

## La operación Maquinista en el Bon Pastor (1989-2003). Desarrollo e impacto de un proyecto Urbanístico de reconversión de suelo industrial en una nueva Área de Usos Mixtos

Javier Vergel Faro

Researcher. POLIS Research Centre/ Research Group Creativity, Innovation and Urban Transformation. Universitat de Barcelona.

[jvergel@ub.edu](mailto:jvergel@ub.edu)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2156-2809>

Rebut/ Received /Recibido: 06/09/2022

Avaluat / Peer reviewed / Evaluado: 28/10/2022

Publicat / Published / Publicado: 30/11/2022

© The author(s)

© of the edition: *on the w@terfront*. Universitat de Barcelona

Licence



### Com citar/ How to quote/ Como citar/ Comment citer/ Come citare

Vergel Faro, Javier "La operación Maquinista en el Bon Pastor (1989-2003). Desarrollo e impacto de un proyecto Urbanístico de reconversión de suelo industrial en una nueva Área de Usos Mixtos" . *on the w@terfront*. Barcelona. Universitat de Barcelona *vol.* 64, nr. 11, p. 3-68. [ISSN on-line: 1139-7365]. DOI: <https://doi.org/10.1344/waterfront2022.64.11.01>.

## Resumen<sup>1</sup>

La reconversión del terreno industrial de la Maquinista Terrestre y Marítima es una operación de desarrollo urbano que se llevó a cabo entre los años 1998 y 2002 en Barcelona. Esta operación se alinea con otras operaciones desarrolladas en los últimos años del siglo XX en la ciudad y se relaciona con el último periodo del llamado Modelo Barcelona. El artículo presente trata de alumbrar la gestación, desarrollo y ejecución del Plan, así como analizar los efectos que ha tenido la operación sobre su entorno inmediato. El artículo evidenciará la naturaleza especulativa de la Operación y su relación programática con las políticas de áreas de nueva centralidad, y más concretamente con el plan Sagrera Sant-Andreu: un plan que pretende suturar la ciudad por allí donde discurre la red ferroviaria en dirección Norte. Por otro lado, en el texto se analiza el efecto segregador de la operación, que quedará materializada tanto en el tejido urbano del territorio, como en sus indicadores sociodemográficos.

**Palabras clave:** La Maquinista, Bon Pastor, Desarrollo Urbano, Modelo Barcelona, Segregación Urbana, Gentrificación

## Resum

*L'operació Maquinista a Bon Pastor (1989-2003). Desenvolupament i impacte d'un projecte urbanístic de reconversió de sòl industrial en una nova zona d'ús mixt*

La reconversió del terreny industrial de la Maquinista Terrestre i Marítima és una operació de desenvolupament urbà que es va dur a terme entre els anys 1998 i 2002 a Barcelona. Aquesta operació s'alinea amb altres operacions desenvolupades en els últims anys del segle XX a la ciutat i es relaciona amb l'últim període de l'anomenat Model Barcelona. L'article present tracta d'il·luminar la gestació, desenvolupament i execució del Pla, així com analitzar els efectes que ha tingut l'operació sobre el seu entorn immediat. L'article evidenciarà la naturalesa especulativa de l'Operació i la seva relació programàtica amb les polítiques d'àrees de nova centralitat, i més concretament amb el pla Sagrera Sant-Andreu: un pla que pretén suturar la ciutat per allí on discorre la xarxa ferroviària en direcció Nord. D'altra banda, en el text s'analitza l'efecte segregador de l'operació, que quedarà materialitzada tant en el teixit urbà del territori, com en els seus indicadors sociodemogràfics.

**Paraules clau:** La Maquinista, Bon Pastor, Desenvolupament Urbà, Model Barcelona, Segregació Urbana, Gentrificació.

## Abstract

*The Maquinista operation in Bon Pastor (1989-2003). Development and impact of an urban development project for the conversion of industrial land into a new mixed-use area*

The reconversion of the Maquinista Terrestre y Marítima industrial state is an urban development Operation carried out between 1998 and 2002 in Barcelona. This Operation is in line with other operations carried out in the last years of the 20th century in the city and is related to the last period of the so-called Barcelona Model. This article aims to shed light on the gestation, development and execution of the Plan, as well as to analyse the effects that the operation has had on its immediate surroundings. The article will highlight the speculative nature of the Operation and its programmatic relationship with the policies of new central areas, and more specifically with the Sagrera Sant-Andreu plan, a plan that aims to suture the city where the train tracks pass in a northerly direction. On the other hand, the text analyses the segregating effect of the operation, which is materialised both in the urban fabric and in its socio-demographic indicators.

**Keywords:** La Maquinista, Bon Pastor, Urban Development, Barcelona Model, Urban Segregation, Gentrification

---

1. El presente texto forma de una investigación en marcha sobre la transformación social y urbana del Barrio del Bon Pastor durante lo que llevamos de Siglo. Este Investigación de Tesis doctoral queda enmarcada en del proyecto de Investigación HAR2017-88672-R sobre memoria cívica y participación ciudadana financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

## Introducción

El barrio del Bon Pastor es un barrio situado en la periferia Norte de la Ciudad de Barcelona. Su surgimiento data de principios del Siglo XX con la llegada de un conjunto de industrias y la aparición de unas pequeñas urbanizaciones en lo que era un territorio tradicionalmente agrícola. La consolidación como nueva área de crecimiento urbano se dará con la construcción de un polígono de 784 viviendas en 1929 como parte de una política viviendas promovida por la dictadura de Primo de Rivera. Con esta operación se pretendía, al menos desde el discurso oficial, paliar el problema de la vivienda de Barcelona. Sin embargo, estos polígonos de vivienda funcionaron en la práctica como zonas de exclusión para familias humildes y trabajadoras, en muchos casos, familias emigradas del resto de España. Esta condición de barrio humilde y de gente trabajadora se mantiene hasta hoy en día. Sin embargo, como consecuencia de su situación de periferia y de las formas de crecimiento y desarrollo urbano, el barrio se ha consolidado como uno de los principales barrios vulnerables de Barcelona. Se encuentra completamente segregado del conjunto de la ciudad y del entorno metropolitano por polígonos industriales, infraestructuras viarias y accidentes geográficos como el río Besós.

Desde el año 2000 el barrio se encuentra bajo un proceso de transformación multidimensional. Esta transformación en marcha ha sido mediada por diferentes planes y proyectos de diferente naturaleza que han afectado, tanto positiva como negativamente al barrio. Entre estos procesos implementados en el territorio desde finales de los 90 nos encontramos:

- Planes de intervención integral, como son el Plan de Futuro (ver Pla de Futur del Bon Pastor, 2001) o los diferentes planes de Barrios (2009 y 2016) que se han implementado bajo diferentes políticas urbanas de intervención (ver Ajuntament de Barcelona, 2009; Foment de Ciutat S.A & Districte de Sant Andreu, 2016).
- Otros planes en clave de rehabilitación o renovación, como ha sido en plan de remodelación del sector ocupado por las Casas Baratas del Bon Pastor (ver Equip Redactor de la MPGM Bon Pastor, 2002);
- Así como otras operaciones que las podemos enmarcar dentro de las lógicas de desarrollo urbano a escala ciudad como la Operación Maquinista desarrollada entre los años 1998 y 2004 (ver la Maquinista Terrestre y Marítima S.A & L35 Arquitectes, 1997). Será esta última operación de la que nos ocuparemos en este artículo.

## Justificación y objetivos de la investigación

La operación Maquinista se trata de un proyecto urbano de recalificación de una antigua área de industrial de cerca de 100.000 metros cuadrados para convertirlo en una nueva área de usos mixtos. El suelo reconvertido pertenecía a una de las fábricas de la empresa Maquinista Terrestre y Marítima (MTM), una empresa del sector metalúrgico fundada en Barcelona a mediados del siglo XIX. La MTM fue una de las Industrias que llegaron al territorio de la margen derecha del Besós a principios del siglo XX, concretamente en el 1917. Posteriormente, tras la Guerra Civil (1936-1939) y la instauración del régimen Franquista (1939-1975), la MTM pasa a formar parte del patrimonio industrial nacional, al incorporarse como accionista el Instituto Nacional de Industria (INI). Durante

los años 80, tras la transición hacia la democracia actual, y con las expectativas de entrar en el mercado único europeo, el Gobierno de España en manos del Partido Socialista Obrero Español (PSOE)<sup>2</sup> comienza un proceso de liberalización del Patrimonio industrial que acabará con la venta en 1989 de la MTM a la multinacional GEC-ALSTHOM. A principios de los años 90, los nuevos propietarios trasladarán la producción a Santa Perpetua de Mogoda y promoverán la reconversión de los antiguos terrenos en una nueva área urbana dirigida a la residencia y al consumo colectivo. La operación traerá consigo casi 900 viviendas, un gran centro comercial y un parque urbano. Sin embargo, el proceso también desencadenó otro tipo de efectos en términos de segregación interna del territorio que analizaremos a lo largo del texto.

La importancia de esta operación reside en que representa el inicio de un cambio de tendencia en cuanto a la posición del barrio del Bon Pastor con respecto a Barcelona y con respecto a las agendas políticas de desarrollo urbano que se promoverán en la ciudad<sup>3</sup>. Por esta razón la operación Maquinista adquiere gran relevancia como caso de estudio imprescindible a la hora de entender la evolución del Barrio del Bon Pastor en lo que llevamos de siglo. Por otro lado, la operación emerge también como precedente significativo en un momento como el actual en el que las sombras de la especulación en forma de reconversión de suelos amenazan de nuevo al territorio. Esto último viene a colación de los planes aprobados en 2021 que anuncian la puesta en marcha de dos nuevos proyectos prospectivos para la zona: una segunda operación Maquinista<sup>4</sup>, que contempla la ampliación del centro comercial y la construcción de 812 nuevas viviendas (EFE, 2021); y la macro operación de la antigua MERCEDES BENZ<sup>5</sup>, por medio de la cual, el gran espacio industrial que queda entre la Maquinista y el Bon Pastor tradicional se reconvertirá en una nueva zona urbana que combinará, de nuevo, residencia con actividad económica y equipamientos (Ajuntament de Barcelona, 2021; Henrich & Remesar, 2020).

Vista la relevancia que adquiere la operación Maquinista en el desarrollo histórico de la transformación del territorio del Bon Pastor, los objetivos perseguidos en este artículo son los siguientes:

- Arrojar luz sobre una operación de transformación urbana, de gran importancia para el Barrio del Bon Pastor, que refleja las lógicas de desarrollo urbano de la Barcelona post-olímpica. Al contrario de lo que sucede con otros procesos urbano de su misma época, la operación de la Maquinista, a pesar de tratarse de un proyecto que refleja claramente

2. Felipe González, secretario del PSOE entre 1974 y 1997 y presidente del Gobierno de España entre los años 1982 y 1996.

3. En el mismo año en el que se aprueba el estudio de Detalle de la Maquinista (1998) se presente también el documento de ideas para la renovación del polígono de casas baratas del Bon Pastor (ver Ajuntament de Barcelona, 1998); o que a partir de ese momento empiecen los contactos del Distrito de Sant Andreu con el tejido vecinal del Bon Pastor para poner en marcha un plan comunitario conocido como Pla de Futur (AVV. Bon Pastor, 2004)

4. La segunda operación de la Maquinista es un proyecto de ampliación del recinto Comercial que fue aprobado inicialmente en el año 2013 bajo el mandato en el Ayuntamiento de Barcelona de la coalición nacionalista de Convergencia i Unió y el alcalde Xavier Trias. Sin embargo, con la llegada de Barcelona en Comú al Ajuntament a finales del 2015 el proyecto se paralizó. La empresa propietaria entró en un litigio con el consistorio que terminó en 2021 con la firma de un convenio que permitía ampliar la superficie de comercial y obligaba a construir vivienda libre y protegida.

5. Tal y como se puede extraer del artículo de Henrich y Remesar (2020), la transformación de la MERCEDES-BENZ es también una propuesta urbana que lleva sobrevolando el territorio desde 2007, año en el que se llegó a plantear la construcción de alrededor de 1.500 viviendas en el ámbito. Sin embargo, no fue hasta el año 2018 que se anunció la venta del terreno a la promotora inmobiliaria CONREM-TRANWAY. Posteriormente, a lo largo del año 2021 se anunció la firma de un convenio entre propiedad y Ayuntamiento para la construcción de una nueva eco-isla que mezclaría vivienda, con actividad terciaria, educativa e industrias 4.0 (Ver Ajuntament de Barcelona 2021).



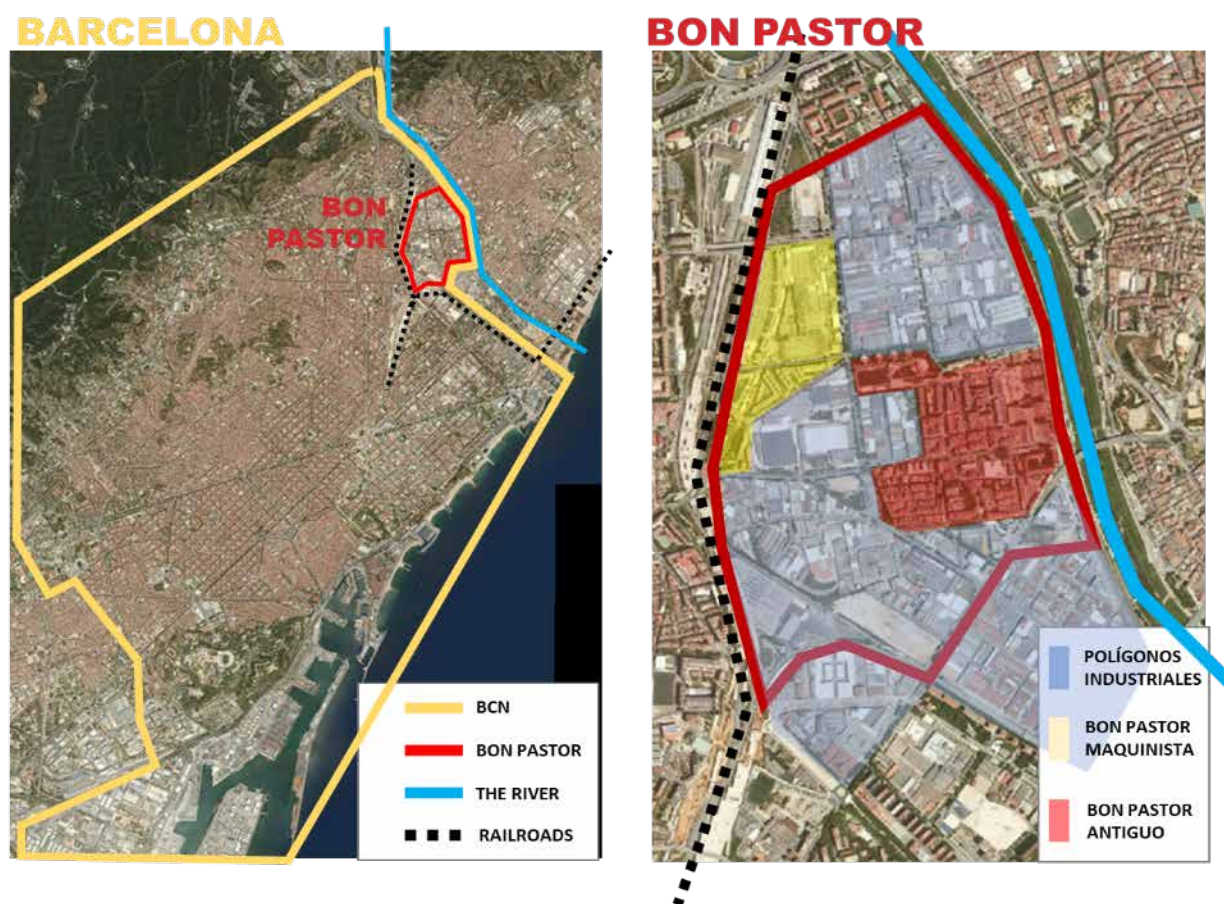


Ilustración 1. Imagen de Contextualización del Territorio de Estudio.. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes del Vissir del Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.(Elaboración pròpia a partir imagen Google Earth)

las formas y los fondos en el desarrollo urbano de una época, no parece haber suscitado el interés de las investigaciones en estudios urbanos sobre Barcelona. Por lo tanto, este documento pretende presentarse como un primer ejercicio de esclarecimiento comprensible y ordenado de este proceso urbanístico.

- Identificar y evidenciar los efectos de la operación Maquinista sobre el barrio del Bon Pastor como entorno directo. Si se hace un ejercicio de observación del territorio se hace evidente que existe una barrera inmaterial entre los dos territorios del Bon Pastor: el de la Maquinista y el del Bon Pastor antiguo. Con este ejercicio se pretende encontrar las causas que han desembocado en tal separación y extraer de ello alguna conclusión de cara a enfrentar las operaciones programadas futuras.

Para dar respuesta a estos objetivos, en primer lugar, se realiza un repaso de carácter histórico del contexto y pormenores del desarrollo de la operación. Para ello se partirá de la información aportada por los documentos oficiales de Planificación y por los reportes especializados involucrados en el proceso. También nos apoyaremos en la hemeroteca como plataforma testimonial y de seguimiento de la operación en su época. En segundo lugar, se hará una pequeña descripción de la materialización del proyecto y de las decisiones políticas que desembocaron en dicho resultado. Y por último, apoyándonos en datos estadísticos, y en otros extraídos de la observación en campo, se hará una descripción y un ligero análisis de los efectos sobre el territorio desde el punto de vista del entorno construido y desde el punto de vista sociodemográfico.

## Contextualización, desarrollo y materialización de la Operación Maquinista.

### *La ciudad en su contexto: La segunda renovación de Barcelona.*

A continuación, a modo de contextualización, se va a tratar por lo tanto de situar la operación en un su contexto histórico para luego irnos aproximando de manera más específica a aquellos procesos que tienen una influencia directa en la operación urbanística de los terrenos de la Maquinista.

En primer lugar, atendiendo a los modos del desarrollo urbano y de intervención de la ciudad en el eje temporal en el que se sitúa la operación- la década de los 90- nos encontramos frente a lo que a menudo han sido considerados los últimos coletazos previos al definitivo declive de lo que se llamó el *Modelo Barcelona*<sup>6</sup>. Aquí, en comunión con una gran parte de la tradición teórica del urbanismo Barcelonés, entenderemos el *Modelo Barcelona* como una manera específica y característica de enfrentar el desarrollo urbano de Barcelona implementada por el Ayuntamiento de la ciudad entre los primeros años de la democracia hasta su ocaso en la entrada del nuevo siglo XXI. Sin embargo, en la práctica este *Modelo* no fue una cosa unitaria e inmóvil, sino que fue mutando y diluyéndose a lo largo de los años, hasta el punto en que desde los análisis teóricos sobre el *Modelo Barcelona* se ha sido capaz de identificar las continuidades y rupturas que han caracterizado las diferentes épocas del urbanismo barcelonés del último cuarto del siglo XX.<sup>7</sup>

En la literatura se pueden encontrar infinidad de aproximaciones críticas al llamado Modelo Barcelona (Ver, por ejemplo, Borja, 1995, 2010; Busquets, 2018; Capel, 2006; Casellas, 2006; Delgado, 2007; Monclús, 2003; Montaner, 2011; Montaner et al., 2013; Pizza, 2012; Remesar, 2013; Rowe, 2006). Si seguimos alguna de estas interpretaciones, la Operación de la Maquinista quedaría enmarcada en la que ha sido leído como una segunda fase de este *Modelo* (Casellas, 2006; Monclús, 2003); en lo que, desde el Ajuntament de Barcelona (1996a), se vino a denominar “*la segunda renovación*”; o en lo que desde otros enfoques también se ha denominado, cómo la fase de la resaca postolímpica (Casellas, 2006; Rowe, 2006), haciendo referencia a la crisis económica, política que se dio a partir de la realización de los juegos olímpicos del año 1992.

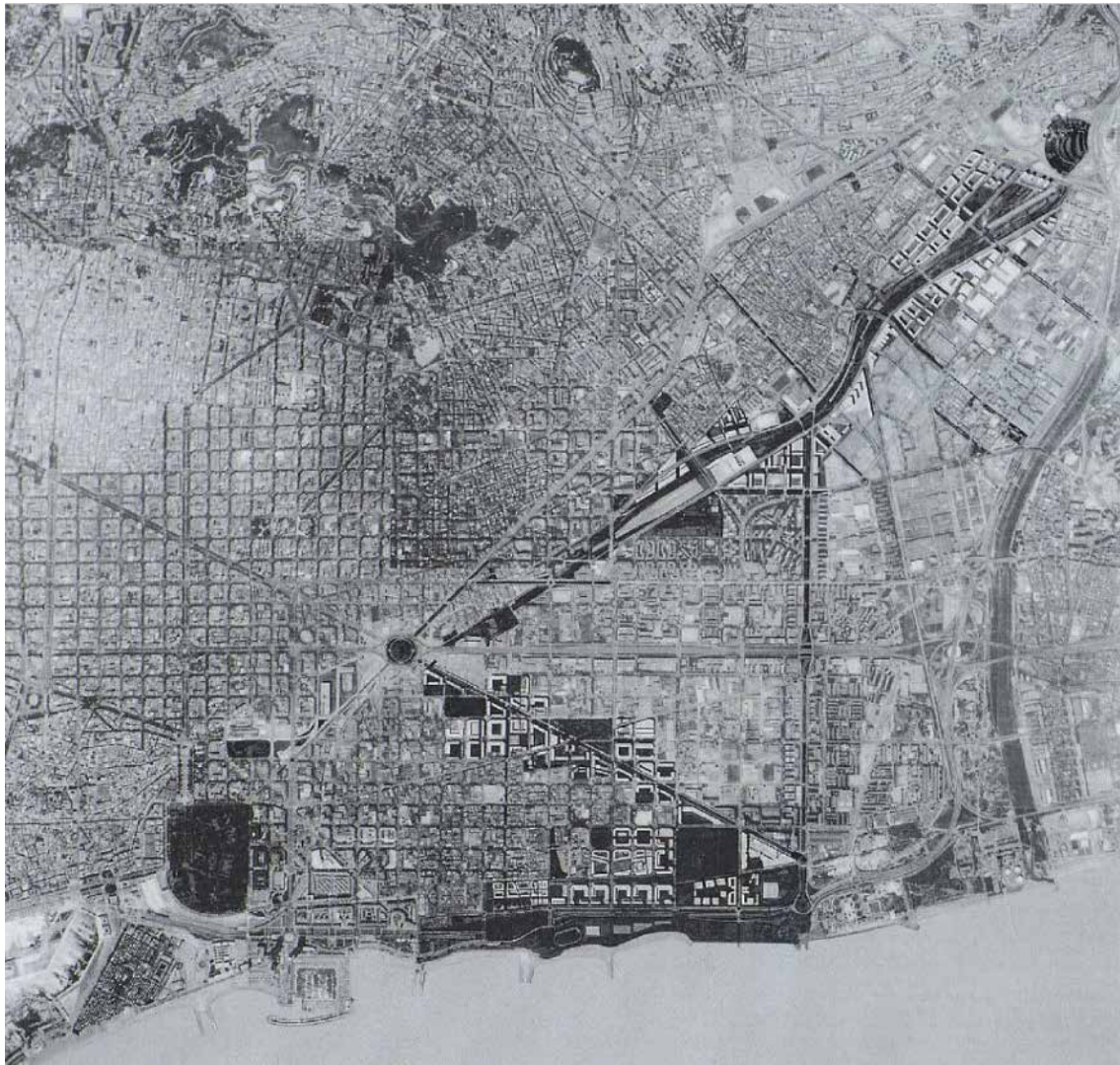
En nuestro caso, de cara a aproximarnos al caso de estudio que nos interesa, se va a tratar de identificar solamente algunos de los principales cambios en el *Modelo Barcelona* entre una primera fase preolímpica y una segunda postolímpica. Así, en términos generales estos cambios tendrán que ver con:

- En primer lugar, se produce un cambio en cuanto a la escala de las intervenciones. En una primera época preolímpica las intervenciones se pensaban a una escala muy local, en forma de actuaciones “urgentes”, muy centradas en la recuperación de espacios degradados por medio de la dotación de espacios públicos de calidad, equipamientos culturales y monumentalización. En una segunda fase, la escala de las intervenciones

6. Jordi Borja expresa este declive de la siguiente manera: “*En la década de los ochenta Barcelona desarrolló un discurso potente que cohesionó a la gran mayoría de la ciudadanía e hizo de la capital catalana un referente global. Después de los JJ.OO. de 1992 el discurso se fue diluyendo y el Fòrum 2004 demostró que se había agotado*” (Borja, 2010, p. 238).

7. La Crisis económica de los años 1992 y 1993 es generalizada en el mundo occidental propiciado por la guerra del Golfo y su shock petrolífero (Fernández 2011). Sin embargo, en Barcelona, a la crisis generalizada se le suma la crisis postolímpica relacionada con la expansión producida en los años de preparación de las Olimpiadas y su contracción una vez pasadas estas, afectando especialmente a su tejido turístico (Casellas 2006) sobredimensionado para la celebración del evento deportivo.





Il·lustració 2. Mapa de Barcelona sobre la que se mostren contrastades les noves àrees de desenvolupament urbà del levante Barcelonès enmarcades en el denominat per Ajuntament de Barcelona com a “La segona Renovació”. Fuente: Barcelona. La Segona renovació (Fuente: Ajuntament de Barcelona, 1996a, p. 14)

umenta y se dirige hacia un enfoque de desarrollo de la ciudad de carácter estratégico en la que se apostará por grandes intervenciones de alcance regional.

- En segundo lugar, se transitará también hacia un cambio en la gobernanza y el liderazgo económico de las intervenciones. El peso que adquiere los diferentes agentes en la promoción de operaciones urbanísticas pasará de ser fundamentalmente municipal en una primera fase, a propiciar una colaboración público-privada cada vez más sustentada en la atracción de capitales privados internacionales que pudieran generar plusvalías económicas a cambio de correr con una gran parte de los gastos que involucraba dichos procesos.

La transformación de la Maquinista conecta también, y de manera muy directa, con un conjunto de líneas de actuación estratégicas que se empiezan a concebir durante el Franquismo, pero que terminan por definirse en los años 80. Estas nuevas líneas estratégicas actuación son un reflejo de este cambio en cuanto a la escala de las operaciones, en tanto configurarán la base sobre la cual planificar y dirigir la definición de los nuevos grandes proyectos. De esta manera, estas líneas estratégicas se refieren a: (a) la creación de áreas de nueva centralidad, entendido como una política urbana que buscará producir un nuevo reequilibrio y cohesión urbana por medio

de la recualificación de áreas precarias estratégicamente localizadas en emplazamientos con potencialidad para articular la ciudad (Ajuntament de Barcelona, 1987); y (b) la redefinición de la estructura viaria y de comunicación, a través de la construcción de los conocidos cinturones de ronda, pero también a través de nuevos proyectos infraestructurales vinculados a la red ferroviaria. La redefinición de las infraestructuras de comunicación urbana e interurbana y la promoción de Áreas de nueva centralidad, son dos políticas altamente relacionadas entre sí y funcionan a modo de conjunto programático coordinado.

Por otro lado, aunque necesariamente ligado a los procesos de desarrollo urbano, nos referiremos al devenir de la ciudad en su dimensión económica. Concretamente no aproximaremos al proceso de terciarización y al protagonismo que adquiere en este periodo histórico. Según indica Benach (1995), el despunte de la actividad terciaria frente a la actividad industrial tradicional es un proceso generalizado que se empieza a dar a partir de los años 70 en todo el espectro de países con economías avanzadas. En la ciudad de Barcelona este proceso se da en un contexto de segunda metropolización<sup>8</sup> de Barcelona en el que ya se ha producido una importante deslocalización de la industria tradicional, y con ello, una paralización del crecimiento económico de la ciudad y un aumento del paro y la precariedad.

La apuesta por consolidar la tendencia de Barcelona hacia la especialización de una estructura productiva de carácter terciario se comenzó se puede encontrar ya en planes para la Barcelona metropolitana que se empiezan a dar a finales de los 50 y principios de los 60, y más concretamente en el proyecto que expuso el alcalde franquista Porcioles en su “Barcelona 2000”<sup>9</sup> (Martí & Moreno, 1974). Sin embargo, el proceso de especialización terciaria adquirirá especial importancia a partir de los años 80, con la entrada de España en la UE, y en el caso concreto de Barcelona, con la preparación para los juegos olímpicos a partir de 1982 (Busquets, 2018; González et al., 2014; Martínez & Tello i Robira, 1995; Tello, 1995). En estos años 80 se comienza a promocionar una especialización de la ciudad enfocada a nuevas tipologías industriales y de consumo (Benach, 1995), en las que las nuevas tecnologías, la logística, las grandes ferias temáticas y el turismo se convertirán en puntas de lanza del cambio (Fernández, 2006). El instrumento político más significativo de este proceso de evolución en lo económico será el Plan estratégico Barcelona 2000<sup>10</sup> (Benach, 1995; Tello, 1995), que definirá las coordenadas de la estrategia para la redefinición económica y social de la ciudad. Se pretenderá aprovechar los efectos potenciales de la inclusión de España en la Comunidad Económica Europea<sup>11</sup> (Ayuntamiento de Barcelona, 1990), apostará

8. La primera metropolización de Barcelona se produce a partir del conjunto de anexiones ejecutadas entre final del siglo XIX e inicios del siglo XX, por lo que se requiere transcender las propuestas del plan Cerdà y avanzar en otros presupuestos representados por el Plan Jaussely y otros posteriores, como el Pla Macià o los Planes Comarcal y General Metropolitano.

9. No confundir el Proyecto Barcelona 2000 del alcalde franquista Porcioles con el Plan Estratégico Económico y Social Barcelona 2000 que se redactó en los años 80 para sentar las bases de la dirección económica de la ciudad. El Proyecto de Porcioles no llegó más que a producir una serie de afiches de propaganda sin llegar a concretar un plan de acción. Ver nota 10

10. Denominado oficialmente como Plan Estratégico Económico y Social Barcelona 2000 que fue aprobado en el año 1990 y que como afirma Tello (1995, p. 97) su propuesta consistía en: *“Conseguir mayor conectividad y accesibilidad internacional; un reequilibrio social sin conflicto; un ámbito urbano de calidad e infraestructuras capaces de atraer capital e inversiones en empresa y servicio punta; una oferta cultural rica y diversificada especialmente atractiva para el comercio y el consumo en general”*.

11. España entrará en la Comunidad Económica Europea en 1 de Enero de 1986 tras la firma en 1985 del tratado en adhesión.



por fomentar nuevas tipologías industriales y por capitalizar también el efecto escaparate de las Olimpiadas de Barcelona en el año 92 (Ayuntamiento de Barcelona, 1990; Tello, 1995), que posicionó a Barcelona en el panorama internacional de una manera privilegiada.

