondientes rampas. Con esta primera solución parcial, el discontinuo urbano no mejoró.

En la primera década del siglo XXI los vecinos de los barrios próximos mostraron su descontento respecto los déficits en vivienda, equipamientos, servicios y accesibilidad. Para solventarlos, propusieron usar el suelo de “Glòries”. Se llegó a un acuerdo entre las Asociaciones de Vecinos de los barrios cercanos, los partidos políticos y el Ayuntamiento de Barcelona para convocar un concurso de proyectos. Actualmente se han iniciado las obras propuestas por el equipo ganador.

Creo que sería interesante realizar un análisis de las nuevas intervenciones, propuestas en el proyecto ganador, y su integración en los tejidos urbanos colindantes. El estudio se debería prolongar en conocer las reacciones, tanto positivas como negativas, de los futuros usuarios; saber sus causas desvelaría muchas dudas y facilitaría posibles alternativas para otras intervenciones.

Palabras clave: Ensanche, barrera, discontinuidad urbana, ferrocarril, tráfico, marginalidad, zona verde, “Glòries”.

Recibido: 23 de marzo de 2017

Devuelto para revisión: 26 de abril de 2017

Aceptado: 9 de junio de 2017

Some considerations about the site “Glòries” of Barcelona (Abstract)

The so called Plaza de las “Glòries”, was already provided in the Plan de Ensanche de Barcelona. It continues exerting a leading role in the history of City. The reason is, partly, because the various historical growing periods, its dynamics and the successive modifications of use along the time. Initially, the idea of “Plaza” determinate the use of site as the future center of city, but because the years elapsed with none intervention and its permanent emptiness, the site was occupied by numerous networks of transport and other unexpected activities.

In our paper, we will analyze if the new interventions foreseen in the actual winner project are cohesive with the adjacent urban tissues. Our study is based by the reactions, both positives and negatives, from the future users. To know its causes will prevent many doubts and it will enable other future alternatives.

Key words: Ensanche, Fence, Urban discontinuity, Railway, Circulation, Marginality, Green zone, “Glòries”.

En este texto he optado por omitir la palabra “plaza” y dejar simplemente “Glòries”, al considerar que las futuras intervenciones en infraestructuras, servicios y edificios, crearán una nueva trama urbana, compleja y difícil de asimilar al concepto de “plaza”. Por estas razones a partir de ahora nuestro objeto de estudio se identificará como “Glòries”¹.

Las intervenciones que ya se están realizando en “Glòries” merecen unas reflexiones sobre su futura incidencia en el conjunto urbano más próximo. Su justificación pretende solucionar parte de los problemas urbanos que soporta el ámbito de la zona y debería ser ampliable a un entorno más extenso. Las carencias asistenciales, la falta de viviendas sociales, la necesidad de incrementar las actuales superficies de zonas verdes y la supresión de las barreras físicas que impiden disponer de una continuidad espacial, son inaplazables y urge su inmediata solución. Todas estas carencias han sido, reiteradamente, denunciadas por la ciudadanía, y actualmente están sustentadas por un detallado inventario. La intervención municipal solucionaría la mayoría de estos problemas, que constituyen la herencia de una idea de ensanche, definido pero no construido.

La herencia teórica

La actual situación es en parte herencia de la insistencia, desde el inicio de la construcción del Ensanche, de que “Glòries” debía cumplir la función de nuevo centro de Barcelona, sin especificar las funciones que debía cumplir. Parece ser que en el colectivo ciudadano se materializó la idea de un espacio en el que se concentrarían actividades comerciales e intercambios sociales que se combinarían con una cierta predisposición a considerarlo como un espacio ordenador y distribuidor del tráfico de entrada y salida de la ciudad. No se puede olvidar que Ildefons Cerdà, (autor del proyecto de Ensanche para Barcelona), consideraba que el futuro tránsito se realizaría mediante un sistema totalmente nuevo, como el ferrocarril transformado y perfeccionado, y que el conjunto urbano debería experimentar las modificaciones que permitieran una favorable sintonía entre actividad y movilidad.

¹Según el *Diccionario ideológico de la lengua española*, de Julio Casares: “Lugar: espacio que ocupa o puede ocupar un cuerpo. Sitio o paraje”

Según el *Diccionario de filosofía* de José Ferreter: “Lugar: no es simplemente un algo, sino algo que ejerce cierta influencia que afecta al cuerpo que está en él.”

Si se observa el proyecto de Cerdà, elaborado en 1859, en la propuesta diseñada para “Glòries” se seguía en parte las trazas de las vías de tren, tanto las ya existentes en 1855, cuando el propio Cerdà realizó el plano topográfico, como de las incorporadas antes y después del inicio del futuro Ensanche. Era un espacio vacío, definido por manzanas irregulares y consecuentes con las exigencias circulatorias de los nuevos sistemas de transporte. La materialización había abandonado la ortogonalidad de la trama y se establecía una cierta desconexión del resto. No obstante, cabe destacar que tres de las seis manzanas que determinaban dicho espacio estaban señaladas con la letra A, que en la “Leyenda del Proyecto”, que acompañaba al plano general, se establecía como emplazamientos destinados a edificios del Estado y establecimientos industriales, sin más concreciones².

Estas futuras “Glòries” también aparecían en el Plan para la conexión de Barcelona con sus pueblos del Llano, realizado por León Jaussely, de 1904. Tenía el mismo emplazamiento y se resolvía mediante una gran plaza ovalada, definida por edificios dibujados en rápidos croquis, y mantenía el protagonismo del nuevo centro de la futura ciudad. Para incrementar esta centralidad, se ubicaba la futura estación central en sus proximidades³. Cabe señalar que a principios del siglo XX la red ferroviaria ya necesitaba una racionalización de sus instalaciones.

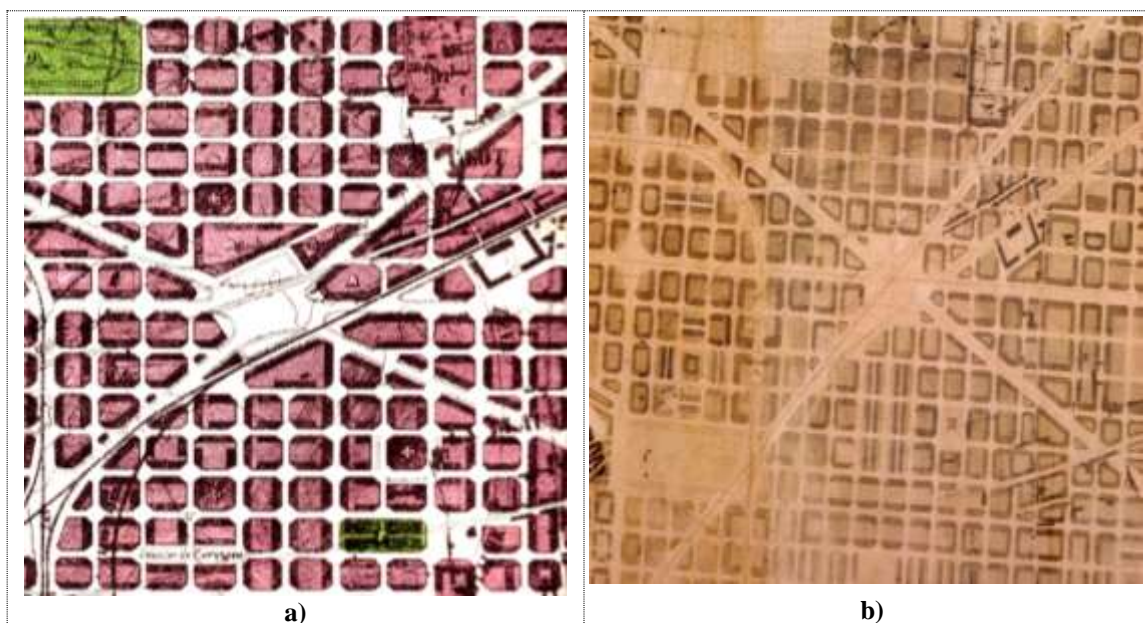


Figura 1. Las propuestas para la futura “Plaza de las Glòries Catalanes

a) La primera propuesta, de 1859.

b) Solución correspondiente a la propuesta de 1862.

Fuente: *Atlas de Barcelona. Siglos XVI – XX COAC*. Barcelona 1982

Una de las primeras modificaciones introducidas por el propio Cerdà apareció en la propuesta que se observa en el plano de 1862. En los sucesivos, se suprimían las manzanas irregulares y

² En el plano del Ensanche, de I. Cerdà, se especifica que las manzanas diferenciadas con la letra A, en su interior, están destinados a edificios del Estado o a establecimientos industriales.

³ El concurso convocado para elegir el plan urbanístico que debería conectar Barcelona con los antiguos municipios de su llano fue ganado por el arquitecto francés León Jaussely. En su propuesta, aparte de prever las conexiones solicitadas, racionalizó el trazado de los ferrocarriles; los edificios públicos disponían de espacios verdes y proponía una plaza elíptica para el lugar “Glòries”.

sus usos indicativos y se sustituyeron por un nuevo espacio resultante de la supresión de cuatro manzanas de la propuesta red cuadrícula (figura 1).

Con este cambio, la futura planificación de “Glòries” estaría determinado por la propia cuadrícula y por la confluencia de tres vías: Gran Vía, Diagonal y Meridiana. Estas tres avenidas eran, para Cerdà de suma importancia, ya que permitirían disponer de accesos directos entre la ciudad y el territorio, tanto a escalas próximas como lejanas. La Gran Vía establecería la continuidad viaria paralela a la costa, usando el corredor litoral; las vías Meridiana y Diagonal garantizaban la conexión con el resto de red viaria territorial localizada en el norte, aprovechando el valle del río Besos y al oeste, utilizando el del río Llobregat.

