Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis



Manuel de Torres i Capell

La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona

L'urbanisme de la diversitat

Manuel de Torres i Capell

Arquitecte. Catedràtic del Departament d'Urbanística i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

Redactor del planejament general de: *Mataró, Montblanc, Rubí, Granollers, Canovelles i les Franqueses, Reus, Santa Coloma de Farners*; del Planejament Especial i Projectes Urbans a: *Reus, Mataró, Granollers, Premià de Dalt, Caldes d'Estrac, Premià de Mar*; i d'estudis territorials sobre: *Els Espais Lliures de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, La transformació del Pla General Metropolità de Barcelona i El Paisatge de les Terres de l'Ebre.*

Autor dels llibres: *Inicis de la Urbanísitica Municipal de Barcelona (1985), El Planejament Urbà i la Crisi de 1917 a Barcelona (1987),* i *La Transformació del Paisatge a l'entorn de les Carreteres (1992).*

© Manuel de Torres i Capell

© De l'edició:
Mancomunitat de Municipis
de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

COORDINACIÓ
Santiago Juan i Lluís
Director de Serveis d'Ordenació Urbanística

COORDINACIÓ EDITORIAL
Enric Folch
Oficina de Disseny de l'AMB.

DISSENY I REALITZACIÓ
Regina Puig
Úrsula Solans, Oficina de Disseny de l'AMB.

TRADUCCIÓ I CORRECCIÓ DE TEXTOS
Andreu Navarro

FOTOGRAFIES
Enric Berenguer
Servei de microfilmació de l'ajuntament de Barcelona...

FOTOMECÀNICA DIGITAL
Estudi Gràfic Pedregosa

IMPRESSIÓ
Gràfiques Cuscó, S.A.

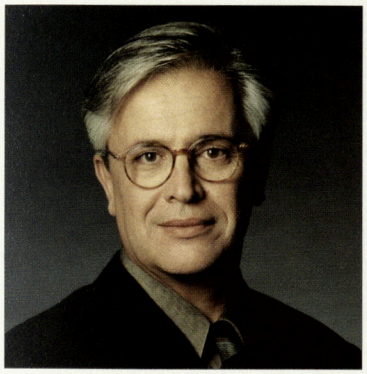
DLB: 2944-1999
ISBN: 84-930080-3-6

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona

L'urbanisme de la diversitat

Manuel de Torres i Capell



Aquest llibre que em plau presentar ens permet avançar en el coneixement de la història comú de les ciutats de l'entorn metropolità de Barcelona en un període clau de la seva configuració urbanística actual, el mig segle comprés entre 1930 i 1980. En aquests 50 anys Barcelona, com una bona part de les grans ciutats europees, va accentuar el seu creixement i es va estendre pel pla i per l'entorn dels pobles agregats al final del segle XIX, alhora que va influir de manera significativa en el desenvolupament d'altres nuclis urbans més allunyats.

El creixement de l'àmbit d'influència del sistema urbà de Barcelona ha anat acompanyat d'un important canvi en l'organització de la base econòmica de la ciutat i del seu sistema productiu, de l'extensió del mercat, de l'increment generalitzat del benestar i, molt especialment, de les relacions urbanes i de l'eficiència del conjunt del sistema metropolità.

Són aquests processos els que converteixen les ciutats en els nodes de sistemes territorials complexos, en punts d'intersecció de xarxes de relacions, on els problemes estructurals de base econòmica tenen una rellevància cabdal, però no són l'única referència en la mesura que, de manera progressiva, es van fent més amples les reflexions culturals sobre el territori.

Les formes urbanes, les xarxes de comunicació, les activitats, els paisatges perifèrics o exteriors als nuclis, han estat l'origen d'interessants treballs de planejament –com els que es recullen en aquest llibre–, la memòria dels quals pot durar molts anys i que en alguns casos fan referència a Barcelona, ciutat central del sistema, però que en molts d'altres ens parlen d'altres pobles o ciutats, menors o més allunyats, però que no per això deixen de tenir una importància estratègica cabdal en la configuració del nostre sistema metropolità. L'espai que es dibuixa és comú i compartit, però al mateix temps divers en els seus components urbans i naturals; un espai de personalitats fortes i diferenciades que enforteixen una personalitat de conjunt.

Paral·lelament a aquest debat, l'assoliment de majors nivells de benestar social i de qualitat de vida ens aboquen a la recerca constant de nous models d'urbanització més atents i sensibles al medi ambient, a la protecció i la rehabilitació del nostre patrimoni, al transport col·lectiu i a la mobilitat en general, a la integració social, a la formació i a la cultura i, en definitiva, a tot un seguit de valors que han de caracteritzar, cada cop més, la nostra realitat metropolitana, aquesta ciutat de tots i que entre tots hem d'anar construint i millorant dia a dia.

JOAN CLOS I MATHEU

Alcalde de Barcelona

President de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

El procés de configuració de l'àrea metropolitana de Barcelona com a ciutat real, com a ciutat metropolitana, es fonamenta, en gran mesura, en el llarg seguit de plans i projectes de diversa naturalesa i escala que han anat materialitzant les característiques de la nostra identitat urbana.

La varietat morfològica del nostre territori, la mil·lenària tradició urbana que el caracteritza, la gran complexitat dels fenòmens de relació entre els assentaments urbans que s'hi localitzen, el creixent canvi d'escala territorial i funcional del fet metropolità, són alguns dels grans trets que identifiquen la realitat en la que es despleguen, dia a dia, els objectius que impulsa la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per tal de vertebrar aquesta realitat territorial mitjançant el creixement ordenat, coherent i solidari de la xarxa de ciutats que la integren.

El nostre repte quotidià per garantir el nostre futur territorial ve determinat, per tant, en la mesura que siguem capaços d'encertar col·lectivament en les decisions que ens permetin anticipar-nos i controlar els canvis, és a dir, de governar el territori. D'ací la importància i l'interès dels treballs que, com aquest, ens ajuden a interpretar un procés culturalment tan ric i complex i a tenir una posició més fonamentada en la presa de decisions que afectin una realitat territorial en constant i intens canvi, caracteritzat per la dispersió d'infraestructures, residències, indústria, i de consum de sòl accelerat, que trastoquen les bases tradicionals del nostre urbanisme i que reclamen reflexions sobre els canvis actuals i sobre els que es preveuen per poder implementar-hi polítiques d'intervenció realment eficients.

Com a gerent de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la meva felicitació a l'autor d'aquest llibre i al seu equip pels resultats assolits, així com als serveis tècnics d'aquesta institució metropolitana que han impulsat aquest treball de recerca i han coordinat la recopilació del valuós material gràfic del nostre passat urbanístic i de la reflexió que acompanya la publicació d'aquests documents clau de la nostra herència cultural, tan plena de suggeriments sobre la urbanística metropolitana actual i que ara, en complir-se els deu anys de creació de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, ens satisfà poder oferir al conjunt de tots els seus ciutadans.

Jaume Vendrell i Amat

Gerent de la Mancomunitat de Municipis
de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Índex

Presentació 10

Introducció 12

El plànol de 1930

El plànol, una eina de raonament 26

1900-1930. Entre la gran ciutat i el territori metropolità 34

El plànol i la seva grafia 35

- Entorn de 1890, abans d'iniciar-se el sistema urbà de la Gran Barcelona 36
- Plànols generals de l'àmbit de funcionament unitari del sistema urbà, entorn de 1930, o l'inici del procés d'expansió metropolitana 40
- La informació detallada sobre l'ús del sòl en la línia litoral i adjacents 42
- El grafiat concret del plànol base 44

La història del territori 45

El medi natural a la franja litoral 46

El port, la costa i la ciutat 50

- El port en el Pla del Palau i la Barceloneta 50
- Mecanització i integració urbana 52
- Montjuïc, un obstacle en l'extensió indefinida 54
- El Port Franc i la urbanística dels anys trenta 56

Els canals, l'agricultura i la indústria 60

L'estructura de comunicacions 64

- La Gran Via i els accessos a Barcelona 64
- La urbanització i la formació de la ciutat central 64
- La instal·lació de terminals ferroviàries entre 1948 i 1965 66
- La xarxa de tramvies i òmnibus 68
- L'estructura urbana, la indústria i el port 72
- La xarxa del metro i l'autobús 76

Estructura urbana i planejament 78

Projectes i teixits diferenciats a l'àrea de Garbí 82

- L'àrea de Montjuïc 84
- Els pobles del delta. Sants i l'Hospitalet 86
- El Prat de Llobregat 92
- Viladecans 95
- Projectes diferenciats a l'àrea de Llevant. L'àrea de Sant Martí i el Poblenou 97
- Badalona, un nucli amb tradició urbanística 100

La Gran Via i el delta del Llobregat, 1930-1950

L'inici del llenguatge urbanístic metropolità 108

La Gran Via i el delta de Llobregat 114

- El planejament i l'estructura del territori de Catalunya 114
- Del concepte d'optimització a la consideració dels límits 118
- La Gran Via, un eix regional 120

La plaça d'Espanya 122

- Un centre actiu de Barcelona 122

Divisió en zones i concentració d'usos 126

- El Pla Macià 127
- L'estructura regional 128
- L'estructura de comunicacions 130
- Zonificació, informació sociotopogràfica, i els usos 132
- La informació com a programa virtual 134
- L'ordre geomètric 134
- El pla i el programa 135

L'estructura esquemàtica de la ciutat 136

- Teixits residencials 140
- El model 142

La idea d'edificació 144

- De la juxtaposició a la superposició 146
- El Pla de Sanejament 148

La utilització de l'esbós i la perspectiva 150

- El dibuix o el pla com a imatge 154

L'eixample de Badalona. Un contrast 156

La Gran Via a Ponent 160

L'eixample de l'Hospitalet 163

Nous usos i equipaments 171

L'aeroport. Una nova tipologia 172

La Ciutat del Repòs del GATCPAC 176

- L'elecció del lloc com a estratègia de tensió 178
- Les característiques del lloc 180
- El projecte 182

La construcció de la platja 187

Accessos, comarca i descentralització, 1950-1970

La descentralització territorial els anys cinquanta 196

La qüestió dels accessos 202

L'habitatge com a problema 205

Nous instruments tècnics de planejament 207

- La informació temàtica 212

El Pla Comarcal de 1953 215

- La nucleïtzació del creixement. Una idea de composició 220
- La zonificació 224

L'espai residencial. El polígon 230

- L'ordenació de la plaça de les Glòries i el problema de l'accessibilitat 232
- El Pla Parcial de Llevant 235
- La ciutat "limitada i equilibrada" a Garbí 244

Una nova manera de concebre l'urbanisme 246

- Les conferències del Grup R 246
- *Serra d'Or* 248
- L'espai del traçat o l'espai distància 250

Entorn de l'esquema director 252

- Descentralització i concentració 253
- La mobilitat i les noves malles de transport 254
- Localització residencial i industrial 258
- El model de la ciutat territori 261
- Els objectius del pla 264
- De la nova concepció de l'espai a les referències de projecte i les imatges 265

Una altra lectura de la ciutat 270

La complexitat i la dinàmica en els projectes urbans 273

- Els plans de la Ribera i Montjuïc o la renovació de la idea del polígon 273
- L'espai i el temps 283

Final. El PGM de 1974-1976 i la situació actual

Entre malles homogènies i diferències 288

- El Pla General Metropolità de Barcelona. Dibuix en planta d'una fina teranyina de carrers 290
- El Pla General Metropolità de Barcelona La regulació del mercat del sòl i la formació de la urbanística municipal 292
- La Vila Olímpica de Barcelona. Vers un nou tipus d'espai urbà 296
- La tipologia-morfologia. Una certesa tradicional 299
- Un urbanisme de projectes estratègics intermedis 306

Presentació

El coneixement i interpretació de la història, en tant que instrument operatiu d'intervenció en la ciutat i el territori, ha estat una actitud intel·lectual especialment reivindicada en aquestes dues darreres dècades de profundes transformacions en la nostra societat.

Aquesta eina d'utilitat en la presa de decisions ens facilita l'apropament a la complexa naturalesa del fet metropolità des de la seva consideració com a tema de cultura territorial, és a dir, des d'una actitud complementària i integradora d'altres visions més atentes a qüestions específiques o sectorials com la interpretació formal de l'espai construït, el clàssic anàlisi estadístic i funcionalista dels sistemes urbans, o aquelles més acotades a aspectes sociodemogràfics o econòmics, entre d'altres, i en el benentès que en els processos complexos, com és la configuració de l'espai metropolità, l'explicació no es troba tant en una llei de formació única com en un conjunt de regles que se superposen i entrecreuen.

Es tractaria, doncs, d'entendre la construcció de la ciutat, de la ciutat metropolitana, no només des de les relacions entre les activitats, de la mobilitat o de la formació de les rendes, sinó com a fet físic construït al llarg del temps i configurat no només des de l'aplicació de les regles tradicionals de composició arquitectònica, del mecanicisme instrumental de les geometries, o des de la consideració dels processos d'edificació tancats i explicables només en si mateixos, sinó, bàsicament, com a fet cultural complex i obert a la consideració de totes les diversitats territorials i als múltiples sectors de l'art i el coneixement.

Aquest llibre, del que n'és autor l'arquitecte Manuel de Torres i Capell, és el resultat d'un intens i apassionat treball que aprofundeix, a partir d'una acurada selecció de material gràfic, en el coneixement dels fets clau en la formació de l'estructura territorial metropolitana alhora que recerca un mètode d'interpretació de l'urbanisme metropolità. És a dir, es tracta d'un intent d'apropament a la naturalesa del procés de construcció d'un territori caracteritzat pels contrastos entre la seva progressiva integració física, funcional i econòmica, alhora que s'hi accentuen les seves singularitats i fragmentacions a partir de la multiplicitat de processos individualitzats, expressió de les realitats diverses i diferenciades que caracteritzen la ciutat metropolitana.

És possible, per tant, una doble entrada o lectura d'aquest treball tot i que les que es facin hauran d'entendre's necessàriament indisolubles. D'una banda, la que deriva de l'específica selecció i sistematització d'un ampli ventall de material gràfic, a vegades inèdit o insuficientement divulgat, relatiu als plans i projectes de diversa significació i virtualitat, però rellevants per les seves idees o aportacions teòriques i indispensables com a referència per a situar els trets urbanísticament determinants, especialment al llarg del segle XIX i primeres dècades del segle XX en els quals ja s'avancen alguns dels problemes i propostes que han caracteritzat l'urbanisme més modern, i de manera més detallada els compresos en el mig segle que va de 1930 a 1980, període clau en la configuració de la urbanística moderna. D'una altra, el treball realitzat es tracta d'un assaig sobre els episodis més brillants d'aquest procés d'estructuració metropolitana, per tal de verificar un mètode interpretatiu de les transformacions de la ciutat, d'analitzar com aquells fets s'han inserit en la ciutat metropolitana actual, i quins elements d'utilitat se'n poden extreure

en tant que aportació al debat, sempre obert, de com intervenir en la ciutat des de les propostes urbanístiques.

Aquestes perspectives d'interpretació –que en tot cas no esgoten les possibilitats d'explicació dels processos de gènesi de la urbanística metropolitana– es formulen des d'una major atenció i sensibilitat als llocs, als temps i a les escales en els quals es configura la construcció formal de la ciutat, així com també des de l'interès en la recerca de relacions entre les propostes urbanístiques i el procés de construcció del territori metropolità, acotant-se, pel que fa a l'àmbit de l'anàlisi, al tram central del front costaner, en tant que espai diferenciat, morfològicament complex i històricament singular.

La restricció espacial de l'àmbit d'estudi presenta l'avantatge, a diferència d'altres enfocs més depenents de l'abast i globalitat de les referències, de poder aprofundir la reflexió sobre les propostes teòriques formulades en els plans i projectes i la forma del territori real i, per tant, en l'anàlisi dels processos de transformació que s'han produït en un territori tan tensionat. D'aquesta manera, es facilita la verificació de com i fins a on hi ha influït les teories de la tipologia-morfologia, els canvis simultanis d'òptica i escala, la major atenció als processos que a les interpretacions mecanicistes i subjeccions a models interpretatius establerts... i altres qüestions de debat presents en l'urbanisme català del nostre temps, i que amb diversa fortuna s'han assajat en aquest territori fins a configurar la realitat metropolitana actual en termes de xarxa de ciutats notablement cohesionada, configuradora d'un sistema polinuclear i jerarquitzat estès en el territori de manera fragmentada i discontínua, i en el que se simultanegen els processos de transformació d'àrees centrals amb els d'extensió i ocupació dels buits intermunicipals, juntament amb els d'expansió difusa de la taca urbana.

Introduïts aquests processos, que evidentment no tenen un inici a data fixa i més enllà de la progressiva consolidació d'una disciplina que, a meitat del segle passat, eclosiona amb la força dels estudis i realitzacions d'Ildefons Cerdà i de les transformacions urbanes del tombant de segle, resultat de la progressiva integració dels processos industrials amb les noves infraestrucures –especialment el port i el ferrocarril–, aquest llibre ens redescobreix aquest llarg camí que s'inicia amb la primera proposta urbanística que supera explicitament l'àmbit de Barcelona formulant propostes radicalment innovadores, el Pla Macià de 1932, un dels episodis intel·lectualment més brillants d'estructuració metropolitana. Paral·lelament, el Pla de distribució de zones del territori català significà, si més no, el reconeixement de la singularitat de l'entorn de Barcelona, en el qual els treballs del Regional Planning i reconegueren la conveniència de concretarne les determinacions d'estructuració física d'un espai tan singular com el metropolità. La coincidència amb les propostes més avantguardistes del GATCPAC, almenys pel que fa a la valoració dels grans eixos de comunicació, representà la superació de les visions de ciutat tancada dels planejaments de començament de segle.

En els episodis següents es consoliden majoritàriament els processos de metropolitanització –a més del replantejament a fons de la problemàtica institucional de la urbanística metropolitana–: el Pla Comarcal de 1953, el Pla Provincial, el Pla d'Enllaços Ferroviaris, l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana, el projecte Barcelona 2000, els treballs sobre l'Àrea d'Acció Immediata, els grans planejaments sectorials (Llevant-Sud, Montjuïc, Ribera...), fins arribar al Pla General Metropolità de Barcelona de 1976, encara vigent, són alguns dels grans escenaris de referència obligada d'un període que presenta alhora aspectes positius i negatius, i en el qual es consoliden la majoria dels conceptes que utilitza la urbanística metropolitana més recent. Per un costat es parlarà de polaritats i dels límits de la urbanització envers els espais naturals qualificats. Per un altre es fixen molts dels conceptes de la gestió urbanística actual: cessions, sistemes, polígons... I, finalment, la urbanística s'obrirà als problemes territorials de gran escala i a moltes dimensions culturals no sempre suficientment considerades: l'economia, l'art, la sociologia... en els quals la vida dels homes i la complexitat de llurs relacions tindran un relleu fàcilment traduïble en imatges arquitectòniques.

La urbanística metropolitana actual, raonablement, hauria de tenir en compte moltes de les informacions que es donen en aquest llibre. Si més no per poder discutir-les, vivificant així un debat que, exemplarment, fou molt intens en alguns dels períodes estudiats, i que podria rebre un renovat impuls en els temps propers.

Amb les limitacions pròpies de tota anàlisi i les dificultats afegides de l'insuficient perspectiva temporal per a l'avaluació de molts d'aquests fets, aquest treball és, en tot cas, una excel·lent aportació que ens ha d'ajudar en l'aventura de dissenyar col·lectivament el nostre propi destí.

Santiago Juan i Lluís

Director de Serveis d'Ordenació Urbanística de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Introducció

Aquest llibre té l'origen en l'inventari, reproducció i estudi dels fons documentals de plans i projectes d'urbanisme de la franja costanera de l'àrea metropolitana de Barcelona, entre Montgat i Castelldefels, i entre 1930 i 1989, que va fer entre 1986 i 1989 un grup de professionals sota la meva direcció. El grup estava format per tres professors de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, un becari, tres estudiants col·laboradors, que avui ja són arquitectes, una geògrafa i jo mateix.

L'any 1986, després de la redacció del llibre *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*[1], la Corporació Metropolitana m'havia encarregat l'estudi i l'inventari dels plans i projectes d'urbanisme redactats en els municipis del seu àmbit entre 1930, any en què havíem tancat el llibre anterior, i 1976, any de la redacció del Pla General Metropolità de Barcelona, encara vigent. L'equip anterior va començar la recopilació en l'àmbit de la costa. Recopilació que, després, no es va poder ampliar a altres àmbits.

El material de plans i projectes de la costa de Barcelona, recopilat i començat a estudiar fa anys, havia restat arxivat fins fa poc. Quan se'm va encarregar la conversió del material en un llibre, llibre que ha utilitzat una part important del material gràfic de l'estudi inicial.

Sobre aquest material, i l'experiència adquirida en la seva recopilació i estudi inicial, s'ha pogut iniciar la reflexió sobre la naturalesa del planejament metropolità que es presenta en el llibre. En el qual, però, es va molt més enllà de la idea inicial, convertint el que era només un estudi històric en una reflexió sobre la conveniència i l'abast del planejament metropolità en els temps futurs. Per això s'introdueixen coneixements que han aportat altres estudis realitzats en els 10 anys que han transcorregut des de l'etapa inicial fins als nostres dies. Però sobretot s'hi incorporen moltes de les reflexions que el seu autor ha pogut fer sobre la naturalesa del planejament urbanístic en general i el planejament metropolità en particular. Reflexions, que, en part, deriven dels treballs de redacció de planejament general i especial, i, sobretot, de diversos estudis sobre la ciutat metropolitana i el seu planejament que ha fet en aquests anys[2].

El llibre, a primera vista, pot semblar una reflexió sobre els plans i projectes més extensos o globals de la nostra història. Es parlarà del majestuós Pla Macià, del Pla Comarcal de 1953, que inicia l'urbanisme administratiu sota el difícil marc polític de la dictadura feixista; de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana de 1967, amb les seves afirmacions rupturistes, del Pla General Metropolità de 1974-1976, amb un èpic inici i encara sense final.

Es tracta d'una història que pot semblar obsoleta en relació amb les formulacions i experiències més recents. Quan la ideologia oficial preconitza la fi del planejament i el predomini del projecte arquitectònic. Quan s'identifica el planejament amb les vessants més burocràtiques de la cultura territorial. Quan s'abandonen les propostes massa abstractes i s'atorguen moltes virtuts al

---

[1] Manuel de TORRES i CAPELL i altres. *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, Corporació Metropolitana, 1986.

[2] Vid. Manuel de TORRES i CAPELL, «El paisatge metropolità en l'inici de l'urbanisme del segle XXI», a R. GRASA i Andreu ULIED, *Medi ambient i governabilitat a la Mediterrània*, Institut Català de la Mediterrània, 1997, pp. 119-133. I *Paysages urbains de Catalogne: modalités d'intervention*, c. 6 de Jacques BEAUCHARD, LA VILLE-PAYS, Éditions L'Aube, París, 1996.

projecte menor, i a la simple materialització de les decisions territorials sobre l'espai físic.

Però la intenció del llibre vol ser precisament la contrària. Vol presentar els grans episodis més com a sistema de planejament, que inclou alhora la urbanística major, menor i, sobretot, intermèdia. I entrar en el procés de creació o modificació de les grans idees de planejament entorn de les qüestions d'estructuració territorial, contrastant les idees amb el desenvolupament real de l'aglomeració, i referint les formulacions a les problemàtiques d'altres contextos culturals.

Evidentment, no es tracta de l'elaboració d'una nova teoria general del planejament metropolità. Aquest objectiu seria excessiu i, fins i tot, contradictori amb moltes de les consideracions que s'inclouran a les pàgines següents. En una època en què s'ha demostrat la falsedat de la majoria dels principis i les lleis generals de la urbanística, l'elaboració d'una nova teoria seria un absurd.

El text vol ser una mena de guia per navegar en el mar complex de la urbanística catalana del segle XX. En aquest sentit es pot dir que és un atlas. Un atlas que permet reconèixer els diversos caps, badies, illots, etc., explorats fins aquest moment, amb la forma del relleu aproximada que se'ls coneix. Un atlas també que servirà de guia per explorar-ne de nous, i incloure'ls en el saber comú. O un atlas que permetrà fonamentar les obres d'infraestructura, ports, projectes o plans, que milloraran la navegació en els temps futurs. Un atlas, finalment, que no s'endinsa tant en la història passada com en el present dels estudis i els treballs de planejament actuals, en l'arquitectura dels espais urbans i, sobretot, en la configuració de la ciutat del futur.

Els documents gràfics i escrits i la investigació de les bases culturals de les formulacions urbanístiques

L'estudi s'ha basat prioritàriament en l'anàlisi de documents històrics, gràfics i escrits. En gran part són els documents inventariats i reproduïts en la fase inicial. Però també s'hi inclouen reproduccions de textos de l'època o publicats posteriorment.

No és pas un estudi de l'evolució del territori. S'hi posa més atenció a les manifestacions culturals de la urbanística que a la història del territori, la qual només hi apareix com a marc de referència. Entenent per cultura urbanística els plans i projectes de diferent escala, els llibres, articles, dibuixos, plànols i escrits en general.

Aquí, la qüestió metropolitana no s'entén només com a referència a l'estructuració física de l'espai o a l'economia de la interrelació d'un territori relativament extens. S'entén com a metàfora que emmarca tota una llarga sèrie d'altres temes. Es tracta d'un tema de cultura territorial, que s'obre a problemàtiques ben diverses, on es reflecteixen i interrelacionen conceptes d'ordenació, tècniques d'informació, de composició i estructuració de l'espai, pràctiques d'urbanització, temes de debat, factors econòmics i institucionals, etc.

L'especialització de l'estudi en el tema «macro», és a dir, les manifestacions globals del planejament, o els plans clàssics i superconeguts no exclou la necessitat de posar l'atenció en la urbanística menor. I en el si d'aquesta urbanística menor s'evidencien conceptes que completen o també contradiuen els grans esquemes o metàfores globals del planejament.

La interrelació entre els grans models i la urbanística menor és essencial en el descobriment dels sistemes culturals de la urbanística metropolitana. Precisament és en el joc entre aquestes dues variables on es pot comprendre millor l'abast de les formulacions d'urbanisme.

No és bo partir d'esquemes maniqueus que pressuposen l'existència d'un nivell important de les grans formulacions i la successiva derogació d'aquestes a través d'una munió d'actes petits de planejament. Les iteraccions entre aquests dos nivells són més importants del que es creu a primera vista. Entre les dues es teixeix un conjunt complex de raonaments, tècniques, informacions, etc., en el qual es descobreix el gruix cultural real de les grans metàfores, propostes i projectes[3].

Es pot dir que aquí es forma el llenguatge de la urbanística metropolitana amb una gramàtica i una sintaxi pròpies, en el qual s'inclouen: projectes, plànols, imatges de diferent tipus, i també debats, memòries, articles, etc.

Però aquest llenguatge no és un tot tancat en ell mateix, tal com a vegades se'l concep. Per sort, avui dia es va acabant la moda de la recerca d'especificitats disciplinàries de la urbanística o l'arquitectura, que ha derivat de la influència de les teories de Rossi, per un costat, i de Venturi, per l'altre.

Els anys recents l'estudi i el projecte de la forma per la forma ha tingut una gran

[3] En relació amb el pes del treball tècnic sobre les formulacions teòriques té interès l'estudi històric: Christopher HILL, *Los orígenes intelectuales de la Revolución inglesa*, Crítica, Barcelona, 1980. Es pot establir un cert paral·lelisme entre el teixit de treballs científics i històrics menors de l'època, que influeixen en les grans teories de Bacon i Raleigh, i la pràctica de la urbanística menor i els problemes urbans que incideixen, tangencialment o no, en els grans projectes d'urbanisme.

rellevància. Contra els excessos de l'esquematisme i l'economicisme de l'època racionalista i del seu desenvolupament darrer els anys seixanta, s'ha produït la reacció contrària de la valoració dels aspectes estrictament físics i formals de l'urbanisme. Aquesta reacció ha tingut la virtut de superar l'esquemàtica dependència de la forma i la funció a què s'havia arribat en les darreres manifestacions del racionalisme[4]. També han originat molts anys d'estudis tipologia-morfologia, i de projectes que han permès experimentar les múltiples possibilitats de la forma urbana, al marge dels conceptes econòmics i polítics. Moltes de les idees d'aquest llibre serien impensables sense el treball que s'ha fet en els anys de l'arquitectura i l'urbanisme de la forma per la forma.

Malgrat tot, no es pot afirmar que els documents d'urbanisme són independents del context econòmic o cultural en què es formulen. Els raonaments d'urbanisme, metropolitans o no, tenen relacions directes o indirectes amb els diversos tipus de problemes territorials. I a través d'ells en els contextos socials, polítics i econòmics on es produeixen.

Per això, avui es fa evident que en els projectes, a més de l'atenció a les formes, és necessari estudiar detalladament els programes en què s'emmarquen, els diferents tipus de vincles que s'estableixen entre les formulacions i el context que els produeix. El programa d'un projecte no s'ha d'entendre només com una relació o llista d'exigències, sinó com a quelcom molt més complex. Amb un clar component espacial i components culturals vinculats[5]. En aquest sentit moltes de les determinacions del Pla Macià tenen aquest caràcter de programa. No són dibuixos o exigències a copiar, com es conceben moltes vegades a l'arquitectura i l'urbanisme més formalista, sinó que són autèntics programes o definicions d'estratègies de projecte, que se superposen sobre la realitat dels diversos teixits urbans o rurals. El detall de tot això es veurà a les pàgines següents, on se seguirà el procés d'implantació de diverses temàtiques d'aquest tipus. És el cas de moltes problemàtiques sectorials, referides al medi físic, la indústria, el port, etc., que s'expliquen en el primer capítol. Els programes d'urbanització localitzats, que originen teixits diferents, en un procés de superposició semblant al que preconitza el Pla Macià. I es tracta de diversos tipus de programes generats entorn dels grans plans i projectes.

No es tracta mai de programes globals. No hi ha mai el programa del Pla Macià, del Pla Comarcal de 1953, de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana, o del Pla General Metropolità de 1976, sinó de diversos programes sectorials, que pivoten al seu entorn.

Molts d'aquests temes, problemes, o programes sectorials són específicament metropolitans. Aquest és el cas, per exemple, del problema de la integració de l'espai metropolità, que serveix de punt de partida del llibre. Un tema que generalment es formula de manera molt generalista i exclusivament en termes econòmics, però que en el llibre assolirà moltes altres dimensions. S'entendrà més com a programa a llarg terme. Com a moviment a llarga durada, que passa per sobre de moltes de les etapes tradicionals de la història urbanística a què estem acostumats[6].

El programa metropolità serà el protagonista central dels tres capítols i el final del llibre. Però mai no se'l concebrà des d'un sol punt de vista, sinó com a programa complex, que, entorn seu, arrossega molts detalls diferents, molta cultura sectorial; molta unitat, però també molta diversitat; i, en resum, molta història.

Contingut del llibre

El contingut del llibre s'esquematitza en tres capítols i un final, que tenen els títols següents:

1 Precedents. El plànol de 1930.
2 1930-1950. Entorn de la Gran Via. El GATCPAC i la Urbanística de la República.
3 1950-1970. Accessos, comarca, descentralització d'indústria i població.

Final. Conclusions. El PGM de 1974-1976 i la situació actual.

El primer capítol se centra exclusivament en la reconstrucció del plànol de la costa metropolitana de Barcelona, aproximadament entre Castelldefels i Montgat, l'any 1930.

La reconstrucció del plànol es realitza per tenir una idea de la consistència de la urbanització de l'any 1930, la data inicial de l'estudi, i per poder mesurar i superposar les transformacions que esdevindran en els períodes posteriors, 1950 i 1970, sobre l'estat inicial.

---

[4] Té particular interès el text de G. C. De CARLO, *Qüestioni dei Architectura e Urbanistica*, Argalia Editore, Urbino, en el qual s'explica la crisi final dels CIAM i es relaciona amb la necessitat de desvincular la forma i la funció.

[5] Vid. Bernard TSCHUMI, *Architecture and Disjunction*, The MIT Press, Cambridge, 1994.

[6] Sempre ens ha semblat agosarat establir una classificació històrica del planejament que assigna un tipus a cada dècada. A la cultura del planejament els moviments són de molta més llargada, i no passen gairebé mai per les globalitats dels plans. Potser és frívol i limitat dir que ara és l'època dels plans de petita dimensió, a l'època actual s'han de fer projectes de gran escala, no és l'època dels petits projectes, etc. En aquests casos l'atenció a les manifestacions més episòdiques amaguen una realitat molt més complexa.

Com que l'estudi no se centra en l'evolució del medi físic, construït o natural, sinó en les temàtiques culturals que incideixen sobre aquesta evolució i la consegüent voluntat de regulació urbanística, el plànol no es limita al simple dibuix a escala 1/10.000. En comptes d'un plànol s'ha fet un estudi cartogràfic més complet, obert en moltes dimensions; per això, també s'adjunten els principals documents gràfics que s'han utilitzat en l'elaboració del plànol base al plànol principal. D'aquesta manera es fuig d'una excessiva objectivació de l'estudi cartogràfic, que seria contradictòria amb l'objectiu de màxima apertura temàtica i conceptual que es vol aconseguir.

Aquest primer grup de plànols complementaris no està datat en un mateix any. Sovint es tracta de plànols anteriors, que han permès entendre l'estructura d'algun element de permanència i donar projecció temporal al mateix plànol inicial. Permeten, per exemple, relacionar la data de 1930, més o menys a l'època de l'inici de l'expansió metropolitana, amb la data de 1900, quan es va començar a formar la Gran Barcelona. Més endavant es veurà que entre aquestes dues dates es defineixen dos models estructurals diferenciats; l'estudi dels quals és essencial en el procés del llibre.

El plànol s'amplia posant l'atenció en diversos aspectes sectorials de l'estructura territorial i en l'estudi detallat de teixits urbans o àrees diferenciades.

Entre els temes sectorials, es tracta la qüestió del medi natural. Un tema que és essencial per entendre la diversitat dels teixits urbans i, també, la mateixa evolució de l'estructura urbana. Tant la història dels accessos a Barcelona com la urbanització del Poblenou o el delta del Llobregat es relacionen amb la de l'ocupació de l'espai de la costa.

També es tracta de la subtil distinció entre els terrenys agrícoles i industrials en la primera perifèria. Terrenys que, tots, tant els agrícoles com els industrials, són estructurats pels canals i xarxes de reg.

Es parla del port. La seva permanència i evolució, seguint la història de les tecnologies de càrrega i descàrrega o transport, explica aspectes essencials de l'estructura urbana. El port origina una malla de comunicacions relativament independent de la general de la ciutat. L'estudi de la qual tindrà molt de relleu en el llibre.

En l'estudi de l'estructura de les comunicacions pròpiament dit, hi té un protagonisme principal l'eix de la Gran Via, que transcorre paral·lelament a la costa. La Gran Via dóna accessibilitat a tota l'àrea costanera, i, també, constitueix l'eix on recolzen la ciutat vella, l'eixample, i la majoria dels accessos radials als pobles perifèrics. A part de les simples informacions històriques, en la part del llibre que fa referència als transports té molta importància la delimitació de sistemes de comunicacions diferenciats. A la lògica unitària dels sistemes de comunicacions definits pel planejament, s'oposa la diversitat dels sistemes de comunicacions que es descobreix a l'estudi.

Té interès confrontar el conjunt de temes sectorials anteriors amb els grans plans precedents al plànol de 1930. Les gran idees del planejament tenen un relleu diferent quan es confronten en aquesta visió de la ciutat desagregada en sectors de raonament diferenciats.

El contrapunt del reconeixement cartogràfic sectorialitzat el dóna l'estudi dels teixits urbans menors. A partir del plànol base i de cartografia menor recollida en la fase inicial de l'estudi, s'ha fet una breu anàlisi dels processos d'urbanització en curs els anys trenta. El primer és sobre Montjuïc, una àrea amb un valor de posició rellevant, que es reflecteix puntualment en el planejament. La urbanització hi apareix en forma de procés de superposició d'històries diferenciades. En altres àrees més marginals, com els terrenys d'extensió situats entre Sants i l'Hospitalet, o en els eixamples de Badalona, també s'hi descobreix un procés de superposició de temes equivalent. La superposició de temes, la macla de realitats diferents i la posició d'elements d'urbanització intermedis expliquen molt clarament les diverses dinàmiques d'urbanització en curs.

A través de tots aquests temes sectorials i locals s'aconsegueix que l'explicació del plànol de 1930 quedi en molt més que un conjunt de línies dibuixades en un paper. Així s'aconsegueix que la data de partida de l'estudi sigui dinàmica i que assoleixi un nivell de complexitat i gruix cultural considerables. Una qüestió que serà essencial en el conjunt de l'explicació general del procés de formació de la urbanística metropolitana.

El segon capítol del llibre es dedica a l'estudi del creixement de Barcelona vers el delta del Llobregat, estructurat per la Gran Via i la plaça d'Espanya entre 1930 i 1950. Període en el qual emergeix el Pla Macià redactat per Le Corbusier i els arquitectes locals del GATCPAC.

En aquest temps, la Gran Ciutat, definida per Jaussely, que englobava el casc antic de Barcelona, l'eixample i els pobles agregats en els anys del canvi de segle, és superada i la dinàmica urbanitzadora comença a estendre's a altres nuclis exteriors, com l'Hospitalet i Badalona.

Llavors, el planejament urbanístic es va plantejar per primera vegada el tema de la regió que incloïa nuclis separats. El

planejament de l'època definia un espai regional de Barcelona a una escala superior a la dels nuclis urbans. Es tractava d'un espai de circulació general en el qual la Gran Via ocupava una posició estratègica, entre les conques del rius Besòs i Llobregat, és a dir, els eixos de circulació regional principals.

La urbanística va llegir aquesta expansió i estructuració regional amb esquemes oberts, molt diferents dels esquemes de concentració tradicionals de començaments de segle. És a dir, va fer un plantejament innovador, que obria el camí vers la urbanística de la dispersió, de la segona meitat del segle.

El Pla Macià, el document urbanístic emblemàtic del període, va recollir la majoria dels problemes que eren d'actualitat en aquell moment històric a Barcelona, inclòs el tema de la primera dispersió regional, i els va intentar donar solució, utilitzant tant la consciència dels problemes locals com el llenguatge de l'arquitectura racionalista. Va definir un programa crític que incloïa tres temes que tenen molt de relleu en el llibre, i influeixen significativament en les conclusions finals:

Definia una nova estructura esquemàtica de l'aglomeració metropolitana naixent, basada en l'eix de la Gran Via i dos eixos laterals a 45°, que connectaven amb les dues directrius fluvials del Besòs i el Llobregat. D'aquesta manera superava el model de concentració en què s'havia basat el planejament anterior. I donava un protagonisme central a l'eix de la Gran Via, que havia de tenir molta incidència en el planejament menor que s'havia de realitzar a continuació. Iniciava així el tema de les infrastructures de nivell intermedi, ple de ressonància en tot l'estudi.

Alhora donava una nova idea d'edificació basada en la superposició dels sistemes: d'edificació, viari, a diferents nivells, d'espais de parc i jardí, i d'equipaments, etc. Una superposició dels temes sobre el mateix lloc, que va més enllà de l'urbanisme tradicional, que només juxtaposava les peces urbanes, com si es tractés d'un *puzzle*. No incidia sobre les àrees urbanes a partir d'una simple idea de zonificació funcional, sinó que definia una autèntica estratègia de transformació dels teixits urbans a diferents nivells. D'aquesta manera es pot dir que preanunciava el paper dels diagrames de l'urbanisme més recent, a mig camí entre el model general i l'aplicació concreta sobre el lloc.

Significativament també superposava el projecte sobre el medi urbà i el paisatge. Superposava el projecte del port sobre la imatge del front marítim, amb uns esboços i perspectives plenes de significat. I superposava l'ordenació sobre cadascun dels teixits urbans sobre els quals actuava; per exemple: el casc antic, on feia un innovador buidat d'illes; l'eixample, on agrupava les illes de sis en sis, modificant totalment el concepte d'edificació; o els terrenys agrícoles del delta del Llobregat, on projectava la Ciutat de Repòs.

D'aquesta manera el projecte passava de ser un criteri ordenador i racionalitzador a ser una idea d'estratègia, que podia actuar sobre una realitat canviant. Preanunciant moltes de les tendències recents.

Aquesta lliçó de la història de la urbanística racionalista de Barcelona és doblement interessant quan es contraposa amb la cartografia detallada de la costa metropolitana que s'ha presentat en el primer capítol, i amb algun aspecte de la urbanística menor dels mateixos anys trenta. Mentalment, es pot fer un muntatge que superposi les directrius estratègiques del Pla Macià amb la ciutat trencada, diversificada i variable en el temps, definida en torn del plànol base. I en sorgeix una urbanística més propera a les exigències de la Barcelona metropolitana actual del que ens havíem pensat en el primer moment. Si a això se li afegeix l'atenció a la permanència de la malla intermèdia, que es reflecteix en les experiències d'urbanística menor de Badalona i l'Hospitalet, la imatge de modernitat de la urbanística del període encara és més potent.

Des d'aquest conjunt d'idees és fàcil de pensar en l'existència d'un temps de variació de les idees d'urbanisme més llarg del que sembla a primera vista. Quan encara hi ha qui distingeix els plans de la primera, la segona, la tercera, o la quarta generació dels plans dels darrers vint anys d'història recent, aquí es descobreix que als plans dels anys trenta s'avancen moltes de les intuïcions dels darrers anys.

Pensar en una urbanística de la tensió, o de la superposició, contra la urbanística de la juxtaposició i l'addició de peces, no és gens estrany quan s'analitzen detalladament aquests episodis de la història dels anys trenta.

El tercer capítol del llibre es dedica a la urbanística de l'inici de la descentralització territorial massiva de les dècades dels cinquanta, seixanta i potser els primers setanta.

Com a protagonistes principals té els primers dos grans plans supramunicipals: el Pla Comarcal de 1953 i l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana de finals dels seixanta. I com a temes centrals: la creació de la malla d'infrastructures que fa possible la descentralització, i la creació i discussió de l'espai residencial dels polígons, amb el problema de la indústria i l'habitatge massiu com a rerafons.

A través del Pla Comarcal de 1953, s'introdueix un tema nou: la problemàtica del límit del creixement, o de la nucleïtzació, que es pot entendre com a reflex de la influència de la sociologia comunitària a l'urbanisme. Però que, alhora, permetia fragmentar o trencar les àrees urbanes. Una exigència francament interessant quan es contraposen les determinacions del pla amb l'evolució del continu residencial que es reflecteix en els plànols base de l'estudi. Al marge de la incidència feble del pla en l'evolució real de la ciutat de l'època, s'ha de ressaltar que la introducció del concepte de límit del creixement havia de tenir molta incidència en l'urbanisme metropolità dels nostres dies. D'aquesta manera, un concepte que, de fet, s'havia començat a insinuar en el període anterior, i que comença a ser explícit en aquest període dels anys cinquanta-setanta, inicia una evolució de llarga durada que incidirà amb força en l'urbanisme metropolità actual.

Poc després, l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana de 1967 introdueix un altre concepte ple de ressonàncies. Es tracta del concepte de procés, o de l'espai polaritzat. A partir d'aquest document, les obres d'infrastructura i totes les altres obres que tenen més duració en el temps, per exemple el terciari i els equipaments, no són pensades només per ordenar o racionalitzar l'espai, sinó que han de ser concebudes en relació amb els efectes que indueixen en les àrees urbanitzades annexes. D'aquesta manera s'apropa l'urbanisme a l'òptica de la variació successiva, molt allunyada de la del temps infinit, en relació amb el qual s'havien elaborat els esquemes i models dels plans racionalistes. No cal dir que sense aquesta nova definició del temps urbanístic serien impensables molts dels documents actuals.

A un tercer nivell, l'estudi de la urbanística menor, que en aquest cas està representada per una successió de suggeriments de projecte sobre el polígon, el teixit residencial amb més potència propositiva del període, introdueix progressivament la temàtica de la complexitat, particularment referida a l'espai del carrer. Un altre tema amb molt de futur.

D'aquesta manera, en el llibre es van descobrint conceptes com els elements d'urbanització intermedis, la superposició i l'estratègia, el límit, la complexitat, i el temps processual, etc., que apropen la història de la urbanística de Barcelona al planejament metropolità més actual. Són conceptes interessants perquè obren el planejament metropolità vers un llenguatge molt diferent de l'urbanisme estrictament urbà, en què s'han basat moltes de les interpretacions i projectes fets en la darrera dècada.

D'aquesta manera, la lectura de la història urbanística de la costa metropolitana de Barcelona es va convertint en el Projecte Virtual a què es vol que s'aproximi aquest llibre. Mai no s'ha volgut que l'estudi que contenen aquestes pàgines fos concebut només com a reproducció d'un passat històric, sinó com a reflexió autènticament oberta cap al futur.

Per això també s'ha inclòs un capítol final on, sense pensar mai en fer una autèntica història, s'ha introduït una breu reflexió sobre els dos episodis d'urbanisme més emblemàtics del passat més recent.

El primer episodi d'aquest temps recent és l'aprovació del Pla General Metropolità de Barcelona. La menció d'aquest episodi serveix per a cloure totes les consideracions del capítol tercer. D'una banda, l'aprovació del PGM serveix de referència final del procés iniciat pels grups professionals alternatius dels anys seixanta i setanta, i per tancar tota l'època de l'urbanisme crític. De fet, el pla absorbeix molts dels conceptes que s'havien començat a treballar en aquells anys, com l'extensió del concepte d'urbanització als serveis i equipaments personals, o el reconeixement de la dinàmica de la urbanització en els teixits urbans. D'una altra, té la virtut de posar en relleu dos temes essencials en el procés de formació de la urbanística metropolitana actual: una nova manera d'entendre la malla principal de comunicacions de l'aglomeració metropolitana, i una normativa de l'edificació que es basa en el reconeixement de la dinàmica de la urbanització, aplicant les innovacions conceptuals de la tipologia-morfologia.

La imatge gràfica més potent del PGM és una fina teranyina de primer i segon ordre. Amb el disseny d'aquesta malla, el pla fa un pas més en el procés de creació de la xarxa d'infrastructures homogènia que havia començat a definir l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana de 1967. Des de l'estructura embrionària formada per la Gran Via i els accessos radials fins aquesta malla, el territori ha fet un canvi radical. I el planejament urbanístic n'ha de fer ressò.

En la normativa defineix uns tipus d'ordenació, previs a la zonificació pròpiament dita, que recullen les característiques essencials dels diversos tipus de teixits, o processos de creació de ciutat. En la perspectiva actual aquests tipus d'ordenació són excessivament genèrics, i no permeten distingir tots els matisos de la urbanització. Són normes pensades per a una ordenació a escala 1/5.000, lògica en relació amb la intenció del pla de revolucionar el marc normatiu de la primera corona metropolitana. Però no ho són tant quan es projecten les àrees urbanes a escala 1/1.000. Escala on comença l'òptica del projecte, i es descobreixen totes les complexitats, matisos i diferències de la ciutat real.

En aquest punt és on resulta essencial el contrast entre aquesta metodologia de planejament i els plànols del capítol primer. L'espai diferenciat que es pot veure en el reconeixement cartogràfic del capítol primer del llibre, el descobriment de diferències de forma i procés, la diferent presència o superposició dels temes sectorials, o de les variacions diferents dels elements constituents, entra en contradicció amb l'espai dinàmic, però unidireccional del planejament. I aquí es posa en qüestió el mètode de la tipologia-morfologia, en què es basa.

Aquesta rigidesa de la urbanística oficial dels anys de la transició democràtica, molt influïda per la tipologia-morfologia, també es reflecteix sobre el projecte de la Vila Olímpica. Es tracta d'un dels projectes més seriosos que va elaborar la urbanística catalana d'aquells anys. Té la virtut d'intentar una urbanització complexa, amb molts més matisos que els projectes de polígons residencials tradicionals, i molt atent al fenomen de la superposició dels diversos tipus de criteris de traçat i de composició, i a la varietat dels espais urbans. És a dir, recull molt de l'experiència més avançada de l'arquitectura catalana en relació amb la formació dels nous espais urbans. I també té en compte molts dels debats internacionals entorn del projecte de l'IBA de Berlín.

Però quan es contrasta el mètode i els resultats aconseguits amb les dinàmiques de la urbanització descobertes en el nostre reconeixement territorial es veu que el procés de composició, o millor descomposició, de l'espai urbà es podia haver portat molt més enllà. Els vincles amb els espais exteriors potser havien d'haver estat més evidents. Les perimetrals de les illes potser originen una urbanització molt tancada en si mateixa, que difícilment és compatible amb l'objectiu de la que es despendria de la irradiació d'un nou procés a l'àrea.

Hi ha qui diu que hauria d'haver estat interessant reutilitzar part de l'antic patrimoni edificatori industrial dintre l'àrea. En principi sembla una qüestió anecdótica, però també és cert que amb aquesta idea s'introdueix una altra possibilitat d'urbanització de l'àrea del Poblenou, que concorda amb el model d'urbanització metropolitana que s'estudia en aquestes pàgines.

No es tracta d'una qüestió tancada, però crec que és plena de suggeriments, que es podrien desenvolupar els propers anys. El llibre precisament vol ser una primera aportació en aquest sentit positiu. I, abans d'entrar en el detall, per acabar de precisar aquesta manera d'entendre la urbanització i el projecte urbà, serà bo acabar de precisar alguns punts essencials del projecte virtual de l'espai metropolità que es dedueix del treball fet.

L'organització territorial i l'estructura metropolitana. Indústria i transport

El llibre té un clar punt de partida en l'evolució recent d'una idea capdal de la urbanística moderna: la necessitat d'estructurar i organitzar les aglomeracions metropolitanes formades per un conjunt de nuclis urbans. Una idea que respon a un fet objectiu de desenvolupament urbanístic i a una idea que és molt generalitzada en la cultura popular.

En relació amb aquest punt de partida, la tesi del llibre vol ser clara. Encara que, fins ara, el planejament urbanístic hagi presentat la qüestió de l'organització territorial, urbana o metropolitana, com una exigència unidireccional i global, en la realitat aquesta exigència s'ha descompost en sistemes diferenciats. I la constant ampliació de l'àmbit d'integració territorial ha anat acompanyada d'una constant reformulació del problema. El que ocorria i es formulava a començament de segle no és equivalent al que es planteja en el planejament actual.

A Barcelona, des dels anys de l'agregació, a començaments de segle, fins als períodes més recents; el creixement demogràfic econòmic i físic ha provocat la progressiva integració de nuclis de població perifèrics. Primer van ser Gràcia, Sant Andreu, Sant Martí, Sants, etc. Després van ser Badalona, l'Hospitalet, etc. Actualment els límits de la integració arriben a gairebé la totalitat dels nuclis de la costa de Catalunya. Procés que és equivalent al que ha esdevingut en la major part de les grans ciutats europees i ha condicionat en gran mesura el desenvolupament institucional de la urbanística.

Lògicament, aquest fet objectiu i aquesta idea popular han estat el principal condicionant de la idea o la metàfora de l'optimització de l'organització interurbana, que ha emmarcat gran part del planejament urbà o metropolità que s'ha fet a Europa i Barcelona des dels anys de començament de segle. Com es veurà, també ha influït palesament en moltes de les idees i projectes que han afectat la banda més costanera de Barcelona.

En els treballs de planejament, aquest espai de la coordinació dels nuclis de l'entorn de Barcelona esdevé una mena d'espai global, al qual es refereixen tots els altres. Es tracta l'espai global com una mena d'aranya de carrers homogènia que ho connecta tot. Però, en canvi, en diversos episodis que es descriuen en el llibre es descobreix que aquest espai global difícilment existeix en la realitat. Per exemple, en els anys de canvi de segle a Barcelona existeixen dos espais d'integració territorial relativament independents. D'una banda, l'espai de l'àmbit residencial, més o menys coincident

amb l'àrea de contacte de l'eixample i el casc antic, aproximadament a la Gran Via. D'una altra, l'espai d'interrelació entre el port el ferrocarril i les noves àrees industrials. Les formulacions del planejament gairebé mai no coincideixen amb la realitat.

Cronològicament tampoc no hi ha una continuïtat de l'espai de la globalitat, primer urbana i després metropolitana. A cada període es descobreix un canvi de concepte de la funció de la coordinació territorial. L'organicisme, que ha influït molt en el planejament a les diverses èpoques, ha difós la imatge falsa d'unes estructures centrals que actuen com les branques i el tronc d'un arbre. Evolucionen i creixen mantenint sempre el concepte d'organisme. En canvi, en els diversos capítols del llibre s'intenten definir conceptes d'organització diferents per a cada període. L'espai central dels anys de començament de segle és el més autènticament d'integració. La recerca d'un mercat de treball únic per a la Gran Barcelona composta del nucli antic, l'eixample i els municipis agregats, porta a la recerca obsessiva de la integració i racionalització de l'espai, que malgrat tot no fou mai tan integrat com sembla a primera vista[7]. Contràriament, a partir dels anys trenta, a l'espai urbà i territorial predomina més l'expansió que la integració. És un espai conceptualment obert, i molt ben representat pels esquemes inicials de la "Barcelona Futura" del Pla Macià. Finalment l'espai actual és l'espai de la globalitat. Un espai present en tots els indrets, que arriba a perdre la noció de la materialitat i la localitat[8]. Urbanísticament és l'espai de les grans xarxes territorials, iniciat en l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana i continuat en el Pla General Metropolità. Un espai que, segons Serres, esdevé immaterialment, com els àngels, i que fa necessari un altre contrapunt a la localitat.

En el llibre es dibuixa l'urbanisme de les diferències fins i tot en l'explicació de la globalitat de l'espai metropolità. Amb això es tracta de posar l'atenció a un tema que a vegades s'ha tractat superficialment en l'urbanisme qüotidià. Però en relació amb l'estructura urbana, el punt més interessant potser ha estat el descobriment de la constant definició dual de les infrastructures intermèdies. En el llibre es parla molt de la Gran Via. Fins i tot es podria haver substituït el protagonisme de la costa pel de la Gran Via. En comptes de parlar de la costa es podria haver fet referència a l'àrea d'influència de la Gran Via. I aquest protagonisme de la Gran Via ha estat essencial en el descobriment de la necessitat de referir el projecte de les infrastructures alhora en els conceptes generals i en el detall. Així, no es podrien entendre els episodis d'urbanització generats entorn de la prolongació de la Gran Via vers el delta del Llobregat, els anys trenta, sense tenir en compte el seu paper estratègic en el territori de la primera expansió metropolitana. Alhora, els anys cinquanta, la Gran Via s'integra eficaçment en el suport de les noves urbanitzacions residencials. Un episodi que també denota el seu caràcter dual i intermedi, en combinar el simple suport de la urbanització i el tema estratègic de la reorganització dels accessos radials a la ciutat central.

Si es parteix d'un espai global únic, un organisme unitari i immmutable al llarg del temps, no es fa gens necessari referir el disseny de les infrastructures a la definició del concepte d'espai general. En canvi, si existeixen sistemes diferenciats, o si canvia de concepte al llarg del temps, això és totalment imprescindible.

És possible que aquest concepte haguès estat interessant en la definició de l'eix viari i d'equipaments que ha unit la vila i l'anella olímpica, en la qual hi ha hagut una indefinició programàtica que es reflecteix tant en l'actual insuficiència de la secció viària, la supressió del ferrocarril, i algun desenvolupament poc controlat.

L'espai global i l'espai local

L'atenció a un àmbit local, la costa, permet concretar amb més precisió l'estudi dels documents de planejament en el llibre. L'estudi es concreta sobre un àmbit acotat. Això té l'origen en la limitació de l'inventari de documents inicial. Però no és cap inconvenient, ja que ha permès referir i contrastar les propostes teòriques amb la forma del territori real.

L'especialització de l'estudi en els temes culturals no exclou la necessitat de referir i contrastar el planejament amb les transformacions territorials en curs o successives, on es pot realitzar un eficaç test dels diversos documents gràfics i propostes.

Precisament l'atenció preferent a un àmbit territorial acotat, la costa, ha permès d'accentuar el contrast i la referència. Així s'ha pogut mesurar el pes dels models

---

[7] Es tracta d'una actitud que concorda amb tota la de la urbanística europea de l'època. Per exemple, concorda amb la que es cercava a Berlín amb el pla de 1910, i que s'explica a bastament en els textos teòrics de W. Hegemann. Vid. W. HEGEMANN, *La Berlino di Pietra*. G. Mazzotta.

[8] Vid. Els interessants comentaris sobre la dualitat de l'espai de la globalitat i la localitat a Michael SERRES, *Atlas Juliard, París 1994.*

urbanístics, centrats preferentment en la metàfora de l'agregació, amb un territori completament desagregat i diferenciat.

En aquest contrast, on els instruments cartogràfics han tingut molt de pes, s'han pogut definir diversos conceptes que influeixen decisivament en la recerca de les arrels de l'urbanisme metropolità. Un urbanisme que, des del començament, està basat en el contrast entre la força de l'agregació d'un territori físic i econòmic i la fragmentació real d'un territori ple de processos diferenciats.

Aquí, entre l'espai global i l'espai local, s'ha anat descobrint el pes dels projectes intermedis, i s'ha valorat el pes del diversos tipus de temps en les formulacions urbanístiques.

Temps i elements intermedis de la urbanització

En el reconeixement de les estructures urbanístiques locals, constantment es descobreix que alguns elements d'urbanització, camins i infrastructures preexistents, formes de parcel·lació agrícola, o, fins i tot, llocs topogràficament caracteritzats, com la plaça d'Espanya, incideixen en la formalització de les àrees urbanes més enllà del seu moment i configuració inicials. Aquests llocs, configuracions o construccions, que perduren en el temps, tenen una importància molt més gran de la que generalment hom els dóna. Es tracta de traces o construccions insertes molt profundament en el plànol, que intervenen de manera positiva o negativa en l'evolució urbanística[9].

En l'arquitectura i l'urbanisme de les darreres dècades, constantment es fa referència a elements de continuïtat o retard que intervenen en la configuració d'un sistema territorial homogeni. Però, generalment, tots aquests elements físics o construccions es relacionen a un mateix nivell. És a dir, s'estudien com a elements pertanyents al mateix sistema d'ordenació física i funcional. I, en la realitat, el que passa és que actuen a un nivell diferent. És a dir, la barrera, que impedeix un creixement, l'antic camí que centra una nova àrea d'urbanització, o la malla de camps agrícola que condiciona una nova divisió en illes, no pertanyen al mateix nivell temporal i de concepte del continu d'urbanització que es desenvolupa posteriorment i que, moltes vegades, se superposa violentament sobre ells.

D'aquí precisament deriven els contrastos sectorials, que són essencials per a la comprensió de la urbanística metropolitana actual. Contrastos que introdueixen una lògica d'urbanització, i una manera de pensar l'urbanisme molt diferent de la tradicional. Volcada sobretot en la recerca de coherències i continuïtats espacials.

Entre els grans models i la pràctica menor preferentment volcada vers l'edificació, se situa una sèrie important d'episodis menors que tenen el paper d'acceleradors o retardadors de la urbanització. Sobre ells es pot aconseguir una mesura important del temps i entendre la urbanització molt millor que a través de l'homogeneïtat i la continuïtat espacial. La urbanística no és només el conjunt de regles que menen el *puzzle* urbà, sinó sobretot la manera d'entendre i guiar el conjunt de tensions i contradiccions que ocorren entorn d'aquestes superposicions i variacions diferents dels elements urbans.

Fins i tot, en algun model d'urbanisme important, les estratègies es defineixen a partir de superposicions intel·ligents dels elements, cases, parcs, equipaments, i diferents nivells de vialitat. Aquest és, per exemple, el cas del Pla Macià i també pot ser el cas de moltes urbanitzacions dels temps actuals.

Diferències espacials i superposició de conceptes

En l'oblidada pràctica menor d'urbanització, que també es descriu en el llibre, es manifesta a bastament la variació deferent de les diverses construccions en el territori. Però no n'hi ha prou de tenir en compte el seu paper en la configuració dels teixits urbans, i cal anar més enllà. Cal tenir en compte que cada element té una lògica i una estructura que deriva d'economies i cultures d'urbanització molt diferenciades. I difícilment pensables en un àmbit global que inclogués totes les possibles definicicions de teixits o morfologies urbanes.

Es pot dir que a través d'aquesta diferenciació l'urbanisme també s'obre vers camps culturals diferenciats. Aquest és el cas de molts dels estudis sectorials que, en el capítol primer del llibre, s'inclouen com a complement del plànol base. Per exemple, la qüestió del medi natural, l'agricultura urbanitzada, molt propera a la indústria, el sistema de la indústria i el port, les comunicacions, etc., per no parlar també dels significats socials i culturals, o de les memòries de molts episodis anteriors.

Així com l'urbanisme de la zonificació o de la morfologia-tipologia tradicional situa totes

[9] Es pot fer referència al tractament d'aquest concepte a la geografia regional, per exemple a Marcel POETE, *París. Son evolution créatrice. V. Fréal, PAris 1938*. Paris... i al text d'Aldo ROSSI, *L'Architettura della Città*, que insereix aquesta tradició en la teoria de l'arquitectura moderna.

les zones en un únic àmbit de definició, que permet llur intervenció en els models d'organització globals, en aquest cas es tracta d'àrees diferents i basades en conceptes gens generalitzables, que obren el planejament vers altres àmbits culturals.