Además de una apuesta específica por la situar a Barcelona como centro institucional, logístico financiero, creativo, de I+D y turístico, el proceso de transformación económica será utilizado también como justificación para la adopción programática de medidas de intervención urbanística de promoción y desarrollo de nuevos formatos de espacios y equipamientos dirigidos a los servicios y al consumo colectivo. Este hecho trajo consigo la aparición a lo largo de los 90 un gran número de centros comerciales en las que la iniciativa privada tuvo un papel muy importante (Carreras & Romero, 2000).

Todas estas medidas, canalizadas a través de las políticas económicas y urbanas y de sus planes derivados, serán considerados como una suerte de catalizadores a la hora de consolidar el proceso de terciarización. De ahí que las nuevas grandes áreas de desarrollo urbano, conocidas como Áreas de nueva centralidad, emergerán como estructuras urbanas prioritarias a la hora de incluir estos nuevos equipamientos y servicios de carácter terciario (Martínez & Tello i Robira, 1995).

### *Áreas de nueva centralidad*

Las áreas de nueva centralidad se conciben durante los años 80 como una estrategia de reequilibrio urbano y de complemento al centro tradicional<sup>12</sup>, que se articule además con unas centralidades consolidadas de los barrios y distritos (Busquets, 2018). En primer lugar, la estrategia se alinea conceptualmente con la propuesta de centros direccionales de escala regional (Busquets, 2018), este tipo de planificación territorial se encuentran ya contemplada, tanto en las ideas seminales de la metropolización presentadas en el Plan director de 1966 (de Torres i Capell, 1999), como en la Planificación General Metropolitana (PGM) de 1976 (Ajuntament de Barcelona, 1987, p. 10). Por otro lado, para el Plan de áreas de nueva centralidad, como antecedente directo también se puede encontrar una referencia conceptual, aunque quizás no de manera explícita, en el esquema viario presentado por el alcalde Franquista Porcioles para el plan “Barcelona 2000”<sup>13</sup>.

---

12. Busquets (2018) presenta cómo las áreas centrales se han ido desplazando a lo largo del tiempo en la ciudad de Barcelona: la centralidad que ocupaba en un primer momento el eje entre el Portal del Mar y posteriormente la Plaza Sant Jaume, a lo largo del Siglo XX se ha desplazado hacia la Plaza Catalunya hasta asimilarse el Centro con el Ensanche de Cerdá. De esta manera el Ensanche, a lo largo del Siglo XX, ha pasado a ocupar la posición de Centro Moderno, que aunque heterogéneo y distribuido a lo largo del toda su extensión, no deja de reproducir el modelo de Centro Intenso. La propuesta de nuevas áreas de Centralidad tiene que ver, según el autor, con recuperar lo debates que ya se venían dando en la tradición urbanística de Barcelona, en los que se repensaba la relación de Barcelona y la metrópoli y la articulación de su Centro o Centros urbanos. En este caso, huyendo de centros duales, o de centros funcionales, la propuesta se encara en hacer servir los recursos urbanos que ya tiene la Ciudad materializados en el seno de sus barrios y sus propias áreas centrales.

13. En la propuesta del alcalde Franquista Porcioles, a diferencia de los centros direccionales planteados en las planificaciones metropolitanas de la época, se rebajará su escala regional y adquirirá una escala más de ciudad. En la propuesta de futuro de Porcioles se encontraban una formulación que apostaba por el desarrollo de “*grans peces urbanes i Centres de Equipaments*” distribuidas en diferentes puntos de la ciudad, sobre todo en periferia, así como la necesidad de renovación de espacios como el frente marítimo o glorias y espacios de absorción de suburbios (Mateu, 2011). Parece que se puede establecer esta conexión de referencias, o por lo menos cierta convergencia programática, entre el esquema del proyecto “Barcelona 2000” con la formulación particular en forma de *áreas de Nueva Centralidad* propuestas por el ayuntamiento en los años 80.

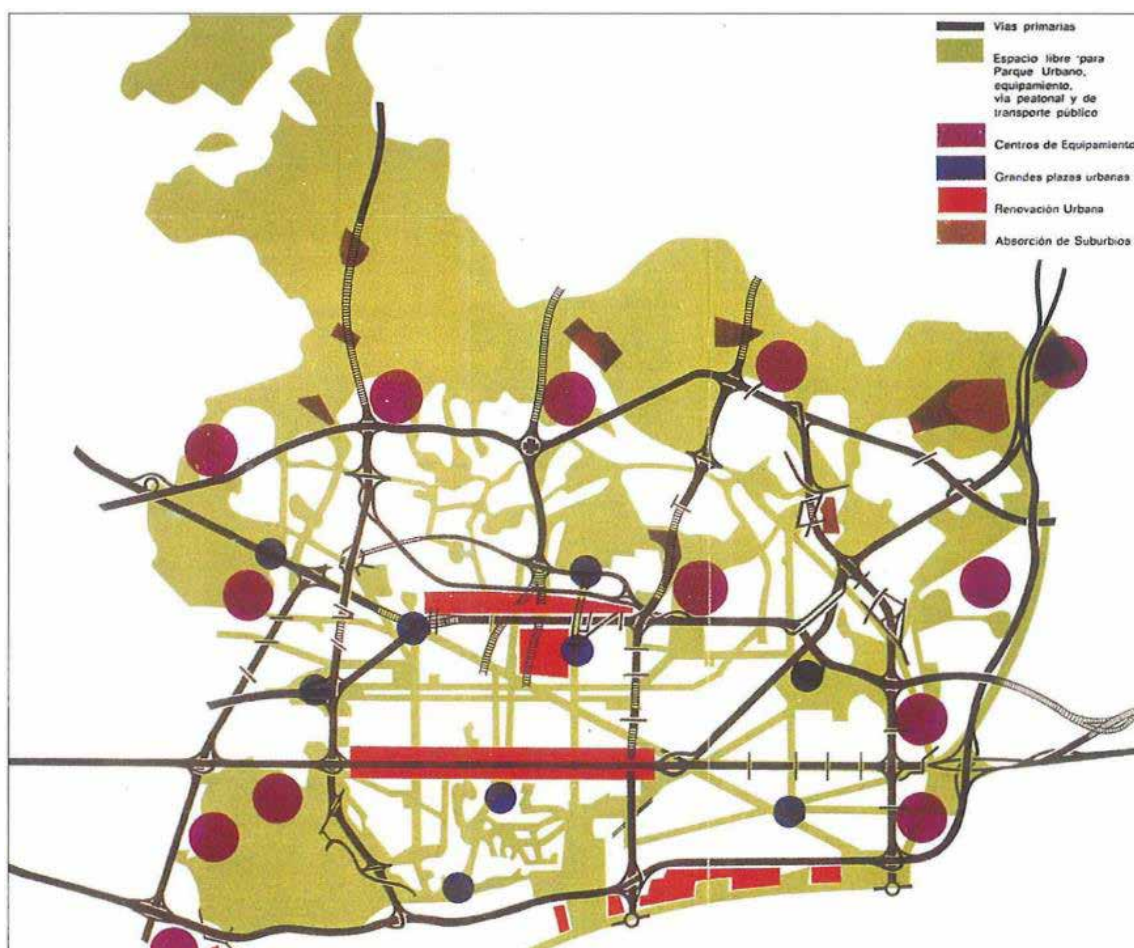


Ilustración 3. Esquema básico de la vialidad y los espacios propuesto en el proyecto de Porcioles "Barcelona 2000". Fuente: La formación de la urbanística metropolitana de Barcelona. L'Urbanisme de la diversitat (Torres i Capell 1999: 268)

La estrategia de áreas de Nueva Centralidad, en vez de apostar por centros de carácter metropolitano, apostará por intervenciones a escala urbana, en el entorno peri-ensanche de la ciudad, que elimine la dependencia de la periferia del centro efectivo representado por el Ensanche. La estrategia de nuevas centralidades se conecta, también, y de manera necesaria, con el plan de vías, permitiendo a estas nuevas áreas asumir una función direccional y de conexión en el contexto intraurbano y metropolitano.

Así, se pretende que estas Áreas de Nueva Centralidad tengan la capacidad de diversificar y dar continuidad efectiva a una ciudad como Barcelona que en la práctica ya funcionaba como una realidad policéntrica (Ajuntament de Barcelona, 1987; Busquets, 2018). Estos nuevos emplazamientos asumirían el papel de ejercer como una suerte de "catalizador" (Frampton, 1987) en los procesos de renovación y regeneración urbana (Busquets, 2018; Martínez & Tello i Robira, 1995). Para ello estas centralidades se dotarían de equipamientos y espacios que combinan actividades y servicios propios de los centros urbanos, con otros de orientación más local como equipamientos comunitarios y se apoyarían en el diseño urbano para proporcionar los elementos paisajísticos y simbólicos con la capacidad de atraer tanto a los usuarios inmediatos como a posibles inversores interesados en "participar" de la ciudad.



Il·lustració 4 mapa de las áreas de nueva centralidad. Fuente: Ajuntament de Barcelona (1987 p.19)

ÀREA	USOS	FORMA DE GESTIÓ	PROGRAMACIÓ
1. DIAGONAL-SARRIÀ	Habitatge comercial Hoteler esportiu-recreatiu	Iniciativa privada	Execució immediata
2. CARRER TARRAGONA	Hoteler oficines	Cooperació sector públic i privat	Execució immediata
3. RENFE-MERIDIANA	Comercial oficines Habitatge hoteler	Cooperació sector públic i privat	Execució immediata
4. PLAÇA CERDÀ	Oficines habitatge Comercial hoteler	Iniciativa privada	A mig termini
5. CARLES I-AV. ICÀRIA	Hoteler comercial Habitatge	Cooperació sector públic i privat	A curt termini
6. PORT URBÀ	Comercial oficines	Cooperació Port Autònom de Barcelona i Ajuntament de Barcelona	A mig termini
7. PLAÇA GLÒRIES	Oficines habitatge Hotel industrial	Cooperació sector públic i privat	A mig termini
8. LA VALL D'HEBRON	Habitatges comercial	Cooperació sector públic i privat	A mig termini
9. SAGRERA	Oficines habitatge Industrial comercial	Cooperació sector públic i privat	A llarg termini
10. DIAGONAL-PRIM	Comercial oficines	Cooperació sector públic i privat	A llarg termini

Il·lustració 5 tabla resumen de las 10 áreas analizadas en el libro sobre las nuevas centralidades. Fuente: Ajuntament de Barcelona (1987 p.19)

La política de Áreas de Nueva Centralidad conecta necesariamente con los ya citados procesos de deslocalización y desplazamiento industrial y con el proceso emergente de terciarización. Dichos procesos propiciarán la aparición en Barcelona de un conjunto de localizaciones que por su actividad (Infraestructuras, complejos industriales) han ido quedando vacías u obsoletas haciendo que emerjan como zonas idóneas de intervención por varias razones: primero, porque para desplegar la política de nuevas centralidades se hace necesario partir de emplazamientos que permitan disponer de suelo; en segundo lugar, porque se hace necesario que estas nuevas áreas estén localizadas de tal manera que permita vincularlas con infraestructuras de movilidad importantes, tales como carreteras, vías principales o redes ferroviarias; y por último, porque es importante que estas áreas estén situadas en una posición intersticial entre zonas de Barcelona



ya consolidadas, pero que presentan algún grado de desarticulación (Ajuntament de Barcelona, 1987). Así, el Ajuntament de Barcelona, tras un análisis de zonas potenciales que cumplieren con los criterios de suelo y localización, estableció doce zonas con potencialidades para producir estas nuevas áreas.

Estas áreas tienen la función de articular y reequilibrar la ciudad concentrando usos específicos, para ello, en líneas generales se pueden plantear unas líneas de actuación comunes a todas ellas que se irán dando de diferentes formas e intensidades dependiendo del caso (Ilustración 5). Así, se apostará por:

- (a) Transformar el uso en forma de promoción del sector terciario especializado, del uso residencial y de la promoción de usos discrecionales adaptados a las características y requerimientos de cada zona;
- (b) Dotar de mecanismos de comunicación y movilidad de carácter urbano y metropolitano
- (c) Producir una reordenación del espacio físico
- (d) Establecer mecanismos de colaboración público-privada, aunque, como apunta Busquets (2018), con una necesaria iniciativa pública que garantice la buena inserción de las operaciones privadas en la estrategia municipal.

### *MPGM Sagrera Sant- Andreu*

En los esquemas previamente presentados (ver Ilustración 4 e Ilustración 5) se observa que una de las operaciones de nueva centralidad planteadas es aquella que hace referencia a la Sagrera y a todas sus instalaciones ferroviarias. De acuerdo con lo expresado en el documento del Ajuntament de Barcelona (1987) sobre las áreas de Nueva Centralidad, las instalaciones ferroviarias de la Sagrera forman una estructura urbana que imprimen obstáculos enormes a la hora de consolidar un tejido urbano que cohesione el sector Este de Barcelona, entre Sant Martí de Provençals y Sant Andreu. Sin embargo, este enclave incorpora una serie de potencialidades que hacen que la creación de una nueva área direccional quedé justificada atendiendo al carácter obsoleto de su actividad, a la gran dotación de suelo que incorpora y a una localización en forma de intersticio entre dos zonas de Barcelona y relativamente bien comunicada, tanto con la red de metros como la Cercanías.

Por ello, el área de Sagrera y su área de influencia adquirirá gran importancia durante los años 90, dando lugar a un proceso urbano de gran envergadura, largo y tedioso, que alcanza el día de hoy y que parece no tener fin. Mediante la Modificación del Plan General Metropolitano Sant-Andreu Sagrera (1997 y 2004) y de los proyectos derivados, se pretende generar una nueva área de centralidad a la vez que aspira a dar forma a un nuevo eje estructurante de la ciudad. Este nuevo eje, por medio de una reconversión del suelo para su modificación de usos, traerá consigo nuevas viviendas y equipamientos, una gran estación para el tren de alta velocidad (TAV), así como un gran parque lineal de más de 4 km. que cubrirá toda la red ferroviaria desde la plaza





Ilustración 6. Representación en planta del parque del Camí Comtal, como parte de las intervenciones del MPGM Sant Andreu-Sagrera, en su última definición. Fuente Barcelona Alta Velocitat (2019: 17)

central de las Glorias Catalanas<sup>14</sup>, hasta el nudo de la Trinidad<sup>15</sup> (Ver Ilustración 6). Con ello se conseguirá crear un eje de cohesión de la ciudad, donde antes había un conjunto infraestructural que rompía el tejido Urbano y perjudicaba su cohesión.

Esta macro-operación es fundamental tenerla en mente a la hora de hablar y entender la operación Maquinista porque es el marco estratégico en el que se desplegará. Por esta razón, a continuación, se tratará de aproximar el proceso de gestación del Proyecto Sagrera-Sant Andreu y como se relaciona con nuestro objeto de estudio. Es necesario aclarar que el Plan de Sant Andreu-Sagrera es un proceso que aún está en marcha y que su desarrollo ha sufrido momentos de parón por causas de naturaleza diversa, ya sean políticas, económicas o técnicas.

La Modificación del PGM<sup>16</sup> de Sant Andreu Sagrera es el documento que va a regular la transformación de todo un sector de la ciudad que ha quedado afectado por las infraestructuras ferroviarias desplegadas desde la mitad del Siglo XIX. La justificación principal e inicial es la

14. La Plaza de las Glorias es un emplazamiento que Idelfonso Cerdá ya concibió como nueva centralidad de Barcelona y en los planes del Ayuntamiento de la época volvía a aparecer como un espacio de referencia a la hora de implementar las políticas de nueva centralidad. Hoy en día aun se encuentra en remodelación, pero su encaje dentro de los principios de la Política de Nueva centralidad es de carácter canónico. En su entorno se aglutinan desde centro comunitarios como la Farinera, con el Museo de Diseño, el gran centro comercial de Glorias, un Mercado de encantos y un gran parque. Funciona también como intercambiador de transporte público y como articulación urbana entre los barrios del Ensache, del Fort Pienc, y de la zona tecno-industrial del 22@.

15. El nudo de la Trinidad es una infraestructura viaria que distribuye el tráfico de entrada y salida de la ciudad de las diferentes redes de carreteras que vienen desde el Vallès, desde Francia y desde el Maresme y las conecta con la Red de Rondas de Barcelona.

16. La Primera aprobación de un plan para la intervención en todo este territorio se da a través de la MPGM de 1996, sin embargo, será una nueva MPGM en el 2004. No obstante, todo el proceso de Transformación de la Maquinista, que es en última instancia el proceso que nos interesa, viene afectado por la modificación del 97 ya que para el 2004 toda la operación Maquinista estará finalizada.



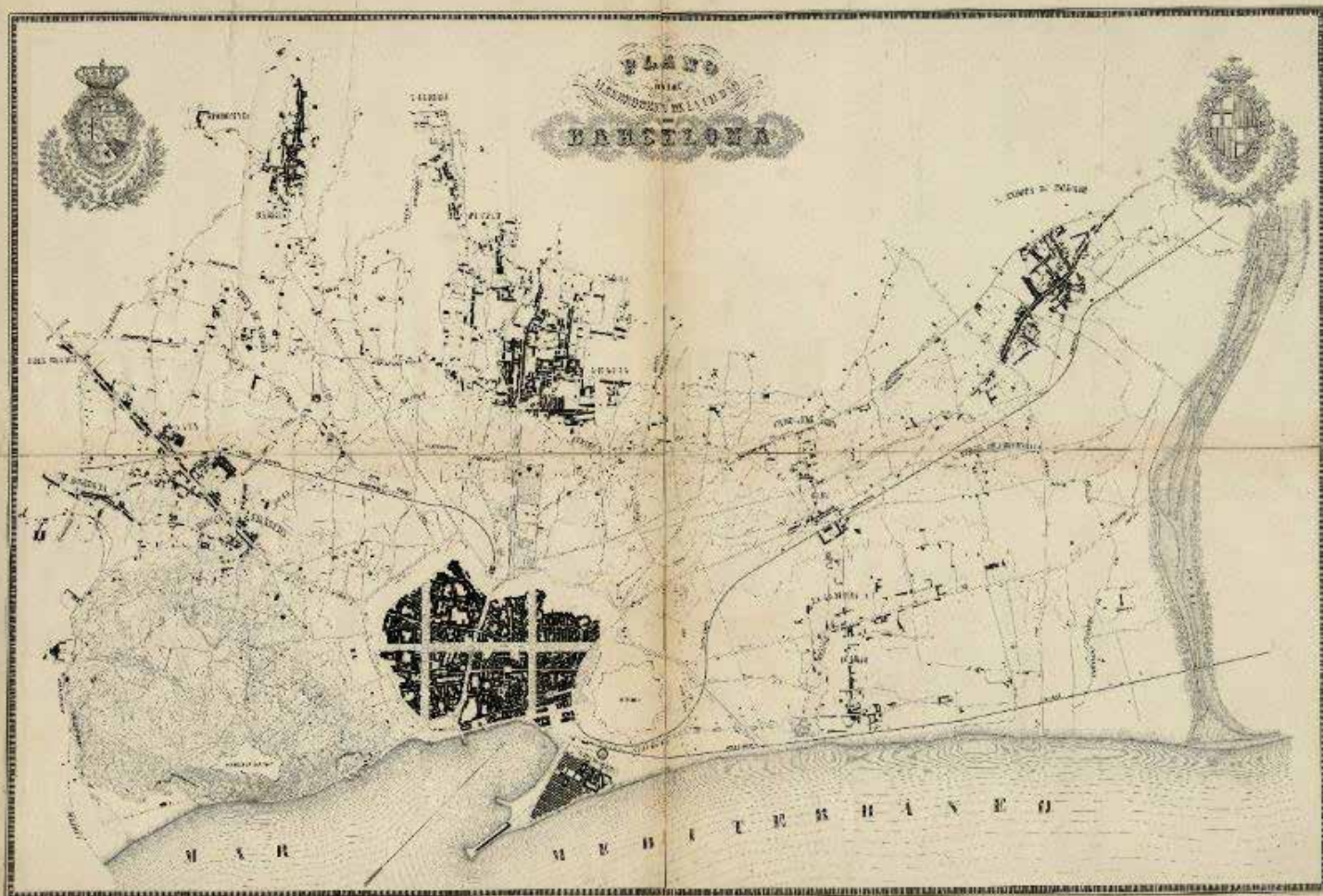


Ilustración 7, Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona realizado por Ildefonso Cerda 1955. En el plano se puede observar el trazado de la línea ferroviaria que se dirige desde el núcleo antiguo de la Ciudad de Barcelona hacia el Norte. Fuente. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

rehabilitación del sector y la construcción de una gran estación de Alta Velocidad en lo que será el entorno del área de nueva centralidad de La Sagrera.

*“el seu motor clar és la definició i concreció d’un projecte ferroviari de singular importància, el tren d’alta velocitat i la situació d’una estació en el sector Sagrera”*(Ajuntament de Barcelona, 1996b, p. 3)

Para comenzar a comprender el desarrollo del plan Sant-Andreu-Sagrera es necesario profundizar en los antecedentes que dan lugar al mismo. Una de las primeras razones que justifican el Plan es la de la necesidad de coser una parte de Barcelona afectada por la infraestructura ferroviaria y que separa buena parte de la franja Besos del resto de la ciudad. Los orígenes de esta fractura se remontan a 1854 cuando se puso en marcha la segunda línea de ferrocarril de Catalunya, la línea Barcelona-Granollers. El recorrido de esta línea partía de la actual estación de Francia y subía por Sant Martí de Provençals y llegaba hasta Martorell pasando por Sant Andreu<sup>17</sup>, Santa Coloma y Montcada (Alcaide, 2005; Casinos, 2006) (Ver Ilustración 7). A partir de ese momento las líneas de tren siguieron desarrollándose, dando lugar a una auténtica autopista de vías ferroviarias a cielo

17. El trayecto de esta red ferroviaria daría lugar a la estación Sant Andreu Comtal



Ilustración 8. Fotografía aérea de la estación de mercancías de la Sagrera en el año 1974. Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC) .

abierto, en cuyo entorno se fueron concentrando numerosas industrias y fenómenos propios de la degradación urbana<sup>18</sup>. En todo este entorno, los puntos de contacto entre las partes de la ciudad afectadas por el corte se reducían a algunos puentes y viaductos aislados que no eran suficientes para coser el territorio.

En lo que respecta al enclave en la que se ha proyectado la nueva estación del TAV, encuentra en la que fue la Estación de Mercancías de la Sagrera su antecedente directo. Esta antigua estación entró en servicio en 1922 construida por la Compañía de ferrocarriles de Madrid Zaragoza i Alicante. Una estación, que según plantea Casinos (2006), ya nació con poca vitalidad<sup>19</sup> y que el paso del tiempo terminó por consolidar su carácter obsoleto.

El encaje de todo este sector dentro de la política de *Áreas De Nueva Centralidad* está plenamente justificado dado que el emplazamiento conjuga todos los requisitos establecidos de cara a poder considerar ciertas zonas como ámbito de invención potenciales. En lo que se refiere a las condiciones de las que deben disponer estos emplazamientos, el sector Sagrera cumple con los dos principales requisitos contemplados: (a) suelo disponible y (b) situación estratégica con respecto a las infraestructuras de movilidad. Además, si todo esto se vincula con la idea de producir nuevas

18 . Alcaide (2005) ilustra la relación entre el desarrollo de la implantación de los ferrocarriles con una cierta desarticulación urbana y con la emergencia de espacios marginales en la ciudad.

19. Según plantea el autor, la estación se termina de construir en 1922 después de 9 años desde el proyecto inicial. La crisis económica del 29 afectó a la compañía de ferrocarriles lo que afectó negativamente también a la actividad de la propia estación. Posteriormente se vio afectada, como es obvio, por la guerra civil y sus consecuencias. Por último, RENFE no supo aprovechar tampoco la instalación.



áreas de usos mixtos, donde se incluyan usos terciarios y direccionales, la adecuación del sector Sagrera quedaría exacerbada, sobre todo si se liga con la agenda del TAV y la posibilidad de que su estación principal recayese en la zona. Además, el estado obsoleto de los sistemas vinculados a la red ferroviaria, y su impacto sobre el tejido urbano, permite conectar la intervención en la zona con la concepción teórica de las *Áreas De Nueva Centralidad* como catalizadores de cohesión social y urbana entre territorios desarticulados.

En este punto, es necesario poner en relación el Plan de Sant Andreu-Sagrera con los planes para conectar la red de TAV Madrid-Barcelona-Francia, ya que como se ha indicado con anterioridad, el motor principal de la MPMG es la eventual construcción de una nueva estación intermodal en el entorno de la Sagrera ligada a la llegada de la Alta Velocidad. En el momento de aprobación de la MPMG, la llegada del TAV a Barcelona era ya una aspiración de largo recorrido que tenía que ver con la consolidación de la red española de Alta velocidad a nivel nacional y también con su conexión con Francia y con la integración de con red europea de TAV. De esta manera, la posibilidad a larga inevitable de crear una nueva estación en la Sagrera estaba en la agenda política ya desde los años 80. Incluso, en su momento se planteó la posibilidad de que el TAV llegase a Barcelona en 1992, como parte de los grandes proyectos creados para las Olimpiadas (Casinos, 2006). Esto no acabó ocurriendo puesto que desde el Ministerio de Fomento se apostó por la línea Madrid-Sevilla que se encontraba ya programada y en un estadio más avanzado de desarrollo (Casinos, 2006). Además, en su caso también coincidía con otro gran evento como fue la Expo Universal de 1992 en la capital andaluza<sup>20</sup>. A pesar de que el TAV no hubiese llegado para 1992, era una cuestión que estaba sobre la mesa desde hace tiempo y en su proceso de gestación, desde las diferentes administraciones, se plantearon diferentes posibilidades en las que la Sagrera tenía un protagonismo particular en cada una de ellas (Barcelona Regional, 2018): de ser la estación desde se conectase directamente con Francia, a ser un estación punta de un ramal que proviniese de una estación metropolitana en Sant Cugat, relación de protagonismo compartida junto a la estación de Sants, etc.

A este respecto, según indica Casinos (2006), el Ajuntament de Barcelona, apoyándose en un plan de Renfe de 1972<sup>21</sup>, apostó desde el principio por una nueva estación en la Sagrera que además funcionase como catalizador para la transformación urbanística del entorno. Partiendo de estas

20. 1992 fue un año “grande” para España con la celebración de los JJOO en Barcelona, la Expo en Sevilla y la Capitalidad Europea – cuando sólo había una ciudad capital- en Madrid. Estos eventos se enmarcan en el conjunto de medidas y acciones – por ejemplo, la entrada de España en la OTAN en 1982, la firma de tratado de adhesión a la UE en 1985- que se realizan desde organismos internacionales para afianzar la “democracia española” como consecuencia del fracasado golpe de Estado de 1981 y otros intentos golpistas en 1985 1986

21 . Según parece, los planes de recuperación de la Estación de Sagrera, dándole un lugar central en el reordenamiento de la red de enlaces ferroviarios de Barcelona, parte de una modificación del plan de enlaces que redacta el Ministerio de Obras públicas, en colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona (Alcaide, 2015), en 1969. En esta modificación del Plan de Enlaces de la Red Ferroviaria por la que se aprueba llevar los servicios de largo recorrido de la Estación del Norte (Estación terminal Norte-Vilanova) (ver Orden de 16 de junio de 1969 por la que se aprueba la modificación del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, BOE num 169). Sin embargo, si que es cierto que no será hasta 1972 cuando se desmantele el servicio ferroviario de dicha estación del Norte: “*la Jefatura de Proyectos y Estudios Ferroviarios ha propuesto una modificación del Plan aprobado, que ha hecho suya. la Junta Local de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, aceptándola por unanimidad el 2.7 de mayo de 1969, Y que esencialmente consiste: En sustituir la estación terminal Norte-Vilanova por un apeadero; llevar el servicio de largo recorrido Norte a la estación de La Sagrera, y las instalaciones de mantenimiento, a San Andrés Condal(..)*”.(Orden de 16 de Junio de 1969 Por La Que Se Aprueba La Modificación Del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, 1969)



premisas, el Consistorio barcelonés, como principal agente interesado en resolver el tema de la Alta Velocidad de una manera positiva para los intereses de Barcelona, a principios de los 90 se pone en contacto con la recién creada Barcelona Regional para desarrollar un sistema ferroviario de carácter metropolitano que incorporase la Alta Velocidad. En estas propuestas se plantean diferentes soluciones en las cuales la Sagrera adquiere una posición central. En un escenario complicado de negociación interadministrativa trilateral, finalmente se llega a un acuerdo según el cual el sistema ferroviario conectaría la existente estación de Sants con la nueva estación de la Sagrera. Una formulación no del todo satisfactoria para la opinión de la agencia Barcelona Regional<sup>22</sup> o de teóricos como Jordi Borja<sup>23</sup>.

Sin embargo, el interés del Consistorio Barcelonés en intervenir urbanísticamente el entorno de la Sagrera quedará patente desde antes de que se comience el desarrollo una propuesta integral de Sistema Ferroviario Metropolitano. De hecho, el primer encargo por parte del Ajuntament para la realización de un estudio del área Sagrera data de 1983. En este primer estudio, los arquitectos Xavier Basiana, Enric Batlle y Joan Roig presentan una propuesta de viabilidad y estructuración de la Zona en el cual la estación antigua de mercaderías se tiene en cuenta como articulador de la nueva zona, pero esta aún no se concibe con la escala que adquiriría posteriormente, tras la nominación olímpica y con la identificación de Sagrera como una de las áreas de nueva centralidad. Posteriormente, entre 1990 y 1996 se sucederán diferentes aproximaciones<sup>24</sup> a proyectos de intervención que irán poniendo todo un conjunto de directrices que finalmente servirán como referencia para articular el proyecto final. Estos estudios previos sirvieron para ir consolidando la idea de ampliar la zona de intervención desde Glorias hasta el nudo de la Trinidad y la creación de un gran parque lineal que cubriese todo el corredor ferroviario.