No parece arriesgado considerar que la existencia de este espacio de “Glòries” tuviese su justificación, más por razones circulatorias que por una intención de predeterminar usos propios de centralidad. Esta posibilidad debe observarse en la serie de espacios propuestos en su proyecto, que disponía de un diseño sencillo y minimalista, pero se manifestaba, también, que en ese punto se cruzaban dos calles que, por su importancia o situación o por ambos motivos, necesitaban de un diseño específico. Una singular alineación de los futuros edificios y del arbolado, pretendía conseguir una plaza ordenada y con todas las funciones de espacio para uso de los futuros ciudadanos. Como ejemplos más significativos, se citan, los actualmente conocidos con los nombres de: plazas de Letamendi, Tetuán, Universidad, y las intersecciones de Gran Vía con Paseo de Gràcia y calle Urgel (figura 2).

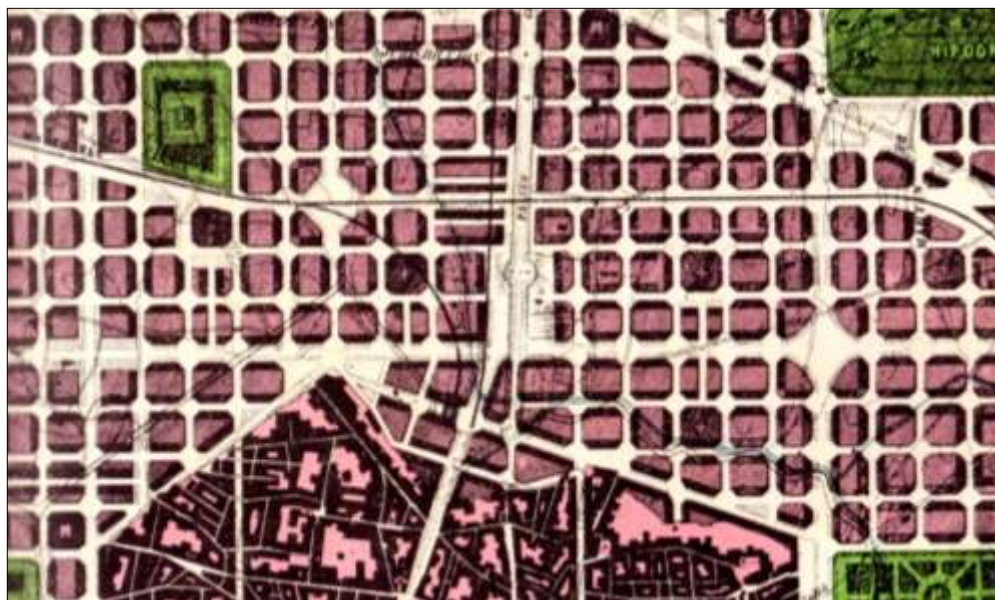


Figura 2. Espacios públicos proyectados en el Proyecto de Ensanche

A partir de 1860, el Ayuntamiento de Barcelona se vio obligado a seguir las directrices del Ensanche, redactado por I. Cerdà, debido a la aprobación inapelable de fecha 14 de setiembre de 1860, que había realizado el Gobierno de Madrid. El proyecto preveía la disponibilidad de nuevo suelo urbano con unas condiciones de accesibilidad y de superficie inimaginables. Se preveían calles rectilíneas, de anchura no inferior a los veinte metros, manzanas de superficie superior a la hectárea y construcciones con unas inmejorables condiciones higiénicas (ventilación, alcantarillado, agua corriente, etc.). Este crecimiento aseguraba un cambio cuantitativo y cualitativo para aquellos ciudadanos con suficiente capacidad económica para ocupar las áreas mejor situadas de la futura ciudad. Por el contrario, las clases populares solo

podían aspirar a zonas periféricas o próximas a núcleos urbanos ya existentes (Gràcia, Sants, Clot, Sant Andreu, Poblenou,...), donde se materializaría un tejido urbano con industrias, tipologías residenciales mínimas y carencia de servicios. A esta segregación geográfica, por zonas, se sumó otra en los propios edificios, dado que el valor económico y social descendía a medida que la vivienda se ubicaba en las plantas superiores debido a la dificultad de acceso.

En la actualidad aun es detectable, en las edificaciones construidas a finales del siglo XIX, los grandes miradores que sobresalen en la planta primera y se observa que las alturas, entre suelo y techo de las viviendas, van disminuyendo a medida que se acercan a la azotea. La misma reducción y simplificación se observa en la ornamentación de las fachadas.

La flexibilidad de estas alternativas favoreció la emigración de la Barcelona excesivamente densificada hacia el nuevo ensanche, o mejor dicho, a la nueva ciudad. Paralelamente se facultaba un importante crecimiento, se abrían los procesos migratorios campo – ciudad y Barcelona podía continuar su industrialización y preparar las futuras realizaciones de sus infraestructuras.

Una herencia histórica

El alto grado de igualdad que intentaba incorporar el Ensanche, tanto respecto a las necesidades urbanas, como sociales, se vio truncada por la preexistencia de estructuras sólidamente establecidas y con unas normativas administrativas difíciles de modificar. Todas estas realidades impidieron una fácil transición del modelo teórico a la realidad concreta. La orografía, los desagües naturales de la sierra de Collserola –los numerosos torrentes que discurrían en el Llano-, la consolidada red viaria, la constitución de suelos cuaternarios antiguos y deltaicos del llano, ocupado, en parte, por pueblos independientes administrativamente y con tejidos urbanos perfectamente consolidados. Además, la existencia del Paseo de Gracia, con un considerable grado de urbanización, era asumida por la población como una de las futuras avenidas principales de la nueva ciudad. Su función continuaba siendo permitir las conexiones entre Barcelona y su vecino pueblo de Gracia y con el Monasterio de Sant Cugat del Valles, lugar de culto que durante el siglo XIX atraía la devoción popular.

Todas estas realidades habían favorecido la creencia de que el futuro crecimiento se debía desarrollar precisamente sobre este eje y materializaría la unión entre los tejidos urbanos de Barcelona y Gracia. Aunque su conexión física presentaba algunas deficiencias, su relación con la Rambla incrementó la importancia estructural y certificó su centralidad urbana⁴.

La materialización del Ensanche estuvo influida por estas preexistencias y por la construcción de inmuebles de renta cuya tipología sería dominante. Así, los resultados no fueron los previstos y las desigualdades socio-económicas, persistieron. Su desarrollo siguió lógicas diferentes de las previstas por Cerdà. Así, se puede observar esas diferencias en los siguientes aspectos:

⁴ El Decreto de Nueva Planta del rey Felipe V, año 1716, determinó que la ciudad de Barcelona pasaba a ser plaza fuerte, que no podía crecer fuera de sus murallas actuales, que debía quedar una zona libre de edificaciones, alrededor de la ciudad, con una anchura igual a los límites de alcance de las baterías artilleras de la ciudad, limitación que se extendía entre los 1.200 metros. y 1.500 metros. Estas restricciones favorecieron los crecimientos de los núcleos urbanos no afectados y existentes en el llano barcelonés (A. del Castillo, A. 1945).

- Tipologías edificatorias claramente diferenciadas, exponentes de los correspondientes niveles económicos.
- Aparición de las nuevas zonas de crecimiento en emplazamientos dependientes de las preexistencias urbanas.
- Aumento de los coeficientes de edificabilidad en todo el Ensanche.
- No se respetaron los espacios libres proyectados, sus emplazamientos pasaron a ser nuevas manzanas edificables, como para el resto.
- Todas las manzanas destinadas a equipamientos sociales, tanto a escala de barrio como de ciudad, fueron eliminados.
- Los equipamientos, cuya construcción se preveía en el exterior del Ensanche, como hospitales y grandes parques, también desaparecieron.
- La morfología, ortogonal y regular, del Ensanche propició su realización en diferentes emplazamientos. Al no existir una jerarquía espacial lo suficientemente manifiesta para crear desigualdades, el mercado del suelo podía desarrollarse con sólo contar con una mínima accesibilidad y con los servicios indispensables y se podía demostrar que la construcción de ciudad era una inversión segura.

De la propuesta de Cerdà tan solo se respetó su red viaria, su extensión en superficie, las dimensiones de las manzanas y su especificidad geométrica. Algunas de estas supresiones hoy pueden ser comprendidas por la propia estructura de la propiedad del suelo. La existencia de núcleos urbanos consolidados en el exterior del Ensanche; los emplazamientos que disponían de diferente accesibilidad de la que se había proyectado para el propio Ensanche; ciertas actividades ya existentes, con unas características plenamente innovadoras, que podían materializar su crecimiento en el futuro suelo urbano. Contrariamente otras zonas experimentaron mayor marginalidad debido a sus escasas posibilidades de urbanización, por su difícil acceso o a causa de su ocupación por infraestructuras de transporte imposibles de hacer compatibles con la ciudad. A la vez, se creaban barreras, vacíos y discontinuidades difíciles de superar.

Una realidad problemática

Todos los cambios y desigualdades se fueron materializando, con diferentes intensidades y extensiones, y a principios del siglo XX existía una imagen aproximada de lo que podría ser la futura Barcelona, en la que faltaban, aun, muchas construcciones por hacer o por adaptarse a las nuevas solicitudes. Esta realidad desordenada favoreció la aparición de lugares y espacios donde la no existencia de ciudad creó irregularidades que influyeron en el futuro tejido urbano. La aparición de vacíos, de infraestructuras viarias difíciles de manejar, discontinuidades permanentes en las vías principales y todo ello seguido de carencias, impusieron fronteras y discontinuidades que negaron uno de los principios básicos de la

propuesta de Ildefons Cerdà, como es la de que no existieran zonas sin una categórica accesibilidad⁵.