En les teories de la tipologia-morfologia que han influït decisivament en l'urbanisme català de les darreres èpoques, la recerca de teixits urbans o processos de transformació diferenciats s'ha convertit en un principi essencial. Els estudis de teixits urbans o rurals han tingut una incidència que fins ara mai no havien tingut, en les publicacions d'arquitectura. La divisió del planejament en zones s'ha fet més en relació amb els processos de transformació, que no pas amb la divisió funcional[10]. A nivell local, les monografies sobre els teixits urbans a la història dels nuclis de població han estat més nombroses que mai, i sovint s'han fet des de l'arquitectura, en comptes de fer-ho des del món de la geografia i la història, com s'havia fet abans[11].

Però en gairebé tots els exemples anteriors, els diversos teixits urbans hi apareixen com a realitats territorials existents en el mateix pla de raonament[12]. Un teixit de casc antic és diferent d'un de l'eixample en la forma dels elements constituents o en llur procés d'aparició, però és un producte equivalent i comparable amb l'anterior. En canvi no es planteja mai que poden pertànyer a realitats territorials propies de plans de concepció diferents, o a realitats econòmiques i culturals diferenciades i difícilment comparables, i integrables en un esquema morfològic conjunt. Per exemple: el que passa a l'eixample potser correspon a una realitat cultural i a un mercat del sòl i de l'habitatge completament diferent de les del nucli antic, i així successivament.

Aquest cas és evident quan en l'anàlisi de Barcelona hom descobreix que les lògiques territorials del sistema urbà central, d'alguns sistemes locals, i sobretot de la malla ferroviària que s'articula entorn del port, pertanyen a realitats territorials diferenciades, que sovint entren en competència i contradicció.

Des d'aquest punt de vista, el desenvolupament urbà, lluny d'ésser armònic, està ple de punts de tensió i contradicció d'aquesta mena. Entren en contradicció perquè pertanyen a camps diferents. A vegades es tracta de camps sectorialment diferents, és a dir, pertanyents al sistema residencial o al sistema de la producció agrícola o industrial. A vegades es tracta de camps localment diferents, és a dir, amb un procés de substitució de l'ordre antic per nou diferenciat. Aquest és el cas per exemple de la comparació entre l'eixample central i el del Poblenou, o el de l'Hospitalet. Tots són equivalents, però la substitució de les petjes del passat s'hi dóna d'una altra manera. Cadascun dels aspectes sectorials hi té un pes i una variació diferent.

Tot això explica l'ús de la cartografia i de les imatges gràfiques en el llibre. Les referències cartogràfiques enriquiran l'explicació precisament en introduir referències d'aquesta mena. No es tracta tant d'il·lustrar els processos de construcció i de reforma de la ciutat com de referir-los a temàtiques molt diferents. No es tracta tant de tancar i concretar l'explicació com d'obrir-la a d'altres horitzons.

Aquest tipus d'explicacions són més importants del que sembla a primera vista perquè permetran tornar a relacionar el planejament amb la qüestió dels usos i dels valors socials, sense haver de passar per unes relacions funcionals molt reductives i allunyades de la realitat territorial dels temps recents. Les imatges cartogràfiques, conjuntament amb els dibuixos, perspectives i esboços de tot tipus, tenen el valor d'introduir un gruix cultural en un planejament urbanístic, que, altrament, es reduiria al simple intercanvi i combinació de zones o unitats parcel·làries.

Una urbanística disciplinàriament oberta

D'aquesta manera, després de l'època de la "especificitat disciplinària", o de la recerca gairebé obsessiva de la puresa arquitectònica dels raonaments d'urbanisme, es pot tornar a pensar en la interdisciplinarietat.

No es tracta tant de l'antiga recerca d'uns equips pluridisciplinaris, que cobrissin totes les dimensions de l'operació de planejament, com d'un concepte radicalment nou de la interdisciplinaritat, que es fonamenta més en el diàleg que en la participació conjunta en un objectiu comú. Un concepte on no són absents els punts de conflicte, o les tensions i contradiccions, i que, en això, coincideix amb l'estructura de tot el nou concepte del planejament.

I darrera d'aquest avenç conceptual no s'ha d'oblidar un dels episodis més interessants del procés de formació de l'urbanisme metropolità, que s'explica en el tercer capí-

---

[10] Per exemple, aquest és el cas del Pla General Metropolità de Barcelona, que conté una normativa que introdueix aquest tipus de qüestions en la definició dels tipus d'ordenació: alineacions de vial, ciutat jardí, polígon, ordenació tridimensional, etc.

[11] Per un costat es poden citar estudis inclosos en els plans, per exemple el del casc antic de Barcelona, també el llibre sobre Mataró Albert García i Espuche i Manuel Guàrdia i Bassols, *La Construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900.* Altafulla, 1989. Per l'altre costat la Geografia. Vid. Manuel de Torres i Capell. *Plànol i pla, ciutat i urbanisme. La formació de la Barcelona metropolitana a,* A.A.V.V., Història del Pla de Barcelona v. 2, pp. 209-227.

[12] Es pot aprofundir en aquesta qüestió a partir del concepte d'àrea en el llibre de Rossi.

tol del llibre. La intervenció dels grups d'intel·lectuals i professionals crítics amb el sistema polític dels anys seixanta, en la renovació conceptual de l'urbanisme, va ser essencial. Aquests grups van obrir el planejament urbanístic vers altres llenguatges professionals, no tant per a crear equips homogenis pensats explícitament per resoldre els temes, com per iniciar un nou llenguatge trasprofessional, sense el qual no s'explica el moment actual.

Les regles d'implantació i formalització, els experiments i els projectes

Finalment s'ha de fer menció de la darrera conseqüència del procés històric que s'explica en el llibre. L'atenció a temàtiques diferenciades i l'obertura conceptual de l'urbanisme, a què s'acaba de fer referència, tenen la virtut de desplaçar el centre de gravetat dels treballs, des dels estudis sobre les malles de carrers i les formes parcel·làries i tipològiques, a l'estudi de les regles d'implantació i formalització dels edificis i espais. Des de l'èmfasi en una aparent objectivitat dels estudis es passa al món de la cultura. Una cultura entesa com a conjunt de regles i coneixements que graviten entorn del fet de la urbanització, conjuntament amb altres de la pintura, la gestió urbanística, la geografia, la fotografia, l'economia del sòl, el cinema, la novel·la, la política, i totes les altres activitats sectorials connectades directament o indirecta amb el planejament urbanístic.

I darrera aquests nous accents és clara una creixent valoració del projecte. El projecte és l'experiment essencial d'aquest procés d'obertura disciplinària. Sempre que no se'l redueixi al simple dibuix, com s'ha fet sovint en l'urbanisme que ha partit de l'àmbit de la tipologia-morfologia. Si en els anys recents els projectes urbans i territorials han sofert rigideses que els ha fet difícil afrontar els temes i problemes de la ciutat actual, això ha estat degut a la manca d'obertura i d'experimentació. L'urbanisme racionalista no seria el que ha estat sense l'extraordinari procés d'experimentació que es reflecteix en els seus projectes. I això també val per a l'època actual, quan els temes d'urbanisme es comencen a presentar d'una manera radicalment diferent. L'obertura de l'urbanisme a les vessants culturals no serà res sense un nou èmfasi en els experiments, les regles, i, sobretot, els projectes.

En l'arquitectura del període racionalista, a vegades se cercava la justificació en unes necessitats, teòricament objectives, dels homes o de la societat. D'aquesta manera es volien fer uns projectes que tinguessin en compte els homes. Uns projectes humanístics, molt oblidats en les darreres èpoques, on ha predominat un absurd objectivisme, limitat a l'estudi del territori. Un objectivisme que ha fet pensar que la nostra cultura es limitava a les referències a les parcel·lacions, les rasants, les alineacions, etc., i que no ha tingut en compte que la formalització dels assentaments urbans és una activitat humana i, que, com a tal, està oberta a les valoracions econòmiques i culturals. Unes activitats plenament humanes i socials.

A través d'aquesta lectura complexa de la realitat metropolitana i del projecte en què es basa, la nostra activitat pot recuperar el seu caràcter humà.

D'aquestes moltes maneres, la lectura de l'evolució històrica del territori de la costa metropolitana de Barcelona i molts dels projectes i reflexions desenvolupats entorn de la seva transformació, poden començar a convertir-se en el projecte virtual de l'espai metropolità que s'ha cercat des de l'inici del llibre. Un projecte que es basa en la constatació d'una continuïtat històrica de la reflexió i l'actuació sobre la realitat metropolitana, que té arrels en molts esdeveniments ocorreguts els anys dels canvi del segle XIX pel XX, i continua tenint vigència els anys del canvi del segle actual. Un projecte, o un programa, de l'urbanisme metropolità que es desenvolupa a llarg termini, més enllà de molts dels detalls que ens han cridat l'atenció.

Es tracta d'un projecte que pot comportar un canvi de perspectiva metodològica, molt necessari per afrontar els temes de l'urbanisme del segle XXI. La nova realitat territorial és difícilment tractable des de la perspectiva de l'agregació de construccions, àrees o zones, i sí ho és, en canvi, si es pensa en la superposició de temes i construccions o en la valoració cultural i humana de les inevitables tensions i contradiccions que necessàriament generen les estructures disperses de la ciutat metropolitana actual.

Equip, col·laboradors, agraïments

Com es deia al començament d'aquesta introducció, aquest llibre té l'origen en una recerca de material cartogràfic i referències de projecte feta per un equip universitari fa uns deu anys, i ha estat continuat per qui signa aquest text, en els anys posteriors.

Els professors José Luis Oyón i Francisco Javier Monclús van fer la recopilació i l'estudi dels documents sobre la història de les infrastructures de comunicació[13], i el professor Manuel Guàrdia va recopilar i estudiar les bases cartogràfiques del passat llunyà de la costa de l'àrea metropolitana. L'arquitecte, llavors becari del Departament d'Urbanisme, Miquel Lloveras va recopilar les informacions cartogràfiques majors i menors de l'àrea del delta del Llobregat. La geògrafa Roser Calsapeu va fer el mateix de l'àrea del Besòs i Badalona, després ha curat l'organització de tot el material gràfic, i com sempre ha estat un important suport. L'estudiant d'arquitectura Josep Cuadras es va dedicar a la recerca i reproducció dels documents del Pla Comarcal de 1953. I els llavors estudiants d'arquitectura Gabriel Jubete i Montserrat Dalmases, col·laboradors en els meus estudis i els treballs de planejament, van dibuixar els plànols que s'inclouen al començament de cada capítol i tots els esquemes de detall.

A tots ells s'ha d'agrair un treball de recerca, sense el qual el llibre no podria haver existit mai. Però la seva intervenció no es pot limitar a aquest treball de base. A l'hora d'acabar el llibre, penso que potser, sense adonar-me'n, he fet meves moltes de les conclusions dels seus estudis. Si no els he citat degudament els demano perdó. He redactat el text individualment, i això té avantatges, però també inconvenients.

També agraïm la col·laboració dels tècnics municipals i dels arxius dels ajuntaments de Barcelona, Badalona, l'Hospitalet, el Prat, Viladecans i Castelldefels, i especialment a la biblioteca i l'arxiu històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, sense la col·laboració dels quals el llibre no hauria estat possible.

En aquests moments també s'evidencia la continuïtat entre la reflexió que conté el llibre i l'anterior, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, llibre que no hauria estat possible sense la confiança que llavors em van donar Oriol Bohigas i Mercè Sala, des de l'Ajuntament de Barcelona. La recerca inicial d'aquest segon llibre es va fer gràcies al suport entusiasta de Mercè Sala, aquesta vegada des de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

Posteriorment ha estat essencial el suport de Juli Esteban. I sense la darrera empenta que eficaçment han donat al projecte Santiago Juan, actual director de Serveis d'Ordenació Urbanística de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i Jaume Vendrell, gerent de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el llibre no s'hauria pogut publicar. En Santiago Juan s'ha implicat molt en el projecte i ha perdut moltes estones en la preparació d'aquesta etapa final i en Jaume Vendrell ha demostrat una plena confiança i suport, que espero no decebre.

A tots ells, als alumnes de l'Escola d'Arquitectura del Vallès, que han seguit la gènesi de moltes de les idees del llibre, i, sobretot, als meus fills Anna i Joan, que gairebé ja són arquitectes i que m'han anat acompanyant amb el seu suport i intel·ligència en uns temps difícils, dedico l'esforç que s'ha concretat en aquestes pàgines.

Manuel de Torres Capell

Arquitecte

[13] Posteriorment han reflectit el seu treball en diverses publicacions: José Luis OYÓN, "De la casa a la fábrica. Mobilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras" a *Vida obrera en la Barcelona de entre guerras. 1918-1936*. Diputación de Barcelona, 1998. José Luis OYÓN, "Transporte caro y crecimiento urbano: el tráfico tranviario de Barcelona", *Ciudad y Territorio*, 94. 1992, pp. 107-129. José Luis OYÓN, "Eixample i suburbanització. Trànsit ferroviari i divisió de l'espai urbà a Barcelona, 1883-1914" a S. BARJAU, (de.) *La formació de l'eixample de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona 1990, pp.151-173. José Luis OYÓN y Francisco Javier MONCLÚS, "Transporte y crecimiento urbano en España", *Ciudad y Territorio*, Estudios Territoriales, vol. XXVIII, 1996, pp. 217-240.

El plànol de 1930

El plànol, una eina de raonament

La recerca de relacions entre les propostes urbanístiques i el procés de construcció del territori costaner de la conurbació barcelonina seria incompleta si no es tenen en compte els precedents. Per entendre l'abast de les propostes d'intervenció que es van formular després dels anys trenta, s'ha de tenir coneixement de la configuració del territori en aquell moment històric. Cal conèixer amb atenció quines àrees estaven construïdes i quines encara no. També cal saber com es distribuïen els usos. Alhora és essencial d'entendre la configuració de les infrastructures de transport.

Però, en aquell moment històric, moltes de les propostes de construcció i ordenació encara no s'havien materialitzat en el territori. I és essencial referir-se també a les tradicions, polèmiques i propostes que malgrat no haver estat inscrites sobre el terreny tenien una incidència innegable.

El planejament té una inèrcia que mai no es pot oblidar. Les propostes d'ordenació metropolitana elaborades durant les darreres dècades no es poden acabar de comprendre si hom no té en compte molts dels seus antecedents. La història de la urbanística de Barcelona no va començar l'any 1930, quan es van redactar els projectes d'abast metropolità del GATCPAC, de Rubió i Tudurí, etc. Des de la primera meitat del segle XIX diversos tècnics i polítics van fer propostes que avançaven alguns dels aspectes dels projectes més moderns. Els debats urbanístics no comencen mai en una data fixa. Les tradicions i arrels culturals tenen un pes considerable en qualsevol decisió. I calia tenir-les en compte per endendre millor l'urbanisme del període escollit per a l'estudi.

Aquests precedents es troben tant a les declaracions i articles i escrits, com a les propostes i projectes. Així són exemplars les declaracions de Duran i Bas sobre el futur del port[1]. Com també ho és la discussió minuciosa sobre l'estructura urbana de Barcelona que van tenir Cerdà i Garriga i Roca[2]. O l'estructural projecte d'organització de la Gran Barcelona de Jaussely[3].

També, al nivell més petit de la urbanització existia un ric mosaic de tècniques de parcel·lació, traçat de carrers, construcció, etc., la importància de les quals no s'ha de menysvalorar mai. Com tampoc no es pot deixar de constatar l'existència de tradicions de procediment administratiu, ordenances i legislació, etc.

Aquesta inèrcia territorial i tot el ric entramat de propostes d'ordenació territorial o de tradicions culturals són essencials per mesurar l'abast dels projectes que s'analitzaran en el text[4].

Però tota aquesta història es pot llegir de maneres molt diferents. Hi ha qui pot posar una atenció preferent a les dimensions econòmiques, a la formulació de polítiques urbanes o, fins i tot, a les vessants culturals.

---

1 M. DURAN i BAS, *La apertura del istmo de Suez y el puerto de Barcelona*, Sociedad de Amigos del País, Barcelona, 1857.

2 Vid. Ferran SAGARRA i TRIAS, *Barcelona, ciutat de transició (1848-1868). El projecte urbà a través dels treballs de l'arquitecte Miquel Garriga i Roca*, Institut d'Estudis Catalans, Arxius de les Seccions de Ciències, CXI, Barcelona, 1996.

3 Vid. Manuel DE TORRES I CAPELL, i altres, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, Corporació Metropolitana, 1985.

4 Es podria comparar el pes de les tècniques a l'urbanisme i, fins i tot, la seva inèrcia en relació amb els projectes i plans amb l'explicació del procés de formació del pensament contemporani o, més concretament, el treball dels artesans, etc., i el pensament de Bacon i Raleigh, que s'explica a: Christopher HILL, *Los orígenes intelectuales de la Revolución inglesa*, Crítica, Barcelona, 1980.

També es pot posar l'èmfasi exclusivament en la forma física i les imatges dels plànols.

En aquest cas, atesa la finalitat d'investigar el procés de formació d'una urbanística metropolitana, entesa prioritàriament des de la perspectiva física o tècnica, es posarà molta atenció a les diverses maneres de concebre l'espai. És a dir, l'espai geomètric, reduït a distància o el simple esquema dels grans projectes d'organització territorial; l'espai de les àrees residencials, construït a través de consideracions sociològiques; l'espai del transport i la circulació; l'espai de les activitats productives i el treball, etc. I darrera del concepte d'espai, es posarà l'atenció a les tècniques de construcció o formalització que l'han originat. Amb el benentès que mai no hi ha una llei de formació única, sinó un conjunt de regles que s'entrecreuen i superposen[5].

Per facilitar aquest coneixement, s'ha decidit dibuixar detalladament un plànol on es reflecteix l'estat de territori en el moment d'iniciar l'estudi. Plànol base que permet l'emmarcament de les grans propostes d'estructuració territorial. I que, a més a més, servirà de referència i guia constant, en permetre reordenar i mesurar les referències a la urbanística menor, les mostres de les quals sempre són al·leatòries.

El plànol s'ha concebut com a eina de referència, però cal entendre bé que la idea de dibuixar un plànol base complet no deriva de cap mena de voluntat de contraposició mecànica entre el que s'inclou als plans i la realitat. El plànol és prioritàriament eina de raonament. És un plànol que ha de servir de referència dels diversos aspectes sectorials i locals de la tradició urbanística de Barcelona, que s'explicaran a continuació. Un document que permetrà ampliar el coneixement del marc físic a tradicions difícilment grafiables en un simple plànol resum. I, sobretot, que permetrà entendre d'entrada que l'espai de la costa de l'àrea metropolitana no ha estat mai homogeni, sinó molt diferenciat i amb un considerable espessor històric. L'homogeneïtat només es pot trobar en la formulació de les idees, propostes i projectes[6].

Per aquest motiu s'ha d'entendre més com a referència que obre el coneixement en diverses direccions que no pas com a document fix. Es tracta d'un document construït per facilitar la recerca que mai no la resumeix ni la pot resumir en la seva totalitat, i que amplia la seva capacitat expressiva a través de les nombroses il·lustracions que s'inclouen en tot el capítol. Es tracta d'un document que vol donar testimoni de la complexitat i diversitat territorial, i no s'ha de confondre en cap intent de síntesi. Així no s'ha de llegir mai independentment dels nombrosos comentaris i documents gràfics que l'acompanyen i amplien.

Un vici molt estès de la urbanística actual és pensar que per mitjà d'un plànol, realista i de traçat fi, es pot explicar tot. Precisament, per tal de no caure-hi, el plànol s'ha considerat només com a simple instrument que facilita i guia la investigació, però mai no la resumeix en la seva totalitat, i és acompanyat per altres esquemes que amplien la seva capacitat expressiva, introduint d'altres temàtiques i escales, o fent referència a aspectes locals molt diferenciats.

El plànol grafia alguns aspectes del medi físic, línia de costa, rius i rieres, relleu, boscos, que caracteritzen l'àmbit a grans trets. També s'hi han grafiat les diverses malles d'infrastructura, a vegades de manera simplificada, com és el cas de l'entorn de la Gran Via, i d'altres de manera detallada: malles viàries, camins, canals, etc. En algun cas excepcional, s'hi grafien edificis monumentals, com, per exemple, a l'àrea de l'Exposició.

De fet, és un plànol molt normal, en línia amb la tradició de la cartografia dels nuclis urbans de les darreres dècades. És un plànol que expressa l'existència d'una continuïtat espacial en l'àmbit estudiat[7]. En els temps recents, amb aquest tipus de plànols s'ha pogut estudiar la configuració física de tots els tipus de nuclis urbans. A partir de la hipòtesi de l'existència d'una continuïtat espacial en els nuclis, que permet estudiar la seva morfologia, al marge de la zonificació d'usos, s'ha trobat que l'elaboració de plànols realistes, de gra fi, era molt rendible per estudiar la forma dels diversos conjunts urbans.

En alguns casos l'estudi se centrava preferentment en el descobriment de la morfologia d'àrees homogènies, que tenien una presència constant dels diversos elements urbans: tipologia de les construccions, parcel·lari, carrers i illes, etc. Per exemple, aquest era el cas de les formes de creixement en casc antic, eixample, polígon, marginals, etc., que s'han popularitzat molt en la urbanística catalana dels darrers anys[8]. O, per exemple, també era el cas dels molts teixits urbans i rurals identificats per mitjà de la cartografia en una de les aportacions més interessants que es van fer al Congrés de Cultura Catalana[9]. En aquests casos l'objectiu de l'estudi era generalment el coneixement

---

5 Les regles de formació de l'espai aquí es conceben més en relació amb les concepcions d'Enrico Guidoni que en algunes versions extremament mecàniques i reduccionistes que han derivat de la traducció de les idees d'Aldo Rossi a Catalunya. Vid. Enrico GUIDONI, *La Città Europea*, Electa, Milà, 1978.

6 En el mateix sentit que, per exemple, s'utilitza a Jacques LUCAN (ed.) *Paris des faubourgs. Formation Transformation*, Picard, París, 1997.

7 És interessant com s'aplica aquest concepte de continuïtat espacial al llibre Aldo ROSSI, *L'Architettura della Città*, Marsilio Padova, 1966.

8 LUB. *Las formas de crecimiento urbano*. ETSAB.

9 Manuel de SOLÀ MORALES, "La identitat del territori català. Les comarques". *Quaderns*, monogràfic extra, 1981.

o el descobriment dels elements constituents de l'àrea o teixit i del seu procés de formació. I l'àrea gairebé sempre era homogènia.

En altres casos, com per exemple a moltes de les cartografies que s'han fet en monografies històriques[10], entorn dels Plans Generals d'Ordenació[11], o també en el nostre exemple de la costa de Barcelona, el territori cartografiat era complex. Aquí el coneixement dels conjunts o teixits no s'havia de basar tant en la recerca d'un ordre tancat i fix en la presentació dels diversos elements urbans: parcel·lació, traçat viari, tipologia de l'edificació, etc., com en la representació d'un autèntic procés espacial d'agregació o superposició d'àrees de morfologies diferenciades, procés en el qual les superposicions i les inèrcies territorials podien ésser constants on les regles de formació no coincidien en tots i cadascun dels llocs que formaven el territori en qüestió. Un procés on les superposicions entre els ordres viari, parcel·lari, tipològic, etc., mai no eren constants, i on els temps de variació i permanència tampoc no coincidien mai.

Un procés, també, al qual s'arriba a través d'un camí molt diferent de l'optimització de relacions a què volia el funcionalisme dels anys trenta i cinquanta. A l'àmbit de la costa de Barcelona els contactes i contradiccions entre les diverses àrees són nombrosos, i precisament ajuden a entrar i començar a entendre un urbanisme no tradicional on és essencial la diversitat i la complexitat, en comptes de la recerca de la síntesi, la racionalització i l'optimització, que havien guiat l'urbanisme tradicional.

El problema de les explicacions de l'espai urbà pot estar en el seu excessiu naturalisme. Sovint es conceben els processos de formació històrica dels nuclis urbans com si es tractés del creixement continu d'un organisme animal o vegetal, que té un inici, unes etapes intermèdies i un objectiu de perfeccionament definit. El naturalisme és un fantasma que des de fa segles persegueix els estudis urbanístics des de la il·lustració fins a les explicacions i planejament ben recents. L'assimilació del creixement urbà a un creixement biològic gairebé automatitzat s'ha repetit des de l'època dels primers esquemes geomètrics fins al racionalisme i l'organicisme, i s'ha d'evitar que es perpetuï en les explicacions recents de la morfologia urbana.

En la recerca de les superposicions, ten-sions i contradiccions que es produeixen en la dinàmica urbana, segurament hi ha el segon aspecte important del plànol de referència que s'ha elaborat.

A l'hora de seleccionar els elements naturals i construccions d'infrastructura i edificació que s'havien d'incloure en el plànol, s'ha posat una atenció especial als més permanents. L'escala 1/25.000 no permetia un gran detall, i no tenia cap sentit retratar-ho absolutament tot. Per això s'ha hagut de seleccionar els que eren més interessants per a l'explicació dels processos de formació metropolitana. Per exemple, la trama de canals i camins del delta i la de les rieres a l'àrea de Badalona permetien introduir al plànol tot aquest sentit de permanència. Permetien el desenvolupament posterior del plànol, fent talls històrics de diversos moments clau i superposant les noves implantacions urbanes sobre les permanències anteriors.

Resumint i concretant totes les consideracions anteriors, es pot dir que en l'elaboració del plànol, i en la recopilació de les imatges que l'acompanyen, prioritàriament s'han tingut en compte tres idees:

Individualitat dels teixits urbans

Els teixits urbans i àrees més o menys homogènies que s'han delimitat no pertanyen a una sèrie repetitiva o un gran grup els components del qual es poden explicar sempre amb uns mateixos criteris.

Entre els diversos elements que componen cadascun dels teixits, n'hi ha que tenen la mateixa configuració; per exemple, la pauta de delimitació de les illes a l'eixample central de Barcelona i al Poblenou és igual. Però en un i altre cas intervenen altres elements que donen origen a una configuració urbana diferent. A l'eixample central la tipologia de l'habitatge té gairebé el mateix pes que la trama viària inventada per Cerdà. Al Poblenou, alguns elements de l'ordre agrícola anterior, camins, línies de regadiu, parcel·lació, s'imposen i deformen la trama viària que se'ls va voler superposar. Alhora, les tipologies i els usos també són diferents. Com es veurà, pertanyen a històries individuals que difícilment poden ser explicades sota la categoria genèrica del tipus o la "morfologia d'eixample".

Cada una de les àrees té una explicació pròpia. En la seva dinàmica els elements hi apareixen amb formes diferenciades, en moments diversos, que gairebé sempre donen origen a individualitats, que són impossibles d'explicar a partir de seqüències genèriques, o a partir de la seva pertinença a un conjunt predeterminat.

Amb Michel Serres[12] aquí també es pot dir que el lloc és com l'àtom topològic, que genera la

[10] Per exemple: Manuel GUÀRDIA, Albert GARCÍA ESPUCHE, *La construcció d'una ciutat: Mataró 1.500-1900*, Altafulla, Mataró, 1989.

[11] La meva experiència en la utilització d'aquest instrument cartogràfic s'ha reflectit en els plans generals de Montblanc, Rubí, Granollers i Reus, o, sobretot, al Pla Especial del nucli antic de Premià de Dalt, un lloc on predominen les diferències i la complexitat de l'espai.

[12] Michel SERRES, *Atlas*, Julliard, Paris, 1994, *Prolongements. Où être?* 2. *L'espace local.* pp. 37- 86.

forma a partir de processos diferents dels de la tradicional dependència entre elements i el conjunt. Arriba al global sense perdre la individualitat. El model és més com un mosaic de grandàries diferenciades i de dinàmiques i temps d'evolució molt diferents. No tots els llocs tenen el mateix caràcter. No tots tenen la mateixa mesura. No tots tenen els mateixos temps d'evolució.

En la nostra experiència[13] els estudis dels teixits urbans han d'anar a parar més a la recerca d'aquesta individualitat que no pas les classificacions i les generalitats, o a una explicació que remeti a l'existència d'un conjunt superior. D'aquesta manera el coneixement del lloc se situa en la perspectiva del projecte i de tota la cultura de la intervenció urbanística. No és gens casual que les classificacions a què porten molts dels estudis tipologia-morfologia derivin dels vincles que tenen amb unes fonts teòriques que pertanyen a un tipus de ciències geogràfiques més centrades en el coneixement que en el projecte de futur i l'acció[14]. L'urbanisme actual ha de superar aquest impasse.

Així, l'anàlisi i el reconeixement de les àrees urbanes també es posa en relació amb la cultura i la política. I aquí tenen molta eficàcia les idees d'ordenació i els projectes que es formulen sobre els espais intermedis. És a dir, a mig camí entre la globalitat de l'àrea metropolitana, o simplement l'àrea costanera, i les intervencions puntuals de gra petit. En el territori fragmentari i complex tenen una eficàcia pròpia i un interessant camí de materialització.

Idees d'ordenació intermèdies

En les pàgines següents es podrà veure que en l'urbanisme de Barcelona han estat més productives les idees d'ordenació que s'han formulat a mig camí entre el model global i l'actuació quotidiana. Els plans globals sovint tenen un grau important d'artificiositat, mentre que aquestes idees tenen molta més duració i eficàcia que les grans metàfores en què es fonamenten els models globals.

Algunes idees intermèdies es basen en temes d'infrastructura que perduren al llarg de períodes molts superiors als dels plans. En el nostre estudi, aquest és el cas, per exemple, de la prolongació de la Gran Via i el port. La prolongació de la Gran Via, conjuntament amb temes col·laterals com l'ordenació de la plaça d'Espanya, esdevé un tema central de l'evolució de la costa, que es manté en línies generals i que, alhora, va recollint diversos canvis en els conceptes de traçat o d'ordenació de l'edificació. En el cas del port, la infrastructura té lògicament una considerable inèrcia històrica, i els projectes es van succeint reflectint tant la continuïtat com els canvis de tecnologia del transport, a més de moltes polèmiques de política econòmica a gran escala, i d'ordenació de l'espai físic.

En altres casos la continuïtat no s'estableix directament a partir d'una obra d'infrastructura, que ja de per si té una gran inèrcia territorial, sinó en el mateix concepte de la urbanització. A vegades el concepte és dirigit per l'evolució d'un tipus d'edificació o d'un tipus d'illa. Lògicament, aquest és el cas de l'eixample Cerdà. Però també és el cas de la urbanització de l'Hospitalet, o del Poble Sec, etc.

La forma de les estructures urbanes aquí s'ha d'entendre en sentit plenament dinàmic. No es tracta només de demostrar la permanència d'un concepte d'urbanització, sinó tot un camí ple de continuïtats, discontinuïtats, contradiccions i reformulacions.

En aquest cas, per entendre millor la permanència i variació de les idees de projecte intermèdies, es poden comparar dues maneres diferents d'entendre la tipologia arquitectònica. En alguns exemples la tipologia és entesa simplement com a configuració de la casa, o com a conjunt d'elements i relacions que constitueixen un edifici o una àrea urbana, mentre que en altres casos la tipologia o la morfologia són la matriu d'un procés d'evolució i experimentació arquitectònica. Aquest és el cas de la utilització de la tipologia en Alvar Aalto. En l'obra d'aquest arquitecte el projecte s'inicia en referències o tipus molt tradicionals, com el de la casa finlandesa que envolta un espai lliure central, la biblioteca formada per una línia contínua i una sala circular o l'ajuntament amb un pati i una torre, i, posteriorment, cadascun d'aquests tipus evoluciona introduint diversos estrats de consideracions d'arquitectura, i origina edificis radicalment diferents dels originals[15]. D'una manera semblant a la intervenció de Gunard Asplund i Sigurd Lewerentz en una àrea urbana d'Estocolm, el cèlebre Cementiri del Bosc, es combina la continuïtat d'una idea inicial representada per la imatge del camí de la creu i del bosc, amb un procés obert d'experimentació arquitectònica que dóna origen a edificis i espais ben diferents[16]. En tots aquests casos és essencial la permanència d'un concepte inicial en el context d'una evolució oberta a la variació i l'experimentació.

Dimensions tècniques i culturals

A partir dels temes anteriors es pot aprofundir en la comprensió de les dimensions tècniques i culturals de l'urbanisme. Entendre la tipologia dels edificis i la morfologia de les àrees urbanes des d'aquest punt de vista processual significa també valorar més els aspectes culturals i el pes de les tècniques de composició o de traçat en les configuracions urbanes[17].

---

[13] Manuel de TORRES i CAPELL, Roser CALSAPEU, Montserrat DALMASES, *Pla Especial del Nucli Històric de Premià de Dalt.*

[14] Aldo Rossi utilitza a bastament les fonts de la geografia regional francesa: Poëte, Lavedan, Vidal de la Blache, etc.

[15] Demitri PORPHIRIOS, "The Retrieval of Memory. Alvar Aalto's Typological Conception of Design", *Oppositions* 22, 1980.

[16] Caroline CONSTANT, *The Woodland Cemetery: Toward a Spiritual Landscape.* Byggförlaget, Estocolm, 1994.

La costa, 1930-1950

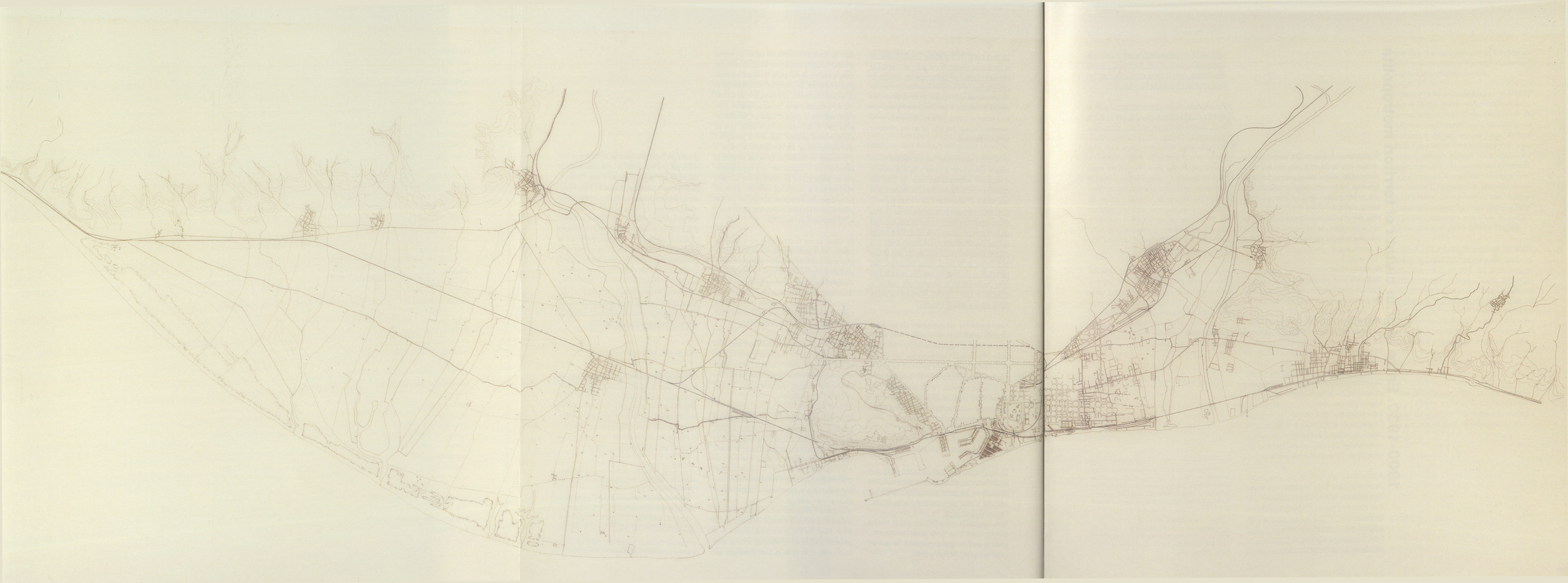
Precisament s'ha optat per completar el plànol de l'àrea als anys trenta, l'època inicial de l'estudi, amb un conjunt d'imatges cartogràfiques i referències de projecte sobre diferents temes sectorials i llocs especialment caracteritzats per introduir un gruix cultural a la imatge cartogràfica introductòria. El que es representa en aquest conjunt d'imatges difícilment es pot reflectir sota unes simples ratlles, encara que estiguin molt ben dibuixades i siguin molt expressives.

A través d'aquest joc de referències entre el plànol i les imatges que s'introdueixen a continuació es vol situar l'explicació de les primeres propostes urbanístiques metropolitanes en la tradició pròpia de l'urba- nisme català de l'època. Les propostes urbanístiques mai no es fan sobre un buit. La permanència de l'estructura urbana, el plànol, o el traçat de la Gran Via sempre és important. Però al costat de la permanència de les estructures físiques, també és essencial la permanència dels conceptes, de les maneres de fer, o dels temes de projecte[18].

El plànol general, del qual s'ha fet una versió inicial de 1930, i talls més avançats de 1950 i 1970, serveix de referència general. I al seu costat es reprodueixen imatges cartogràfiques i de projectes que li augmenten el gruix cultural. En primer lloc imatges molt diferents dels plànols que s'han utilitzat per dibuixar-lo, tots ells molt diferents. A continuació imatges pensades per introduir temàtiques difícils de grafiar en un simple plànol, referides al medi natural, a la dinàmica del port, a una agricultura i una indústria inicialment plenes de vincles, a les xarxes d'infrastructura, al planejament global, i a les personalitats dels diversos llocs del territori. En totes les imatges que s'introdueixen es pot seguir la incidència de capes de raonament molt diferenciades. A vegades, entre una i l'altra apareixeran diferències i contradiccions. Però a través d'elles s'arribarà a explicar millor un procés no gens lineal.

[17] Una referència interessant sobre aquesta concepció de la tipologia oberta al projecte i a les regles tècniques es pot trobar al número monogràfic de la revista *Casabella I terreni della tipologia, Casabella* 509-510, gener-febrer de 1985. Són particularment interessants els articles d'Enrico Guidoni i de Bernardo Secchi sobre el tema.

[18] Pot ser interessant com per mitjà de raonaments d'aquesta mena s'explica millor el caràcter propi d'una urbanística, i se situen la seva escala i els seus paràmetres de mesura. A nivell menor, es pot arribar a explicacions semblants a la que fa Corboz quan compara la tradició urbanística europea i americana, tot referint-se a qüestions aparentment laterals, com el concepte de límit, o l'agregació de les peces entorn de l'eix de vialitat. Vid. André CORBOZ, *Looking for a City in America,* Occasional Papers from... Los Angeles, 1992.



1900-1930. Entre la gran ciutat i el territori metropolità

El plànol porta la data de 1930, però, de fet, la data és incerta. Se situa prop de l'any 1930, però també inclou temes propis dels anys anteriors. De fet, en la seva confecció s'han utilitzat informacions de dues èpoques. D'una banda, dades de l'època de fi de segle, i d'una altra, dades pròpies de l'època de la Dictadura i la República, on se situa la majoria dels documents de planejament que s'expliquen en el segon capítol.

En realitat, el plànol fa referència a una època de transició. La transició que porta des de la formació de les grans ciutats europees als inicis del procés de dispersió territorial.

Els anys de canvi de segle moltes grans ciutats europees tenen un canvi d'estructura[19], que va significar un increment demogràfic important. Barcelona va arribar a 533.000 habitants en aquesta època i a gairebé 1.000.000 d'habitants l'any 1930. Però també va significar un increment del radi d'influència de la ciutat. Un tema de gran rellevància que havia d'influir molt en les propostes urbanístiques. Va significar un canvi de l'organització econòmica de la ciutat, de la divisió del treball i de l'extensió del mercat, com també del creixement general del benestar en l'àrea d'influència propera.

A Barcelona, els anys de canvi de segle, l'increment demogràfic i el predomini creixent de la indústria metal·lúrgica són acompanyats d'un important procés d'agregació territorial. En aquest període, la gran ciutat central consolida el seu paper de referència en el marc territorial extens de Catalunya. I, sobretot, es constitueix com a mercat de productes i treball únic, amb la conseqüent aparició de nous problemes, com el del transport i el de l'habitatge, que tindran gran relleu en les propostes de planejament de l'època[20].

Poc després, entorn dels anys trenta, s'inicia un altre procés d'expansió, que també tindrà gran trascendència el el futur urbanístic metropolità. Malgrat els pocs anys transcorreguts entre el canvi de segle i els anys trenta, el nou procés és molt diferent. En aquest cas la clau és a l'inici d'una malla capil·lar de carrers i carreteres que portarà el creixement urbà fins a una segona corona de pobles de l'entorn de la ciutat central. En relació amb aquest teixit capil·lar, l'extensió de la Gran Via, primer a Garbí i després a Llevant, al costat de l'extensió dels eixos de la Diagonal i la Meridiana, serà un tema clau en el suport del nou procés.

Molt del que s'explicarà en la part inicial del segon capítol amplia les referències al paper de les decisions de planejament en el canvi d'estructura que comença en aquesta època i que tindrà una influència notable en el procés dels anys cinquanta i setanta o, fins i tot, en la formació de la ciutat metropolitana diferenciada, dispersa i trencada actual.

---

[19] Vid. una explicació més completa sobre aquest canvi de l'estructura urbana a la Barcelona dels anys de canvi de segle a Manuel de TORRES i CAPELL, "L'estructura urbana de Barcelona. De les annexions a la guerra civil", a Jaume SOBREQUÉS i CALLICÓ, *Història de Barcelona* v. 7. *El segle XX*, Enciclopèdia Catalana, 1995, pp. 29-70.

[20] Vegeu una explicació interessant d'aquest canvi d'estructura de les ciutats europees els anys de canvi de segle a E. E. LAMPARD, "The Nature of Urbanization" A. SUTCLIFFE, D. FRASER, ed. *The Pusuit of Urban History*, Arnold, Londres, 1983.

El plànol i la seva grafia

La reconstrucció del plànol de la franja costanera d'influència de Barcelona l'any 1930, aproximadament la data inicial de l'estudi, ha estat una feina no gens immediata. Les fonts utilitzables no eren gens homogènies. Les seves escales eren diferents. També es diferenciava molt la informació que aportaven. En algun cas, com en el terme del municipi de Barcelona, la informació era abundosa i completa. El Plànol Parcel·lari Martorell, a escala 1/2.000, aportava informació detallada sobre traçats, construccions i, fins i tot, usos. En altres casos la informació era pràcticament inexistent i llavors s'ha hagut de recórrer als plànols més generals 1/10.000, 1/30.000,1/50.000 i 1/100.000 militars o de la Mancomunitat de Catalunya, ampliant la informació mitjançant cartografia anterior o la interpretació d'un fotoplànol més recent.

El plànol es data l'any 1930. Es podria haver datat entre 1926 i 1933, però en realitat seria absurd de posar-li una data fixa perquè el criteri de diferenciació utilitzat ha estat grafiar exclusivament els processos que reflecteixen la tradició anterior. O, més exactament, la transició 1900-1930, en el sentit apuntat, mentre que es deixen per al desenvolupament posterior del plànol els temes que tenen relació amb el canvi d'òptica urbanística dels anys trenta.

Preferentment s'hi han grafiat els elements més permanents del territori, tant els naturals, les rieres, torrents i desnivells significatius, com les construccions artificials amb més inèrcia, carreteres, camins, canals de regadiu, cascos de població, etc. Les transformacions i processos urbanístics estudiats generalment tenen part de la seva explicació en la incidència positiva o negativa d'aquests elements i construccions més permanents.

El dibuix s'ha fet amb traç fi per tal de reflectir amb el detall màxim les construccions, d'acord amb la intenció de donar un to de realisme i expressar les diferències de configuració de les diverses àrees. Amb el dibuix s'ha intentat evitar la imatge d'un espai predominantment agregat i homogeni, que generalment dóna el planejament urbanístic, i s'ha intentat representar un espai real, diferenciat i sotmès a processos de transformació de naturalesa ben diversa. Malgrat tot, només s'ha pogut grafiar el detall de les illes i els carrers oberts. Un detall major hauria produït un plànol gairebé il·legible.

L'objectiu de retratar la diversitat de configuració de l'espai en un plànol unitari només és assolible fins a un límit. La diversitat de configuracions i, sobretot, la diversitat dels processos de transformació condueixen fàcilment a la diversitat de les formes de representació. Per aquest motiu, el grafiat del plànol només s'ha d'entendre com a referència general de la informació que s'explica amb més detall a les il·lustracions complementàries. El plànol s'ha d'entendre sempre com a document unit solidàriament a una sèrie d'altres informacions gràfiques de detall.

L'escala del plànol, 1/25.000, permet abastar tot l'àmbit situat entre Castelldefels i el túnel de Montgat, i precisar els traçats i construccions amb considerable detall.

Entorn de 1890, abans d'iniciar-se el sistema urbà de la Gran Barcelona

Un plànol elaborat per l'enginyer Pere García Faria en el seu projecte de sanejament del subsòl de Barcelona[21], en el qual es defineix una xarxa de clavegueres i l'aprofitament de l'evaquació de les aigües residuals per a reg del delta del Llobregat.

Més que un plànol és un pla, que selecciona les informacions cartogràfiques en funció de l'objectiu del sanejament de l'eixample de Barcelona. Per aquest motiu grafia la topografia amb un gran detall, amb equidistàncies de 0,5 m al Baix Llobregat, 1 m a Barcelona, i 5 m. a Montjuïc.

A l'àrea del delta del Llobregat d'una banda hi detalla els camins i canals de reg, obtenint una informació completa de l'ús agricola. D'una altra, detalla les corbes de nivell, i així explica clarament la situació i forma de les dunes i els estanys de la línia de la costa. L'ús agricola precisament s'enfronta amb aquestes "irregularitats" de la costa.

Al nord del delta, explica la forma dels turons utilitzant normals molt més expressives que les corbes de nivell.

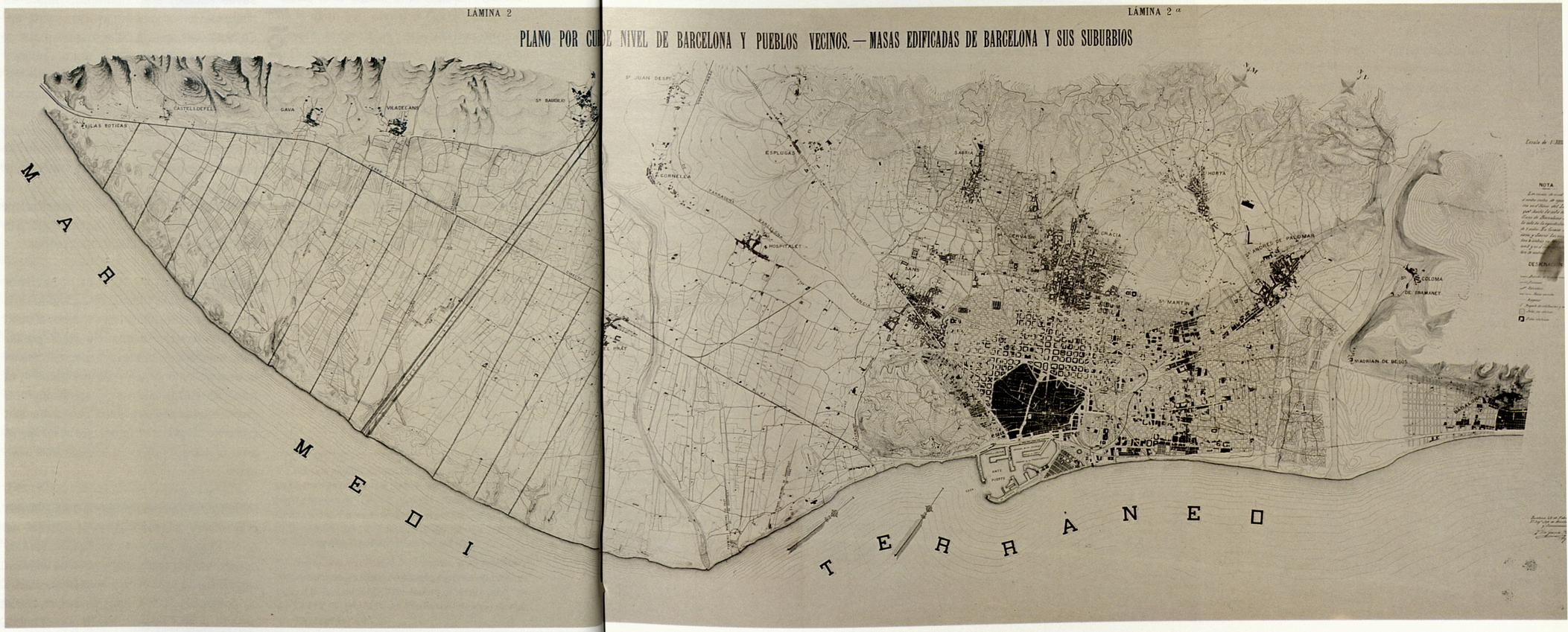
L'expressió de les corbes de nivell també és interessant a l'àrea de l'Hospitalet, on els diferents pendents del terreny corresponen a diferents tipus de poblament. La línia entre Cornellà, l'Hospitalet i Sants, on transcorren tres infrastructures importants, té menys corbes de nivell.

A l'àrea de Llevant concentra l'explicació en la quadrícula Cerdà en el cas del Poblenou, i emmarca la quadrícula d'eixample de Badalona en dues línies d'irregularitat topogràfica, amb pendent feble en el cas del Besòs, i amb fort pendent a l'àrea nord, corresponent al municipi de Santa Coloma de Farners.

Cal tenir en compte que, pel seu caràcter de pla de sanejament, en molts casos explica la forma de les quadrícules d'eixample que emmarcaven el creixement urbà, i d'aquesta manera té un cert dinamisme. Per exemple, aquest és el cas de l'eixample Cerdà, els de Montjuïc i el de Badalona.

[21] Pere GARCÍA FARIA: *Proyecto de Saneamiento del Subsuelo de Barcelona,* 2 vols. / *Atlas*. Imp. Henrich y Cia. Barcelona 1992. Vid. Tb. M. Galera, F. Roca, S Tarragó, *Atlas de Barcelona*. Publicacions del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Barcelona, 1982, làmina 233.

1893 **Descripció de l'estructura dels nuclis urbans amb els seus eixamples i de l'estructura i topografia del delta del Llobregat.**
Font: Plànol i projecte de sanejament García Faria. Escala 1/30 000.



Un plànol que ocupa menys extensió que l'anterior i que està dibuixat a escala menor proporciona una informació addicional d'interès. Aquest plànol només abasta l'àrea situada entre els dos rius, però detalla la malla de camins i les cases agrícoles disseminades, particularment a l'àrea on l'altre plànol és menys expressiu.

És interessant l'entrega de la malla de camins en la línia de la costa, on hi ha usos tan singulars com el far del Llobregat, l'hipòdrom, el cementiri i el Camp de la Bota.

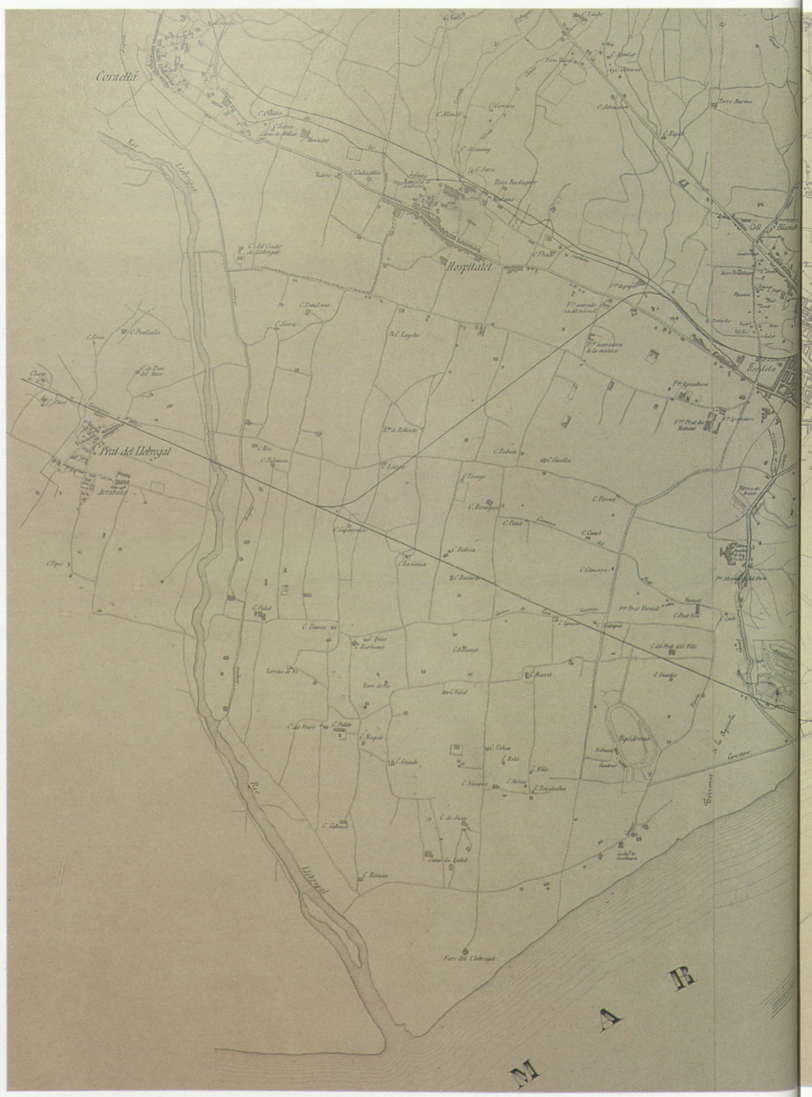
Hi té interès la informació sobre l'ocupació de l'edificació, informació que coincideix aproximadament amb la del plànol anterior.

A l'àrea de Garbí s'hi grafien les diverses línies d'infrastructura que convergeixen en el nucli de Barcelona. Aquest és el cas de les línies ferroviàries que travessen linealment els camps, la carretera que enllaça Hostafrancs, l'Hospitalet i Cornellà, més adaptada al relleu i les circumstàncies locals, el Camí Ral que prolonga línealment el Paral·lel, i alguns del camins radials com el que va al Prat que enllaça amb el que envolta Montjuïc.

A l'àrea de Llevant es grafien les radials de les carreteres de Mataró i Puigcerdà, entre altres camins.

Entre tots aquests camins es dibuixa el traçat de la Gran Via, dintre del terme de Barcelona, entre Hostafrancs i el Clot. Als extrems, aquesta avinguda, que tindrà una importància clau en la vertebració de la costa de Barcelona, encara és una traça de projecte, no consolidada per l'edificació.

1892 **La malla de camins i els edificis de la perifèria dels nuclis urbans.**
Font: Plànol de Barcelona i el seu entorn. Escala 1/10 000.





Plànols generals de l'àmbit de funcionament unitari del sistema urbà, entorn de 1930, o l'inici del procés d'expansió metropolitana

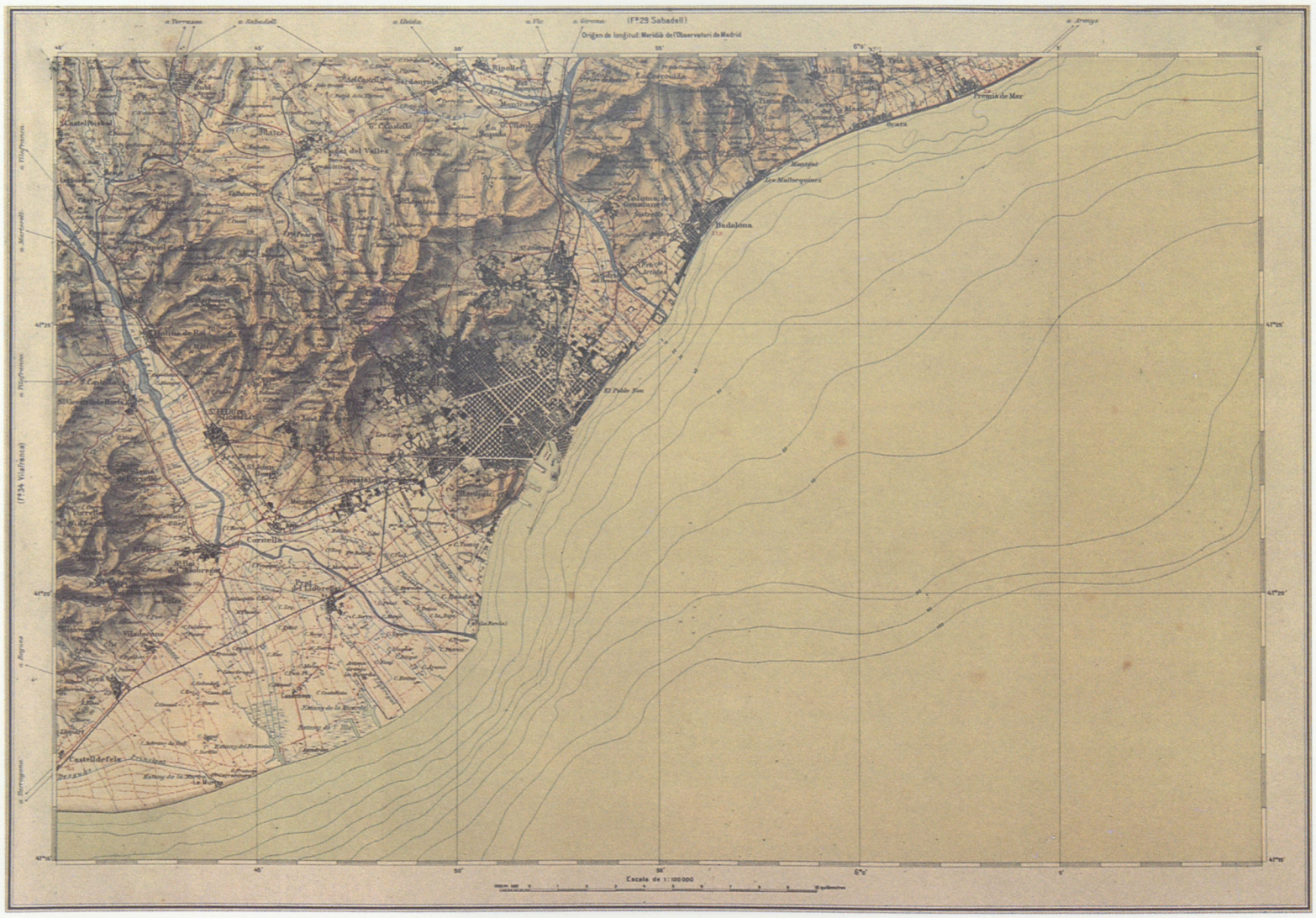
En la segona data de referència del plànol, 1930, hi ha dos tipus de plànols. Els primers són plànols generals, geogràfics, dibuixats a grans traços, que fan referència a la globalitat de l'àmbit de referència del procés d'expansió metropolitana a l'inici de l'estudi.

Per exemple, hi ha un plànol a escala 1/100.000 de la Mancomunitat de Catalunya, que engloba tota l'àrea de creixement i expansió metropolitana els anys trenta.

Hi tenen interès la xarxa ferroviària i la de les carreteres. Principalment la que uneix Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi, i les que porten al Prat i Badalona.

S'hi pot seguir l'estructura de camins del delta del Llobregat i els principals canals de reg. Totes aquestes informacions es poden contrastar amb les dels documents anteriors. La posició i extensió de la Gran Via encara no ha canviat.

1923 **El sistema urbà dels anys trenta. Barcelona i el delta del Llobregat.**
Font: IMHB. Full del plànol de la Mancomunitat de Catalunya. Escala 1/100.000.