En las propuestas más aterrizadas en las que se empezó a involucrar activamente el Ayuntamiento el asunto de la Maquinista empezó a generar problemas. De alguna manera la forma en que se articulaba la operación Maquinista en los términos en lo que la propiedad los estaba proponiendo, y su inserción en el área de influencia del entorno Sant Andreu Sagrera entraba en conflicto con los principios rectores sobre los que se estaba construyendo el planeamiento. Juli Esteban lo describe de la siguiente manera:

*“Mientras la propuesta Rec Comtal era la expresión de la profunda renovación para Barcelona que las características del área permitían, la propuesta para el solar de la Maquinista era todo lo contrario, una remodelación a la medida del*

22 . Barcelona Regional, en el reporte que hacen del proyecto en su página web apuntan lo siguiente: *“En aquest estira-i-arrotonsa, amb un apropament imperfecte a l'aeroport, s'acaba estirant el traçat de l'alta velocitat fins al Prat de Llobregat, amb un bucle i una estació d'intercanvi que no és a l'aeroport, i que no resol el conflicte ni aporta cap millora. L'estació no s'ha posat en servei i ha provocat, a més, un increment de quilòmetres innecessari per als trens directes. L'actual situació, resultat de les crisis, les circumstàncies polítiques i els errors, han portat Sants a una situació molt saturada, que pot agreujar-se amb l'entrada en servei del tren llançadora que connectarà amb les dues terminals de l'aeroport. Mentrestant, la Sagrera segueix en obres i encara li falta temps per poder entrar en servei.”*(Barcelona Regional, 2018, párr. 5-6)

23. Jordi Borja, por su parte entiende que la priorización del trazado de la Alta Velocidad por el Llobregat y Sants como un error táctico: *“La opción por el AVE puede discutir- se si era o no prioritaria pero una vez se hace se hubiera podido hacer mejor. El cambio de trazado, al haber optado por la entrada primero por el Baix Llobregat y Sants en perjuicio del Vallès y Sant Andreu-Sagrera, fue un error estratégico y táctico”*(Borja, 2010, p. 217)

24 . Para una pormenorización de los diferentes planes y propuestas que se fueron sucediendo se puede consultar el monográfico: Basiana, X., Arenas, M., Gausa, M., & Ruano, M. (Eds.). (1995) 1984-1994 Barcelona Transfer. Sant Andreu - La Sagrera. Planificación urbana. ACTAR.



Sector	Edificabilitat.	St total	St resid	N.habit.	Hoteler	St locals negoci i comerç	Sostre industrial 22c
UA2 Guipúscoa	1.315	1.315	1.127	13		188	
I Colorants-Renfe	1,2	222.435	200.112	2.002		22.243	
II Renfe-Tallers	1,2	67.007	60.306	603		6.701	
III Defensa-Renfe	1,2	117.301	105.571	1.056		11.730	
IV Maquinista	302.000	302.000	28.600	906		100.000	111.400
VII Sagrera	114.026	114.026	28.507	285	48.497	37.022	
VIII Rec Comtal	1,5	34.012	8.503	85		25.509	
IX Prim	1,35	240.580	219.195	2.192		21.385	
X Can Portabella	33.238	33.238	29.914	299		3.324	
XI Berenguer	1,2	45.026	40.523	405		4.503	
Total sectors		1.175.625	783.311	7.833		232.417	111.400

Ilustración 10. Tabla acerca de las indicaciones de urbanísticas de ordenación y utilización del suelo de los diferentes sectores contemplados en el la MPGM Fuente: Ajuntament de Barcelona, 1996b.

de los suelos de la Maquinista. El asunto de la Maquinista trajo consigo tensiones y desacuerdos e incluso acusaciones de corrupción<sup>25</sup>.

En cualquier caso, finalmente el plan de intervención fue definitivamente aprobado en 1996 por medio de La Modificación del Plan General Metropolitano en el Sector Sant Andreu- Sagrera para la reordenación urbanística del corredor ferroviario de Clot-Sagrera-Sant Andreu. Esta modificación del Plan, que como ya hemos visto tiene como referentes los diferentes estudios que se venían haciendo desde los años 80, se articulará mediante la creación de un parque lineal que cubrirá gran parte del corredor ferroviario. De esta manera se permitiría la articulación de un nuevo eje vertebrador de la ciudad que cosería la brecha mar-montaña creada por estas infraestructuras. También, por medio del conjunto de recalificaciones, se recupera suelo para su reconversión y parte del suelo industrial, infraestructural e incluso militar obsoleto pasaría a dedicarse a vivienda, equipamientos y a usos productivos mixtos. Toda esta recuperación de suelo para nuevos usos queda explícitamente justificada aludiendo a la necesidad de crear continuidad y cohesión entre los sectores residenciales del Sant Andreu y Sagrera y bajo el argumento de la desaparición de gran parte de la producción que se daba en dichas áreas industriales:

*“La modificación de part de les zones industrials per usos d’habitatge i terciaris obeeixen (...) a la desaparició d’industries i a la necessitat d’establir una continuïtat adequada dels sectors tradicionalment residencials de Sant Andreu, aprofitant el nou eix vertebrador del Parc Lineal molt indicat per recolzar aquest usos”* (Ajuntament de Barcelona, 1996b, p. 4)

25. ABC. (2001, March 24). Alsthom, a la espera de otras oportunidades. *ABC-Economía*. [https://www.abc.es/economia/abci-Alsthom-espera-otras-oportunidades-200103240300-19713\\_noticia.html](https://www.abc.es/economia/abci-Alsthom-espera-otras-oportunidades-200103240300-19713_noticia.html)



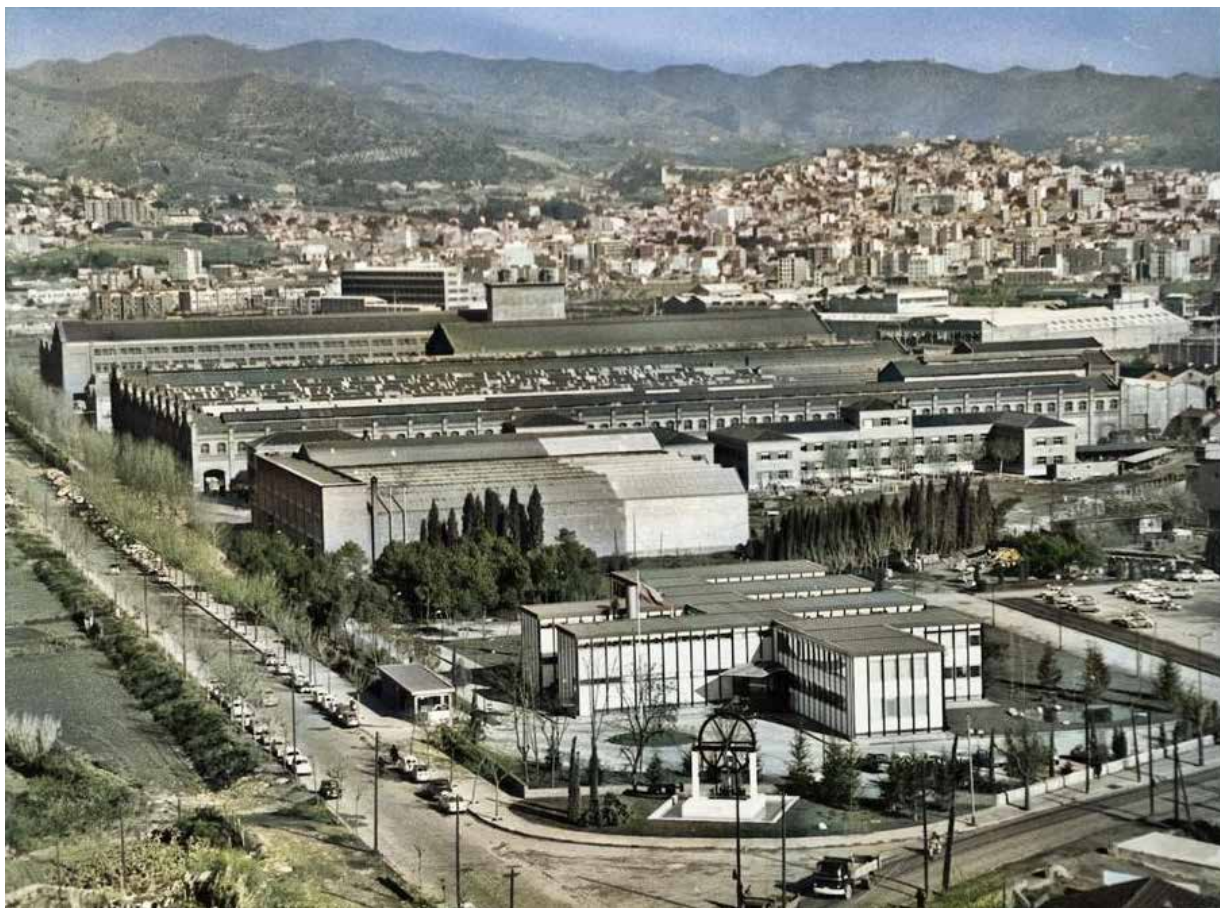


Ilustración 11. Fotografía a vista de pájaro de la Factoría de la MTM en los años 60. Fuente: <http://barcelonamemory.com/wp-content/uploads/2020/07/1965-sede-maquinista-desde-1920.jpg>

La propuesta final<sup>26</sup> de este gran plan divide el territorio afectado en 9 grandes sectores<sup>27</sup>, uno de los cuales se referirá específicamente como La Maquinista. Por lo tanto, lo importante aquí, es entender que el Sector de la Maquinista es un territorio que se encuentra contemplado en los estudios que se desarrollan para la remodelación del eje de la Sagrera y por lo tanto no se puede entender el uno sin el otro.

## La reconversión del sector de la Maquinista

Con lo expuesto anteriormente, pretendemos descifrar una parte de las causas que llevan a que la operación urbanística de la Maquinista se materialice de la manera en que lo hizo. Concretamente aquellas razones que se relacionan con el momento histórico en cuanto al desarrollo urbano y económico de la ciudad y de cómo esto se proyectan a través de políticas, planes y programas concretos que dirigen el desarrollo hacia unas direcciones concretas. Sin embargo, a pesar de que no se puede perder lo explicado previamente, el proceso de la Maquinista se produce también a través de un proceso en paralelo.

26 . Este dato es importante. Según se puede observar en las imágenes adjuntas, la numeración de los sectores no es correlativa, lo que ya da que pensar que en un primer momento existían otros sectores que finalmente fueron excluidos de la planificación. Por lo mismo si se analiza el plano de afectación se verá que hay zonas contempladas que no están bajo la influencia de ningún sector lo que apunta a la primera hipótesis. Aunque esto parezca baladí, este asunto será recuperado con posterioridad, aunque ya fuera de la MPMG Sant Andreu Sagrera, para plantear nuevos Planes de transformación del Sector Industrial de la Mercedes, asunto de gran relevancia en la actualidad (Ajuntament de Barcelona, 2021; Henrich & Remesar, 2020) y de otros procesos propuestos para el Territorio del Bon Pastor como fueron la transformación del polígono Estadella y Verneda (Angulo, 2006; Durá, 2008; EFE, 2006).

27. I Colorants; II Tallers-Rene; III Defensa-Renfe; IV Maquinista; VII Sagrera; VIII Rec Comtal; IX Prim; X Portabella; XI Berenguer de Palou



General Electric Company-Alstom, grupo industrial franco-británico dedicado al sector ferroviario, comprará en 1989<sup>28</sup> el 85 por ciento de las empresas de Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) y ATEINSA al Instituto Nacional de Industria (INI) por una cantidad de 2.620 millones de pesetas<sup>29</sup>. Esta compra formará parte del gran proceso privatizador de empresas públicas española iniciado en el año 1985 por el PSOE de Felipe González (Bel & Costas, 2001; Vergés, 1999). La MTM formaba parte de un paquete de empresas privatizadas que formaban parte del patrimonio del INI pero que presentaban pérdidas importantes y, en consecuencia, el Estado se liberaba de seguir cubriéndolas o financiando su reestructuración (Vergés, 1999)<sup>30</sup>.

El Plan Industrial de GEC ALSTHOM en España estaba condicionado, por un lado, al encargo que se le hizo desde Renfe para las líneas de Alta Velocidad y, también, a la concesión para la construcción de material móvil de una parte importante de las líneas de Cercanías de Renfe. El Plan de negocio no solo consistía en comprar una empresa poco rentable del Patrimonio Industrial Público de España, sino que este se veía reforzado por el potencial acceso a contratos para el desarrollo de la red ferroviaria del país, y, además por la posibilidad de sacar una ventaja económica con las plusvalías del suelo adquirido. Este plan de negocio, por lo tanto, exigía unos compromisos con las administraciones, hasta el punto de que la empresa llegó a amenazar con prescindir de sus plantas en España si el Estado no le adjudicaba trabajo suficiente para su grupo, un hecho que fue considerado un chantaje por las principales centrales Sindicales de España, CCOO y UGT (EFE, 1991).

El grupo empresarial GEC ALSTHOM ya contaba desde el principio con sacar el máximo provecho del patrimonio urbanizable adquirido, tanto en Barcelona, como en Madrid y Valencia (Noceda, 1990a, 1990b). En el caso de Barcelona desde un principio ya estaba contemplado el traslado de la producción a unas nuevas instalaciones, en un primer momento a Mollet del Vallés, y finalmente a Santa Perpetua de Mogoda. De esta manera a partir de la compra efectuada en 1989 de la MTM por parte del Grupo empresarial Franco-Británico, el futuro de los terrenos de la Maquinista estaba sentenciados a convertirse en un generador de plusvalías inmobiliarias.

En ese momento comenzará un proceso que se puede asimilar con otros procesos llevados a cabo en los mismos años en los sectores en los que se estaban produciendo las principales operaciones de desarrollo urbano de Barcelona. Como ejemplos de estas operaciones nos podemos encontrar con la construcción de todo el complejo residencial y comercial de Diagonal Mar en los terrenos de la antigua fábrica MACOSA, o los terrenos de Glorias y la antigua fábrica Olivetti, en el entorno de lo que posteriormente se convertirá en el famoso distrito económico-residencial del 22@.

---

28 . En 1992 acabará adquiriendo el total de las participaciones.

29 . Carcar, Santiago. 1989. “El INI Acelera La Venta de Maquinista y Ateinsa Al Grupo Franco-Británico GEC-Alstom.” El País. Economía, July 4.

30 . Vergés (1999) Indica que 23 de las empresas privatizadas por venta directa presentaban pérdidas entre 2 y 3 años de su privatización. Entre ellas destacaría SEAS, Enasa-pegaso, Maquinista y Ateinsa.

## *Plan para la remodelación del sector industrial de Sant Andreu y su Modificación*

Ligando con esta búsqueda de una salida lucrativa para el suelo de los terrenos de la Maquinista, la empresa propietaria enseguida se pone a trabajar para desarrollar un plan. Para ello, y de cara a comprender en profundidad los procesos por los que ha transitado el proceso de reconversión de la Maquinista, es necesario establecer que previo a la aprobación del MPGM Sant- Andreu- Sagrera, la entidad propietaria<sup>31</sup> del suelo propone entre los años 1992 y 1993 una modificación del Plan Especial para la zona donde se encontraba la factoría de la Maquinista. Este plan se llamó *Modificación del Subsector B del “Plan Especial de Ordenación y Estructuración del Sector Industrial de Sant Andreu”*. Como su propio nombre indica este proyecto era una modificación de un Plan Especial (PE) que fue aprobado en 1990 y cuyo objetivo principal era ordenar el territorio de los polígonos industriales situados en el Distrito de Sant Andreu, concretamente en el barrio del Bon Pastor. La orientación de este plan era el de ordenar un territorio que se encontraba en un estado de conservación especialmente precario debido a una regulación ambigua y a una falta de control en la urbanización hasta el momento. En la memoria del Plan se aludía a lo siguiente:

*“La propuesta formulada responde a los objetivos planteados y abarca aspectos de las carencias del sector. Por un lado, se afronta el problema de la conectividad, tanto exterior como interna, con la definición de un sistema de reserva de espacios que permitan la utilización unitaria del suelo mientras esta se mantenga como tal. Por otro la definición de alineaciones, tanto nuevas como precisiones a las preexistentes, así como las rasantes. Por último, concreción de las pautas para la ordenación del conjunto edificado, de las subdivisiones parcelarias y de parámetros concretos para aplicar al sector”* (Generalitat de Catalunya, 1990, p. 16)

La Maquinista al ser una de las grandes factorías presentes en este territorio se veía afectada por las disposiciones del Plan. Por lo tanto, aprovechando la oportunidad que ofreció este Plan Especial de ordenación, la propiedad de la Maquinista presentó por iniciativa propia una modificación de dicho plan con la intención de poder reconvertir el suelo industrial y poder llevar a cabo la construcción de un Centro Comercial<sup>32</sup>.

31. En este momento de acuerdo con la memoria del estudio de detalle para el sector de la Maquinista, aun existía una figura jurídica llamada Maquinista Marítima y Terrestre S.A, propiedad de GEC ALSTHOM S.A que sería la propietaria y gestora de los suelos recalificados por parte de la MPGM: “A l’actualitat, tota l’activitat industrial es concentra a GEC ALSTHOM TRANSPORTS S:A, mentre que La Maquinista Terrestre y Marítima S.A és de fet una Societat del Patrimoni immobiliari que reuneix en ella la propietat i la gestió dels antics sòls industrials requalificats, en particular les 25 Hcs de Sant Andreu”(la Maquinista Terrestre y Marítima S.A & L35 Arquitectes, 1997, p. 4). Según se recoge tanto en la noticia de El País del 26 de Agosto de 1993(1993), como en los tres avisos oficiales que se publican los días 28,29,30 de Agosto en La Vanguardia(1993a, 1993b, 1993c), la segregación se da en 1993. Por medio de esta segregación la actividad económica principal de la MTM pasa a ser adjudicada a las sociedades “Gec Alsthom Transporte, S. A.” y a “Gec Alsthom Electromecánica, S. A. Esta escisión, según apunta El País, se dio en Madrid ante la amenaza de las protestas obreras que se dieron en la sede de Barcelona. Protestas que venían justificadas por el temor a que esta escisión supusiese pérdidas de puestos de trabajo.

32. En el marco de la LLEI 3/1987, de 9 de març, d’equipaments comercials que establece en su Article 4 “El planejament general ha de preveure les reserves de sòl necessàries per a l’equipament comercial públic, i pot preveure’n també per als casos de grans centres comercials d’interès social, en funció de les necessitats de la població actual i potencial. Aquestes reserves han de fer part de les determinacions de caràcter general del planejament, com a elements enquadrats en l’estructura general i orgànica del territori”. Y en su artículo 7 establecía “L’Administració actuant i els particulars poden elaborar Plans Especials per a realitzar els equipaments comercials públics i els grans centres comercials previstos en les reserves de sòl del planejament general. En la tramitació dels esmentats Plans Especials, és preceptiu l’informe de la Comissió Territorial d’Equipaments Comercials corresponent”.

La modificación del PE era un paso necesario si se quería incorporar usos mixtos o de carácter comercial en la zona, ya que el planeamiento vigente (el plan de Ordenación aprobado en 1990) no establecía ningún cambio en cuanto a los usos del suelo, y sin esta modificación, los usos del suelo seguirían sujetos a la clave 22a. Esto implica que, de acuerdo con las normas urbanísticas del PGM, se trata de una zona industrial<sup>33</sup>, y ello conlleva una serie de restricciones en cuanto a aquellos usos que no sean propiamente industriales. Más concretamente establece que aquellos usos que no sean propiamente industriales deben tener una relación directa, o bien con la actividad de las empresas particulares, o bien de la actividad industrial en general, y una actividad comercial como la de un Centro de las características pretendidas por parte de la promotora no estaba contemplada en las Normas Urbanísticas. De hecho, en lo que se refiere a la actividad comercial<sup>34</sup>, que en última instancia es aquella que la propiedad de la Maquinista tiene intención de implantar en el territorio, solo se puede implementar dentro de una zona industrial siempre y cuando se trate de establecimientos de maquinaria, transporte o materiales auxiliares a la actividad industrial. Este tipo de comercio no encaja con el modelo de centro comercial y de ocio ligado al consumo colectivo y masivo propio de los grandes centros comerciales que se estaban promoviendo en la época. Sin embargo, las propias normas urbanísticas del PGM incorporan en su artículo sobre los usos la posibilidad de autorizar establecimientos comerciales en grandes superficies en parcelas siempre y cuando se redacte un Plan Especial específico para ello<sup>35</sup>.

Por esta razón, GEC ALSTHOM como propietaria de la Maquinista, aprovechando la existencia del PE vigente para la zona y al amparo de la legislación catalana, encarga al estudio de arquitectura L-35<sup>36</sup> la redacción de un proyecto de *modificación del PE*. Esta modificación pretende que el PE contemple la reconversión de una gran parte de los usos del suelo y, de esta manera, sentar las bases para poder acometer la construcción de un gran centro comercial, además de una feria permanente para mayoristas, Industria de Nueva Generación, hoteles y oficinas, y por último la construcción de un parque urbano. Es decir, dirigir la operación hacia la creación de una nueva zona de uso mixtos en el que la actividad terciaria fuese la protagonista.

Este plan en un primer momento será rechazado por la administración municipal por diversas razones. De acuerdo con lo que se puede extraer del informe realizado por parte de la dirección general de urbanismo de la Generalitat para la aprobación del Plan, una de las principales razones

---

33. “Es qualifica de sòl industrial el sòl urbà destinat principalment a la ubicació d’indústries i magatzems que, per la naturalesa de l’activitat o dels materials o productes que tractin, o dels elements tècnics emprats, no generin situacions de risc per a la salubritat o la seguretat o no siguin susceptibles de mesures correctores que eliminin tot risc a la salut i a la seguretat, tant personal com ambiental o de degradació del medi ambient”. (NNUU PGM Barcelona artículo. Sección 8ª. Artículo 348)

34. “Els usos permesos a la zona industrial són els següents: (...) S’admeten els comerços a l’engròs i els parcs de vehicles i maquinària. (...) Es permeten els establiments dedicats a la venda de maquinària, material de transport i elements auxiliars de la indústria. S’admeten les cafeteries, restaurants, bars i similars. (...)” (NNUU PGM Barcelona. Sección 5a. Artículo 311. Punto 1.)

35. “Mitjançant un Pla Especial podrà autoritzar-se l’establiment dels usos següents, en les situacions que s’assenyalen (...) / b. S’admetrà la ubicació d’establiments comercial en grans superfícies en parcel·les que constitueixin il·les completes amb front a carrers de capacitat suficient.” (NNUU PGM Barcelona. Sección 5a. Artículo 311. Punto 2.)

36. L35 arquitectos ya venían de liderar, entre 1992 y 1995, el proyecto básico y ejecutivo para la redefinición de la parcela de la antigua fábrica Olivetti para su uso de oficinas y el centro comercial de Glories.



es que el Ayuntamiento en 1993 estaba ya trabajando en la MPGM de Sant Andreu-Sagrera, y con la aprobación del Plan de la Maquinista se corría el riesgo que fuera en contra de los intereses del nuevo Planeamiento General para esa zona. Esta razón había llevado al Ayuntamiento a archivar la propuesta de modificación de PE iniciada por la empresa propietaria, esgrimiendo para ello una serie de resoluciones judiciales que facultaban ciertas competencias al Ayuntamiento. Este hecho precipitó que la empresa solicitase la intervención de la Generalitat y que con ello se desencadenase un proceso de subrogación en el que la Generalitat de Cataluña asumía las competencias del Ayuntamiento para la aprobación definitiva del Plan.

A pesar de las alegaciones presentadas por parte del ayuntamiento, la Generalitat, a través de la Comisión de Urbanismo de Barcelona (CUB), reitera su posición amparándose en sus competencias y esgrimiendo, entre otros, el argumento de que de acuerdo con los primeros anteproyectos de MPGM Sant Andreu Sagrera, los intereses de la empresa de la Maquinista podían encajar perfectamente en las líneas generales de las nuevas intenciones municipales para la zona:

*Es té coneixement de la Modificació de Pla General metropolità, en tràmit per part de l'Ajuntament i els criteris i objectius que conté es comparteixen en el fonamental i no resulten contradictoris amb el pla especial en els aspectes principals. (Comisió de Urbanisme de Barcelona, 1993, p. 4)*

Así, tras dar por respondidas las alegaciones presentadas, el Plan será aprobado por la Generalitat de Catalunya de manera condicionada en 1993 por subrogación de las competencias municipales. Esta aprobación venía condicionada a una garantía legal por parte de la propiedad de la Maquinista en forma de depósito del 12% del coste de implantación de servicios y de la ejecución de la obra de urbanización al Ayuntamiento. De esta manera tras la aprobación condicionada, y tras el cumplimiento por parte de la propiedad de las condiciones impuestas fue aprobada de manera definitiva en 1994.

A partir de esta aprobación definitiva el proceso pasó a una nueva etapa en la que el Ayuntamiento trasladó su desacuerdo a las instancias judiciales interponiendo un recurso contencioso administrativo contra la decisión de subrogación de la Comisión de Urbanismo de Barcelona. En 1996, el tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) resolvió<sup>37</sup> con una sentencia que, si bien daba parte de razón al Ayuntamiento, esta solo se materializará en una anulación parcial de la subrogación y de las aprobaciones definitivas llevadas a cabo en 1993 y en 1994. Esta anulación parcial solo hacía referencia a un apartado muy específico del planeamiento referente a la creación de una nueva vialidad proyectada. Por el contrario, todo lo relativo a la subrogación y aprobación definitiva con respecto a la autorización para usos comerciales en grandes superficies será considerada como válida y ajustada al derecho<sup>38</sup>

37. Sentencia 456/96 del tribunal Superior de Justicia de Catalunya relativa al recurso contencioso administrativo 1004/93

38 . La resolución del TSJC establece lo siguiente “ En Atención a lo expuesto la Sala ha decidido estimar parcialmente la demanda interpuesta por el Ayuntamiento de Barcelona y declarar la nulidad de la subrogación acordada por la CUB en fecha de 19 de enero de 1993, respecto de la tramitación de la Modificación del Subsector B del Plan especial de Ordenación y Estructuración del Sector Industrial de Sant Andreu, así como de los acuerdos de aprobación definitiva de 22-12-1993 y 16-2-1994, SOLO EN LO RELATIVO A LA ORDENACIÓN DE UNA NUEVA VIALIDAD PARA TAL SECTOR; se desestima la demanda por lo que respecta a la subrogación y a la aprobación definitiva del referido instrumento de Planeamiento en todo lo relativo a la autorización de usos comerciales en grandes superficies, extremo en el cual

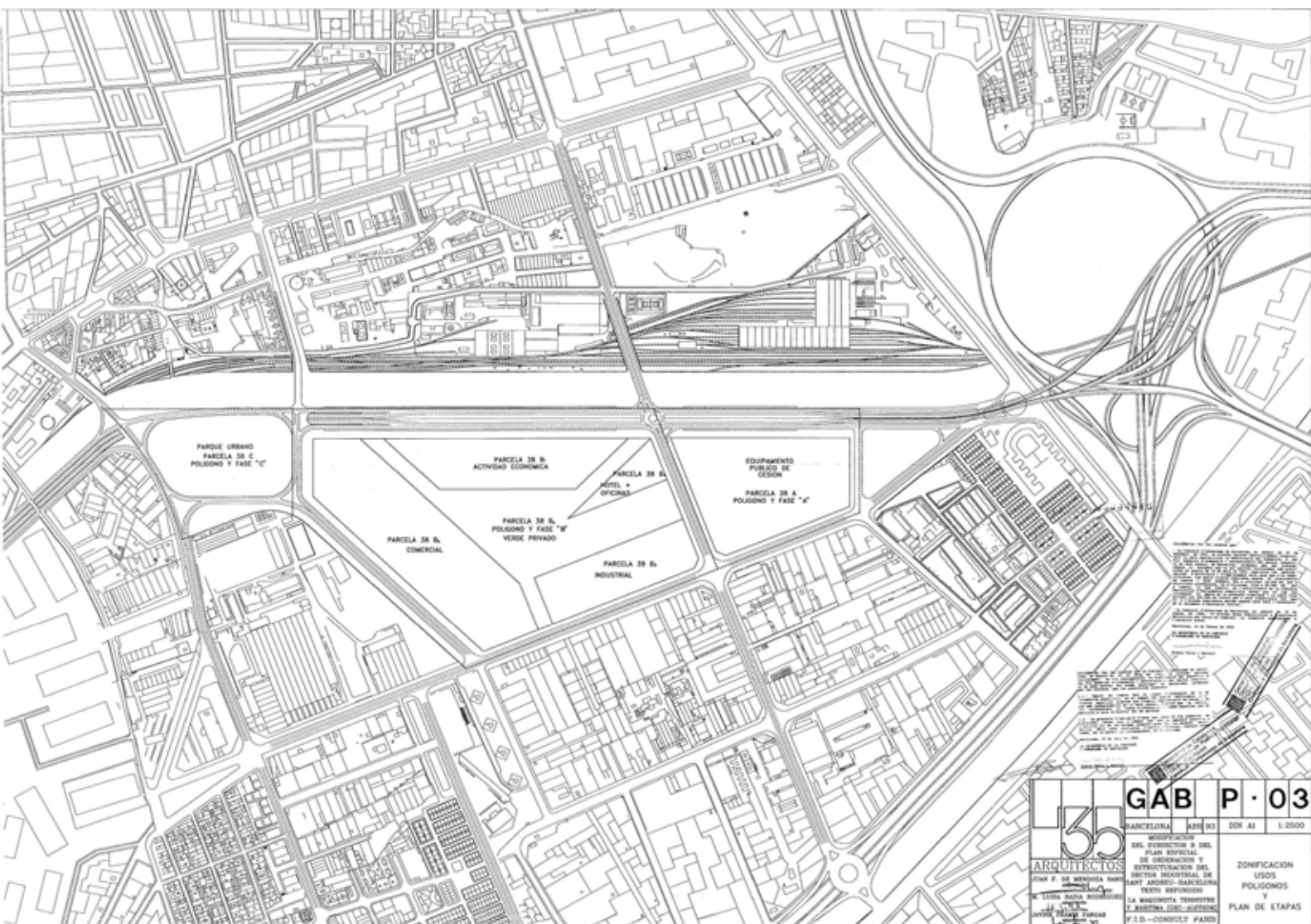


Ilustración 12 Propuesta de zonificación de 1993 para la modificación del PE del Sector Industrial de Sant Andreu” Fuente: L-35 arquitectos, 1993, p. 22

Es difícil saber si la decisión de no incluir usos residenciales en el sector de la Maquinista responde a una decisión estratégica por parte de GEC ALSTHOM hacia el ámbito terciario, o a las meras limitaciones que venían impuestas por el Planeamiento. Pero lo quizás sí que pueda explicar esta propuesta es que es más fácil actuar mediante una modificación de un plan especial en curso que iniciar un proceso de modificación del Planeamiento General. Un Plan Especial está sujeto a las especificaciones del Plan general, lo que implica que las modificaciones que se hagan en el área de actuación estarán dentro del grado de tolerancia contemplado en propio Plan General. En ese momento en el PGM, todo el sector Maquinista estaba bajo una calificación de usos industriales. Esta calificación permite que eventualmente se destine el suelo a usos comerciales e incluso la construcción de grandes complejos comerciales, siempre y cuando se lleven a cabo mediante la aprobación de un Plan Especial. Sin embargo, no permite contemplar vivienda salvo condiciones muy específicas y vinculadas a las propias actividades productivas<sup>39</sup>. Para ir más allá y

*la subrogación y la Modificación del Plan Especial acordada son ajustadas a derecho.*”(Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera, 1996, p. 7)

39. “ Es permet, només, l’ús d’habitatge per al personal de vigilància, conservació o guarda de l’establiment, a raó de dos habitatges com a màxim per indústria, comerç o magatzem, sempre que s’ocupin i tinguin en ús exclusiu una

	USO	PARCELA	M2 SUELO	%	M2 TECHO	%	TITULAR
ACTIVIDAD	Trade Mart y Oficinas	B1	25.000	8,65	120.000	34,60	Maquinista
	C.Comercial y oficinas	B2	50.000	17,30	120.000	34,60	Maquinista
		B1 + B2	75.000	25,95	240.000	69,20	Maquinista
	Actividad industrial y Oficinas	B3	20.000	6,92	40.000	11,53	Maquinista
	Hotel y Oficinas	B4	6.000	2,08	22.000	6,34	
TOTAL ACTIVIDAD		B1+B2+B3+B4	101.000	34,95	302.000	87,07	Maquinista+MEVOSA (Privada)
EQUIPAMIENTO		A	40.000	13,84	44.800	12,92	Pública suelo público o privado de la edificación uso y gestión
	Verde público	C	35.000	12,11	Art.203.1.2 N.N.U.U.		Pública
	Verde privado	B5	45.000	15,57	" "		Maquinista
TOTAL VERDE		C + B5	80.000	27,68	Art.203.1.2 N.N.U.U.		Pública y Privada
VARIO			68.000	23,53			Pública
TOTAL P.E.			289.000	100,00	346.800	100,00	

Ilustración 13. Cuadro resumen de la distribución de superficies para el Plan Especial de Ordenación y estructuración del Sector Industrial de Sant Andreu" Fuente: L-35 arquitectos, 1993, p. 22

proponer un cambio de calificación en un sector de esta envergadura, hay que actuar cambiando las disposiciones y orientación del Plan General, para lo cual es necesario una modificación de este. Este es un proceso mayor calado y tiene que ser aprobado por mecanismos técnicos y políticos más complejos. Se puede presuponer que ante la búsqueda de una salida lucrativa rápida tras la operación de adquisición de MTM, GEC ALSTHOM buscó asegurarse retornos más inmediatos a través de un tipo de actuación que no exigía grandes cambios en el Planeamiento. Para ello decidieron dirigir la operación de transformación hacia las coordenadas estratégicas y de desarrollo por las que se estaba apostando en ese momento en la ciudad que era la de la sustitución de alguno de estos antiguos recintos industriales hacia centros de consumo de masas. Sin embargo, a pesar de las prisas que tenía GEC ALSTHOM para quitarse de en medio el asunto de la recalificación, no será hasta la aprobación del MPMG de Sagrera Sant Andreu en 1996 y los posteriores Estudio de Detalle para el Sector de la Maquinista presentados en 1997 y 1998, que la operación Maquinista adquirirá sus actuales dimensiones, ordenación y usos.