A lo largo de varias décadas, uno de los lugares en que han permanecido estas irregularidades, ha sido “Glòries” y, esencialmente, en la zona colindante con el Poblenou, un barrio perteneciente al vecino municipio de Sant Martí de Provençals. Esta zona del futuro Ensanche contaba con algunos espacios ya ocupados. En parte, por instalaciones industriales, herencia de los primeros talleres de estampado de indianas, cuyas actividades se remontan a finales del siglo XVII, y en parte por viviendas construidas a raíz del proceso industrial.

Poco antes de las primeras construcciones en el Ensanche, Barcelona y el Poblenou eran dos realidades urbanas con escasas similitudes cuya relación física estaba fraccionada por las líneas ferroviarias de Barcelona–Girona–Francia y Barcelona–Manresa–Lleida–Zaragoza. La compañía propietaria de esta última aprovechó la futura traza de la avenida Meridiana para ampliar su recorrido. También la acequia medieval conocida como el Rec Comtal interrumpía la continuidad del Ensanche.

Se debe indicar que en 1875 la compañía de Barcelona a Francia por Figueres absorbió la línea de Barcelona a Martorell y Tarragona, que experimentaba graves problemas económicos. El trazado ferroviario de Barcelona a Lleida fue el último que ocupó el lugar “Glòries”, ya que la nueva compañía, fruto de la fusión, se vio obligada a racionalizar los recorridos viarios, los patrimonios inmobiliarios y la reducción de estaciones, almacenes, áreas de vías, etc., para garantizar su futuro funcionamiento. Una de las intervenciones que causó más impacto fue la realizada en 1882, en que se utilizó la calle Aragón para efectuar la conexión de las dos líneas. En el tramo comprendido entre la calle Marina y la estación de Sants, el Ayuntamiento impuso a la compañía ferroviaria, que dicha conexión debía efectuarse en zanja, para permitir un perfecto funcionamiento de las calles de dirección mar – montaña sin ningún tipo de paso a nivel. La zanja debía estar centrada respecto al eje de la calle y a cada una de las fachadas debía incorporarse una calzada. El resto de su recorrido se permitía que se hiciese en la misma cota natural del terreno⁶.

Estas nuevas intervenciones ferroviarias crearon la necesidad de nuevos pasos a nivel, para mantener los accesos a las zonas de Poblenou - “Glòries” con el resto de la ciudad. Cruzar un paso a nivel no solo tenía la peligrosidad propia de la circulación ferroviaria, sino que representaba una importante pérdida de tiempo por el cumplimiento de las normas de seguridad. El correspondiente paso a nivel debía permanecer cerrado desde la salida del tren de la estación más próxima hasta su paso por dicho paso a nivel. Solo en el ámbito de “Glòries” su número llegó a ocho pasos a nivel (figuras 3, 4 y 5).

La celebración de la Exposición Universal de Barcelona de 1888, no tuvo incidencia positiva en “Glòries”. Las líneas de ferrocarril continuaron siendo duras fronteras difíciles de franquear y el descampado, con pequeñas autoconstrucciones ilegales, seguía con la misma aridez; “Glorías” continuaría ignorada para el resto de la ciudad.

⁵ En su *Teoría General de la Urbanización*, I. Cerdà pone de manifiesto la importancia del circular y las formas en que debe realizarse. Estudia cómo la forma de la ciudad fue cambiando a medida que las técnicas del transporte evolucionaban. Predijo que aparecería un nuevo ferrocarril perfeccionado que permitiría generalizar el transporte generalizado.

⁶ Para la información referente al ferrocarril se ha utilizado la bibliografía que se inserta al final.

Cabe destacar que las intervenciones que se realizaron para la celebración de la Exposición tuvieron dos destinos. Unas solo estaban previstas para completar instalaciones del recinto ferial y una vez terminado éste debían desaparecer. Por el contrario otras se integrarían en la trama urbana con usos muy concretos. La operación más importante fue la configuración la fachada marítima, conjuntamente con una mejora del puerto.

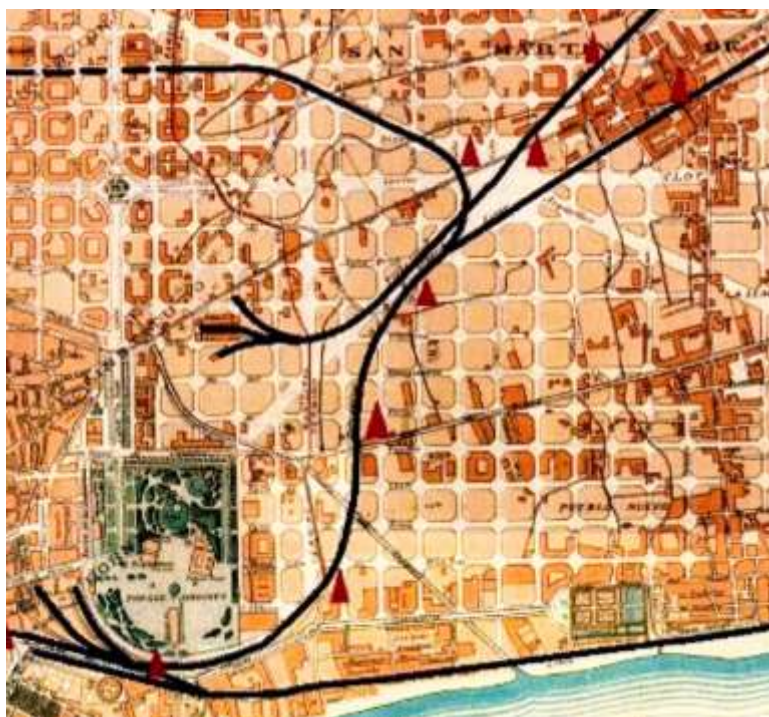


Figura 3. Situación de los pasos a nivel próximos a “Glòries”, a principios del siglo XX.

Fuente: *Raïles en el meridià. Una història de la Meridiana*. 1ª parte



a)



b)

Figura 4. El lugar “Glòries” en el año 1930

a) El lugar “Glòries” según el plano realizado por Vicente Martorell, arquitecto.

b). Vista aérea de la misma zona

Fuente: Beret-Claret, Archivo Nacional de Catalunya.

Así, el Parque de la Ciutadella, el Paseo de Colón y su monumento, el Palau de Justicia, Arco de Triunfo, la configuración de las dársenas del puerto y otras intervenciones, demostraban una clara voluntad de volver a poner al mar como protagonista del evento y sugerir la

posibilidad de nuevas rutas comerciales. Las últimas colonias españolas habían conseguido su independencia y era preciso buscar nuevos territorios para paliar dichas pérdidas. El norte de África, y concretamente las recientes minas del Rif habrían nuevas perspectivas.



Figura 5. Vistas de los pasos a nivel en “Glòries” en la década de cuarenta del siglo XX.

a) Se identifica la construcción de Hispano Olivetti i la “Farinera del Clot”.

b) Paso a nivel de la carretera de Ribes. (Principio de los años 1950)

Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

En las primeras décadas del siglo XX no aparecieron propuestas para realizar el nuevo centro de Barcelona previsto en el Ensanche por su autor y asimilado en parte por ciudadanos, técnicos y políticos del momento. Era difícil emplazar actividades sin la realización de las mínimas obras de urbanización para que este lugar se incorporase a los vecinos tejidos urbanos. Si se usaba de forma esporádica aumentaría la sensación de marginalidad y de ruptura; para impedir este proceso degenerativo era necesario realizar actuaciones que implicasen un cambio permanente a escala ciudadana.

Aparte de la propuesta de León Jaussely, ya mencionada anteriormente, en la Exposición Internacional de 1929 celebrada en Montjuïc, se planteó utilizar estos terrenos vacíos de “Glòries” para ubicar algunos pabellones complementarios y extender así la influencia de la exposición a otros entornos. Las intenciones quedaron reducidas a un simple proyecto.

Esta marginalidad no impidió la utilización de ciertas áreas del conjunto, que por sus propias características o emplazamiento, eran válidas para practicar actividades ocasionales, y que no necesitaban disponer de servicios. Como ejemplo se cita el campo de fútbol utilizado por la población del barrio, conocido con el curioso nombre de Sidral⁷, situado entre las vías del ferrocarril y el Rec Comtal.

La ciudad continuaba creciendo y ciertas actividades necesitaban disponer de lugares que permitiesen mejorar su funcionamiento y su relación con la ciudad, lo que obligó a la permuta de espacios. Algunos de estos espacios, menos exigentes, fueron obligados a ceder sus emplazamientos. Esto sucedió con el “Mercat Fira de Belcaire”, un mercado de productos usados conocido en el argot popular como “Els Encants”. En 1928, se desplazó a unos terrenos de “Glòries” situados en el lado montaña, con la esperanza de mejores facilidades de acceso a posibles compradores. Esta permuta comportó un cierto incremento de la sensación de marginalidad por parte de los feriantes, ya que carecían de un reconocimiento legal que

⁷ El *Sidral* eran unos polvos que se mezclaban con agua fría y se usaban en verano como refresco. Un producto típico de postguerra.

pusiese fin a la constante provisionalidad y la falta de una mínima infraestructura para su funcionamiento permanente.



Figura 6.- Vistas del “Mercat - Fira de Bellcaire”.

Mercado conocido popularmente como Los Encantos Viejos.