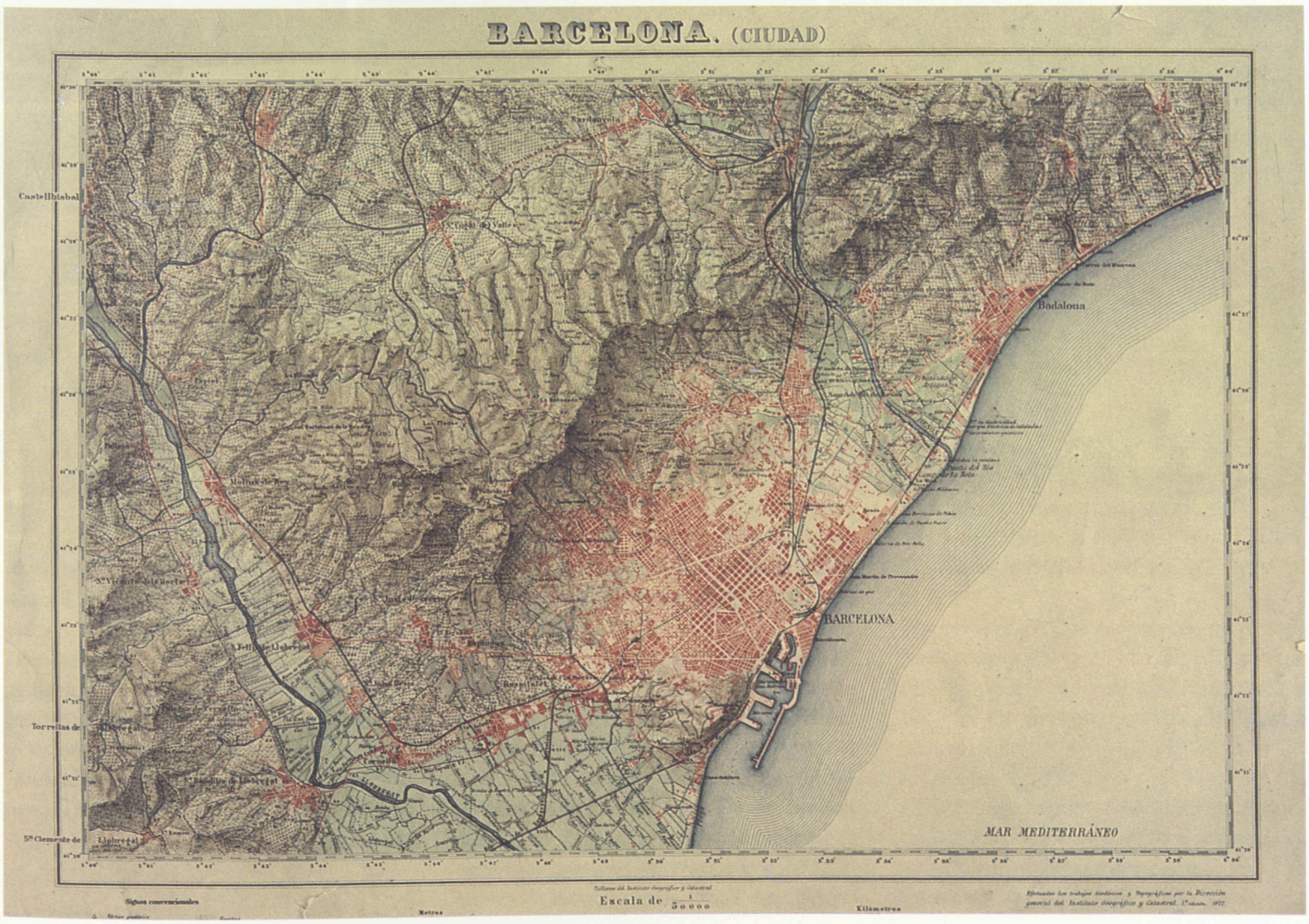


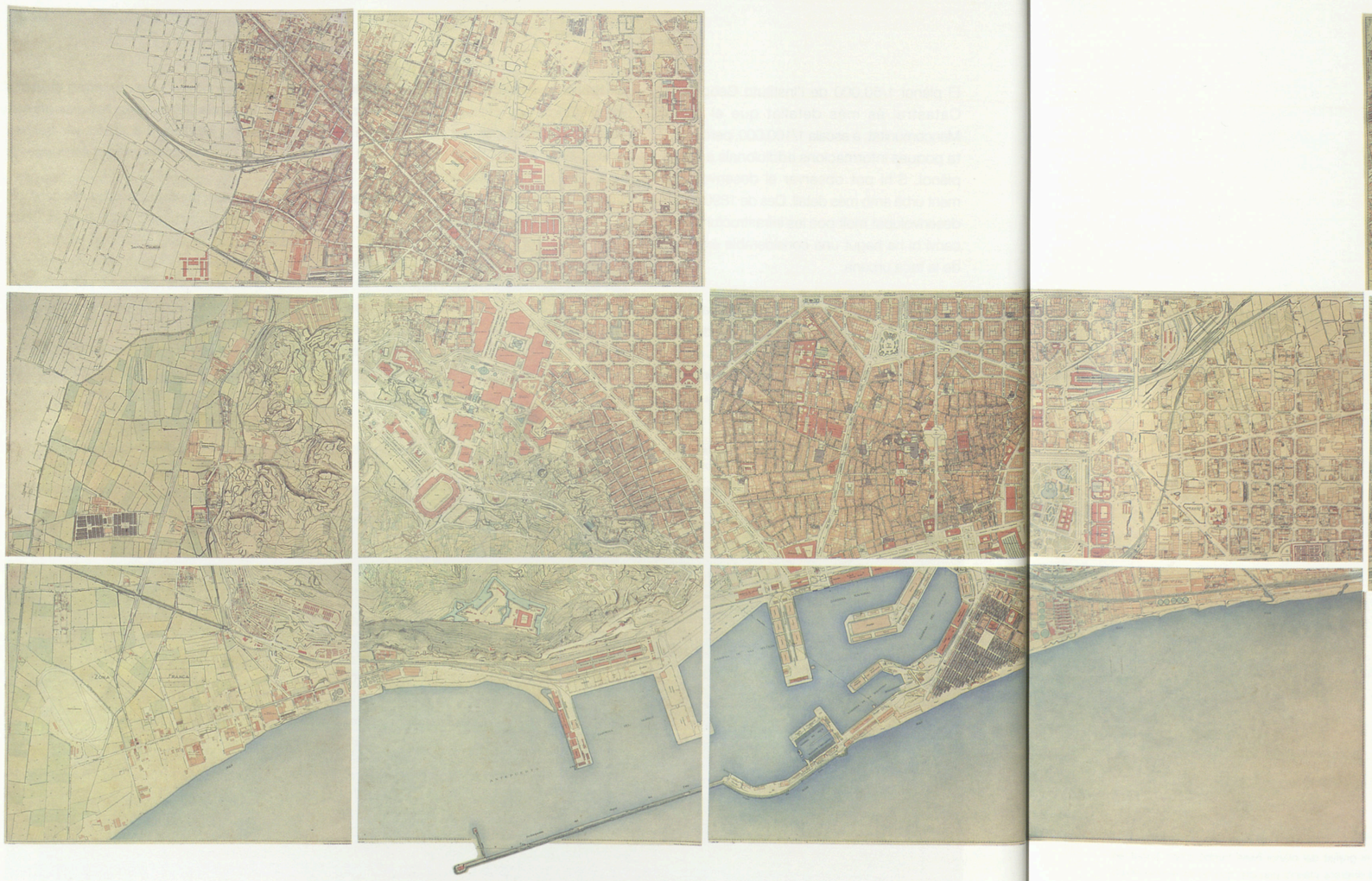
El plànol 1/50.000 de l'Instituto Geográfico Catastral és més detallat que el de la Mancomunitat, a escala 1/100.000, però aporta poques informacions addicionals a l'altre plànol. S'hi pot observar el desenvolupament urbà amb més detall. Des de 1890 s'han desenvolupat molt poc les infrastructures. En canvi hi ha hagut una considerable extensió de la taca urbana.

La posició de la Gran Via s'hi grafia amb claredat, i anuncia l'extensió que havia de tenir en els anys següents. Alhora, els llocs de les places d'Espanya i les Glòries es comencen a marcar amb claredat. Aquesta darrera plaça es dibuixa entre difícils barreres ferroviàries, circumstància que potser va condicionar el retard del desenvolupament de la Gran Via en aquesta direcció.

Una altra informació interessant d'aquest plànol és sobre l'ús del sòl agrícola i els tipus de conreu.

1927 **El sistema urbà dels anys trenta. L'àrea més propera a Barcelona.**
Font: IMHB. Fulls 1/50 000 del Instituto Geográfico Catastral. Escala 1/50.000.





1933 i ss. **El detall dels usos del sòl a la franja costanera demostra la seva diversitat.**
Font: IMHB. Parcel·lari Martorell del tema municipal de Barcelona. Escala 1/50.000.

La informació detallada sobre l'ús del sòl en la línia litoral i adjacents

Així com els altres documents cartogràfics són plànols de base geogràfica que orienten sobre la situació del sistema urbà i territorial en termes generals, el plànol Martorell a escala 1/2.000 és un document autèntic d'urbanisme, i és orientat preferentment vers el planejament i l'administració urbana. L'escala del plànol, 1/2.000, i el detall de grafiat no tenen cap relació amb els altres del període.

En els 14 fulls que es reprodueixen aquí s'hi pot observar tot el gra menut del procés d'urbanització, posant l'atenció en les tipologies de l'habitatge i, fins i tot, en els usos dels espais lliures. Molts dels temes sectorials que es detallaran a continuació, reflectits sobre altres plànols, es poden començar a comprendre a través d'una observació detallada d'aquest document històric excepcional.

Per exemple, s'hi pot observar:
— Els usos dels espais que envolten Montjuïc, especialment a l'àrea immediatament costanera, al costat del ferrocarril.
— En cadascun dels molls del port s'hi detallen construccions, usos a l'aire lliure i vies de ferrocarril, amb un detall que no milloraran alguns dels plànols específics del port.
— La línia de costa és detallada, assenyalant totes les clavegueres i defenses.
— La part més extensa de l'àrea immediata de la costa és ocupada per les línies de ferrocarril que accedeixen al port, i, sobretot, per les quatre estacions que s'hi grafien amb tot detall, amb totes les construccions i vies mortes que servien per a les maniobres dels trens de càrrega.
— Entorn de les tres estacions costaneres, del Morrot, de França i de Poblenou, s'hi agrupen instal·lacions industrials de tot tipus. Per exemple, els gasòmetres s'hi grafien amb claredat.
— En relació amb les grans infrastructures que accedeixen a la costa té un interès particular la posició i l'acabat d'urbanització del passeig d'Isabell II, entre el Paral·lel i el parc de la Ciutadella, amb el Pla del Palau pel mig.

Per primera vegada es detallen els edificis de l'exposició, la via K, i la plaça d'Espanya, que en aquest moment històric ja tenia la configuració dels anys anteriors a l'episodi olímpic.

La Gran Via, en aquest plànol, datat després de l'Exposició Universal, té més extensió que en els anteriors. Alhora ja suporta un considerable nivell d'urbanització.

El grafiat concret del plànol base

Totes les informacions anteriors s'han tingut en compte per al grafiat del plànol base. Un plànol dibuixat a escala 1/25.000, a mig camí entre les sèries de plànols anteriors[22].

A primera vista pot sorprendre la forma del plànol que gairebé obvia el nucli central de Barcelona. O que el redueix a les principals infrastructures incidents en la formació del primer sistema costaner metropolità: el circuit de rondes entorn del nucli antic, el passeig de Gràcia, una simple referència, el passeig de Sant Joan, i sobretot, la Meridiana i la Gran Via, dues importants infrastructures a les quals faran constant referència els episodis i plans posteriors.

Els límits del plànol se situen en línies de discontinuïtat topogràfica, que ja es reflectien en els documents anteriors. En primer lloc, la directriu que relaciona Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi. A continuació, la que delimiten els cascos de Cornellà, l'Hospitalet, Sants i Hostafrancs, amb les línies de ferrocarril i el canal de la Infanta, sobre el qual s'haurà de parlar molt més. Es fon implícitament l'eixample central de Barcelona, i es torna a grafiar un límit clar en l'àrea de Sant Andreu, on el límit coincideix amb una altra discontinuïtat topogràfica i l'altre canal. Després del Besòs, a l'àrea de Badalona, Montgat i Tiana, el límit és format altra vegada per les corbes de nivell, de manera equivalent a la de l'àrea de Ponent.

Al delta del Llobregat es prenen com a base el traçat del plànol García Faria i el de la Mancomunitat dels anys vint. Es grafien camins i canals, els boscos i dunes i les llacunes.

Aquí s'ha de posar molta atenció als camins que van dels pobles a la platja, sobre els quals hi haurà propostes interessants. També es grafia amb claredat un camí que uneix la Gran Via, el nucli del Prat i tot el delta que haurà de ser substituït per la prolongació de la Gran Via. A l'àrea més propera a Barcelona, a l'altre costat del Llobregat, la trama es complica i apareixen tres camins travessers i molts d'altres perpendiculars al mar.

Es detalla la vialitat existent en tots els cascos de població. De Barcelona, a part dels nuclis de Sants i Sant Andreu, estratègicament situats, es grafien les trames de la vora de Montjuïc i del Poblenou. En aquest temps el centre de Barcelona ja està configurat i els canvis i propostes principals només faran referència a aquestes àrees perifèriques. Té un innegable interès l'articulació de les àrees d'eixample al Poble Sec, i el procés de superposició de les trames del parcel·lari antic, l'eixample Cerdà i el passatges, a l'àrea del Poblenou.

La trama ferroviària es detalla amb claredat, i la resta d'informacions sobre el territori es tracta de manera semblant a la del delta del Llobregat, dibuixant els camins estructuradors i de suport de les activitats agràries amb més presència territorial.

El plànol no és més que una primera referència que s'haurà de desenvolupar sobre els diversos temes que es detallen a continuació. Tal com es deia, no es pot entendre com a cap mena de síntesi, sinó com a primer pas que, a partir de les pàgines següents, s'obrirà en diverses direccions.

[22] En el grafiat del plànol base també s'han tingut en compte diversos plànols parcials, que no es reprodueixen en aquest punt:

El plànol de l'eixample Pascual del Prat.

Els plànols de la Brigada Topogràfica de l'entorn de l'Hospitalet. I el plànol base de l'eixample Puig Gairalt d'aquesta ciutat.

El plànol base del Port Franc. I diversos plànols de detall de l'àrea de Sants, el Poble Sec i Montjuïc.

Plànols de detall de l'àrea de Poblenou i Sant Martí: Rec Comtal, eixample 1924, Sunyol, etc.

Les bases dels projectes d'eixample Pons Amigó i Fradera de Badalona. El plànol de la canalització de les rieres d'aquesta ciutat.

Plànols del delta del Llobregat: el canal de la Infanta i el Sindicat de Regants.

La història del territori

La llegenda del plànol s'ha d'entendre en la seva dimensió local i també temporal o històrica. Les referències i configuracions territorials grafiades són un primer índex de processos de transformació territorial en curs en el moment inicial de l'estudi.

Un breu repàs del procés de formació històrica de diversos llocs i sistemes territorials significatius pot il·lustrar sobre el seu caràcter. Es tracta d'un territori diferenciat, on no es pot assimilar cap indret a un altre. Un territori d'estructura molt diferent de la dels espais homogenis que dissenyen els plans, i un territori que té explicació en un procés complex de sedimentació històrica, que no es pot oblidar a l'hora d'avaluar el sentit de les diverses propostes de planejament.

En l'explicació que segueix s'enllaça el grafisme i la llegenda del plànol de l'estat inicial del territori amb el detall de diversos processos de transformació. Aquests processos s'il·lustren en cartografies històriques a través de les quals s'amplien les referències, obligatòriament sintètiques, del plànol resum. Plànol que, com ja s'ha dit, no vol ésser cap mena de resum o síntesi de l'estat de la franja costanera de Barcelona els anys trenta, sinó el motiu de l'explicació de la seva complexitat, de les seves configuracions diferenciades i del seu espessor històric.

En general hi ha dos tipus de referències que poden ajudar a entendre l'estat del territori abans de la dècada dels trenta. En primer lloc hi ha temàtiques sectorials, referides prioritàriament al repartiment d'alguns usos estratègics en el territori, a les infrastructures i a l'estructura generals de comunicacions. En segon lloc, els àmbits diferenciats, o la diferent presència dels diversos factors d'urbanització en els àmbits territorials.

Entre els primers té interès d'aprofundir sobre la forma del territori natural, des de la línia de costa fins als turons que fan de límit de l'estudi. A mig camí entre la forma de la línia de la costa i l'estructura de les comunicacions s'ha de fer referència al port, l'element central de totes les propostes urbanístiques i del desenvolupament de la franja costanera a les últimes dècades. Finalment, s'ha de fer referència als usos productius, agraris i industrials, i a l'estructura de les comunicacions.

Les àrees de procés d'urbanització i configuració morfològica diferenciada són moltes. Se n'han escollit algunes de representatives. La ciutat central té una història urbanística coneguda, i no té sentit insistir-hi[23]; malgrat això val la pena fer una breu menció dels pesos relatius de les àrees centrals i, sobretot, del desplaçament progressiu del centre a Garbí. Té molt més interès referir-se a algunes àrees costaneres perifèriques, en les quals s'evidencia el pes dels factors de localització en el procés d'urbanització, i on també es comença a entendre el paper d'alguns elements d'urbanització intermedis i de diversos estils d'urbanització. És a dir, avingudes o camins i carreteres, que atrauen o dirigeixen el creixement, o barreres que el trastoquen, o diverses maneres d'entendre el pes dels factors de transformació definits pel planejament en el context de les permanències parcel·làries, els camins, els camps, els torrents, etc.

[23] Un estudi complet sobre la història urbanística de la ciutat central abans de la dècada dels anys trenta es pot trobar a: Manuel de TORRES i CAPELL i altres. *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona,* Ajuntament de Barcelona i Corporació Metropolitana, 1985.

El medi natural a la franja litoral

En principi, la delimitació d'una franja litoral entre el turó de Montgat i el massís del Garraf és convencional. La delimitació de l'àmbit respon més a la mesura del creixement de Barcelona en un període històric delimitat, que a l'existència de factors geogràfics superdeterminants.

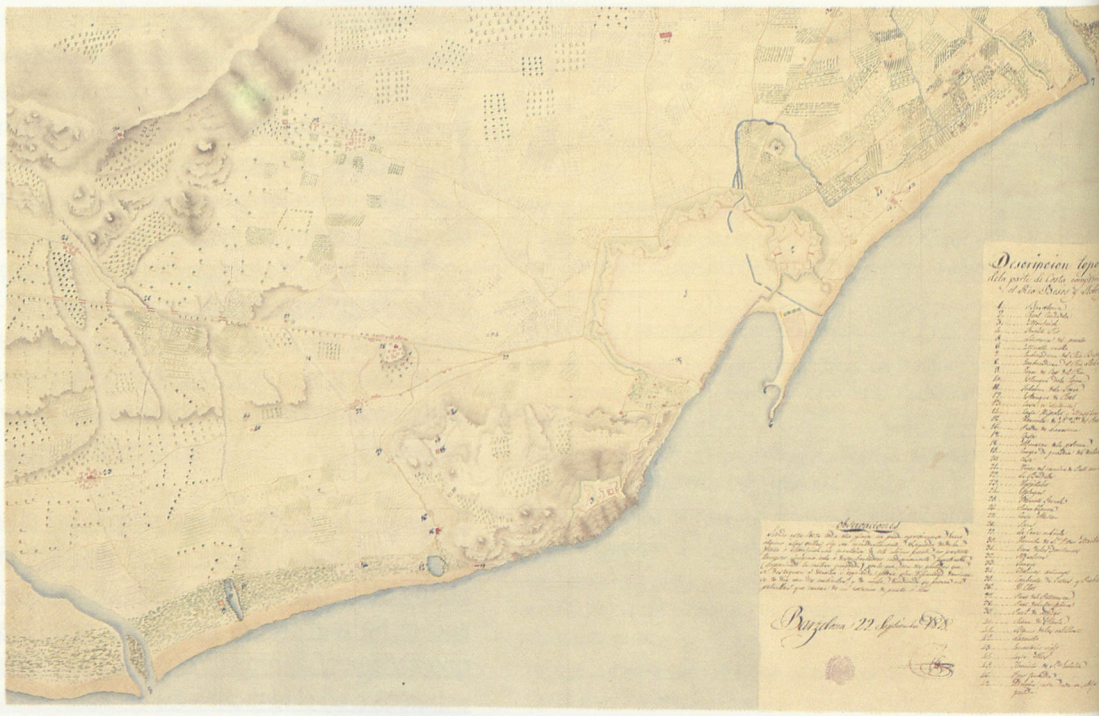
L'àrea de la costa central de Catalunya, des del territori abrupte del Garraf fins a la desembocadura de la Tordera, es caracteritza més pel seu caràcter de corredor o per la situació relativa de la muntanya i el mar, amb tots els matisos possibles que li proporcionen els cursos d'aigua, que no pas per l'existència d'un territori delimitat, amb un centre potent, a l'estil d'altres comarques de Catalunya.

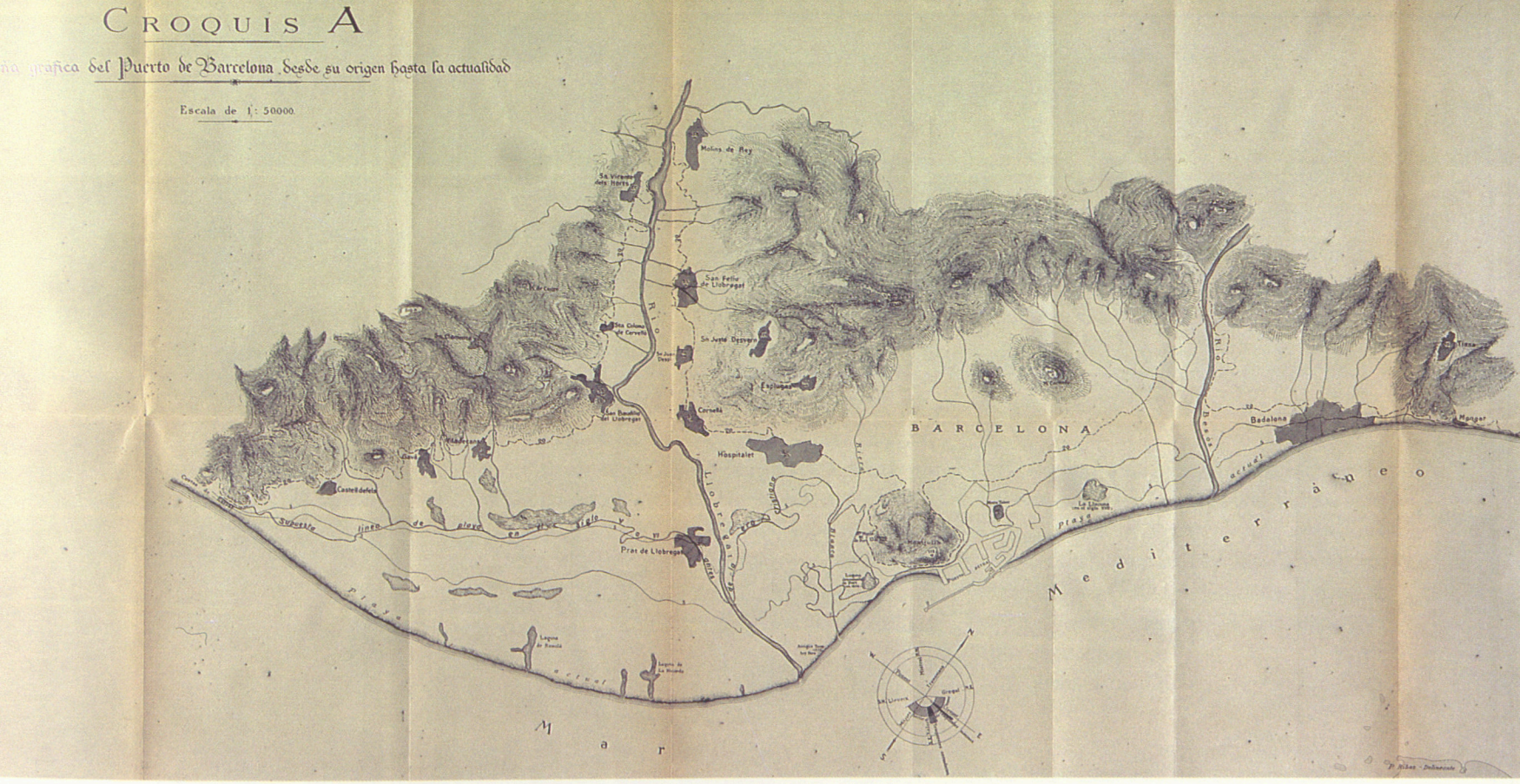
El principal tema de la història del medi natural en aquesta franja estreta entre la muntanya i el mar han estat els aiguamolls. La inseguretat de les maresmes, tant a l'espai immediat a la ciutat central com en els espais més allunyats, van provocar un desplaçament relatiu de les comunicacions transversals vers l'interior. Les maresmes també van obstaculitzar i retardar el poblament i l'explotació agrícola de la franja immediata al mar.

En aquest context, les grans emergències topogràfiques, com Montjuïc, o també les petites, com el Mons Tabor de Barcelona, van esdevenir excepcions que fàcilment van atraure el poblament. Així, la forma de la ciutat assentada en aquests punts va esdevenir un node estructurador del territori, moltes vegades, al marge dels factors naturals pròpiament dits.

Al marge dels nuclis històrics, la diferent

1818 **Principals emergències del relleu, llacunes i boscos de l'àrea de la costa.**
Font: Diapositiva del BNM. Descripció topogràfica de la part de costa compresa entre el riu Besòs i el Llobregat.





1934 **La inestabilitat de la línia de costa i el medi natural en general.**
Font: Junta d'Obres del port. Memòria 1930-1934. Reseña gráfica del puerto de Barcelona desde su origen hasta la actualidad.

intensitat dels corrents hidrogràfics, amb el seu efecte barrera, o els seus sediments, ha actuat històricament com a important factor d'estructuració del territori.

Per aquest motiu, la relació de la ciutat i el medi natural ha estat diferent a la banda de Llevant i la de Garbí. A Llevant, el Besòs no ha estat mai un obstacle insalvable i ha possibilitat el traçat d'un camí ral o carretera relativament propera al mar, sense haver de construir un pont. A Garbí, les coses han funcionat històricament de manera diferent; d'una banda Montjuïc obligava a desplaçar les comunicacions cap endarrera; d'una altra l'àrea pantanosa del delta era molt més ampla, i, finalment, el cabdal del Llobregat obligava a construir ponts en terreny relativament ferm. Per exemple, a Molins de Rei es va construir un pont que va esdevenir clau en el desenvolupament de la urbanització en una franja important del Llobregat[24]. El nucli urbà del Prat, va esdevenir un fet de població aïllat durant molts anys precisament per aquestes causes.

En els dos plànols que es reprodueixen en aquest apartat es reflecteixen aquestes característiques generals del relleu de l'àrea. En el primer, de 1818, hi ha una descripció cartogràfica detallada de les principals emergències topogràfiques. El plànol és de començaments del segle XIX, un temps molt allunyat dels inicis del segle XX, l'època de l'estudi, però ensenya prou bé els trets més importants del medi natural a l'entorn de Barcelona, i les principals diferències de configuració. Assenyala entre els dos rius: les dunes amb boscos del delta, els estanys i els punts de relleu emergent a l'àrea del Llobregat; Montjuïc; els prats de l'àrea del Besòs, la configuració molt exacta de la línia de costa, etc.

En el segon plànol fa una hipòtesi gràfica sobre l'evolució de la línia de costa en els diversos períodes històrics, des del segle V fins a l'època del dibuix. Dóna una idea clara sobre la situació de les llacunes, del curs dels principals eixos fluvials, i de la importància històrica dels aiguamolls. Paral·lelament, també reprodueix els principals punts emergents del relleu i els nuclis de població.

Sobretot, dóna una idea ben clara de la inestabilitat del medi natural al llarg del temps.

[24] Francisco de ZAMORA, *Diario de los viajes hechos en Cataluña*, Curial, Barcelona, p. 405.

Un plànol militar, relativament complet, de l'àrea situada entre els dos rius, molt detallat i poc tècnic, permet entrar en el tema de la configuració detallada del medi natural. Contra la cartografia general de l'eixample, que posa l'èmfasi en les corbes de nivell, aquí es grafien els usos del sòl, l'edificació i les infrastructures pròpies del medi exterior de la ciutat.

És un document resum interessant per fixar cartogràficament els aspectes del medi natural que intervenen en l'activació o retard del procés d'articulació territorial de la costa de Barcelona. És un inventari gràfic, complet i detallat, de tots els temes que intervindran en la interpretació del procés d'expansió metropolitana a la costa de Barcelona.

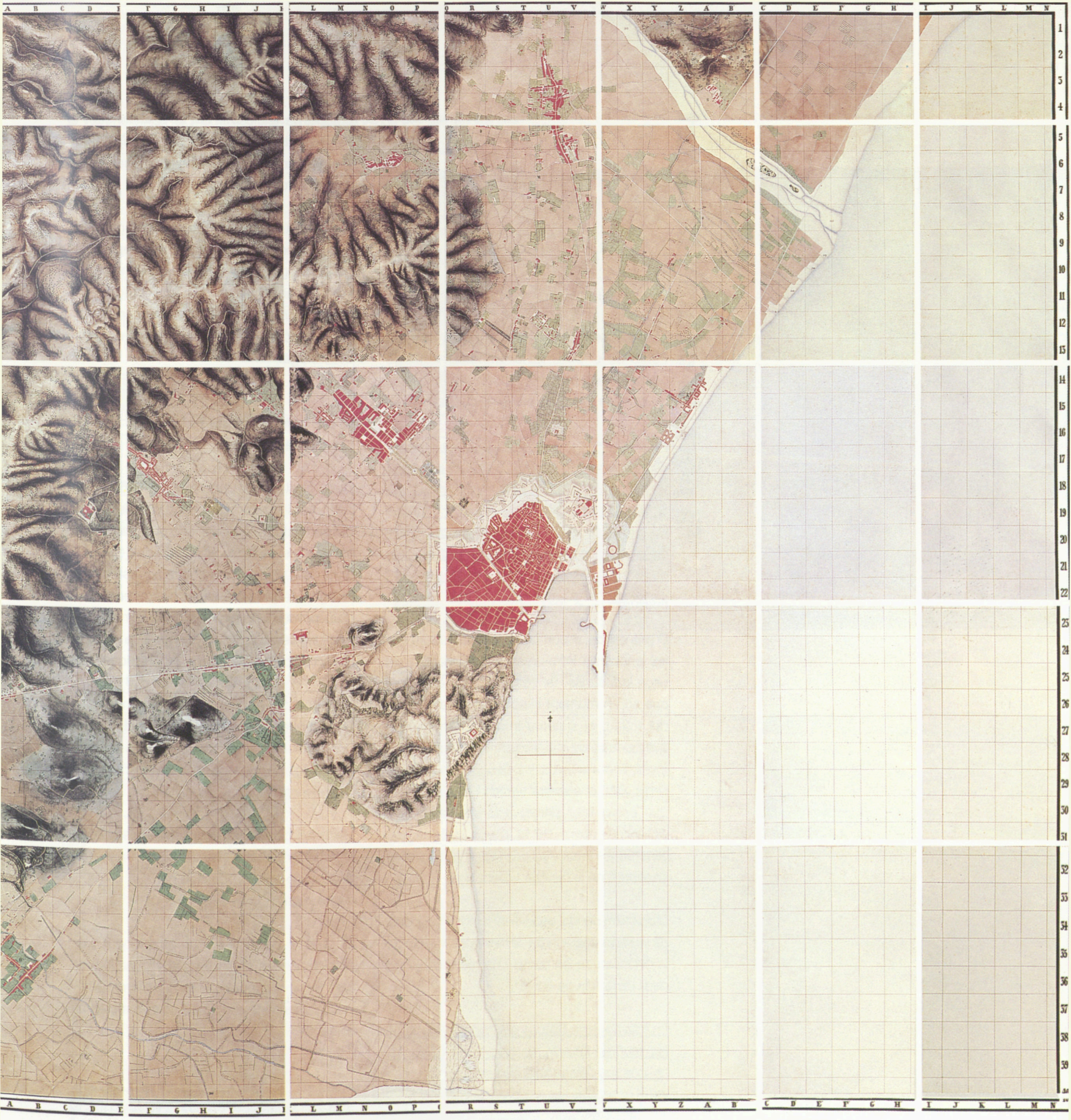
Grafia espectacularment els elements més importants del relleu i vegetació, amb els camins i cases disperses que s'hi insereixen. Entre aquests té interès l'estructura dels petits turons propers a la plaça d'Espanya, que justifica clarament el traçat de les infrastructures principals i el primer fixament de la població.

A l'àrea del delta del Llobregat dibuixa acuradament els camps, els camins i els canals de reg, dibuixant-hi les fileres d'arbres i els edificis. En aquest espai té interès la configuració de la línia de costa, on diferencia els camps dels aiguamolls i l'espai de la platja. Contràriament, a l'àrea del Besòs hi ha molt poc espai de platja lliure, i les construccions arriben fins molt a prop del mar.

Hi ha el traçat del canal de la Infanta i el rec Comtal, amb alguns dels usos industrials que s'hi suporten, blanqueigs, rajoleries, etc. S'hi grafien els principals camins adjacents al centre, especialment els de Madrid i de França, el traçat dels quals s'adapta puntualment a les condicions naturals i a la diferent resistència del terreny natural en relació amb el creixement en l'àrea de Llevant i Garbí.

Paral·lelament es grafien els petits nuclis de població que voregen la ciutat central. Les circumstàncies que intervenen en la situació d'aquests nuclis i les condicions de localització es poden deduir fàcilment del grafiat.

Es pot dir que és bon retrat del paisatge perifèric de Barcelona al segle XIX.



1847 **El paisatge natural a la perifèria dels nuclis urbans centrals. Relleu i estructura de camps i camins.**

Font: SHM. Plano de la plaza de Barcelona y su terreno hasta la distancia de una legua de las fortificaciones levantado con telémetro acotado y dibujado por los jefes y oficiales del cuerpo de yngenieros que componen la brigada topográfica del ensanche de la misma.

El port, la costa i la ciutat

La infrastructura més important de la línia de la costa és el port. És el principal nucli de comunicacions i un dels factors més importants de configuració de la franja de costa.

Històricament, el port ha estat alhora un factor d'aglutinació i de fixació d'activitats a la ciutat central, i també un factor d'inestabilització de la línia de la costa. No ha estat mai una infrastructura fixa, sinó una construcció variable en el temps, en l'evolució de la qual s'han desenvolupat centenars de propostes i projectes.

D'una banda, el port ha concentrat entorn seu les principals infrastructures de vialitat, els usos industrials i el comerç. És a dir: tot el que en un moment històric significava el Pla del Palau; el sistema integrat d'indústria i d'importació de matèries primeres que va tenir molta importància a les dècades inicials del segle XX; i el sistema terciari i representatiu, que es va fixar primer a la Via Laietana, i després entorn de la plaça d'Espanya. Temàtiques totes elles que han tingut un reflex important en la història urbanística.

D'una altra banda, esdevenia factor d'ocupació de la franja costanera i de desestabilització de la dinàmica de les sorres i de modificació del perfil de la línia de costa.

En tota aquesta història del port, l'evolució de les tecnologies de transport i la càrrega i descàrrega dels vaixells han estat un factor de canvi essencial.

Aquest factor és el que va determinar el canvi del port inicial, basat en un braç únic que potenciava exclusivament la Barceloneta i el Pla del Palau, per un port més complex que s'estenia fins al Paral·lel i intentava maximitzar el perímetre de contacte aigua i mar.

També fou aquest factor tecnològic que, posteriorment, va desplaçar el port cap al delta del Llobregat, on es podia relacionar millor amb algunes indústries importadores o exportadores i on es podia pensar en una tecnificació més gran del procés de càrrega i descàrrega.

El port en el Pla del Palau i la Barceloneta

Dues imatges del port entre 1745 i 1845 permeten iniciar una breu síntesi de la història del port, i dels factors de diferenciació territorial que la seva evolució ha introduït en el sistema urbà. Precisament entre aquestes dues imatges és possible situar el començament d'un procés complex de transformació del port i les seves àrees adjacents, que havia de tenir múltiples resonàncies urbanístiques.

Inicialment el port es basava, en un sol moll que connectava amb el Pla del Palau, la principal porta i entrada de Barcelona. Posteriorment, també va relacionar la Barceloneta.

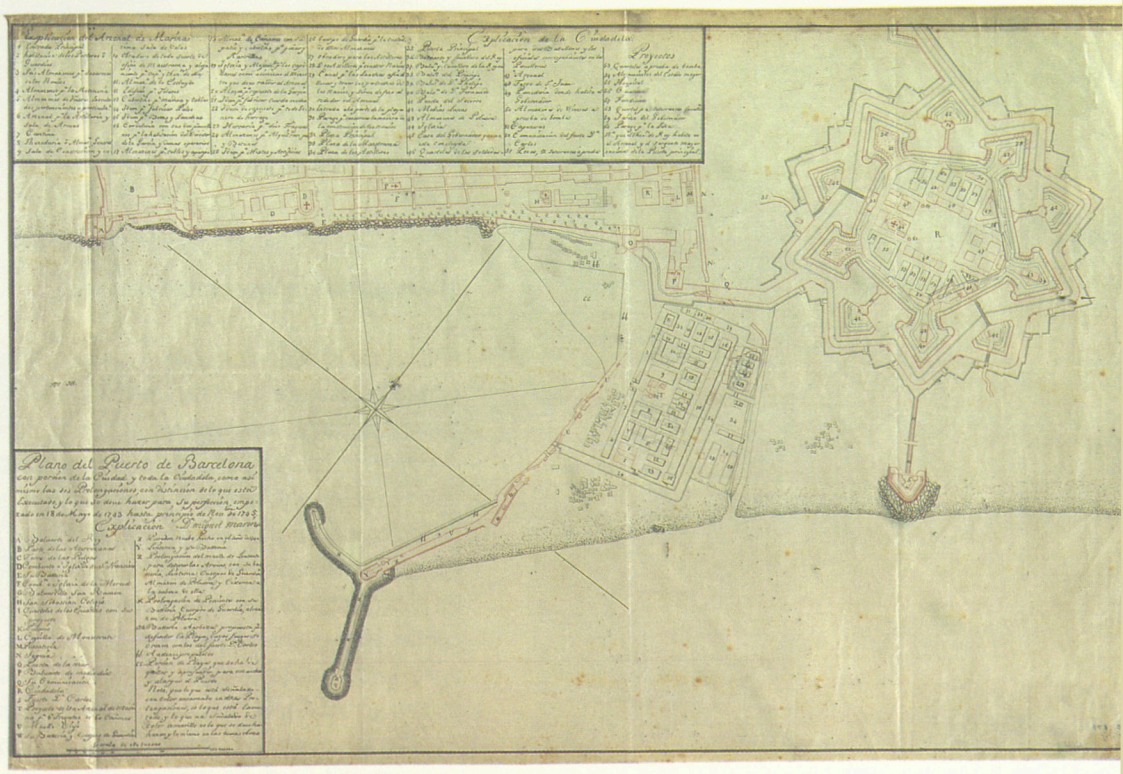
L'activitat portuària es concentrava en aquest indret. Mentre que, a l'altra banda, la muralla del mar no estava pensada per a la càrrega i descàrrega de vaixells.

El procés posterior d'ampliació del port precisament és explicat en la segona làmina, que recull els molts projectes d'ampliació i endegament que es van fer fins a la meitat del segle XIX[25].

[25] Per a una explicació completa de les circumstàncies del port en aquest moment històric, vid. Joan ALEMANY, *El port de Barcelona. Història i actualitat,* Port Autònom de Barcelona, 1984.

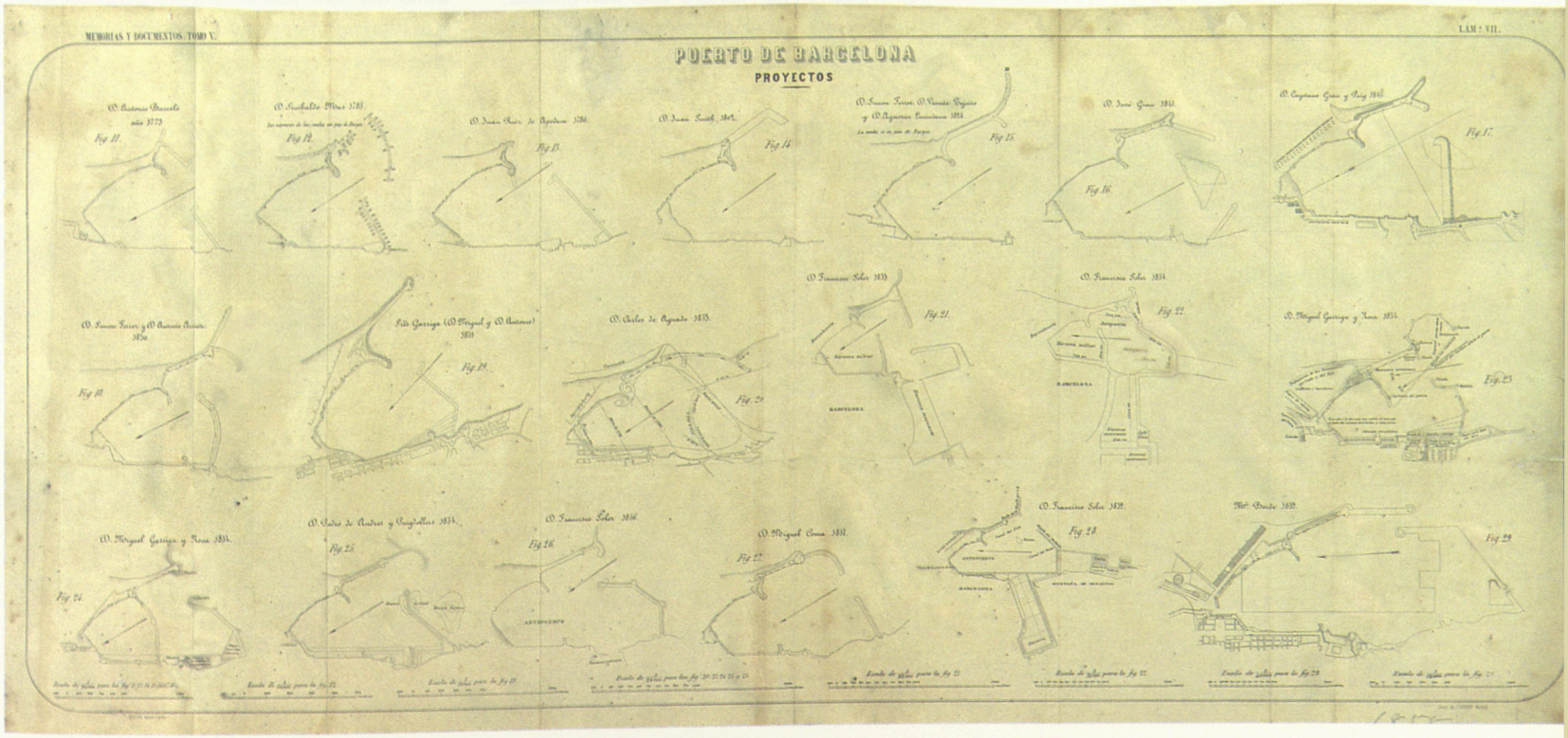
1745 **Una imatge del port en els moments inicials. El port és poc més que una línia de mar relativament complexa.**

Font: IMHB. Plano del puerto de Barcelona con porción de la ciudad y toda la Ciudadela.



1855 **Els primers moments de desenvolupament del port. Els primers molls i la solució de la bocana.**

Font: IMHB. Puerto de Barcelona. Proyectos.



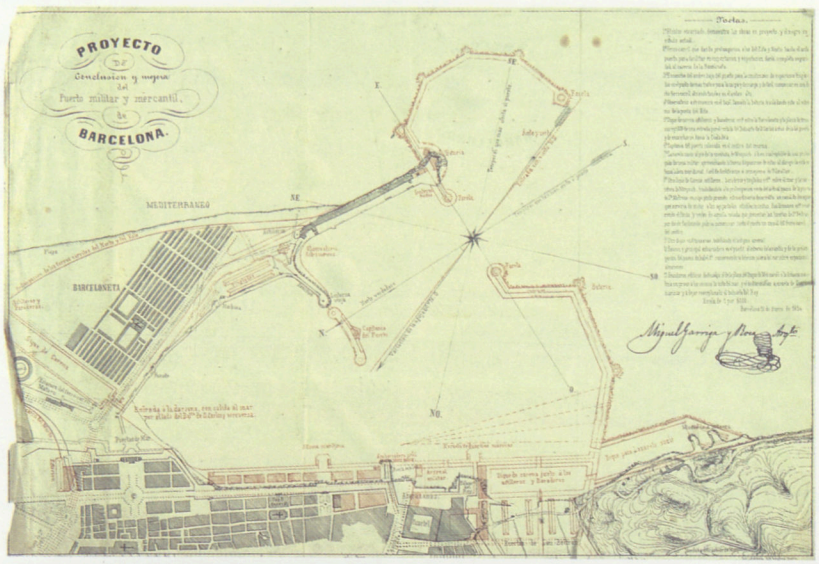
Mecanització i integració urbana

A l'inici de la segona meitat del segle XIX el port ja es planteja com a infrastructura integrada a la ciutat. Precisament per això la forma del port intervé activament en la majoria dels projectes d'eixample, com en el cas dels projectes de Cerdà, Garriga i Roca i Soler i Glòria, que es representen en aquest apartat. En el projecte de Cerdà es va inserir i representar el projecte de port de José Rafo, aproximadament el que es va construir posteriorment. Projecte que, seguint el procés anterior, tanca el port alhora que defineix un nou conjunt de molls interiors, que augmenten considerablement la línia de mar. El projecte de Garriga soluciona l'accés i la protecció de l'espai interior de manera ben complicada, alhora que trasllada la lògica del traçat geomètric de la ciutat al port.

Mentre el projecte de Soler i Glòria trasllada l'ampliació del port a l'espai interior, tangent a Montjuïc, i al nou centre de la ciutat que projectava en el seu eixample.

En aquesta època el port no només creix i s'integra a la nova ciutat, sinó que també evoluciona tècnicament. Aprofita i s'adapta a l'increment del tràfic marítim, i inicia una configuració d'acord amb les noves tècniques mecàniques de descàrrega. Els vaixells ja no es descarreguen perpendicularment al mar, sinó paral·lelament i mitjançant grues que col·loquen les mercaderies en el ferrocarril. Per aquest motiu es fa necessari l'increment dels metres lineals de molls, i el port esdevé una instal·lació unitària i complexa. L'ordenació interior del port es reflecteix en les pautes d'estructuració i ús d'aquests molls, molt diferents de les que apareixen a les primeres imatges.

Paral·lelament a aquesta millora interior del port es comença a vincular a la ciutat i el territori exterior a través de la xarxa ferroviària. Circumstància que haurà de tenir gran transcendència en l'evolució i la integració funcional del front marítim, superant les dificultats que històricament havia generat el mal estat dels terrenys costaners.

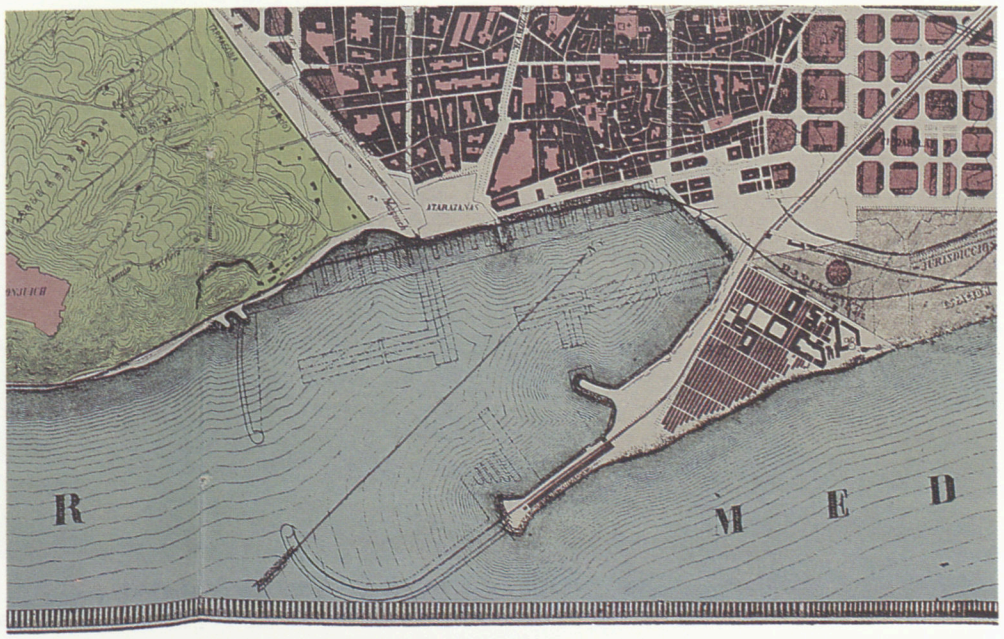


1854 **Ampliació i geometrització del port.**
Font: IMHB. Proyecto de conclusión y mejora del puerto militar y mercantil de Barcelona. *Miquel Garriga i Roca, arquitecte.*



1853 **L'ampliació vers l'interior i el nou centre projectat.**
Font: Proyecto de un nuevo puerto para la ciudad de Barcelona. *Francisco Soler, enginyer.*

1853 **Creixement de l'àmbit i del perímetre de molls.**
Font: Projecte de port aprovat i recollit a l'eixample Cerdà.



Montjuïc, un obstacle en l'extensió indefinida

L'endegament i creixement del port, iniciat en el segle XIX, a l'època inicial de l'eixample, es converteix progressivament en una mena de procés d'extensió indefinida a començament del segle XX. Si la ciutat va començar a créixer indefinidament a través de l'eixample, el mateix va passar en el port. En el conjunt d'imatges que s'inclouen en aquestes pàgines, els molls, amb l'excepció de la primera proposta que representa un creixement a Llevant, es van repetint cap a Garbí, i es dissenyen no tant en relació amb la problemàtica de la superació del mar com per la mecànica de les maniobres marítimes i la mecanització del procés de càrrega i descàrrega.

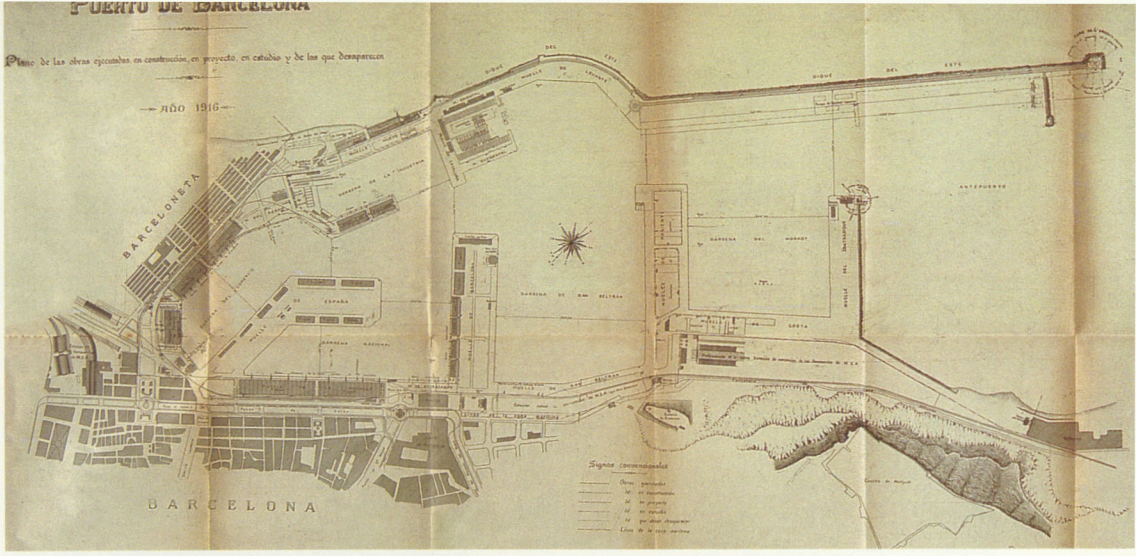
Per mitjà de la sèrie de plànols que es reprodueixen en aquestes pàgines es vol donar una imatge de les noves pautes d'ordenació de l'espai portuari. Els plànols representen molt clarament l'ús del sòl en els nous molls. Tenen una planta geomètrica. Els "tinglados" magatzems coberts ocupen una part important de la superfície. Les línies de ferrocarril vinculen gairebé tot el sistema. Des de les antigues platges amb barques i barraques de pescadors fins aquest sistema complex i integrat, el port ha canviat molt.

El port és repetitiu i mecanitzat, més o menys com la sèrie de plànols repetits d'aquest apartat. El sistema del moll d'Espanya i els tres molls verticals es repeteix en cada imatge, i aquest sistema es combina amb petites variacions laterals que diferencien els plànols de cada moment històric. El primer plànol, de 1916, dibuixa l'ordenació dels molls d'Espanya i de Barcelona amb relativa exactitud. En el segon, de 1917, s'amplia l'espai de la bocana. En el tercer, de 1934 es dibuixa l'àmbit del Port Franc i s'empalmen els respectius molls.

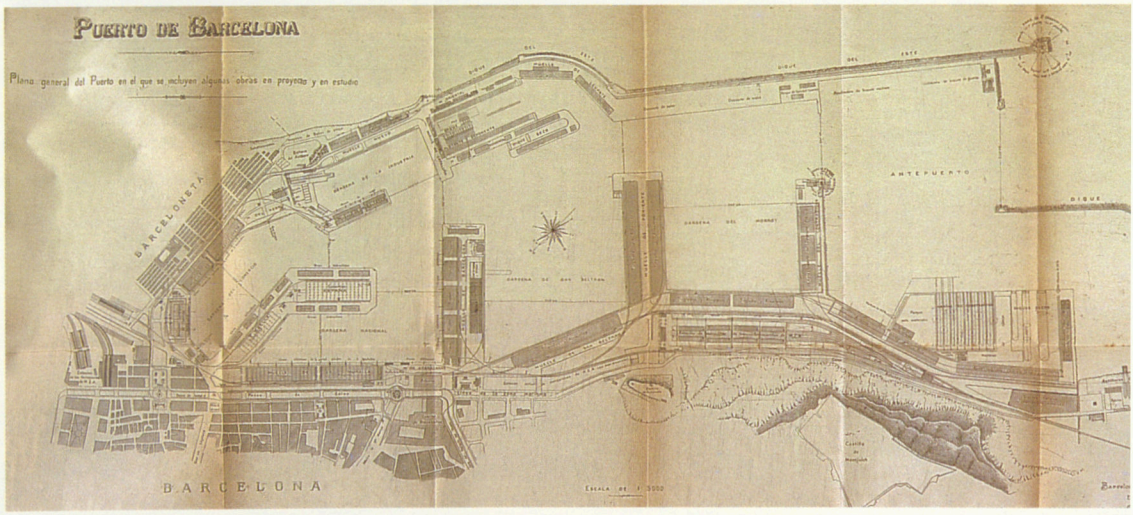


1902 **Hipòtesi d'ampliació del port a Llevant.**
Font: IMHB. Periòdic Llevant: *Contra la reforma del port de Barcelona.*

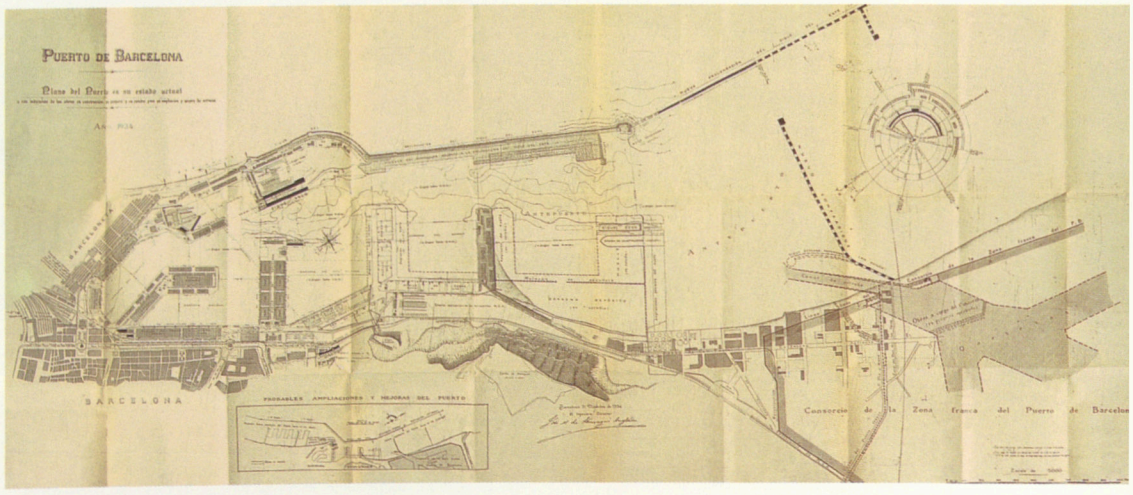
El ferrocarril en aquest període esdevé una peça clau de la integració del port a la ciutat. A través de la línia del ferrocarril es vinculen noves àrees industrials, situades a l'entorn de les noves terminals de mercaderies, al port. Així l'àrea d'influència arriba molt més enllà del simple entorn immediat, i es comença a establir una relació del port amb el sistema urbà independent de la que es dissenya en els documents de planejament.



1916 **Primers moments de l'expansió indefinida del port.**
Font: IMHB. Plano de las obras ejecutadas, en construcción, en estudio, y las que desaparecen. Escala 1/5.000.



1917 **Extensió indefinida, molls i sistema ferroviari.**
Font: IMHB. Plano general con indicación de las obras que se proponen para la terminación del puerto. Escala 1/5.000.

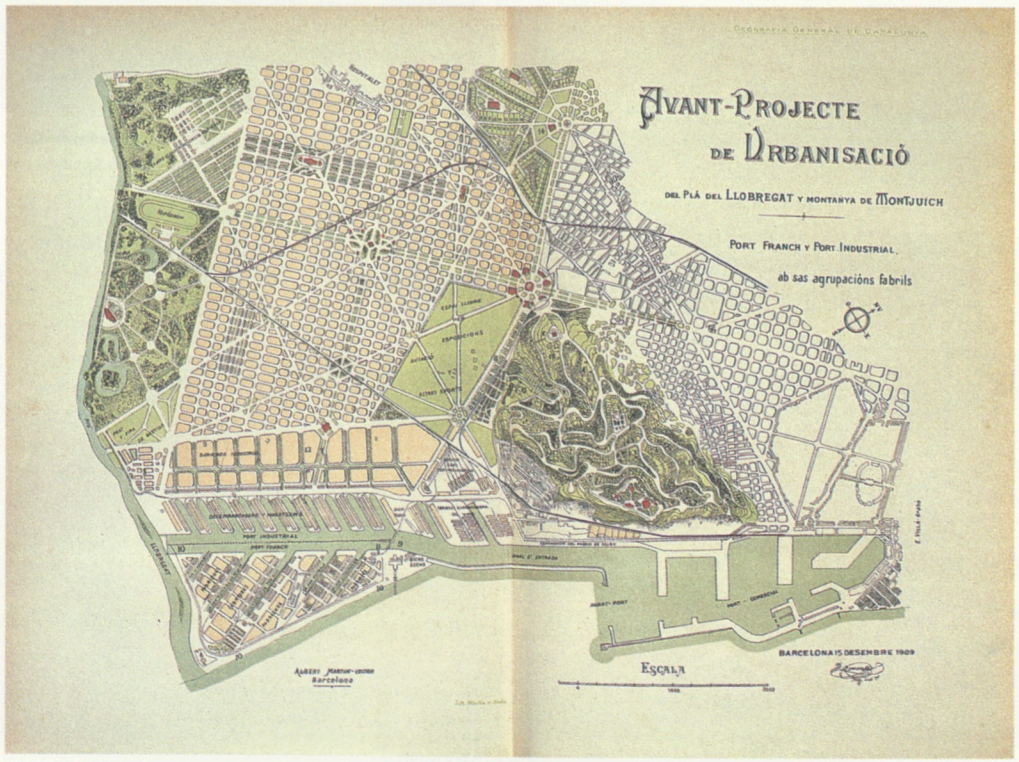


1934 **Enllaça del port amb la dàrsena i el sistema portuari del Port Franc.**
Font: IMHB. Plano del puerto en su estado actual, ampliaciones y mejoras. Escala 1/5.000.

El Port Franc i la urbanística dels anys trenta

La qüestió de la construcció d'un dipòsit o Port Franc s'havia plantejat des de molt antic, però no fou fins a començament del segle XX que es plantejà seriosament. L'any 1900 es formà una comissió per a l'estudi del tema. En la memòria presentada per la comissió ja es proposava la construcció d'un Port Franc a l'altre costat de Montjuïc.

Les primeres idees o projectes de construcció del Port Franc també són dels primers anys del segle. S'elaboren paral·lelament als treballs de la comissió, i ja preveuen la integració de la indústria i el port en un únic recinte i la construcció d'una estació internacional de mercaderies. Poc després, l'any 1909, Frederic Armenter va presentar un primer projecte complet, publicat en la *Geografia General de Catalunya* de Francesc Carreras i Candi, projecte que va incloure en el seu Projecte d'Enllaços de Barcelona. En aquestes imatges es representa un nou sistema portuari que integra la indústria en el mateix recinte, amb dues grans dàrsenes: la primera amb nou molls constituïa el port industrial, la segona amb quatre grans molls constituïa el Port Franc. El projecte també preveia una gran estació, una zona d'aviació, etc. La relació directa entre el port, les àrees industrials i el ferrocarril, que constitueixen el cor de la iniciativa, encara no s'hi preveia sistemàticament.