*parcel·la que compleixi els requisits mínims del grup de què es tracti. Quan el Pla Parcial aprovat permeti un nombre d'habitatges major per a aquesta finalitat, s'ha de respectar la previsió del Pla Parcial"(...) 3. Es prohibeix l'ús residencial i els no expressament admesos a les condicions anteriors, amb excepció de l'ús d'estacionament i garatge-aparcament. (Àrea Metropolitana de Barcelona, s. f.)*



## *Los Planes de detalle para el Sector Maquinista dentro del marco del Plan Sant-Andreu Sagrera*

Tras la aprobación de la Modificación del PE de 1993, este plan se verá afectado por la posterior aprobación de la *MPGM Sant Andreu- Sagrera*. Tal y como se ha expresado anteriormente este gran Plan contemplará entre sus sectores al ocupado por las instalaciones de la Maquinista. En este nuevo Plan, respetando parte los usos contemplados en el Planeamiento anterior se le asigna al sector Maquinista diversos usos del suelo. Sin embargo, en este nuevo planeamiento se contemplará también uso residencial, algo que no estaba contemplado en el plan inicial de la propiedad de MTM. Las nuevas condiciones de planeamiento exigirán una nueva ordenación que contemple las especificaciones contempladas en la *MPGM* para lo que será necesario definir un estudio de Detalle para la Zona. Este nuevo estudio de detalle será redactado también por el estudio de arquitectura L-35 y asumirá los criterios de ocupación, edificabilidad y usos establecidos en la *MPGM*.

Tras las diversas diatribas políticas<sup>40</sup> y negociaciones entre el gobierno de la Generalitat, el consistorio municipal y la empresa propietaria, finalmente se aprobará en 1997 el estudio de detalle para todo el Sector de la Maquinista. Posteriormente, este estudio de detalle será parcialmente modificado en 1998<sup>41</sup> para la concreción específica del ámbito residencial de dicho plan.

El nuevo proyecto presentado en el estudio de Detalle, tal y como queda recogido en su memoria, mantiene la voluntad de construcción de un gran Centro comercial y una apuesta mixticidad de usos, siguiendo una línea argumentativa similar a la utilizada por el consistorio Barcelonés en su definición de las áreas de nueva centralidad en tanto a la capacidad de este tipo de operaciones y esquemas urbanos a la hora de crear centralidad urbana:

*“La concentració de l’oferta i de serveis és un dels elements fonamentals de la centralitat urbana. Històricament els centres de les ciutats han estat als centres comercials, com a àmbits d’atracció general més o menys amplis, i en general es pot dir que la centralitat comercial és generadora del propi fenomen de la ciutat. (...) Per una altra banda, és una llàstima desaprovechar l’enorme valor infraestructural que representen les concentracions comercials ben dissenyades per aconseguir efectes de rehabilitació urbana de cascs urbans obsolets i crear*

40. La Vanguardia del 26 de julio de 1997 recoge el conflicto político generado por el Plan de remodelación del sector: *“Los planes de GEC-Alsthom para los terrenos de La Maquinista han tardado cuatro años en fructificar. El primer proyecto presentado por la multinacional franco-británica al Ayuntamiento de Barcelona en 1993, objeto de una agria polémica política, no preveía la construcción de viviendas. Aquel primer plan, rechazado por el gobierno municipal y aprobado después con algunos retoques por la Generalitat – que se subrogó con este fin las competencias municipales- (...)”* (la Vanguardia, 1997, p. 3)

41. El primer estudio de detalle daba forma al conjunto de la zona y establecía sus principales valores urbanísticos adecuándolos a los establecidos en la *MPGM* del sector Sagrera Sant Andreu, incluyendo todo el territorio afectado. Por su lado, el segundo estudio de detalle aprobado en el 1998 es un documento encargado por inmobiliaria Colonial – en este momento en manos de La Caixa tras haberla comprado al Banco Central Hispano- al estudio de arquitectura de Joan Busquets. Tal y como se especifica en dicho documento, este segundo estudio se concentra en la definición y constitución morfológica de los edificios y residencias y de los servicios comunes de lo que será el área propiamente residencial. Este estudio tiene como objetivo principal *“L’objecte del present estudi de Detall és el de definir un teixit urbà residencial dins de la transformació àmplia d’aquest antic sector industrial en el districte de Sant Andreu. Els objectius urbanístics es concentren en la constitució d’una morfologia residencial que permeti el desplegament d’un habitatge amb una qualitat específica en un sector de nou desenvolupament.”* (Inmobiliaria Colonial; & Estudi Joan busquets, 1998, p. 3)

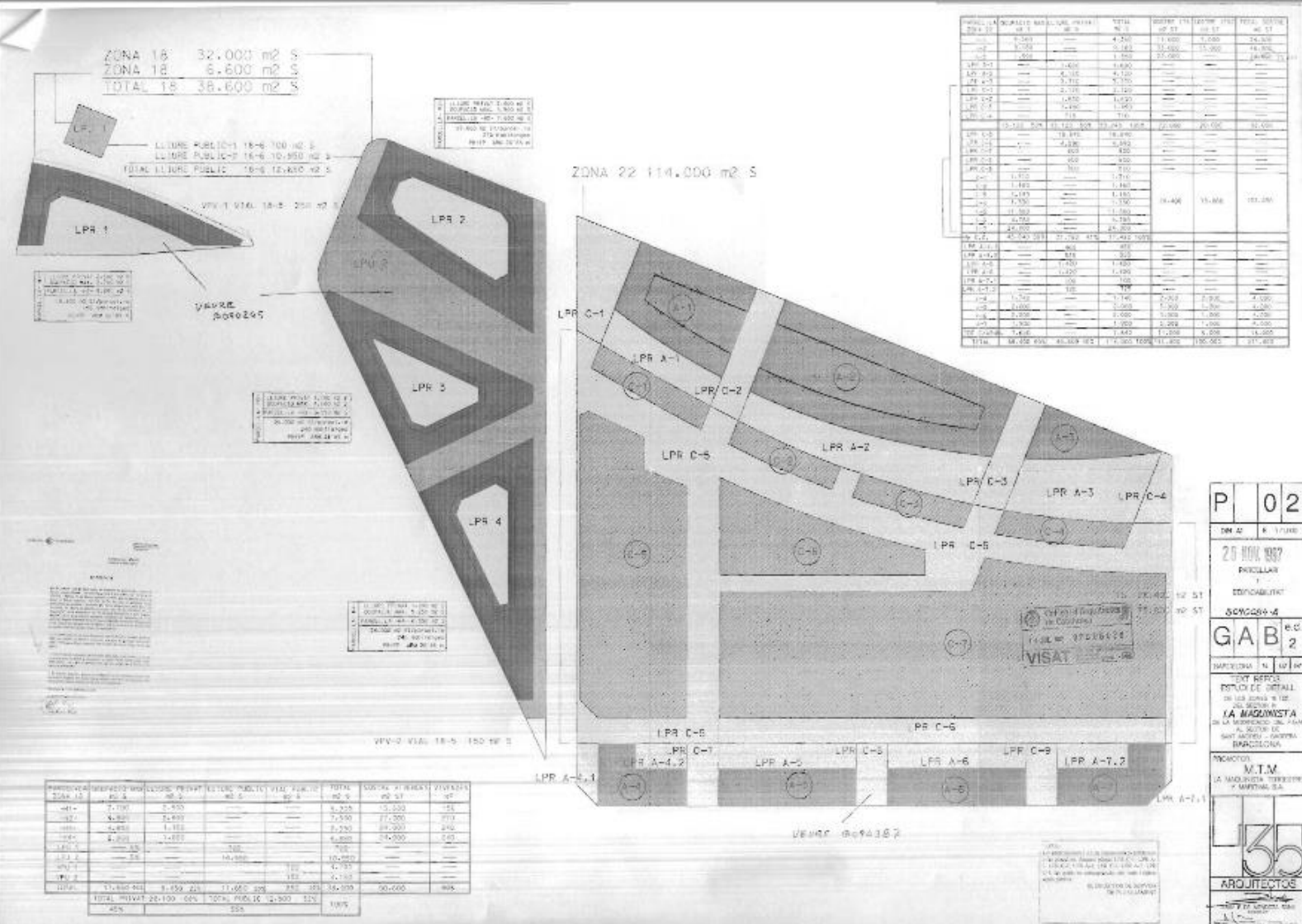


Ilustración 14. Plano 02 sobre el parcelario y la edificabilidad del estudio de detalle de La Maquinista de 1997 Fuente: La Maquinista Terrestre y Marítima S.A & L35 Arquitectes, 1997

*noves centralitats urbanes que estirin del desenvolupament de barris sencers o d'àrees metropolitanas en funció de la situació, accessibilitat, grandària, etc*"(la Maquinista Terrestre y Marítima S.A & L35 Arquitectes, 1997, pp. 4-5)

Así, la propuesta por parte de GEC ALSTHOM es clara y está centrada, ya desde sus propuestas iniciales, en la construcción de un gran centro comercial de carácter metropolitano que aporte la tan proclamada centralidad, ya que, como ellos mismos afirman en su documento:

*"Tot això no seria possible amb un programa comercial limitat a l'equipament del barri, que no podria arrencar ni substituir, ni actuaria de motor de la nova centralitat que vol crear-se. La rehabilitació de centres de barri amb nous equipaments comercials moderns pot ferse en barris existents i consolidats, però la creació de noves àrees urbanes del calibre de la que ens ocupa requereix un equipament d'àmbit metropolità que generi nous tràfics i expectatives pel sector".* (la Maquinista Terrestre y Marítima S.A & L35 Arquitectes, 1997, p. 6)

Por lo tanto, en la línea del argumentario sobre las nuevas centralidades, en el documento se explicita claramente la voluntad de convertir esta nueva área en un elemento estructurador y articulador de la nueva ciudad de Barcelona policéntrica, metropolitana y terciaria.



Ilustración 15. Plano y visualizaciones de la ordenación y volumetría de la edificación en el estudio de Joan Busquets para el Área Residencial de la Maquinista. Fuente Inmobiliaria Colonial & Estudi Joan Busquets, 1998, pp. 2, 11,12

Sin embargo, lo que no queda reflejado de manera directa y concisa es la relación existente con el barrio del Bon Pastor y con su barrio vecino de Baró de Viver<sup>42</sup>. Las pretensiones de este proyecto son de una naturaleza diferente, asume la escala de creación de nueva área urbana, aspira a la creación de un “nuevo barrio” y no a la de reconversión funcional de un área consolidada vinculada de manera simbólica y efectiva con los barrios existentes. A pesar de que se reconoce la existencia de estos barrios<sup>43</sup> estos son considerados como añadidos dentro de la complejidad de la situación geoestratégica del emplazamiento de la Maquinista como punto polar dentro del sistema de Sant Andreu-Sagrera:

*“El Centre de la Maquinista, tal i com indica el seu nom, es situa immediatament després del nus de la Trinitat arribant del nord a Barcelona per canal del riu Besòs, i serà una importantíssima polaritat urbana que permetrà reestructurar com a ciutat tota la plana situada a l’Est del rec Comtal fins al Besòs, la qual, donada la seva topografia plana i la seva accessibilitat ferroviari, havia estat utilitzada quasi exclusivament per la indústria, amb l’important afegit dels polígons de vivendes de Bon Pastor i Baró de viver que van ésser construïts als anys cinquanta”*(la Maquinista Terrestre y Marítima S.A & L35 Arquitectes, 1997, p. 7)

42. Para finales de los 90 aun no existía la división territorial de Barcelona en los 76 barrios actuales, ya que esta no fue aprobada hasta el año 2006. En aquellos momentos, la ciudad estaba dividida en 10 distritos administrativos fruto del ejercicio descentralizador que fue la aprobación en 1984 la nueva división territorial de Barcelona. Esto, por otro lado, no significa que no existiesen una suerte de divisiones simbólicas que podríamos vincular a los barrios en un orden de cosas diferente a lo administrativo, quizás más vinculado con la creación de identidades colectivas vinculadas a la sociabilidad de los territorios, y el mismo proceso histórico de crecimiento de la ciudad, como podría ser el caso de Bon Pastor o Baró de Viver.

43. Como se verá, en este documento, los barrios de Baró de Viver son considerados polígonos de vivienda y no se le dota de la categoría de barrio como tal.



Por otro lado, aunque entre sus objetivos se encuentra el de garantizar una continuidad urbana que no existía entre de Sant Andreu, Bon Pastor y Baró de Viver debido a las barreras que suponían tanto la infraestructura ferroviaria como la industria, a la hora de definir los mecanismos de integración, estos están dirigidos casi exclusivamente hacia Sant Andreu y hacia este nuevo sistema que eventualmente dará lugar el plan de la Sagrera, quedando el Bon Pastor y Baró de Viver relegados en el proyecto de integración urbana. Como veremos posteriormente estas decisiones traerán consigo una serie de consecuencias que serán determinantes para entender la evolución, tanto en términos de transformación urbana, como en términos de la sociología del territorio.

### *Los Cambios de propiedad*

Este apartado pretende evidenciar que la Operación Maquinista no se puede entender solamente como una operación de desarrollo urbano, sino que se trata de una operación económica, de un “pelotazo inmobiliario” especulativo que se da en un momento especialmente propicio por la naturaleza del modelo de desarrollo urbano que se estaba favoreciendo en Barcelona en ese momento. Esto es, la Barcelona de los *New Projects*, de la *Segona Renovación*, de la consolidación de la promoción privada, de la terciarización y de como dice Jordi Borja “*la venta de fragmentos de ciudad a los promotores privados*”(Jordi Borja en Harvey & Smith, 2005, p. 25). Como ejemplo del carácter especulativo de la operación veremos como la propiedad del terreno a lo largo de los años va siendo objeto de una serie de cambios en cuanto a sociedades y propietarios que llegan hasta el día de hoy.

En primer lugar, GEC-Alsthom, adquiere la mayor parte de la propiedad de la Maquinista en 1989 y traslada la producción a Santa Perpetua de Mogoda en 1993. Durante estos años utiliza la Sociedad Maquinista Terrestre y Marítima S.A (MTM) como sociedad de gestión de los suelos que iban a ser recalificados una vez desmantelada la factoría y se aprobase la MPGM.

A partir de la aprobación del estudio de detalle, la propiedad llega a un acuerdo de ventas de participación con diferentes empresas. Por un lado, para la gestión del suelo destinado a uso residencial se llegaría a un acuerdo con la Inmobiliaria Colonial S.A, filial del banco “la CAIXA”. Por medio de este movimiento, la inmobiliaria compraría los terrenos por alrededor de 4.000 millones de pesetas (la Vanguardia, 1997). Posteriormente, la Inmobiliaria crearía la marca “Residencial Maquinista” en el año 2002.

Por otro lado, en lo que se refiere a la zona del sector destinada a usos comerciales, Alsthom llega a un acuerdo con METROVACESA, empresa participada por el Banco Bilbao-Vizcaya, para la gestión del nuevo centro comercial. En un primer momento, en 1998, METROVACESA sería propietaria del 51 % y se constituiría la sociedad LA MAQUINISTA VILA GLOBAL, como sociedad gestora de la propiedad compartida por ALSTHOM Y METROVACESA. Posteriormente, en el año 2003, METROVACESA adquiriría el 100% de la sociedad haciéndose propietaria única del Centro Comercial.

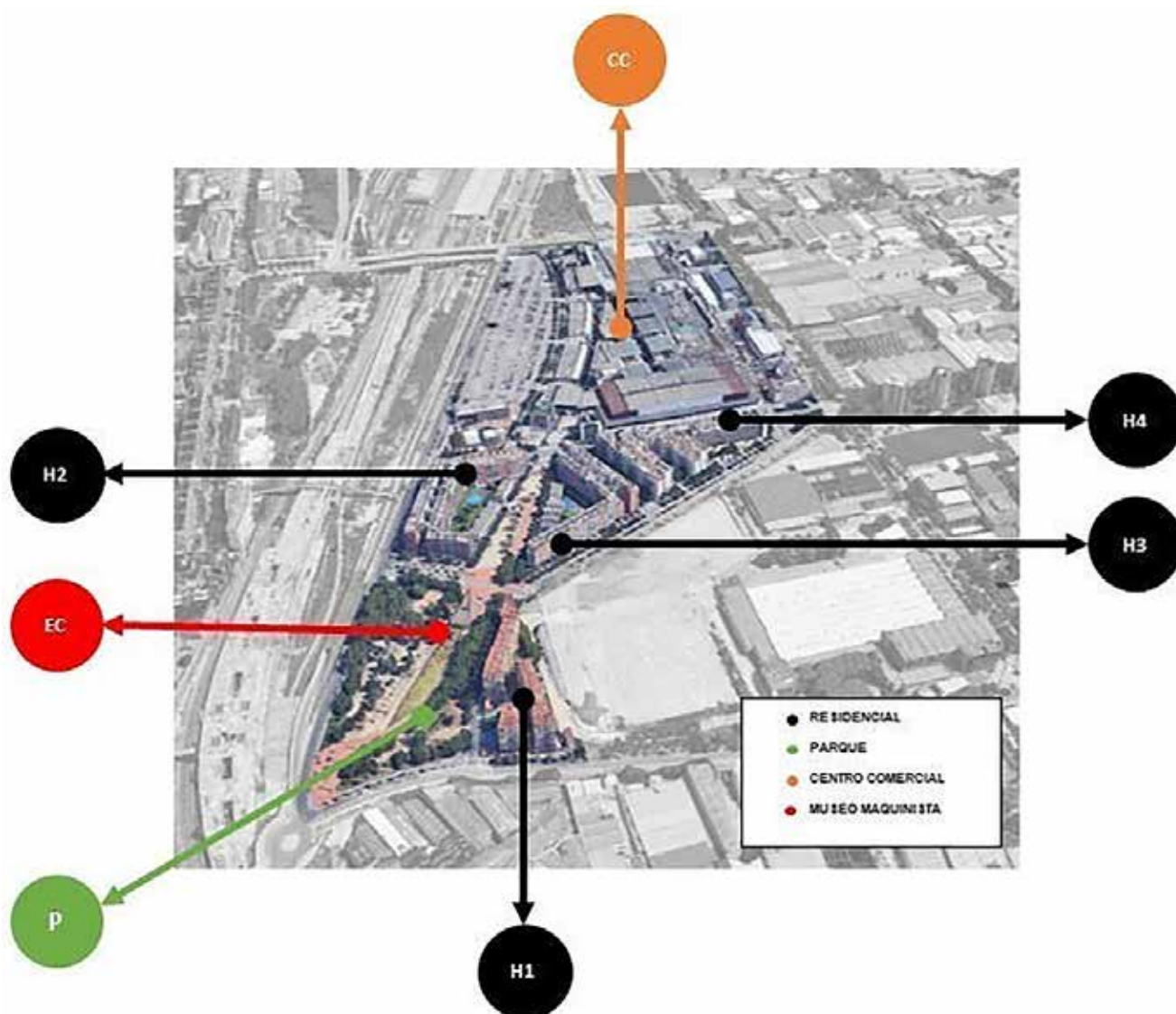


Ilustración 16. Esquema de la distribución territorial de las principales edificaciones la operación Maquinista. Fuente. Elaboración propia a partir de una imagen de Google Earth

Finalmente, en el año 2008, en plena explosión de la burbuja inmobiliaria y en una operación de recuperación de liquidez<sup>44</sup> por parte de METROVACESA, la sociedad vende el centro comercial de La Maquinista junto a otro centro comercial de Alicante<sup>45</sup> al grupo empresarial especializado en Centros Comerciales UNIBAIL-RODAMCO (desde el 2018 UNIBAIL-RODAMCO-WESTFIELD)<sup>46</sup> que desde ese momento será la gestora y propietaria del Centro Comercial La Maquinista.

44 . En la prensa económica se recoge estas operaciones llevadas a cabo por Metrovacesa como parte de su plan FENIX (2008-2010) por medio de la cual la empresa pretender deshacerse de parte de la Deuda contraída y ganar liquidez, aunque eso le suponga malvender estos centros comerciales. Se puede consultar: Europa Press. (2008b) *Metrovacesa perdió 7,2 millones en la venta de dos centros comerciales*. Cinco Días. El País. [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2008/07/21/empresas/1216807156\\_850215.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2008/07/21/empresas/1216807156_850215.html); Europa Press. (2008a) *Metrovacesa vende dos centros comerciales en Barcelona y Alicante a Unibail-Rodamco por 434 Millones*. El Confidencial. [https://www.elconfidencial.com/mercados/2008-07-18/ampl-metrovacesa-vende-dos-centros-comerciales-en-barcelona-y-alicante-a-unibail-rodamco-por-434-millones\\_1030909/](https://www.elconfidencial.com/mercados/2008-07-18/ampl-metrovacesa-vende-dos-centros-comerciales-en-barcelona-y-alicante-a-unibail-rodamco-por-434-millones_1030909/)

45 . En esta operación se vendió tanto La Maquinista en Barcelona como el Centro Comercial Habaneras en Torreveja sumando en total mas de 95.000 metros<sup>2</sup> por 434 millones de euros (ref. anterior)

46. Unibail-Rodamco-Westfield es uno de los principales operadores del mundo en el ámbito de los Centros Comerciales del mundo. En España dispone de 8 Centros comerciales de los cuales 3 de ellos están en Cataluña y 2 de ellos en Barcelona Ciudad: La Maquinista y el Centro Comercial de Glorias.

### *La materialización del proyecto.*

Una vez aprobado los estudios de detalle a finales de los 90 comenzaron las obras y para el año 2000 se inauguraba el centro comercial y a lo largo del 2003 se terminarían los bloques residenciales. Este proceso de transformación había finalizado trayendo consigo cuatro nuevas parcelas residenciales con alrededor de 900<sup>47</sup> nuevas viviendas, 2 hectáreas de parque y el mayor centro Comercial de toda Cataluña en su momento. En todo el proceso de definición de la ordenación y el planeamiento habían participado tanto el estudio L35 en un primer momento, como posteriormente el estudio de Arquitectura de Joan Busquets, dejando definidos los principios de ordenación y volumetrías de los bloques residenciales en base al concepto de barrio que se quería conformar.

El primer elemento en ser construido fue el parque de la Maquinista. Esta intervención, de la misma manera que ocurre con el Centro comercial, es una de las intervenciones que se encuentran contempladas desde el principio en los diferentes proyectos. Para la construcción del parque se aprovechará una zona del recinto industrial en el ya existía una zona ajardinada junto a sus edificios corporativos y se decidirá conservar una arboleda de pinos datados de los años 30. Esta nueva amplia zona verde de 2 hectáreas se llamará el Parque de la Maquinista y contará con un pequeño equipamiento cultural destinado a la promoción y divulgación histórica y cultural sobre la factoría, sobre su historia y evolución. En este caso el diseño del Parque corre a cargo del equipo de arquitectos de L-35, que como hemos visto vienen trabajando con GEC ALSTHOM desde la redacción de las primeras planificaciones en 1994.

El segundo elemento en inaugurarse fue el Centro Comercial de la Maquinista. El centro comercial fue el elemento principal y estructurador de todo el plan desde sus primeras formulaciones. En su momento fue el Centro comercial a cielo abierto más grande de toda Catalunya y actualmente cuenta con 154 tiendas, 52 restaurante, un cine multi-sala, un hotel, un gran supermercado, varios concesionarios de automóviles, gasolinera etc. Su concepción arquitectónica, llevada a cabo por el mismo estudio L35, estaba pensado como un elemento capaz de generar urbanidad por sí mismo. Para ello se concibió como un espacio comercial abierto, con elementos que recuerdan a los propios de la ciudad formal en su interior, imitando plazas y calles y tratando de que estos se integrasen en la trama urbana circundante. El Estudio L 35 explicaba su concepto de centro comercial diciendo lo siguiente:

*“(…) Proposem una concentració amb un paisatge i un ambient totalment urbà, carrers amb edificis de diverses alçades, amb habitatges i oficines, amb comerços i serveis, amb recorreguts per a vianants oberts, coberts i descoberts amb ambients naturals i típics de la ciutat, integrant les unitats comercials, de lleure i serveis*

---

47. Si se recogen los datos en muchos de los reportes en prensa que se hacen de las promociones del sector Maquinista se suele hablar de entre 900 y 829 nuevas viviendas, sin embargo, si cogemos los datos catastrales y sumamos todas aquellas unidades residenciales dan un total de 836. Por otro lado, si se acude el recuento de locales vivienda según los datos catastrales el número total para la sección censal de la Maquinista es de 784 viviendas. Sin embargo, en esta sección Censal no están incluidos los locales vivienda del bloque h1 diseñado por Busquets y Compañía, que por el contrario están incluidos en la sección censal correspondiente a la zona norte del Bon Pastor en la que se contabilizan 179 viviendas construidas en el año 2001, que presumiblemente pertenecen a dicho bloque, por lo que si se suma a la sección censal de la Maquinista da un total de 963.



*necessàries per obtenir la concentració d’oferta per crear l’atracció sobre la zona d’influència que garanteixi l’arrencada del Centre i de la nova urbanització, i tot això sobre un aparcament comú de gran capacitat i amb les comoditats que el ciutadà exigeix.* (la Maquinista Terrestre y Marítima S.A & L35 Arquitectes, 1997, p. 6)”

Las nuevas islas residenciales serán concebidas como parcelas semiabiertas hacia la calle, con espacios colectivos abiertos y verdes de uso privado en los que se incluyen piscinas y espacios ajardinados. Como se ha dicho, el sector residencial viene gestionado por Inmobiliaria Colonial y para la construcción de las 4 parcelas residenciales se acude a 3 estudios de arquitecturas diferentes, que llevarán a cabo la definición final de los proyectos edificatorios siguiendo las condiciones volumétricas establecidas en el Estudio de Detalle aprobado en 1998 por parte del Ajuntament de Barcelona y desarrollado por Joan Busquets y colaboradores (Estudio BAU-Barcelona).

*“L’ordenació de les illes com s’ha dit és oberta per damunt de la planta Baixa, si bé es disposa d’un basament edificat seguint la corona que aixeca la part no edificada de la mançana per aconseguir una millor definició de l’espai ajardinat”*(Inmobiliaria Colonial & Estudi Joan Busquets, 1998, p. 16)

Las viviendas construidas en los diferentes bloques son de diferentes tipologías, que van desde pequeños pisos de 60 m<sup>2</sup> hasta dúplex de más de 200 m<sup>2</sup><sup>48</sup>. De hecho, así es como lo había concebido el mismo Busquets en su Estudio de Detalle:

*“La disposició de l’edificació en les mançanes busca una diversitat tipològica tot hi tractanse d’un sector residencial dirigit a una demanda bastant homogènia. En aquest sentit hom podrà trovar tipologies “passants” o “Doblades”, maisonettes i també habitatges dúplex o amb grans terrasses en la part superior dels blocs”*(Inmobiliaria Colonial & Estudi Joan Busquets, 1998, p. 16)

El Bloque H1, fue construido paralelo al parque de la Maquinista y diseñado por el equipo de BAU-Barcelona, a las órdenes, de nuevo, de Joan Busquets. Este complejo dio lugar a 146 nuevas viviendas de entre los 80 y los 170 m<sup>2</sup>. De igual manera que el resto de los edificios, este bloque está diseñado con ladrillo caravista de tonos cálidos claros que combinan con otros tonos más oscuros. Está constituido por varios bloques de diferentes alturas entre los cuales se abren espacios verdes para el uso colectivo de las personas residentes.