Las fotos son del año 2013 poco antes de ser trasladados al nuevo espacio

Fuente: Elaboración propia

Durante los años de la República -escasos para intervenir a escala urbanística- no faltaron planes, proyectos y algunas intervenciones arquitectónicas que pretendían aplicar los principios racionalistas, principios que incorporaban nuevas tecnologías constructivas y nuevos diseños justificados por su funcionalidad y por la creencia de que estas innovaciones facilitarían una sociedad más justa y saludable.

El grupo del GATCPAC (Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans pel Progrés de l'Arquitectura Contemporània), elaboró un plan general urbanístico para Barcelona, complementado con otro de Enlaces. En el primero no respetaba el cruce de las tres avenidas y “Glòries” no fue considerada con la trascendencia que se le había adjudicado en las propuestas anteriores. La Gran Vía se convertía en la protagonista de la futura ciudad, discurría paralela a la costa conectando los ríos Besós y Llobregat; la Diagonal no se prolongaba hasta el mar y la Meridiana terminaba su traza proyectada en la red viaria pero con menor importancia. En el plan de Enlaces se preveía la prolongación del Metropolitano hasta La Sagrera, y se reforzaba la estación de “Glòries”, lo que creaba dudas, ya que proponía un elevado nivel de accesibilidad para un lugar vacío.

No obstante, gracias a estos proyectos, y a los planes urbanísticos, se iba adjudicando una cierta centralidad a la futura “Glòries”, de forma indicativa y sin atributos seguros de ciudad. Esta contradicción es la que hizo perdurar su papel real de corte e interrupción. Sintetizando, se puede decir que terminaba el Ensanche y empezaba otro tejido urbano construido, también, mediante una tipología de Ensanche.

Primeras intervenciones

Terminada la Guerra Civil, a finales de la década de los años 1940 los nuevos políticos demostraron escaso interés por “Glòries”, así como por el conjunto urbano de Barcelona. “Glòries” continuó siendo un espacio indefinido, escenario de usos marginales, acosado por

los trazados ferroviarios, sin ninguna atención por parte de las propias autoridades municipales. Tan solo aparecían algunas noticias sobre posibles actuaciones parciales que, si llegaban a realizarse, no aportarían ninguna mejora estructural. Se trata de un método usado por las élites, en épocas de escasas posibilidades económicas, que permitía mantener activa la memoria del ciudadano sobre futuros lugares a urbanizar. Así “Glòries” lograría una materialización parcial sin llegar a ser el futuro centro de la Barcelona moderna como se pretendía. Los nuevos aires señalaban estrategias más utilitarias para resolver problemas de tráfico.

Aunque estos años fueron poco efectivos en actuaciones urbanísticas, hubo más suerte en los proyectos privados. La construcción de la factoría de la empresa Hispano-Olivetti, fabricante de máquinas de escribir, calculadoras, etc, se situó en la esquina de Avenida Diagonal y Gran Vía, en aquellos años aun no materializada. Tuvo un impacto positivo, no solo por el hecho de introducir un uso cualificado con el que se reducía el grado de marginalidad, sino porque el mismo “*modus operandi*” de la compañía Olivetti aportaba conceptos innovadores y unas relaciones capital-trabajo más soportables. Las nuevas instalaciones fabriles disponían de una guardería, con todos sus servicios, para los hijos de los empleados. Esta novedad implicaba el reconocimiento, por parte de la empresa, de que existían otros problemas que debían ser resueltos dentro del mismo entorno productivo.

El primer proyecto que inició un cambio trascendental, fue la cobertura del primer tramo ferroviario, correspondiente a las líneas de Barcelona- Lleida - Puigcerdà, que discurría desde la estación del Norte hasta la estación de Sant Andrés, cruzando “Glòries”. Las obras fueron llevadas a cabo a finales de la década de los cuarenta y primeros de los cincuenta del siglo XX. Los resultados no fueron impactantes, ya que no mejoraron la permeabilidad en el espacio “Glòries” y el efecto frontera, aunque se minimizó, continuo manteniendo su carácter marginador. Sin embargo, se percibió que se estaba iniciando un posible cambio.

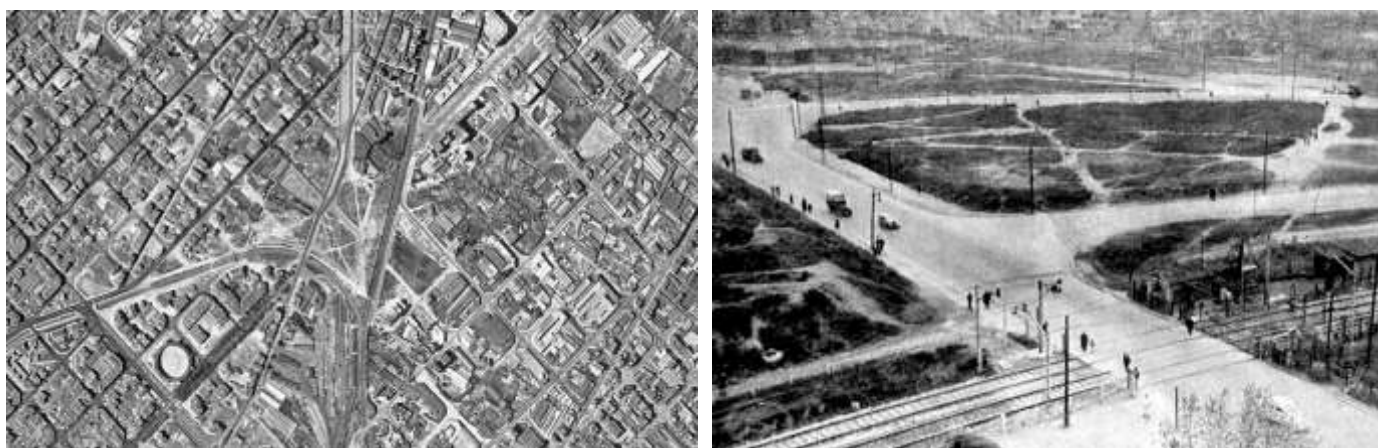


Figura 7. Fotoplano y vista aérea de “Glòries” en la década de los años 1950.

Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona

Simultáneamente, el crecimiento urbano estaba experimentado transformaciones estructurales importantes. El transporte público estaba servido por una red de tranvías, medianamente extendida y por otra de metro muy reducida; mientras que el transporte privado, se limitaba al coche particular, que tampoco gozaba de gran difusión. El estándar de finales de los cuarenta estaba en 3,1 coches cada 1.000 ciudadanos, un valor que se puede considerar puramente anecdótico. En estos mismos años entró en funcionamiento la fábrica de automóviles SEAT (Sociedad Española de Auto Transporte), situada en Polígono Industrial de la Zona Franca. El

año 1953 salió a la venta el primer modelo, conocido como el “1.400”, y cinco años más tarde se empezó a fabricar el “600”, primer utilitario, que facilitó un importante crecimiento del parque automovilístico. La posibilidad de disponer de transporte privado permitió que Barcelona diese un giro en las prioridades circulatorias y, en consecuencia, que surgiesen nuevas exigencias espaciales. Así, en aquellas décadas lo prioritario era someter la red viaria al desplazamiento privado del automóvil, aunque afectara a los itinerarios destinados al peatón. Algunas de esas intervenciones que se generalizaron fueron la reducción de la anchura de muchas aceras, la desaparición de espacios destinados al descanso con el objetivo de mejorarlos y aplicarlos a la lógica de la velocidad.

Los objetivos esenciales se citan a continuación.

- Asegurar la circulación, en ciertos cruces y reducir los tiempos en los itinerarios prioritarios.
- Facilitar las entradas y salidas de la ciudad a este creciente transporte privado, tanto los correspondientes de casa – trabajo y viceversa, como los generados los fines de semana, aun poco significativos.
- Articular nuevas zonas de aparcamiento, lo más cerca posible de los centros de actividad comercial, en detrimento del uso del transporte público y de otros usos.
- Utilizar los medios necesarios para permitir el uso del transporte privado en concentraciones ocasionales, aunque causaran problemas a las zonas colindantes.

La construcción de las tres avenidas que debían conectarse en “Glòries” se realizó con considerables déficits: arbitrariedad en la longitud de los diferentes tramos, en los tiempos empleados en sus realizaciones y repetidos periodos de inactividad. Estas interrupciones eran debidas a la reducción del presupuesto, al retraso en la expropiación de los suelos necesarios, o a la escasa convicción sobre su urgencia.

La Avenida de la Meridiana se fue urbanizando a medida que avanzaban los tramos subterráneos de la línea férrea Barcelona – Manresa – Lleida. La cobertura de la Avenida Diagonal, hasta “Glòries”, tuvo que esperar más tiempo. Esa espera se prolongó hasta la cobertura de la zanja existente en la calle de Aragón y su continuación hasta la estación de Francia – Término. Estas obras, además de los beneficios conseguidos con la cobertura de las trazas ferroviarias, se transformaron en nuevas arterias viarias que se incorporaban a los flujos de entrada y salida de la ciudad. Como ejemplo paradigmático, podemos señalar la misma calle de Aragón.

El tráfico es el problema de “Glòries”

Durante las décadas de los años cincuenta y sesenta el interés en urbanizar “Glòries”, no experimentó modificaciones. Intervenir era, además de difícil y costoso, aún no existía un programa preciso de las necesidades que facilitase la elaboración de un plan ejecutivo que fijara su función en la futura Barcelona. ¿Qué pasó? Simplemente, que una de las preocupaciones de la política urbanística del momento era poder solucionar los itinerarios de entrada y salida de la ciudad, para reducir al máximo las retenciones que se producían de forma constante cada fin de semana. La presión del transporte privado empezaba a ser

preocupante y era necesaria la búsqueda de soluciones que, aunque no fuesen definitivas, influyesen favorablemente en el funcionamiento de la ciudad.