1909 **El Port Franc en el context del Projecte General d'Enllaços.**
Font: Carreras Candi, Geografia General de Catalunya. *Projecte de Port Franc de Frederic Armenter.*

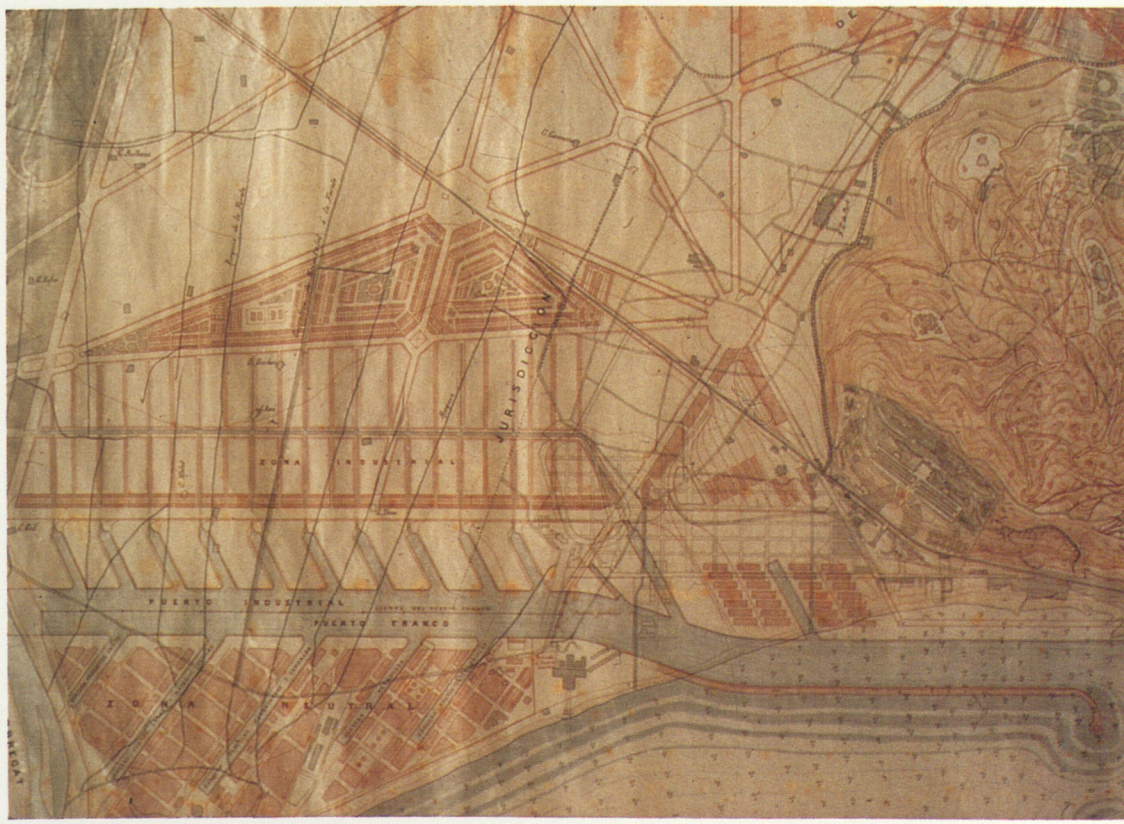
L'any 1926 es va crear el Consorci de la Zona Franca i poc després es va convocar un concurs internacional de projectes, que fou guanyat per l'enginyer Blas Sorribas. El projecte d'aquest enginyer és el més conegut dels que es van presentar. Possiblement perquè el GATCPAC el va incloure en el Pla Macià.

Urbanísticament, el que és més interessant d'aquesta darrera tongada de projectes és la integració del port, la indústria i el ferrocarril. Els tres components del sistema format pel port mecanitzat, les línies de ferrocarril que estructuraven el conjunt del port i les terminals de mercaderies que estructuraven noves àrees industrials com la de la part baixa del Poblenou, incideixen simultàniament en els projectes.

És interessant de veure que un dels temes més importants de l'estructura urbana de la Barcelona de l'època, la formació d'un sistema de comunicacions integrat entre la indústria i el port, independent i superposat al sistema de comunicacions central del passeig de Gràcia o la Gran Via, només intervé en els raonaments del planejament urbanístic a través dels projectes parcials i detallats de la futura àrea industrial. Més endavant es veurà que aquesta qüestió sobre la qual el Pla Jaussely no havia dit res, incidirà molt més en el Pla Macià. Malgrat tot, en la forma global del pla, la racionalització de les relacions industrials no deixarà de ser una simple qüestió addicional, enfront d'altres assumptes molt més potents.



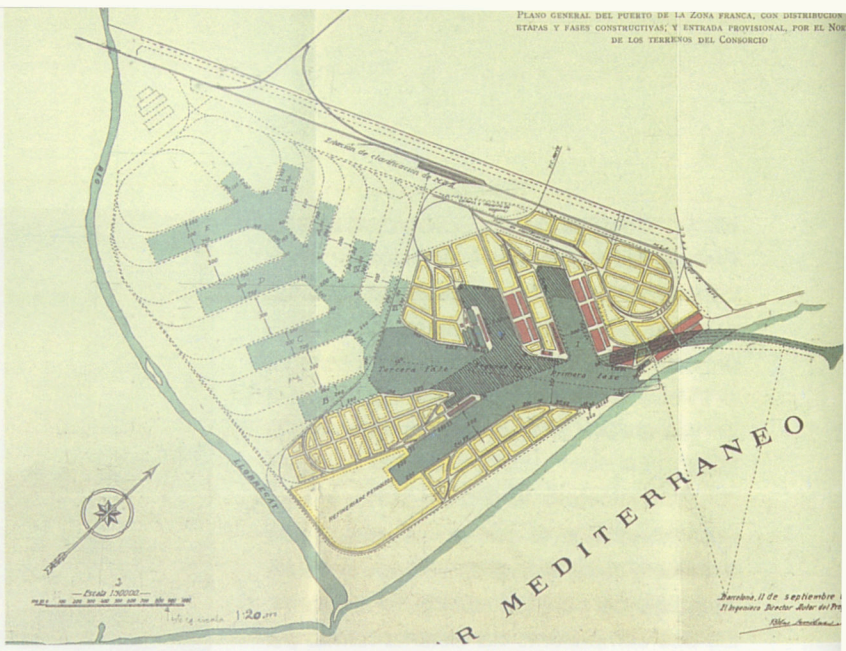
1909 **Vista general del Port Franc en relació amb el Llobregat, Montjuïc i el port antic.**
Font: Carreras Candi, Geografia General de Catalunya. *Projecte de Port Franc de Frederic Armenter.*



1909 **Detalls dels molls i del traçat urbà.**
Font: IMHB. Projecte de Port Franc de Frederic Armenter.



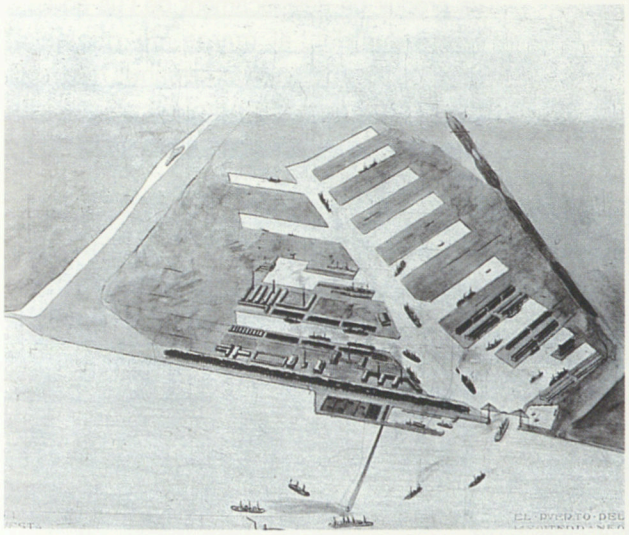
1928 **L'àrea del port amb totes les preexistències. Camins, canals, carreteres, Montjuïc, etc.**
Font: Memòria del Port Franc. IMHB. Plànols del projecte de Port Franc de Blas Sorribas.



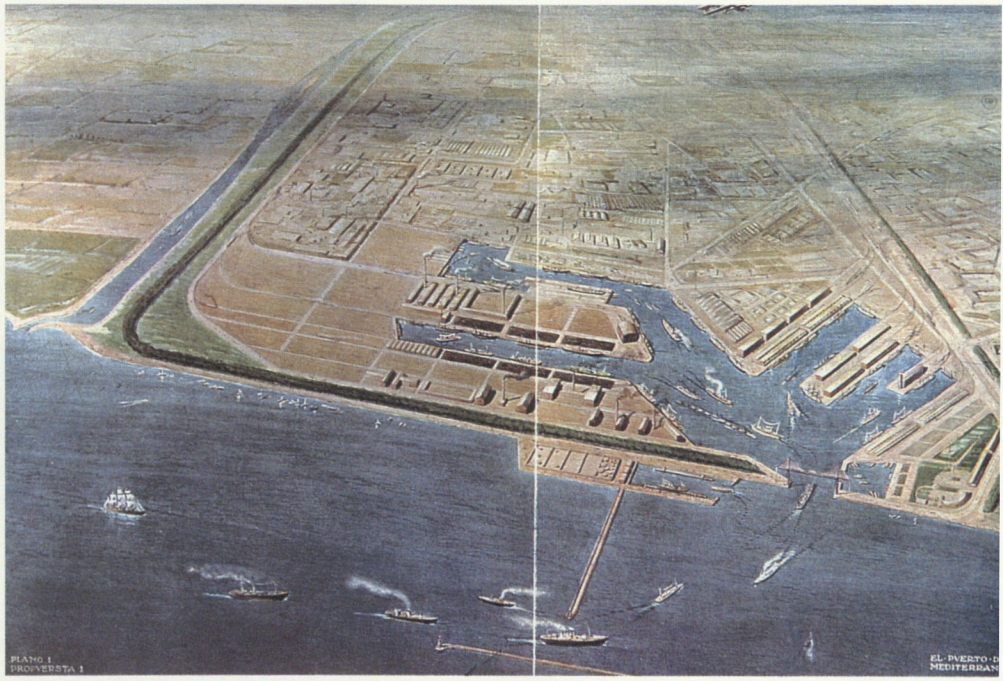
1930 **Traçat definitiu, amb indicació de les fases, mesura dels molls i traçat del ferrorarril.**
Font: IMHB. Plànols del projecte de Port Franc de Blas Sorribas.

1930 **Plànol general del projecte definitiu.**
Font: IMHB. Plànols del projecte de Port Franc de Blas Sorribas.

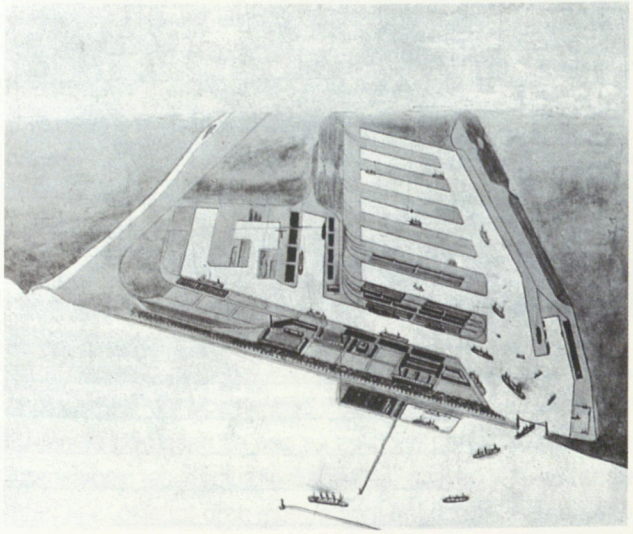




1928 **Primera versió del projecte de Pettersen.**
Font: Memòria anual del Port Franc. IMHB. Perspectives dels projecte de port franc de l'enginyer Pettersen.



1928 **Primera versió del projecte de Pettersen. Primera etapa.**
Font: Memòria anual del Port Franc. IMHB. Perspectives dels projecte de Port Franc de l'enginyer Pettersen.



1928 **Segona versió del projecte de Pettersen. Varia la distribució dels molls.**
Font: Memòria anual del Port Franc. IMHB. Perspectives dels projecte de port franc de l'enginyer Pettersen.



1928 **Segona versió del projecte de Pettersen. Primera etapa.**
Font: Memòria anual del Port Franc. IMHB. Perspectives dels projecte de Port Franc de l'enginyer Pettersen.

Els canals, l'agricultura i la indústria

El medi natural de l'espai exterior a l'aglomeració urbana de Barcelona era diferenciat. Tenia espais agrícoles fèrtils, aiguamolls insegurs, emergències topo- gràfiques, rieres i rius que feien de barrera, etc. Però encara era més diferenciat per l'ús dels terrenys.

L'àrea de la costa de Barcelona havia restat aïllada en relació amb el desenvolupament de la ciutat central i la majoria dels municipis propers. I quan la desaparició dels aiguamolls va fer possible l'accés, no va entrar a l'àrea d'influència urbana amb una disponibilitat general i indiferenciada, sinó que les diferències entre les àrees van ser importants i el seu grau d'integració al conjunt urbà també.

Poc abans del desenvolupament residencial o industrial, molts dels terrenys exteriors, que anteriorment havien restat erms, van tenir desenvolupament agrícola. Però en estar propers a una aglomeració urbana important i dinàmica van tenir un desenvolupament agrícola molt lligat al mercat urbà.

Malgrat que en l'urbanisme de l'època la temàtica de l'agricultura era completament absent, no es poden comprendre alguns dels episodis del desenvolupament urbà, o la mateixa diferenciació territorial, sense tenir en compte aquesta qüestió.

El Rec Comtal que fou construït el segle X, regava part del municipi de Sant Martí de Provençals, abans d'accedir a Barcelona. En el segle XIX va tenir un desenvolupament important i va motivar la creació d'una agricultura orientada vers el consum interior de la ciutat de Barcelona.

En el si d'aquesta agricultura motivada pel mercat barceloní, es van començar a instal·lar prats d'indianes, molins fariners, fàbriques de cànem, establiments de blanqueix, etc. I es va produir un desplaçament de l'ús agrari a l'ús industrial, al marge de qualsevol qualificació urbanística, o de canvis rellevants de l'estructura de comunicacions. En aquestes àrees, els límits entre agricultura i indústria eren ben imprecisos.

A l'altre costat de la ciutat, entre el 1817 i el 1819 es va construir el canal de la Infanta, i es va començar a desenvolupar l'agricultura de regadiu. Com que aquest canal era més modern i es basava en l'aigua del Llobregat, un riu més fiable que el Besòs, va tenir ràpidament un desenvolupament industrial que caracteritza una àmplia franja del territori.

Tant un canal com l'altre són importants precedents dels processos d'urbanització de la franja litoral de Barcelona, i s'ha de recollir en el corresponent plànol base.

Però, al marge de la simple grafia en el plànol, cal tenir molt present el seu peculiar procés d'integració al mercat urbà. Són terrenys que passen a ser urbans al marge de qualsevol tipus de reconeixement en els processos urbanístics. Aquesta circumstància ens permet situar aquests processos en el seu lloc real. D'una banda, relativitza algun raonament sobre l'estructura urbana. D'una altra, posa en qüestió la codificació d'usos del planejament, tant en el període del racionalisme com en els anteriors. Entre l'agricultura i la indústria no hi ha tanta distància com la que tradicionalment li otorga el planejament urbanístic.

La inèrcia d'ús de molts terrenys té causes molt més profundes que les dels processos de racionalització i optimització de les relacions entre els usos en què es basen els plans. La qüestió de l'espessor cultural del planejament també té molt a veure amb tot això.

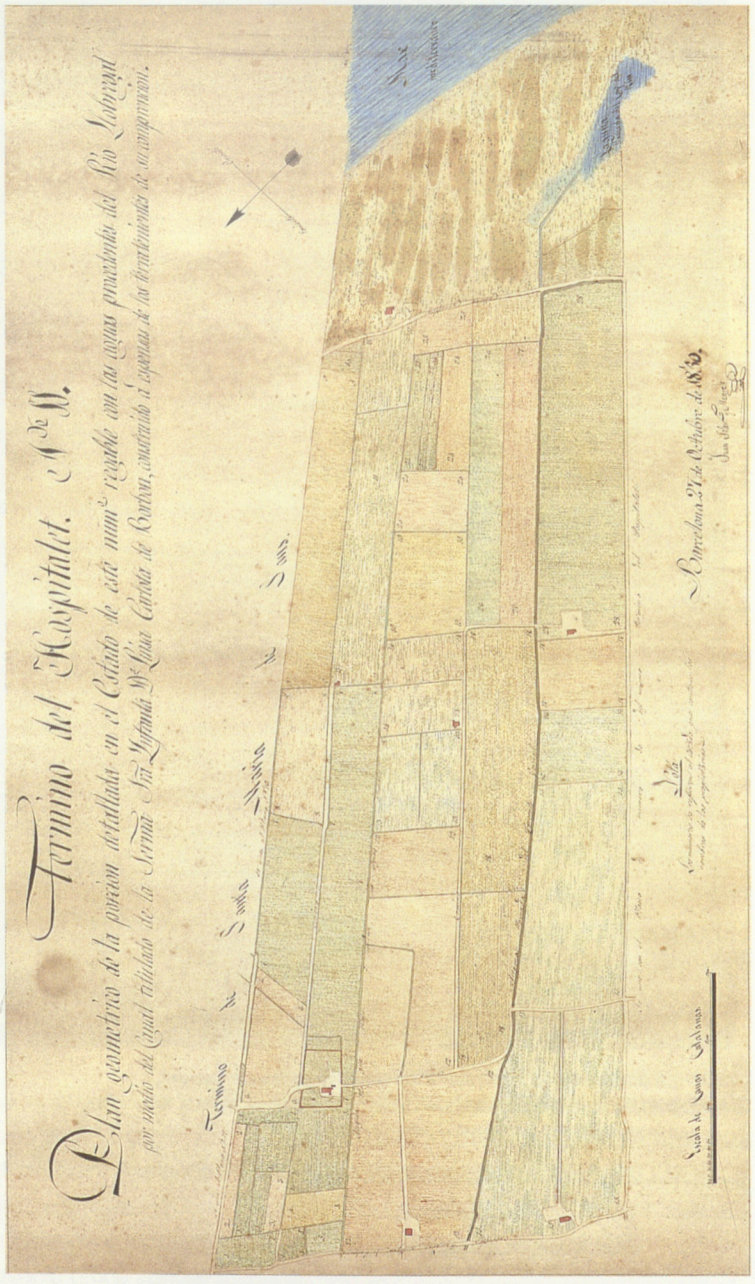


1800 **La diferenciació territorial a les àrees regades de Llevant.**

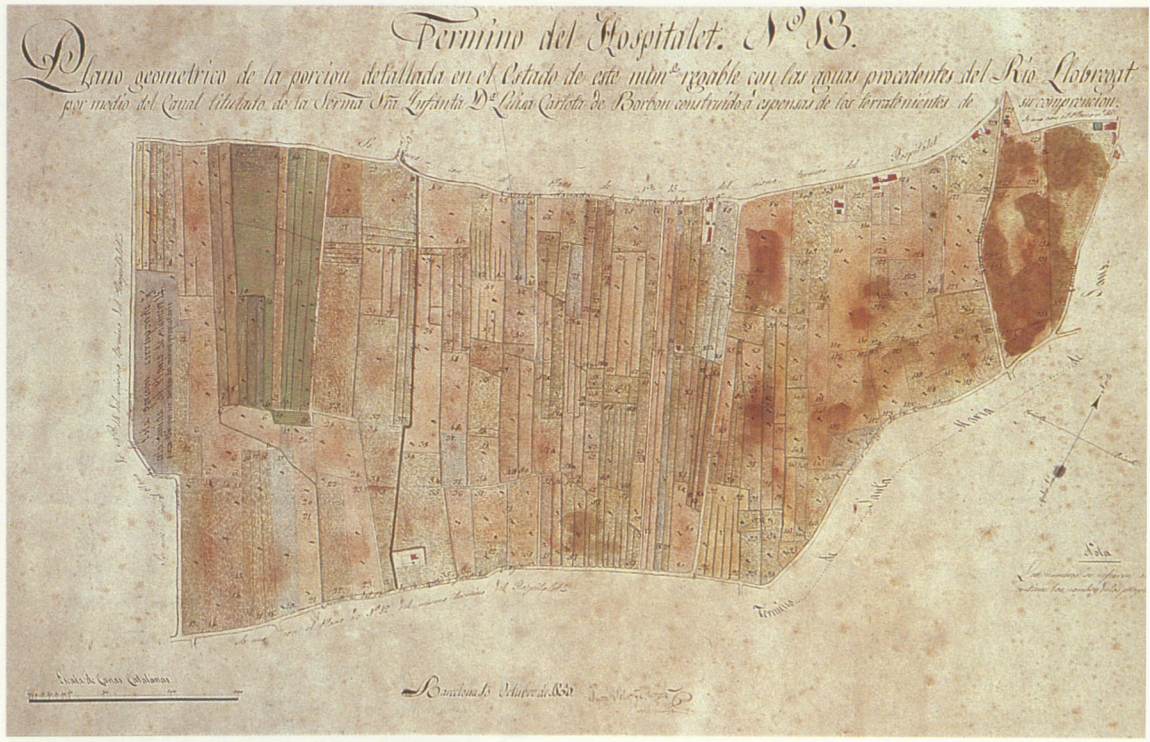
Font: Plano o mapa que manifiesta el terreno que comprende desde la Azaquia Real i Condal hasta el mar y desde la Riera de Horta hasta el prado de Canaleta.



1850 **El canal de la Infanta, el nucli de l'Hospitalet, i les peces agrícoles.**
Font: Plan geométrico de la porción detallada en este número, regable con aguas procedentes del rio Llobregat por medio del canal titulado de la Señora Infanta Dña. Luisa Carlota de Borbón...

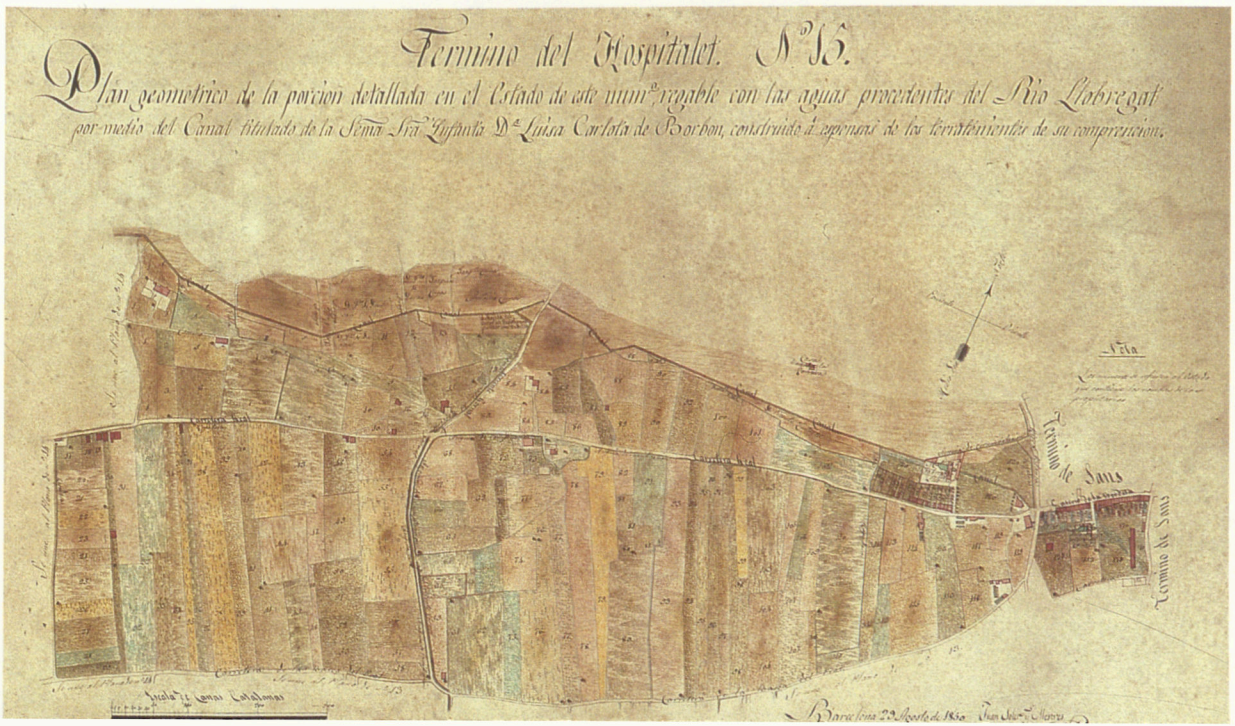


1850 **Les finques regades pel canal de la Infanta en relació amb el mar.**
Font: Plan geométrico de la porción detallada en este número, regable con aguas procedentes del rio Llobregat por medio del canal titulado de la Señora Infanta Dña. Luisa Carlota de Borbón...



1850 **El canal de la Infanta i el reg de les peces de terra situades entre l'Hospitalet i Sants.**
Font: Plan geométrico de la porción detallada en este número, regable con aguas procedentes del rio Llobregat por medio del canal titulado de la Señora Infanta Dña. Luisa Carlota de Borbón...

1850 **El canal de la Infanta i el reg de les peces de terra situades entre l'Hospitalet i Sants.**
Font: Plan geométrico de la porción detallada en este número, regable con aguas procedentes del rio Llobregat por medio del canal titulado de la Señora Infanta Dña. Luisa Carlota de Borbón...



L'estructura de comunicacions

L'estructura de comunicacions tampoc no és tan simple com apareix en els documents d'urbanisme. A una gran aglomeració urbana les comunicacions no esdevenen només a través dels carrers. Les seves intensitats tampoc no són proporcionals a l'amplada. És a dir, són molt difícils de reflectir en un plànol. Esdevenen a través de mitjans diferents. Per exemple, els vehicles privats, automòbils o també bicicletes, vehicles públics, ferrocarrils, tramvies, autobusos, etc. En cadascun d'aquests casos, tenen un esquema d'estructuració diferent, un abast divers, i intensitats difícils de concretar.

La Gran Via i els accessos a Barcelona

Abans de la prolongació de la Gran Via, l'episodi central de la reestructuració de la costa de Barcelona en l'època de la primera expansió metropolitana, la ciutat tenia tres carreteres d'accés. La primera venia de la vall del Llobregat i comunicava amb Madrid i la península. La segona anava Besòs endins i comunicava amb la part interior de la Catalunya Vella. La tercera unia la ciutat amb la costa Nord, Girona i França.

Entre aquestes carreteres, la Gran Via tenia una posició estratègica. Unia les dues direccions de vialitat regional i els terrenys de Llevant i Garbí la ciutat havia de desenvolupar interessants projectes d'expansió.

La urbanització i la formació de la ciutat central

L'explicació de l'estructura de les comunicacions pot començar a partir de la simple malla dels carrers urbanitzats.

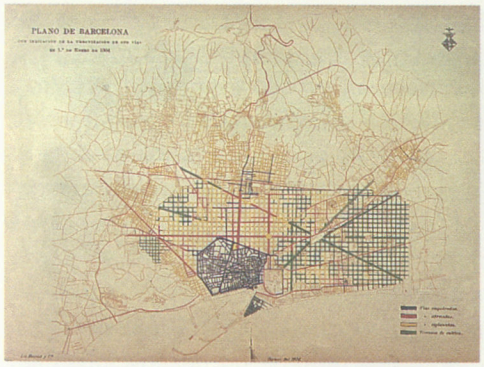
Una col·lecció de plànols d'informació, elaborats per la Comisión Especial de Ensanche de Barcelona, i datats entre el 1904, abans del Pla Jaussely, i 1928, a l'època de l'Exposició Universal, informen sobre l'abast real del casc urbà compacte i sobre la dinàmica en aquest període tan important del desenvolupament urbà.

El primer grup de plànols, datat l'any 1904, delimita clarament l'abast del nucli urbà compacte a l'època. Té interès diferenciar-hi la malla radial, amb les tres carreteres anteriorment esmentades i la malla central de l'eixample, on la Gran Via comença a tenir pes.

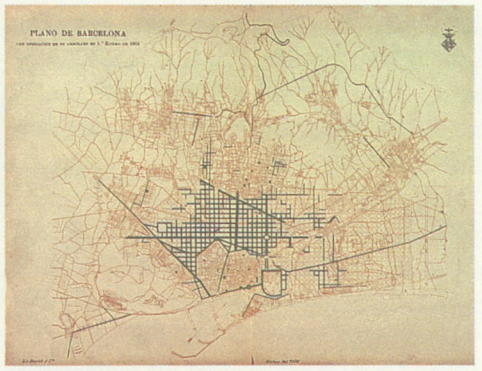
El segon grup pertany al *Plan de Obras en el Ensanche con Motivo de la Exposición*, una publicació prèvia a aquell esdeveniment.

La tercera sèrie de plànols és datada entre 1927 i 1928, just abans de l'exposició. Hi destaca la informació sobre la pavimentació, la il·luminació i el clavegueram.

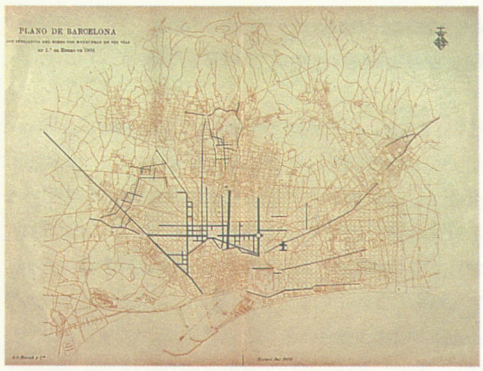
És particularment significatiu el paper de la plaça d'Espanya i de la Gran Via en el conjunt urbà. Entorn d'aquesta plaça i eix es concreten moltes de les tensions i relacions entre les dues escales de comunicació a què s'ha fet referència. Alhora és molt evident la feblesa de la urbanització del Poblenou. Dos temes centrals en les reflexions dels capítols posteriors.



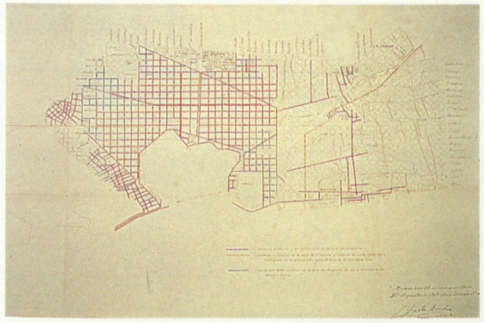
1904 **La malla de carrers oberts i pavimentats.**
Font: IMHB. Plano de Barcelona con indicación de la urbanización de sus vías.



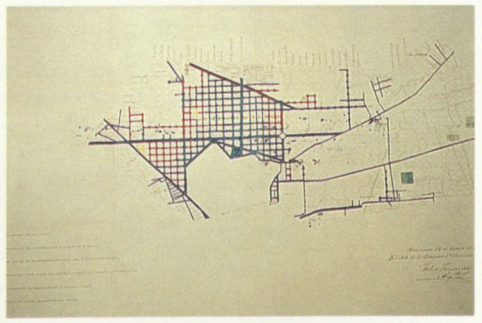
1904 **La malla central dels carrers amb arbres en relació amb els enllaços exteriors.**
Font: IMHB. Plano de Barcelona con indicación de su arbolado.



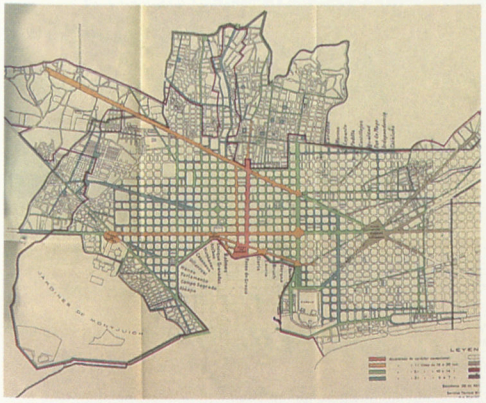
1904 **La malla estructuradora central.**
Font: IMHB. Plano de Barcelona con indicación del riego con mangueras de sus vías.



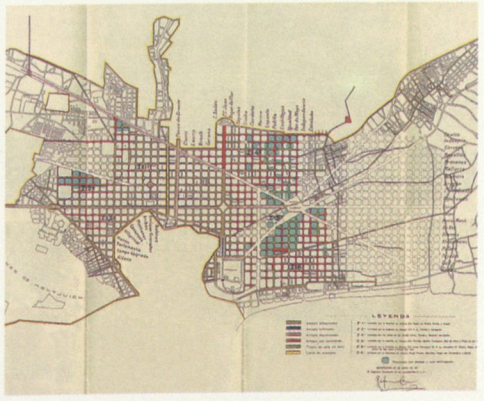
1914 **La malla de carrers a l'eixample oberts en relació amb les obres de l'exposició.**
Font: Litografía. Plan de obras en el Ensanche con motivo de la exposición: Cloacas y colectores.



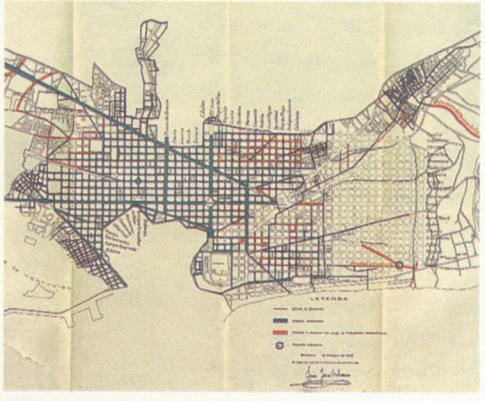
1914 **Apertures de vies i pavimentacions programades per a l'Exposició.**
Font: Litografía. Plan de obras en el Ensanche con motivo de la Exposición: apertura de caminos y parques.



1928 **La malla de carrers oberts i amb clavegueram. Comparació del centre de l'eixample i el Poblenou.**
Font: Memoria de la Comisión de Ensanche.



1928 **L'àrea urbanitzada central en relació amb les perifèriques.**
Font: Memoria de la Comisión de Ensanche.



1928 **Jerarquia dels carrers il·luminats, els eixos estructuradors i la malla.**
Font: Memoria de la Comisión de Ensanche.

La instal·lació de terminals ferroviàries entre 1948 i 1965

En la segona meitat del segle XIX i en la primera del segle XX, es desenvolupa un important procés de construcció d'infrastructures de transport públic, que té una incidència remarcable en el procés d'expansió metropolità. Sense els transports públics hauria estat impossible el procés d'agregació de la gran Barcelona de començaments de segle i l'expansió exterior posterior.

En el primer moment, el procés es reflecteix en la instal·lació de terminals ferroviàries. Entre 1848 i 1963 conflueixen a les vores de la ciutat fortificada quatre línies ferroviàries de llarg recorregut: l'any 1848 la línia de Mataró, l'any 1851 la de Manresa i l'any 1855 la de Granollers, l'any 1861 la de Martorell, a més de la petita línia de Sarrià l'any 1863.

No es tracta encara de línies ferroviàries vinculades al desenvolupament metropolità, sinó de comunicacions interurbanes que incideixen en el centre de la ciutat, o, més exactament, a les seves vores o els terrenys "públics" del glacis de la ciutat.

Les cinc localitzacions d'estacions formaven un anell estructuralment interessant que, en aquest moment, començava a deixar d'ésser un límit per transformar-se en un espai d'intercanvi de medis de comunicació.

En aquest anell també hi havia punts privilegiats. Entre ells les sortides tradicionals de la ciutat, i, sobretot, els portals de Gràcia i el mar.

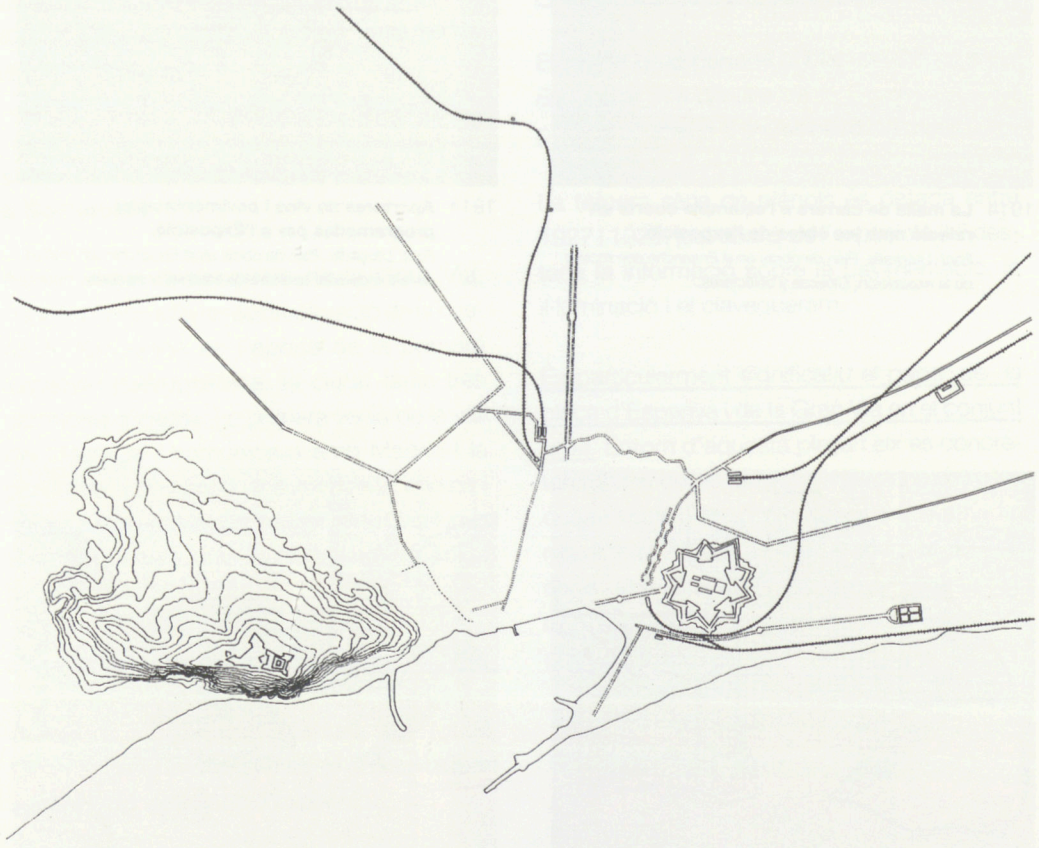
La recerca d'aquests focus centrals és exemplar, sobretot en el segon cas. En aquell moment el Pla del Palau era el centre més actiu de la ciutat, que fou reforçat per les estacions de Mataró i Granollers, que combinaven l'arribada en aquest punt amb un traçat de la línia que havia de tenir una incidència important en el desenvolupament de la urbanització a la costa de la ciutat.

Les noves línies van impactar sobre l'estructura urbana creant punts d'atracció que incidiren en el traçat de noves infrastructures de transport en comú, exactament les línies d'òmnibus i tramvies.

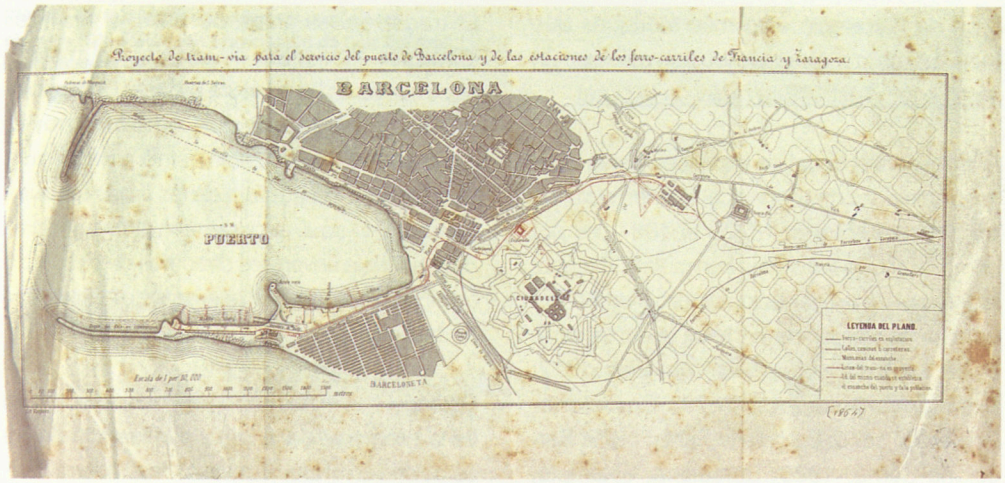
Alhora, les línies ferroviàries van tenir efectes negatius per al desenvolupament d'algunes àrees urbanes. Aquest és per exemple el cas de la zona de Llevant. La localització de tres estacions en aquesta zona i el característic traçat de les línies en aquest àmbit urbà van determinar la segregació d'una franja urbana costanera, i possiblement la feblesa de la urbanització que es reflectia en els plànols del punt anterior.

Però aquesta segregació també va esdevenir inductora de nous usos vinculats al ferrocarril. Així l'àrea va esdevenir la seu d'indústries metal·lúrgiques vinculades al ferrocarril i el port, que completaven la vocació industrial de la zona i el procés tèxtil que s'havia generat entorn del Rec Comtal. Una sèrie d'empreses metal·lúrgiques, com la Maquinista, la Ferreria del Remei, Font i Alexander, etc., van construir petites derivacions de la línia d'ús particular, que havien de tenir un desenvolupament important ja entrat el segle XX.

El mercat del sòl residencial de l'eixample i el sistema industrial de la perifèria es començaven a independitzar, si ja no havien estat independents en el període anterior.



1865 **Les primeres estacions en la corona exterior. Punts focals.**
Font: Elaboració pròpia.



1864 **Tamvia d'unió dels punts focals de les estacions i el port.**
Font: IMHB. Projecte de tramvia entre el port i les estacions de ferrocarril de França i Zaragoza.

1881 **Ferrocarril d'enllaç de les línies de Llevant I Garbí a través del port.**
Font: IMHB. Proyecto para el Enlace del Ferrocarril de Valls i Vilanova a Barcelona con los de Tarragona a Barcelona y Francia. Escala 1:2.000.



La xarxa de tramvies i òmnibus

El complement de la malla de carrers, descrita en un punt anterior, es pot trobar en la xarxa de tramvies, a partir de la qual es comença a integrar l'espai de comunicacions de la Gran Barcelona.

En el punt anterior es mesurava l'abast de la malla de carrers i es feia una primera aproximació a la delimitació de les àrees i carrers centrals a partir de la constatació dels diferents nivells d'urbanització.

Però el paper estructurador o central dels diversos eixos també es relaciona amb la seva vinculació a les línies de transport en comú. Aquest és el tema de l'explicació i els gràfics i plànols següents.

La implantació de la infrastructura dels tramvies va tenir un efecte important sobre l'estructura urbana. En primer lloc va permetre un augment important de les distàncies i de l'àrea potencialment "urbanitzable" a efectes del creixement residencial. Paral·lelament va fer possible una progressiva diferenciació de les àrees de residència i les de treball. És a dir, va tenir un efecte important en el desplaçament de la població als municipis perifèrics, i també va fer possible la creació del sistema industrial segregat, l'inici del qual s'ha esmentat en el punt anterior i s'explicarà amb més detall en el punt següent.

L'estructura de la línia de tramvies va ser predominantment radioconcèntrica. En relació amb aquest assumpte també es descobreix que l'ortogonalitat i l'homogeneïtat del teixit urbà de l'eixample eren més teòriques que reals. La malla d'eixample fou poc més que un afegit sobre l'estructura radial de la ciutat.

Si s'observa el traçat de les vuit primeres línies de tramvia, corresponent al primer cicle de construcció entre el 1872 i el 1884, es pot comprovar que set d'elles són radials. Excepte la línia de circumval·lació, els prop de 50 km de la xarxa corresponen a línies que uneixen la ciutat central i els pobles agregats: 1872: Drassanes-Josepets; 1874: Barcelona-Poblenou; 1875: Barcelona-Sants; 1879: Barcelona-Sarrià; 1880: Barcelona, eixample, Gràcia; 1881: Barcelona-Horta; 1884: Barcelona-Badalona.

L'estructura de la xarxa de tramvies es relacionava de manera molt directa amb la forma del sistema constituït per la Barcelona central i els pobles de l'entorn. De fet no era més que la continuació de la d'altres medis de comunicació que ja havien existit abans. El plànol sobre les línies d'òmnibus i tartanes de 1864 així ho explica.

En aquest plànol és interessant el predomini d'un tronc central que passava per les Rambles i el port, així com l'obertura de radials que comunicaven amb la majoria dels nuclis propers. La línia de la costa només hi intervenia marginalment. Les activitats encara no s'assentaven al seu entorn. Més tard aquesta situació havia de canviar.

L'any 1900 la situació encara no havia evolucionat. A l'aranya d'intensitats de tràfic d'òmnibus i tartanes, reproduïda en el plànol següent, encara no s'observen canvis substancials.

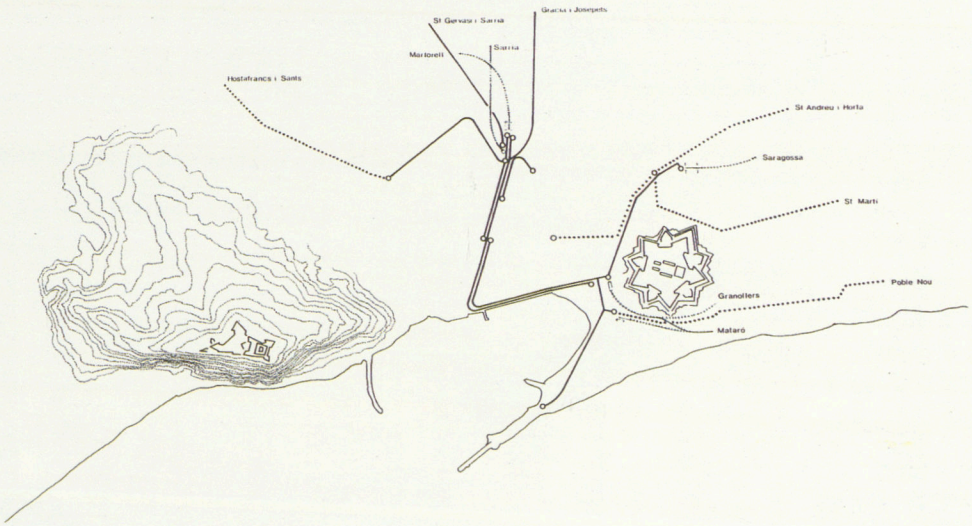
Si al plànol anterior s'hi afegeix l'aranya d'intensitats de tràfic de les línies de tramvia hi apareixen alguns canvis. L'estructura general, radialitat i predomini de les línies verticals sobre les horitzontals continua igual. Però s'hi observa un fluxe important en la circumval·lació que uneix l'eix de la Rambla, el port, la Ciutadella i, per primera vegada, la Gran Via.

El traçat de les línies de tramvia era fàcil d'integrar en la malla de carrers i va implicar pocs canvis en l'estructura urbana. Es tractava d'una infrastructura que no obria noves directrius d'urbanització, sinó que seguia puntualment l'estructura de les àrees urbanes existents. D'aquí, segurament, deriva la seva dependència envers les directrius de circulació tradicionals. Diversos exemples de línies així ho testimonien.

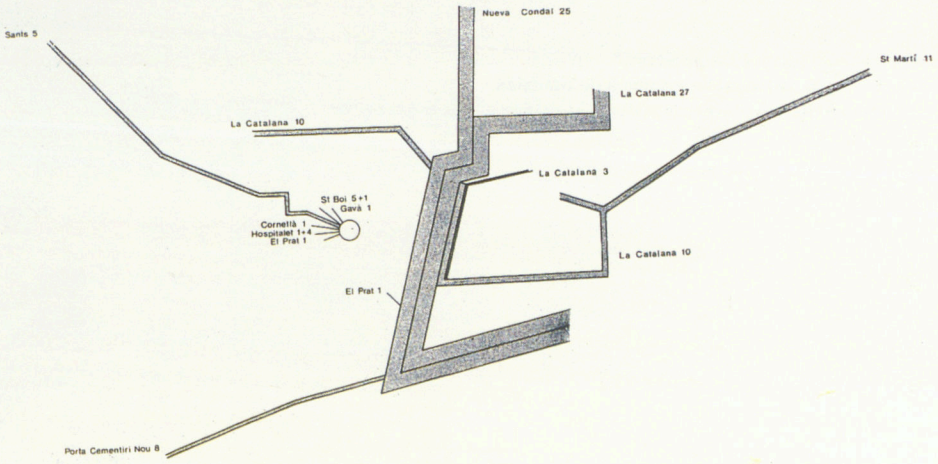
Potser el canvi més important que reflecteixen és la integració de la franja d'influència de les estacions en el creixement en l'estructura central. La línia de circumval·lació segurament té aquest origen.

L'eix transversal de la Gran Via no començarà a pesar en l'estructura urbana fins al segle XX. El plànol de la línia de tramvia de *Cortes y Paralelo* que es reprodueix aquí, testimonia aquest canvi. Paulatinament es comença a superposar una nova línia d'estructura sobre la tradicional de la ciutat.

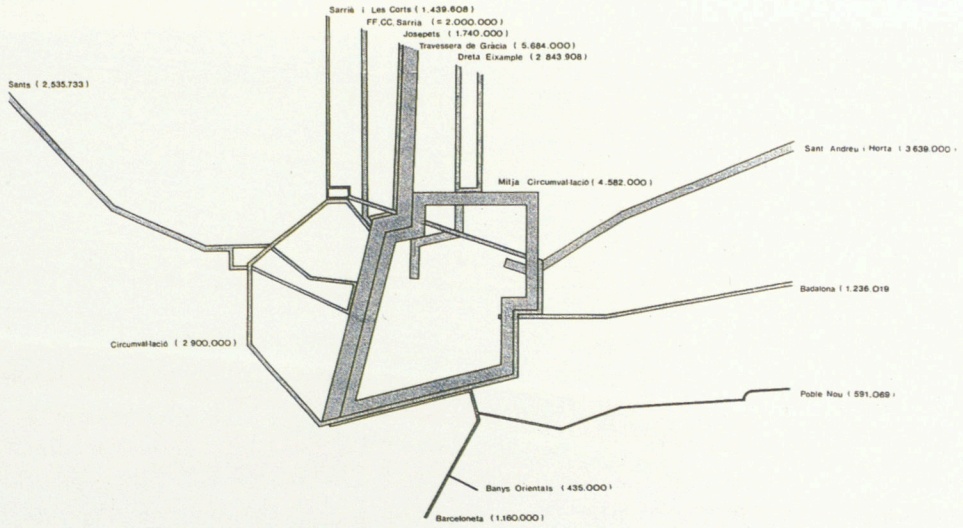
Plànols de la malla de transports públics en el segle XIX. Radialitat i predomini de l'eix central. La circumval·lació.



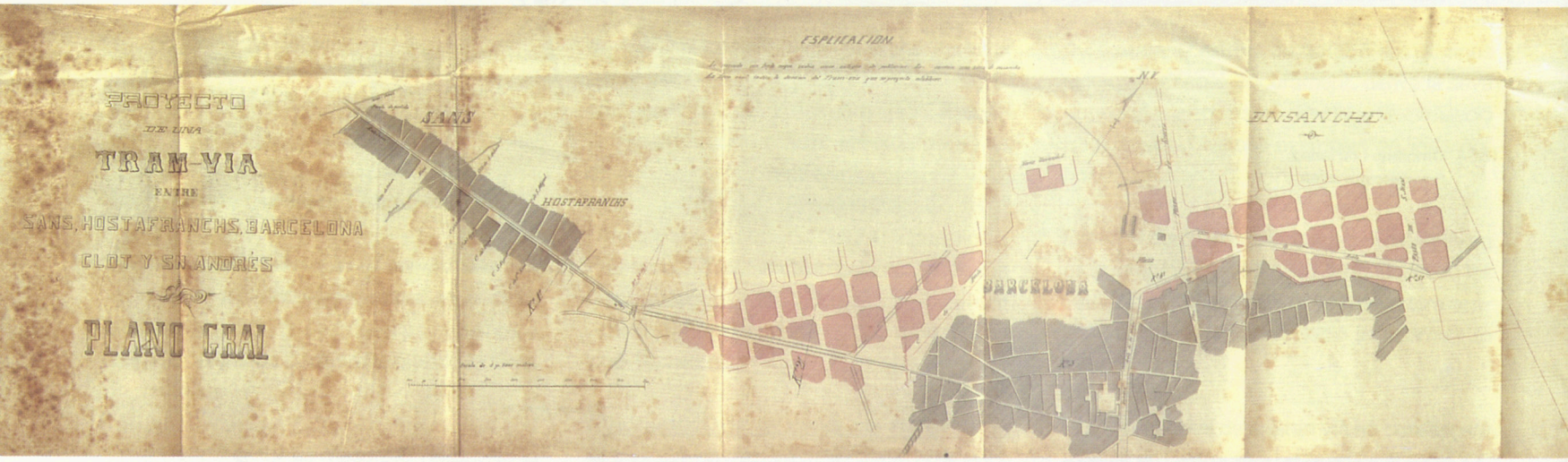
1864 **Òmnibus i tartanes.**
Font: Elaboració pròpia.



1900 **Òmnibus i tartanes.**
Font: Elaboració pròpia.

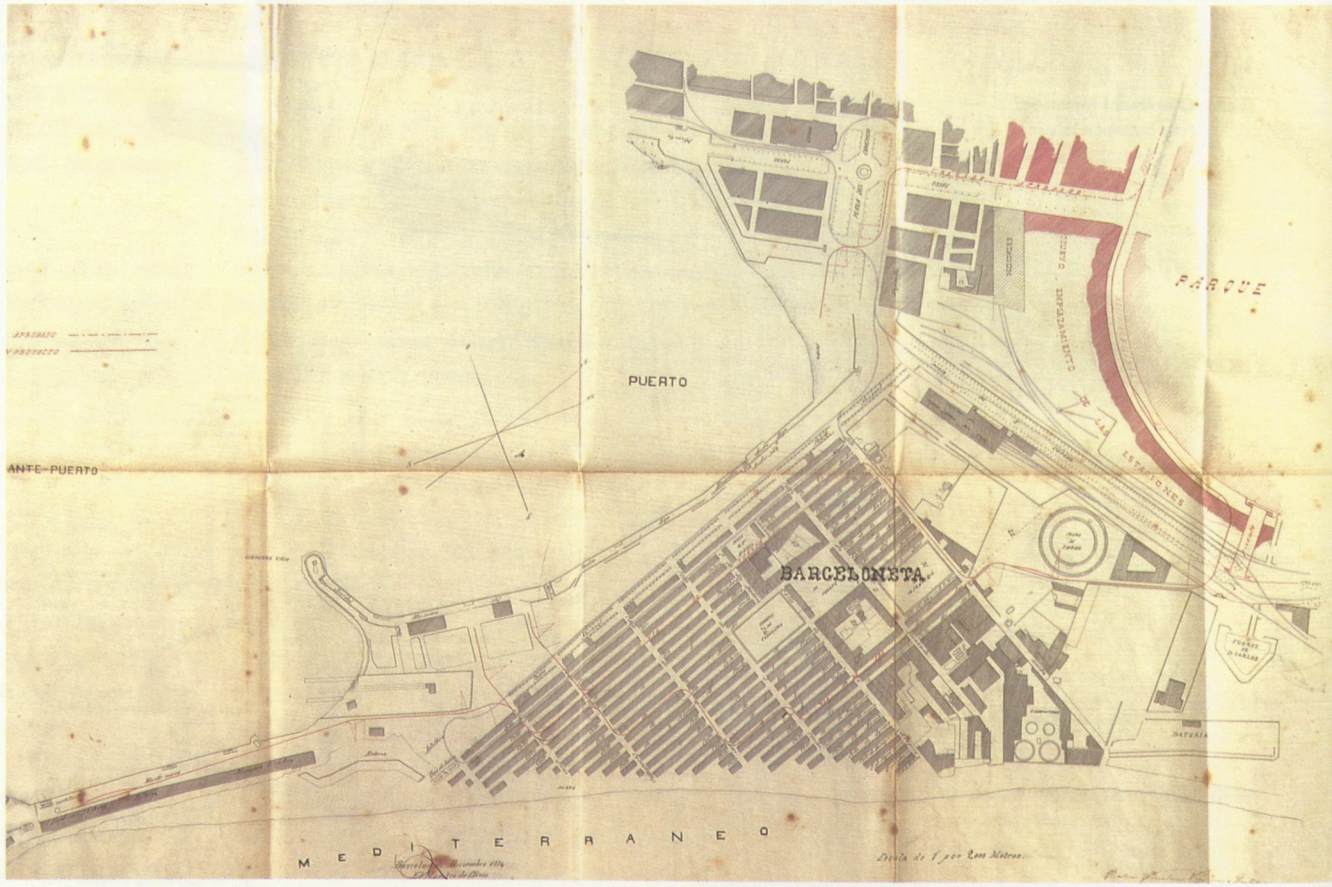


1895-1899 **Aranyes dels fluxos de tramvies.**
Font: Elaboració pròpia.



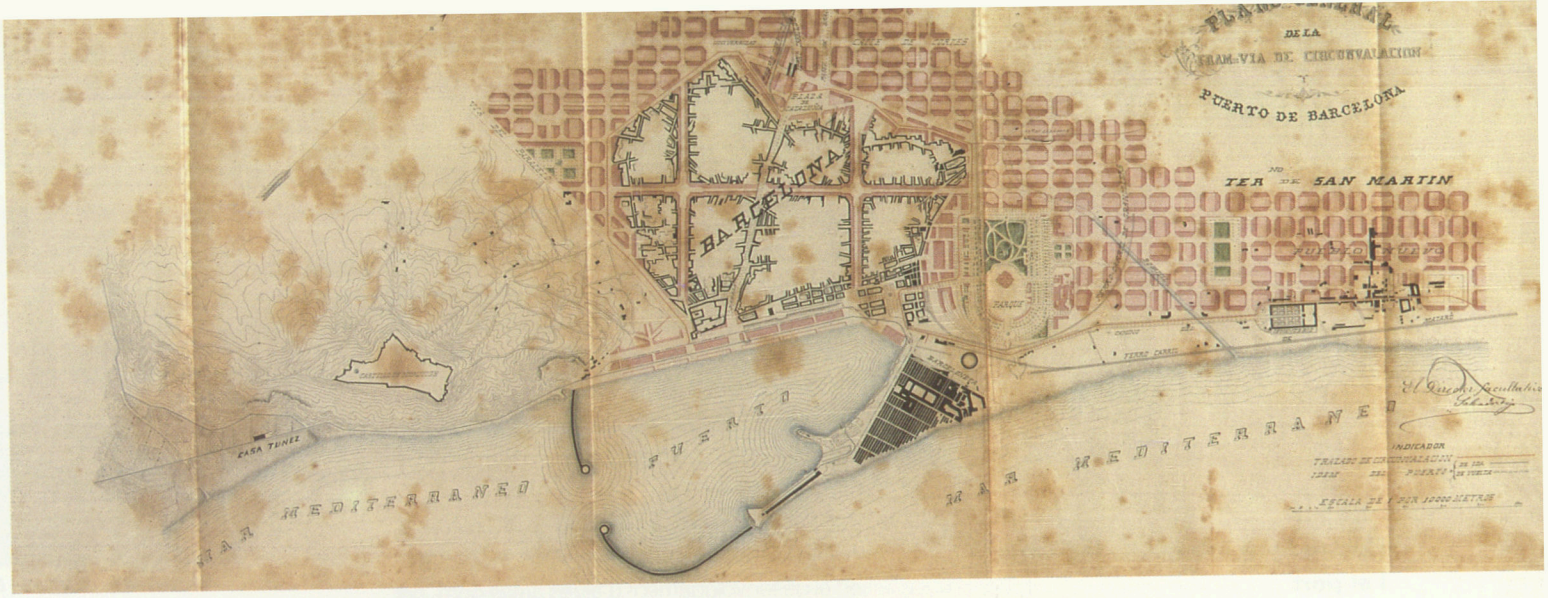
1871-1872 **Exemple de traçat de les línies de tramvies.**

Font: HMHB. Línia a Sants i Hostafrancs. Al Clot i Sant Andreu. Escala 1/5.000.



1874 **Exemple de traçat de les línies de tramvies.**

Font: HMHB. Tramvia industrial Barceloneta-port-estacions de ferrocarril. Escala 1/2.000.