Los Bloques H2-H3 fueron diseñados por el equipo de arquitectos MAP Arquitectos y estaban concebido en forma de sándwich, tal y como había dispuesto Busquets en su Estudio de Detalle. Ambos conjuntos residenciales forman parte de una misma unidad formal que se encuentra separada por el Paseo Posoltega, construido como un paseo peatonal que conecta el parque hacia el centro comercial. Se trata de un paseo a dos alturas, ancho y diáfano, dirigido a los servicios, con bares y comercios en las plantas bajas. La calle está escoltada por los dos módulos de baja

48. Para una pormenorización de las tipologías habitacionales contempladas en cada uno de los proyectos llevados a cabo para 3 de las 4 parcelas destinadas a usos residenciales se puede consultar: Rowe, P. G., & Ye kan, H. (2014). *Urban Intensities. Contemporary Housing Types and Territories*. Birkhäuser Verlag. En las páginas de la 24 a la 31 se encuentra un monográfico sobre los proyectos llevados a cabo en la Maquinista o al menos como estos se concibieron desde el proyecto arquitectónico y no tanto el desarrollo constructivo final ya que los datos en cuanto a tipologías habitacionales no parecen coincidir con las tipologías habitacionales existentes.



Ilustración 17. Entrada al parque de la Maquinista desde el Carrer Sant Adrià, a mitad de imagen se puede observar el estanque y al fondo el Bloque H2. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 18. Vista del parque de la Maquinista y de su estanque. Al fondo se observan, el espacio museístico y mas atrás los bloques H2 y H3 escoltando el paseo Posoltega. Fuente: Elaboración propia

altura pertenecientes a cada uno de los complejos habitacionales, que crean el cajón de calle pero que permiten mantener una relación entre edificación moderada y conservar la sensación de apertura que el paseo asume como extensión del parque hacia el Centro Comercial.

El Bloque H4 fue el último en ser construido. Fue diseñado por el equipo B01 Arquitectos y da lugar a 240 viviendas. Los bloques siguen la lógica de la manzana abierta, en este caso hacia Calle de la Habana. Sin embargo, los espacios colectivos se encuentran segregada de la vía pública de Calle de l’Habana por medio de un muro de 4 o 5 metros, dando lugar en su interior a espacios verdes para uso colectivo privado. Los bajos comerciales y la fachada de la edificación como tal se encuentran hacia las calles de Mérida y São Paulo. Este bloque utilizará en su fachada externa un cambio de tonalidad con respecto a los anteriores, y apostará por tonalidades más frías y por cerramientos exteriores de lamas metálicas.

En lo que se refiere al Centro de interpretación y divulgación cultural – el Museo Histórico-social de la Maquinista Terrestre y Marítima, SA, y Macosa<sup>49</sup> - ya se empezó a fraguar desde 49. La idea de conseguir preservar las señas de identidad propias del conjunto de la plantilla, aunque desapareciese físicamente la propia fábrica en su ubicación dentro del barrio de Sant Andreu, llevó en septiembre de 1993 a que el Comité de Empresa lanzase un Manifiesto en el que expresa, entre otras cosas, lo siguiente:

*“(…)El traslado de la empresa a Santa Perpetua de Mogoda y el cambio del emblemático nombre de La Maquinista Terrestre y Marítima, nos hace temer que se pierda esa parte de la historia, no sólo de la memoria de los gestores y gobernantes sino también de los Barceloneses y en particular de los Vecinos de Sant Andreu y de Bon Pastor, al desaparecer la presencia física de la empresa de su histórica ubicación.*

*Por ello, ante los proyectos que actualmente la Administración del Gobierno de Catalunya, Ajuntament de Barcelona y GEC ALSTHOM, están planificando y dentro de las supermillonarias previsiones de inversión que se están barajando, los que apoyamos este manifiesto.*

SOLICITAMOS

*1., Mantener la actual ubicación del monumento “La Rueda”, como familiarmente se le conoce, que es reproducción exacta de la primera máquina de vapor construida en 1855 por la Maquinista Terrestre y Marítima que inequívocamente la simboliza y mantiene en el recuerdo.*

*2.. Construir, junto a “La Rueda”, un Museo Histórico-Social donde perdure, para el futuro, una muestra de la documentación histórica y muestras de fabricación: planos, fotografías, maquetas, piezas, etc., y objetos históricos como “La Campana”. Así como una dotación becaria para elaborar una reedición de la historia de la Empresa donde no se obvie la contribución de sus trabajadores a lo largo de muchos años al restablecimiento de las libertades y derechos del Pueblo de Catalunya y del Estado Español. Barcelona, Septiembre de 1.993(…)(Comité de Empresa Maquinista Terrestre Marítima S.A, 1993)*



Ilustración 19. Interior del Centro Comercial de la Maquinista. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 20. Entrada al parque de la Maquinista desde Calle Sant Adrià con el Bloque h1 diseñado por el equipo de Joan Busquets. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 21. Bloque H2 diseñado por MAP arquitectes, como una de las unidades que forman el conjunto que crea el cajón de Calle del Paseo Posoltega. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 22. Paseo Posoltega escoltado por los dos conjuntos residenciales diseñados por MAP Arquitectes. El Paseo Posoltega es formalmente una continuación del Parque de la Maquinista hacia el Centro comercial que se ve al fondo. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 23 Paseo de la Habana con el Bloque H3 Diseñado por MAP Arquitectos y su continuación con el Bloque H4 de B01 Arquitectos. Al fondo se vislumbran las torres del Bon Pastor construidas entre finales de los 60 y principios de los 70. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 24. Bloque H4 construidos en el año 2003 y diseñados por B01 Arquitectos. Foto tomada desde Paseo de la Habana. Fuente: Elaboración propia



1993 como una idea surgida desde la presidencia del comité de empresa de la MTM. No obstante, no fue hasta 1998 que se llegó al acuerdo por el que finalmente se aprueba la construcción del centro cultural en el Parque y el mantenimiento de un elemento industrial.

A todos estos elementos habrá que sumarle toda la urbanización del territorio, así como la construcción de los accesos públicos al Centro comercial y los pasos entre Sant Andreu y el sector de la Maquinista por encima de las Vías ferroviarias que en el futuro darán lugar al gran parque central del Plan Sant-Andreu Sagrera, pero que en la actualidad se encuentra aún en construcción.

## Efectos de la Operación Maquinista sobre el territorio del Bon Pastor

Una vez visto cómo se desarrolló el proceso de reconversión del Sector de La Maquinista y cuáles fueron los elementos urbanos que trajo consigo esta operación, será interesante que observemos cuales fueron los efectos sobre el territorio en términos de impacto sobre el espacio construido y en términos de indicadores de carácter socioeconómicos. Dada la naturaleza de este texto, que pretende hacer una revisión general del proceso de la operación Maquinista y sus efectos sobre el Barrio del Bon Pastor, el análisis no va a ser un estudio pormenorizado ni tan si quiera un estudio de posibles alternativas, sino que más bien tratará de exponer cuales han sido los obstáculos que han impedido considerar este territorio como un agente cohesionador territorial para el Bon Pastor tanto en lo que se refiere al tejido urbano, como en lo que se refiere a la cohesión social.

### *Efectos sobre el entorno construido*

Los efectos directos sobre el entorno construido han ido siendo comentados a lo largo de este documento, sin embargo, en este apartado realizaremos un breve repaso de las consecuencias que impuso la ordenación del territorio y la materialización final de los espacios públicos, con respecto al contexto específico de actuación y su área de influencia. Como se ha comentado, el proceso de la Maquinista implicó la reconversión de un total de 30 hectáreas de suelo principalmente industrial en un área de usos mixtos, destinados fundamentalmente a usos residenciales y comerciales. La operación trajo consigo la construcción de alrededor a 900 nuevas viviendas y un gran centro comercial, además de la consecuente urbanización del entorno en la que destaca un gran parque urbano de 2,1 ha. y un paseo peatonal entre bloques que conecta el parque con el Centro Comercial. Las viviendas se concibieron en forma de conjuntos residenciales cerrados<sup>50</sup>, con espacio verde y piscinas para el uso exclusivo de sus residentes. Por su parte, el centro comercial sigue una lógica de apertura hacia el tejido urbano tratando de generar una sensación de urbanidad en las dependencias del propio centro.

---

50. Cuando nos referimos a conjuntos residenciales cerrados constatamos que, aunque fueron concebidos siguiendo esquemas de parcela abierta hacia la calle, el perímetro de la parcela se ve cerrado al viandante dando lugar a espacios de uso colectivo exclusivo para sus residentes.





Ilustración 25 Ortofoto de 1994 sobre el terreno que ocupaba la Maquinista. Aun se puede observar las diferentes naves ya que aún se encontraba en funcionamiento. El Rojo marca el territorio del Maquinista y el Amarillo el Bon Pastor Antiguo. Fuente Institut Cartografic de Catalunya. Vissir



Ilustración 26 Ortofoto del año 2000 con las obras de renovación del sector ya comenzadas. se puede ver el parque ya prácticamente finalizado. Fuente: Institut Cartografic de Catalunya. Vissir





Ilustración 27. Ortofoto del año 2003, ya se puede ver finalizado prácticamente todo el sector a Falta de la construcción de la zona comercial de Carrer Asunción. Fuente: Institut Cartografic de Catalunya. Vissir

Para los objetivos que se persiguen en este documento, quizás lo más relevante es resaltar que las tipologías edificatorias de la Maquinista siguen unas lógicas, que, si bien son propias de su tiempo, adquieren un carácter notablemente diferente a las existentes en el territorio del Bon Pastor histórico, rompiendo de esta manera con la lógica urbana y residencial del Barrio consolidado.

Hasta el momento de la construcción de la Maquinista, el Bon Pastor había crecido a golpe de promociones de polígonos de vivienda obrera (Checa & Travé, 2007; Doménech et al., 1965; Salas, 2016): el primer gran crecimiento se da bajo el amparo de la ley de casas baratas, y en forma de promoción directa del Patronato de la Habitación en el año 1929. Este primer crecimiento masivo trajo consigo un conjunto de 785 viviendas pequeñas de un piso, y organizadas en islas de casas adosadas en una distribución ortogonal de calles estrechas; en el segundo gran momento de crecimiento, se dio entre los 50 y los 70, en la época del desarrollismo franquista, por medio de bloques de vivienda aislados en polígonos subvencionados por el Estado, para el alojamiento de las familias de trabajadores de empresas privadas y públicas bajo el amparo de la Ley de Urgencia Social; por último, se podría hablar de una tercera forma de crecimiento en el territorio, aquella que se dio en las barriadas de las Carolinas y de la Estadella, que se caracterizó por asumir un ritmo mucho menos impetuoso y por haberse producido de una manera más orgánica y acompasada que, poco a poco, fue densificando la malla urbana mediante la ampliación de algunas viviendas y crecimiento vertical, o por medio de la sustitución de las pequeñas viviendas originales de planta baja por edificios de apartamentos.

El desarrollo impetuoso del territorio a través de oleadas edificatorias también trajo en su momento problemas de cohesión social y territorial, o al menos así lo expresan en su crónica sobre el territorio los arquitectos Doménech y compañía en su artículo en Cuadernos de arquitectura:





Ilustración 28. Imagen aérea de los años 60 en el que se puede observar 3 de las tipologías de crecimiento del Bon Pastor especificadas. los bloques de viviendas con sus espacios interiores en primer plano, las casas baratas en segundo plano y a la izquierda Barriada de las Carolinas donde ya se empieza a ver el crecimiento en altura. Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC)

*“La colocación de los bloques, con un criterio simplista, sólo «masifica» y no contribuye a crear un nuevo paisaje urbano ni a valorar los espacios resultantes, debiéndose considerar cada bloque en sí desligado de su contexto en la mayoría de los casos (...)” y “La interferencia de distintas tramas urbanas: con diferentes características de escala y de trazado, crea un conjunto caótico y múltiples puntos de conflicto” (Doménech et al., 1965, p. 6)*

Sin embargo, aunque el desarrollo urbano del Bon Pastor no fuese ejemplar, en todos estos periodos previos del proceso de crecimiento del Bon Pastor, las edificaciones residenciales se proyectaban hacia la calle; y aunque no fueron concebidos de manera que produjeran un paisaje urbano cohesionado, en la práctica no funcionaron como complejos residenciales unitarios, autónomos y aislados. En la mayoría de ellos, incluso en aquellos bloques de las décadas de los 50 -70's, los espacios entre bloques, aunque sujetos a un régimen privado de propiedad, quedaban abiertos para su uso colectivo y han pasado a formar parte del tejido de calles y espacios públicos (o de uso público) del territorio (más allá de la calidad con la que fueron terminados en su momento y de su estado de conservación actual).

Este es un factor que marca una diferencia fundamental entre lo sucedió en periodos previos del desarrollo del Bon Pastor y lo que ha sucedido con la Maquinista. La orientación hacia la calle, así como la propia cercanía entre las tramas urbanas dentro del Bon Pastor tradicional, unida a las dinámicas sociales en términos vecinales, ha permitido crear un imaginario barrial colectivo y relativamente cohesionado. Por el contrario, este fenómeno no es algo que haya ocurrido con la operación desarrollada en la Maquinista aun después de haber pasado 20 años desde su construcción. En este nuevo entorno, los espacios colectivos asumen un uso cerrado y privativo destinado sólo a sus residentes y las tramas urbanas de cada uno de los sectores quedan segregadas del tejido urbano del barrio antiguo. Esto se produce en parte por culpa de las permanencias industriales existentes entre los 2 territorios, como es el caso de la Factoría de la Mercedes-Benz aun en funcionamiento para estas fechas, y en parte por una ordenación del particular del sector de la Maquinista y una ejecución de sus calles, viales y espacios públicos que no favorecen tal integración.

Por otro lado, es evidente que la operación de la Maquinista, como proyecto de renovación en el entorno de los polígonos, supone una primera tentativa de aproximación del Bon Pastor hacia la ciudad. También, la operación, en comunión con el resto de los procesos que se desarrollan en el entorno de lo que es el MPMG de Sant Andreu-Sagrera, comienzan a estructurar lo que será una nueva fachada de ciudad y una sutura territorial que no deja de ser positiva, sobre todo para aquellos barrios que más afectados se encuentran por la falta de cohesión territorial.

Sin embargo, en lo que respecta a nuestro objeto de estudio, quizás el principal problema ha sido que la operación Maquinista no llegó a generar una integración efectiva entre este nuevo sector y los barrios históricamente consolidados del Bon Pastor y Baró de Viver. Esto está lejos de ser una trivialidad: como se ha comentado previamente, este sector fue proyectado hacia el nuevo sistema urbano de Sant-Andreu-Sagrera y pretendía consolidarse como un nuevo sector de ciudad, como un nuevo “barrio” y no como una operación que permitiese “regenerar” o “revitalizar” o “cohesionar” una zona ya consolidada bajo condiciones de segregación<sup>51</sup>.

Además del tipo de crecimiento que quedaba proyectado en la ordenación del territorio, y de aquellas permanencias industriales presentes en el territorio que dificultan una cohesión territorial efectiva, lo que queda patente es una falta de cuidado en el diseño y ejecución del tratamiento de la calle, la vialidad y el espacio público. Sobre todo, en aquellas vialidades secundarias que podemos considerar la “parte trasera” de la operación (Véase Passeig de la Habana y Carrer Mérida). Así, estas deficiencias se dan especialmente en aquellos puntos que no quedan integrados como parte constituyente del sistema “Parque-centro comercial”, que por otro lado son aquellos espacios que

---

51. También es verdad que la enorme pieza industrial de la Mercedes Benz y el entramado de polígonos industriales circundantes aún activos no favorecía una integración efectiva, al menos tal y como se había ordenado la operación. Sin embargo, la pieza industrial de la Mercedes no suponía ningún problema para los objetivos urbanísticos esgrimidos en las diferentes memorias de los estudios de detalle de la Maquinista. La razón es que la pieza de la Mercedes, más allá de ser una industria activa, se concebía como la parte trasera de la operación. Todo el complejo residencial y comercial de la Maquinista está orientado hacia Sant Andreu y su nuevo parque proyectado sobre las vías. Por lo tanto, el hecho de que la pieza industrial quedase encorsetada entre el tejido histórico del Barrio y el nuevo tejido emergente no era considerado como un hecho problemático, a pesar de que la integración de tejidos quedaba perjudicada, ya que la integración y apertura no era un objetivo último, si no una potencial externalidad positiva.

disponen de una características y localización con respecto al territorio histórico del Bon Pastor que les permitirían asumir el rol de espacios de sutura entre territorios.

Un ejemplo de estos espacios que por su localización con respecto a los territorios tienen la potencialidad de crear cohesión es el cruce entre Carrer Ciutat d'Asunción, Carrer São Paulo, Passeig de la Habana y Carrer Lima. Este es el punto de conexión entre el nuevo vecindario de la Maquinista y el sector norte del Bon Pastor tradicional. En este espacio emerge entre los viales una pequeña isla muerta con capacidad para acoger algo más que registros de servicios. Por el contrario, la isla en sí queda abandonada como un espacio de tránsito anecdótico, como si hubiese surgido como fruto del azar, y con ni tan siquiera algún elemento de mobiliario más allá de los registros y armarios de servicios y de la línea perimetral de arbolado. Pero no se trata de un caso aislado, sino que su tratamiento es coherente con el de otros espacios de la operación como se verá a continuación.

Otro ejemplo de esta falta de cuidado a la hora de plantear un diseño urbano de calidad se da en el tratamiento de la calle en el Carrer de São Paulo, que es la calle que separa el ámbito residencial del Centro Comercial. En esta calle, a diferencia del Paseo de la Habana o del Carrer Mérida, la ausencia total de mobiliario queda compensada por adquirir el carácter de fachada efectiva de los bloques H2, H3 y H4 frente al centro comercial y por la existencia de bajos comerciales y accesos principales a los edificios de viviendas. Estos elementos en última instancia dinamizan la calle y compensan la monotonía y simplicidad de su materialización. Sin embargo, este fenómeno en el que el tratamiento de la calle se ve compensado no ocurre con los casos del Passeig de la Habana o del Carrer de Mérida. En estas dos calles, no disponen de bajos comerciales, sino que funcionan exclusivamente como canales de entrada y salida de las edificaciones. Este hecho es una herencia directa de la propia ordenación definida en el estudio de detalle y la consecuencia directa es que estas calles pasarán a funcionar como un *impasse* necesario entre el coche y la casa. Estas dos calles adolecen de elementos que le doten de cierta calidad y calidez urbana; hay una escasez patente de mobiliario público, de ajardinamientos y de elementos singulares que eliminen o le resten monotonía, y que inviten al paseo o a un desarrollo de la vida cotidiana que vaya más allá del desplazamiento obligado. Todo ello a pesar de disponer de unas características de anchura que permite una conformación estilística y funcional de mayor calado que de alguna manera hubiese permitido generar continuidad con el tejido urbano del Bon Pastor antiguo.

No es el caso así de Passatge Posoltega. Este eje, como queda definido en el estudio “*Gran eix civic (...) que es comberteix amb un eix de referencia al les tres mançanes superiors*(Inmobiliaria Colonial & Estudi Joan Busquets, 1998, p. 16)”, está concebido como una extensión del Parque hacia el centro comercial. Se mantienen elementos de referencia del parque de la Maquinista, como es caso del mobiliario singular de las luminarias o del juego de pavimentos a través de la combinación de losetas cerámicas, elementos arquitectónicos y espacios de tierra. Esta centralidad como eje cívico que se da en la justificación de la ordenación del proyecto es algo que queda reflejado tanto en su tratamiento arquitectónico y constructivo, como en sus elementos funcionales y ornamentales. Sin embargo, esta centralidad queda sumida dentro del propio sistema de la





Ilustración 29 . Isla en el cruce de C/Asunción, C/Sao Paolo y P. De la Havana realizada desde Calle Lima. Al fondo se observan como emergen el Bloque h4 y su continuación hacia el parque de la Maquinista con el Bloque H3. Fuente: elaboración propia



Ilustración 30. Passeig de la Havana en dirección al Parque de la Maquinista. A la derecha el muro de mas de 3 metros separa la calle de los espacios colectivos del Bloque H4. Fuente: Elaboración propia.

operación Maquinista que lo conecta entre los accesos del barrio de Sant Andreu y el futuro parque lineal hacia los conjuntos residencial y el Centro Comercial de La Maquinista y por lo tanto no participa de ninguna manera en la creación de cohesión territorial con el Bon pastor. En todo caso cohesionaría la Maquinista para sí misma, entre sus diferentes sectores, el Comercial, el residencial y el Parque, pero no hacia fuera, hacia lo territorios ya consolidados hacia el Besós.

Por lo tanto, lo que nos queda, en términos de espacio construido y continuo urbano, es un territorio administrativo llamado Bon Pastor, pero que en la práctica se encuentra completamente segregado espacialmente en 2 sectores perfectamente diferenciados: (a) el sector tradicional, con sus divisiones y barriadas internas en las que aun se pueden percibir las diferencias en cuanto a sus periodos de desarrollo, pero que la práctica es percibido como un barrio urbanamente cohesionado; y (b) el sector comercial y residencial de la Maquinista, desarrollado entre 1993 y 2003, que ha sido concebido como una parte del sistema urbano Sant Andreu-Sagrera, y que en su materialización ha adquirido una forma de sistema auto-referencial en el que el parque y el centro comercial crean los dos polos de el eje estructurador.

### *Efectos sociodemográficos y económicos*

Esta segregación no se da en términos exclusivamente urbanos ligados a sus tramas urbanas y tipologías residenciales. La segregación también queda reflejada en la caracterización socio-económica de sus residentes. Este fenómeno perjudica aun más la cohesión socio-territorial y supone un problema a la hora de hacer converger intereses y agendas comunes entre sus vecindades correspondientes.

La construcción de 900 nuevas viviendas en el territorio supuso un importante aumento del total poblacional del barrio. Desde los años 70 se venía dando una reducción constante de la población en el territorio, que siguiendo la tendencia de Barcelona se empezó a revertir a partir del año 2000 ( Gráfico 2). Visto así, parecería que la llegada de nueva población a la Maquinista no habría



*Ilustración 31 Carrer de Mérida, entre los bloques h3 y h4. En su primer tramo, la calle funciona exclusivamente como entrada a los subterráneos y servicios de los edificios.*



*Ilustración 32. Passeig Posoltega entre los bloques h2 y h3 en dirección hacia el centro Comercial desde el parque.*

sido significativa en el conjunto del territorio ya que se podría aludir a que sigue la tendencia general de la ciudad en su conjunto. Sin embargo, si acudimos a los datos de población del padrón municipal segregados por ZRP<sup>52</sup> (Zona de Recerca Petita) vemos como, entre los años 2002 y 2007 (Gráfico 3), en la ZRP que coincide con el sector Maquinista se produce un incremento poblacional de alrededor de 1.700 nuevos residentes.

Esta llegada de nueva población dio lugar no solo a un aumento global de la misma, sino que se dio en forma de un colectivo con unas condiciones socioeconómicas sustancialmente diferentes y superiores a las representativas de la población del Bon Pastor tradicional. Este dato es difícil de observar haciendo referencia específica a los datos de renta del Barrio, ya que, aunque el aumento de población es notable, no lo es tanto en términos relativos. La nueva masa de población solo supone entre un 10 y un 15 % del total de la población del Bon Pastor, por lo tanto, acudir a los valores de un indicador de renta agregado para todo el territorio en su conjunto podría no ser representativo, ya que los valores podrían verse compensados por reducciones de renta en otros sectores de la población y el indicador total se podría no ver afectado por la nueva masa poblacional.

Por ello es necesario encontrar una manera de evidenciar esto acudiendo a datos desagregados. Sin embargo, al acudir a los datos relativos a la Renta desagregados por divisiones estadísticas pequeñas (ZRP), estos reflejan unos resultados ciertamente contrarios a lo esperado. Como se puede observar en el Gráfico 4, entre los años 2000 y 2008 en el Bon Pastor se da una bajada generalizada del índice de renta familiar disponible (IRFD). Esta bajada, paradójicamente, entre los años 2000 y 2005, es incluso mayor en el sector de la Maquinista, un hecho que atendiendo a una llegada de nueva población con unas hipotéticas condiciones socioeconómicas mayores no debería verse a priori tan rebajada. Ante esto es necesario esgrimir que, si bien en la ZRP correspondiente a la Maquinista se encontraría la parte de la población del Bon Pastor con mejores condiciones socioeconómicas (aquellos recién llegados correspondientes al nuevo

52. Las ZRP, o zonas de investigación pequeñas (en catalán “zones de recerca petites”), son una de las divisiones territoriales que se implementaron tras el cambio de la división territorial de Barcelona en 1984. Estas zonas son agrupaciones de secciones estadísticas y cuya denominación es exclusivamente numérica. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica/castella/Territori/div84/index.htm>.

sector), en esta zona estadística también aglutina otros sectores como el de la Madriguera o el de las casas baratas en donde las condiciones de renta su población residente pudiese aportar valores menores al índice, produciéndose con ello una reducción de su valor<sup>53</sup>. Sin embargo, quizás, la justificación más esclarecedora de este fenómeno contradictorio tenga que ver con las particularidades metodológicas de cómo se ha construido el índice de renta. La principal particularidad es el hecho de que los datos sobre los que se construye el indicador (IRFD) no son datos derivados de las cifras oficiales de la población del momento, sino que son proyecciones derivadas de datos conocidos del Instituto de Estadística de Catalunya (IDESCAT) de 4 años antes<sup>54</sup>. Así los datos del índice de Renta Familiar Disponible (IRFD) del 2005 se calculan en base a valores de variables conocidas de los años 2000 y 2001. Este hecho perjudica la capacidad del indicador a la hora de dar buena cuenta de los cambios producidos en una zona tan concreta de la ciudad como el de la Maquinista, ya que en los años 2000 y 2001 aún no habían llegado la nueva carga poblacional al territorio<sup>55</sup> y por lo tanto se desconocen los datos relativos a dicha población.

De acuerdo con las gráficas que informan sobre los datos de población para cada una de las ZRP el aumento de población en el sector de la Maquinista se empieza a dar de manera sostenida entre los años 2002 y 2006 para estabilizarse de nuevo a partir del 2006 (ver Gráfico 3.). Estos datos indican que es en esos años cuando comienza a quedar reflejada la ocupación generalizada de los nuevos pisos de la Maquinista. Por lo tanto, si los datos de aumento de población se complementan con los datos de la IRFD (ver Gráfico 4) se observa que es entre los años 2005 y 2008 en el que el IRFD apunta a un cambio de tendencia claro que contrasta de manera notable con la otra curva correspondiente al sector Bon Pastor-Santander, hasta el punto de que en el caso del sector de la Maquinista el IRFD se produce un aumento considerable y se llega a situar más de un punto por encima del sector de Bon Pastor-Santander. De esta manera las características de la nueva población ya han quedado reflejados en los datos de IRFD confirmando la hipótesis del cambio en las características socio económicas del territorio con respecto a los años anteriores que presumiblemente están directamente relacionados con la llegada de la nueva población al territorio.

No obstante, los datos utilizados hasta ahora dan poco margen de análisis, pero, para este periodo de tiempo, son los datos disponibles más aproximados y ajustados a la escala en la que estamos

---

53. Las “Zones de Recerca Petites” (ZRP) son una división territorial con fines estadísticos que funcionarán hasta el año 2008, y que en el caso del Bon Pastor dividirán el barrio en dos mitades tomando como referencia el Carrer Sant Adrià. Estas dos divisiones darán lugar, por un lado a la ZRP 215, que se referirá la parte SUR del Barrio en las que se encuentran las barriadas de Estadella y los bloques construidos a partir de los 50 como consecuencia del Plan de Urgencia Social; por otro lado estará la ZRP 216 que incluirá la zona NORTE del Barrio y en el que se encuentran las barriadas de las carolinas, el Polígono de casas baratas, la zona de calle Lima y la nueva barriada de la Maquinista.

54. “El model s’ha construït a partir de les dades de Renda Familiar Bruta Disponible (RFBd) i la Renda Familiar Bruta Disponible per càpita (RFBdpc)3 de Barcelona pels anys 2000, 2001 i 2002 en base 2000, publicades a la web de l’Institut d’Estadística de Catalunya (IDESCAT) el mes d’agost de 2006. Com és habitual en el càlcul de macromagnituds, el pas de RFBd a RFBdpc no s’ha fet a partir de les xifres oficials de població de l’INE sinó a partir d’estimacions i projeccions de població calculades per l’Idescat i corresponents a mitjanes anuals”(Barcelona Economía. Ajuntament de Barcelona, 2007, p. 9)

55. “Aquesta àmplia zona està en ple procés de desenvolupament i, a l’igual que d’altres zones de la ciutat en les que les transformacions urbanístiques recents han propiciat una certa redistribució dels residents autòctons o l’atracció de nous, és candidata a canvis en la seva composició demogràfica semblants als que s’han registrat en els darrers tres quinquennis a Sant Martí” (Barcelona Economía. Ajuntament de Barcelona, 2007, pp. 60-61)



trabajando<sup>56</sup>. Si se quiere hilar más fino es necesario acudir a los datos del censo poblacional desagregado por sección Censal (ver Ilustración 34), y estos datos solo están disponibles desde el año 2015. De esta manera, si acudimos a los datos de Renta Media por Hogar desagregados por sección censal, entre los años 2015 y 2018 (ver Gráfico 5), la diferencia en cuanto a Renta queda reflejada de una manera más evidente: mientras los valores de renta de las secciones censales que corresponden a las del Bon Pastor Antiguo (Secciones censales 59.9- 59.15)<sup>57</sup> se mantienen por debajo de la Media de Barcelona, la sección censal correspondiente al sector Maquinista (59.8), no solo duplica al valor de las rentas disponibles de los hogares pertenecientes a sectores del Bon Pastor, sino que además es sustancialmente mayor a la Renta Media de los hogares de Barcelona.

Estas diferencias sociales entre las diferentes poblaciones de los dos territorios se hacen evidentes también acudiendo a otro tipo de indicadores típicos. Aunque no es la intención de este artículo desplegar todo un aparato metodológico de análisis cuantitativo, acudir estos otros indicadores sí que puede ilustrar cómo se ha ido consolidando una segregación efectiva entre el sector de la Maquinista y el resto de las divisiones que constituyen el Barrio del Bon Pastor a raíz de la operación Maquinista. Para ello se han utilizado los datos de la lectura del padrón municipal del año 2022 y se han seleccionado un conjunto de indicadores más o menos significativos de las características de la población:

- En primer lugar, atendiendo a la distribución de la población por grupos de edad para cada una de las divisiones estadísticas del Bon Pastor (en secciones censales) y siguiendo los datos que aporta el Ajuntament de Barcelona con respecto al padrón municipal del 2022 (ver Gráfico 6), la diferencia entre el caso de la Maquinista y las distribuciones referentes a las otras divisiones estadísticas es significativa. En este caso es coherente con la llegada explosiva de población durante unos años concretos (2002-2007), que ha dado lugar a una consolidación tipológica con grandes diferencias entre generaciones, y que, por otro lado, probablemente nos esté indicando de un que los hogares de la Maquinista están formados por tipologías específicas y representativas de familias o unidades de convivencia. Así, en el sector de la Maquinista existe una distribución poblacional mucho más marcada, en donde las personas entre 40 y 60 años, y las personas entre 0 y 20 son las poblaciones mas representativas, con una gran diferencia con respecto al resto de rangos de edad.
- Por otro lado, los porcentajes de población de personas nacidas en el extranjero también presenta disimilitudes entre los diferentes sectores del territorio, siendo nuevamente el sector de la Maquinista el que menos porcentaje de población extranjera presenta en su estructura poblacional con apenas un 10 % de la población empadronada. Por su parte,

---

56. Acudir a diferentes divisiones estadísticas tiene que ver con las metodologías utilizadas en cada serie estadística por parte de los departamentos estatales correspondientes. En diferentes periodos, las divisiones territoriales estadísticas se ven modificadas por lo que es difícil hacer comparaciones directas entre años.