En estos años el transporte público era deficitario. La red de tranvías servía a una parte de la ciudad y cumplía unos mínimos que empeoraban en las horas de máxima utilización ya que se creaban problemas de absorción en cada parada. La red de metro se reducía a dos líneas, que prestaban sus servicios mayoritariamente en el centro de la ciudad. Una era la línea del Gran Metro, con un recorrido perpendicular al mar, que enlazaba Gràcia con la zona del Liceo y la Plaza del Ángel, que contaba con las mismas estaciones desde su inauguración. La otra, conocida por Metro Metropolitano, tenía una traza paralela a la costa, del Besós al Llobregat. Estos trazados continúan funcionando con numerosas prolongaciones y nuevas líneas conectadas mediante estaciones que facilitan el trasbordo.

El tren de Sarrià, cuyo recorrido desde la Plaza Catalunya hasta el municipio, también cumplía funciones de metro, contaba con diversas estaciones intermedias, pero con tiempos de espera prolongados, ya que debía compartir las vías con los trenes cuyos destinos eran las ciudades de Sabadell y Terrassa. Actualmente, su trazado es el mismo, pero cuenta con un desvío hasta el final de la calle Balmes y con una importante modernización del material móvil.

La deficiencia del transporte público fue contenida, en parte, por la posibilidad de adquirir coches de fabricación nacional y por la existencia de modelos utilitarios, a precios asequibles. No se puede olvidar que poseer “el coche” daba un cierto prestigio social y suponía una economía familiar mínimamente saneada.

En 1951, se elaboró una propuesta para “Glòries” donde aparecía una alineación en forma circular, con una superficie interior aproximada de 10 hectáreas. Su principal función era la de hacer las veces de una rotonda, destinada a la recogida y distribución de tráfico. El cambio de uso ya se gestaba; la posibilidad de espacios públicos para relacionarse, pasear y otras actividades propias de cierta centralidad estaban previstas mínimamente y de forma casi marginal. Esta simplificación, y al mismo tiempo priorización del tráfico, proporcionó la oportunidad de elaborar propuestas que requerían contundentes soluciones espaciales.

En 1953, se insistió, de nuevo, en la solución circular. El proyecto propuesto establecía que la rotonda debía construirse en una cota superior a la del terreno, para facilitar, así, los giros a derecha e izquierda de las trazas dominantes. El proyecto quedó como una simple propuesta y no se iniciaron las obras; la realidad continuaba siendo la misma: descampado, ruptura de la continuidad urbana y un claro olvido de aquella posible función central de la nueva Barcelona.

Transcurridos casi diez años, en 1962 se inauguró parte de la rotonda prevista, aproximadamente una tercera parte, y que unía la Gran Vía con la Meridiana, las dos terminadas, siendo una de las primeras puertas moderna y destinada al tráfico rodado (figuras 8 y 9).

Es interesante dedicar un breve comentario para destacar lo importante que debía ser para la ciudad la realización de una obra de este tipo, fuera o no en “Glòries”, ya que fue visitada, recorrida y profusamente fotografiada. Seguramente, para muchos ciudadanos esta rotonda representó una victoria de la ciudad sobre el ferrocarril, lucha difícil de ganar. Su vida fue corta; en 1966 se derribó al comprobar que su efectividad era limitada y la solución estaba en

realizar un proyecto que solucionara toda la problemática circulatoria y no una sola conexión. Efectuado el derribo, el Director General de Carreteras presentó unos bocetos que transformaba “Glòries” en un *scalextric*, nombre crítico que se daba a estas operaciones que trataban calles como si fueran elemento de una autopista que discurriese en un medio rural (figura 10).



Figura 8.- Año 1961, construcción de parte de la rotonda proyectada en 1953

a) Foto en la portada de *La Vanguardia* de 12 de 1963.

Fuente: *La Vanguardia*, 1963

b) Parte de los trazados ferroviarios aún sin cubrir y una sensación de provisionalidad.

Fuente: Postal de la época 1965. Ediciones Cuscó.



Figura 9. Dos fotografías que explican el impacto que representó para la ciudad esta primera intervención.

Ciudadanos fotografiando la obra como gran novedad y caminando por ella el día de su inauguración

Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

El paso de la década de los años sesenta a los setenta se caracterizó por una clara sumisión de la ciudad al transporte privado, desfase ya señalado y que comportó un claro deterioro en los itinerarios de salida y de entrada de la ciudad; cada vez menos seguros y con tiempos más prolongados. Estas deficiencias se veían incrementadas cada vez que se terminaba algún nuevo tramo de las nuevas infraestructuras o se establecían nuevas conexiones. La autopista de Mataró se terminó en estas fechas, y la Gran Vía cruzaba “Glòries” de forma contundente hacia la conexión con la nueva autopista.

En 1973, “Glòries” dispuso, por primera vez, de una intervención que cubría toda su superficie y pretendía solucionar sus problemas, aunque que éstos eran abordados con soluciones provisionales, para ser completadas en el futuro. Los límites estaban sin tratar y la red viaria colindante presentaba claros problemas de integración. Así y todo, continuó manteniendo la discontinuidad urbana, causada por una sobresaturación de infraestructuras

viarias impropias de ser situadas en medio de la ciudad. Para poder valorar mejor el proyecto es interesante contemplar la panorámica aérea (figura 11). En primer lugar, se identifican claramente las dos direcciones de la Gran Vía y un ramal elevado, segregado de ésta para ser conectada con la Meridiana. Los “Encantes” perfectamente reconocibles y limitados por un precario cerramiento, solucionando parte de su aislamiento mediante una pasarela, limitada al uso de los peatones, que conecta con la estación de metro. La solución es espectacular, una losa de hormigón atirantada y colgada de un soporte, que le impregna un aire de parque de atracciones, reforzado por sus entregas, al tocar suelo, mediante curvas más propias de un tobogán. Junto al soporte salía otro ramal que daba acceso al parque público, con una zona acuática, juegos infantiles y otras realizaciones propias de estos equipamientos.



Figura 10. La noticia sobre “Glòries” en 1966

La presentación por el Director General de carreteras y caminos, de la maqueta del proyecto que el Ministerio propone "para paliar el problema del acceso a nuestra ciudad".

Fuente: *La Vanguardia* 5 de enero de 1966

Como se puede observar en la figura 11, es cierto que “Glòries” consiguió su primera urbanización, pero también es cierto que estos nuevos usos no eliminaron su efecto barrera y la ruptura se mantuvo en pleno Ensanche. Esta nueva discontinuidad era mucho más contundente al no conectarse con las redes viarias colindantes.

En el Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana, aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Barcelona el 14 de julio de 1976, “Glòries” y parte de su entorno, reforzó su función de nudo viario importante para la ciudad y además materializaba la conexión de los diferentes tejidos urbanos colindantes, para suprimir los cortes e interrupciones aun existentes. Con esta nueva ordenación, las intervenciones realizadas en el año 1973 no eran aprovechables y debían ser sustituidas por las nuevas propuestas.

La celebración de los Juegos Olímpicos de 1992 obligó a la realización de nuevas obras y modificaciones en las infraestructuras viarias y de servicios; en la construcción de nuevos equipamientos culturales, deportivos, y asistenciales; también se usaron como justificación para solventar problemas que precisaban una solución sin más retraso y el momento era de presupuestos favorables. “Glòries” fue uno de estos casos.

Para esta zona de la ciudad, fue como el inicio de una nueva etapa que comportó su total reconocimiento y la garantía de su consolidación. No obstante, también era cierto que las reivindicaciones vecinales, la aparición de desajustes funcionales, las claras deficiencias de servicios y una larga lista de ausencias serían reivindicadas en un futuro próximo.



Figura 11.- Vista aérea de la solución de “Glòries” en el año 1973

No se asocia a un posible centro urbano.

Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

Terminados los Juegos, “Glòries” empezaba una nueva vida con una rotonda elevada, para dar continuidad a la Gran Vía, convertida ya en salida hacia la costa norte, y otra rotonda apoyada sobre la cota natural del terreno, que conectaba las avenidas Diagonal y Meridiana, permitían los giros necesarios y ordenaban el tráfico hacia los barrios colindantes. El centro estaba ocupado por una construcción, de forma circular, que se distribuía en un aparcamiento de vehículos, en la parte periférica del conjunto, y en el centro el parque de las “Glòries”, que en verdad era un jardín de aproximadamente dos hectáreas de superficie.

Otras obras, no necesarias para los Juegos, se terminaron en los años posteriores. La nueva fachada de la ciudad se orientaba al mar sobre antiguos terrenos ocupados por el ferrocarril y por instalaciones industriales. Se extendía, además, sobre una sucesión de espacios indefinidos y con claros síntomas de marginalidad. Con las prolongaciones de las avenidas Diagonal y Meridiana, una hasta el mar y la otra hasta el parque de la Ciudadel, y con la construcción de la Villa Olímpica, la fachada marítima, conjuntamente con el Poblenou dejaba de ser marginal.

Con las mejoras introducidas, tanto a nivel de accesibilidad como de nuevas obras de urbanización, la marginalidad de “Glòries” se vio reducida, incrementándose su valoración ciudadana, que indujo a la ubicación de otras actividades típicamente comerciales. En 1995 se inaugura un centro comercial en el antiguo emplazamiento de la fábrica Hispano Olivetti, se construye la Torre Agbar, iniciada en 2005, así como se realizan los primeros proyectos en el Poblenou, siguiendo la política urbana del 22@.