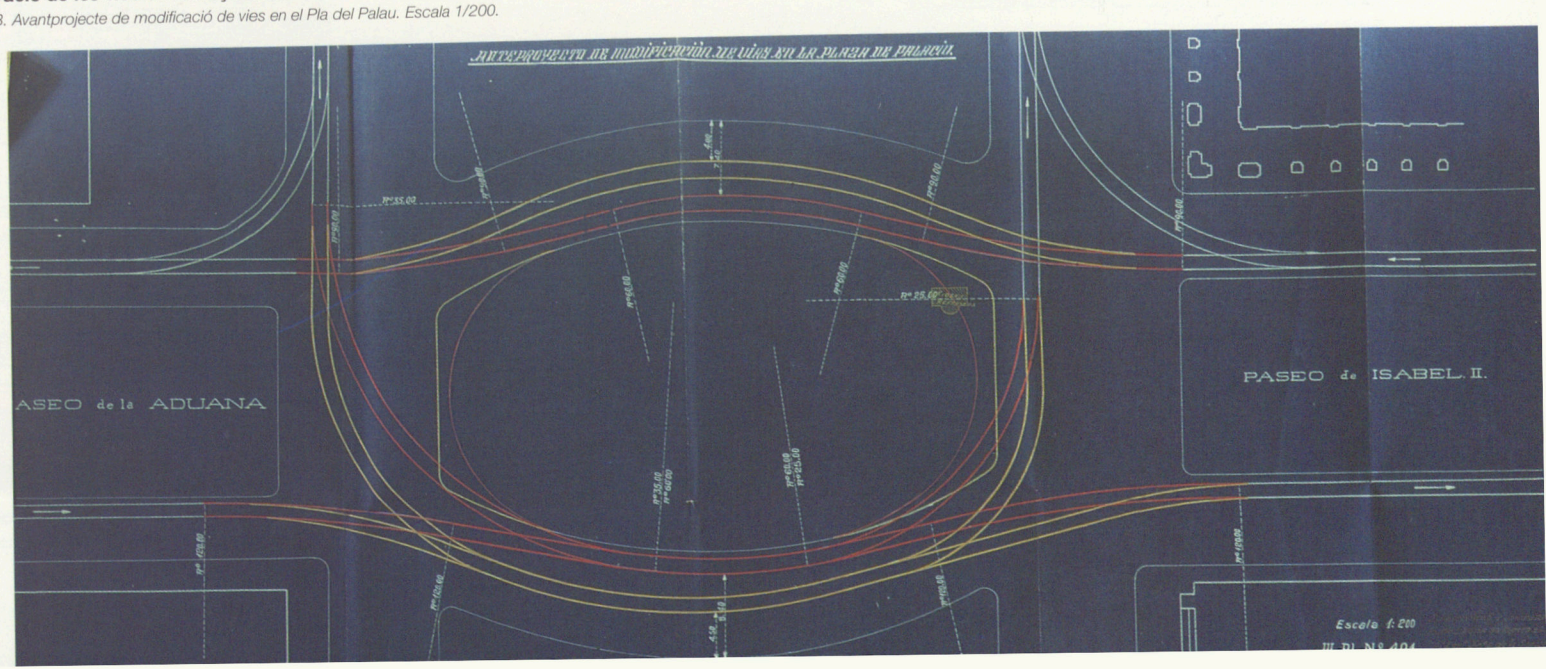


1874 **Traçat en relació amb el port.**
Font. IMHB. Tramvia de circumval·lació i port de Barcelona. Escala 1/10.000.



1870 **Traçat en relació amb el port.**
Font. IMHB. Línia del Pla del Palau al Poblenou. Escala 1/5.000.

1920 **La integració de les vies en el traçat urbà.**
Font: IMHB. Avantprojecte de modificació de vies en el Pla del Palau. Escala 1/200.



L'estructura urbana, la indústria i el port

La construcció de la infrastructura ferroviària té un segon episodi de transcendència, en els anys de canvi de segle, quan es desenvolupa l'enllaç de les àrees industrials i el port.

El traçat de les línies ferroviàries que convergien vers el centre de Barcelona va generar una important segregació d'usos del sòl, que s'havia materialitzat en forma de petites derivacions entre la via principal i molts dels establiments industrials. Posteriorment aquesta connexió dels establiments i la línia del ferrocarril es va transformar en un potent sistema, quan es van construir les primeres terminals de mercaderies. L'any 1906 es va construir l'estació de Poblenou i el Bogatell, l'any 1917 la del Morrot i més tard les de la Barceloneta i el Clot.

Poc a poc se separaven els trànsits de persones i de mercaderies. I aquesta separació va esdevenir un tema clau en l'estructura urbana, incidint tant en la circulació i la comunicació entre àrees com en la distribució d'usos.

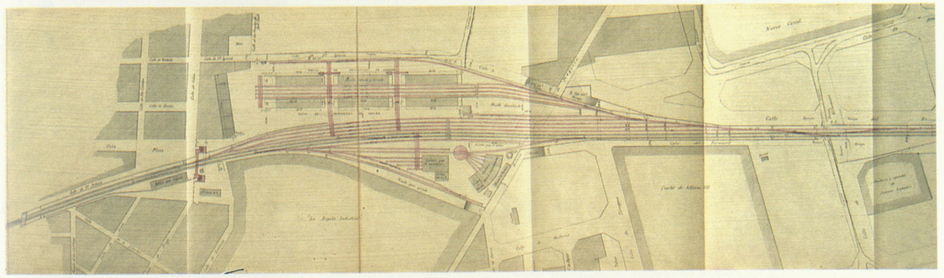
A la costa, la immensa franja de terrenys situada entre la línia de Mataró i la costa va quedar dedicada gairebé exclusivament a la gran Terminal de Mercaderies del Bogatell i les seves instal·lacions annexes. Alhora, l'existència d'aquesta estació va consolidar l'ús industrial i els magatzems al seu entorn.

L'àrea costanera, que anys abans havia estat marginada del creixement urbà pel mal estat dels terrenys i l'existència de maresmes, va ser integrada en el sistema de la Gran Barcelona a través d'unes relacions indústria-port molt específiques i alienes al desenvolupament residencial de l'eixample de la ciutat. Així es va formar una estructura dual, difícilment explicable a partir de la metàfora del taylorisme que guiava els treballs de planejament.

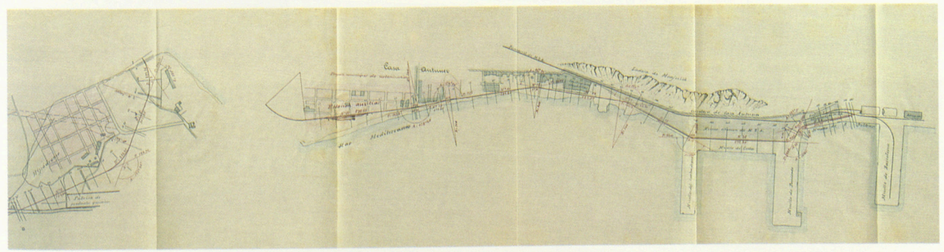
A poc a poc el sistema territorial es diferenciava. Aquesta situació també va incidir palesament en el desenvolupament d'altres àrees com, per exemple, l'àrea de Badalona i la del futur Port Franc i Can Tunis. I així es va produir una nova segregació de la franja de la costa i del centre de la ciutat.

Un plànol elaborat expressament per aquest estudi indica l'abast del nou sistema ferroviari i la seva extensió i ocupació del sòl a començament de segle.

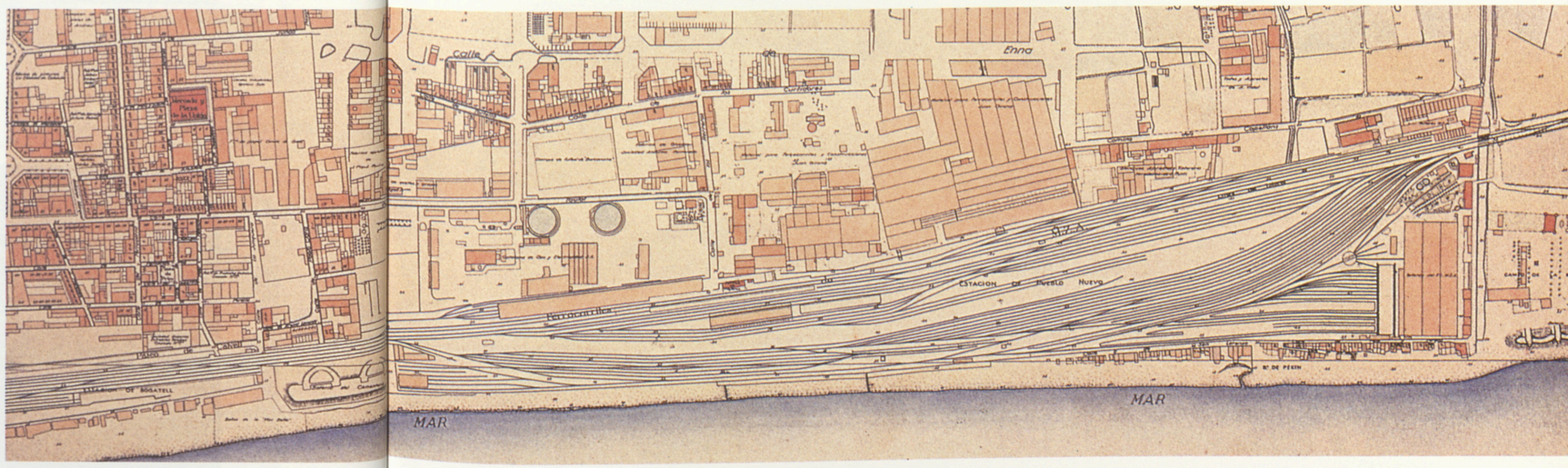
L'extensió i la situació d'aquesta xarxa fou un factor determinant en la impermeabilització de gairebé tot l'espai costaner en relació amb el desenvolupament de l'espai central.



1903 **Situació i abast de la terminal de Sants.**
Font: HMHB. Projecte d'eixample i reforma de l'estació de Sants. Escala 1/1.000.

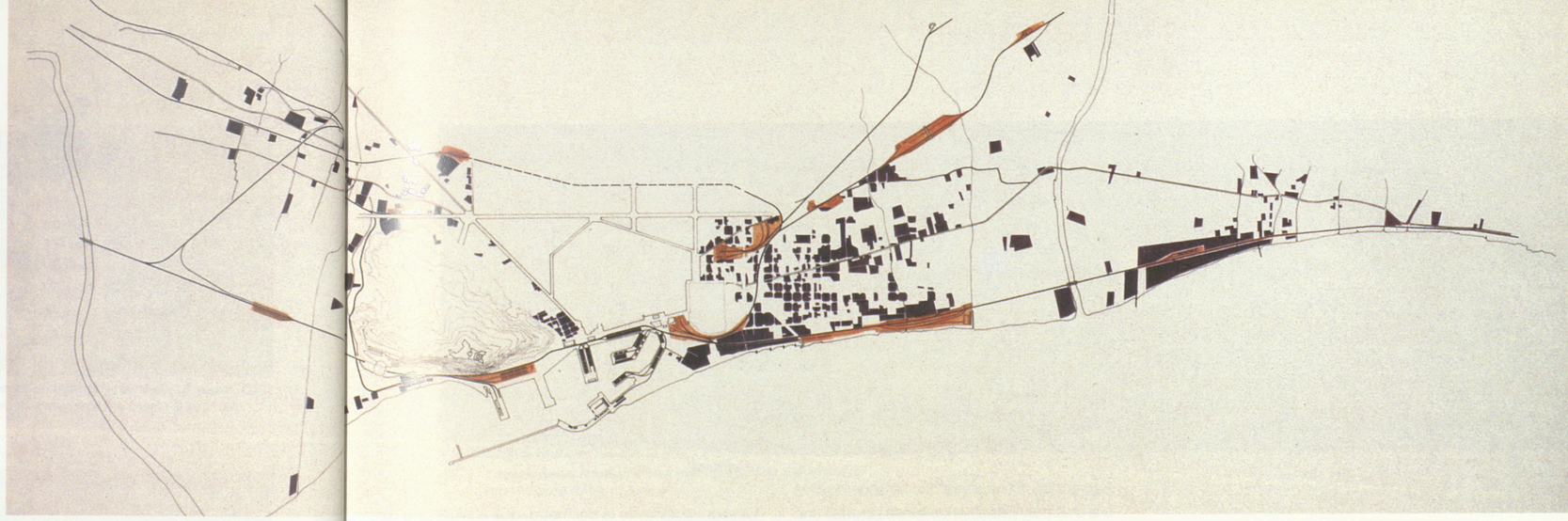


1913 **La connexió entre les terminals de mercaderies i el port.**
Font: HMHB. Proyecto de un ramal económico de F.C. desde el apeadero de la Bordeta i el muelle de San Bernardo del puerto de Barcelona.



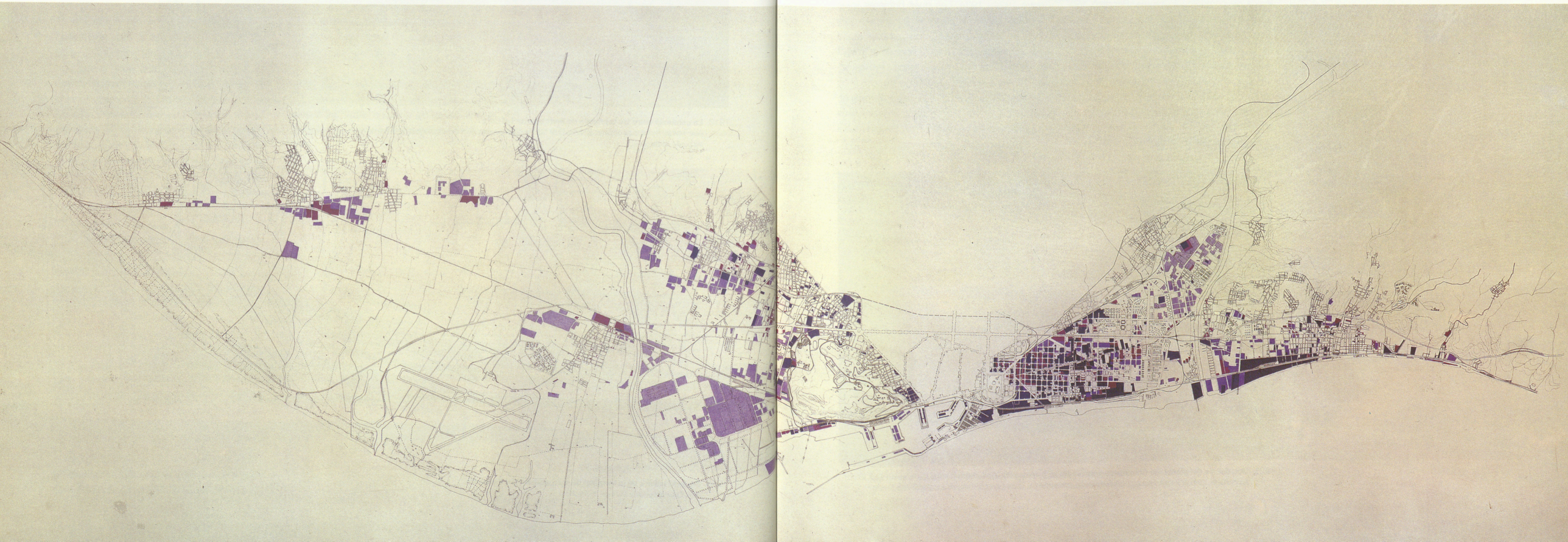
1930 **Situació i abast de la terminal de mercaderies del Poblenou.**
Font: Detall del plànol a Martorell *de Barcelona.*

El sistema ferroviari en el segle XX.
Línies i ocupació del sòl per les estacions.
Font: Elaboració pròpia.



L'evolució del sistema industrial de la costa.
Font: Elaboració pròpia.

Anterior a 1930
Entre 1930 i 1950
Posterior a 1950



La xarxa del metro i l'autobús

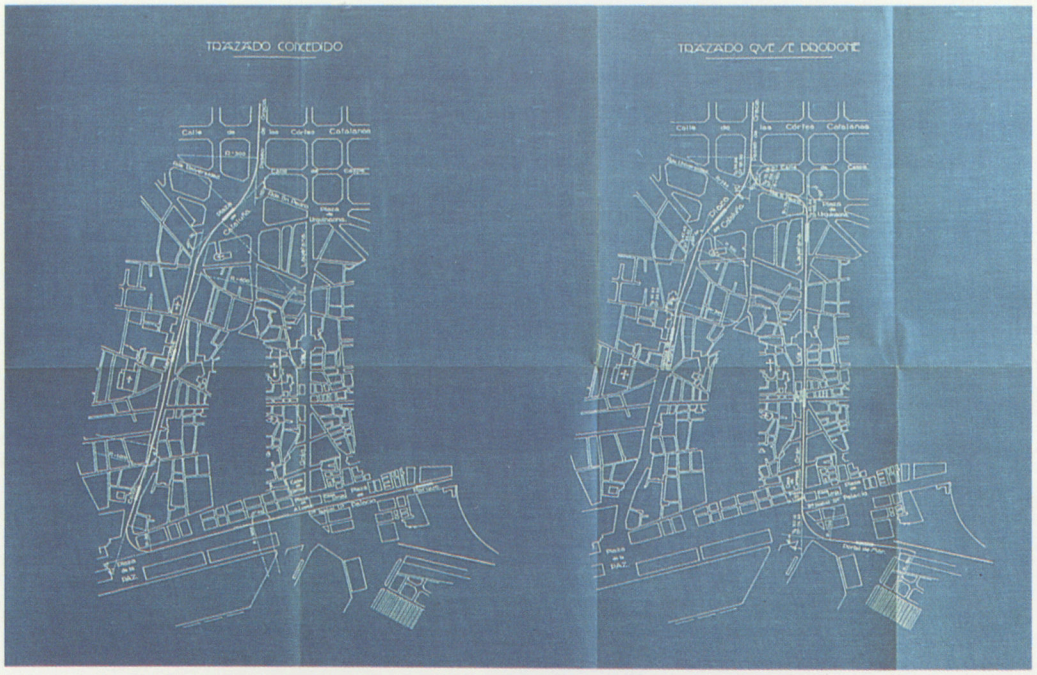
El darrer episodi de vertebració de l'aglomeració de Barcelona abans de l'any 1930 es basa en la introducció dels dos mitjans de transport que han de tenir més transcendència en el temps actual: el metro i l'autobús.

La xarxa d'autobusos, que ja no necessita cap mena d'infrastructura fixa, va començar l'any 1922 amb una línia que comunicava el carrer de Provença i l'estació MZA entre altres sis línies. L'any 1930 ja hi havia 13 línies.

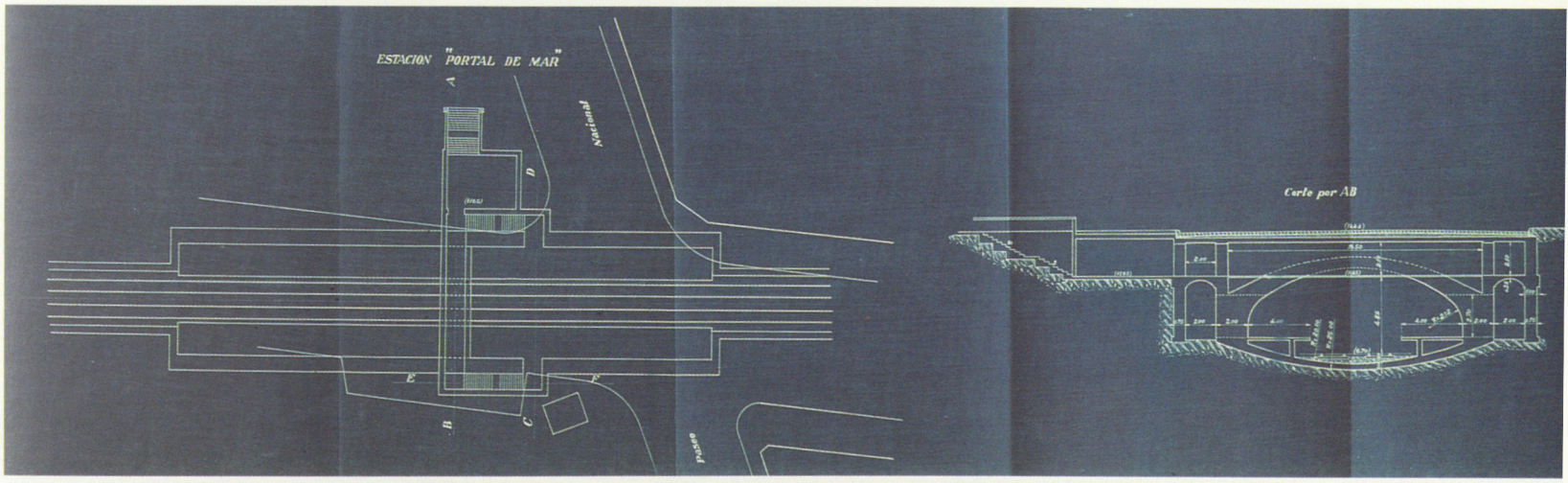
Es tractava d'una xarxa que se superposava a la dels tramvies anterior, sense introduir una lògica de comunicació pròpia. Per això, mesurar la seva eficàcia és difícil. En aquest treball, en comptes de fer un estudi complet i exhaustiu de la xarxa, ens interessa introduir algun element de reflexió. Un estudi complet dels transports no està al nostre abast. Però, en canvi, en alguns plànols hi ha elements que indiquen canvis interessants de l'estructura urbana de l'època. Aquest és el cas, per exemple, d'un projecte de modificació de les línies d'autobús datat l'any 1928, just abans de l'Exposició, on es detalla el traçat de dues línies que connecten l'eixample amb l'estació de França a través de la Via Laietana, i d'una tercera que segueix la Gran Via fins a Sant Andreu.

Sembla que l'obertura de la Via Laietana ha iniciat una nova línia de comunicació vertical que ja no és ni la tradicional de la Rambla ni la de la Ciutadella. Alhora, just abans de l'Exposició, la Gran Via augmenta de pes en el conjunt urbà, i a la Gran Via, la plaça d'Espanya tindrà un paper important en la nova estructura urbana.

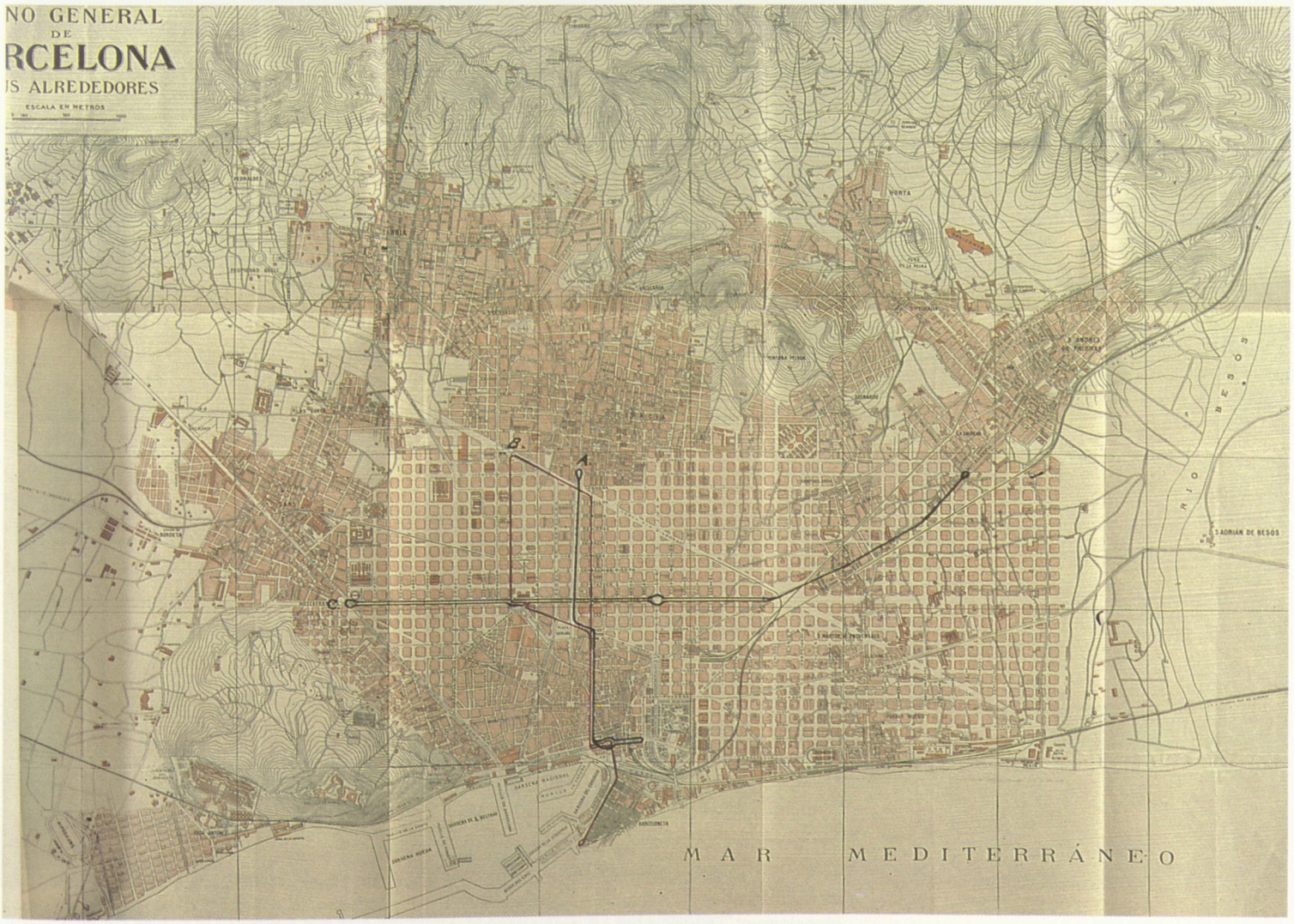
La segona xarxa és la del metro, que s'inicià entre 1924 i 1934. Les dues primeres línies seguien direccions diferents. La primera, entre la plaça de Leseps i Colom, amb un ramal per la Via Laietana, seguia aproximadament la direcció mar-muntanya típica dels transports barcelonins. La segona, de més transcendència estructural, havia de passar, també, per la Gran Via, encara que es desviava vers les places de Catalunya, Urquinaona i l'estació del Nord.



1921 **Dos detalls del plànol del Gran Metro entre la plaça Lesseps i la Via Laietana.**
Font: HMHB. Companyia del ferrocarril Gran Metropolitano de Barcelona. Plànol general de situació. Escala 1/5.000.



1921 **Companyia del ferrocarril Gran Metropolitano de Barcelona.**
Font: HMHB. Full VIII: Estació Portal del Mar.



1928 **Les línies d'autobús i el potenciament de la Gran Via els anys trenta.**
Font: HMHB. Projecte de modificació de línies. Companyia d'autobusos de Barcelona. Escala: 25.000.

Estructura urbana i planejament

El conjunt de plànols i imatges anteriors permeten començar a entendre el procés de diferenciació metropolitana els anys trenta. Un procés que té molt a veure amb la permanència de diverses configuracions morfològiques i d'usos del sòl. La forma del territori natural i dels primers usos agrícoles és una primera base de la diferenciació, i els processos de formació dels diversos tipus de teixits urbans, que s'estudiaran a continuació, en seran la continuació. Però la diferenciació també és induïda per la història d'algunes grans infrastructures, com, per exemple, el port. Infrastructures que tenen una evolució i lògica pròpia, que només a posteriori intervé en l'estructura urbana. En darrera instància la diferenciació també té molt a veure amb processos sectorials que esdevenen a la ciutat. Per exemple, l'existència de processos de reorganització dels transports urbans relativament independents. D'una banda, un procés d'estructuració de les relacions industrials i, d'una altra, les relacions pròpies del centre residencial i institucional.

Tots aquests processos expliquen que el planejament mai no es redacta sobre un buit, sinó en el context de la permanència d'unes formes i uns teixits urbans, unes grans infrastructures, o de processos de comunicació de base ben diferent.

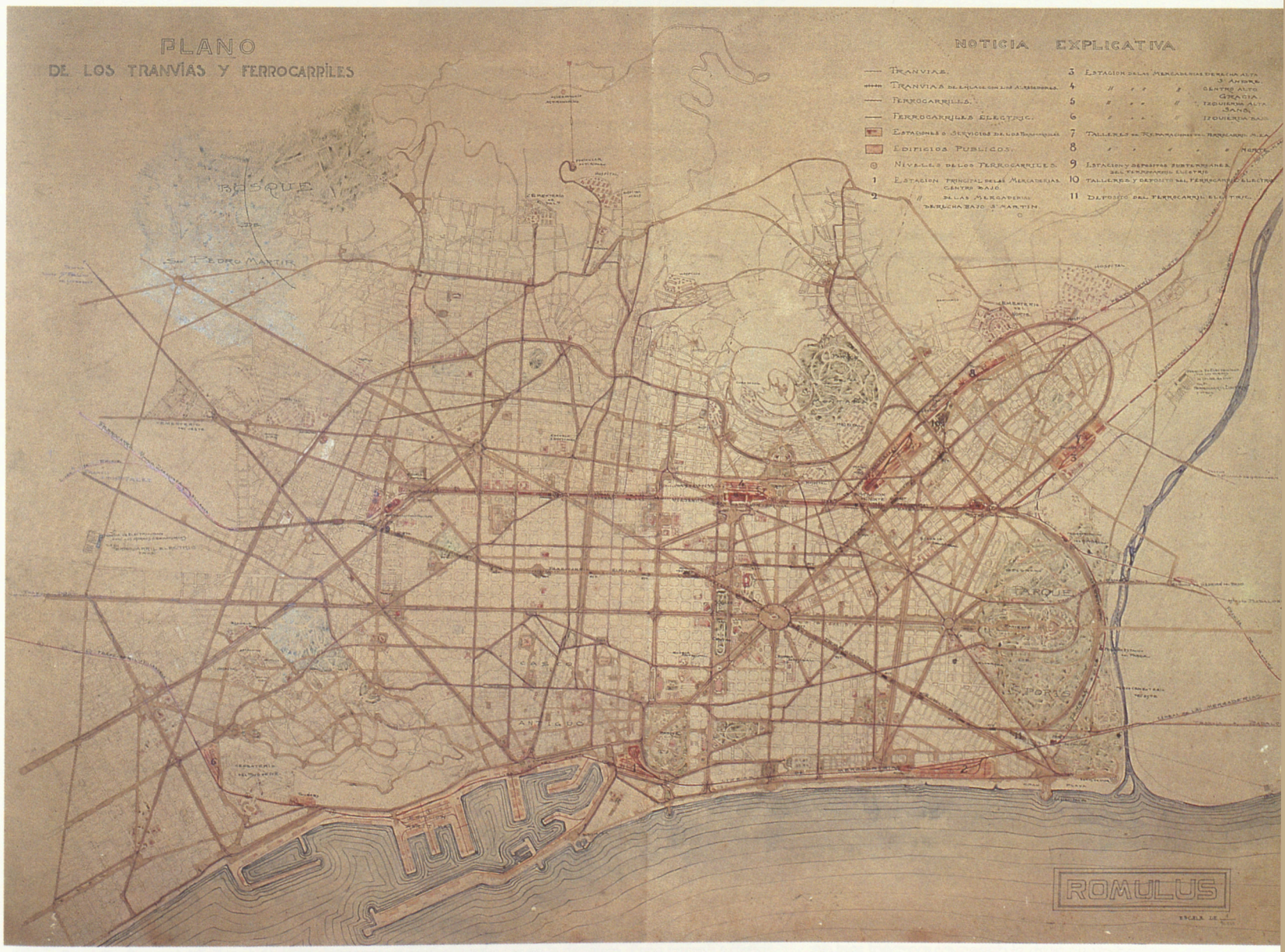
Però la permanència no és només de les formes materials, siguin teixits o grans infrastructures i formes de transport, sobretot és permanència d'idees i de concepcions del planejament. Precisament els grans projectes o els grans plans, en tant que tenen molta difusió, o són l'origen de molts comentaris i polèmiques, també tenen una considerable permanència en la ment dels ciutadans en general, i dels redactors del planejament en particular.

Abans d'entrar en l'explicació del procés de formació d'una nova urbanística metropolitana, que s'iniciarà els anys trenta i s'explicarà en els capítols propers, és imprescindible fer un breu repàs de les grans idees d'estructuració urbana que es van formular en els plans d'ordenació urbana globals dels anys de començament de segle[26].

Els principals intents de planejament global en els primers anys del segle són el Pla Jaussely, que es va redactar entre 1903 i 1907, i el Pla d'Enllaços de 1917, una versió reduïda de l'anterior.

El Pla Jaussely és un exemple excel·lent del planejament redactat en aplicació dels principis del Congrés d'Urbanisme de Londres i l'Exposició d'Urbanisme de Berlín de l'any 1910. És a dir, és un pla que intenta la integració d'una gran ciutat en procés d'expansió a partir de la creació d'una nova estructura de mobilitat i de nous usos, com passa a la majoria de les grans ciutats europes de l'època. Per això disposa de dos instruments urbanístics innovadors. D'una banda, la definició i el disseny acurat d'un nou esquema general de comunicacions. D'una altra, l'aplicació de la zonificació. És a dir, d'un esquema general d'integració del nou conjunt urbà, i d'un instrument de diferenciació de les àrees d'urbanització.

[26] L'explicació del planejament menor, que també és important en la inèrcia i permanència del territori, s'explicarà en els punts següents, conjuntament amb l'estudi dels diversos teixits urbans.



1905 **L'esquema general de comunicacions del Pla Jaussely. La circumval·lació viària i ferroviària completa la radialitat de la ciutat tradicional.**

Font: IMHB. Projecte d'enllaços de Leon Jaussely. Plànol 9: Plano de tranvías y ferrocarriles. Escala: 1/10.000.

No és aquest el moment d'explicar aquests esquemes detalladament, cosa que altrament ja hem fet en molts altres escrits[27], però sí de relacionar les propostes amb algun dels processos de diferenciació territorial observats. Aquest és el cas, per exemple, de la manera que el Pla Jaussely entén l'estructura urbana.

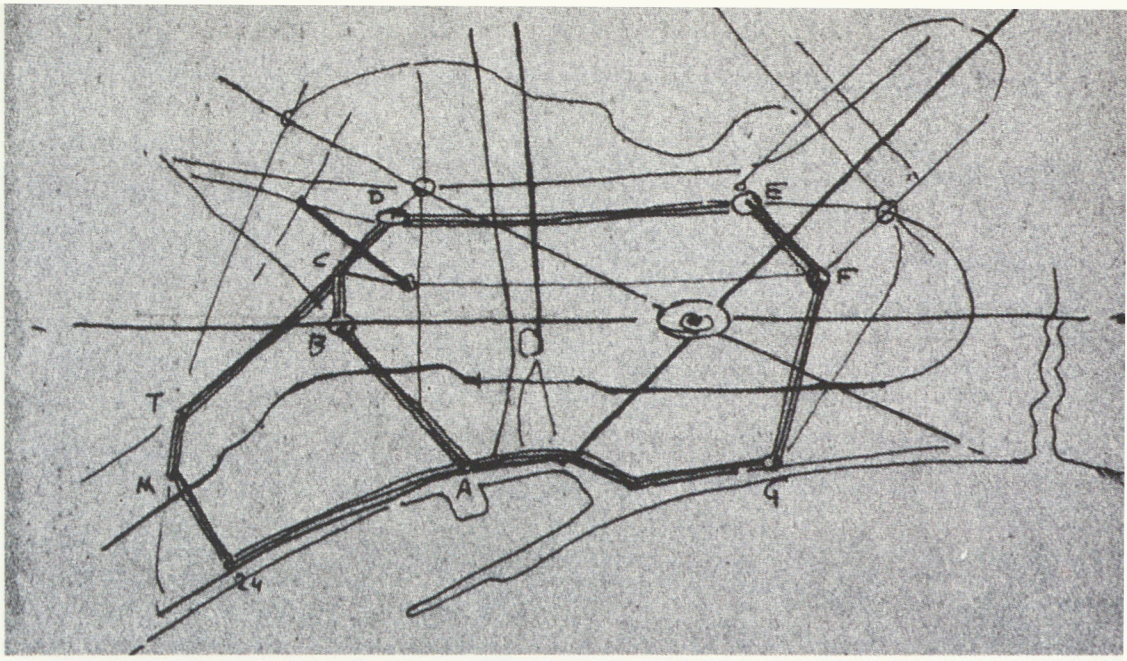
L'esquema general del pla es basa prioritàriament en la definició d'una via de circumval·lació que transcorre per la línia de costa, el Paral·lel, una Travessera, i el parc del Besòs. Circumval·lació que també s'amplia més enllà de Montjuïc, se superposa a un altre esquema radial, que inclou tant les línies de comunicació exteriors tradicionals de la ciutat com altres més retòriques. La circumval·lació és alhora viària i ferroviària. Significativament l'anell ferroviari recull totes les línies radials que accedeixen a la ciutat i crea estacions i centres de requalificació en els punts de contacte. Contra la lògica d'altres plans de l'època, com per exemple el pla de Berlín de 1910, on predominaven l'esquema radial i el ferrocarril passant pel centre, el Pla Jaussely és tancat. Si l'eixample Cerdà s'havia caracteritzat per la lògica de l'expansió homogènia i ilimitada, el Pla Jaussely es caracteritza pel tancament i l'intent de consolidació de l'espai d'influència de la ciutat central. Qüestió que serà important si se'l compara amb l'esquema dels plans posteriors als anys trenta, com, per exemple, l'esquema obert del Pla Macià.

Aquesta idea de tancament, malgrat que sigui contradictòria amb el desenvolupament real de la Gran Barcelona, analitzat a bastament en els punts anteriors, restarà en la memòria de la ciutat i intervindrà polèmicament amb molts dels episodis posteriors. Aquesta idea encara serà més potent si hom l'analitza a través de la lògica molt més reductiva del pla de 1917, on la idea del tancament de l'esquema radial es convertirà en una mena de pauta d'ompliment i urbanització de l'anell exterior de la ciutat, seguint unes pautes molt allunyades de les dels processos en curs.

Aquest tema ens porta a considerar l'altra cara del planejament de la primera meitat del segle XX: la diferenciació zonal. El Pla Jaussely definia zones de tipologia edificatòria unitària: per exemple, ciutat jardí, habitatges obrers en filera, etc. I aquesta idea, a través del pla i de tota la literatura urbanística de l'època, contrasta amb les lògiques d'edificació i urbanització que estaven en curs a les diverses àrees diferenciades de la costa de Barcelona. Àrees on també intervenien factors de permanència, com la parcel·lació agrícola, que difícilment podien incidir en les definicions gairebé cristal·lines de la urbanització que difonien els manuals i els plans d'urbanisme de l'època.

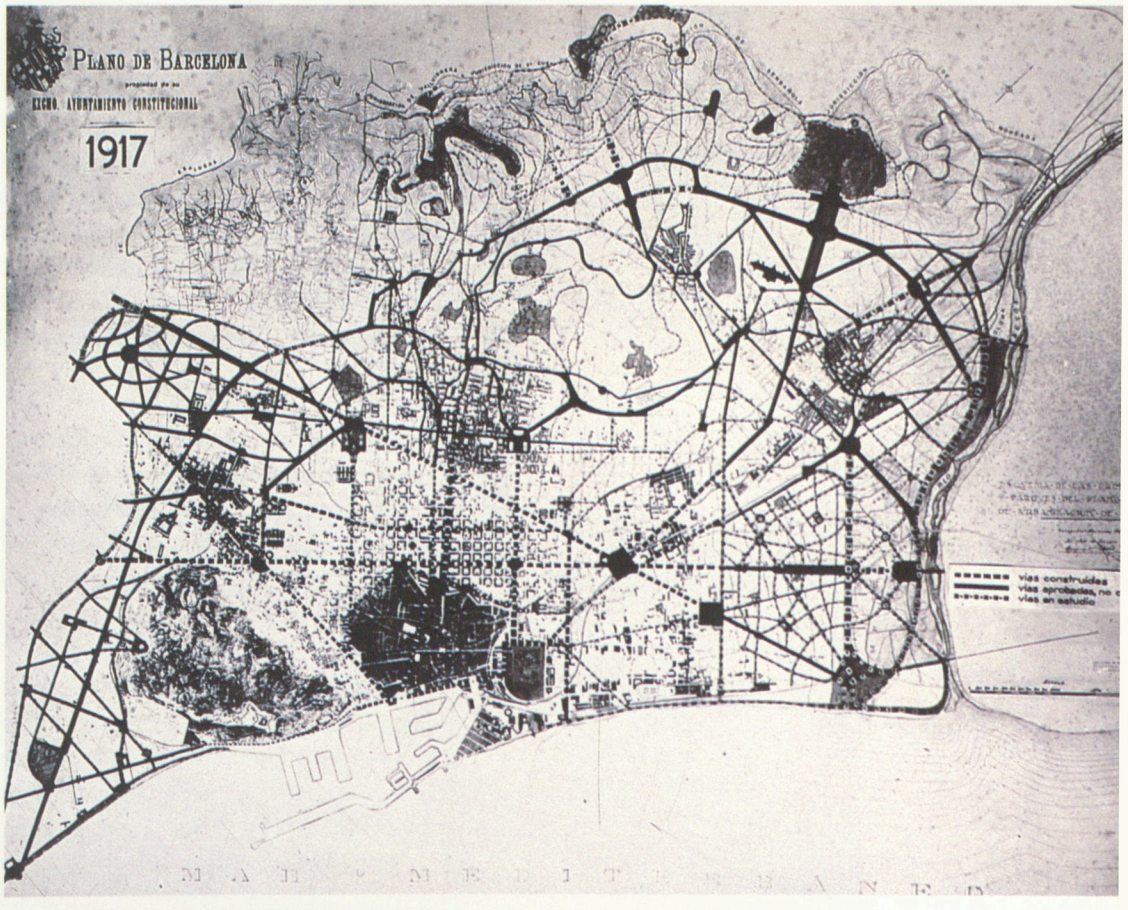
En les pàgines següents això s'explicarà amb molta més atenció.

[27] Per exemple, al llibre Manuel de TORRES I CAPELL i altres *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona,* Ajuntament de Barcelona i Corporació Metropolitana, 1985. O també a alguns articles posteriors, com, per exemple: Manuel de TORRES CAPELL, "El Plan Jaussely tres veces moderno", *Arquitecturas bis*, Barcelona, 1985, i "Barcelona: planning problems and practices in the Jaussely era", 1900-30, *Planning Perspectives*, 7 (1992), pp. 211-233.



1905 **L'èmfasi del Pla Jaussely es posa més en la circumval·lació i la limitació del creixement que en els eixos d'entrada de la ciutat i d'integració de la corona exterior al centre.**

Font: IMHB. Projecte d'enllaços de Leon Jaussely, croquis en paper ceba de la memòria del concurs.



1917 **En el Pla General d'Enllaços de 1917 s'observa un èmfasi particular en la definició d'una corona exterior, basada en un circuit de ronda que amaga la tensió de creixement que llavors tenien els eixos de sortida de la ciutat en general i la Gran Via en particular.**

Font: Historia del urbanismo de Barcelona. *Labor, 1970. Plan General de Enlaces, V. Martorell Portas, A. Florensa Ferrer i V. Martorell Otzet.*

Projectes i teixits diferenciats a l'àrea de Garbí

En una anàlisi particularitzada dels teixits urbans i dels processos de producció urbana en curs, es descobreixen temàtiques d'urbanització diferenciades a més a més de les peculiaritats de l'edificació a la ciutat central, en cada lloc i territori. Moltes d'aquestes temàtiques contrasten amb les que es defineixen en el planejament.

A vegades s'han interpretat aquestes diferències intentant definir tipus d'urbanització referits a una única variable. Per exemple, la grandària de l'illa, quan es diferencien els eixamples centrals i menors. Però el que realment s'observa no és tant l'existència de tipus diferenciats, a l'estil de les zones urbanístiques, com de problemàtiques d'urbanització diverses que, en superposar-se sobre les permanències territorials, donen lloc a processos de producció de ciutat molt diferents.

En cadascuna de les àrees es poden delimitar processos de construcció urbana específics. Les ordenances, les quadrícules d'ordenació, les infrastructures generals i intermèdies, els parcel·laris, etc., originen formes i malles d'urbanització i edificació diferenciades.

Alhora els temps o les seqüències de la urbanització també són diferents. En cadascun d'aquests llocs i processos els projectes d'ordenació, i el planejament en general, tenen un sentit diferent. I aquí intervenen diversos projectes de nivell intermedi, que sovint tenen molta més incidència i permanència que les idees d'ordenació massa globals dels grans episodis de la història urbanística.

En la urbanització metropolitana de Barcelona precisament aquest temes intermedis, referits a algunes infrastructures i llocs caracteritzats del territori, com per exemple la plaça d'Espanya a Montjuïc, i els diversos projectes que els donen sentit, tindran un gran protagonisme.

Per exemple, aquest és el cas de diversos fragments urbans de l'àrea de Garbí.

A Garbí, Barcelona té el delta del Llobregat. És a dir, l'àrea que tradicionalment havia restat gairebé inaccessible, l'àrea dels aiguamolls, on fins i tot l'agricultura fou difícil d'introduir.

En aquesta àrea, la urbanització més propera a la costa i a Barcelona es concentrava en el límit del delta, on hi havia un camí històric que vinculava els diversos nuclis urbans des de Sants i Hostafrancs fins a l'Hospitalet i Cornellà. A poc a poc, diverses infrastructures van acabar de completar l'estructura general de l'àrea. Per exemple, el traçat geomètric del Camí Ral a Madrid, que continua l'eix del Paral·lel, el tren de Martorell, el canal de la Infanta i el ferrocarril de via estreta de l'altra banda del Llobregat.

Més enllà, a l'altre costat del Llobregat s'havia format una línia de concentració del poblament semblant. Els nuclis de Sant Boi, Viladecans, Gavà, i un incipient Castelldefels, se situen en la línia de contacte del delta amb el massís del Garraf.

Al centre del delta, només queda una excepció, el nucli del Prat, d'accés difícil, i el traçat rectilini del ferrocarril de Vilanova.

Totes les línies d'infrastructura convergien vers la plaça d'Espanya. Un punt clau del territori, i de tota la urbanística dels anys trenta. Entorn d'aquest nucli de comunicacions, que també és el punt just de confluència de dos traçats essencials de l'urbanisme barceloni, la Gran Via i el Paral·lel, hi connecta tota la història de Montjuïc. És a dir, el parc, la urbanística menor i l'Exposició.

Aquesta àrea ha d'ésser l'objecte d'un dels episodis d'expansió metropolitana més interessants. Els anys trenta la prolongació de la Gran Via hi projectarà una nova dimensió urbanística. Però, malgrat que l'àrea serà objecte de projectes brillants i globals, l'espai concret i molts dels processos en curs també tindran una presència clara en la urbanització. Les línies d'infrastructura, carreteres, camins, canals, ferrocarrils, etc., continuaran la seva presència i intervindran decisivament en la conformació de la urbanització posterior. Alhora, les estructures dels camps, les propietats, i moltes de les pràctiques d'urbanització en curs, continuaran o serviran de matriu d'enquadrament de moltes de les pràctiques generades en aplicar les noves idees i principis d'urbanització més acadèmics.

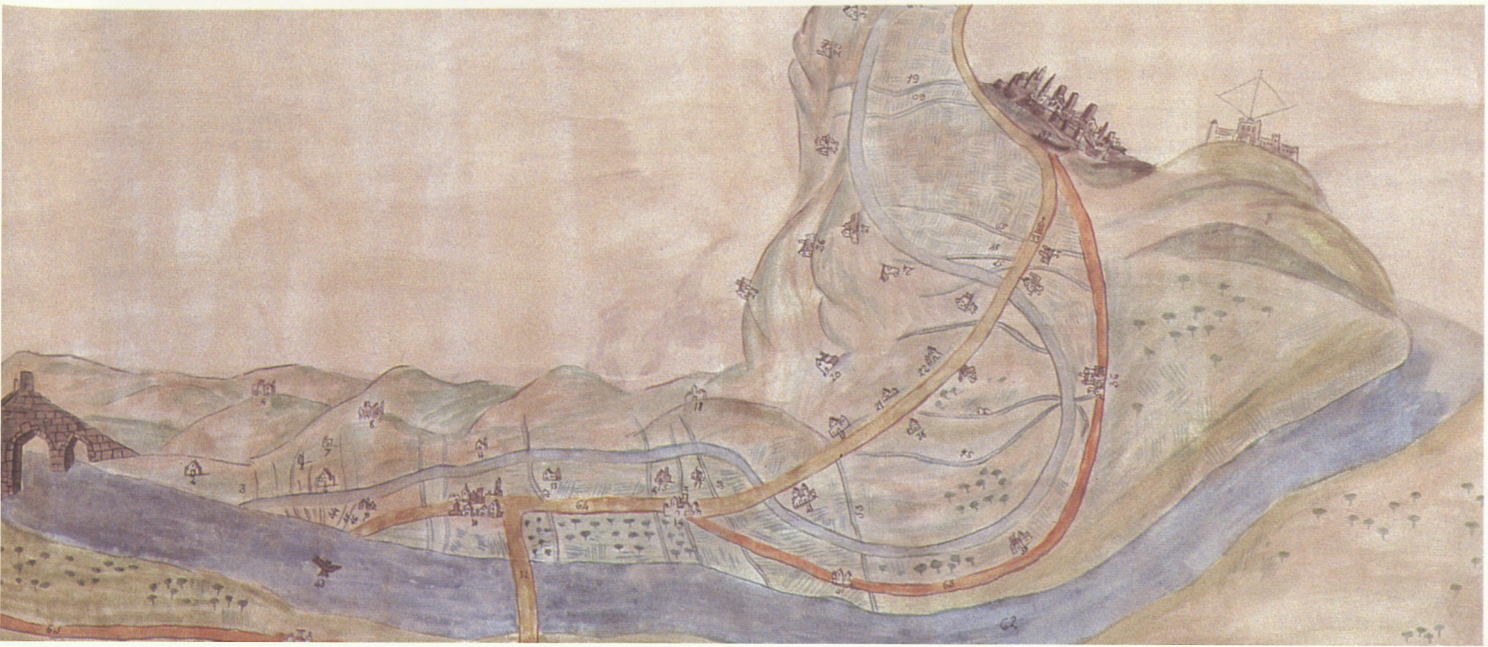
El resultat serà un territori gens homogeni, ple de diferències de configuració i de processos de construcció del sòl, en el qual, si més no, cal diferenciar quatre sistemes territorials.

1 L'àrea de Montjuïc.
2 L'eix de Sants a l'Hospitalet.
3 El Prat i la seva especificitat territorial.
4 L'eix de Castelldefels, Gavà i Viladecans.



L'esquema general de l'àrea en un plànol antic, on es representa l'estructura més permanent del delta del Llobregat, el relleu, els nuclis de població i els camins.
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet de Llobregat.

El riu Llobregat entre Barcelona i el pont de Molins de Rei.
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet de Llobregat.



L'àrea de Montjuïc

Montjuïc és alhora un obstacle, un negatiu, i una muntanya plena d'activitats i urbanització. La topografia i l'existència del castell l'havia convertit en un espai que no comptava en el desenvolupament urbà. Altrament, la ciutat encara no havia superat la muralla i no pressionava en el seu entorn.

En la segona meitat del segle XIX la situació va canviar. Des dels anys setanta la pressió de la urbanització a la muntanya obliga a realitzar els primers projectes d'eixample. Aquest és el cas dels projectes dels Horts de Sant Beltran de Narciso Aran, datat el 1871, el de Fontseré de 1874 i el de Josep Amargós de la Fransa, datat el 1890. En la base d'aquests plànols es pot observar que l'edificació desordenada existent ja era important.

Paral·lelament, la pressió urbanitzadora havia arribat a la vessant marítima de la muntanya, amb la construcció del moll de Sant Beltran, que també es reflecteix en els plànols.

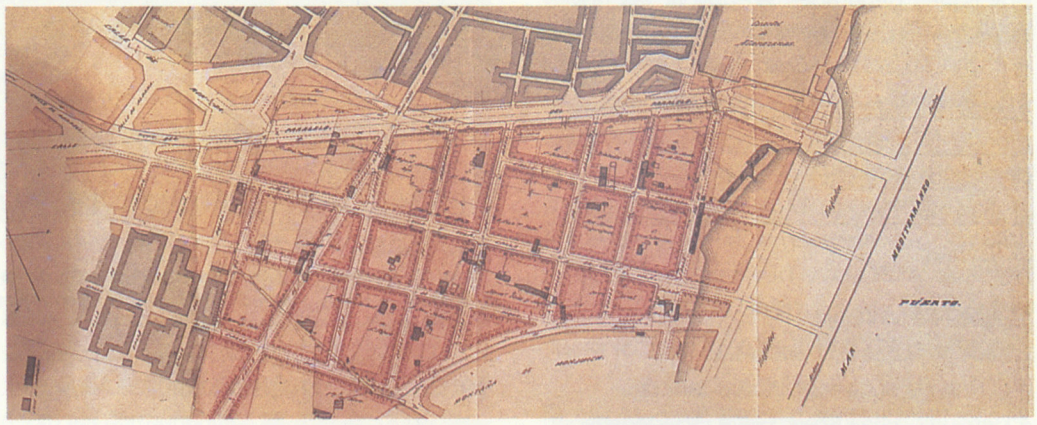
Tots aquests episodis d'urbanització contribueixen a incrementar el pes de l'avinguda del Paral·lel. Un dels eixos viaris amb més protagonisme en la urbanística dels anys trenta.

Però Montjuïc també és l'espai on hi ha la intervenció més significativa en el conjunt urbà: el parc i l'Exposició Internacional.

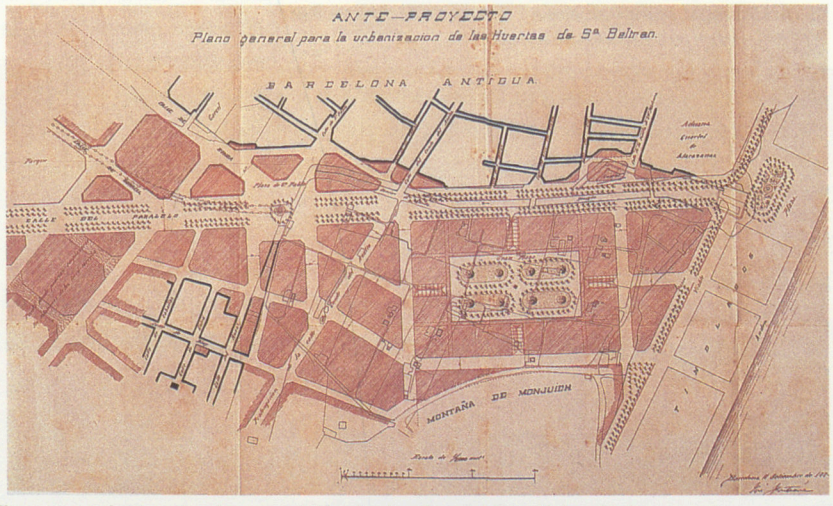
El projecte de parc de Montjuïc fou iniciat l'any 1894, poc després dels anteriors, i comprenia prioritàriament terrenys de dalt de la muntanya, marginals en relació amb el tema de l'estructuració metropolitana. Però aquests terrenys només es posaven en contacte amb la base de la muntanya a l'àrea de la Gran Via i la plaça d'Espanya, circumstància que dóna un relleu especial a aquest punt en el conjunt de la ciutat, i que el fa protagonista en la història urbanística de Barcelona de la primera meitat del segle XX.

Anys després, entre 1914 i 1924, la iniciativa de l'Exposició Internacional se superposarà a la construcció del parc i encara incrementarà més el pes de l'àrea.

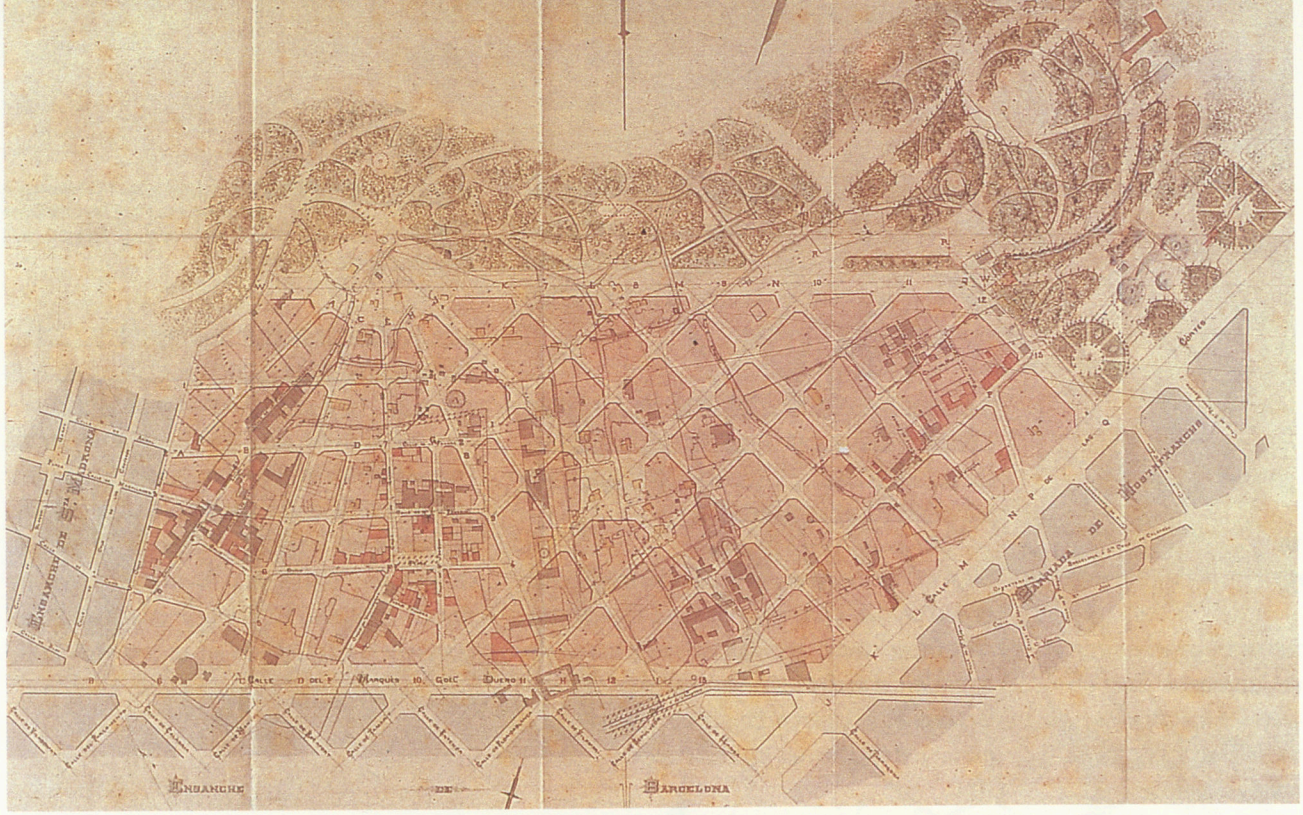
El plànol que es reprodueix aquí, dibuixat per M. Vega i March l'any 1917, sintetitza tant el valor de posició d'aquest punt com les diverses iniciatives d'urbanització que s'hi recolzen. El parc és representat per la via K, dissenyada per J. Amargós. Es tracta d'un vial que uneix la plaça d'Espanya i el mar, per sobre la muntanya de Montjuïc, i estructura tot el conjunt. L'exposició és representada per un projecte previ al realitzat.



1871 **Superposició d'una quadrícula d'eixample sobre l'edificació dispersa, el parcel·lari agrícola i el nou port.**
Font: IMHB. M. Aran. Projecte d'eixample dels Horts de Sant Beltran. *Escala 1/2.000.*



1874 **Superposició d'un nou projecte sobre les preexistències i enllaç del Paral·lel amb el nou port.**
Font: IMHB. F. Fontseré. Projecte d'eixample dels Horts de Sant Beltran. *Escala 1/2.000.*



1890 **Projecte d'urbanització de la Fransa, amb indicació del parc de Montjuïc.**
Font: IMHB. Josep Amargós. Projecte d'eixample de la Fransa. *Escala 1/2.000.*



1917 **Primer projecte de l'Exposició, estructurat a través de la via K, ondulada seguint el relleu, i l'eix perpendicular a la plaça d'Espanya.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. J. Vega i March. Projecte de l'Exposició Universal d'Indústries Elèctriques. *Escala 1/1.000.*

Els pobles del delta
Sants i l'Hospitalet

El sistema territorial que es desenvolupa en el límit nord del delta del Llobregat s'inicia en el nucli suburbà de Sants i Hostafrancs, en immediat contacte amb la plaça d'Espanya, i continua vers l'Hospitalet i Cornellà.

És una àrea vertebrada per diverses línies de comunicació, viàries, ferroviàries o de canals. Línies que alhora són nexes i barreres.

En el plànol s'indiquen totes aquestes línies d'infrastructura: la prolongació de la línia del Paral·lel, la carretera que transcorre pel límit del delta, dues línies de ferrocarril i el canal de la Infanta.

El punt d'origen del sistema territorial és l'aglomeració de Sants i Hostafrancs. Es tracta d'una àrea urbanitzada poc articulada amb la ciutat de Barcelona i l'eixample Cerdà, però molt propera al port i al punt emergent de la plaça d'Espanya. Des del segle XVIII tenia una relativa tradició industrial, que es va incrementar amb la construcció del canal de la Infanta en territoris propers.