57. Como se observará, la Sección Censal 9, dispone de una renta sustancialmente superior a las del resto del Bon Pastor Antiguo. Esto tiene una explicación que además nos permite reforzar las afirmaciones aquí volcadas: La sección censal 9, la que hemos denominada de las 4 torres haciendo referencia a las edificaciones características de esa zona y al nombre con el que se le conoce en el Barrio, incluye dentro de sus límites a uno de los bloques de la Maquinista, concretamente al bloque h1. Las viviendas de este sector de la Maquinista suponen en torno a un 30 por ciento del total de las viviendas contabilizadas para toda la sección censal 9. Se esgrime por lo tanto que los datos socioeconómicos de esta sección censal se ven afectados por la influencia de la población residente en dicho subsector de la Maquinista, haciendo que los datos adquieran unos valores sustancialmente más elevados que los del resto del Bon Pastor Antiguo. Este hecho es aplicable a otros gráficos expuestos en este documento (gráficos 6,7 y 8), ya que como se verá, las diferencias entre la Maquinista y las 4 torres es, en cada uno de los casos, algo más diluida que las diferencias con respecto al resto de secciones censales.



Ilustración 33. Distribución de la Secciones Censales y su correspondencia con la zona más o menos consolidada de los diferentes procesos de crecimiento urbano. Fuente. Elaboración propia a partir de la División territorial de Barcelona

en el resto de las secciones el porcentaje de población extranjera oscila entre el 13 y el 55%, siendo un 24 % la media de población del territorio consolidado del Bon Pastor tradicional (ver Gráfico 7).

- La distribución de la población en términos de grado de formación para mayores de 16 años es también significativa en tanto la diferencia que aparece entre la sección censal correspondiente a la Maquinista en comparación con el resto de las divisiones estadísticas. En este caso, en la Maquinista, alrededor del 70% de la población mayor de 16 años dispone de un título de formación post-obligatoria o superior, sin embargo, en el resto de las secciones la suma de ambos segmentos apenas sobrepasa el 40 % en el resto de secciones (ver Gráfico 8).

Por lo tanto, redundando en lo previamente dicho, las consecuencias de la operación Maquinista, a tenor de los datos, se antojan evidentes: en la práctica, los procesos de consolidación social a raíz de la operación Maquinista han implicado una segregación efectiva entre los territorios, que queda reflejado tanto en la articulación del espacio físico y las cualidades y características de sus espacios habitables, como en los indicadores socio demográficos y socio económicos propios de cada una de las zonas del territorio.

### *Sobre el precio de la vivienda y los riesgos de Gentrificación.*

En otro orden de cosas, uno de los fantasmas que recorre a todo el proceso de desarrollo urbanístico que implicó la operación de la Maquinista es el fantasma de la gentrificación. Entendemos la gentrificación como el proceso de sustitución acelerada de una población residente representativa en un territorio, generalmente de estratos humildes, por otro tipo de población con unas condiciones socioeconómicas superiores<sup>58</sup>. De hecho, con respecto al fantasma de gentrificación en el Bon Pastor, y siguiendo la propuesta de Antón, Porcel i Cruz (Antón-Alonso et al., 2018), el Bon Pastor, es considerado para los autores como un barrio susceptible de verse afectado por un proceso de gentrificación. Que el barrio adquiera esta categoría de “barrio gentrificable”, según el estudio mencionado, se debe a que, en base a las condiciones que presentaba en el año 1991, el territorio aglutinaba a un gran porcentaje de población de clase trabajadora, susceptible a ser remplazada por clases medias, y a disponer de un entorno urbano y/o residencial degradado, susceptible también de ser objeto de reinversión, ya sea pública o privada. Que un barrio se caracterice según este estudio como gentrificable, como los propios autores concluyen, no significa que en su evolución urbana particular acabe elitizándose en su totalidad.

Hasta ahora se ha observado que la operación Maquinista ha implicado la llegada de una nueva masa poblacional al territorio que, además, incorpora una serie de características diferenciadas a las de la población del conjunto del territorio. No obstante, también se ha observado que estas diferencias se distribuyen de manera diferenciada entre los territorios segregados del antiguo barrio y el territorio ocupado por la nueva operación. La duda residiría en si este proceso de elitización de un sector del barrio ha supuesto un efecto contagio hacia el resto del territorio dirigiéndolo inexorablemente hacia una gentrificación inminente.

Se podría hipotetizar que la operación Maquinista, en tanto proyecto que aspira a la mejora urbana del territorio, y a generar una nueva centralidad en una zona urbana degradada y segregada, también traería consigo efectos en forma de un mayor atractivo de la zona, por lo tanto, un aumento del atractivo del territorio y una consecuente revalorización. Los procesos de revalorización de los territorios se considera un fenómeno típico que acompaña a las mejoras urbanas y suele funcionar a modo de disparador para mecanismos de sustitución poblacional por medio de la expulsión de aquellos residentes que ya no pueden hacer frente a la subida de los precios propiciada por las mejoras en el territorio, y atrayendo a otros colectivos con mayor capacidad adquisitiva (Gómez & Hernández, 2020b; Leal, 2002; Maloutas, 2007; Marti-Costa & Bonet, 2009; Pasual Pascual & Ribera, 2009). Por ello, algunos análisis académicos encuentran en el aumento del precio de la vivienda un indicador fundamental para identificar posibles procesos gentrificadores (López-Gay et al., 2020).

---

58. Esta es una definición generalista que surge de la amplia literatura existente sobre la gentrificación. No se pretende en este caso hacer una revisión crítica de la teoría sobre la gentrificación ni siquiera ningún nuevo aporte teórico al respecto. En cualquier caso, sí que quiere profundizar a este respecto se puede acudir a una revisión sintética sobre el término en: López-Morales, Ernesto. 2019. “Gentrification” edited by A. Orum. *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*.



Sin embargo, que la operación de la Maquinista haya aterrizado en el territorio tratando de alumbrar un nuevo polo de centralidad con ofertas de consumo colectivo y nuevas viviendas y espacios verdes no necesariamente ha de implicar un aumento dramático de los precios en el Bon Pastor. De hecho, si tomamos como referencia los datos sobre la oferta de viviendas de segunda mano en Barcelona<sup>59</sup> segregados por barrio<sup>60</sup> para el año 2021, el precio por metro cuadrado de una vivienda de segunda mano se encontraba en 2300 €/m<sup>2</sup> (frente a los 3932 € del precio medio en Barcelona), lo que lo sitúa como el 5º barrio más barato de los 73 barrios Barcelona. De igual manera si nos vamos a los datos de los alquileres<sup>61</sup> de 2021, el Bon Pastor se encuentra en 11ª posición, con un precio por metro cuadrado 10,80€ al mes (frente 12,90 €/m<sup>2</sup> mes en Barcelona). Por lo tanto, no se puede inferir que el barrio haya adquirido una posición dentro del mercado de la vivienda de Barcelona especialmente privilegiada.

No obstante, estos valores responden a un análisis sincrónico de la radiografía del último año. Se podría aludir a que existen factores externos y/o coyunturales que hayan hecho resituarse al Bon Pastor en dichos puestos en la jerarquía municipal, y que, por lo tanto, estos datos actuales no representan los efectos directos que tuvo la operación en su momento inmediato. De esta manera, lo ideal sería acudir a datos evolutivos de los precios entre periodos determinados cercanos a la operación. El problema de establecer diferencias entre diferentes años implica asumir periodos de tiempo con un cierto grado de arbitrariedad, en muchos condicionados por la disponibilidad de los datos o por los intereses velados de la persona investigadora.

En cualquier caso, si acudimos a los registros sobre el precio de los alquileres por metro cuadrado entre los años 1992 y 2008<sup>62</sup> (ver Gráfico 9), a pesar de que no hay registros de todos los años para el caso del Bon Pastor<sup>63</sup>, estos apuntan a un aumento del precio total de en torno a 6 euros por metro cuadrado útil, frente a un aumento de unos 7 euros en Barcelona. Por lo tanto, estamos hablando de un crecimiento homologable al crecimiento generalizado de la ciudad para este periodo de tiempo entre 1992 y 2008. Sin embargo, entre los años 2000 y 2007, sí que se pueden observar un crecimiento más acelerado, así como ciertos picos en el crecimiento en años concretos. Este fenómeno es incluso más evidente si se acude a los datos sobre la distribución de los precios de venta de vivienda de segunda mano en base a Barcelona para los mismos años (ver Gráfico 10)<sup>64</sup>. De acuerdo con estos datos, la diferencia total para los años 1992-2008 implicaría una subida de

---

59. *Oferta de viviendas de segunda mano en venta en Barcelona. Precio medio de oferta en los barrios (€/m<sup>2</sup>). Datos anuales 2013-2021.* Publicado por el Departament d'Estadística i Difusió de Dades del Ajuntament de Barcelona según datos del portal web inmobiliario Idealista.com

60. Los datos segregados por barrio implican que no es posible discriminar por sectores dentro del mismo Barrio. Por lo tanto, el valor de los datos incorpora tanto a los del sector de la Maquinista como a los de los sectores del Bon Pastor Antiguo

61. Datos para el precio medio de los contratos acumulados en el 4º Cuatrimestre del 2021. *Alquiler medio por superficie (€/m<sup>2</sup> mes). Mercado contractual de alquiler en Barcelona por barrios. 2021.* Publicado por el Departament d'Estadística i Difusió de Dades del Ajuntament de Barcelona según datos de la Generalitat de Catalunya. Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori, a partir de las fianzas de alquiler depositadas en el INCASÒL

62. *Precios de oferta de las viviendas de segunda mano. Estimación del precio de alquiler mensual por zonas estadísticas (División territorial vigente hasta el año 2008)* aportados por el Departament d'Estadística. Ajuntament de Barcelona según los datos del Departament d'Estudis Fiscals

63. En la división territorial vigente utilizado en estos registros el área denominada como Bon Pastor involucra tanto a Bon Pastor como a Baró de Viver.

64. *Distribució dels preus. (Base Barcelona=100). Estimació del preu de venda. Sèrie anual del preu/m<sup>2</sup> de venda dels habitatges de segona mà per zones estadístiques (divisió territorial vigent fins al 2008).* aportados por el Departament d'Estadística. Ajuntament de Barcelona según los datos del Departament d'Estudis Fiscals.

5 puntos respecto a Barcelona, y se encontraría en el tercer decil en cuanto a subidas de precios de las 38 divisiones territoriales de la ciudad para esos años. Es decir, en términos totales, entre estos años la evolución del precio sigue dinámicas similares al de los territorios adyacentes que contaban en el año 1992 con datos similares e incluso más bajos que en los del área del Bon Pastor (ver Gráfico 11).

Sin embargo, si se acude específicamente a los periodos de 1994-1998 y 1999-2006, las subidas del precio de la vivienda de segunda mano en cuanto a la distribución de precios en Barcelona, en el Bon Pastor se producen subidas que lo sitúan entre los 4 territorios en los que más sube el precio (de 17 y 20 puntos respectivamente). Claro que, en el caso del Bon Pastor, estas subidas después vienen acompañadas de posteriores correcciones del precio en forma de bajadas drásticas en los años siguientes (ver años 1998-1999 y a partir del 2007). Podríamos encontrar correlaciones entre estas subidas de precios y eventos significativos que afectan a la zona, como es el hecho de que entre 1993 y el 94 se da la aprobación definitiva por subrogación del primer PE para el sector Maquinista; que entre 1998 y 1999 se produce la aprobación del Estudio de Detalle de la parte residencial de la Maquinista, el inicio de las conversaciones para poner en marcha un “Plan de Futuro” para el conjunto del territorio o la remodelación del cauce fluvial del Río Besós; también, que en el año 2003 se firma el convenio económico que abre las puertas a la remodelación definitiva del polígono de casas baratas y se empieza a construir la primera fase. Sin embargo, estas correlaciones aparentes son inferencias explicativas a posteriori que no tienen por qué responder a relaciones causales reales, y en cualquier caso, no se pueden achacar de manera directa que la oscilación en los precios se deba específicamente a una de las causas expuesta, sino más bien de manera general al dinamismo intervencionista que se puso en marcha en esos años.

Así, con todo lo visto hasta el momento, los datos no parecen evidenciar una desproporcionada subida de los precios en el barrio del Bon Pastor, y más si lo comparamos con otros barrios del entorno. Quizás sí que en ciertos periodos concretos se observan alzas de precios más aceleradas que llegan a situar el precio del alquiler en el Bon Pastor entre el 40% más caro de la ciudad, como es el caso de los precios del alquiler del año 2007. No obstante, estas subidas vienen acompañadas por bajadas de precio posteriores en forma de corrección que vuelven a resituar al Barrio entre los primeros deciles inferiores en cuanto a distribución del precio. Por lo tanto, se podría inferir que la operación Maquinista no trajo consigo unos cambios tales en el precio de la vivienda que permita evidenciar un proceso gentrificador galopante. No obstante, como se ha indicado previamente, el precio de la vivienda es un importante indicador de gentrificación, pero no es el único. Por eso, además del trabajo sobre indicadores realizado previamente, en el que se ha evidenciado la segregación socio-económica en el territorio, de cara a profundizar en esta problemática, hemos acudido a otros estudios específicos (Antón-Alonso et al., 2018; López-Gay et al., 2020) que han trabajado el tema de la gentrificación a una escala municipal y metropolitana y que pueden aportar algunas ideas fuerza para identificar si la elitización del Sector Maquinista ha tenido efecto contagio en el resto del territorio.

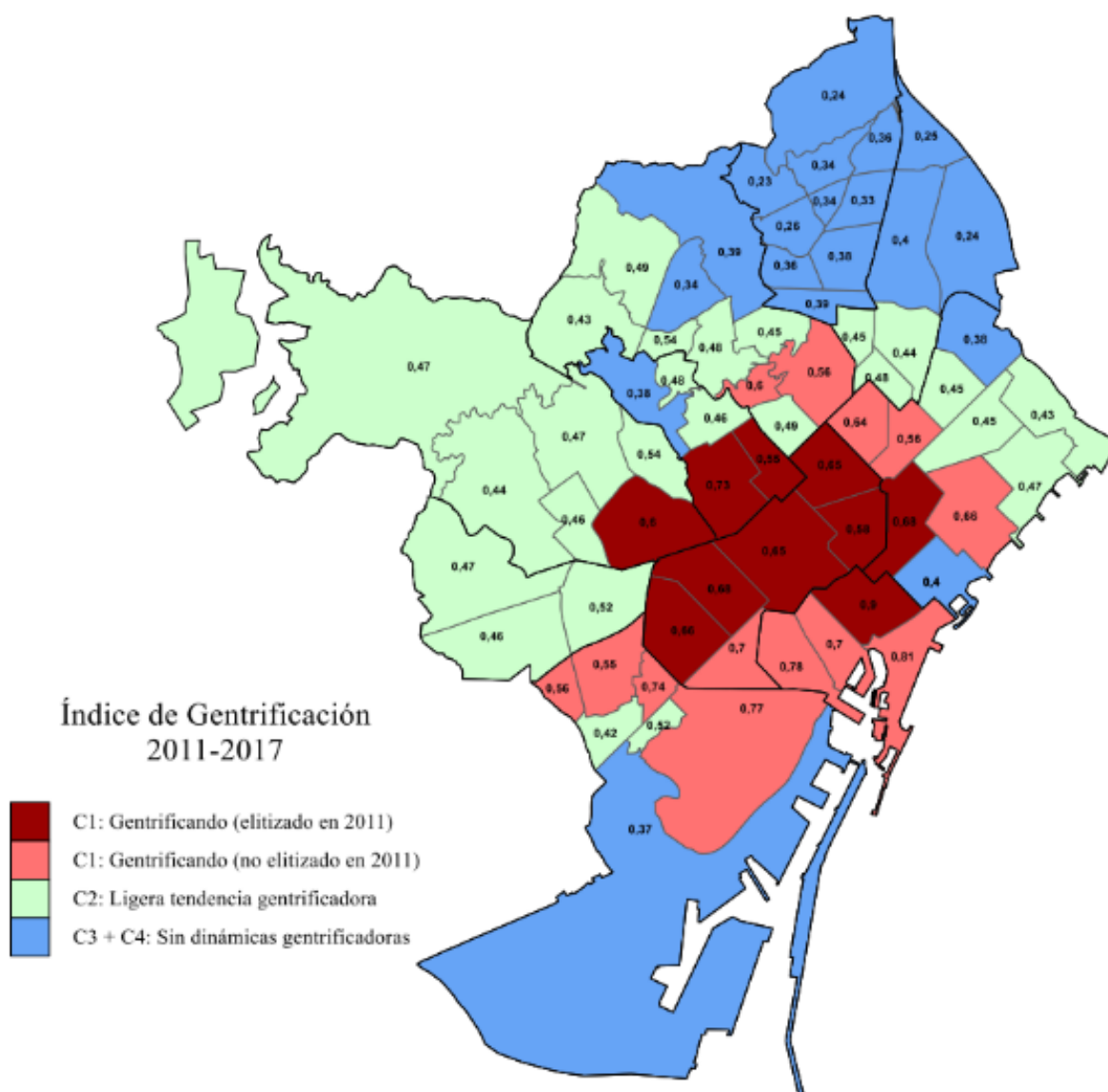


Ilustración 34, Mapeado de Barcelona según índices de gentrificación con datos entre 2011-2017. Fuente: López-Gay et al (2020:11). En este documento se ha resaltado con un círculo amarillo la AEB (Área estadística básica) a la que pertenecen los Barrios del Bon Pastor y Baró de Viver.

Según los estudios previamente referenciados, no se puede decir que el Bon Pastor sea un barrio gentrificado, ni que se esté dirigiendo inexorablemente hacia ese horizonte, al menos por el momento. Si partimos del informe técnico de carácter cuantitativo desarrollado López-Gay et al (2020) en base a los datos de los años 2011-2017 sitúan al Bon Pastor como uno de los barrios con menor índice de Gentrificación de Barcelona (ver Ilustración 22). Por su parte, el informe de Antón et al (2018), establecía que las condiciones socio-urbanas del Bon Pastor en 1991 permitían clasificar al Bon Pastor como un Barrio gentrificable. Sin embargo, tras el análisis evolutivo que los autores realizan sobre el proceso de sustitución y elitización de su estructura social entre los años 1991 y 2001, lo que se desprende es que el Barrio del Bon Pastor se encuentra en una situación particular, compartida con otros barrios, que requiere de una caracterización territorializada del fenómeno. Esta situación se debe a que el Bon Pastor si bien cuenta con una gran llegada de población de clases medias que hacen aumentar el peso de estas con respecto a clases trabajadoras entre los años 1991-2011, en sus indicadores generales sigue conservando una gran base social



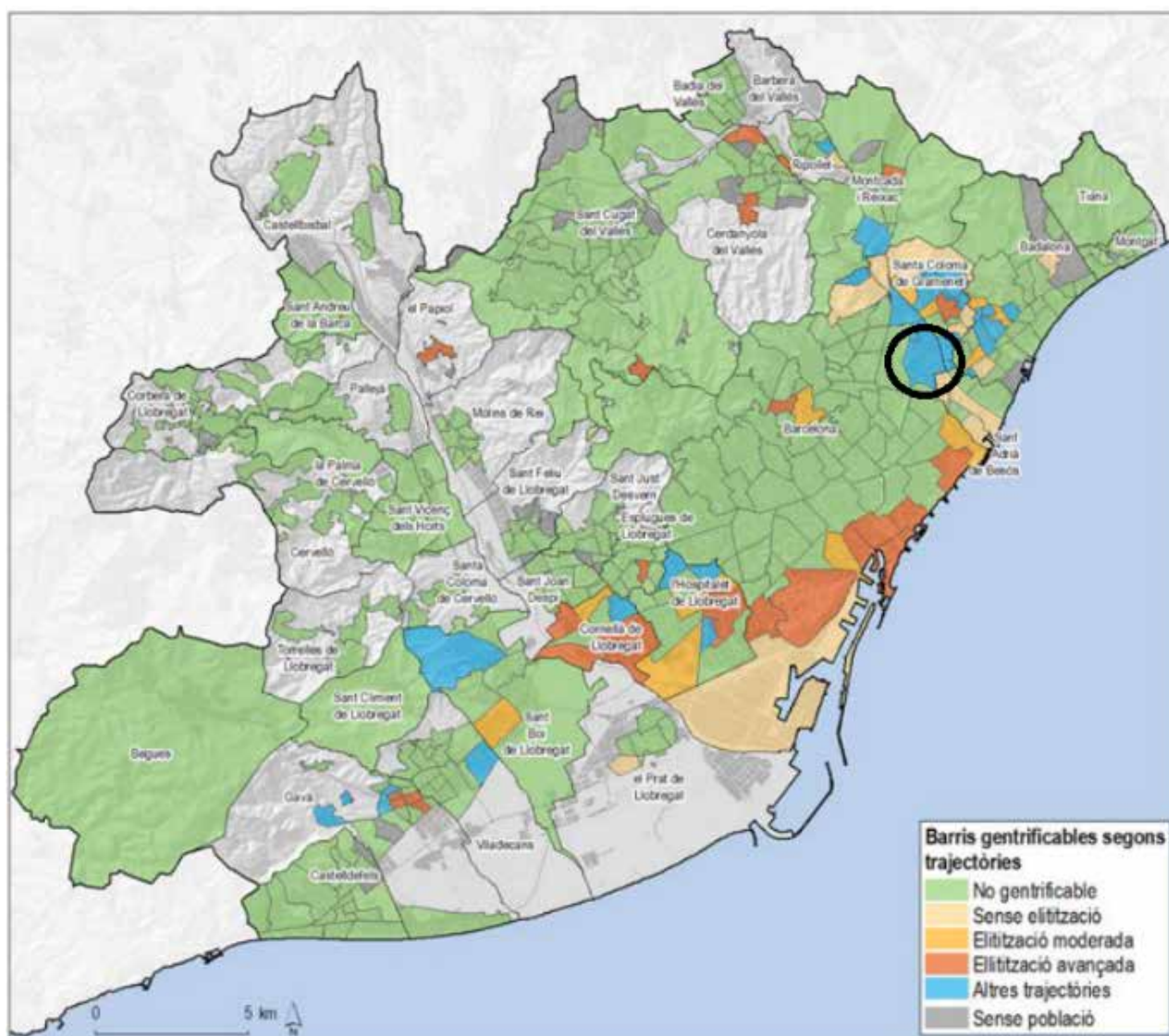


Ilustración 35. Relación de barrios en el área Metropolitana de Barcelona con respecto a las 5 categorías de elitización. Fuente: Antón et Al (2018 p.74). El autor de este artículo a señalado la localización del Barrio del Bon Pastor.

más humilde o incluso con un cierto grado de vulnerabilidad. Si se acude, como se ha hecho anteriormente, a los valores de renta, residentes extranjeros o nivel de estudios segregados por sección censal, la polarización, aunque no es igual para cada una de las secciones, en términos generales es una realidad evidenciable y que en consecuencia indica una elitización de un sector del barrio, el que corresponde al sector de La Maquinista, frente a la conservación del carácter popular del resto del territorio.

De hecho, desde los primeros estudios oficiales sobre la vulnerabilidad en el territorio español, el Bon Pastor ha seguido arrastrando desde los datos de 1991 la condición de territorio vulnerable según diversos análisis (Antón-Alonso et al., 2020; Gómez & Hernández, 2020a, 2020b; Hernandez et al., 2015). Por ejemplo, según el informe sobre Vulnerabilidad Urbana del Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans del 2018 (Antón-Alonso et al., 2020), el barrio del Bon Pastor, aunque no se encuentra en el decil más vulnerable del eje metropolitano del Besós, de acuerdo con las cartografías que incluye el trabajo, el Bon Pastor sigue estado entre el segundo y tercer decil inferior en cuanto a indicadores de vulnerabilidad Social y Residencial y según el índice de Vulnerabilidad

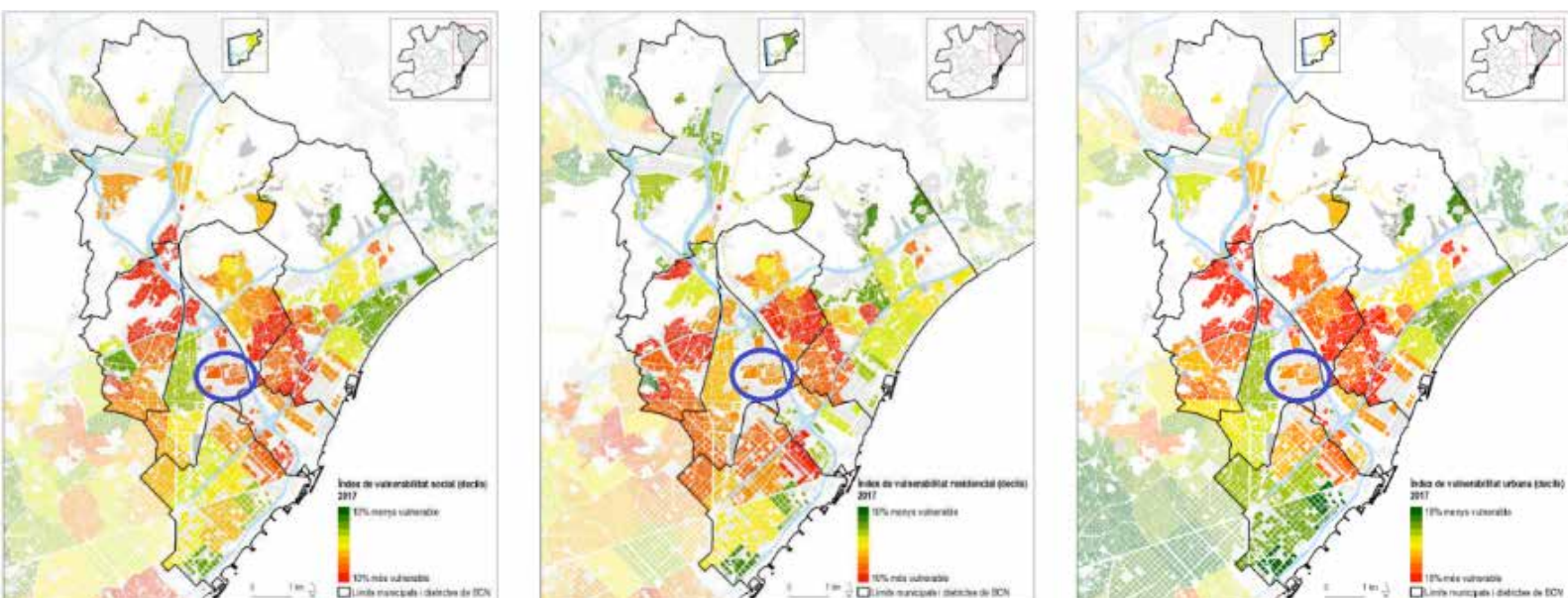


Ilustración 36. Mapeados del eje Besós en el que se refleja por medio de un código de Colores la situación de los Barrios en base a las dimensiones de vulnerabilidad social, residencial y del Index de Vulnerabilidad Urbana desarrollado por los autores. Fuente. (Antón-Alonso et al., 2020, p. 15). En los mapas se resalta el Bon Pastor dentro de un círculo azul.

Urbana (IVU). Este índice sintético (IVU) se calcula en base a las áreas Estadísticas Municipales que en la mayor parte de los casos es homologable a la división territorial municipal de los Barrios. Y en este mapeado se practica una agregación territorial que indica que sectores específicos como el de la Maquinista se sitúa al mismo nivel que en el caso del resto del Barrio del Bon Pastor, algo que como hemos podido ver en nuestra disertación no reproduce la realidad interna del territorio del Barrio. Este fenómeno tiene que ver con el aparato metodológico utilizado por los autores que si bien permite hacer estudios que abarquen grandes áreas territoriales, no se ajusta tanto a la hora de evidenciar fenómenos a escalas con un mayor grado de desagregación, como se requeriría en nuestro caso. Pero por lo pronto ya indica una situación delicada del barrio en el contexto metropolitano.

Por último, una serie de consideraciones en cuanto a la cronificación o reducción de los indicadores de Vulnerabilidad en el Barrio del Bon Pastor. Si bien a la Maquinista no le acompañó un cambio en la condición de territorio vulnerable vía gentrificación, no se puede obviar que el paso de los años ha traído consigo una serie de cambios que han podido propiciar a una cierta reducción de sus indicadores de vulnerabilidad en el presente. Primero, no hay que dejar de lado que la agregación de la nueva masa poblacional con sus particulares valores en los indicadores socio económicos son también parte agregada de los valores del territorio, por lo que en parte tienen un efecto compensatorio de aquellos indicadores con valores más sensibles cuando los valores de los indicadores se toman en base a divisiones estadísticas que incorporan diferentes zonas de un territorio. Segundo, y quizás es lo que tiene mayor relevancia, es que desde la entrada en el nuevo siglo, y paralelamente al proceso de construcción de la operación Maquinista, se comienza a poner en marcha una agenda de transformación integral interna que han traído mejoras sustanciales en muchos aspectos: la llegada de equipamientos y servicios nuevos, remodelación integral del polígono de viviendas de casas bajas que databan del año 1929, rehabilitación de

viviendas, remodelación de calles y espacios públicos, etc. Este tipo de mejoras producen un efecto significativo en algunos de los indicadores utilizados a la hora de construir los Índices de Vulnerabilidad, sobre todo aquellos más inmediatos como pueden ser los que tienen que ver con los índices de vulnerabilidad residencial y con respecto al estado general del entorno construido.

## Conclusiones

El artículo, como se ha podido ir viendo, no tiene una vocación de generación de teoría urbana, se trata más bien de una indagación historiográfica, seguida de un análisis general en base a las observaciones en campo y a la comparación de indicadores estadísticos. Ya en la introducción del texto, se explicitaba que los objetivos perseguidos era el de (1) arrojar luz sobre el proceso de la Maquinista, desde su gestación hasta su ejecución; y el de (2) analizar el impacto de la operación en su entorno inmediato, centrándonos en sus efectos en el ámbito del barrio al que pertenece, el barrio del Bon Pastor. Por lo tanto, partiremos de estos dos objetivos para introducir unas pequeñas conclusiones que nos permita extraer algún conocimiento relevante de todo el asunto.