Las operaciones continuaron. Los “Encants” fueron trasladados a otro emplazamiento dentro del mismo ámbito, en una construcción en soportales que define un espacio abierto bajo una cubierta auto-reflejante que permite establecer conexiones visuales entre el interior y su entorno. Prosiguió el incremento del equipamiento cultural. Así, la construcción del Teatro Nacional de Catalunya y del Auditorio, se completó con el Museo del Diseño y con la transformación de la “Farinera del Clot” en centro cultural. Cabe destacar que la solución arquitectónica dada al Museo del Diseño respetaba la rotonda elevada y establecía una relación espacial entre las dos construcciones. Este edificio ha sido criticado en diferentes medios de comunicación como solución estéticamente desafortunada. Popularmente es conocido con el sobrenombre de “La grapadora”⁸.

Con todas estas intervenciones, “Glòries” iba perdiendo su anonimato y conseguía diferentes y suficientes usos para precisar una solución planeada y definitiva. Por el contrario, sus espacios vacíos continuaban en abandono e incrementaban la sensación de estar inmerso en un intercambiador de tráfico, sin vistas al entorno urbano, ni tan solo al que era más próximo. Era una sucesión de espacios residuales, nacidos de las necesidades circulatorias y sin posibilidad de establecer usos que favoreciesen las relaciones vecinales. Algunas partes no ocupadas fueron ajardinadas para cumplir, en teoría, una misión de zonas verdes.



Figura 12. Solución de “Glòries” al inicio de la década de los años noventa del siglo pasado

Al usar los nuevos espacios con una intensidad cotidiana, tanto la rotonda elevada como todos sus espacios inferiores, empezaron a ser criticados por las interferencias que causaban en los barrios próximos; la percepción de una cierta marginalidad espacial. Las asociaciones de vecinos, más próximas, iniciaron reuniones y empezaron a manifestar su desacuerdo y la necesidad de buscar otra alternativa, que redujera el tráfico y aumentara las zonas verde y los equipamientos.

Estas críticas no solo fueron realizadas por vecinos de los barrios colindantes, usuarios de aquellos espacios residuales, sino que también en la literatura; donde Barcelona era la protagonista, se detectaba este descontento. Como ejemplo, puede citarse el comentario que aparece en la obra *Zapata als Encants*⁹, desarrollada en el Clot

...vaig caminar xano – xano pel ramal de muntanya de l’autovia cap a la plaça de les Glòries, i en paral·lel amb l’antiga fàbrica Olivetti, bastió obrer en gloriosos temps d’ antifranquisme i.....Arribat a les voltes de l’inútil escàlextric de les Glòries, inauguraven la nova Farinera del Clot...

⁸ Hace referencia a la maquineta que mediante una pieza metálica, con los extremos, doblados y aguzados, se utiliza para unir y sujetar las hojas de papel.

⁹ Julià de Jódar, Barcelona: 2000

La ciudad participativa

Antes de terminar la primera década del siglo XXI, casi olvidados los Juegos Olímpicos y el Fórum de las Culturas, empezaron de nuevo las movilizaciones vecinales para conseguir una transformación radical de “Glòries”. Las primeras movilizaciones dejaron muy claro que se quería sustituir el nudo de ordenación y distribución de tráfico por un sistema de espacios públicos, equipamientos necesarios, nuevas viviendas de protección oficial y la materialización de una zona verde con las características de parque. Para conseguir estas realizaciones las Asociaciones de Vecinos (AAVV), que se consideraban implicadas en el espacio y que tenían derecho a intervenir en su solución definitiva, habían ya efectuado muchísimas reuniones, habían concretado sus programas y también habían indicado sus emplazamientos más idóneos. Las Asociaciones consultadas fueron: Clot-Camp de l’Arpa, Fort Pienc, Poblenou y Sagrada Familia.

La administración municipal no podía olvidar dichas peticiones, una vez más. Había llegado el momento de terminar este deseado espacio, casi ciento cincuenta años después de su proyecto como futuro centro urbano. También cabe destacar que las inversiones públicas realizadas en mejorar las infraestructuras y servicios, se complementaban con las intervenciones privadas. La marginalidad casi había desaparecido y la ruptura del tejido urbano, también parecía seguir nuevos caminos de solución. Era el momento de apoyarse en un amplio consenso para intervenir.



Figura 13. Dos vistas comparativas

a) Aún existe la construcción del parking central y parque en su interior.

b) Con el parking ya derribado, se percibe la transparencia y se observa parte de la ciudad antes inexistente...

Fuente: Fotografías del autor.

En primer lugar, las diferentes asociaciones vecinales manifestaron la necesidad de proceder al derribo de toda la rotonda circulatoria: la parte elevada, conjuntamente con el aparcamiento y la zona verde central, todo debía desaparecer. Con esta primera intervención se conseguiría restablecer la unidad espacial, preservar la intimidad de las viviendas situadas en las primeras plantas de diversos edificios y eliminar la visión de autopista.

En 2007, se llega a la redacción y aprobación por parte de las Asociaciones de Vecinos y el Ayuntamiento de Barcelona, del “*Compromís per Glòries*”, un documento donde se concretaba las diez intervenciones que debían ser realizadas como ejes vertebradores del futuro espacio. La modificación necesaria en el Plan General Metropolitano, por ser el

planeamiento vigente, proyectaba el derribo del nudo circulatorio, un parque desarrollado sin modificaciones topográficas, llano y conectado con las tramas urbanas vecinas y sin tráfico rodado. La Gran Vía debería discurrir subterránea en este ámbito, con la construcción de los equipamientos señalados. Para concretar las características que debía cumplir cada intervención, determinar su posible emplazamiento y conseguir un resultado positivo, se elaboró el siguiente decálogo:

1. Una plaza – Parque verde y continuo de la calle Bolivia a la de Consell de Cent y desde la de Cartagena a Independencia.
2. Derribo del anillo elevado.
3. El tránsito de Gran Vía se solucionara mediante un túnel y solo el transporte público circulara en superficie, bien ordenado y por el perímetro del parque.
4. 14 equipamientos de barrio especificados en el Compromiso de Glòries firmado entre el Ayuntamiento y los vecinos.
5. Que un mínimo del 45% las viviendas a construir deben ser de protección, preferentemente de alquiler y de propiedad municipal.
6. Estas viviendas deben estar situadas entre las calles de Castillejos y Cartagena.
7. El tránsito perimetral ha de ser sostenible, acompañado de un fuerte impulso en el transporte público.
8. Creación de un parque, cruzado de caminos que comuniquen los barrios próximos, para el desplazamiento a pie y en bicicleta.
9. El parque debe tener vegetación mediterránea y debe ser seguro, acogedor, libre de ruidos molestos, para uso y disfrute de todo ciudadano y con actividades para todas las edades.
10. Este parque debe ser un elemento más del eje verde que discurre entre los actuales parques de la Ciudadela y de la Trinitat, siguiendo el trazado del histórico del Rec Comtal

Y concluía:

Para la redacción del proyecto, que deberá llevar a cabo todas las reivindicaciones, el Ayuntamiento de Barcelona convocará un concurso para escoger la propuesta que respete, al máximo, las peticiones populares y que a la vez solucionara otros desajustes menores.

Se puede considerar que “Glòries” dejó de ser un problema de tráfico, en el momento que se materializó el “*Compromís per Glòries*”. Después de un larga historia como zona marginal, con características de no ciudad, con intervenciones intrascendentes, con constantes dudas de las funciones a desarrollar y después de una crisis de identidad, aparece la nueva “Glòries”. Para proseguir no se puede olvidar lo que dice K. Lynch en *¿De qué tiempo es este lugar?* (1975, p. 3):

Vemos los esfuerzos para preservar, crear o destruir el dar sentido a una transición rápida o para construir una interpretación segura del futuro. Por otro lado los iniciadores y reguladores del cambio – encargados del desarrollo, príncipes, los urbanistas, los empresarios, los constructores, los directores, los funcionarios públicos – luchan con estas transformaciones de otro modo, esforzándose por comprenderla y controlarlas.

En 2008 se iniciaron las obras del derribo del aparcamiento situado en el centro de la rotonda elevada. El cambio que experimentó todo el conjunto fue importante. Por primera vez, la vista se podía desplazar siguiendo un giro de trescientos sesenta grados sin encontrar ningún

obstáculo y, a la vez, constatar que el suelo donde debía apoyarse la futura “Glòries” tenía una topografía sin accidentes que permitía unas visuales prolongadas.

Con este derribo el espacio resultante consiguió una conexión inimaginable con el resto de la ciudad. Desde cualquier punto se podían reconocer los diferentes hitos: el templo de la Sagrada Familia, las torres del Puerto Olímpico, la cima del Tibidabo,... y todo el resto, incluyendo los inicios de la periferia. Es cierto que la existencia de las rampas de acceso a la rotonda y ella misma ofrecían una cierta incidencia espacial, que recordaba los años de indefinición y las reivindicaciones vecinales generalizadas. Este cambio visual y la desaparición de obstáculos, ocasionó dudas sobre la necesidad de su total derribo, considerado su elevado coste y las dudas sobre una alternativa al tráfico existente. No se propuso ninguna alternativa concreta y se siguió el programa fijado.

Paralelamente aparecieron otras dudas. La más reiterada fue si se conseguiría eliminar la discontinuidad urbana, consolidada a lo largo de toda su historia, y en consecuencia cuáles deberían ser las prioridades para conseguir la continuidad de los tejidos urbanos o la existencia de una zona verde. En realidad, un parque a escala de toda la ciudad pasaba a ser más necesario.



Figura 14. Propuesta del equipo ganador.

Fuente: Exposición de los proyectos participantes en el concurso.