Aquesta àrea de Sants s'havia urbanitzat mentre els altres nuclis, com l'Hospitalet, encara tenien una clara vocació agrícola. Però, des de començament de segle, tot el sistema urbà va tenir un desenvolupament urbà important.

Aquest procés d'urbanització és un dels exemples més característics de l'expansió metropolitana de després del 1930, quan el conjunt d'àrees urbanitzades situades entre les múltiples línies d'infrastructura d'aquest sistema territorial comencen a rebre influències del desenvolupament de l'eix de la Gran Via i de la nova plaça d'Espanya.

És un cas clar d'urbanització a escala intermèdia, sobre el qual intervenen diversos tipus d'inèrcies territorials i projectes de característiques ben diverses.

Rep l'influx dels diversos eixos d'infrastructura, que, d'una banda, originen punts d'acceleració de la urbanització, prioritàriament situats en els aturadors del ferrocarril i les cruïlles principals. I, d'una altra, creen el característic efecte barrera, que endarrereix la urbanització.

Entre aquests eixos estructuradors cal tenir ben present el canal de la Infanta, que actua com a línia d'atracció d'indústries i activitats. I també és l'origen d'una xarxa de reg, sèquies i línies de desguàs d'innegable incidència en l'estructuració de la futura urbanització.

També cal tenir present l'estructura dels camps i parcel·les agrícoles. Es tracta de camps molt allargats que donen origen a parcel·lacions que es desenvolupen línealment, fins gairebé a l'impossible.

La història urbanística de l'àrea els anys trenta es pot resumir a partir d'un conjunt d'exemples. En primer lloc plànols globals, com el de 1865, que ensenya la feblesa inicial del nucli, que és poc més que un camí, més o menys edificat.

Un petit plànol d'eixample, signat per F. Mariné l'any 1883, permet començar a documentar els primers intents de dotar una estructura geomètrica a la ciutat que comença a formar-se. Aquest plànol és semblant al de moltes altres ciutats catalanes de l'època, té una malla ortogonal de carrers, una plaça central semblant a la de Sant Jaume a Barcelona.

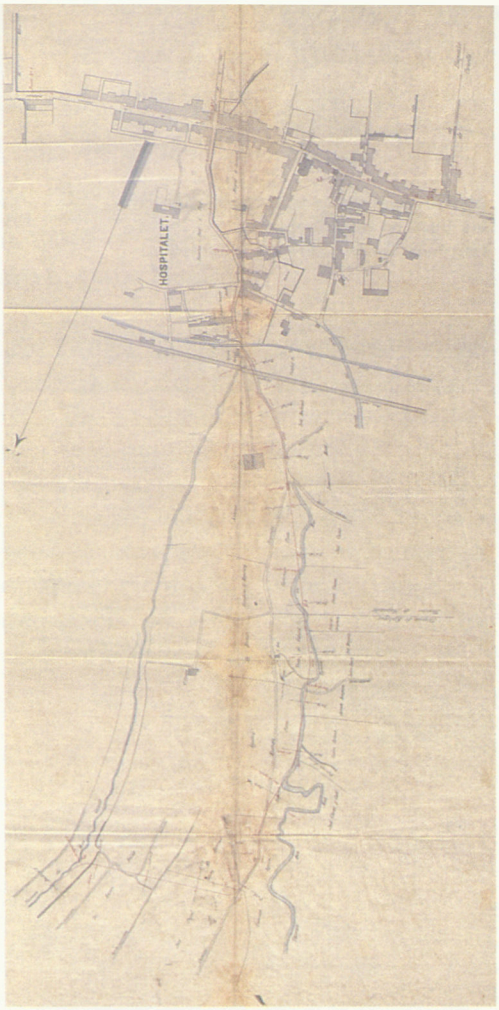
Malgrat aquest intent de geometrització inicial, el desenvolupament posterior es fa interseccionant diversos tipus de permanències. El resultat sempre ha de ser diferent d'una urbanització com la de l'eixample de Barcelona.

Les formes disperses, maclades i interseccionades de la urbanització van formar la resta del nucli urbà. Diversos projectes donen testimoni de la interrelació entre l'estructura agrària i la urbanització. Els primers són projectes de parcel·lació lineals com les parcel·les agrícoles. Els segons es maclen difícilment entre els diversos tipus de permanències. Entre els dos casos és constant la tipologia de les parcel·les.

El precedent del canal de la Infanta, amb les línies de reg i desguàs i algunes de les activitats instal·lades.



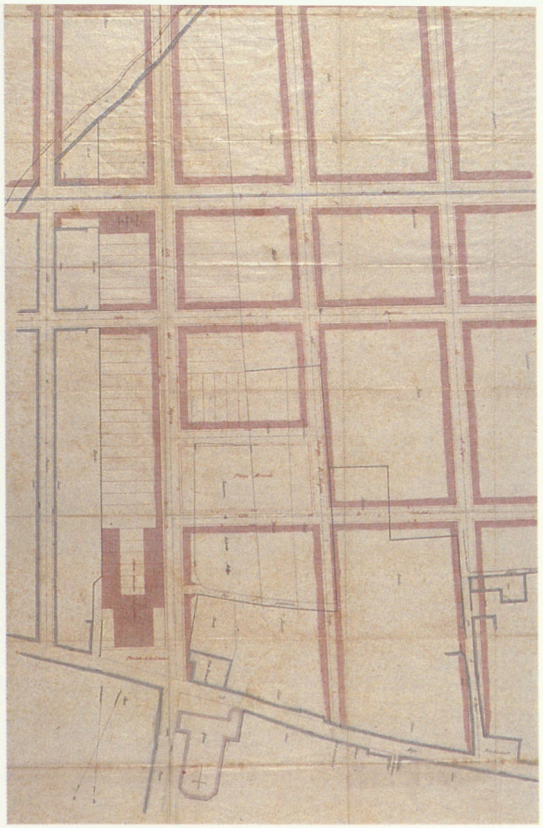
1867 **La linealitat predomina al nucli inicial de l'Hospitalet.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. Plànol de l'Hospitalet.



1923 **La superposició de les fileres d'urbanització i l'edificació sobre el teixit agrícola de l'entorn de la carretera.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. Brigada topográfica de Ingenieros. Llano de Barcelona y sus contornos. *Escala 1/5.000. Àrea situada entre l'Hospitalet i Sants.*



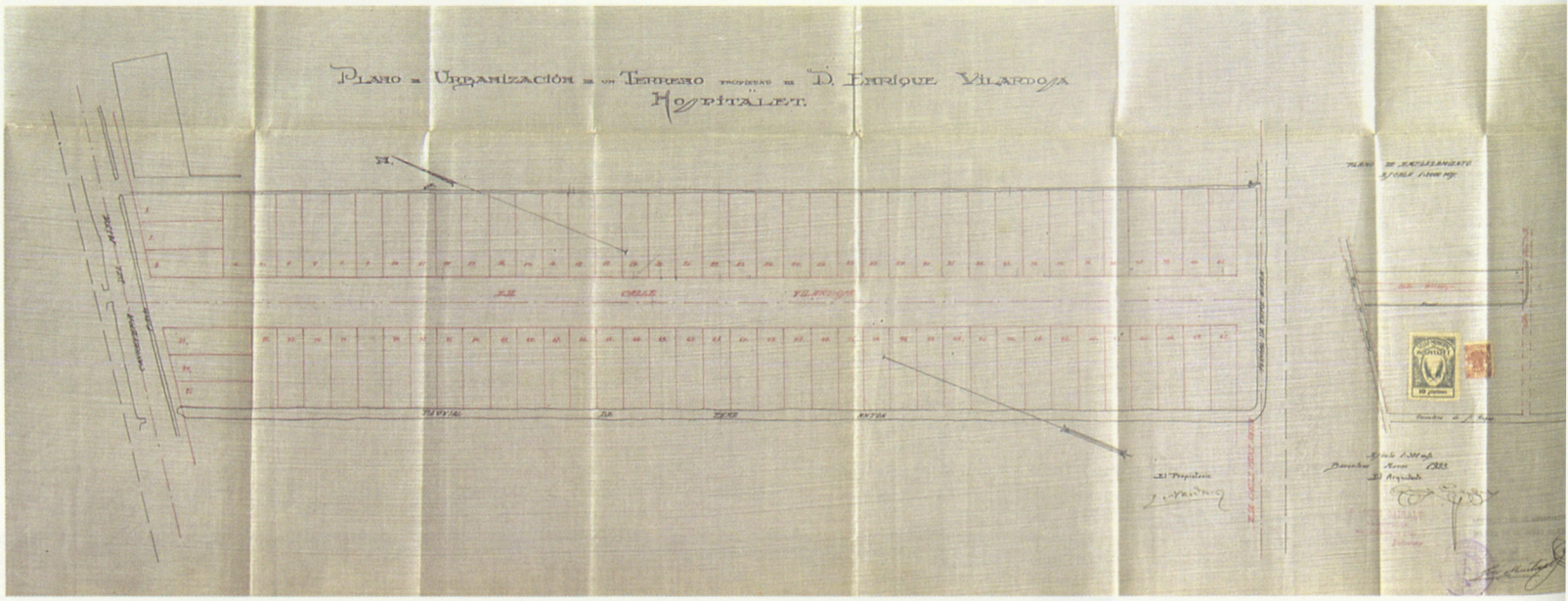
1883 **La primera introducció de la quadrícula a l'eixample de l'Hospitalet.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. F. Mariné
Plànol de noves alineacions. *Escala 1/300.*



1923 **La linealitat i la quadrícula en llur superposició sobre els teixits agrícoles.**
Font: Arxiu Històric l'Hospitalet. Brigada topogràfica de Ingenieros. Plano de Barcelona y sus contornos.
Escala 1/5.000. Àrea de l'Hospitalet.

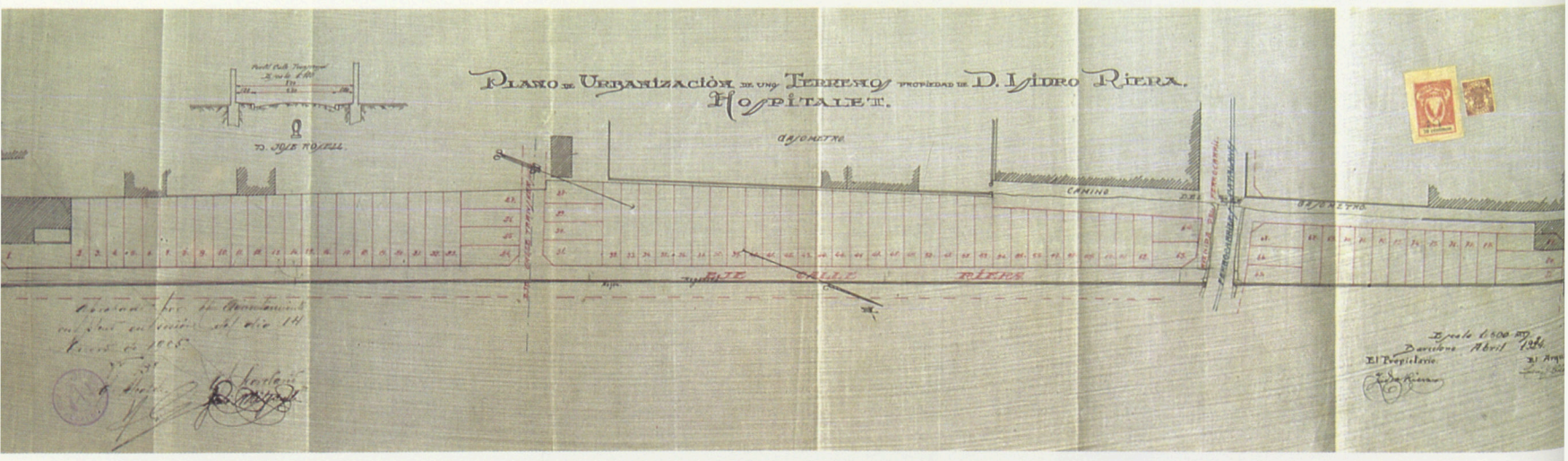


Projectes de parcel·lació lineals.



1923 **Urbanització lineal.**

Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. R. Puig Gairalt. Plànol d'urbanització d'un terreny. Escala 1.300.

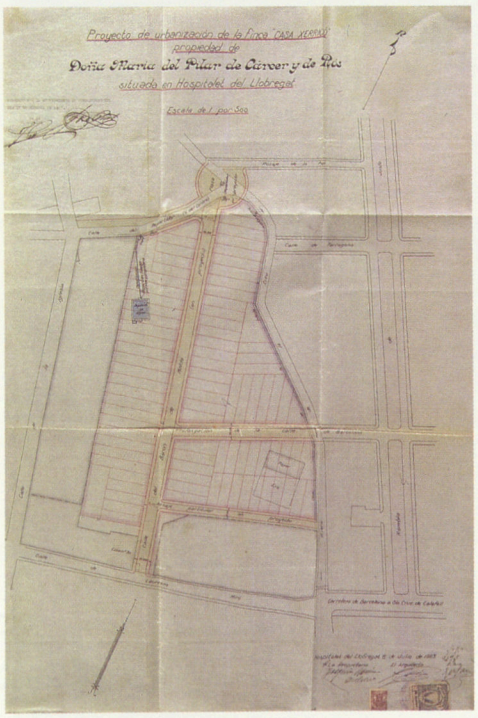


1922 **Urbanització lineal.**

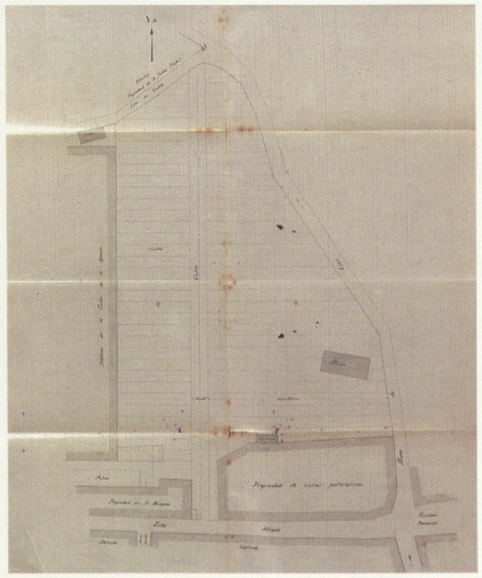
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. R. Puig Gairalt. Plànol d'urbanització d'un terreny. Escala 1.300.

Projectes d'urbanització maclats en l'ordre antic del parcel·lari agrícola

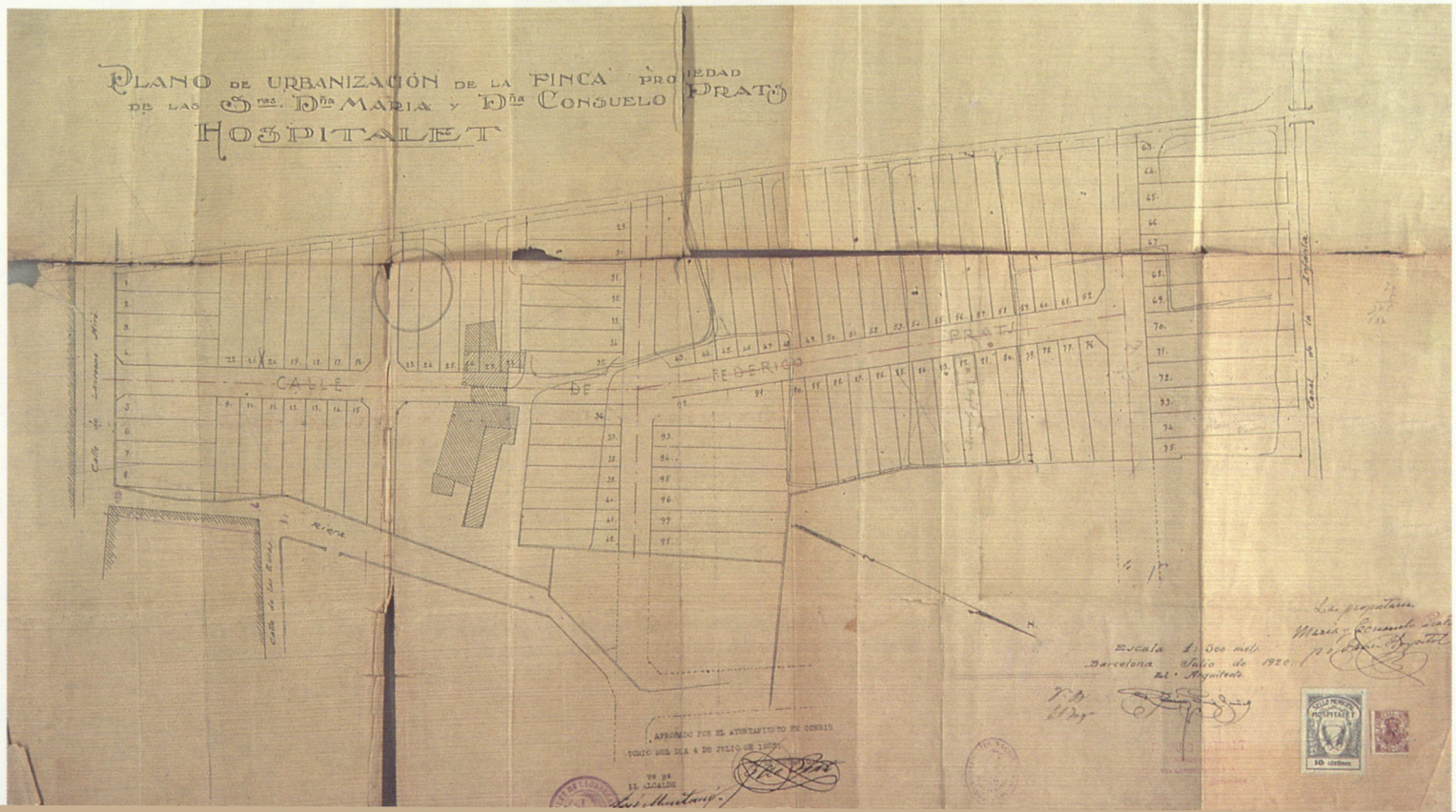
1896 *Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. M. Tomàs .*
Projecte d'urbanització d'un terreny. Escala 1/400.



1923 *Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.*
Projecte d'urbanització d'un terreny. Escala 1/500.



1920 *Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. R. Puig Gairalt. Projecte d'urbanització d'un terreny. Escala 1/500.*

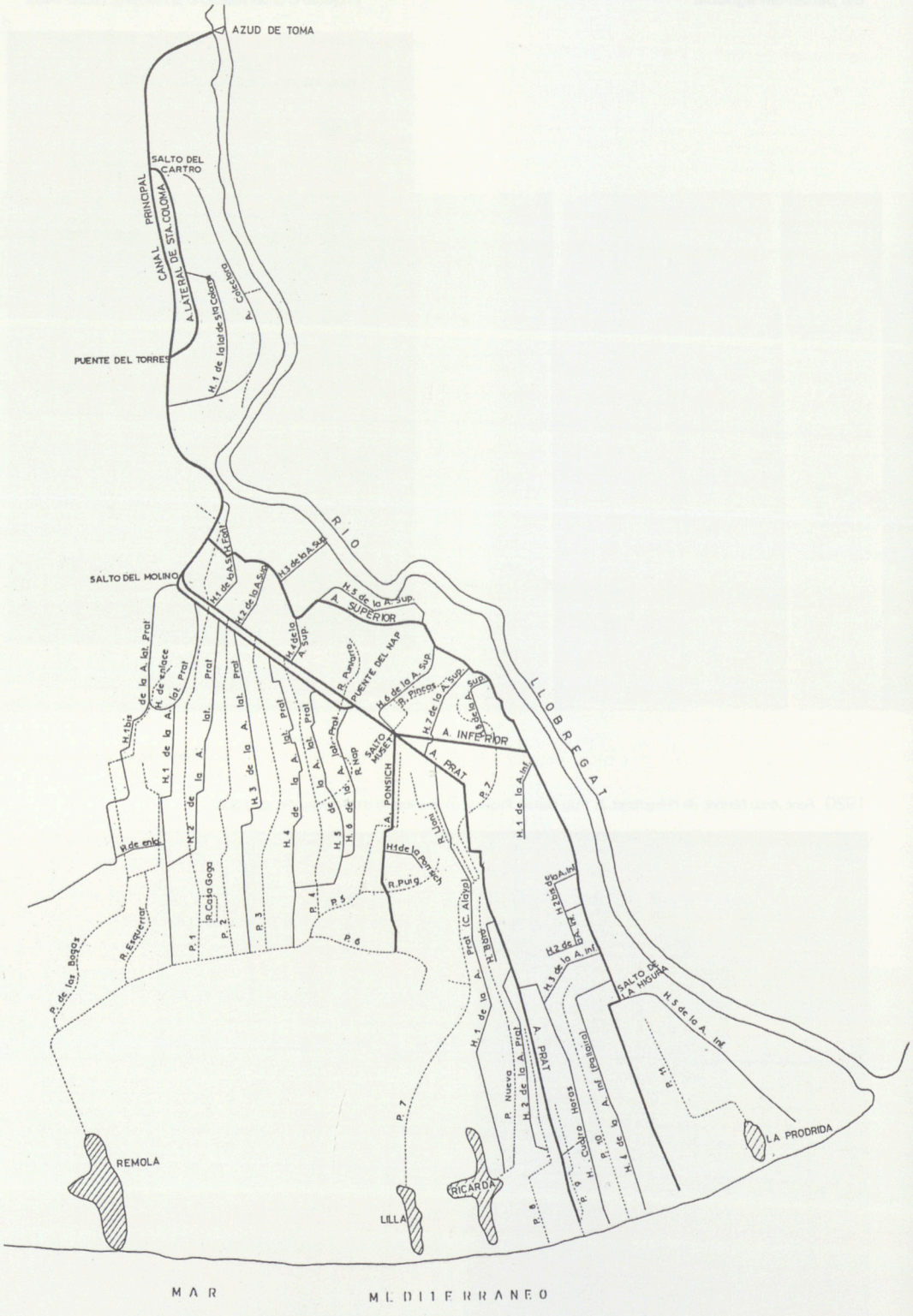


El Prat de Llobregat

El nucli del Prat i el seu entorn és una doble o triple excepció en el conjunt de l'àrea de Garbí. D'una banda, és un nucli que apareix al mig del delta sense el suport d'una infrastructura de comunicacions potent preexistent. Són sabudes les antigues dificultats de comunicació entre la part central del delta i el nucli central de Barcelona. D'una altra, és un nucli que s'insereix en una xarxa de canals de reg paral·lela però que emmarca la urbanització en un projecte global d'eixample.

El nucli originari del Prat té una estructura semblant a la de l'Hospitalet. Té carrers conformats per l'antiga estructura de camins. Sobre aquesta estructura es delimita una malla d'eixample en una època relativament tardana, 1916, que té límits clars en la malla de canals de reg.

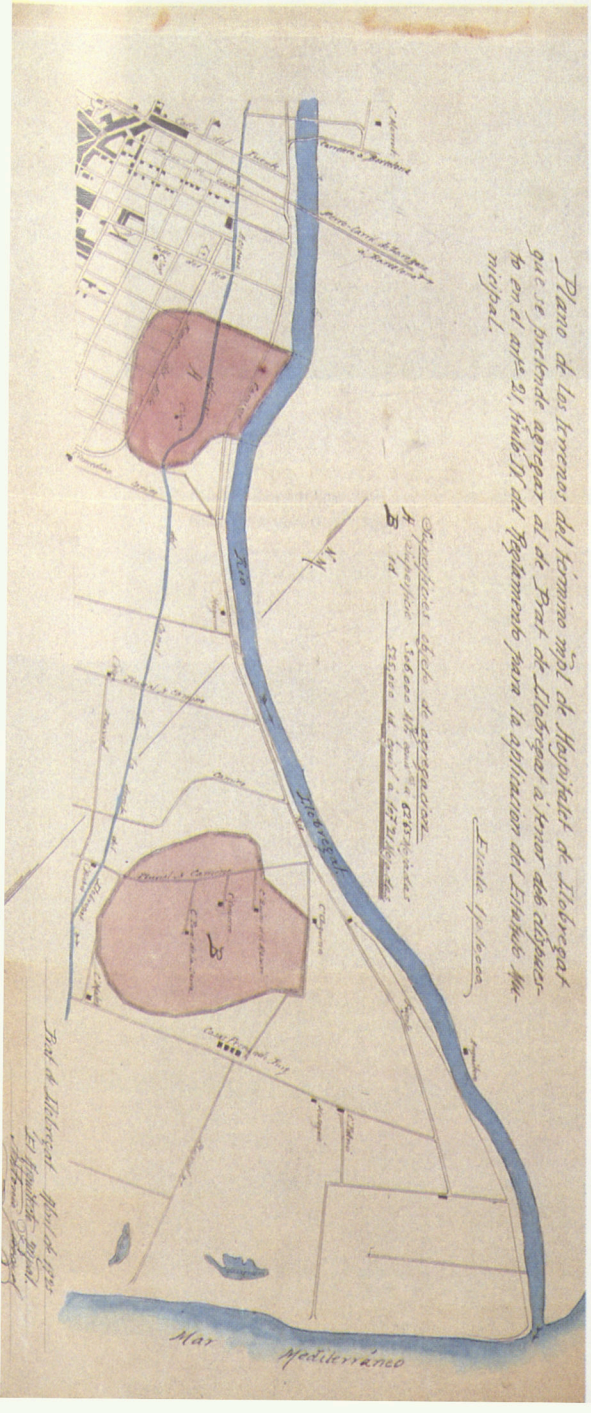
Aquest emmarcament unitari no implica que aquí la urbanització no es faci a trossos. A més a més, del precedent d'una primitiva urbanització geomètrica es poden citar molts exemples d'urbanització parcial, algun dels quals es reprodueix aquí.



Esquema general de la xarxa del canal de la dreta del Llobregat, on s'insereix la urbanització del Prat.
Font: Sindicat de Regants del Canal del Delta del Llobregat. Esquema general de la red del canal de la derecha del rio Llobregat.
Escala 1/25.000.



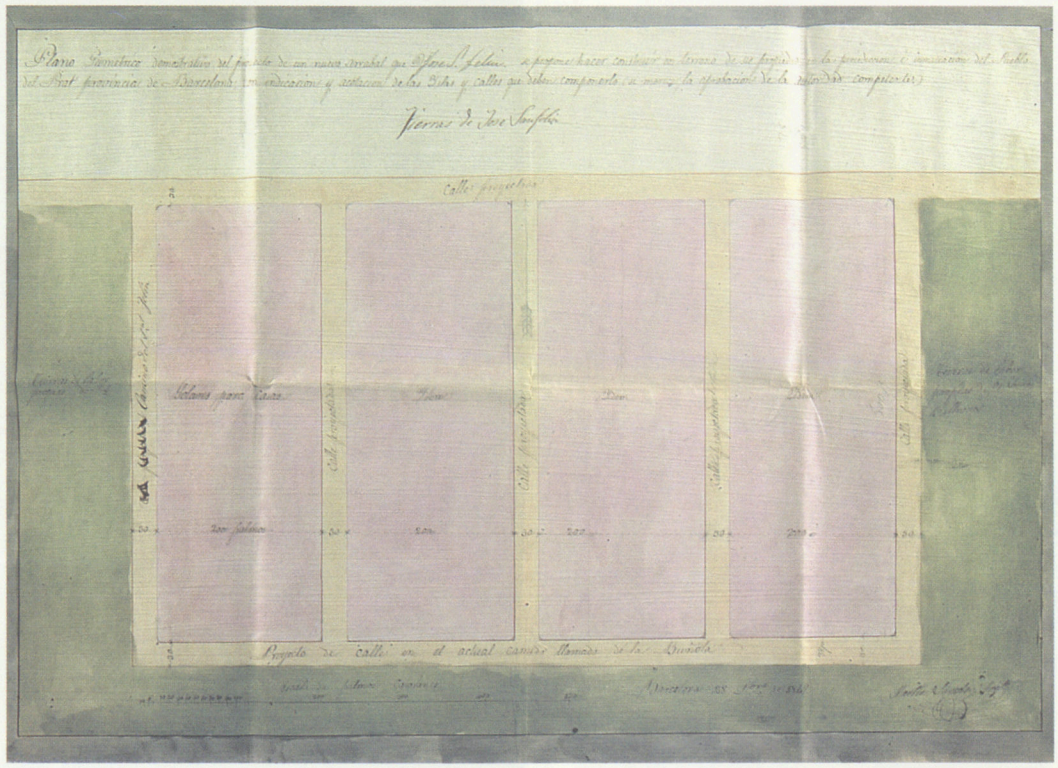
1916 **La quadrícula d'eixample del Prat de Llobregat. Una excepció en el context de l'àrea de Garbí.**
Font: Arxiu Històric del Prat. A. Pascual. El Prat de Llobregat. Plano general con proyecto de reforma y ensanche. *Escala 1/2.000.*



1925 **Els terrenys situats entre l'eixample del Prat i el riu Llobregat. Camins i canals.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet. Plano de los terrenos del término municipal de l'Hospitalet del Llobregat que se pretende agregar al Prat de Llobregat. *Escala 1/10.000.*

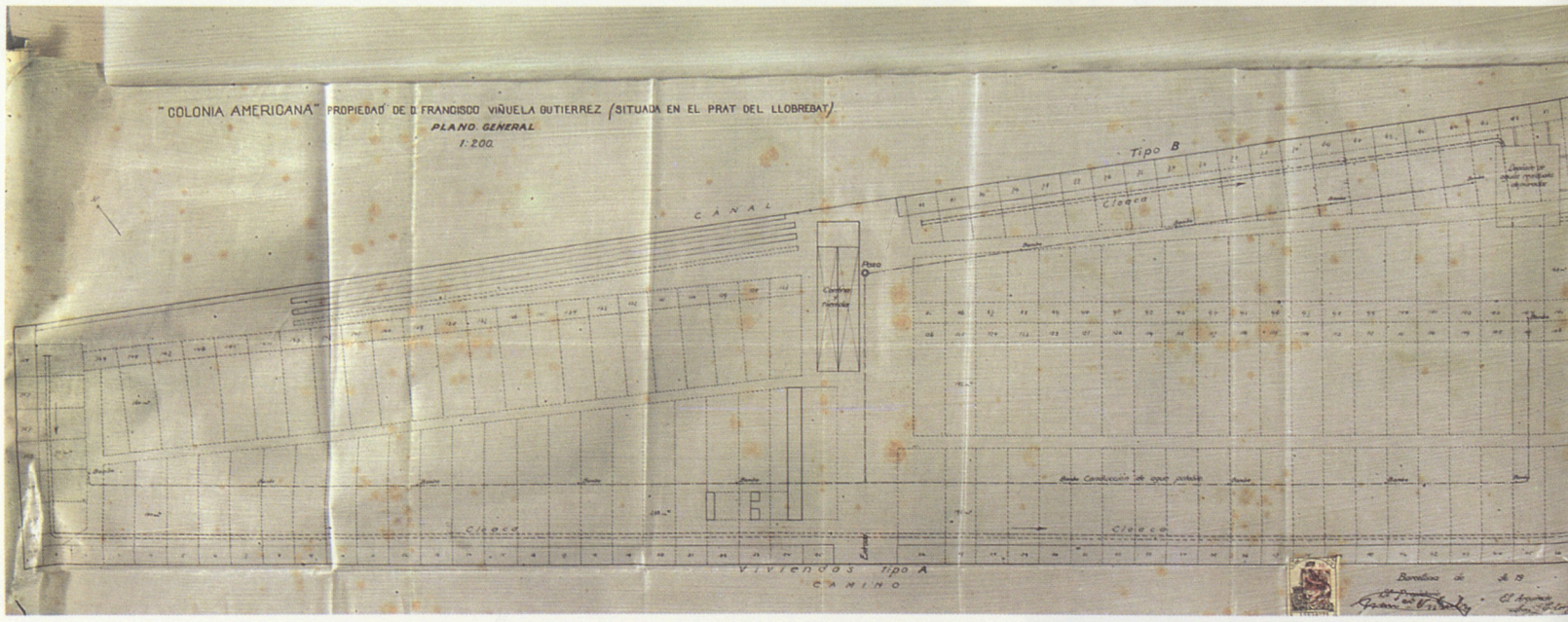
1849 **El Prat de Llobregat. Plànol d'urbanització parcial geomètric.**

Font: Arxiu Històric del Prat. Plano geométrico demostrativo del proyecto de un nuevo arrabal. *Escala gràfica.*



1931 **El Prat de Llobregat. Parcel·lació lineal i repetitiva.**

Font: Arxiu Històric del Prat. Plano geométrico del terreno propiedad de ... entre la carretera de la Buñola y el camino de la granja. La Ricarda. *Escala 1/500.*



Viladecans

Del conjunt de pobles situats a Ponent del delta només es pot citar el cas de Viladecans. Aquí, els anys trenta, la problemàtica de la urbanització encara era senzilla, malgrat la complexitat que tenia l'estructura topogràfica i els talls de les rieres.

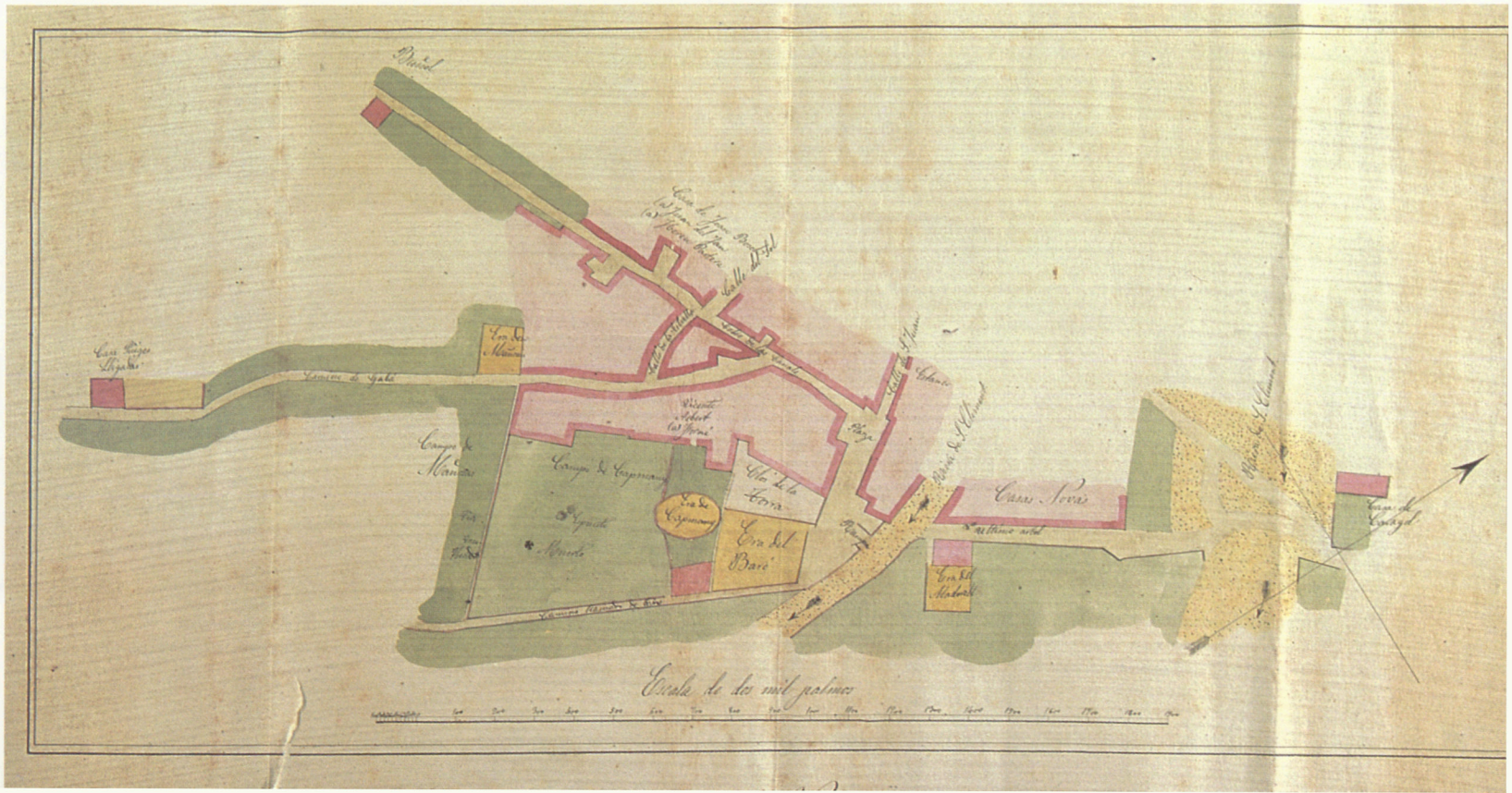
El nucli originari també era molt feble. Com sempre, es limitava a una simple cruïlla de camins, amb una riera inclosa. Dos plànols geomètrics antics així ho documenten.

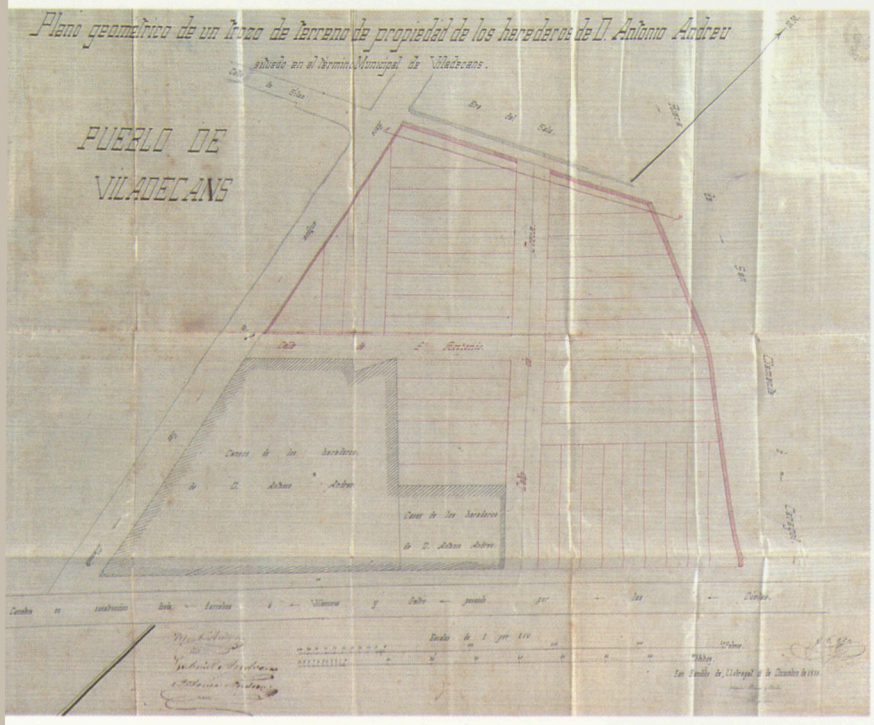
El creixement es va fer a trossos com en els altres casos. Diversos plànols d'urbanització expliquen la superposició entre les alineacions parcials i una topografia que, en aquest cas, és molt més complexa.



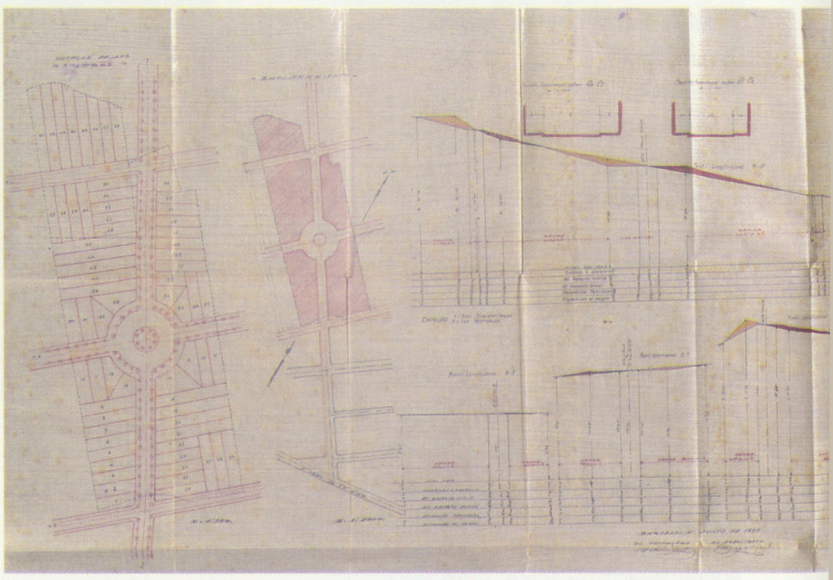
1852 **Plànol geomètric del nucli urbà de Viladecans, recolzat en l'estructura de camins.**
Font: Ajuntament de Viladecans. Plano del pueblo de Viladecans.

1852 **Plànol geomètric d'un sector del nucli urbà de Viladecans.**
Font: Ajuntament de Viladecans.

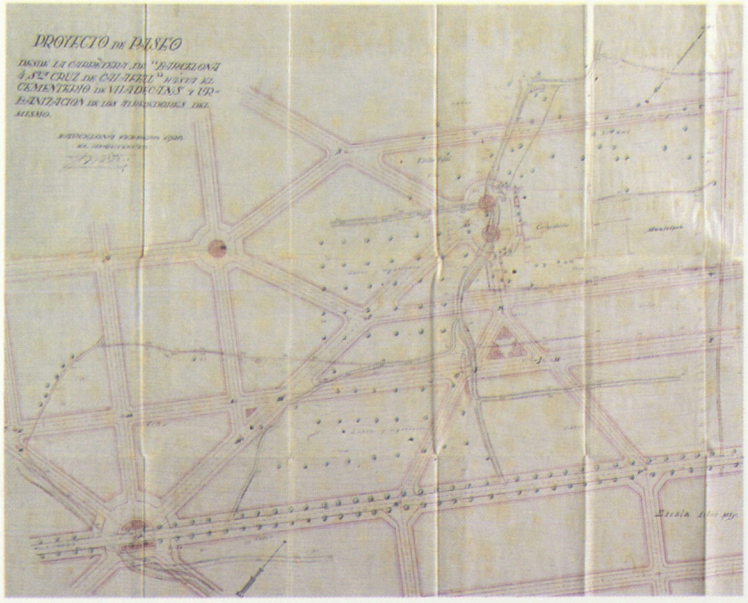




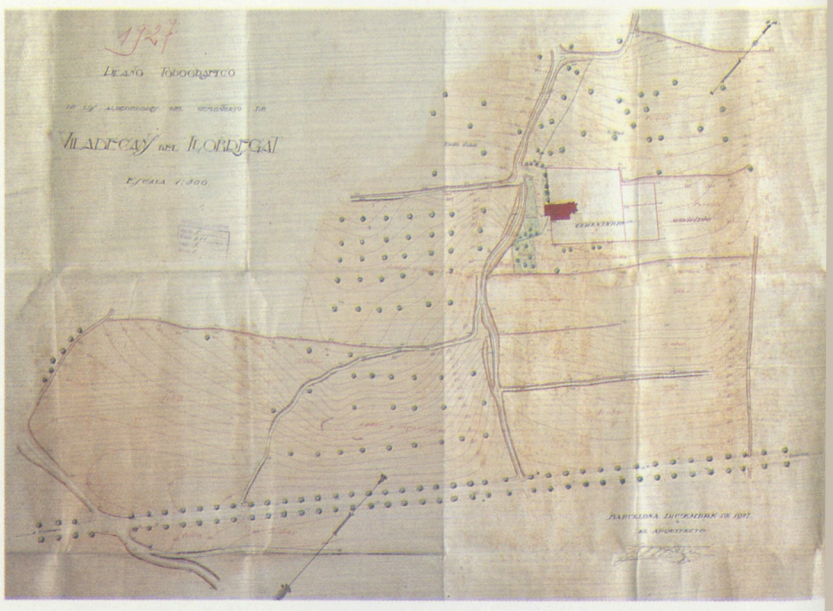
1873 **Plànol de parcel·lació amb un repartiment simple de la finca.**
Font Ajuntament de Viladecans. Plano geométrico de un trozo de terreno. *Escala 1/250.*



1922 **Plànol de parcel·lació, on la idea d'urbanització se superposa a l'estructura de la propietat.**
Font: Ajuntament de Viladecans. Plano geométrico de la propiedad de D. .... *Escala 1/500.*



1925 **Projecte de passeig i urbanització de l'àrea del cementiri de Viladecans.**
Font: Ajuntament de Viladecans. Proyecto de paseo desde la carretera de Barcelona y el cementerio de Viladecans y urbanización de los alrededores del mismo.



1927 **Plànol topogràfic de l'àrea del cementiri de Viladecans.**
Font: Ajuntament de Viladecans. Plano topográfico de los alrededores del cementerio de Viladecans. *Escala 1/500.*

Projectes diferenciats a l'àrea de Llevant. L'àrea de Sant Martí i el Poblenou

A la costa de Llevant, la situació de la urbanització i les tensions de l'expansió metropolitana són molt diferents de les de l'àrea de Garbí.

D'entrada, la gran concentració d'infrastructures en un àmbit territorial molt estret, cas de Sants i l'Hospitalet, es transforma en aquest cas en una estructura molt més simple. En una franja relativament ample i regular hi ha una estructura dual, composta d'una carretera que transcorre relativament allunyada de la costa i una línia ferroviària totalment lligada a la platja.

La carretera transcorria a mitja distància i s'endinsava per travessar el Besòs, segurament per evitar terrenys pantanosos del delta. Aquest eix de comunicació s'havia convertit en el suport de part de l'edificació industrial, que, alhora, era proveïda amb aigua de l'antic Rec Comtal.

El ferrocarril transcorria per la platja, segurament perquè allí els terrenys eren barats, i a poc a poc també va esdevenir un important suport d'edificació industrial. En aquest cas es tractava d'indústries metal·lúrgiques o energètiques vinculades al port.

Aquests dos sistemes d'urbanització se superposaven amb el sistema urbà i agrícola tradicional de la zona, basat en les antigues parcel·les i les malles de camins i rieres.

En el plànol base precisament s'ha intentat grafiar la preexistència d'aquests diversos sistemes d'urbanització sobre els quals també es va superposar la quadrícula del projecte d'eixample Cerdà i la de diversos sistemes de parcel·lació complementaris.

Per explicar la urbanització d'aquesta àrea cal tenir molt presents els sistemes d'urbanització que s'hi superposen. Però també cal tenir present la seva marginalitat en relació amb el centre de la ciutat, situació que s'ha mantingut fins a temps ben recents.

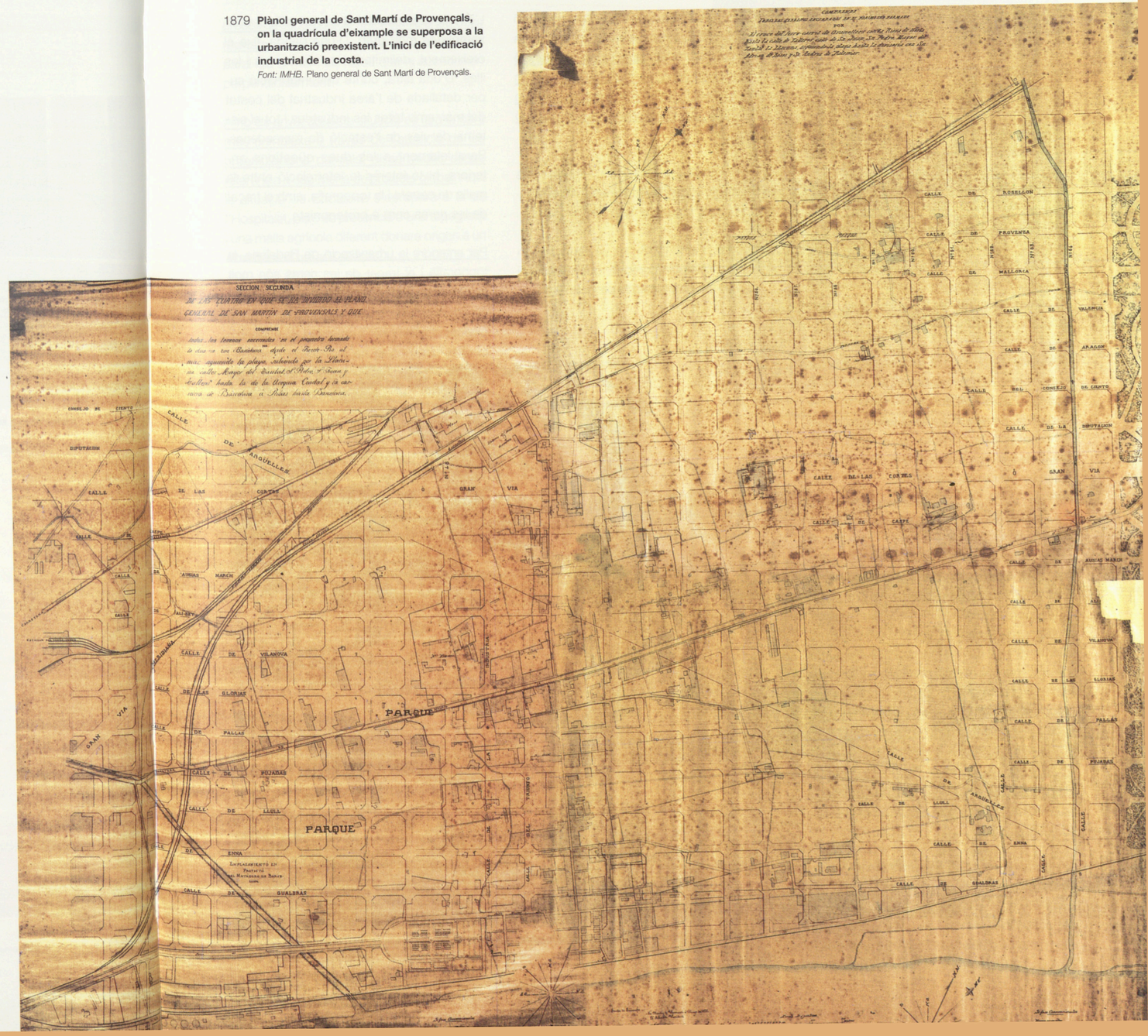
Històricament, en aquesta àrea de Llevant no ha existit un episodi motor com el de la plaça d'Espanya i l'Exposició Internacional fins a l'any 1992, quan s'hi edificà la Vil·la Olímpica. Però malgrat la marginalitat, no ha estat mai una àrea buida d'activitat, circumstància que potser ha dificultat el traçat d'infrastructures noves, com, per exemple, la prolongació de la Gran Via, que no s'ha portat a la pràctica fins fa molt poc. Mentre que la plaça d'Espanya va esdevenir un nucli actiu i expansiu, la plaça de les Glòries va restar com a límit durant molts anys.

Més enllà del Besòs, el nucli de Badalona tenia una estructura diferent, encara que totalment vinculada a la situació de Llevant de Barcelona, Poblenou, Sant Martí i el Clot.

1851 **La urbanització tradicional del nucli de Sant Martí de Provençals. La parcel·lació, els camins i l'edificació històrica.**
Font: IMHB. Plano general del término de Sant Martí de Provençals.



1879 **Plànol general de Sant Martí de Provençals, on la quadrícula d'eixample se superposa a la urbanització preexistent. L'inici de l'edificació industrial de la costa.**
Font: IMHB. Plano general de Sant Martí de Provençals.



Badalona, un nucli amb tradició urbanística

La història urbanística de Badalona també és molt diferent de la dels nuclis de l'àrea de Garbí. D'entrada era un nucli amb molta més tradició històrica. Era més poblat, i des de temps molt antics es va plantejar el tema de l'eixample i l'ordenació global de l'espai urbà. L'any 1877 s'hi va elaborar el primer eixample global, que fou modificat per un projecte de 1895, i un altre de 1918.

El nucli més antic s'havia format a l'interior, aprofitant els primers turons i evitant les dificultats de tota la costa del Maresme, però aviat es va estendre cap a mar.

A finals del segle XIX s'hi van instal·lar diverses indústries, d'adobs o energia, que, com en el cas del Poblenou, aprofitaven el traçat del ferrocarril. En relació amb aquestes indústries s'hi instal·là la corresponent estació de mercaderies, que ocupava una extensió considerable de l'espai marítim.

En el projecte d'eixample de 1877, la base del plànol documenta clarament l'abast de la urbanització a finals de segle. En la part central hi ha almenys dues quadrícules que denoten la possible existència de projectes anteriors. S'hi assenyala el pas de la carretera, aproximadament a l'àrea on comencen els desnivells topogràfics i també s'hi insinua la tensió generada pel desenvolupament industrial de la costa més propera a Barcelona. Hi ha una situació que té alguna semblança amb la de l'àrea de Sant Martí de Provençals, però en no estar sotmesa a les tensions pròpies de la gran ciutat no hi ha un procés de superposició de sistemes territorials i lògiques d'urbanització diferenciades com en aquella àrea.

Al costat de totes aquestes informacions la potència de la nova quadrícula encara és molt dèbil. Un segon projecte d'eixample és signat per Joan Pons i datat l'any 1895. Es tracta d'un projecte d'eixample molt més ambiciós i potent, que defineix unes línies d'estructuració de la urbanització transversals, on transcorren avingudes arbrades, que tenen la intenció d'estructurar la nova ciutat, que s'estén indefinidament i crea una macroquadrícula d'avingudes que vol emmarcar la urbanització parcial.

El plànol també subministra informacions interessants sobre l'estructura del sistema industrial desenvolupat entorn del ferrocarril.

Finalment, l'any 1918, es va redactar un projecte d'eixample complet, que continua i precisa els trets principals del projecte de 1895.

L'interès documental d'aquest plànol d'eixample és molt gran. D'una banda, fixa el creixement, delimitant tots els carrers i les illes. D'una altra, conté una informació super detallada de l'àrea industrial del costat del mar, amb totes les indústries i tot el sistema de vies de l'estació de mercaderies. Paral·lelament a les dues qüestions anteriors, hi té interès la interrelació entre la malla de carrers i la topografia, amb el traçat de les rieres com a protagonista.

Per entendre la urbanització de Badalona, la topografia i el traçat de les rieres són molt importants. També en aquest cas hi ha un



1698 **Gravat antic que expressa la situació topogràfica del nucli inicial de Badalona.**
Font: Ajuntament de Badalona.

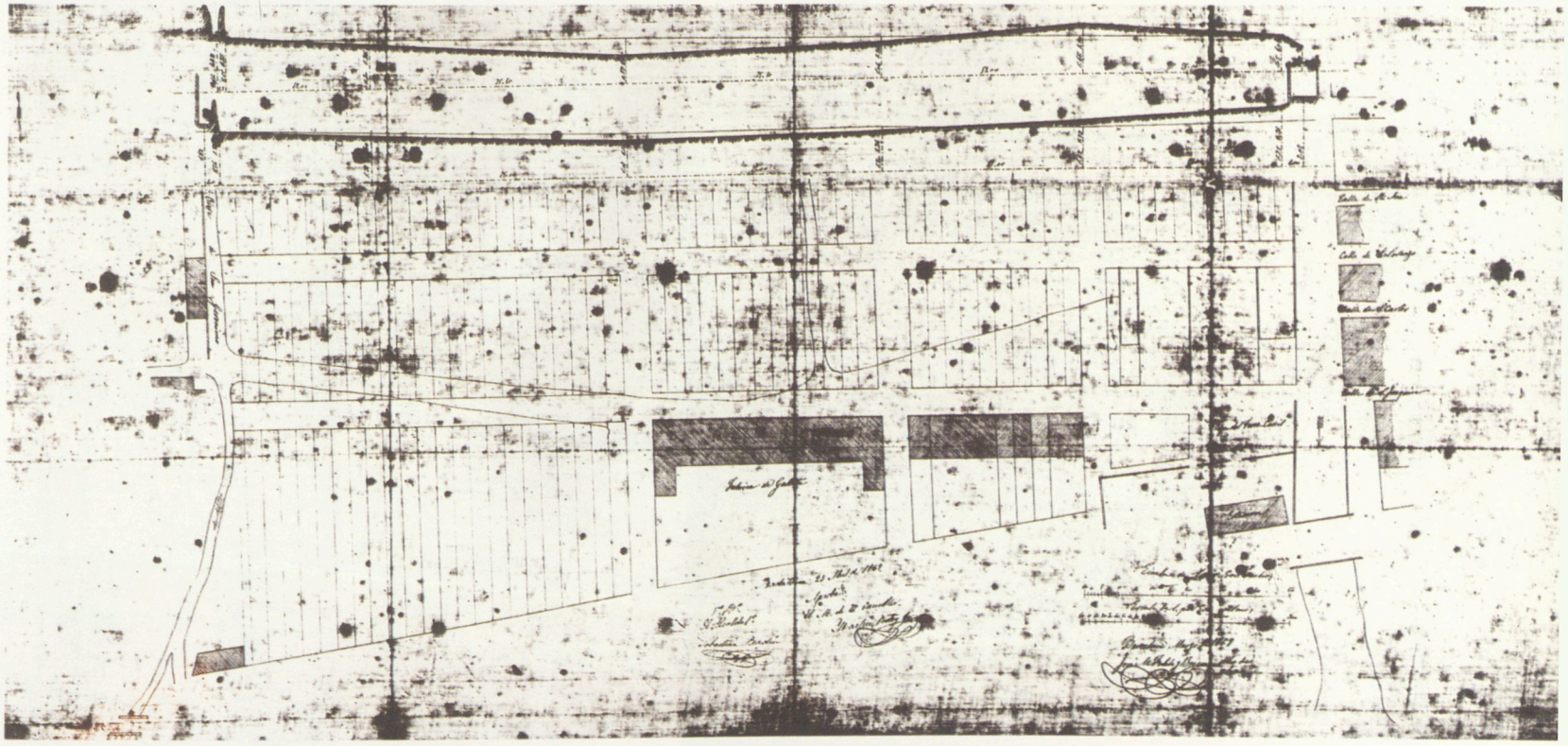
procés de superposició i interrelació entre dues realitats: la vialitat que tendeix a estendre's paral·lela al mar i les rieres que hi accedeixen perpendicularment.

Amb els anys, aquesta situació es farà encara més complexa a través de l'aparició de les urbanitzacions parcials, dissenyades sense referència a cap mena de projecte global. Aquí la situació de Badalona s'aproparà a la de l'Hospitalet, però en presència d'una topografia i una malla agrícola diferent donarà origen a un altre tipus d'urbanització.

Aquest tipus d'urbanització fragmentada es documenta amb dos exemples d'urbanització parcials, que es limiten a assenyalar la situació i inserció complexa en el conjunt urbà, la parcel·lació, la topografia i el perímetre de la finca en qüestió.



1798 **Parcel·lari geomètric antic d'una àrea costanera.**
Font: Ajuntament de Badalona. Plano que manifiesta....



1869 **Parcel·lari de l'àrea costanera adjacent a la riera i l'estació.**
Font: Ajuntament de Badalona. J. Botey. Plànol de parcel·lació...