En primer lugar, este texto pretende arrojar luz sobre la operación de reconversión del suelo industrial para dar lugar a una zona mixta de comercio y residencia de la Maquinista. Tal y como se ha ido exponiendo, la operación Maquinista fue una operación que se llevó a cabo por parte de la nueva empresa propietaria de la MTM, GEC ALSTHOM , a partir del año 1999. Sin embargo, la operación llevaba agendada, desde el principio, y como parte del plan de negocio en el que se incorporaba la compra de la Maquinista por parte de la multinacional franco-británica en 1989. Con la compra de la MTM, además de la producción, el capital humano y los compromisos contractuales con el Estado, GEC ALSTHOM estaba adquiriendo también una buena porción de suelo industrial, que delante de las lógicas del desarrollo urbano que se venían promocionando en Barcelona, lo convertían en un área potencial de especulación urbanística. Aunque en un primer momento se contaba con hacer de estos terrenos una nueva área de desarrollo económico a través de la promoción de un gran centro comercial para el consumo masivo, acompañado de otros espacios comerciales especializados, y de actividad económica tercerizada en general, tras la aprobación de la MPGM de Sant Andreu-Sagrera, el sector incorporaría además un área residencial en donde poder acoger hasta 900 nuevas viviendas.

La oportunidad que en ese momento se presenta para un territorio segregado como es el barrio del Bon Pastor, es que a través de la nueva ordenación del territorio se abra una puerta la cohesión territorial entre el barrio y la ciudad formal. Sin embargo, el tipo de proyecto que se desarrolló contó con que, desde las primeras justificaciones del proyecto, la nueva zona emergente debía responder a la articulación de la nueva fachada de ciudad que se generaría entorno a un gran parque lineal que cubriría el mar de vías ferroviarias. Por lo tanto, aunque se reconocía la oportunidad de la cohesión con el Bon Pastor y con Baró de Viver, ésta solamente quedaba recogida en forma



de externalidad positiva. Por esta razón la ordenación del territorio se hizo de espaldas al barrio y con la vista puesta en proporcionar un punto de "nueva Centralidad" en el sistema Sant Andreu Sagrera y su futuro parque lineal. La formalización de la pieza urbana adquiere un carácter de sistema autorreferencial, con bloques en forma de "comunidades" cerradas al público y con el Centro Comercial como punto de fuga.

Lo dicho hasta el momento nos lleva al segundo objetivo: el impacto sobre el territorio. La ordenación y conceptualización del sistema residencial dará como resultado una brecha simbólica entre el nuevo sector de la Maquinista y el tradicional barrio del Bon Pastor consolidado. Esta brecha simbólica se dará en forma de diferencias en las tramas y en las tipologías edificatorias, pero también en las características socioeconómicas de la nueva población residente en la zona de la Maquinista, que se traducen en sistemas diferenciados de "vida cotidiana". Este proceso que podría haber disparado un proceso de revalorización de un territorio estigmatizado y conducido a un proceso de gentrificación. Sin embargo, acorde con los estudios al respecto, este fenómeno de gentrificación no se ha producido. Por el contrario, el que el sector Maquinista se proyectase hacia la ciudad formal y no como un eje articulador de una zona segregada, dio como resultado la perpetuación de la segregación del territorio tradicional frente al resto de la ciudad y una cierta continuidad en cuanto a sus indicadores de vulnerabilidad.

Si la operación Maquinista no consiguió terminar de revalorizar el conjunto del territorio fue porque las barreras simbólicas que emergieron de la operación evitaron romper con el estigma que persigue al Barrio del Bon Pastor, y por lo tanto el valor del Bon Pastor antiguo no se vio arrastrado por la renovación en el sector Maquinista. Y esto sucedió o bien porque la situación del Bon Pastor era tan dramática que dificultaba tal proceso, algo que se antoja complicado; bien porque el propio desarrollo del proyecto no cumplió con ese objetivo a causa de un mala planificación por parte de los técnicos; o bien, porque directamente no interesaba que ocurriese el fenómeno opuesto, es decir, que el propio estigma que persigue al territorio afectase a la rentabilidad de la operación Maquinista y que por lo tanto era necesario marcar una diferencia real entre ambos territorios.

Dicho esto, las reflexiones que suscita este trabajo son las siguientes:

- En primer lugar, derivado del estudio historiográfico, lo que se concluye es que las operaciones de desarrollo urbano responden a un conjunto de intereses entre actores en relaciones complejas de afinidad y competencia. La operación Maquinista no surge como una particularidad del territorio, sino que responde a una forma de desarrollo del momento y que se puede homologar a otras operaciones llevadas en su mismo periodo de desarrollo. Los operadores privados no tienen dificultad a la hora de hacer transitar su discurso por las mismas coordenadas por las que transita el discurso oficial de las administraciones cargadas de buenas intenciones. De hecho, nada impide que del "*dicho al hecho haya un trecho*" y que tras operaciones muy bien articuladas en lo discursivo lo que realmente haya sean intereses económicos. La operación Maquinista se justifica siguiendo las directrices de la política de las *Áreas De Nueva Centralidad* como zonas de articulación urbana, sin embargo, la Maquinista terminó siendo un sistema residencial casi cerrado conectado a un gran paquete comercial. Esto no ofrece ninguna novedad analítica relevante, de hecho,

en obras como las de Capel (2013) se analizan los roles y pesos que adquieren los diferentes agentes y actores sociales en la producción de la Ciudad. Sin embargo, y retomando en cierta manera los objetivos subyacentes del análisis que hemos desarrollado, entendiendo que son de utilidad para los trabajos de investigación-acción en los que nos vemos involucrados, este tipo de análisis sí que sirve como recordatorio para establecer un punto de partida la hora de enfrentar tanto desde lo académico, como desde los movimientos urbanos y vecinales, los procesos urbanos en caliente.

- En segundo lugar, el desarrollo urbano de nuevas zonas residenciales, o de usos mixtos, en entornos vulnerables o degradados no implica necesariamente la aceleración de procesos de gentrificación generalizada. De hecho, lo que nos demuestra el caso del proceso de la Maquinista es que lo que puede producir son efectos de “elitización sectorizada”, que lejos de revalorizar el territorio sirva como punto de referencia a la hora de consolidar estigmas y cronificar vulnerabilidades por medio de segregación socio-territorial. Por lo tanto, incidir la relación causal directa desarrollo urbano-gentrificación puede conllevar problemas a la hora de encajar, interpretar y /o enfrentar procesos futuros, ya sea en el Bon Pastor o en cualquier otro territorio. Sin embargo, tratando conectarlo con las operaciones anunciadas en el territorio (reconversión del terreno industrial de la Mercedes o la ampliación comercial y residencial de La Maquinista) quizás sería importante contar con este tipo de análisis.

En los últimos años se está viendo como la presión inmobiliaria vuelve a reproducirse en la zona y como la obsolescencia de los suelos industriales están trayendo nuevas inercias post-desarrollistas. La primera de estas viene con la reconversión de la pieza de la Mercedes Benz y supondrá la construcción de mas de 1200 nuevas viviendas, equipamientos, centros de formación y oficinas; la segunda de estas vendrá con la ampliación del Sector Maquinista hacia el norte, con la construcción de otras 800 viviendas, una ampliación del Centro comercial, así como implantación de servicios y equipamientos. Estos 2 procesos reviven los fantasmas de la primera década de los 2000 en los que se quería reconvertir una gran parte del polígono industrial en un nuevo Barrio y en el que ya se puso sobre la mesa la construcción de más de 1600 viviendas en el espacio de la Mercedes (Angulo, 2006; Durá, 2008; Sastre, 2008). Trabajos como el aquí desarrollado, además de los objetivos investigativos perseguidos, nacen con la voluntad de contribuir a la respuesta vecinal a este tipo de inercias especulativas. Como tal, el texto no tiene la capacidad de generar ningún tipo de cambio, ni si quiera de funcionar a modo de argumentario, pero las evidencias aquí mostradas tienen que poder servir para demostrar que las consecuencias de los procesos urbanísticos tienen efectos directos sobre su entorno inmediato. De esta manera, este trabajo se suma a otros muchos que en los últimos años se han venido desarrollando de la mano de la vecindad del Bon Pastor, de cara a proponer conceptualizaciones diferentes a las propuestas que han ido viniendo dadas desde los agentes privados y municipales.

## Bibliografía

- Ajuntament de Barcelona. (1987). *Àrees de Nova Centralitat*. Ajuntament de Barcelona. Area d'Urbanisme i Obres Públiques Area de Relacions Ciutadanes.
- Ajuntament de Barcelona. (1996a). *Barcelona. La Segona Renovació*. Ajuntament de Barcelona. Sector de Urbanisme.
- Ajuntament de Barcelona. (1996b). Modificació del PGM al sector Sant Andreu-Sagrera. Reordenació urbanística del corredor Ferroviari del Clot-Sagrera-Sant Andreu. Memoria, Normas Urbanísticas, Estudi Econòmic i Programa d'actuació.
- Ajuntament de Barcelona. (1998). *Mesura de Govern: Criteris, objectius i solucions de planejament al polígon del Bon Pastor*.
- Ajuntament de Barcelona. (2009). Projecte d'intervenció Integral Bon Pastor-Baro de Viver. Districte de Sant Andreu.
- Ajuntament de Barcelona. (2021). La nova fàbrica Mercedes-Benz serà un gran espai d'activitat econòmica que connectarà els barris de Sant Andreu. Ajuntament de Barcelona.
- Alcaide, R. (2005). *Scripta Nova . Scripta Nova. Revista de Geografia y Ciencias Sociales*, IX(194 (65)). [www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm)
- Alcaide, R. (2015). La construcción de la red ferroviaria de Barcelona (1848-1992). Apuntes históricos para un proyecto inacabado. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones (TST)*, 29, 12-34.
- Angulo, S. (La V. (2006, mayo 19). El nuevo barrio de Barcelona tendrá unas 10.000 viviendas. *Vivir. La Vanguardia*, 6.
- Antón-Alonso, F., Porcel, S., & Cruz, I. (2018). Factors contextuais associats als processos de gentrificació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, 60, 64-79.
- Antón-Alonso, F., Porcel, S., & Cruz, I. (2020). *La vulnerabilitat urbana al Besòs*.
- Àrea Metropolitana de Barcelona. (s. f.). *Normes urbanístiques - Àrea Metropolitana de Barcelona*. Recuperado 29 de septiembre de 2021, a partir de <https://www.amb.cat/s/web/territori/gestio-i-organitzacio/numamb/index-normes-urbanistiques.html>
- AVV. Bon Pastor. (2004). El Plan de Futuro del Bon Pastor. *La Veu Del Carrer*, 86(Plans Comunitaris), 24.
- Ayuntamiento de Barcelona. (1990). *Plan Estratégico Económico y Social Barcelona 2000*.
- Barcelona Economía. Ajuntament de Barcelona. (2007). Distribució territorial de la Renda Familiar per càpita a Barcelona. En *Barcelona: Ajuntament de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona. h
- Barcelona Regional. (2018). *Alta velocitat i sistema ferroviari metropolità | Barcelona Regional, Agència Desenvolupament Urbà*. Barcelona Regional / Projectes. <https://www.bcnregional.com/ca/projects/alta-velocitat-i-sistema-ferroviari-metropolita/>
- Basiana, X., Arenas, M., Gausa, M., & Ruano, M. (Eds.). (1995). 1984-1994 Barcelona Transfer. Sant Andreu- La Sagrera. Planificació urbana. ACTAR.
- Bel, G., & Costas, A. (2001). La privatización y sus motivaciones en España: de instrumento a política. *Revista de Historia Industrial*, 19(20), 39-65.
- Benach, N. (1995). La promoción de nuevas actividades terciarias en la ciudad de Barcelona. *Revista de Geografía*, XXIX(2), 7-18.
- Borja, J. (1995). *Barcelona . Un modelo de transformación urbana* (J. Borja, Ed.). Programa de Gestión Urbana.



- Borja, J. (2010). *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona* (2.ª ed.). Editorial UOC.
- Busquets, J. (2018). *Barcelona: la construcció urbanística d'una capital compacta*. Universitat Politècnica de Catalunya; Ajuntament de Barcelona.
- Capel, H. (2006). *De nuevo el modelo Barcelona y el debate sobre el urbanismo barcelonés*. Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-629.htm>
- Capel, H. (2013). La Morfología de las Ciudades. III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario. Ediciones del Serbal, S.A.
- Carreras, C., & Romero, J. (2000). Cambios en las formas del comercio y el consumo en Barcelona. *Estudios Geográficos*, LXI(238), 103-123.
- Casellas, A. (2006). Las limitaciones del «modelo Barcelona». Una lectura desde Urban Regime Analysis. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48, 61-81.
- Casinos, X. (2006). L'operació Forum, entre el 92 i la Sagrera (Model Barcelona. Quaderns de gestió; 20). Aula Barcelona.
- Checa, M., & Travé, C. (2007). *Bon Pastor. historia de un Barri*. Ajuntament de Barcelona. Districte de Sant andreu.
- Comisió de Urbanisme de Barcelona. (1993). Comunicats d'aprovació condicionada. En Subrogació de la Modificació del subsector B del Pla Especial d'ordenació i estructuració del sector industrial de Sant Andreu. Generalitat de Catalunya .DPTOP.
- Comité de Empresa Maquinista Terrestre MAritima S.A. (1993). Manifiesto del Comité de Empresa para preservar las señas de identidad de la Maquinista Terrestre y Marítima. <http://www.acteon.es/maquinista/historia.htm>
- de Torres i Capell, M. (1999). La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona. **L'Urbanisme de la diversitat**. En *Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona* (Vol. 0, Issue 0). Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- Delgado, M. (2007). La Ciudad Mentirosa. Fraude y miseria del modelo Barcelona. Catarata.
- Doménech, L., Puig, R. M., Sabater, L., & Sanmartí, J. (1965). El barrio del Buen Pastor. *Cuadernos de Arquitectura*, 61, 5-8.
- Durá, M. (La V. (2008, junio 1). Un nuevo barrio entre dos distritos. *La Barcelona Que Viene. La Vanguardia*, 120-121.
- EFE. (1991, enero 12). CC OO califica de «chantaje» la amenaza de Alstom de cerrar sus filiales en España. *El País. Economía*.
- EFE. (2006, mayo 18). El Ayuntamiento de Barcelona proyecta un nuevo barrio entre Sant Andreu y Sant Martí. *La Vanguardia*, 1-3.
- EFE. (2021, julio 16). La Maquinista tendrá menos espacio comercial y más pisos. *El Periodico de Barcelona*.
- el País. (1993, agosto 26). Alstom aprueba la segregación de la Maquinista , pese a la oposición sindical. *El País. Economía*.
- Equip Redactor de la MPGM Bon Pastor. (2002). Memoria de la Modificación del Plan general Metropolitano en el Sector del Bon Pastor. En *Modificación del Plan general Metropolitano en el Sector del Bon Pastor*.
- Esteban, J. (1995). Via Verda. En X. Basiana, M. Arenas, M. Gausa, & M. Ruano (Eds.), *1984-1994 Barcelona Transfer. Sant Andreu - La Sagrera. Planificación urbana* (pp. 102-114). ACTAR.
- Europa Press. (2008a, julio 18). Metrovacesa vende dos centros comerciales en Barcelona y Alicante a Unibail-Rodamco por 434 Millones. *El Confidencial*.

Europa Press. (2008b, julio 21). Metrovacesa perdió 7,2 millones en la venta de dos centros comerciales. *Cinco Días. El País*.

Fayos, R. (1995). Parc Lineal. En X. Basiana, M. Arenas, M. Gausa, & M. Ruano (Eds.), *1984-1994 Barcelona Transfer. Sant Andreu - La Sagrera. Planificació urbana* (pp. 115-125). ACTAR.

Fernández, R. (2006). El tsunami urbanizador español y mundial. Sobre sus causas y repercusiones devastadoras, y la necesidad de prepararse para el previsible estallido de la burbuja inmobiliaria. Virus Editorial.

Foment de Ciutat S.A, & Districte de Sant Andreu. (2016). Mesura de govern per a la implementació del Pla de Barris contra la desigualtat als barris del Bon Pastor i Baró de Viver. Ajuntament de Barcelona.

Frampton, K. (1987). La Renovació de Barcelona: Una Apreciació (1982-1986). En *Barcelona, espais i escultures: 1982-1986*. Ajuntament de Barcelona, Àrea d'Urbanisme i Obres Públiques.

Generalitat de Catalunya. (1990). Plan Especial d'Ordenació i estructuració del sector industrial de Sant Andreu. Generalitat de Catalunya.

Gómez, J. M., & Hernández, A. (2020a). El atlas de vulnerabilidad urbana en España objetivos, resultados y retos de futuro. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, Estratègies Planejament*, 63, 20-36.

Gómez, J. M., & Hernández, A. (2020b). Evolución de las fracturas socioespaciales en las grandes ciudades españolas desde 1991. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, 63, 1-26. <http://oa.upm.es/51015/>

González, J. A., Muro Morales, J. I., & Soler, S. R. (2014). Capitalidad autonómica y proceso de terciarización: El caso de Barcelona. *Estudios Geograficos*, 75(276), 7-46.

Harvey, D., & Smith, N. (2005). *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Museu d'Art Contemporani de Barcelona; Universitat Autònoma de Barcelona.

Henrich, J., & Remesar, A. (2020). “Operación Mercedes”: Monumento a la ciudadanía solidaria. *On the W@terfront*, 62(9), 3-32.

Hernandez, A., Matesanz, Á., & García, C. (2015). *Atlas de Barrios Vulnerables. 12 ciudades /1991/2001/2006*. Instituto Juan de Herrera.

Inmobiliaria Colonial, & Estudi Joan Busquets. (1998). Estudi de detall Ordenació de l'Edificació del Sector Residencial Maquinista.

L-35 arquitectos. (1993). Memoria de la Modificación del Subsector B del «Plan Especial de Ordenación y Estructuración del Sector Industrial de Sant Andreu».

la Maquinista Terrestre y Marítima S.A, & L35 Arquitectes. (1997). Estudi de detall de les zones 18 i 22 del sector IV La MAquinista de la MPGM al sector Sant-Andreu-Sagrera-Barcelona (Text Refós).

la Vanguardia. (1993a, agosto 28). Primer Anuncio de Escisión Parcial La Maquinista Terrestre y Marítima, S.A y «Gec Alsthom Transporte, S. A.» y «Gec Alsthom Electromecánica, S. A.» *La Vanguardia. Avisos Oficiales*.

la Vanguardia. (1993b, agosto 29). Segundo Anuncio de Escisión Parcial La Maquinista Terrestre y Marítima, S.A y «Gec Alsthom Transporte, S. A.» y «Gec Alsthom Electromecánica, S. A.» *La Vanguardia. Avisos Oficiales*, 76.

la Vanguardia. (1993c, agosto 30). Tercer Anuncio de Escisión Parcial La Maquinista Terrestre y Marítima, S.A y «Gec Alsthom Transporte, S. A.» y «Gec Alsthom Electromecánica, S. A.» *La Vanguardia. Avisos Oficiales*, 39.

la Vanguardia. (1997, julio 26). “ La Caixa ” construirá de precio asequible en La Maquinista. *Vivir En Barcelona. La Vanguardia*, 3.

Leal, J. (2002). Segregación social y mercados de vivienda en las grandes ciudades. *RES. Revista Española de Sociología*, 2, 59-75.

López-Gay, A., Sales-Favà, J., Solana, M., Fernández, A., & Peralta, A. (2020). Midiendo los procesos de gentrificación en Barcelona y Madrid: una propuesta metodológica. *En XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and Paradigms of the Contemporary City"*, 1-18. <https://doi.org/10.5821/ctv.8680>

Maloutas, T. (2007). Segregation, Social Polarization and Immigration in Athens during the 1990s: Theoretical Expectations and Contextual Difference. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31.4, 733-758.

Martí, F., & Moreno, E. (1974). *Barcelona ¿A dónde vas?* (4.ª ed.). Editorial Diosa.

Marti-Costa, M., & Bonet, J. (2009). Planning from below in Barcelona. En L. Porter & K. Shaw (Eds.), *Whose Urban Renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies* (Porter, Li, pp. 118-128). Routledge.

Martínez, S., & Tello i Robira, R. (1995). Terciarización y encarecimiento de la vivienda en Barcelona. *Revista de Geografía*, 29(2), 41-51.

Mateu, N. (2011). La barcelona d'en porcioles. La Idea de Ciutat d l'Alcalde Josep MARIa Porcioles (1957-1973) [Tesis de Máster]. Escola D'arquitectura la Salle.

Orden de 16 de junio de 1969 por la que se aprueba la modificación del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, 10877 (1969).

Monclús, F.-J. (2003). El "Modelo Barcelona"¿ Una fórmula original? De la "reconstrucción" a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004). *Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives*, 1-13.

Montaner, J. M. (2011). La evolución del «modelo Barcelona» (1973- 2004). En J. M. Montaner, F. Álvarez, & Z. Muixí (Eds.), *Archivo Crítico modelo Barcelona 1973 - 2004* (pp. 11-25). Ajuntament de Barcelona; Departament de Composició Arquitectónica de la ETSAB-UPC.

Montaner, J. M., Álvarez, F., Muixi, Z., & Casanovas, R. (Eds.). (2013). *Reader: Modelo Barcelona, 1973-2013* (Comanegra,).

Noceda, M. Á. (1990a, diciembre 20). GEC ALSTHOM pide una reunión con el INI para revisar la compra de La Maquinista y Ateinsa. *El País. Economía*.

Noceda, M. Á. (1990b, diciembre 22). GEC ALSTHOM esta pendiente de la recalificación de terrenos para su nuevo plan industrial. *El País. Economía*.

Pasucal, N., & Ribera, R. (2009). Retail gentrification in Ciutat Vella, Barcelona. En L. Portero & Ka. Shaw (Eds.), *Whose Urban Renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies* (pp. 180-190). Routledge.

Pizza, A. (2012). Barcelona contemporánea : el ocaso de un modelo. *Dearq*, 11, 32-37.

Pla de Futur del Bon Pastor. (2001). *Pla de futur del Bon Pastor* (Bon Pastor Un Barri Amb Futur).

Remesar, A. (2013). Barcelona : un modelo de Arte Público y Diseño Urbano. En J. Hamman (Ed.), *Espacio Público, Arte y Ciudad* (pp. 13-54). Pontificia Universidad Católica del Perú.

Rowe, P. G. (2006). *Building Barcelona. A second Renaixença*. Barcelona Regional; ACTAR.

Salas, X. (2016). Bon Pastor (Barcelona) Un Territorio En Construcción. *On the W@terfront*, 43, 7-44.

Sastre, X. V. (2008, junio 1). Después de la Mercedes Benz. *La Barcelona Que Viene. La Vanguardia*, 117.

Tello, R. (1995). Plan estrategico de Barcelona: balance y nuevo plan. *Revista de Geog*, XXIX(2), 97-105.

Vergés, J. (1999). Balance de las políticas de privatización de empresas públicas. *Economía Industrial*, VI(330), 121-139.



## Anexos

### Tablas y gráficos

SISTEMAS	PGM (1976)				MPGM(1996)				Diferencia
	CLOT	SAGRERA	ST.ANDREU	TOTAL	CLOT	SAGRERA	ST.ANDREU	TOTAL	
3 FERROVIARIO	-	194.553	225.679	420.232	3.972	153.979	54.364	212.315	- 207.917
4 SERVEIS TECNICS	-	-	54.050	54.050	-	-	47.246	47.246	- 6.804
5 VIARIO	60.430	214.096	121.677	396.203	42.303	180.907	235.846	459.056	62.853
6 PARQUES URBANOS	65.742	34.206	19.977	119.925	84.494	78.000	186.632	349.126	229.201
7A EQUIPAMIENTO EXISTENTE	13.550	10.818	-	24.368	14.731	3.094	11.326	29.151	4.783
7B EQUIPAMIENTO NUEVA CREACIÓN	-	-	18.125	18.125	1.550	9.930	44.538	56.018	37.893
9 PROTECCIÓN SISTEMAS	5.151	16.640	55.019	76.810	678	-	2.059	2.737	- 74.073
17-6 RENOVACIÓN HACIA PARQUE URBANO	-	5.325	92.900	98.225	-	-	-	-	- 98.225
3B FERROVIARIO/PARC	-	-	-	-	-	6.720	52.391	59.111	59.111
<b>TOTAL</b>	<b>144.873</b>	<b>475.638</b>	<b>587.427</b>	<b>1.207.938</b>	<b>147.728</b>	<b>432.630</b>	<b>634.402</b>	<b>1.214.760</b>	<b>6.822</b>
<b>ZONAS</b>									
12 SUSTITUCION EDIFICACION	75.727	-	-	75.727	79.602	-	-	79.602	3.875
13A EDIFICACION INTENSIVA	29.593	-	-	29.593	22.150	-	3.133	25.283	- 4.310
13B EDIFICACION SEMI-INTENSIVA	-	-	7.390	7.390	-	-	6.282	6.282	- 1.108
14B-14 REMODELACION PRIVADA	-	15.493	26.200	41.693	-	148.207	166.030	314.237	272.544
15 CONSERVACION	-	-	-	-	-	-	2.293	2.293	2.293
18 ORDENACION VOLUMETRICA TERCIARIO	-	650	400	1.050	713	63.810	35.542	100.065	99.015
22A INDUSTRIAL	-	228.107	706.179	934.286	-	75.241	365.051	440.292	- 493.994
22C INDUSTRIAL Y SERVICIOS	-	-	-	-	-	-	114.863	114.863	114.863
<b>TOTAL</b>	<b>105.320</b>	<b>244.250</b>	<b>740.169</b>	<b>1.089.739</b>	<b>102.465</b>	<b>287.258</b>	<b>693.194</b>	<b>1.082.917</b>	<b>6.822</b>
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>250.193</b>	<b>719.888</b>	<b>1.327.596</b>	<b>2.297.677</b>	<b>250.193</b>	<b>719.888</b>	<b>1.327.596</b>	<b>2.297.677</b>	<b>-</b>

Gráfico 1. Diferencias en cuanto a los usos del suelo entre lo que estaba en el PGM y lo que supone su modificación. Fuente: elaboración propia a partir de Ajuntament de Barcelona (1996b)

### EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL BON PASTOR

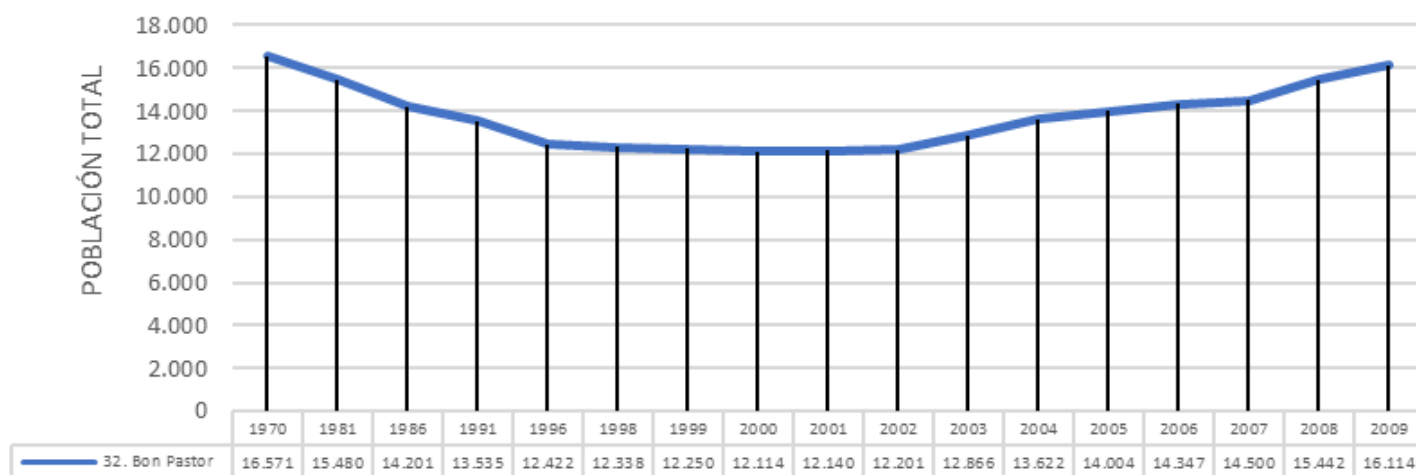
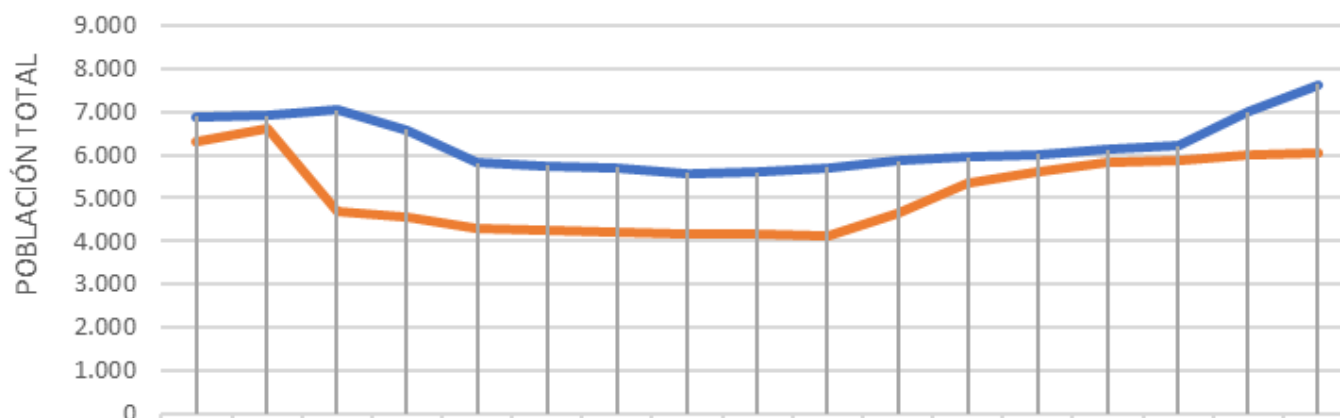


Gráfico 2. Evolución de la población del Bon Pastor según la división territorial estadística de 1984. Fuente: Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Ajuntament de Barcelona. Según el padrón municipal