Siguiendo el programa que se pactó entre el Ayuntamiento de Barcelona y las Asociaciones de Vecinos para la redacción del proyecto de “Glòries”, el 11 de julio de 2013, el Ayuntamiento publicó las bases del concurso y se indicó que el fallo se conocería a principios de 2014. En el concurso participaron cincuenta y cinco equipos, y de éstos fueron seleccionados diez. El 7 de febrero de 2014 se hizo público su ganador, que bajo el lema “Conòpia urbana” estaba integrado por Anna Coello de Llobet y el estudio de Paris L’Agence Tec (figura 14).

Podemos hacer un sintético comentario del proyecto ganador, para seguir con la evolución de “Glòries”. Para analizar el resto de proyectos, sus prioridades, sus conceptos específicos y muchas otras aportaciones, se precisa otro artículo, interesante, pero con otras motivaciones.

La propuesta ganadora seguía todas las demandas ciudadanas. Ante todo, la futura Gran Vía se proyectaba subterránea, consiguiendo así, su paso sin conflictos en los usos desarrollados en superficie. Las avenidas Diagonal y Meridiana continuaban su traza, pero al llegar al límite de intervención y a lo largo de todo su recorrido, solo estarán permitidas las circulaciones de peatones y bicicletas.

Los equipamientos previstos, al igual que las viviendas se localizarán en emplazamientos colindantes con los tejidos urbanos actuales, para conseguir una zona de transición con el futuro parque urbano. Seguramente el diseño proyectado para estructurar este futuro parque será el protagonista de toda la intervención. Se ordena, mediante una minuciosa zonificación en áreas para diferentes usos, la mayoría de ellos a realizar en entornos que poseerán su propia lógica y conseguirán una realidad natural apartada de los proyectos clásicos. Para conseguir esta diferenciación se elabora un conjunto vegetal con propiedades complementarias, a la búsqueda de esta naturalidad deseada. Se respetan y se mejoran las trazas históricas, como el Rec Comtal y algún otro recorrido viario. También se asegura, un cierto control de las temperaturas ambientales, posible al existir una directa relación entre las especies arbóreas y las diferentes estaciones climáticas. Todo ello para conseguir que el ciudadano disfrute de espacios, cuidadosamente proyectados, para pasear, descansar y poder disfrutar de los tiempos de ocio. Con toda esta intervención “Glòries” va a iniciar otra historia y su integración con el resto de ciudad será más factible.

Aunque ahora que ya ha desaparecido la rotonda elevada; que el túnel de Gran Vía está en ejecución, aunque con problemas; que la futura traza del tranvía de conexión está definida y que a medida que van apareciendo imprevistos se solucionan con rapidez, parece que la terminación de este espacio “Glòries” va a ser una realidad. Es el momento de plantear algunas preguntas y de hacer algunas reflexiones, no estrictamente sobre las futuras realizaciones sino a un nivel más general.

Es cierto que la ciudad debe ser construida de acuerdo con sus ciudadanos y respetar sus solicitudes, después de realizar los debates necesarios y las contrastaciones que ayudarán a justificar su validez. Para conseguir este proceso democrático se precisa establecer una cierta valoración de las distintas prioridades. No todos los espacios tienen la misma importancia, ni función, dependen de los ámbitos urbanos en que incidan: emplazamiento, complejidad, extensión. También su historia y ciudadanía, directamente implicadas, deben reflejar sus diferencias en los espacios proyectados.

Las actuaciones urbanas no son intocables; si su puesta en práctica plantea problemas, deben ser modificadas y corregidas. Pero para saber los motivos del fracaso o del éxito, el único camino conocido es seguir su evolución a lo largo de las diferentes fases de integración; cómo se usa; qué problemas aparecen etc., etc. Actualmente este seguimiento no se realiza. Terminado el proyecto también concluye el interés, cuando debería iniciarse una tutela en su puesta en servicio. Ello debería ir acompañado con responsabilidad en su mantenimiento, respetar los usos correctos e interés para conocer las opiniones de los mismos colectivos que participaron en su determinación.

Después de esta sintética explicación sobre la evolución de “Glòries”, y con la esperanza de que en el año 2018 sea una realidad, es interesante plantear algunas preguntas, con la voluntad de seguir su proceso de integración urbana y su conexión con la ciudadanía. Por sus características: situación, evolución, cambios de funciones, y su futura incidencia sobre toda la ciudad, se proponen las siguientes preguntas:

¿Las actuaciones establecidas en el “Compromis per Glòries” corresponden a una visión general de la ciudad, dado que de forma clara se ve que el espacio “Glòries” tiene una importancia a nivel metropolitano, o solo a las Asociaciones de Vecinos más próximas?

¿Una vez realizadas todas las intervenciones propuestas por el equipo ganador va a ser un espacio de unión y relación o continuara produciendo una rotura en ciertas horas y días de la semana?

¿El espacio funcionará como un todo o será ocupado, de forma fraccionada, por los ciudadanos más próximos, perdiendo la función de conexión?

¿Será transitable a partir de las 7 de la tarde de invierno o por el contrario se tendrá que recorrer su perímetro?

¿Está previsto la totalidad del presupuesto para su total ejecución o a medida que se construya se modificará para rebajar los costos finales?

¿Los cuatro años previstos será tiempo suficiente, para realizarse? Téngase en cuenta que las intervenciones urbanas producen incidencias negativas que deben ser contempladas y prever los posibles paliativos. Si los tiempos se prolongan y se dificulta un normal funcionamiento se suelen producir modificaciones en las actividades; cambios de usos en plantas bajas, tendencia a limitar la actividad general, modificación de ciertos itinerarios y en consecuencia se crean distorsiones difíciles de corregir.

¿La administración correspondiente será capaz de cuidar todos los espacios con las diferencias y específicas solicitudes que indica la propuesta, ya que si no es así todas las excelencias que se justifican desaparecerán rápidamente y se iniciará un proceso de degradación difícil de detener y mucho más de invertir su sentido?

¿Vecinos y el resto de ciudadanos vamos, todos, a ser conscientes que aparte de la ejecución y el cuidado de los espacios debe superponerse todo un proceso de conservación, entendido como un no a los actos vandálicos, conservación de mobiliario urbano, permitir la coexistencia entre diferentes actividades, etc...?

La anterior solución, ya desaparecida, constaba de un anillo elevado que organizaba el tráfico de entrada y salida por Gran Vía y se independizaba del espacio, aun inexistente, de la propia plaza. El resultado fue negativo, el aparcamiento no funcionó como elemento disuasorio y la ciudadanía hizo patente su rechazo.

Se desea que la complejidad del proyecto, su prolongado periodo de ejecución y elevado presupuesto, no sean impedimentos para conseguir los resultados deseados. Su reconocida centralidad respecto a toda la ciudad, incluso Área Metropolitana, debe favorecer las conexiones entre los diferentes barrios y conseguir eliminar la barrera de “Glòries”, mediante

una favorable conexión de las redes viarias concurrentes y también mejorar las conexiones entre los tejidos urbanos próximos.

Dadas las características específicas de este proyecto urbano, su emplazamiento en la ciudad, su considerable superficie, su larga historia de dudas y soluciones, así como la participación de las Asociaciones de Vecinos de los barrios afectados, cuyas peticiones se contemplan en el proyecto premiado, es una ocasión idónea para seguir su evolución una vez terminada. Observar la manera en que es utilizada por los vecinos y por el resto de ciudadanos. Saber si por el contrario aparecen problemas no previstos y cuáles son sus causas. Toda participación ciudadana no puede terminar cuando desaparecen los ejecutores, la responsabilidad y supervisión de su funcionamiento debe continuar.

En 2018 se empezarán a vislumbrar las posibles respuestas de las preguntas planteadas.

Conclusiones

“Glòries” fue, es y será un lugar importante de Barcelona tanto en los años en que simplemente era un descampado cruzado por vías de tren, carreteras y los correspondientes pasos a nivel, como en el momento que empezó a tener una mayor relación con el resto de la ciudad. Este desfase comportó que su función de barrera y discontinuidad influenciara en el futuro desarrollo de esta parte del ensanche del Poblenou. Pero no fue el único condicionante negativo, también, la inacabada red viaria produjo una discontinuidad negativa, como la escasez de equipamientos y, de forma prioritaria, la variedad de usos industriales. Así y todo con la cobertura de las vías férreas se hubiesen podido realizar actuaciones precisas para conseguir una mayor permeabilidad y reducir el efecto frontera, favoreciendo la ubicación de nuevos usos y mejoras espaciales en los entornos urbanos ya consolidados. Pero a lo largo de todos estos años se ha buscado “la solución”, la que debía diseñar “Glòries” para siempre y seguramente este fue el error.

En las décadas de finales del siglo pasado aparecieron las reivindicaciones de los ciudadanos exigiendo su intervención en los futuros proyectos urbanos a realizar. Si la democracia era el sistema político menos imperfecto para establecer las diferentes relaciones socio-económicas y con más motivo la ciudad no podía obviarlo. El derecho a la ciudad era una reivindicación ganada.

Este proceso tiene sus particularidades que piden algunas reflexiones. Todas estas solicitudes, desde los concretos equipamientos o viviendas, hasta los lugares para ocupar en los tiempos de ocio o los destinados a funciones muy concretas como el circular, todas ellas se realizan en espacios y edificaciones definidos. Esta concreción, que es una operación compleja, al pasar de unas ideas a soluciones tangibles y usables y a una incidencia personalizada, tiene el riesgo de que aparezcan desajustes o fracasos. Las mismas reivindicaciones vecinales, todo y siendo justas, no pueden ser posibles en determinados emplazamientos urbanos o su coste económico es inviable. Por tanto, en un proceso de este tipo precisa de un minucioso seguimiento, tanto en los procesos de proyecto, de ejecución y de uso. Así una vez realizado, si aparecen problemas deben introducirse las modificaciones necesarias para solventarlos. Seguro que este seguimiento tiene que ser continuo, modificando lógicamente su intensidad según los casos.