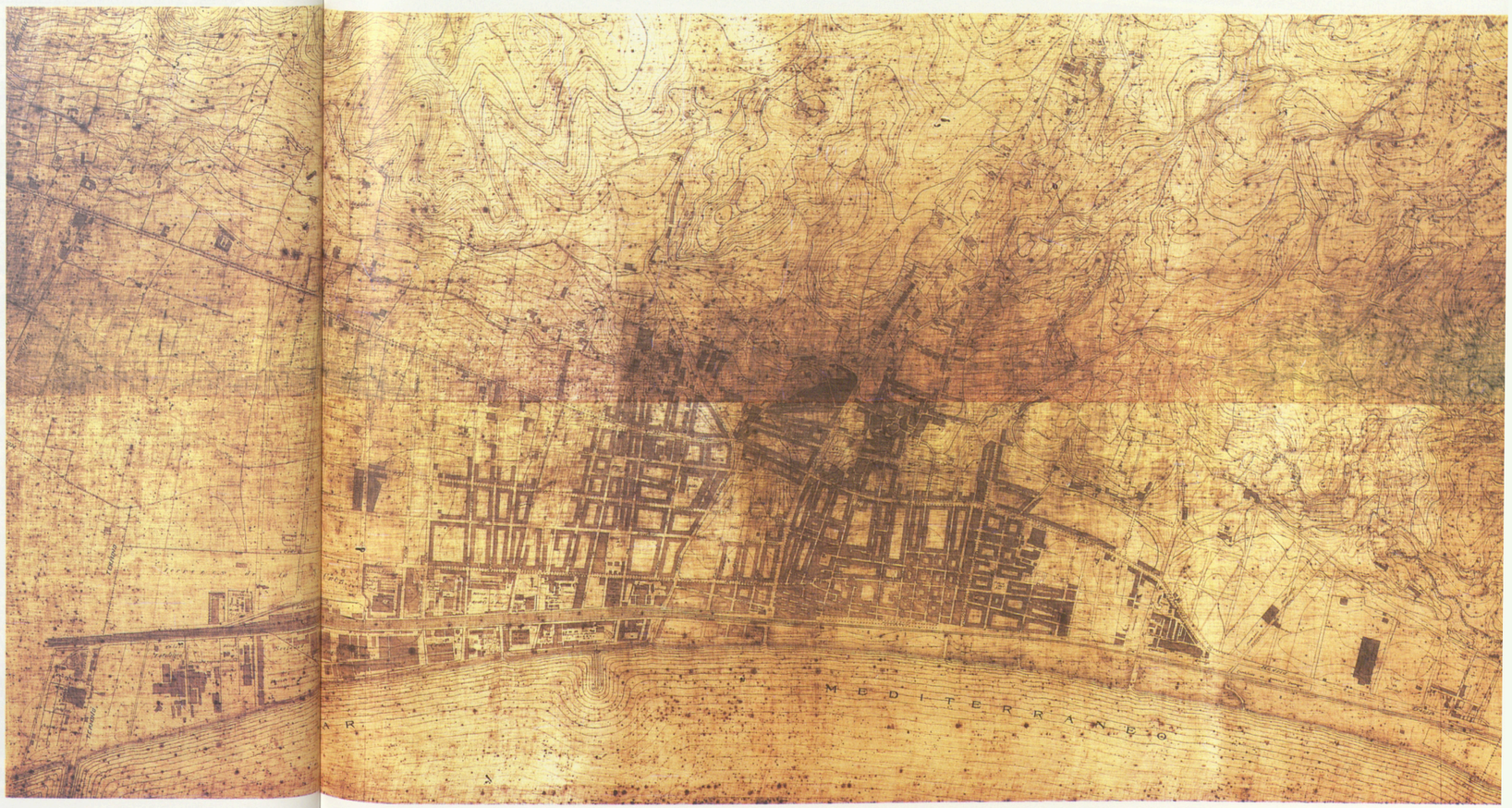


1895 **Projecte d'eixample que marca unes línies estructuradores horitzontals i una quadrícula indefinida.**
Font: Ajuntament de Badalona. J. Pons. Plano de Badalona y su ensanche. *Escala 1/2.000*

1877 **Primer eixample de Badalona. Engloba diverses quadrícules d'eixample anteriors i defineix una idea molt simple de creixement.**
Font: IMHB. Falqués. Plano general de Badalona. *Escala 1/2.000.*

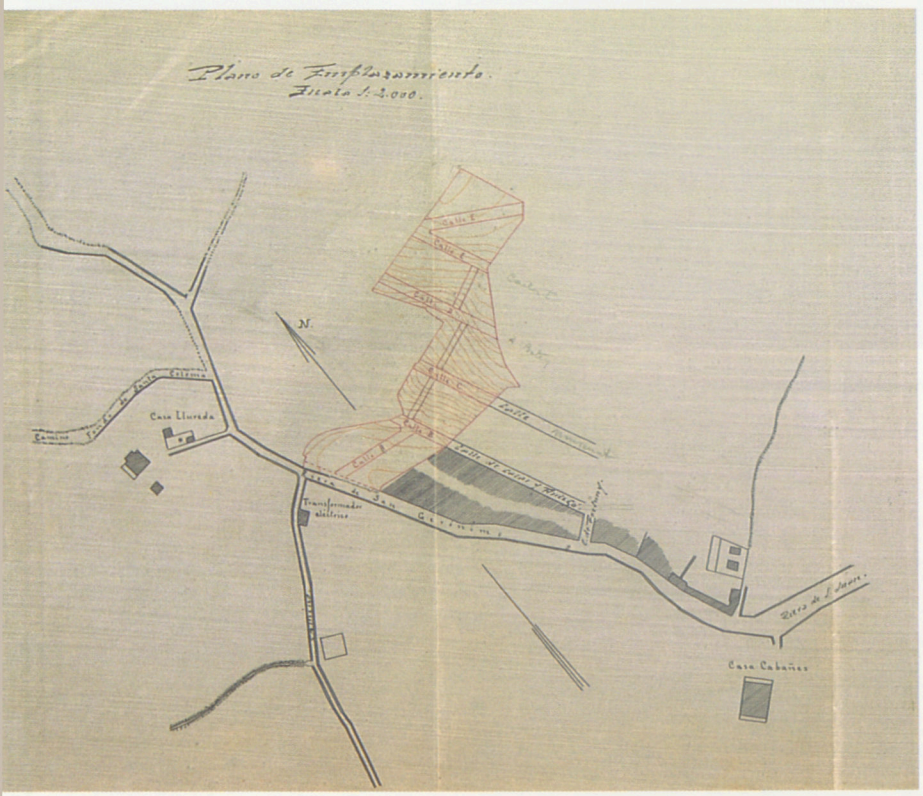


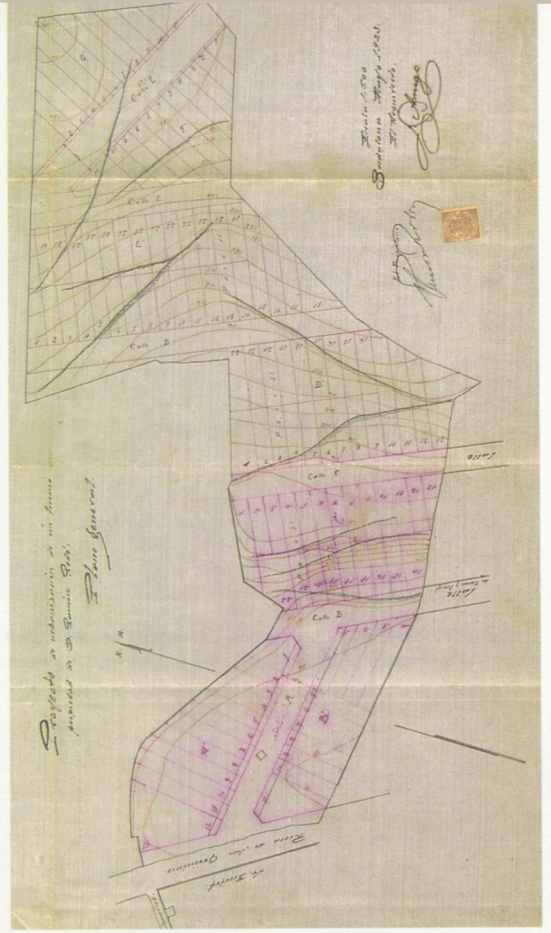
1918 **Projecte d'eixample indefinit complet i detallat, amb l'assenyalament clar d'alineacions i fondàries d'edificació. S'hi observa l'àrea industrial costanera.**
Font Ajuntament de Badalona. J. Amigó i J. Maymó, Plano general de la ciudad de Badalona. *Escala 1/2.000.*



1924 **Urbanització parcial fragmentària d'una finca. Parcel·lari i situació.**

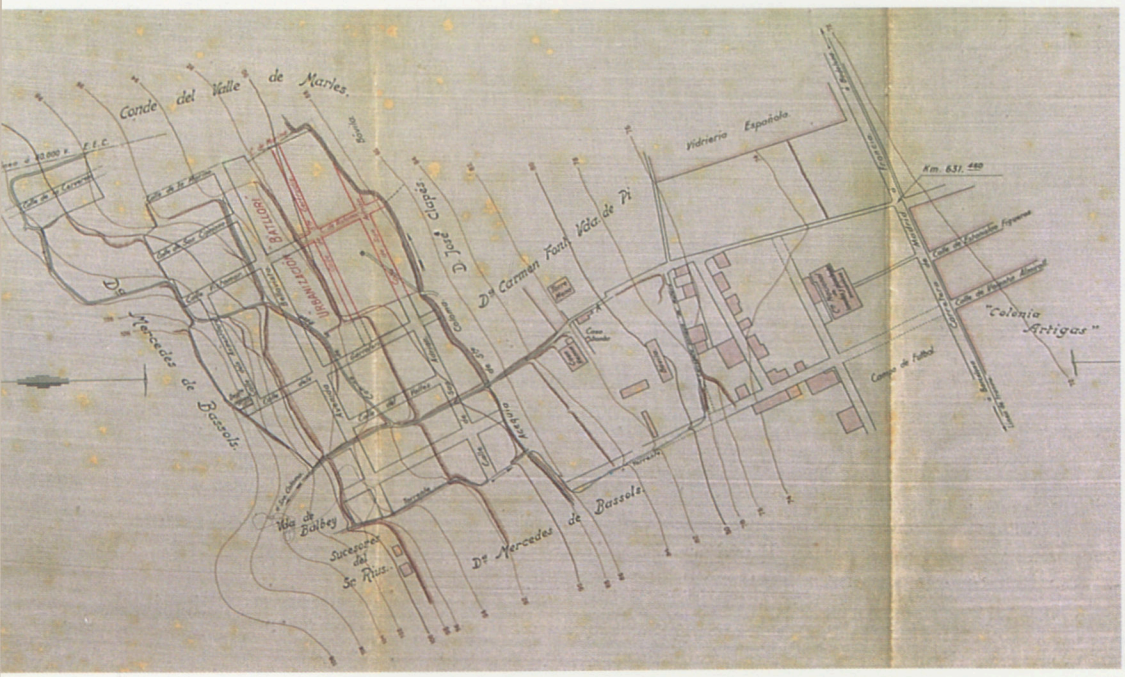
Font: AHC. Badalona. J. Amigó. Plànol parcel·lari de la urbanització Radó.

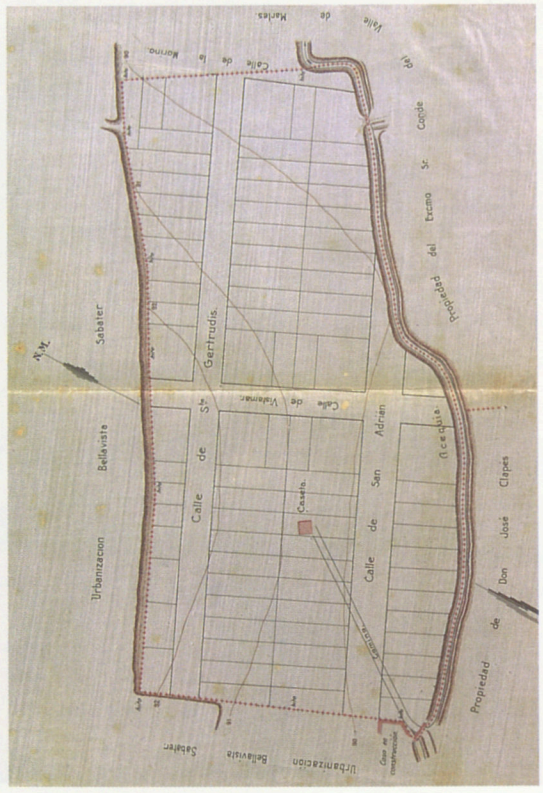




1924 **Urbanització parcial fragmentària d'una finca. Parcel·lari i situació.**

Font: AHC. Badalona. J. Amigó. Projecte d'urbanització Batllori. Escales 1/2.000 i 1/500.







1927 **Projecte de canalització de les rieres, on s'entén un altre factor important de diferenciació territorial a Badalona.**

Font: AHC. Badalona. N. Amigó. Proyecto de encauzamiento y desvío de las rieras de Badalona. *Escala 1/10.000.*

La Gran Via i el delta del Llobregat, 1930-1950

L'inici del llenguatge urbanístic metropolità

El plànol de la costa els anys trenta serveix de referència immediata a un dels episodis més brillants del procés d'estructuració metropolitana: el Pla Macià. Moltes de les inèrcies territorials o culturals que s'han descrit en els diversos epígrafs anteriors permeten mesurar amb molta més precisió les propostes d'aquest episodi rellevant de l'urbanisme de la República.

El Pla Macià, redactat pels arquitectes del GATCPAC i Le Corbusier els anys trenta, va fer propostes espacials radicalment innovadores, tant pel seu valor propi com pel seu entroncament amb la cultura urbanística europea de l'època, i pels seus vincles amb les idees que envoltaven el nou règim polític republicà.

Però, a més del seu interès en entroncar amb la cultura catalana i europea de la dècada dels anys trenta, té l'interès de ser la primera proposta urbanística que supera explícitament l'àmbit de Barcelona. Conceptualment, les propostes del Pla Macià van arribar a abastar tot l'àmbit de Catalunya. I de manera més detallada van significar la integració de la problemàtica del delta del Llobregat en l'espai urbanístic barceloní i, amb menys força, l'àrea de Llevant, vers Badalona.

Es pot dir que entorn d'aquest moment històric comença el procés de formació de la urbanística metropolitana. Primer amb l'extensió de l'àmbit territorial del creixement. També amb l'inici del problema de la integració de creixements autònoms i diferenciats en un marc comú, que substitueix la lògica de la ciutat compacta. I finalment amb el naixement d'uns temes, conceptes i problemes propis. En altres paraules, en la dècada dels anys trenta comencen una cultura i una gramàtica urbanística metropolitana nova.

Sobre un segon plànol base, també a escala 1/10.000, s'han grafiat les transformacions territorials més evidents que esdevenen en l'espai de la costa durant el període. Entre 1930 i 1950, l'única infrastructura de nova creació és la prolongació de la Gran Via, entre la plaça d'Espanya i El Prat. La Gran Via es prolonga rectilíniament fins que arriba al nucli del Prat, on es corba, apuntant una nova direcció de creixement vers el delta. En aquest punt la nova infrastructura es posa en relació amb dos temes nous, que també s'esbossen en el plànol. En primer lloc l'aeroport, del qual es marca una primera traça, malgrat que l'accés encara es faci a partir del nucli del Prat. En segon lloc, les urbanitzacions de segona residència de l'àrea costanera del delta, on s'estenia el radi d'influència de Barcelona a l'hora que es prolongava l'espai conceptual del planejament, i introduint-hi noves maneres d'entendre la ciutat i el territori, o noves concepcions del projecte urbanístic.

Paral·lelament, en el plànol també s'assenyalen diverses operacions de creixement residencial repartides en tot el territori, i principalment a les àrees perifèriques dels nuclis residencials, per exemple: a Badalona i tota l'àrea del Besòs, a l'Hospitalet, el Prat, Gavà, Viladecans i Castelldefels, etc. D'una banda, és tracta de la constatació cartogràfica del creixement menor que s'ha documentat en el capítol anterior. D'una altra, el reflex d'un increment important de la pressió demogràfica sobre uns nuclis urbans que, fins al moment, havien restat molt estàtics. Pressió demogràfica que encara no implicava una renovació gran de les infrastructures generals integradores del nou conjunt territorial.

És a dir, el plànol reflecteix fidelment la doble imatge del període. D'una banda, indica els nous temes d'urbanització que centraran l'atenció dels principals documents globals: la

Gran Via, l'aeroport i el lleure de platja. D'una altra, reflecteix la continuïtat d'una cultura urbanística menor, que és alhora la manifestació de la resistència del territori a les innovacions dels plans més globals i també un bon paràmetre de mesura del seu realisme i d'uns camins d'incidència que no sempre són directes i immediats.

Aquesta doble cara de la urbanística permetrà descobrir camins d'interrelació entre les propostes generals i la urbanística menor, que van més enllà de la constatació de l'aparent i constant incompliment de les propostes dels plans.

En el capítol es posarà molta més atenció a les vessants culturals del planejament. Es farà referència a uns documents conceptualment potents, clars i innovadors. El Pla Macià, per exemple, és un cas contundent. Reflecteix gairebé totes les innovacions de la urbanística europea de les dècades vint i trenta, un dels períodes més brillants de l'arquitectura i la urbanística moderna. Representa la introducció d'uns mètodes de reconeixement territorial i d'actuació completament diferents dels tradicionals. I també representa la traducció de moltes problemàtiques locals en documents de planejament pròpiament dits.

Paral·lelament es procurarà que l'estudi no s'independitzi de les problemàtiques menors. D'aquesta manera serà més fàcil reconèixer l'abast real de les propostes de planejament, i entendre el seu paper en el procés urbanístic. Altrament seria difícil superar la dimensió literària o simplement artística dels projectes[1].

En conclusió, es pot dir que en el capítol es fa referència a tres tipus de temàtiques:

En primer lloc es fa referència a l'àmbit o el concepte de globalitat al territori metropolità, que neix de la consciència del nou procés d'expansió de la Barcelona dels anys trenta. O, en altres paraules, a la recerca d'una racionalitat territorial, un funcionament conjunt del territori, una interrelació entre les parts o zones, i, fins i tot, una imatge general de la nova aglomeració urbana. El planejament metropolità neix precisament de la recerca d'aquesta coherència global per sobre les diverses individualitats de les zones i teixits. Però per sobre dels aspectes més anecdòtics dels diversos plans, el nou àmbit apareix com a problema específic en moltes altres manifestacions de la cultura territorial[2].

En segon lloc es fa referència al planejament. Sobretot al Pla Macià i tota l'obra del GATCPAC. És a dir, al reflex de les teories i mètodes racionalistes sobre el planejament urbanístic català dels anys trenta. Sobre els plans i projectes del moment, i sobre l'abundant literatura professional que s'hi vincula, es pot seguir el naixement d'una gramàtica nova, o a la formació de conceptes i tècniques, la influència dels quals pot arribar fins als temps més recents. Tenint en compte que aquesta gramàtica no es pot considerar al marge de la formulació dels problemes, des del problema general de l'estructuració global del territori fins als problemes més específics de l'ordenació del litoral, o de les condicions d'edificació, o la inserció dels edificis en el territori, etc. I, que entorn d'aquests problemes es formulen programes que constitueixen una de les bases essencials del coneixement de les etapes més recents de l'arquitectura[3]. A les darreres dècades, el planejament urbanístic i l'arquitectura s'han centrat preferentment en els problemes formals, rebutjant el funcionalisme mecànic de moltes versions reduccionistes del racionalisme. D'aquí ha sorgit una reducció del planejament als temes del llenguatge arquitectònic, o la gramàtica espacial. Per això és necessari recuperar la qüestió del programa, on es reflecteixen unes àmplies i interessants dimensions tècniques i culturals dels problemes urbanístics, sovint oblidades en plans recents. Entenent molt bé que el concepte programa no remet només a unes necessitats humanes pretesament objectives, a l'estil de la seva definició en els treballs racionalistes.

I entenent, sobretot, que fins i tot en aquesta assimilació del programa a unes necessitats generals i "objectives", com es fa per exemple al Pla Macià, no hi ha només una concepció tancada del problema, pròpia del racionalisme, sinó el reflex d'uns problemes específics del lloc i el moment, unes tècniques professionals, unes regles de composició, o la cultura del moment.

---

1 En l'explicació dels models racionalistes, malgrat que facin referència a territoris concrets, sovint es passa per sobre de les característiques diferencials dels territoris en qüestió. Per exemple, els plans de Le Corbusier s'expliquen més posant l'atenció en els vincles entre els plans i els models urbans globals, és a dir: la ciutat de tres milions d'habitants I, la Ville Radieuse, o les Trois Établiments Urbains, que en les relacions entre la problemàtica específica del lloc i el pla o projecte. I s'actua com si en l'elaboració del currículum urbanístic de Le Corbusier l'experiència del lloc no hi tingués un pes important. Més endavant s'intentarà avançar en aquestes qüestions sobre la lectura concreta del Pla Macià.

2 És exemplar el tractament d'aquesta qüestió des de la geografia humana que es fa a l'article: Pierre VILAR, «Interpretació geogràfica de Barcelona», *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya.*

3 "To address the notion of the program today is to enter a forbidden field, a field architectural ideologies have consciously banalished for decades. Programmatic concerns have been dismissed both as remnants of humanism and as morbid attempts to resurrect now-obsolete functionalist doctrines. But let us briefly recell some historical facts that govern the notion of the program. Although the eigteenth century's development of scientific techniques based on spatial and structural analysis had already led architectural theorists to consider use and construction as separate disciplines, and hence to stress pure formal manipulation, the program long remainded an important part of the architectural process. Implicitly or explicitly related to the needs of the period or the state, the program's apparently objective requirements by and large reflected particular cultures and values...." Bernard TSCHIMI, *Architecture and disjunction,* The MIT Press, Cambridge and London, 1994 p. 113.

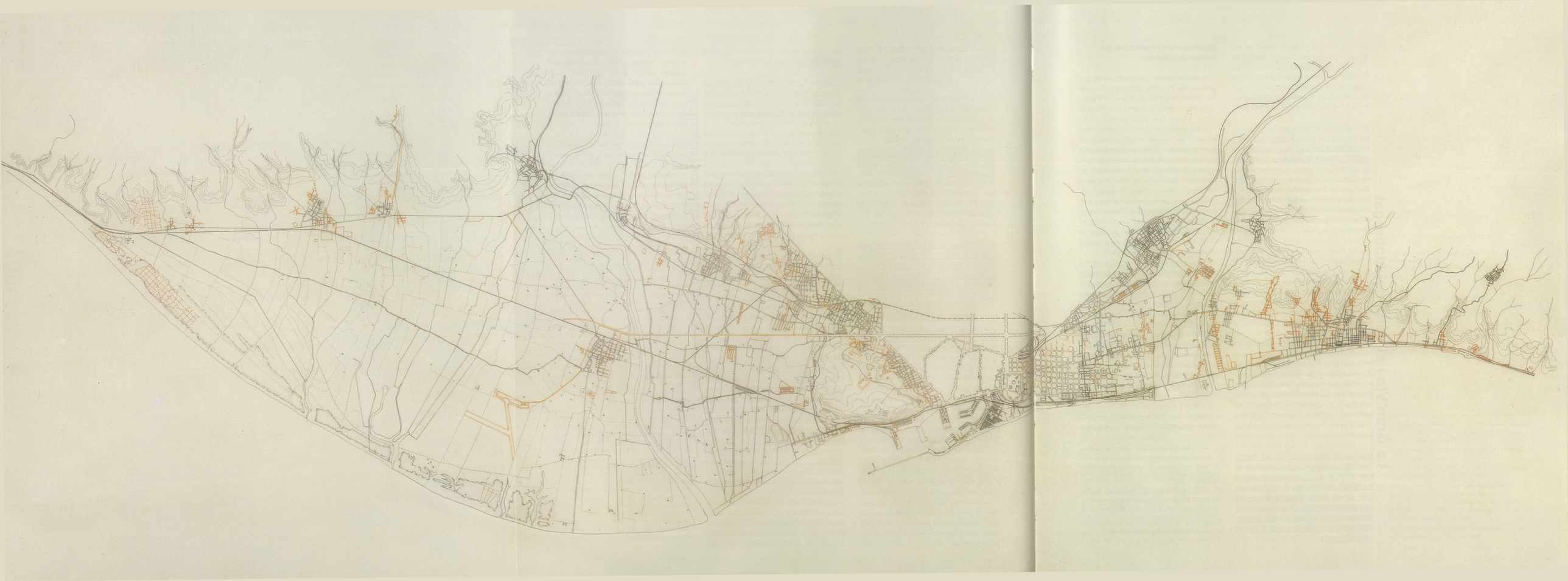
Finalment, és fa referència a uns temes territorials específics, per exemple, el binomi plaça d'Espanya-prolongació de la Gran Via, l'ocupació de la costa per al lleure de masses, o el desenvolupament de les comunicacions a través de l'aeroport. Són temes a mig camí entre l'organització global del territori i la urbanització més quotidiana. Temes intermedis que són essencials per entendre el sentit territorial dels programes, i per fixar més exactament l'escala i la mesura dels models urbanístics, i entendre els vincles territorials i culturals dels plans.

No es tracta, com s'ha dit repetidament, d'oposar els plans i models globals a la constant erosió i derogació realitzada a través de la urbanística més quotidiana. S'ha d'entendre tant els plans i models globals com llurs formes i gramàtica específica, els programes, i la pràctica intermèdia i menor, com un tot en evolució constant, amb importants vincles entre ells, i alhora amb una independència relativa. Lluny de determinismes, però també d'una inde- pendència conceptual i pràctica total.

Com el capítol anterior, aquest també es presenta a partir d'un conjunt de projeccions o imatges diferents que volen representar aquest tipus de concepció del planejament metropolità. La reconstrucció dels procés de formació de la urbanística metropolitana no passa per l'elaboració d'una teoria global i absoluta, sinó a través de la reconstrucció del seu nivell de complexitat, les seves diferències i, en molts casos, incoherències.

D'aquesta manera el text també es vol aproximar l'explicació a les preocupacions i maneres de fer pròpies de la urbanística dels temps més recents. Caracteritzada per un cert eclecticisme i on no predomina cap conjunt de regles, ni cap manual complet i excloent on hi ha una afició accentuada vers la complexitat, la diversitat o les diferències pròpies de l'estructura i forma dels llocs.

La costa, 1930-1950



La Gran Via i el delta del Llobregat

Per introduir el tema de l'estructura urbana tal com es presenta al planejament dels anys trenta, i el Pla Macià en particular, és necessari fer referència a la relació entre Barcelona i tot l'àmbit territorial de Catalunya. Relació que es reflecteix clarament en algun dels punts clau del planejament urbanístic, on les propostes de racionalització territorial fàcilment assoleixen una dimensió regional.

Aquest és el cas, per exemple, de la prolongació de la Gran Via a l'espai de la costa, l'única infrastructura de nova creació d'aquest moment històric. A través de la Gran Via, l'antiga àrea d'aiguamolls del delta del Llobregat, tradicionalment marginada en el desenvolupament urbà, passa a tenir una posició clau.

El delta del Llobregat s'integra per primera vegada en l'estructura urbana, i passa a ser el tema central de les propostes urbanístiques[4]. Aquesta integració de la costa del Llobregat a l'àmbit de Barcelona té molt d'interès perquè és molt més que una addició al nucli urbà, és una significativa extensió de l'àmbit del raonament urbanístic, que concorda amb la intenció principal de molts plans i estudis que es fan els anys trenta.

D'una banda, significa l'ampliació de la intenció racionalitzadora a un àmbit territorial que va des del Garraf al Turó de Montgat i a l'altra banda de Collserola. És a dir, un àmbit molt més extens de la Gran Barcelona de començament de segle. D'una altra, significa obrir l'estudi i la justificació de l'estructura urbana a tot l'espai català. És a dir, un àmbit més regional que urbà.

El planejament i l'estructura del territori de Catalunya

En temps anteriors, i concretamernt als programes dels Projectes d'Eixample del segle XIX, l'estudi i la justificació de la situació relativa de les peces d'edificació en què s'havia de basar la nova Barcelona de fora de les muralles, tenien una explicació exclusivament referida a tres tipus de consideracions: en primer lloc sobre el model de ciutat definit pel projectista, És a dir, la forma de la malla d'illes i la situació dels equipaments secundaris; en segon lloc la reforma del centre urbà; i, finalment, sobre la integració de les vies d'infrastructura radials que unien el centre amb els nuclis exteriors, tenint en compte la situació del port i la incidència de les línies de ferrocarril i carreteres d'accés. L'èxit del projecte Cerdà segurament va derivar de la solució eficaç d'aquest tipus de qüestions.

A començament de segle, després de l'agregació dels pobles de l'entorn barceloní, Sant Martí, Sant Andreu, Horta, Gràcia, Sants, etc., el Pla d'Enllaços de Leon Jaussely es va dissenyar en línia amb les tendències del moment[5]. Per això va posar l'èmfasi en l'organització de les activitats econòmiques, la tayloització tal com es deia, i l'estructuració d'una gran ciutat. Per això el programa i l'esquema del pla feien referència prioritàriament a l'optimització de les relacions entre unes àrees residencials i industrials que, fins llavors, havien restat aïllades. Precisament l'esquema d'aquest pla es diferenciava del d'altres de l'època, com el de Berlín de 1910, pel seu extraordinari tancament d'aquest es-

[4] Sempre existeix el precedent del Projecte de Sanejament de García Faria. Projecte que, malgrat els seus innegables interès i anticipació, no es pot considerar estrictament un treball d'urbanisme.

[5] Particularment referides a les teories i mètodes reflectits a l'Exposició d'Urbanisme de Berlin i el congrés d'urbanisme de Londres de 1910. Vid. Giorgio PICCINATTO, *La costruzzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914,* Officina, Roma, 1974. Wenrer HEGEMANN, *Catalogo delle Esposizioni internazionali di Urbanistica. Berlino 1910-12,* Il Saggiatore, Milà 1975.

quema general a un àmbit molt immediat a la ciutat murallada. Mentre que el pla de Berlín de 1910 es referia als avantatges de l'esquema radial per a l'extensió infinita de la ciutat i el domini del mercat del sòl; a Barcelona el pla de 1905 dissenyava preferentment anells tancats. El territori exterior només hi apareixia indi- rectament, a partir de la incidència de comunicacions radials sobre un esquema totalment tancat[6].

Contra aquest tancament territorial i conceptual, la urbanística dels anys trenta es va obrir a un àmbit molt més extens i, sobretot, va intentar relacionar el creixement amb l'estructura orogràfica i viària de tot Catalunya. És a dir, un espai explícitament regional.

Precisament, a les formulacions del GATCPAC, i concretament a un dels primers acticles programàtics del grup, «La urbanització de la Barcelona futura»[7], es justifica l'esquema de tràfic en què recolzaven les determinacions del Pla Macià, sobre un esquema general de les comunicacions de tot el territori català.

D'acord amb aquesta visió, l'estructura de la capital passa a ser afer de l'organització territorial de tot un país. Tres gràfics d'aquest article reflecteixen clarament el raonament:

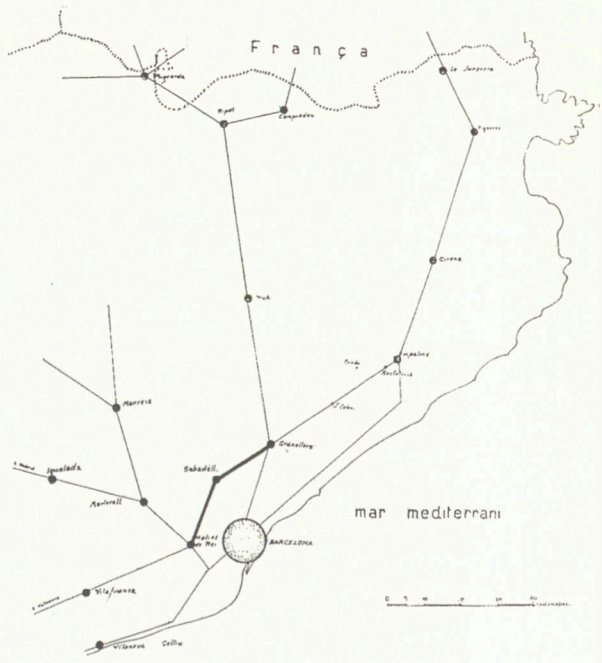
En el primer, que fa referència a les línies de ferrocarril, Barcelona hi apareix com a nexe de tot un conjunt de comunicacions radials. La primera, pel mar, es dirigeix vers Vilanova; en la segona convergeixen la carretera de Vilafranca, vers el sud, i la de Martorell i Igualada, que recull tot l'eix del Llobregat; mentre que la tercera va a Vic i tot l'eix d'activitat del Ter; i la quarta es dirigeix a Girona i França, recollint tant el traçat per la depressió prelitoral com la marina del Maresme. Entre les radials, amb la finalitat de suprimir el trànsit de pas de Barcelona, s'estableix una desviació que passa per Sabadell, i pot continuar vers Hostalric, de traçat semblant al de l'actual B-30.

Amb aquesta idea inicial de traçat ferroviari queda clar que el problema de l'estructuració de Barcelona no és un simple afer intern. La urbanització és integració d'activitats locals, però també descentralització regional i la urbanització de tot un ample *hinterland*. Es qüestió de planificació regional, punt on hi ha coincidència entre les determinacions del GATCPAC, de Nicolau Rubió i Tudurí[8] i d'altres documents de l'època que seran comentats més endavant[9]. Els temes d'urbanisme inclouen, en aquest moment històric, raonaments regionals d'abast desconegut en períodes anteriors.

L'espai on aquestes relacions regionals queden reflectides amb més claredat és el de l'àrea compresa entre la part de la Depressió Prelitoral situada darrera de Collserola i els deltes de Besòs i el Llobregat. Els dos esquemes següents de l'article tenen aquest àmbit espacial[10].

En l'esquema número 7 la posició de la Gran Via s'emmarca entre el traçat dels dos rius i un conjunt de cercles que representen el pes de la població i les activitats assentades a l'entorn. No s'hi planteja encara la prolongació de l'eix de la Gran Via, però sí es justifica a bastament la importància estratègica d'aquest eix. Sobretot si hom superposa mentalment aquest plànol amb l'esquema regional dels ferrocarrils.

En el plànol que porta el número 9, de traçat més realista i referit també a les línies de ferrocarril, es prolonga l'eix de la Gran Via vers el delta i s'explica ben clarament la seva importància estructural en relació amb les conques del Besòs i el Llobregat, És a dir, els dos espais que s'integraran en els raonaments d'urbanisme de Barcelona des d'aquest



6. — *Desviació del tràfic de trànsit*

Desviació de tràfic ferroviari a l'*hinterland* de Barcelona.
Font: «La urbanització de la Barcelona futura».

6 Manuel de TORRES CAPELL, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona i Corporació Metropolitana, 1985.

7 GATCPAC, "La urbanització de la Barcelona futura", *Mirador*, maig 1932 (sèrie de tres articles).

8 GENERALITAT DE CATALUNYA, *El pla de distribució en zones del territori català*, Barcelona, 1932.

9 Es pot fer referència, per exemple, a: Pierre VILAR *Barcelona Revue Geographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, vol VII, fasc. 1,Toulouse, gener 1936. i també a GENERALITAT DE CATALUNYA, *Pla General de Carreteres. Secció de Camins*, memòria 1935.

10 Àmbit que en el que fa referència als dos deltes coincideix amb el del plànol base d'aquest treball.

moment històric. Curiosament, la "tangent col·lectora" que es planteja aquí no serà ferroviària, sinó de trànsit d'automòbils.

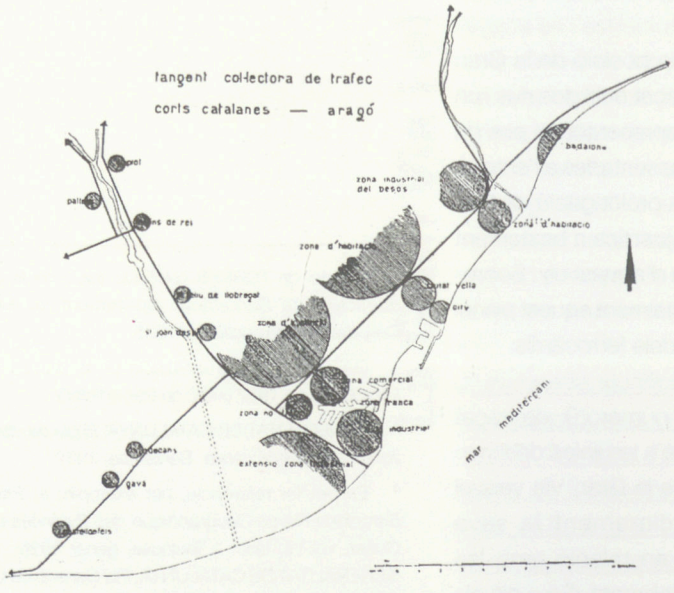
Aquí, com també a l'article de Pierre Vilar citat i al *Regional Planning* dels Rubió, l'organització de la metròpoli barcelonina no es pot resoldre només a nivell del simple agregat urbà o d'estructuració taylorista de les zones urbanes, sinó que s'ha d'estendre a una sèrie de nuclis que llavors començaven a créixer i a sofrir la pressió urbanitzadora. Nuclis que, si estan vinculats a la ciutat central, també ho estan a línies d'urbanització d'abast regional.

El tradicional problema urbanístic de l'optimització de les relacions en el si d'un agregat urbà, gran, però tancat en si mateix, propi de l'urbanisme de començaments de segle, es desplaça al principi de la descentralització de les activitats en el territori. En l'article, quan s'afirma que Barcelona és una ciutat lineal, de fet, el que es fa és posar en relació el desenvolupament urbà amb el desenvolupament regional. Encara que, a primera vista, sembli agosarat reduir l'estructura urbana al pes d'una única línea de circulació, la tangent col·lectora formada per la Gran Via i el carrer d'Aragó, les consideracions que es fan a l'article són molt importants en tant que signifiquen un profund canvi d'actitud del planejament urbanístic.

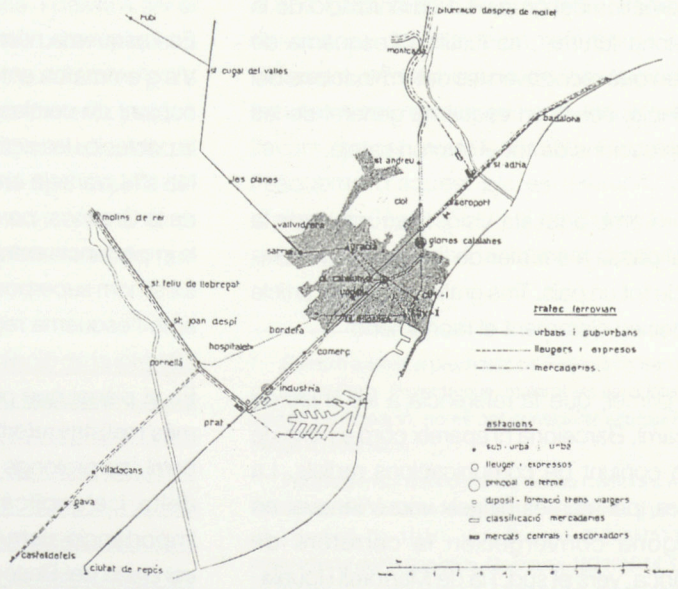
Aquestes consideracions inicials de l'article del GATCPAC coincideixen substancialment amb les d'un article de Pierre Vilar, citat anteriorment, que va ésser escrit, pocs anys després, l'any 1936.

El geògraf Pierre Vilar retrata amb molta fidelitat la situació geogràfica i estructural de la ciutat de llavors. La seva interpretació de Barcelona comença, lògicament, amb una descripció del marc físic. Posa el mar en primer lloc, que per a ell, precisament, no és només un paisatge contemplatiu, estètic o històric, sinó un lloc de circulació, "una andana d'al·luvions i sorres que és plena d'activitat, amb un delta que és ple de fàbriques que fumegen enmig d'una rica horta". Un espai litoral en el qual les activitats econòmiques sobresurten sobre les altres, tal com també apareix en altres plànols d'usos i transports. Un espai compost de dos deltes, tradicionalment industrial el del Besòs i agrícola el del Llobregat, el qual potencialment s'anunciava com a assentament d'una zona industrial franca, d'un aeroport, etc., que havien de canviar radicalment el seu caràcter. Compost d'una muntanya, Montjuïc, que recentment havia passat d'ésser simple focus d'activitat centrat en l'Exposició Universal. I també amb un port, completament artificial, però prou potent per a donar suport a una part important de l'activitat urbana.

En l'escrit de Pierre Vilar, aquest corredor, o espai d'activitat, també apareix vinculat a un rerapaís vital econòmicament, a través d'unes potents vies de comunicació que coincideixen amb els cursos fluvials i deltes esmentats. Així el congost del Besòs concentrava un dels conjunts ferroviaris més densos del país, que



Tangent col·lectora del tràfic.
Font: La Urbanització de la Barcelona Futura

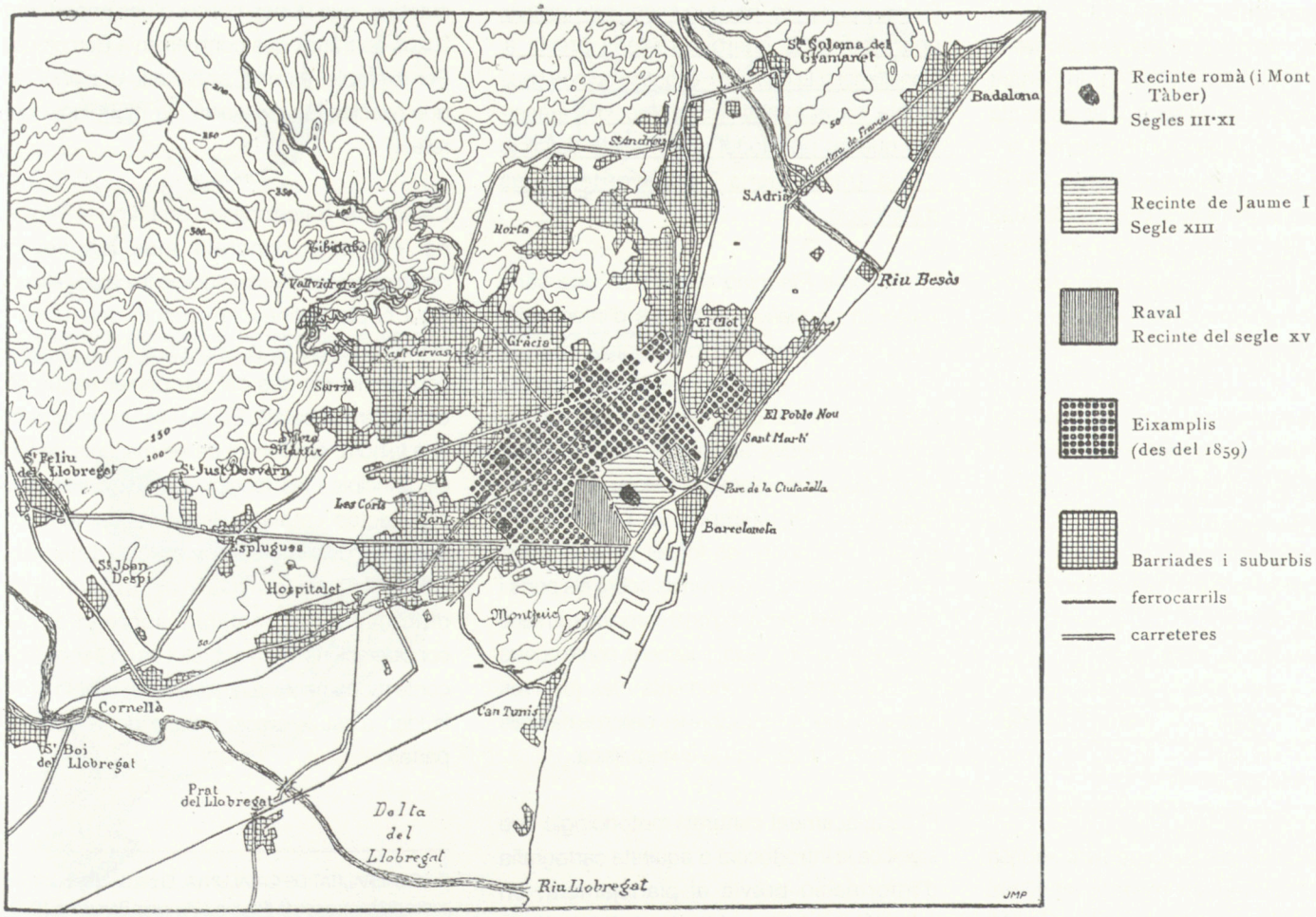


Estructuració de les línies de ferrocarril.
Font: La Urbanització de la Barcelona Futura

s'estenien vers Lleida, a l'interior, i França, passant per la vall del Ter o per la rellevant Girona, mentre que el pas del Llobregat unia la ciutat amb Madrid, a l'interior de la península Ibérica, el Baix Ebre, Tarragona i tot el sud dels països catalans. La conca del Llobregat és també un important punt de concentració de la indústria tèxtil catalana.

El coneixement de l'estructura territorial que s'insinuava en el treball del GATCPAC quedava ben palès i descrit amb precisió en aquest article. Aquí, la descripció de Barcelona s'esté a altres àmbits culturals, que, tot i no ésser propis i exclusius de l'urbanisme, havien d'influir en les seves formulacions. Es tracta d'un filó intel·lectual de la geografia humana, que, a partir d'aquest moment històric, tindrà una influència decisiva en el planejament territorial català. A partir de Pierre Vilar, i sobretot dels treballs de Pau Vila sobre l'estructura del territori català, i diverses monografies vinculades a la Geografia Regional Francesa[11], es va fundar una línia de pensament paral·lela a l'urbanisme, que en diversos moments històrics va incidir-hi amb força. Tot l'urbanisme de Baldrich i Soteras, els anys cinquanta, s'hi vincula. La polèmica que a finals dels anys seixanta es va establir sobre l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana seria impensable sense el reconeixement cultural que van arribar a tenir les tesis de la Geografia Regional Francesa en la societat catalana del segle Xx. Alhora que les tesis, molt posteriors, d'Aldo Rossi sobre la construcció de la ciutat i el territori van trobar un camp adobat en el reconeixement social i cultural d'aquest corrent del pensament territorial.

[11] Els dos conceptes centrals de l'article, l'estructura o la morfologia del lloc i la importància de la circulació, són propis d'aquest corrent històric de la Geografia Regional Francesa. Per exemple, són temes dominants d'un text de referència: Paul VIDAL DE LA BLANCHE, *Tableau de la géographie de la France,* Tallandier, Paris, 1979. Text que fou publicat l'any 1903, i que es relaciona amb el reconeixement de França com a nació, o conjunt de sots conjunts, de la mateixa manera que la introducció d'aquests conceptes a Catalunya té molt a veure amb l'afirmació d'un espai nacional compost de comarques diferenciades.



Barcelona i la seva evolució urbana.
Font: Pierre Vilar, Interpretació geogràfica de Barcelona.

Però no és només a nivell del coneixement de l'estructura geogràfica de les activitats de la ciutat on és interessant l'article. També reflecteix el procés de creixement demogràfic més recent. Espai conceptual on, lògicament, també coincideix amb la valoració de l'àmbit territorial a què fan referència els plànols i escrits del GATCPAC.

Després d'un període de creixement relativament encalmat, entre 1898 i 1914, la ciutat, a partir de l'impuls demogràfic de la primera guerra mundial, va sofrir un important creixement quantitatiu. Pierre Vilar esmenta xifres de població de 587.411 habitants l'any 1910, 710.335 habitants l'any 1920, 1.005.565 habitants l'any 1930, i 1.023.625 habitants l'any 1933, com a indicadors principals del procés de creixement. Però no limita la notícia al creixement estricte de la ciutat de Barcelona i també el situa espacialment a la perifèria, als municipis immediatament veïns, com Badalona i l'Hospitalet, dels quals documenta l'extraordinari impuls demogràfic que tenen en aquesta època.

Aquest quadre es pot completar per acabar de tenir idea de l'abast del creixement a l'entorn de Barcelona, els anys trenta.

	1900	1910	1920
Badalona	19.240	20.957	44.291
l'Hospitalet	4.940	6.905	37.950

El paper territorial de la immediata rodalia també queda clarament reflectit en altres documents de l'època. Aquest és el cas del *Regional Planning* redactat per Nicolau M. i Santiago Rubió i Tudurí per a la Generalitat de Catalunya entre 1931 i 1932, al qual ja s'ha fet alguna referència anteriorment[12] .

Del concepte d'optimització al reconeixement dels límits

Aquest text o pla coincideix en la valoració del potencial i la dinàmica de l'àrea propera a Barcelona, des del Besòs fins a les costes de Garraf, i des del mar al pas d'Igualada, incloent el rerapaís de la Depressió Prelitoral, etc. No es tracta d'un document extens i totalment acabat. El seu títol inicial era *Avantprojecte del pla de distribució de la superfície de Catalunya* i és més una primera incursió en una temàtica nova que no pas un pla pròpiament dit. Però és un document que reflecteix un significatiu canvi d'actitud del planejament urbanístic.

D'una banda, és un document que exigeix una informació interdisciplinària prèvia al planejament. D'una altra, esbossa un nou tipus de pla, basat més en les proteccions i reserves que en un model urbà i en la definició d'una trama viària i unes ordenances d'edificació.

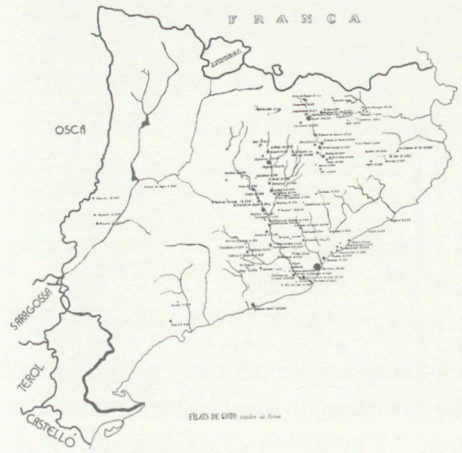
El *Regional Planning* s'inicia en una sèrie immensa de plànols sectorials d'informació: cinc plànols "geogràfics fonamentals" sobre la morfologia i la geografia del territori; quatre plànols sobre els usos agrícoles i ramaders, dels quals deriva el principi d'incrementar l'agricultura a les planes al·luvials, el delta del Llobregat, per exemple; un plànol sobre mineria, tres sobre les forces naturals i dos sobre la indústria; tres plànols sobre els ports i tretze sobre el trànsit regional completen la sèrie dedicada a la circulació; finalment, conté quatre plànols sobre els monuments i les reserves arqueològiques, tres sobre les belleses naturals i cinc sobre la sanitat i la cultura física.

El desplaçament cultural i metodològic que significa la introducció d'aquesta cartografia d'informació prèvia al planejament, en relació amb les bases informatives tradicionals del primer urbanisme municipal, és considerable. El seu caràcter d'inventari cartogràfic de recursos naturals és totalment innovador perquè, fins llavors, els projectes d'eixample o d'estructuració urbana només s'havien basat en la cartografia geomètrica de les edificacions urbanes o la cartografia topogràfica. I, ja des del primer moment, el pla introdueix la noció de límit o de compatibilitat entre el desenvolupament urbà i uns espais territorials de qualitats i formes diverses, en què basarà les seves determinacions.

Des de l'òptica de l'ordenació de l'entorn de Barcelona, tenen un relleu especial els plànols 24 i 25, de localització de les fàbriques de filats i teixits de cotó, que delimiten un àmbit d'influència que va molt més enllà de l'estricta regió de Barcelona, i els plànols 38, 41 i 43, sobre les intensitats de circulació en tren o autobús, que donen notícia d'uns importants fluxos de trànsit que conflueixen a Barcelona. Per exemple, és molt significatiu el plànol 38 que relaciona la circulació i la morfologia del relleu.

L'entorn de Barcelona és l'àmbit on el *Regional Planning* concreta més les seves determinacions d'estructuració física de l'espai. Aquí el pla defineix la situació dels usos i activitats en els seus respectius llocs, seguint l'òptica del pla des del seu primer esquema de tot l'àmbit català. En això és un document que, alhora, és allunyat de les maneres de fer, els principis i les tècniques tradicionals dels arquitectes catalans de començament de segle[13], i dels mètodes avantguardistes del GATCPAC, en els quals els experiments d'arquitectura primaran sobre d'altres consideracions. Però sobretot és un treball que conté raonaments interessants en relació amb la idea d'estructuració urbana de la qual es parteix.

[12] GENERALITAT DE CATALUNYA, El pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning) Barcelona 1932. Reproduït com a separata a la revista Novatècnica n 1, gener-febrer 1976, paral·lelament al Congrés de Cultura Catalana.



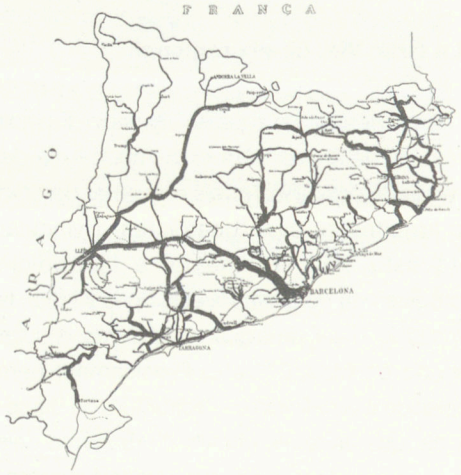
Localització de les filatures de cotó, situades a redós del Llobregat i el Ter.
Font: Regional Planning.



Localització de les fàbriques de teixits que admeten més dispersió territorial.
Font: Regional Planning.



Intensitats de circulació de les línies del ferrocarril, concentrades prioritàriament a Barcelona.
Font: Regional Planning.



Fluxos de les línies d'autobusos, molt més disperses.
Font: Regional Planning..



El relleu de Catalunya i les línies de circulacions, que s'hi adapten amb precisió.
Font: Regional Planning.

13 En el mateix pla es fa una explicació inicial que situa el treball en el conjunt d'un ampli i interessant corrent de l'urbanisme anglosaxó de l'època. Cita l'obra de Patrick Geddes. Cita també articles interessants de Patrick Abercrombie a la *Town Planning Reviev*, i diversos plans regionals dels quals pren model: la Ruhr Verband, alemana, els clàssics anglesos de Doncaster, East Kent, etc., i el llavors incipient Greater London Regional Plan.

En aquest tipus de plans regionals es desenvolupen diversos conceptes que tindran influència en l'urbanisme dels temps actuals. En primer lloc, la necessitat d'una informació prèvia que sintetitzi els diversos aspectes econòmics, sociològics, etc., on cal recolzar les decisions de planejament. Informació que es tradueix en els múltiples i interessants plànols d'informació de *Regional Plannnig*. Com se sap aquesta concepció de la informació urbanística que té l'origen a l'obra de Patrick GEDDES serà important en l'urbanisme dels anys cinquanta i seixanta.

El segon aspecte innovador és el concepte de límit, o de reserva no apta per a la urbanització. Fins aquell moment, l'urbanisme només havia estat un tema d'optimització de relacions. Mai no havia considerat els usos rurals i la necessitat de preservar-los. En documents importants com els manuals o el catàleg de l'exposició de Berlín de 1910 aquesta qüestió ni tan sols entrava en els raonaments. A partir d'aquí el tema del límit s'inserirà en el planejament. Primer en forma de la delimitació de comarques i barris dels anys cinquanta, i actualment, en forma de l'atenció als llindars del creixement i els costos de reposició de les inversions i construccions que existeixen a les àrees agrícoles i naturals.

14 La coincidència dels traçats en el plànol no correspon a les valoracions que es fan en el text. Així com als treballs del GATCPAC es posa més èmfasi en la Gran Via, al *Regional Planninng* es fa una referència més forta a l'eix de comunicacions del Llobregat. La situació de l'àrea industrial de la Zona Franca i l'increment de la població a la rodalia poden ésser les bases on recolza aquesta insistència en un eix molt exterior de Barcelona. Però potser el factor que influeix més en aquest èmfasi és la possibilitat de demostrar el principi de coexistència d'usos, de circulació, industrial i agrícola, en què es basa el pla. D'acord amb els principis anglesos del pla, la noció de límit de la urbanització és important. I en la coexistència d'usos del delta és pot demostrar com l'agricultura de qualitat actua com a límit del creixement. Un raonament semblant es fa per a la part alta de la ciutat, al peu del Tibidabo.

És important recordar que aquesta qüestió, que, més endavant, entrarà en la línia argumental de l'estudi de l'àmbit costaner de l'aglomeració barcelonina. És un argument innovador, que anticipa tendències recents de la "urbanística" regional.

15 A la revista *AC* es va explicar aquest model de ciutat lineal, inserida en el territori natural. Model que és l'inici d'una nova sèrie, que en comptes de centrar-se en l'optimització, té en compte les relacions entre la ciutat i el territori. Seguint aquesta mateixa línia argumental, Le Corbusier formularà la seva teoria dels *Trois établiments humains*. Vid: Kenneth FRAMPTON, *The Rise and Fall of the Radiant City Oppositions 19/20*, 1980, pp. 2-25.

En aquest entorn, el *Regional Planning* delimita zones agrícoles de regadiu i zones agrícoles d'arbres i vinyes i trasllada sobre aquest àmbit moltes de les determinacions i estudis de la part general del pla. També defineix una gran zona de parcs i boscos reservats, situada preferentment a Collserola, i complementàriament a l'entorn dels cursos del Besòs i el Llobregat. Posa molt poc èmfasi en la delimitació de zones urbanes tradicionals. Defineix una zona general "mixta d'habitació, circulació i comerç", que inclou pràcticament tota la ciutat existent, i només distingeix zones de "barris d'habitació i jardí" en el límit de la ciutat amb els primers desnivells del terreny, i zones industrials, als polígons existents i al nou polígon de la Zona Franca.

A part d'aquesta delimitació de zones centrada preferentment en el límit de la ciutat i les reserves, té interès l'esquema de circulació. Es basa preferentment en l'eix de la Gran Via, convenientment prolongat, i en els dos eixos fluvials que li donen projecció territorial. També defineix un eix transversal que passa per Sant Cugat i Cerdanyola.

La descripció de la circulació és tan propera a la del GATCPAC, que semblen copiades. La idea de desviació del trànsit de pas només es diferencia de la del GATCPAC en el traçat concret. Passa per Sant Cugat, i no per Sabadell. La sensibilitat geogràfica el porta més a definir un pas que encercli el parc natural i no tant un senyal d'activitat i geometria com el de l'esquema del GATCPAC. Però tot això només és anècdota i el que interessa és ressaltar la coincidència en la valoració dels eixos de comunicacions del Besòs i el Llobregat i el relleu que és dóna a la Gran Via[14]. S'està molt lluny de la ciutat tancada dels plans de començament de segle. I això és més important que tots els detalls anteriors.

A l'article i dissenys del GATCPAC, seguint la línia argumental esmentada, s'afirma taxativament que Barcelona és una ciutat lineal, i que, per aquest motiu, és important la tangent col·lectora de tràfic assenyalada per la prolongació dels carrers d'Aragó o de Corts. Per això, en els dibuixos sempre s'assenyala amb gran èmfasi la idea de prolongació lineal de la Gran Via.

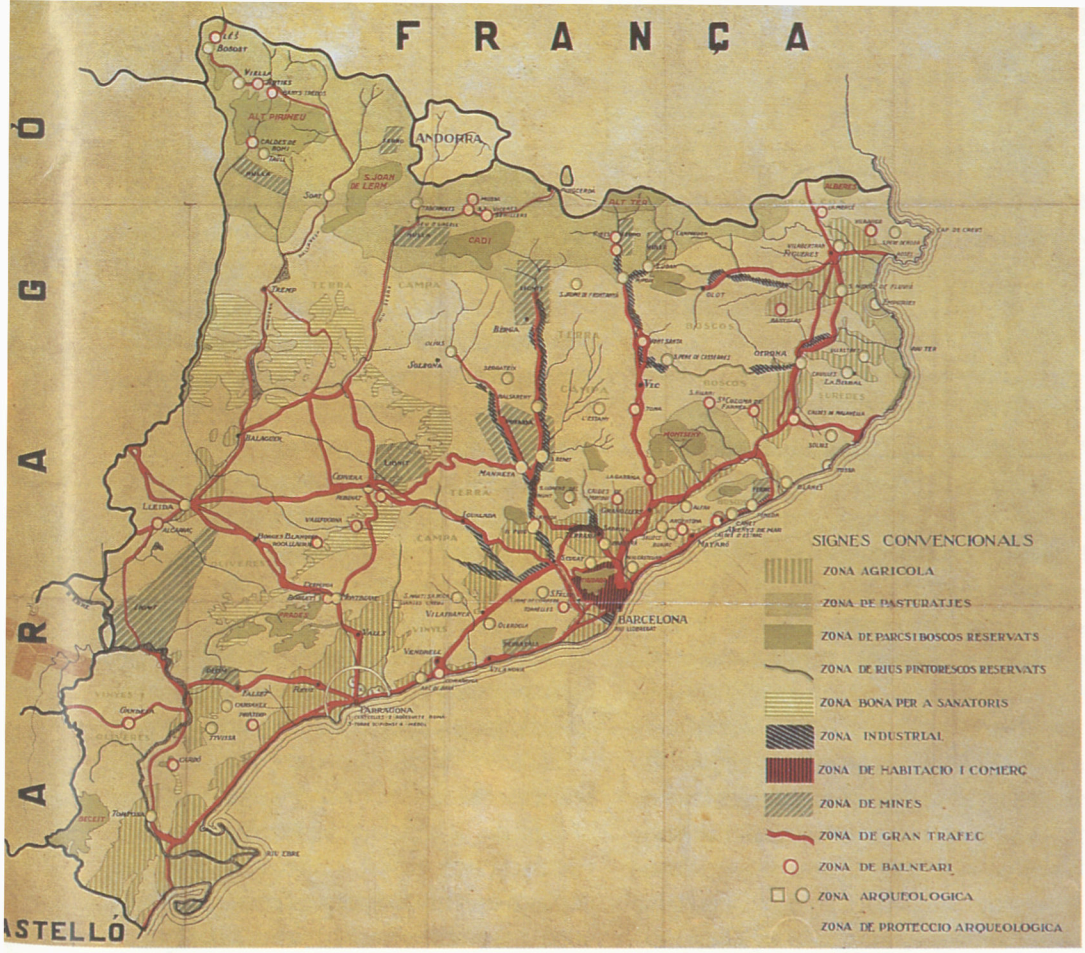
La Gran Via, un eix regional

Convé mesurar bé aquesta afirmació. És molt fàcil de deduir de tot això la importància del model de ciutat lineal en els esquemes del grup d'arquitectes avantguardistes, i vincular aquesta línia argumental a la tradició progressista de ciutats lineals Soria y Mata, la repetició "lineal" de la quadrícula Cerdà, la ciutat verda de Moscú[15], etc. Precisament hem relacionat la definició de l'estructura de Barcelona, que es fa als treballs d'urbanisme dels anys trenta, fent referència a les relacions entre els eixos lineals i les directrius de comunicacions generals de Catalunya, per invalidar aquesta interpretació immediatista i situar la qüestió en l'àmbit de les polèmiques culturals, polítiques i, lògicament, urbanístiques de llavors, per entendre que en defensar el desenvolupament de l'eix lineal de la Gran Via es té molt present el seu paper de col·lectora regional i no tant la simple morfologia i linealitat[16].