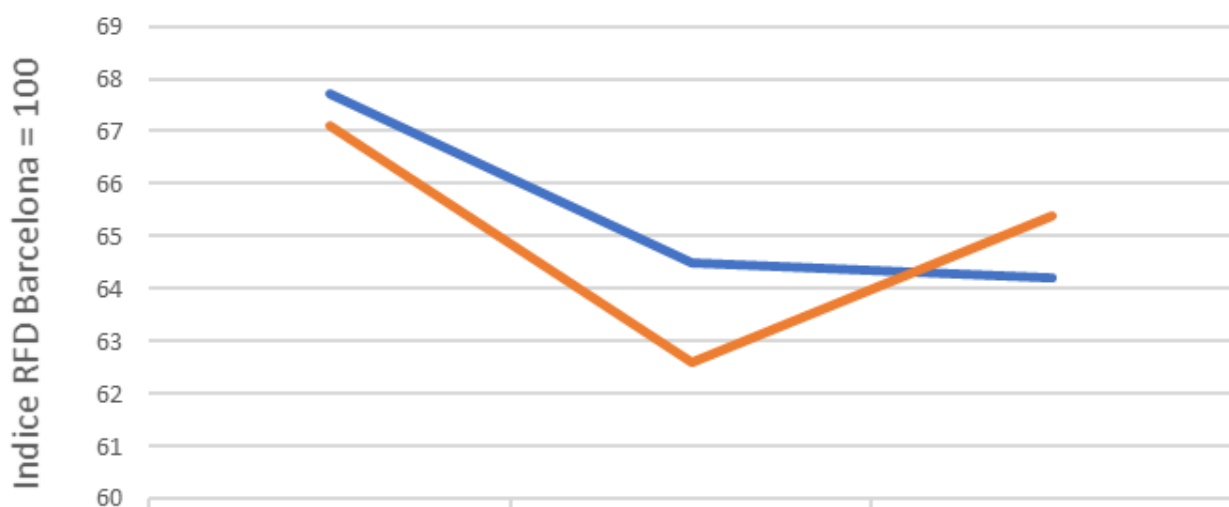
### EVOLUCIÓN POBLACIÓN BON PASTOR SEGREGADO POR ZRP



	1970	1981	1986	1991	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
(215) BON PASTOR-SANTANDER	6.890	6.899	7.033	6.578	5.820	5.748	5.697	5.584	5.606	5.700	5.864	5.935	6.002	6.121	6.202	6.996	7.636
(216) BON PASTOR-MAQUINISTA	6.305	6.619	4.671	4.565	4.280	4.262	4.225	4.182	4.172	4.131	4.624	5.330	5.627	5.811	5.881	5.994	6.036

Gráfico 3 evolución de la población en Bon Pastor según ZRP de acuerdo con la división territorial de 1984. Fuente: Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Ajuntament de Barcelona. Según padrón municipal

### DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA RENTA FAMILIAR POR ZRP (2000-2008)



	2000	2005	2008
9 215 BP-SANTANDER	67,7	64,5	64,2
9 216 BP-MAQUINISTA	67,1	62,6	65,4

Gráfico 4. Evolución de la renta en las diferentes zonas de estudios (ZRP) del Bon Pastor entre los años 2000-2008. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ajuntament de Barcelona

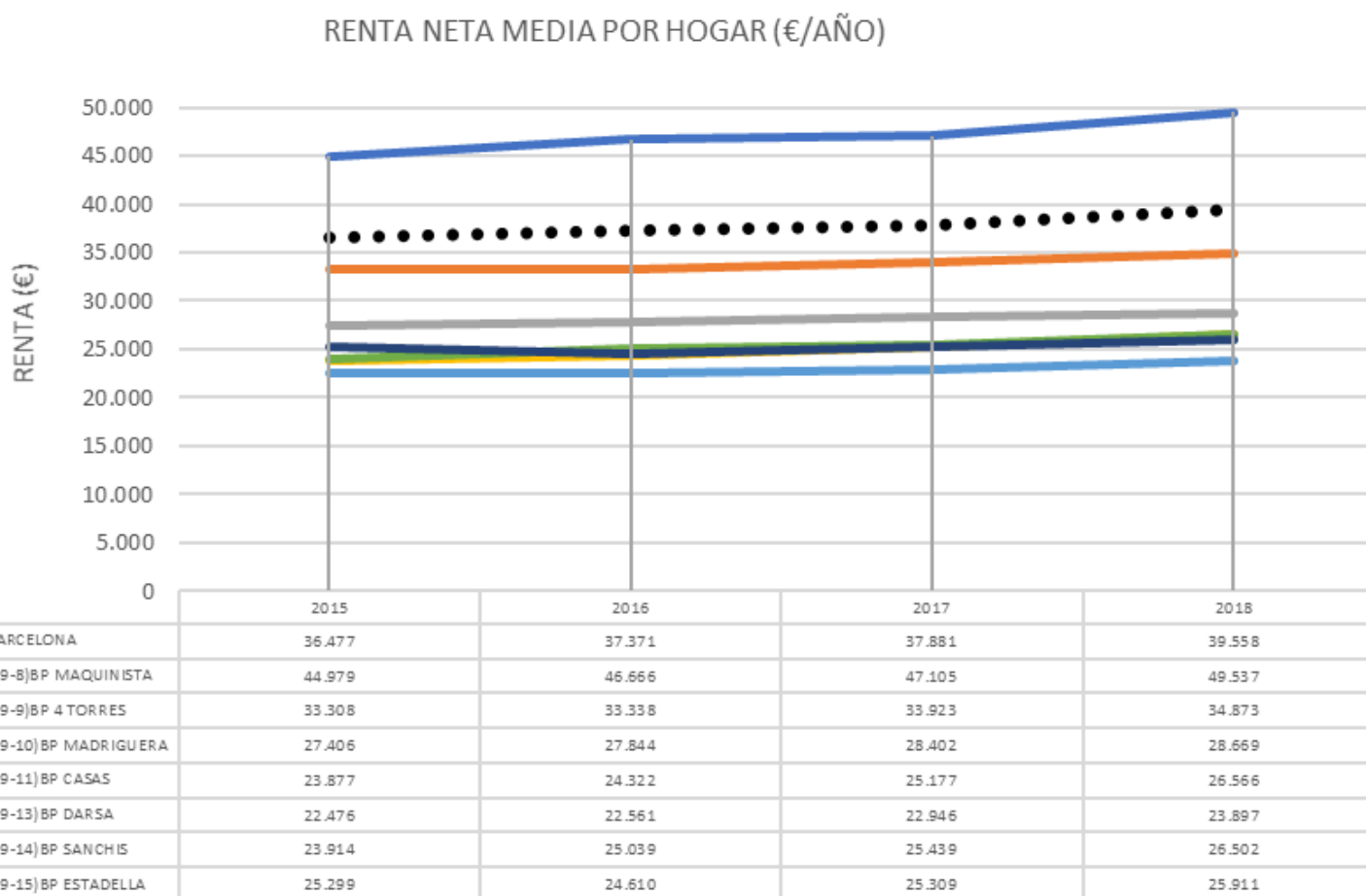


Gráfico 5. Renta media por hogar segregados por las secciones censales que constituyen el Barrio del Bon Pastor. Fuente: elaboración propia en base a los datos del Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Ajuntament de Barcelona



### DISTRIBUCIÓN DE GRUPOS DE EDAD POR QUINQUENIOS SEGUN SECCION CENSAL

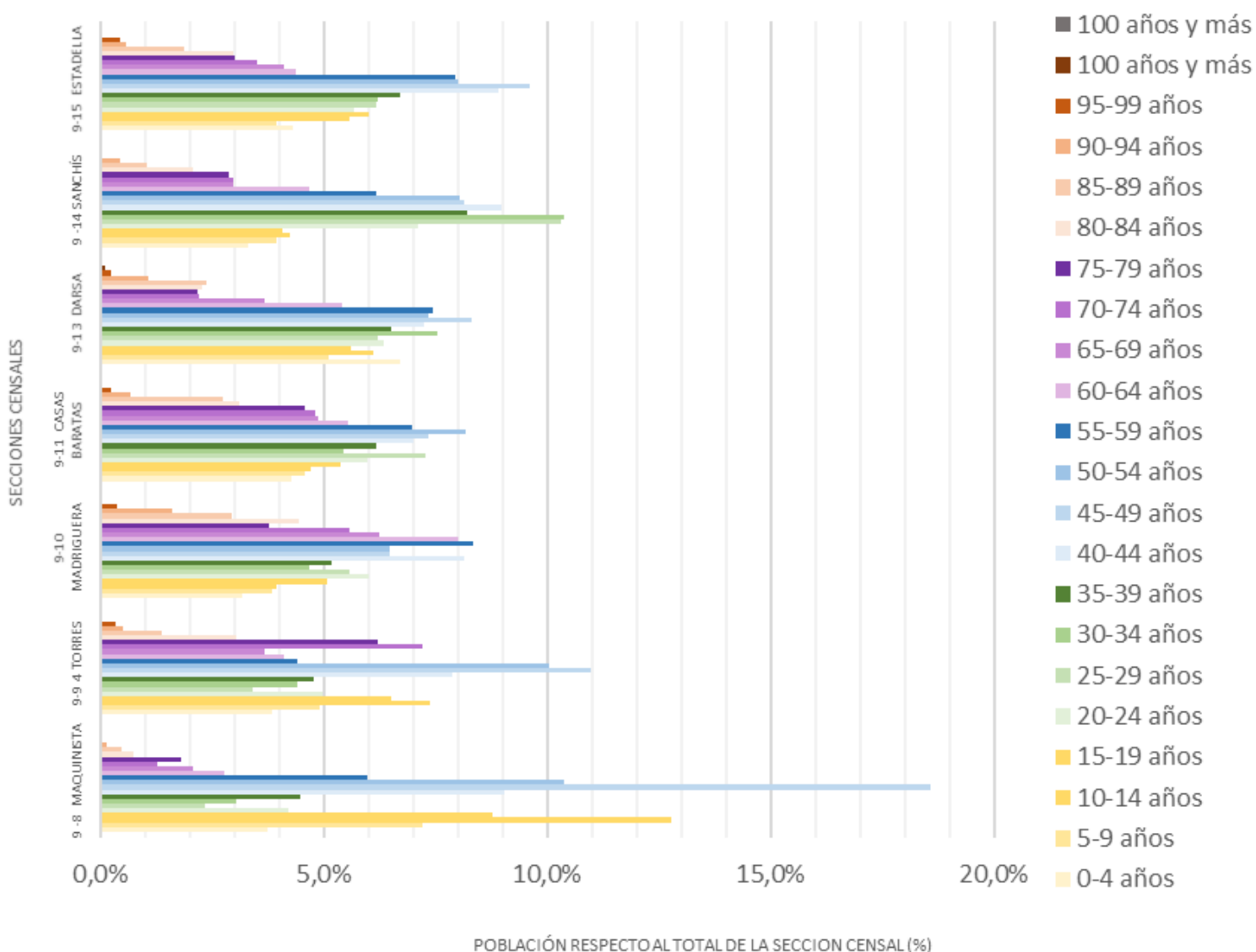


Gráfico 6. Distribución de la población por grupos de edad quinquenales según sección censal. Dado el carácter meramente descriptivo del gráfico se ha optado por no mostrar los datos segregados por sexo asumiendo una distribución similar. Fuente. elaboración propia a partir de los datos de la lectura del padrón 2022 del departamento de estadística del Ajuntament de Barcelona.

### POBLACIÓN SEGUN ESTUDIOS RELATIVA AL TOTAL DE LA SECCIÓN CENSAL

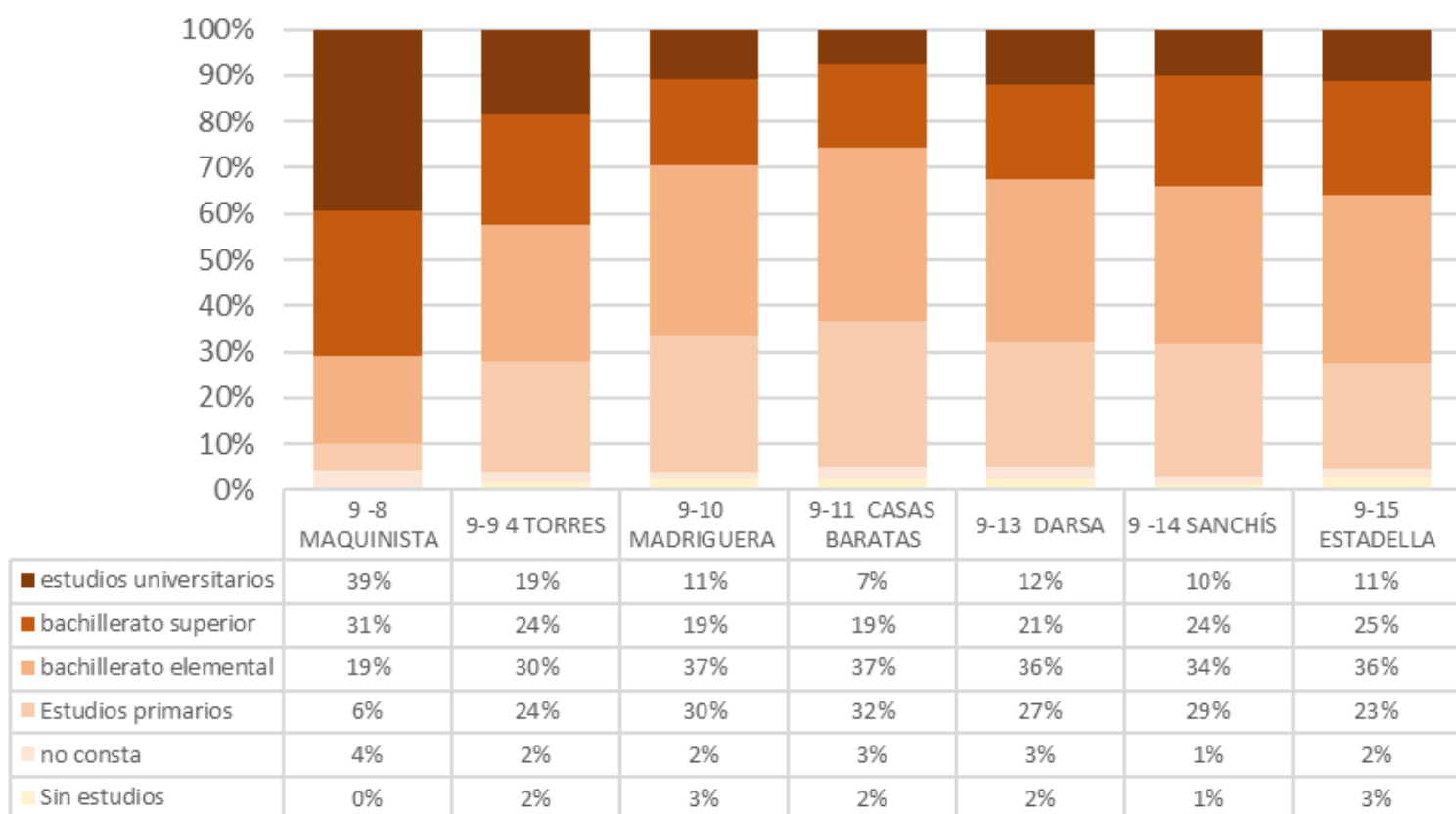
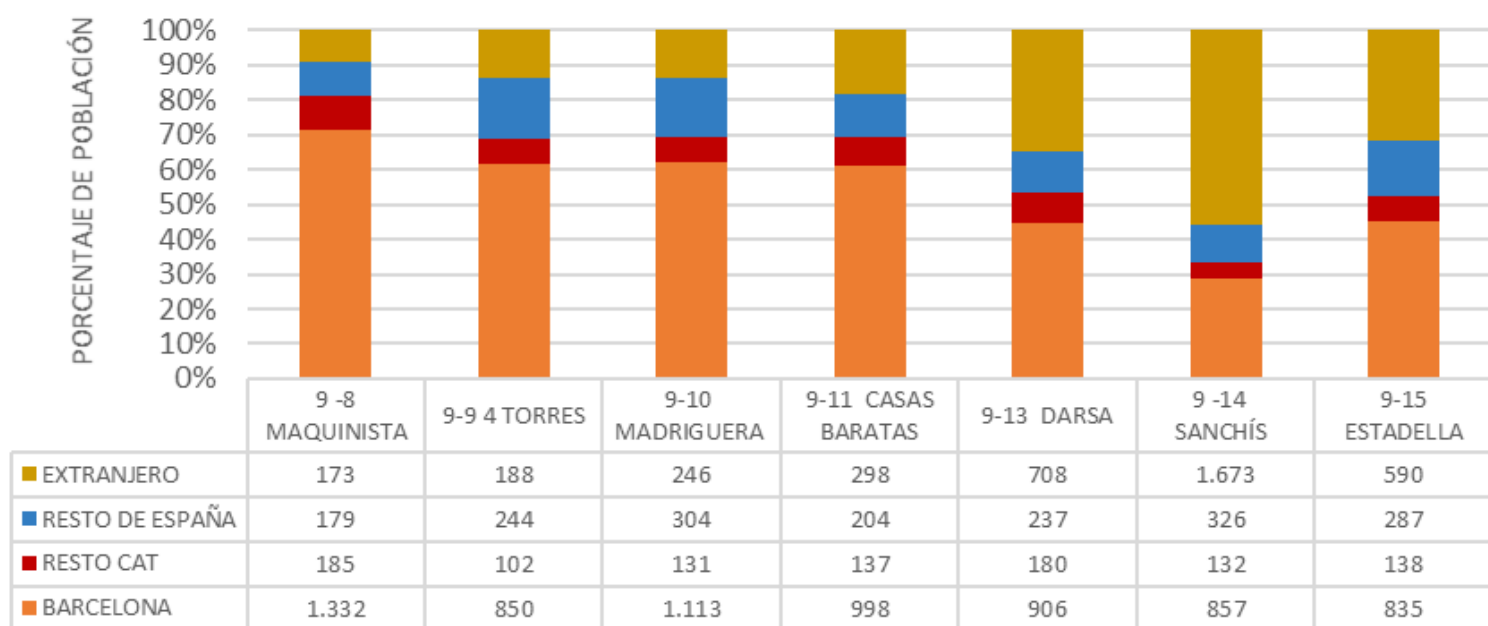


Gráfico 7. Distribución de la población mayor de 16 años según su grado de estudios terminados segregados por Sección censal. Fuente: del Departament d'Estadística del Ajuntament de Barcelona.

### DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGUN LUGAR DE NACIMIENTO (%)



### SECCIÓN CENSAL

Gráfico 8. Distribución de la población según estudios finalizados y segregados por secciones censales. Fuente. elaboración propia a partir de los datos de la lectura del padrón de 2022 del Departament d'Estadística del Ajuntament de Barcelona.

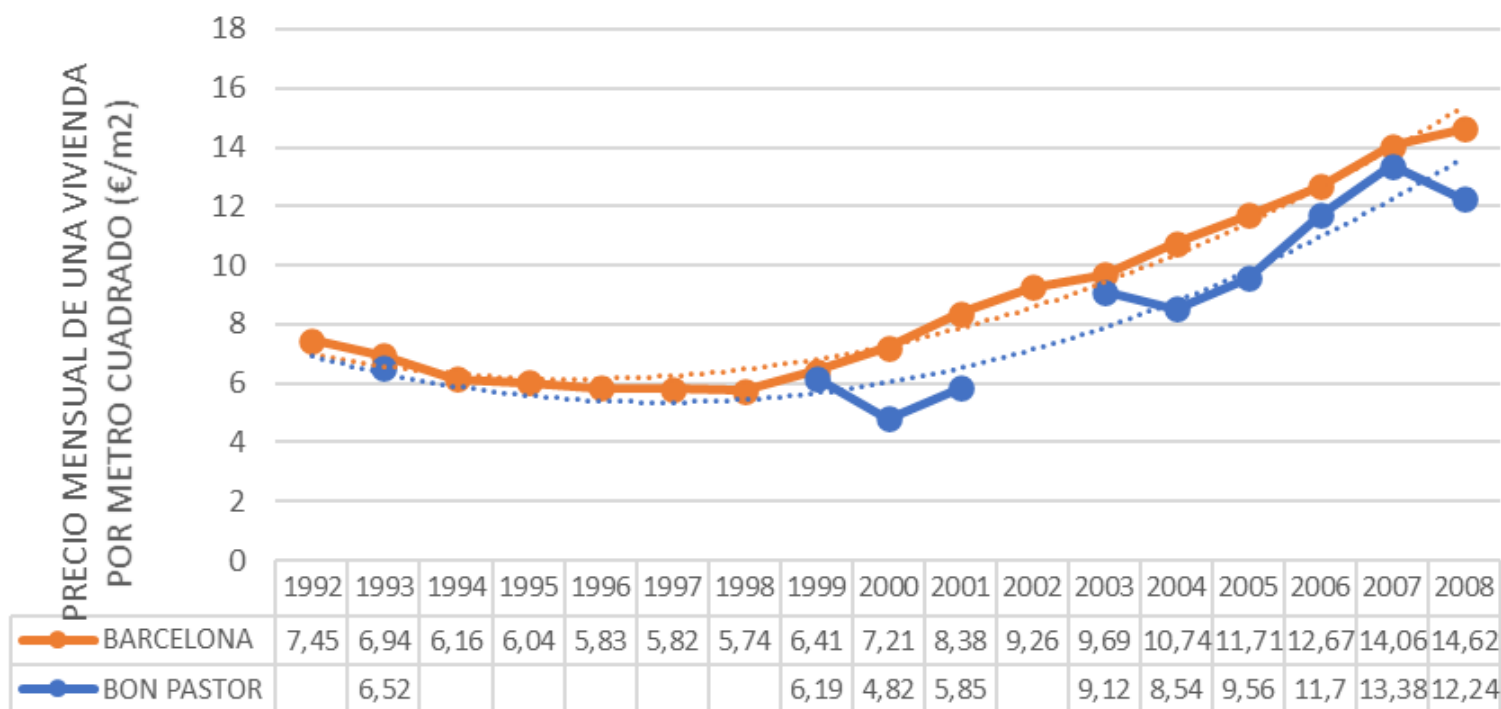


Gráfico 9. Evolución del precio de alquiler de viviendas de segunda mano del Bon Pastor y de Barcelona entre 1992 y 2008. Fuente elaboración propia a partir de datos del Departament de estadística del Ajuntament de Barcelona

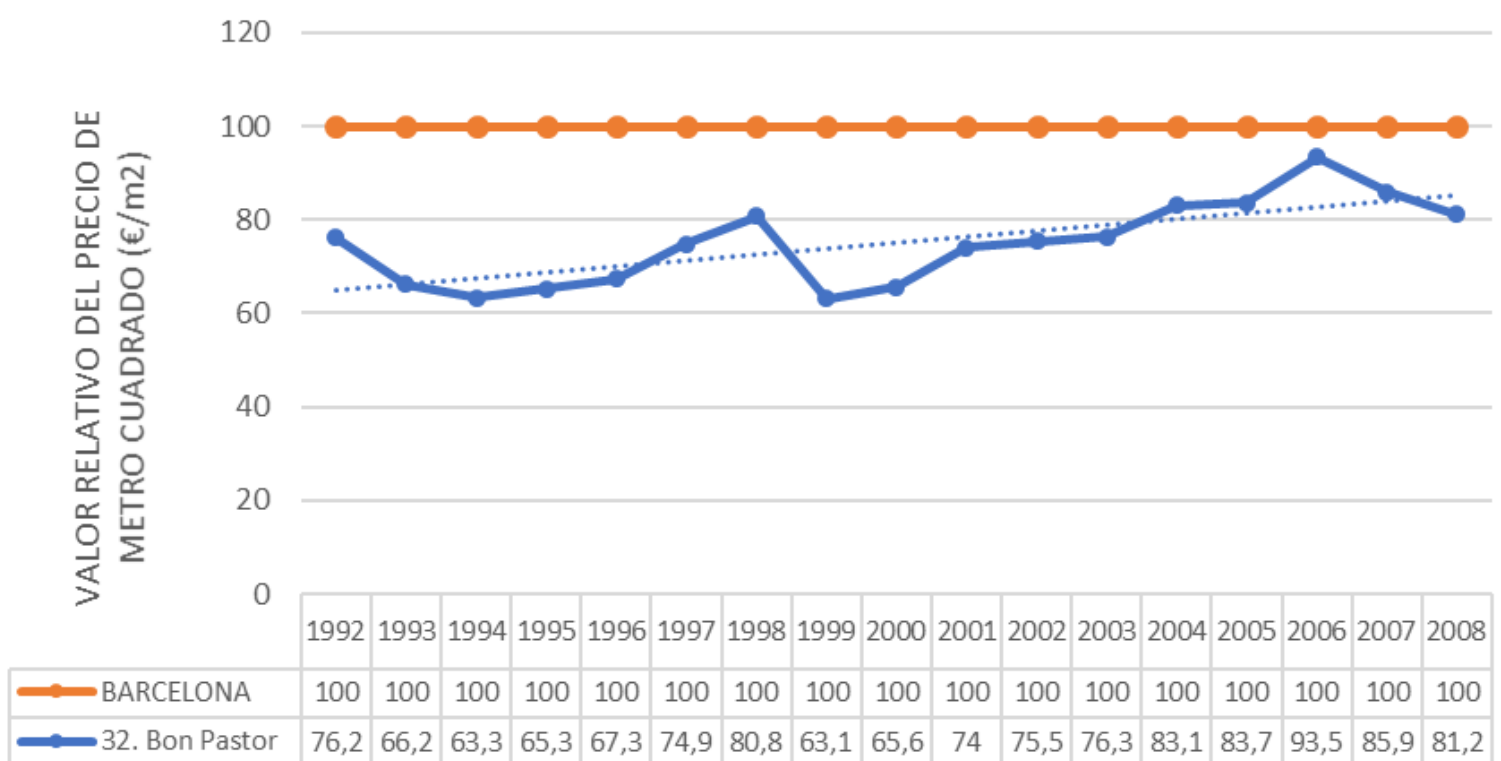


Gráfico 10 Evolución del valor relativo del metro cuadrado para la venta de viviendas de segunda mano del Bon Pastor y en base al precio de Barcelona entre los años 1992 y 2008. Fuente elaboración propia a partir de datos del Departament de estadística del Ajuntament de Barcelona

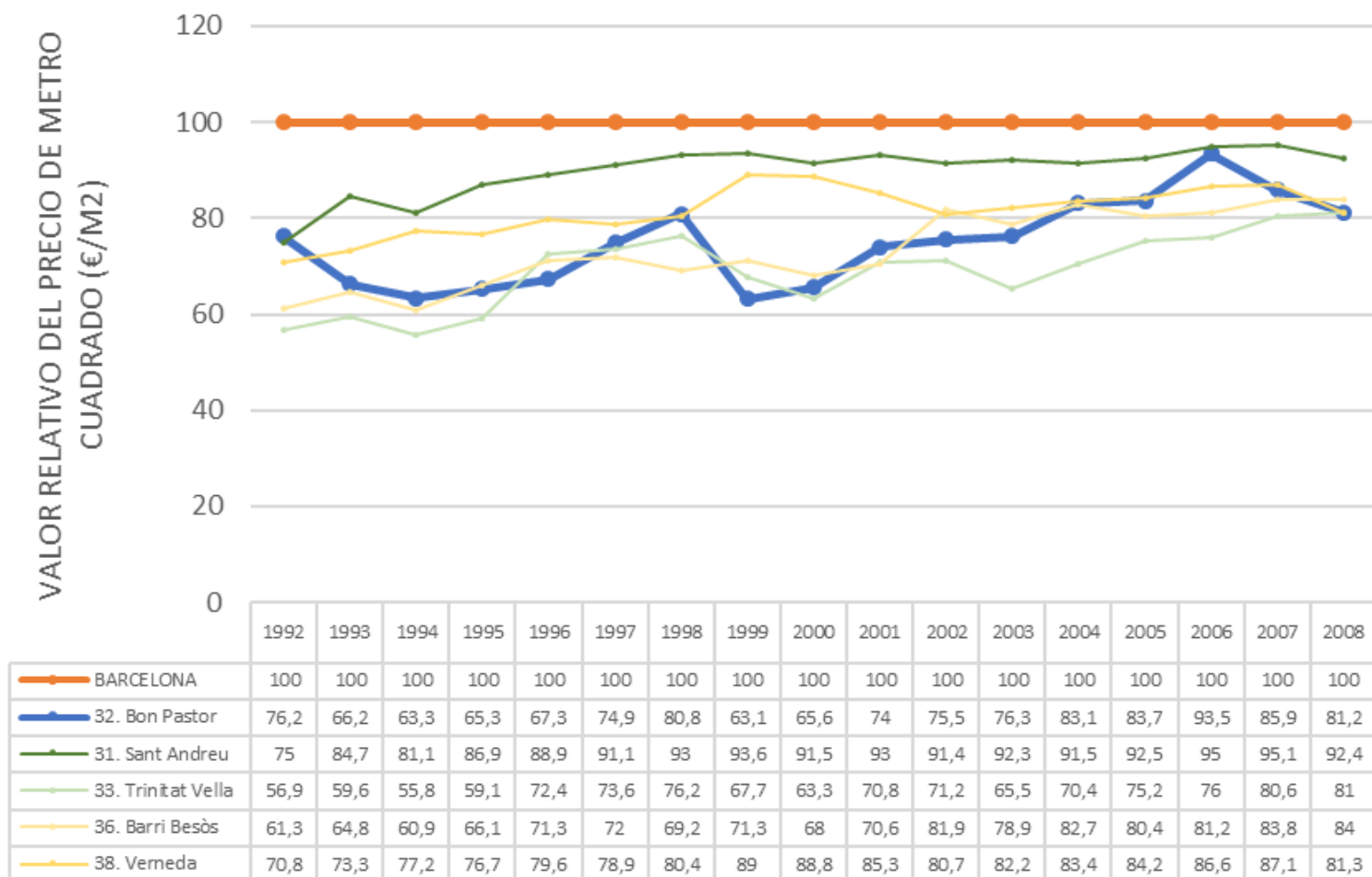


Gráfico 11. Evolución del valor relativo del metro cuadrado para la venta de viviendas de segunda mano del Bon Pastor y barrios adyacentes en base al precio de Barcelona entre los años 1992 y 2008. Fuente elaboración propia a partir de datos del Departament de estadística del Ajuntament de Barcelona

### Javier Vergel Faro

Researcher. POLIS Research Centre/ Research Group Creativity, Innovation and Urban Transformation. Universitat de Barcelona.

[jvergel@ub.edu](mailto:jvergel@ub.edu)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2156-2809>

Javier Vergel es Ingeniero técnico en Diseño Industrial. Máster en Diseño Urbano por la Universidad de Barcelona. Investigador contratado en el proyecto HAR2017-88672-R. Investigador del Polis Research Center de la Universidad de Barcelona. Investigador del Grupo Consolidado CRIT (Creatividad Innovación Transformación Urbana).