La ciudad como proceso democrático, es el resultado de los deseos y necesidades de sus ciudadanos que se materializan en una configuración espacial que, para continuar

funcionando, necesita reiteradas comprobaciones de su validez, tanto en los periodos de construcción como en los de servicio. Si aparecen problemas, deben conocerse sus causas y estudiar las posibles intervenciones correctoras. A lo largo del tiempo sucede que soluciones satisfactorias en una época, pierden su validez debido a que los usuarios han cambiado, la sociedad ha incorporado nuevas relaciones, nuevas tecnologías, nuevos hábitos y seguramente que la pirámide de edades ha experimentado un cambio estructural que obliga a modificar los espacios urbanos para permitir nuevas adaptaciones. Estos procesos decisorios deben ser compartidos a lo largo de la vida ciudadana, deben participar todos sus actores que la usan, ciudadanos, políticos, técnicos etc.

Queda una pregunta o, mejor dicho duda, que se ha arrastrado a lo largo de toda la exposición. Parece que las diferentes intervenciones en la materialización física de la ciudad, no tienen los mismos grados de incidencia ni tampoco su influencia espacial, En unos casos las mejoras solo van a beneficiar a los ciudadanos más próximos, mientras que en el resto su incidencia será mínima. En otras operaciones, a parte de las lógicas mejoras que afectarían a los barrios vecinos, también van a tener incidencias en ámbitos mucho más distantes e impactos cualitativos y cuantitativos diferentes.

Dadas estas posibilidades tan amplias de incidencias espaciales, aparecen las dudas sobre si los procesos de elección de los proyectos a realizar deben mejorarse según su futura función urbana. ¿Cómo deben ser? De momento continúa siendo una incógnita, pero sí que se debe seguir estudiando e investigando métodos participativos con la responsabilidad de todas las disciplinas implicadas; teniendo muy presente que debe ser materializado en unos espacios y en unas construcciones muy concretas. De la reivindicación a su materialización en un espacio físico precisa un proceso, que en estos momentos necesita de importantes reflexiones.

Dada la historia de “Glòries”, a lo largo de siglo y medio, es un proceso idóneo para aprovecharlo y dar un paso adelante en el proceso participativo. Seguir las intervenciones positivas como las negativas y su impacto sobre el vecindario participativo y también su incidencia sobre el resto de la ciudad, puede ayudar a solucionar otros problemas urbanos.

Así, para conseguir que el lugar “Glòries” haya podido transformarse en un elemento más de la estructura urbana de Barcelona, habrán transcurrido ciento sesenta años, acompañados, sobre todo en las últimas décadas, por proyectos, soluciones provisionales, otras inservibles, y reclamaciones vecinales con sus inventarios de peticiones; y todo sin unos usos claramente definidos y con giros radicales en las últimas décadas. El paso final ha sido posible gracias al “Compromís per Glòries” avalado por las Asociaciones de Vecinos y el Ayuntamiento de Barcelona, con la convocatoria de un concurso previo para escoger el proyecto urbanístico a seguir.

En la propia Barcelona, como en otras ciudades, no han existido procesos con estas características comparables con el de “Glòries”:

Tan prolongados en el tiempo;

Con un elevado número de propuestas, desde la simple idea, hasta el proyecto ejecutable;

Un extenso abanico de intervenciones, unas incompletas y descaradamente provisionales, otras iniciadas y no terminadas;

Una constante duda sobre los usos a desarrollar, de centro urbano sin concretar a ordenador de tráfico, o a parque urbano, con equipamientos y viviendas sociales, y el tráfico relegado a su periferia;

Una ciudadanía participativa con unos objetivos concretos y bien cuantificados.

Todas estas características han convertido al proceso en un caso rico en complejidades e idóneo para investigar las razones de los éxitos y de los posibles fracasos, a medida de se incorporen las nuevas “Glòries” a la cotidianidad ciudadana. Realizar este seguimiento puede facilitar nuevas estrategias de intervención y, a la vez, proponer posibles mejoras en el proceso democrático. Generalmente, terminada la ejecución del proyecto y al margen de su importancia, su puesta en uso no es seguida, ni tan sólo valorada en las áreas más próximas. Si el resultado es positivo y no surgen problemas, todo va bien, pero no se sabe cuáles son los aciertos y sus motivos de éxito. Si por el contrario, los problemas son los protagonistas la respuesta es la misma, total desconocimiento de sus causas, debido a la carencia de un estudio minucioso que las justifique. Parece lógico que la misma ciudadanía, que ha reivindicado su realización, mantenga un cierto interés en analizar el motivo de los posibles desajustes y al mismo tiempo un interés en su mantenimiento y conservación.

Finalmente, y para concluir, creo necesario que, una vez realizada “Glòries”, se siga observando cómo se utilizan los nuevos espacios, las horas de máxima ocupación, procedencia de los ciudadanos, épocas del año, etc... Otra casuística importante a comprobar es constatar si la discontinuidad urbana ha desaparecido o si por el contrario permanece la rotura urbana del ensanche antes y después de “Glòries”. Es sumamente interesante conocer las razones de los desajustes y las causas de los problemas. El error, a veces, está en la materialización de las reivindicaciones que no se adaptan a las soluciones ejecutadas; o por el contrario, son los usos asignados los equivocados.

Existen dudas sobre si en estos momentos no están lo suficientemente explicitadas para ser debatidas, pero “Glòries” aún tiene mucha historia por recorrer y es un seguimiento programado el que proporcionará las posibles correcciones.

Terminado este texto, “Glòries” ha vuelto a las portadas de los periódicos. Problemas técnicos en el túnel, importante aumento del presupuesto de ejecución, considerable prolongación del periodo de ejecución, están posibilitando la rescisión del contrato e introducir cambios en el proyecto actual.

Una de las primeras reflexiones que podemos hacer es preguntarnos si es correcto aplicar soluciones propias de medios rurales, donde sus incidencias técnicas no tienen repercusión, en medios urbanos, en realidades urbanas donde las futuras incidencias pueden ser importantes. Recordemos los pasos elevados eliminados y otras intervenciones parecidas. Aunque su traza sea subterránea sus rampas de acceso y las conexiones con las redes urbanas próximas crean las mismas discontinuidades no deseadas.

Tampoco podemos prescindir de los costes reales; pensemos en las obras detenidas en Barcelona, en estos momentos, por problemas económicos. Construir ciudad es mucho más complicado que simples pactos; o pensar que el tiempo o los descendientes van a solucionar el problema.

Estas perspectivas aseguran el interés en continuar hablando de “Glòries”, seguramente sin saber, aún si será plaza, parque o, en el peor de los casos, una obra no terminada.

Bibliografía

- AAVV. *Passejades per la Barcelona Literària*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona .2005.
- AAVV. *Atlas de Barcelona. Segles XVI – XX*. Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. 1982.
- AAVV. *Barcelona, remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*. Barcelona: Materiales de la ciudad. Editorial Gustavo Gili, S.A. 1974.
- BIOX i FEL, E. *Catàleg de targetes postals de Barcelona*. Sabadell: Editorial AUSA. 2002.
- CASARES, Julio. *Diccionario Ideológico de la Lengua Española*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A. 1959.
- CERDA, Ildfonso. *Teoría General de la Urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*. Madrid: Imprenta Española. 1867.
- DEL CASTILLO, A. *De la puerta del Ángel a la plaza de Lesseps. (Ensayo de biología urbana 1821-1945)*. Barcelona; Librería Dalmau. 1945.
- DOMINGO CLOTA, Miquel. *Barcelona and its rail system. Walking the city: Barcelona as an urban experience*. Barcelona: Ediciones de la U B. 2015
- DOMINGO CLOTA, Miquel. *Xarxa ferroviaria i construcció urbana a Catalunya*. Tesis doctoral. Barcelona, 1986
- DOMINGO CLOTA, Miquel. Consideraciones sobre el Plan Cerdà. *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme* nº 19 mayo – junio 1973
- FERRETER MORA, José. *Diccionario de filosofía*. Madrid: Alianza Editorial, S.A. 1982.
- GOMEZ ORDOÑEZ J.L. DOMINGO CLOTA, M. La vialitat a Catalunya. *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 1981, extra nº 1.
- LYNCH, Kevin. *¿De qué tiempo es este lugar?*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, Colección Arquitectura y Crítica. 1975
- LYNCH, Kevin. *La Imagen de la Ciudad* .Buenos Aires: Ediciones Infinito. 1966
- NELLO, Oriol. *La ciudad en movimiento*. Madrid: Diaz & Pons editores.2015
- ROCA BLANCH, Estanislau i altres. *Glòries, reforma urbana i espai públic*. Barcelona: Ediciones ETSAB, 2011.

RUI-WAMBA, Javier y GUERRERO, Sebastián. *La Plaza de las Glorias Catalanas. Una breve historia visual*. Madrid: Fundación Esteyo. 2009.

UBACH I SOLER, Tomás M. *El ferrocarril. La xarxa catalana*. Barcelona: Ketres Editora S.A. 1984.

WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editora Nacional. 1974.

© Copyright: Miquel Domingo i Clota, 2017

© Copyright *Biblio3W*, 2017

Ficha bibliográfica:

DOMINGO i CLOTA, Miquel. Consideraciones sobre el lugar “Glòries” de Barcelona. *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de agosto de 2017, vol. XXII, nº 1.208. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1208.pdf>>. [ISSN 1138-9796].