En aquest moment històric el problema de la prolongació de l'eix de la Gran Via té molta importància. Si s'observa el plànol de l'aglomeració als anys trenta, o molts dels plànols inclosos en el capítol anterior, la seva tensió de creixement s'evidencia clarament. Existeix una certa formació urbana centrada a la Gran Via, És a dir,, una mena de ciutat lineal.

Però la seva presència no és una simple qüestió de morfologia, o, exactament, de linealitat. El que és important és la relació que comença a establir amb el territori "regional", que manifesten a bastament tots els documents analitzats. I en aquesta tensió comenca a tenir pes el coneixement previ de la forma del territori o de tot un seguit d'àmbits diferenciats, el delta del Llobregat precisament n'és un. Així el planejament es comença a obrir vers un reconeixement de les qualitats i les diferències dels llocs o àmbits territorials i s'allunya dels models d'optimització de les relacions urbanes o de taylorització generals i abstractes. I en aquest planejament els elements intermedis, com la Gran Via, cada vegada tindran més pes. La complexitat dels mètodes urbanístics es comença a desenvolupar a partir d'aquest tipus de consideracions.

[16] És interessant comparar les consideracions sobre l'estructura viària que es fan aquí amb les de GENERALITAT DE CATALUNYA, *Pla General Secció de Camins*, 1935. Document en el qual les decisions d'inversió en infrastructura viària recolzen en la recerca de l'equilibri entre les comarques, i l'avaluació, posterior, del potencial econòmic, recursos naturals, etc. No és gens casual que les decisions sobre aquesta matèria als plànols d'aquest document difereixin molt de les dels documents que aquí s'estudien.



Regional Planning. **Esquema general.**
Font: Memòria "Regional Planning".



Regional Planning. **Entorn de Barcelona.**
Font: Memòria. Regional Planning.

La plaça d'Espanya

El projecte de prolongació de la Gran Via no es pot prendre en consideració independentment del potenciament de la plaça d'Espanya, que és conseqüència de l'Exposició de 1929. Totes les consideracions que s'han fet sobre la situació estratègica de la Gran Via en el context regional de Barcelona, i sobre el seu paper en els processos de creixement en curs en la dècada dels anys trenta, queden reforçades amb l'episodi de l'Exposició i la reordenació de l'entorn de la plaça d'Espanya com a pol d'atracció.

Des del dia que es va celebrar l'exposició, els terrenys situats en aquell indret van tenir una valoració important. Valoració que no era independent de l'intent paral·lel de prolongar la Gran Via i convertir aquell indret que havia estat marginat en relació amb el centre de la gran ciutat, en nucli actiu, emprenedor i, lògicament, ben comunicat.

El desplaçament progressiu del centre de gravetat del port tampoc no és independent d'aquest pes creixent del centre de la plaça d'Espanya.

Per no insistir en el tema del port i l'Exposició i el seu pes en el conjunt de Barcelona, és interessant tenir en compte dos episodis i documents que fan referència a aquest àmbit, i on va intervenir N. M. Rubió i Tudurí, el redactor del *Regional Planning*. La complementarietat d'aquests dos documents, redactats a dues escales diferents, és ben interessant.

Un centre actiu de Barcelona

L'any 1930, Nicolau Rubió i Tudurí[17] va publicar un fullet sobre la plaça d'Espanya on comentava la seva posició en el conjunt de Barcelona. Segons ell, la plaça estava cridada a ésser un centre de vital importància de la Barcelona futura. Paral·lelament, proposava la urbanització de l'àrea propera, en termes de compatibilitat de la urbanització i el parc, a l'estil d'altres àrees centrals de les grans ciutats europees i americanes.

Les seves afirmacions eren contundents: "La gran política urbanística que allí cal és ajudar a la ràpida organització del centre vital de la plaça d'Espanya, tan admirablement situat damunt Barcelona. La plaça d'Espanya substitueix, a l'oest de la ciutat, el centre que Cerdà i Jaussely, erròniament, havien situat a l'est, a la plaça de les Glòries. Grans corrents de tràfec comercial s'aboquen a la plaça d'Espanya: el que ve del port, pel Paral·lel; de la Zona Franca, pel carrer de les Corts; dels pobles del Llobregat, pel ferrocarril de Magòria; i les línies de MZA, per l'estació de Sants, i la del Nord pel Metropolità transversal hi concorren també. Mireu el gràfic adjunt. No hi ha en tot Barcelona un centre de més possibilitats de vida intensa. Aquesta vida crearà, *està creant*, una febre formidable de construcció a la zona de la plaça d'Espanya. Els terrenys arribaran a faltar allí, després d'haver pujat de preu. Els gratacels cercaran en l'aire l'espai que a terra no es trobarà més, i, com a tantes ciutats d'Amèrica, les grans societats industrials els ocuparan, per a fer-se una orgullosa propaganda en aquest centre dels negocis de Barcelona".

"La plaça d'Espanya ha d'ésser un lloc de confluència dels diversos corrents urbans que vénen del port, del Port Franc, i de la vasta zona edificada des de la Rambla, Sants, Hostafrancs fins a l'Hospitalet. La diversitat de les influències que a Montjuïc s'adjunten, i es

[17] Nicolau M. RUBIÓ I TUDURÍ, *La plaça d'Espanya, centre actiu de Barcelona,* Llibreria Catalònia, 1930.

fonen, donarà a la muntanya el seu caràcter definitiu. Nosaltres la imaginem com a un lloc d'esbarjo no massa luxós, voltat de cases de classe mitjana modesta, amb museus *no massa refinats, no massa subtils,* tirant més aviat cap a la tècnica que no pas cap a l'art pur. Montjuïc serà massa a prop d'un centre vital de Barcelona de demà per tenir i conservar un aire *preciós.* La seva gràcia ha d'ésser la seva vida i la seva eficiència. Que dins ell hi hagi jardins quiets i fins, res no vol dir en contra del que imaginem, ni tampoc que hi hagi espais d'esbarjo popular. Però el seu conjunt ha d'ésser tan allunyat, en caràcter, del popularisme accentuat com de tota pretensió aristocràtica. Així, el bloc de construccions que hem imaginat és per a la gent de treball, neta i civil, en la qual posem les esperances d'una més gran Barcelona."

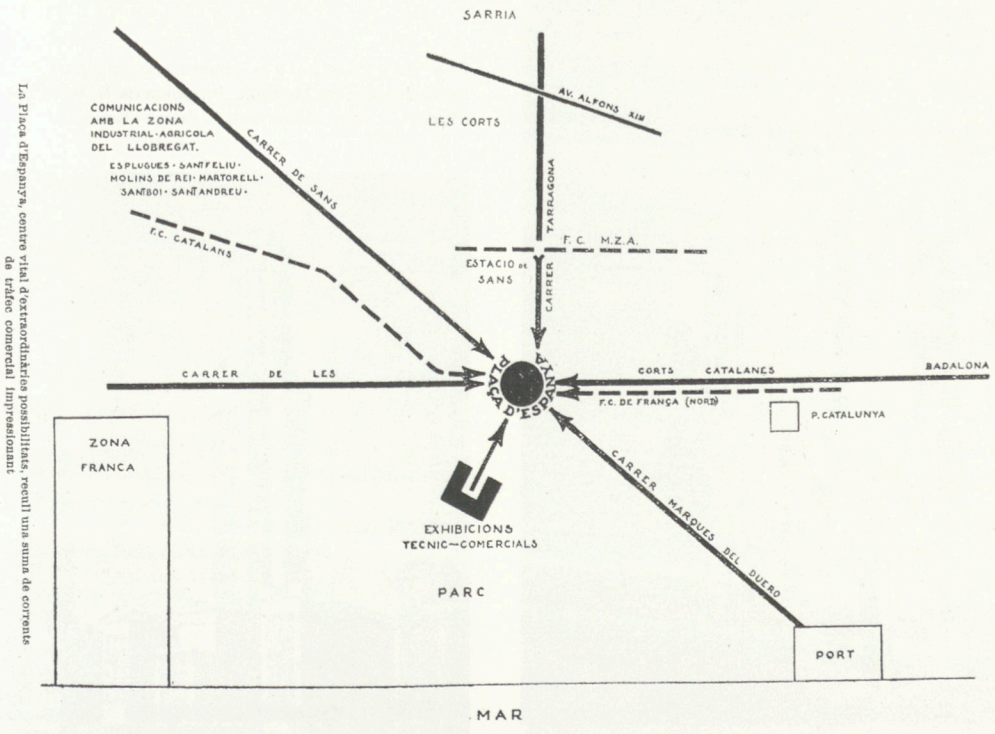
Alhora que la plaça estava situada en una cruïlla urbana d'extraordinària importància, era situada en una Gran Via, o "tangent col·lectora", estratègicament situada en relació amb el context regional, i en el punt de confluència de diversos corrents o eixos importants. També havia de tenir un estil d'urbanització propi, que l'havia de relacionar amb el centre d'altres metròpolis.

Així: "... Estimava que l'experiència que entre nosaltres existeix dels grans blocs d'habitacions, en forma moderna i amb elevacions considerables en tota o en part de la superfície edificada, és insuficient. Per això, abans de formular una solució, ha cregut indispensable visitar i estudiar la construcció d'aquests conjunts allà on existeixen, com per exemple, a Nova York.

El Central Park de Nova York constitueix, de fet, un exemple de l'espai lliure voltat d'edificis de gran densitat i elevació. Un gran parc que ocupa el centre d'una zona d'habitació tan terriblement cara, per metre quadrat, com aquest que diem, estaria amenaçat de desaparèixer, si no fos que *precisament la seva existència* permet que tota la regió central de l'illa de Manhattan (que, com és sabut, constitueix la City de Nova York, pròpiament dita) sigui formidablement superedificada i superpoblada. Sense aquesta reserva d'aire, de llum i de vegetació del Central Park, els edificis que el volten no serien, com són, tan apreciats: els lloguers no serien tan enormes ni, per tant, els arbitris tan fructífers. A Hyde Park, a Londres, ocorre un fenomen més exactament semblant al que es presenta a Montjuïc: i és que, en virtut de la presència d'aquest parc, les edificacions en façana de Park Lane, on s'aixequen els grans blocs de Grosvenor House, de l'arquitecte Lutyens, compensen eco- nòmicament, fins a cert punt, el cost de l'existència d'un parc al mig de la ciutat.

Però, en tots dos casos, i sobretot al Central Park de Nova York, la disposició del terreny, gairebé horitzontal, fa que la muralla de cases, de gratacels a Nova York, sigui molt visible, millor dit, que tanqui l'horitzó d'una manera absoluta, i així el visitant del parc té la constant sensació física d'estar reclòs dins d'un bloc de construccions enormes. Aquest inconvenient no és de témer a Montjuïc, ja que el desnivell del terreny permet que les cases dels baixos de la muntanya s'alcin considerablement, sense que la llibertat de vistes, l'eixamplament de l'esperit que, per dir-ho així, sent el visitant a la part alta del parc, hagi d'ésser disminuïda. La torre de l'hotel, que va a més de cinquanta metres, i les dues torres d'entrada de l'Exposició, que són, "si fa no fa, d'aquesta alçada, *desapareixen,* s'aixafen i, en definitiva, no fan cap nosa a l'espectador que se situa a la terrassa del Palau Nacional."

Les precisions de l'article són interessants en tant que complementen la definició estructural

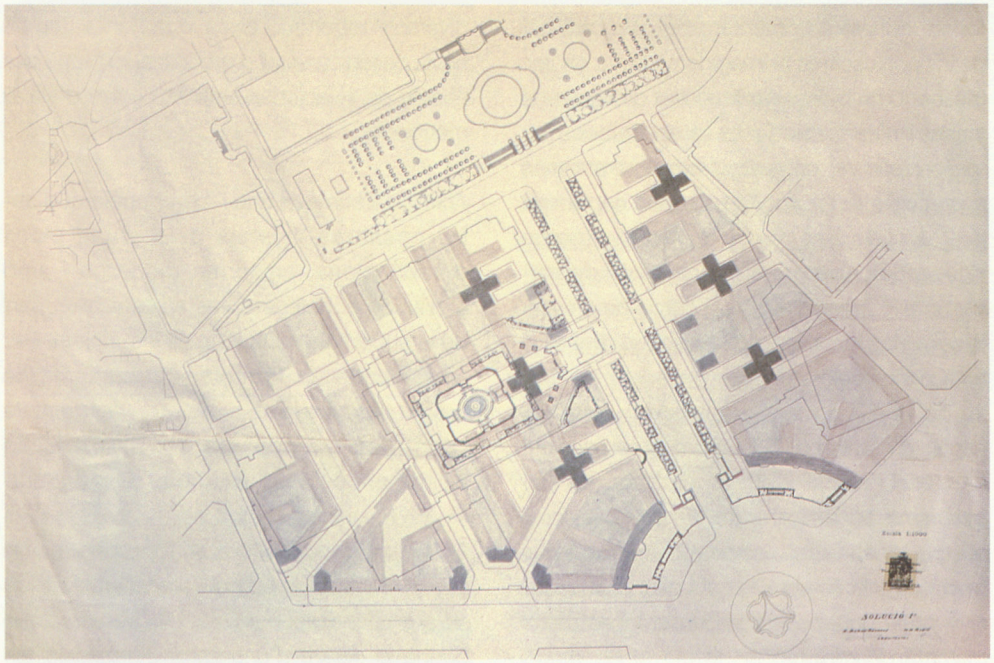


La Plaça d'Espanya, centre vital d'extraordinàries possibilitats, recull una suma de corrents de tràfec comercial impressionant

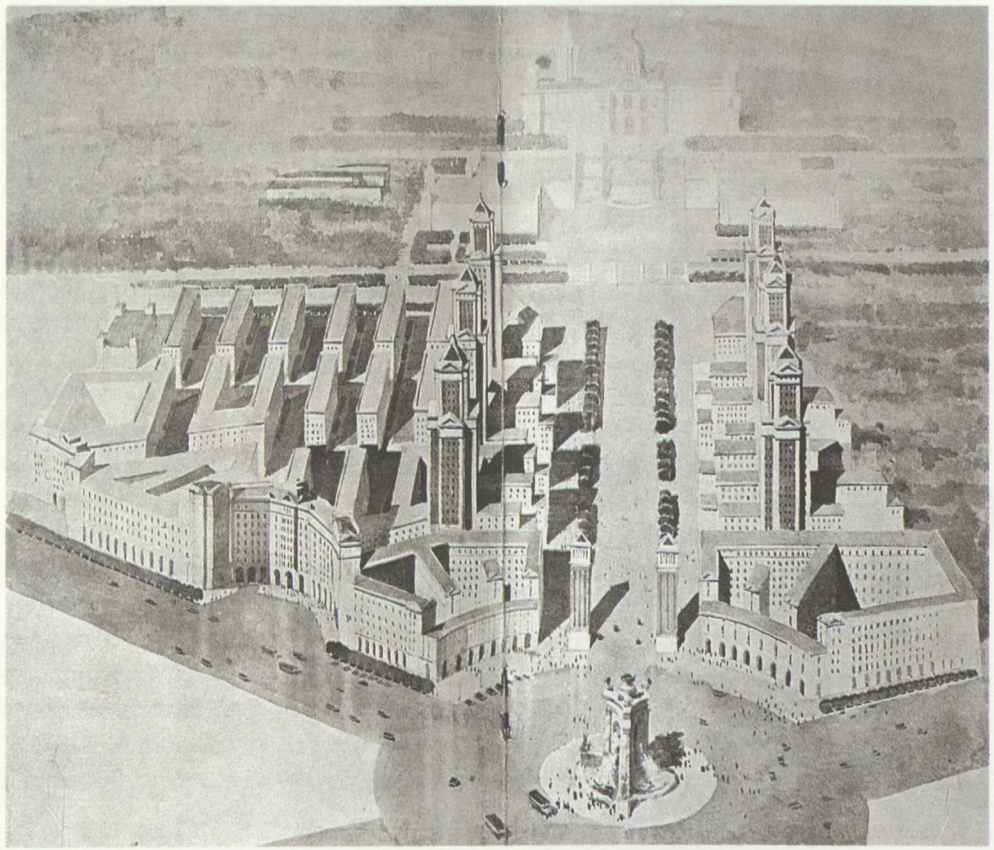
La plaça d'Espanya, centre vital d'extraordinàries possibilitats, recull una suma de corrents de tràfec comercial impresssionant.
Font: N.M. RUBIÓ I TUDURÍ, La plaça d'Espanya, centre actiu de Barcelona.

del centre, que s'introdueix en l'apartat anterior, aproximant-la a les consideracions d'estil i de tractament de l'espai. La capa conceptual de la urbanística "regional" se superposa significativament a la capa de la definició arquitectònica de l'espai, establint uns nexes, relacions i, també, contradiccions, que serà interessant de prendre en consideració a les pàgines següents. Primer a través del concurs d'idees per a la urbanització de la part baixa del parc de Montjuïc que l'Ajuntament va convocar el febrer de 1935. I després amb diverses propostes d'urbanització del GATCPAC.

Les propostes presentades en aquest concurs tenen un interès desigual. Entre elles es poden escollir diversos intents de conjunts d'edificació oberta, que són significatius en introduir tipus d'edificació innovadors, el gratacels per exemple, i en representar una altra manera d'entendre la relació edifici-espai obert.

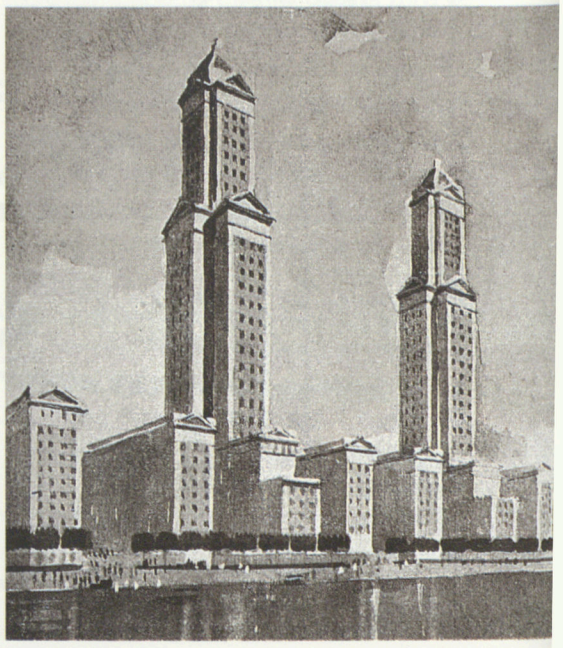


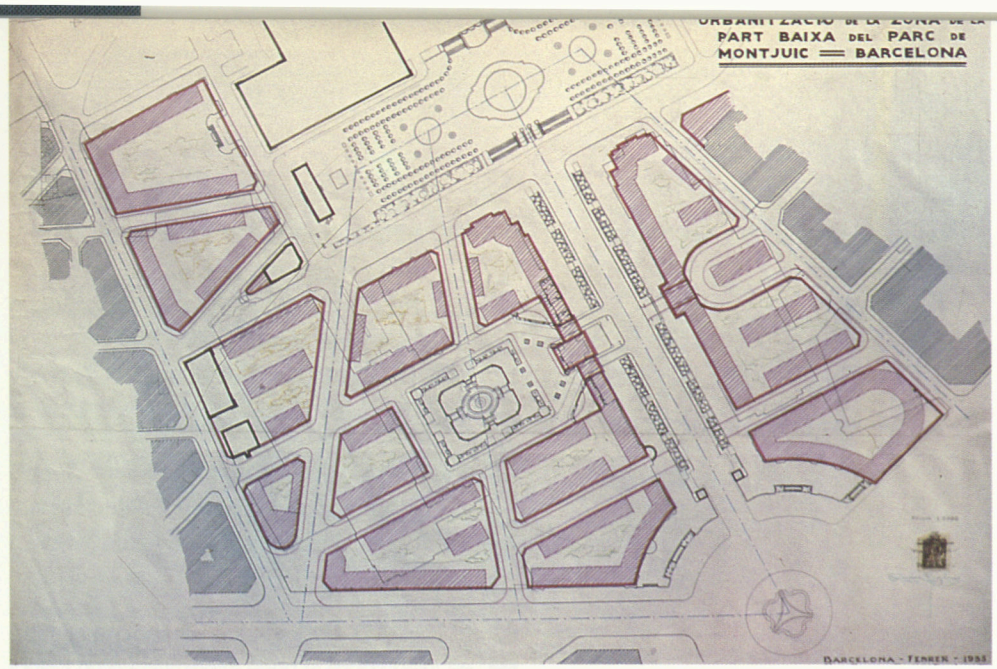
Concurs d'idees per a la urbanització de la part baixa del parc de Montjuïc. Proposta de N. M. Rubió i Tudurí, conjuntament amb R. Duran i Reynals. Planta.
Font: Arquitectura i Urbanisme. *núm. 6, juny 1935.*



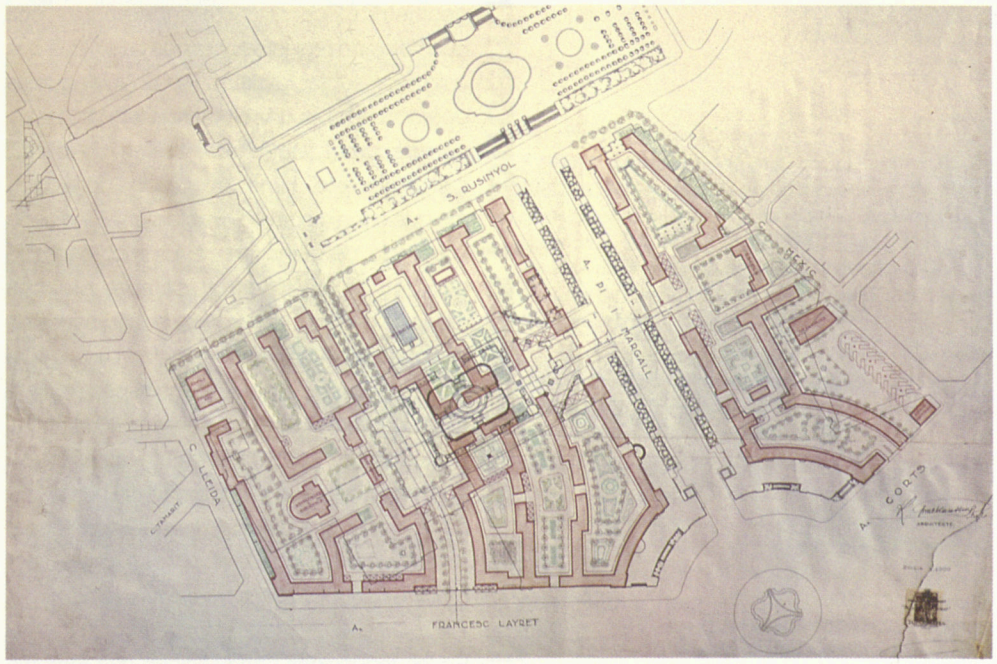
Concurs d'idees per a la urbanització de la part baixa del parc de Montjuïc. Proposta de N. M. Rubió i Tudurí, conjuntament amb R. Duran i Reynals. Perspectiva a vol d'ocell.
Font: Arquitectura i Urbanisme. *núm. 6, juny 1935.*

Concurs d'idees per a la urbanització de la part baixa del parc de Montjuïc. Proposta de N. M. Rubió i Tudurí, conjuntament amb R. Duran i Reynals.
Font: Arquitectura i Urbanisme. *núm. 6, juny 1935.*

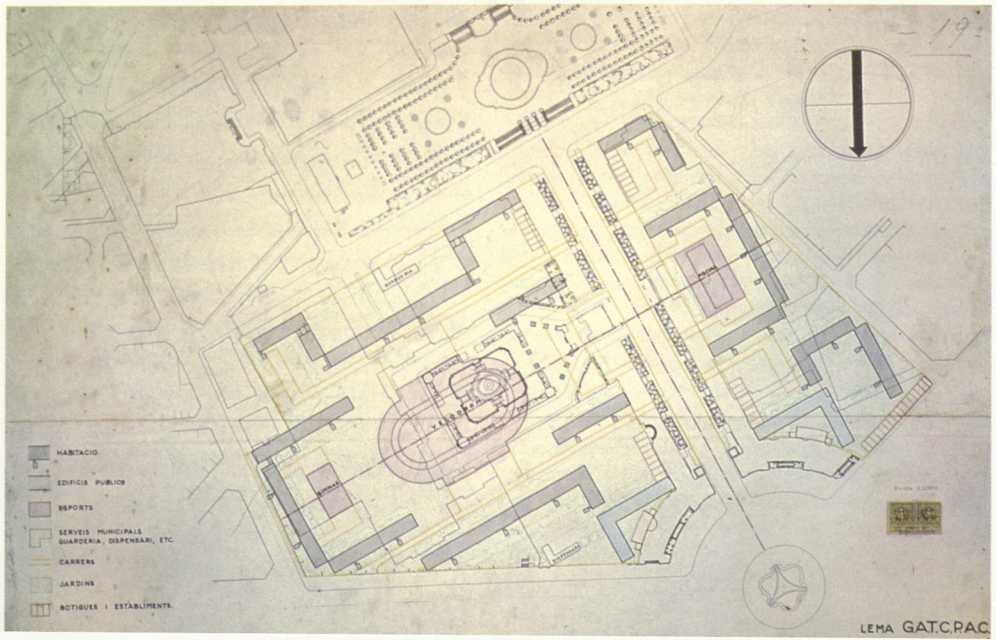




Concurs d'idees per a la urbanització de la part baixa del parc de Montjuïc. Proposta de Ramon Puig Gairalt.
Font: Arquitectura i Urbanisme. *núm. 6, juny 1935.*



Concurs d'idees per a la urbanització de la part baixa del parc de Montjuïc. Proposta de Ricard Giralt Casadesús.
Font: Arquitectura i Urbanisme. *núm. 6, juny 1935.*



Concurs d'idees per a la urbanització de la part baixa del parc de Montjuïc. Proposta del GATCPAC. Cristòfol Alzamora, Francesc Fàbregas, Josep González, Francesc Perales, Ricard Ribas, Josep Lluís Sert, Josep Torres Clavé.
Font: Arquitectura i Urbanisme. *núm. 6, juny 1935.*

Divisió en zones i concentració d'usos

El segle XIX els traçats d'alineacions sempre es feien sobre la base informativa d'un plànol geomètric. El projectista superposava una geometria de projecte sobre una geometria que volia representar la ciutat. Per sota d'aquesta operació hi havia una ciutat real feta de cases, carrers, gent, activitats, fluxos de gent i carruatges, etc., i unes condicions de programa que condicionaven directament o indirecta l'operació de planejament. La representació geomètrica de la ciutat sempre era una reducció de les qualitats físiques i humanes de la ciutat real. Alhora, la geometria de projecte només tenia en compte alguns aspectes de la ciutat que havia de néixer sota el seu impuls. L'operativitat, el projecte, sempre representava una sectorialització o angulació del procés de construcció de la ciutat. El planejament, encara que vulgui ser global, sempre és limitat i sectorial. L'operativitat així ho exigeix.

En les reduccions i angulacions que realitzen tant l'arquitectura com el planejament urbà o regional cal veure-hi més qualitats que defectes. L'objectivitat absoluta no existeix en el món real. En l'angulació de la realitat urbana hi ha sobretot una acció de cultura que, sovint, no limita la realitat, sinó que l'enriqueix i omple d'accents i suggeriments creadors.

Hem començat l'explicació del procés de formació de l'urbanisme metropolità els anys trenta posant l'atenció a diversos indicis de formació d'un àmbit d'interrelació i creixement supramunicipal, a la focalització dels problemes d'estructuració del conjunt territorial sobre la prolongació de la Gran Via i l'ordenació de l'entorn de la plaça d'Espanya. Són els reflexos de l'emergència d'uns problemes nous, que mereixen l'atenció del planejament urbanístic. Són temes que sempre s'han de tenir en compte si no es vol reduir el planejament al paper de simple gramàtica sense contingut.

Però, com en l'urbanisme del segle passat el planejament urbanístic no es limita a ser una resposta directa a aquests temes. Els quals alhora no es presenten mai com a problemes fàcilment identificables i acotables. Sempre estan envoltats d'un núvol que emmascara el seu caràcter, circumstància que els fa encara més interessants.

Precisament per tot això es pot afegir a la lectura de la realitat urbanística de la dècada dels anys trenta, que s'ha iniciat en els punts anteriors, l'explicació de les suggerents angulacions que van introduir-hi els arquitectes del GATCPAC, principalment: Sert i Torres Clavé, que van traduir al llenguatge polític i cultural català la rica aventura dels arquitectes racionalistes europeus, el seu invent d'una "nova" ciutat, els seus debats, els seus congressos, etc.

En aquest moment històric, molts arquitectes de diversos indrets europeus intenten afrontar la complexa problemàtica del canvi de les estructures urbanes que esdevenia en la primera meitat del segle, el pas de les ciutats tancades a les estructures territorials obertes i complexes, inventant nous models urbans. Uns són fortament estructurats, com els primers de Le Corbusier, o els de l'Hilberseimer de Berlín, mentre d'altres són dispersos, com els "suggeriments" de Bruno Taut o els dels desurbanistes rusos.

I tots tenen al darrera la persistència d'un conjunt de problemàtiques locals, o d'unes temàtiques pròpies d'una ciutat singular, que incideix fortament en les seves propostes. De tal manera que no és possible escriure una història general de l'urbanisme europeu del segle XX, sense tenir en compte els matisos i connotacions que les problemàtiques i cultures locals afegeixen a discurs general.

El Pla Macià

A Barcelona això és molt clar en el conjunt de formulacions del GATCPAC, més o menys reconduïdes al conjunt del Pla Macià de l'aglomeració de Barcelona, que van redactar conjuntament amb Le Corbusier i sota l'impuls de les forces polítiques i culturals que en aquell moment havia iniciat la Generalitat de Catalunya[18].

El Pla Macià és un conjunt de documents que s'inicien en els articles que sota el títol de "La urbanització de la Barcelona futura" es van publicar a la revista *Mirador* entre el 5 de desembre de 1931 i el 19 de maig de 1932, comentats anteriorment. Articles que fan referència a l'estructura regional de Barcelona o al paper de la Gran Via en el conjunt.

Document inicial que es completa a partir de l'anàlisi més detallada de la ciutat i el territori regional, que el GATCPAC va redactar per al IV Congrés del CIAM, sobre la Ciutat Funcional, que es va celebrar a Atenes l'estiu de 1933; i que es va publicar immediatament, el quart trimestre de 1933, en el núm. 12 de la revista *A C*[19]. Document que, alhora, és un interessant diagnòstic de la situació i un programa crític, que comença a introduir una angulada concepció de l'espai i el planejament.

El text de la revista *AC* té el doble interès de ser la primera anàlisi i constatació completa dels problemes urbans de Barcelona que realitza el GATCPAC i també la formulació inicial del seu programa d'intervenció. Des d'aquest punt de vista, es pot considerar el document que fixa les bases del Pla Macià, que el grup d'arquitectes catalans redactarà conjuntament amb Le Corbusier.

El seu motiu central és l'assimilació de la ciutat a una estructura urbana racional. És a dir, un conjunt, o sistema simple, de funcions, elements, o zones, clarament delimitades i separades, que han de tenir una situació, una organització i un espai ben determinat[20].

En cap document com aquest es dóna una concepció de la ciutat tan simple i clara. La ciutat de Barcelona hi apareix amb una simplicitat que contrasta palesament amb la complexitat i diversitat que evidenciava la nostra anàlisi cartogràfica del capítol primer.

De fet, l'assimilació de la ciutat a un sistema racional i l'èmfasi en l'organització urbana no eren noves en l'urbanisme de Barcelona. Fins i tot en els més remots raonaments d'urbanisme, per exemple en alguns documents del segle XIX, com el programa del concurs de l'eixample i alguns projectes de Miquel Garriga i Roca o del mateix Cerdà. Es partia de la necessitat de racionalitzar la situació relativa dels usos urbans.

A principis de segle el tema ja s'havia formulat de manera ben expresiva en el Pla Jaussely el punt de partida del qual era la "tayloització" de la gran ciutat. En els esquemes d'organització en què es basava aquest pla, i molts d'altres d'aquesta generació inicial de l'urbanisme modern, la qüestió de l'organització racional, la delimitació d'unes relacions i comunicacions clares i expressives, i la delimitació i localització lògica de les parts o zones de la ciutat s'establien de manera ben evident[21].

Però en cap d'aquests documents la qüestió de la separació i situació relativa de les zones urbanes s'establia amb la claredat i contundència d'aquest programa inicial del Pla Macià. De tal manera que, a primera vista, pot semblar que en el número 12 de la revista *AC* es fa una caricatura de la situació urbanística de Barcelona completament allunyada de la realitat. Però si s'estudien detalladament alguns del documents gràfics i escrits que s'hi inclouen, com, per exemple, els esquemes cartogràfics que el GATCPAC va presentar al CIAM, i els comentaris que els acompanyen, aquesta concepció esquemàtica de la ciutat es pot enriquir amb d'altres accents i consideracions. Així, darrera les definicions esquemàtiques es descobreixen molts dels te-

[18] Per a un coneixement més complet de l'obra del GATCPAC i el Pla Macià es poden consultar: el GATCPAC, núms. monogràfics de *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 90-94, 1972. AC GATCPAC. 1931-1937, Facsímil de la revista AC, G.Gili, 1975. També es pot consultar Le CORBUSIER, *La Ville Radieuse*, Vicent Freal i Cia, París, 1933.

[19] Vid. Una cronologia completa del procés de redacció del pla i altres documents col·laterals a Salvador TARRAGÓ, el Pla Macià, o la Nova Barcelona. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* núm. 90 , pp. 25-36.

[20] L'argument de l'organització racional és tan evident i clar en aquest document que no ha d'estranyar gens que en alguns estudis antics sobre el Pla Macià es faci referència gairebé exclusiva a aquest tipus de qüestions. Així per exemple a M. de SOLÀ-MORALES. "De la ordenación a la Coordinación", *CAU* núm. 22 novembre-desembre 1973, és fan interessants consideracions sobre la transició de l'urbanisme d'ordenació, d'eixample, per exemple, fins al de coordinació. Consideracions que es poden contrastar amb les que es faran més endavant sobre la coexistència d'ambdues òptiques als treballs del GATCPAC. Alternativament a Francesc ROCA, *AC del GATCPAC al SAC Introducció a la reedició de la revista AC* G. Gili, 1975, s'insisteix en l'assimilació de la ciutat a conjunt (o sistema) d'elements (o funcions), i hom la fa correspondre a una caricatura del model walrasià. És a dir, a la identificació de la ciutat a un procés econòmic definit com a repetició de processos de producció/consum, i on el creixement urbà és explicat únicament pel desenvolupament lineal de les forces productives. Concepció, per cert, ben allunyada de l'actual manera d'entendre la complexitat de les formulacions d'aquest corrent urbanístic, en la qual s'entrarà en els punts següents.

[21] Sobre la incidència d'aquestes qüestions en el Pla Jaussely de Barcelona, vid: Manuel de TORRES I CAPELL, i altres, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona i Corporació Metropolitana, 1984.

mes i problemes de la ciutat que s'han descobert en l'anàlisi cartogràfica del capítol anterior i en els primers punts d'aquest. Darrera els esquemes i les grans afirmacions va apareixent una Barcelona real, i gairebé quotidiana, i s'explica tota una concepció de la societat, que inclou consideracions sobre la localització dels usos i les classes socials, les comunicacions, l'esplai, el medi ambient, la indústria relacionada amb el port i la costa, etc.

El tractament simple i esquemàtic de l'espai, la idea de la racionalització de l'aglome- ració urbana, etc., no és independent de l'urbanisme, la vida més quotidiana o els debats i les polèmiques de la metròpoli barcelonina. S'inicia l'explicació d'un programa d'urbanisme que és interessant tant pels accents culturals que li aporta la relació amb el CIRPAC com pels seus vincles amb un urbanisme real i quotidià de la Barcelona de l'època de la Generalitat Republicana.

L'estructura regional

En el primer dels plànols que el GATCPAC va presentar al congrés d'Atenes (plànol III, a escala 1/50.000) es cartografia l'àmbit de la regió propera a Barcelona en un radi de 30 km que correspon aproximadament al dels documents que s'ha presentat i estudiat en el punt anterior.

D'aquest àmbit, sobretot es grafia clarament l'esquema de comunicacions, incloent-hi tots els mitjans de transport, carreteres i avingudes principals, ferrocarril, tramvia intermunicipal, autobús, etc. S'assenyala el traçat concret d'aquestes línies de comunicació, incloent-hi alternatives de traçat de la Gran Via, mentre que els assentaments de població i les àrees industrials es redueixen a signes abstractes o a simples senyals de localització. És interessant de posar l'atenció a la quantificació dels residents i treballadors que fa per sobre les taques de localització. Els nuclis urbans hi apareixen més com a contenidors de població i activitats que com a estructures físiques.

Al costat d'aquest esquema de comunicacions, el plànol assenyala els boscos i reserves naturals, els equipaments per al lleure, les platges i les àrees d'esports. D'aquesta manera, dóna entrada a un dels temes innovadors del *Regional Planning*. Un tema nou en l'urbanisme, que, com es veurà més endavant, tindrà un pes decisiu en l'estructura final del pla. I un tema que, alhora, obre els esquemes d'urbanisme, fins ara centrats exclusivament en l'optimització econòmica, a la consideració dels recursos naturals, i a una concepció més àmplia de les necessitats humanes.

En tot això, el document és un excelent pont entre el punt anterior, en què es definia genèricament la qüestió de l'estructura urbana de Barcelona, i aquest, on es comencen a introduir alguns assumptes més específics del planejament.

En el que fa referència a l'àrea de la costa, el plànol grafia la secció viària A, que correspon a la prolongació de la Gran Via. I també tenen interès les seccions B vers Badalona i C vers els altres pobles del delta, de menor amplada i incidència en el pla.

Al costat de la prolongació de la Gran Via, tema central de tot l'urbanisme d'aquest període, es pot notar la traça més flexible de la prolongació del carrer d'Aragó des de Sant Andreu i vers l'Hospitalet i el Port Franc, que coincideix amb una idea del Pla d'Eixample de R. Puig Gairalt, que es reproduirà i comentarà més endavant. També cal notar les taques de localització de futures àrees industrials a la conca del Besòs i el Llobregat, les reserves del delta i les àrees de bosc i platja.



EXISTENTE	EN PROYECTO	
		ZONA DE HABITACION
VELSEN		RESIDENCIAS SUBURBANAS
123	123	Nº DE CIUDADANOS QUE TRABAJAN EN LA CIUDAD
		INDUSTRIA
		HORTICULTURA
		PARQUES NATURALES (ENTRADA LIBRE)
		PARQUES NATURALES (ENTRADA LIMITADA)
		ZONA DE ESPARCIMIENTO (ENTRADA LIBRE)
		ZONA DE ESPARCIMIENTO (ENTRADA LIMITADA)

EXISTENTE	EN PROYECTO	
		BOSQUE
		DEPORTES NAUTICOS
S	S	PLAYAS
		VIAS PRINCIPALES DE CIRCULACION
		VIAS SECUNDARIAS DE CIRCULACION
		FERROCARRIL
		FERROCARRIL SUBURBANO
		TRANVIA ENTRE TERMINOS MUNICIPALES
		AUTOBUS

EXISTENTE	EN PROYECTO	
		LINEAS LOCALES DE NAVEGACION
		GRANDES LINEAS DE NAVEGACION
		AERODROMO
		Base para hidroaviones
		DIRECCION
A	A	INDICACION DE LOS PERFILES
		DIQUES
		LIMITE DE TERMINO MUNICIPAL
5 K.M.		LINEAS DE DISTANCIA CONCENTRICA CADA 5 KM

EXISTENTE	EN PROYECTO	
		PERFILES DE ARTERIAS CIRCULACION RAPIDA
		CIRCULACION LENTA
		TRANVIA
		PISTA PARA BICICLETAS
		PASEOS
		CIRCULACION LENTA Y RAPIDA COMBINADAS
		PETROLEO
		FRUTA

1933 **L' estructura de la zona d'influència de Barcelona.**

Font: Revista AC.

L'estructura de comunicacions

En el segon dels plànols (II Barcelona a escala 1/10.000) s'esquematitza el nucli central del sistema de comunicacions. S'hi grafien els carrers principals i s'emfatitza els que tenen arbrat, és a dir, els més qualificats. També s'hi marquen les línies ferroviàries, els tramvies, els autobusos, i el metro, existents i en projecte. I s'assenyalen els diferents tipus d'estacions i punts d'origen i intercanvi de les circulacions urbanes.

Es tracta d'una interessant informació sobre l'estructura de les comunicacions a la Barcelona de l'època.

Però el plànol sobretot és una valoració angulada del desenvolupament urbà d'aquell moment històric. És fàcil d'observar que les vies de circulació on posa més èmfasi són la Diagonal i la Gran Via, és a dir, les dues sortides urbanes que es dirigeixen vers el delta del Llobregat. Exactament s'hi indiquen quatre punts de cruïlla importants: en primer lloc la plaça de Catalunya, que és el nucli de comunicacions potenciat per l'eixample; després la plaça de Francesc Macià, a la Diagonal, i sobretot les places de les Glòries i d'Espanya. Els quatre punts s'uneixen a través de les dues grans avingudes esmentades. La Diagonal parteix de la plaça de les Glòries, i, des d'aquí, segueix linealment fins al final del terme municipal a Esplugues. És significatiu que el plànol no inclou cap previsió sobre la seva prolongació fins al mar, que llavors ja estava prevista al planejament. La Gran Via és assenyalada amb traç fort entre les places de les Glòries i d'Espanya, i també en el seu desenvolupament fins a l'Hospitalet, mentre que pel costat del Besòs només hi ha un signe genèric de projecte futur.

El pes d'aquest triangle de comunicacions és essencial per entendre l'estructura de la ciutat dels anys trenta, i també per valorar les propostes del Pla Macià, entre d'altres de l'època. I en el triangle sobresurt el paper de la Gran Via i de la plaça d'Espanya. Sobretot d'aquesta plaça, on, paral·lelament a la confluència de dues grans avingudes, es concentren innombrables medis de transport: el ferrocarril, el metro, els autobusos i tramvies (per exemple s'hi indica una estació d'autobusos exteriors).



EXISTENTE	EN PROYECTO	
		CALLES PRINCIPALES DE CIRCULACION
		CALLES SECUNDARIAS DE CIRCULACION
		PASEO CON ARBOLADO
		FERROCARRIL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS
		FERROCARRIL SUBURBANO

EXISTENTE	EN PROYECTO	
		ESTACION
		ESTACION DE MERCANCIAS
		METRO
		TRANVIA
		FERROCARRIL LOCAL

EXISTENTE	EN PROYECTO	
		AUTOBUS
		ESTACION DE AUTOBUSES
		TRANSBORDADOR
		BARCO PARA PASAJEROS
		NAVEGACION INTERIOR

EXISTENTE	EN PROYECTO	
		GRANDES LINEAS DE NAVEGACION
		AEROPUERTO
		BASE PARA HIDROAVIONES
		CIRCULACION RAPIDA
		CIRCULACION LENTA

1933 **L'esquema de circulació de Barcelona.**
Font: Revista AC.

Zonificació, informació sociotopogràfica, i els usos

En el tercer plànol (I, Barcelona, 1/10.000), les indicacions són estrictament de zonificació. Fan referència a la residència, als usos econòmics i a l'equipament. Com els altres dos, té el doble interès de documentar l'estructura de la ciutat en un període històric clau i, alhora, introduir la cultura de planejament que gira entorn del Pla Macià.

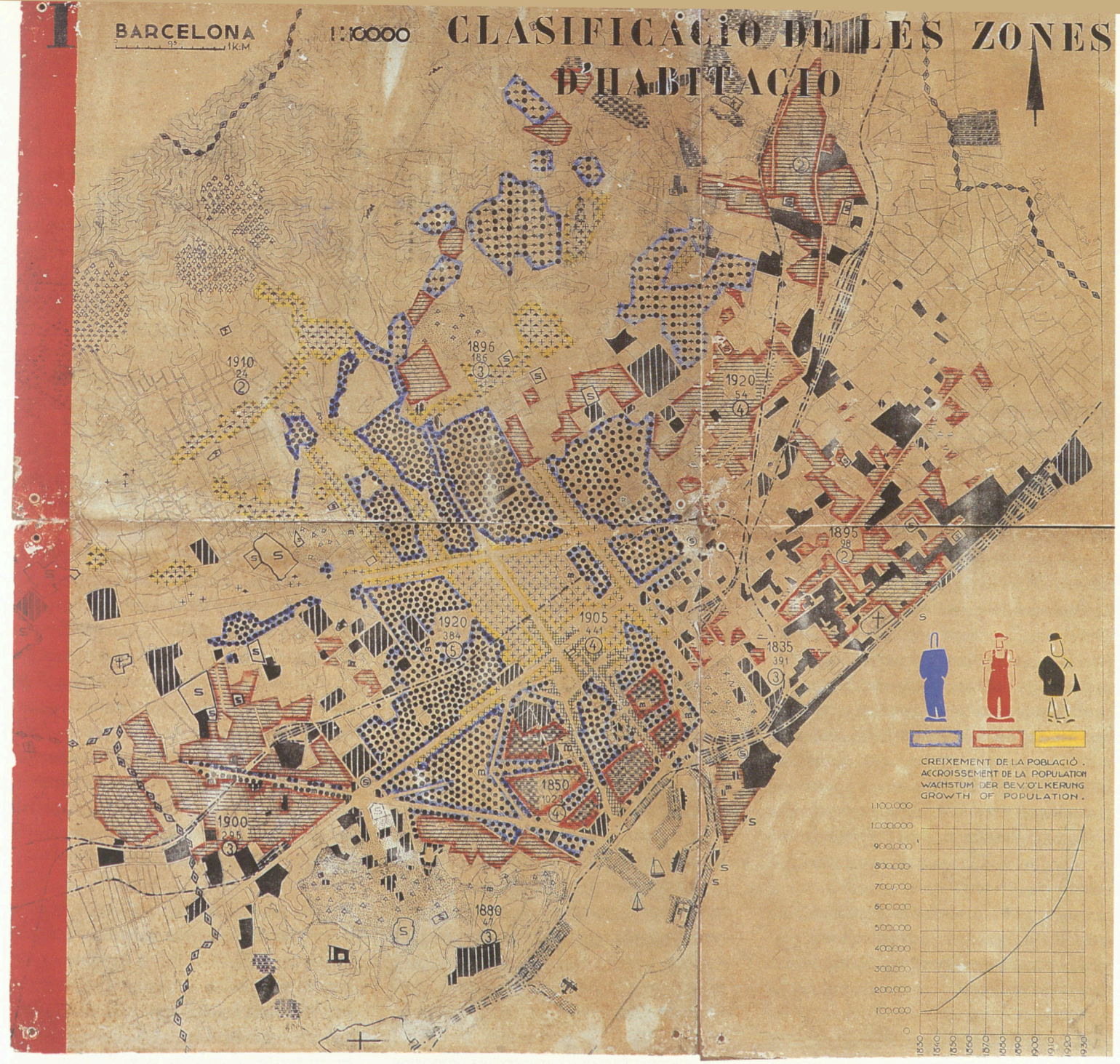
En el que fa referència a les àrees residencials és interessant la classificació, que no té res a veure amb les classificacions en zones que fins aquell moment s'havien aplicat a Barcelona. No s'hi reprodueix la classificació de zones de cases d'ordre obert, tancat, etc., típica de les ordenances i manuals de començament de segle; com, per exemple, les del Pla Jaussely de 1905[22]. És a dir, no es parteix de la tipologia, sinó de la sociologia. Qüestió que inaugura un altre tema que, a partir d'aquesta data, es desenvoluparà insistentment a la literatura urbanística. Un tema que en els treballs del GATCPAC té un pes excepcional. Precisament a la revista *AC* les referències al mode de vida, les necessitats humanes, i a la conveniència d'adaptar l'arquitectura a les necessitats és constant. A tot el racionalisme, les necessitats codificades per les inicials investigacions sociològiques tenen un relleu important en l'elaboració dels programes en què es basen les configuracions formals, tant d'arquitectura de l'habitatge i el treball com d'urbanisme. En el plànol s'assenyalen habitatges i ciutat jardí obrers, de classe mitjana, i de luxe. I es dóna una informació sociotopogràfica de molt d'interès.

Per exemple, la informació sobre l'estructura del Poblenou coincideix palesament amb la que s'ha cercat a partir d'altres fonts i s'ha reflectit en el plànol base. És fàcil d'entendre la situació de les àrees industrials a la vora del ferrocarril i de Pere IV. I les àrees residencials obreres es maclen significativament amb les taques industrials. També té molt d'interès l'estructura de la zona de Sants i l'Hospitalet. L'eix de l'antiga carretera de Madrid, prolongat pel Paral·lel, serveix de base d'una àrea on predomina l'habitatge obrer. La corona urbanitzada de l'entorn de Montjuïc també hi és representada amb precisió, diferenciant els habitatges obrers de la zona del Poble Sec, l'Exposició i el Parc, i algunes indústries que se situen a l'altra banda de la muntanya, on es projectava la Zona Franca.

Entre aquestes dues àrees costaneres, els habitatges de millor qualitat se situen a la part central de l'eixample i s'estenen vers la zona de la Bonanova, molt allunyada de la costa. A ambdós costats d'aquesta zona se situen habitatges de classe mitjana, que conformen l'eixample. Aquesta localització precisament concorda molt amb l'estructura de les línies de tramvies i autobusos que s'han estudiat en el capítol anterior.

El punt del plànol que té més interès metodològic és la classificació, o matriu de selecció i lectura dels usos, que s'hi utilitza. I no només en introduir la classificació sociològica, sinó també en barrejar-la eficaçment amb usos que han de tenir un pes decisiu en el model de planejament posterior.

[22] Per a una explicació del pes de la classificació tipològica a les zonificacions i la cultura urbanística de Barcelona en general , entre 1900 i 1930, vid. Manuel TORRES i CAPELL, Inisis.



1933 **La classificació de Barcelona en zones.**
Font: Arxiu Històric del COAC.

Alguns d'aquests usos són la City, els serveis i la indústria, que han de constituir el centre del raonament o metàfora de la ciutat funcional en què es basa el Pla Macià, i, lògicament, no és gens estrany que apareguin en aquesta cartografia preliminar.

La informació com a programa virtual

S'ha dit que la informació actua com a programa virtual del pla, i això, en aquest cas, és molt cert. La lectura de la ciutat de Barcelona es fa sempre des de la perspectiva del programa. Així, si es constata que la ciutat forma part d'un conjunt econòmic, social i polític de creixement accelerat, rapidíssim, és per entendre que es tracta d'un conjunt on manca el control i on cal una reorganització que permeti recuperar l'escala humana i relacionar-se amb les "necessitats humanes". No s'estudia la gènesi de l'estructura metropolitana per deduir-ne unes regles de composició tal com es faria avui.

Es constata que els nuclis antics estan degradats, mancats d'aire, sol, i llum, per fer entendre que cal introduir un nou concepte de l'edificació que faci compatible l'alta densitat amb la presència d'àrees verdes i serveis. L'instrument d'aquesta racionalització de les àrees residencials ha d'ésser el plànol. Simptomàticament, s'ignora la presència de les diverses versions i escales del plànol, que en el capítol anterior hem vist aplicades al creixement residencial de les àrees perifèriques. Sota la paraula plànol, o manca de plànol, s'hi amaga una concepció de l'ordre de l'edificació que passa per sobre de les diferències i matisos.

L'altra definició del programa, que contrasta amb la realitat de la urbanització, fa referència a les barreges d'usos residencials i industrials. La ciutat s'havia de classificar en zones monofuncionals, limitant al màxim les barrejes. L'ordre urbanístic també significava la necessitat de concentrar els usos en àrees específiques. És a dir, concentrant la indústria en àrees expressament dedicades a aquest ús eliminant els usos incompatibles a les àrees residencials, desenvolupant-hi exclusivament els espais lliures i d'equipament a través dels quals la vida residencial es podia expandir i millorar. Impedint la barreja d'usos que evidencia el darrer dels plànols d'anàlisi comentats prenent com a model el polígon residència i el polígon industrial, semblant al que llavors es projectava al Port Franc.

En el capítol anterior s'ha observat que a l'aglomeració de Barcelona fins a començament del segle XX, quan va començar el desenvolupament de la xarxa de transports en comú, la indústria i la residència havien de ser contigües perquè els obrers no tenien prou poder econòmic per poder travessar la ciutat quotidianament. En aquell moment històric era gairebé impossible suposar que els obrers poguessin desplaçar-se quotidianament lluny de llur àrea de residència. Aquesta circumstància només es va començar a superar en els anys immediatament anteriors al Pla Macià.

A primera vista, contrastant les formulacions del GATCPAC, la concepció de l'espai monofuncional en què basaven llurs propostes i la realitat de la urbanització, sembla que les seves propostes estaven allunyades del món de la realitat. Només tenien el valor d'idees força. Eren visions de futur. Els seus projectes no dialogaven amb una realitat territorial concreta, complexa i diferenciada, com la de Barcelona. Es construïen en el món dels projectes de futur i de les idees.

Però, en realitat, les propostes del GATCPAC, no eren tan idealistes com sembla a primera vista, responen a la constatació de les possibilitats de renovació de l'estructura urbana. Les decisions de planejament és posaven més en relació amb el procés de renovació de l'estructura urbana en curs que no pas amb la simple lectura de l'estructura urbana. Eren propostes basades en un autèntic programa. És a dir, un conjunt de formulacions amb arrels profundes en els processos de renovació en curs.

L'ordre geomètric

Un raonament semblant es pot fer sobre la segona dimensió de l'ordre urbanístic a partir del qual es dissenyaven els projectes del GATCPAC. Es tracta de l'ordre geomètric. En el Pla Macià és proposa la modificació del traçat actual de l'eixample substituint les illes Cerdà per unes altres de 400 x 400 metres. La proposta té origen en les investigacions tipològiques i arquitectòniques del grup, o en les referències que llavors es tenien sobre altres exemples de l'arquitectura racionalista. Aquí també sembla que, de cop i sense cap informació prèvia sobre l'estructura del mercat residencial a Barcelona, es proposi la substitució de les diverses malles urbanes de la ciutat per una macromalla.

L'única relació d'aquesta malla amb el món concret de la urbanització de Barcelona es pot trobar en la crítica de les modalitats de parcel·lació i les tipologies del centre de la ciutat, l'eixample i la corona perifèrica que hi ha en aquests números de la revista *AC*[23]. Si es contrasta la proposta amb la informació sobre les modalitats d'urbanització a diversos llocs de la conurbació, que s'ha inclòs en el capítol anterior, es veu que des del GATCPAC hi ha consciència de l'estructura diferenciada de la urbanització de Barcelona, consciència i coneixement que es responen a través de la crítica. És a dir, que també des d'aquest punt de vista el punt de partida del GATCPAC és el programa més que el detall de la urbanització diferenciada.

[23] *AC* núm. 12-13, primer trimestre 1934.

El pla i el programa

Si al número següent de la mateixa revista *AC*[23] l'explicació de les propostes del pla que van elaborar conjuntament Le Corbusier i els arquitectes de GATCPAC no s'inicia en cap anàlisi de Barcelona, sinó en una sèrie de raonaments històrics i programàtics derivats alhora de les discussions locals i de les formulacions disciplinàries, això és degut a aquesta actitud inicial del planejament de l'època. El pla sempre s'inicia en un programa o en una actitud crítica o combativa en relació amb la realitat.

Actitud que no es pot qualificar com a idealista o irrealista. En moltes interpretacions de l'arquitectura urbana d'aquest període, tant si es tracta de glorificar les seves propostes com de criticar el seu contingut idealista, el programa mai no es posa en relació amb la realitat i els esdeveniments urbanístics del moment. Però aquesta actitud, o aquest programa inicial, té fortes arrels en la realitat. No tant en una lectura simple i immediatista de la realitat, com la que en temps recents han fet alguns estudis tipologia-morfologia, sinó en la formulació de problemes, com el de la nova dimensió de les interrelacions urbanes, la manca d'higiene i ordre en la urbanització menor, o, fins i tot, la manca de consideració del valor d'alguns recursos naturals, com la platja.

En canvi, aquí l'irrealisme, o millor la manca de referències locals, no s'assenyala pas per invalidar o glorificar excessivament les propostes, sinó per assenyalar l'origen d'una part de les propostes en el context de les discussions disciplinàries. Les propostes tenen origen en el món de la cultura urbanística, i no en la urbanització i configuració concreta de la ciutat. Per aquest motiu es posa l'atenció en principis com el de l'agregació de les àrees urbanes en grups o polígons d'ús homogeni, o hi ha una obsessió per la geometrització de l'espai. Més enllà de la concepció economicista de la ciutat funcional, hi apareixen raonaments sobre l'ordre de la urbanització que provenen de l'arquitectura i d'altres contextos culturals. Però aquestes propostes tenen el fonament en el caos que el creixement accelerat de la urbanització perifèrica ha creat en la metròpoli naixent, en l'enrevessada organització d'unes carreteres i línies de ferrocarril el traçat de les quals és una permanència d'ordres antics, o també en el desordre d'una urbanització que s'ha basat excessivament en la permanència del parcel·lari agrícola.

Amb tot el que s'ha dit, no es pot arribar a la conclusió de la manca absoluta de referències sobre els problemes d'urbanització de Barcelona. Les propostes del GATCPAC mai no parteixen i es desenvolupen a través de l'anàlisi de les situacions locals en el sentit que aquestes es prendrien en consideració a l'urbanisme actual, però no es pot oblidar que la posició polèmica del grup els obligava a definir-se constantment sobre els assumptes que es discutien als diaris, sobre les informacions públiques de plans, i sobre les propostes més vistoses de l'urbanisme local. També sabien incorporar a les seves propostes projectes que hi encaixaven, com el de la Zona Franca, o sabien traduir en el seu llenguatge idees com la de l'enllaç de les platges de Castelldefels mitjançant la prolongació de la Gran Via[24]. Des d'aquesta perspectiva no es pot dir pas que fossin irrealistes. Vivien totalment immersos en la realitat quotidiana. Factor que s'evidencia en el programa i encara més en els esquemes i textos del pla. Aquest factor també obre una altra perspectiva d'emmarcament de les seves propostes.

Aquesta és una qualitat important de l'urbanisme dels anys trenta que s'ha oblidat molt en l'urbanisme dels temps recents, on el programa, entès com a crítica a la realitat immediata no es té en compte gairebé mai.

Amb les seves propostes el grup intenta dirigir les diverses maneres d'edificar vers un tipus nou d'urbanització que es comença a experimentar a Europa. No es tracta tant de forçar la substitució global i immediata de tots els tipus d'urbanització que existeixen de Barcelona, com de crear un programa de referència que obri el pas a la intervenció d'altres nivells del planejament urbanístic, que permetran l'adaptació de la proposta sobre els llocs diferenciats.

És més, l'atenció a l'anàlisi sociològica i sociotopogràfica i als principis d'urbanització que deriven de la seva crítica no han de fer pensar que, des d'elles, i sense gaires mediacions, es pugui passar a la comprensió de totes les dimensions del planejament dels anys trenta. L'arquitectura de la ciutat que proposa el GATCPAC, l'ordre racional de la ciutat, la separació esquemàtica d'usos, el nou ordre de l'edificació, etc., són uns magnífics punts de partida o de programa, però no resumeixen tot el desplegament instrumental de l'urbanisme d'aquesta època.

Es pot dir que es tracta d'una anàlisi i un programa que donen el to del treball. Però el resultat, com es veurà en els punts següents, també deriva d'altres raonaments i consideracions. Aquest és el cas de les modalitats de traçat urbà, alhora geomètriques i atentes a la forma del plànol de la ciutat, el projecte de la nova ciutat residencial, i la introducció de la geografia a través de l'esbós i la perspectiva.

24 En el programa del Pla Macià, reproduït en el número 13 de la revista *AC*, es fixa l'objectiu de la unió de la ciutat i el mar. Es refereix a la necessitat de suprimir la indústria construïda prop de la platja, i valora les "platges verdes, plenes de pins, que estaven incomunicades", que es podien posar en relació amb Barcelona a través de la prolongació de la Gran Via.

L'estructura esquemàtica de la ciutat

Per avançar en la comprensió de les dimensions del planejament en aquest període històric es pot posar l'atenció en l'estructura global del pla pròpiament dit. Els esquemes d'estructura urbana en què es basa la descripció del Pla Macià en el número 13 de la revista *AC* són un instrument interessant per entendre aquesta dimensió del pla[25].

Els sis esquemes generals d'estructura, referits a temes de transports i circulació o zonificació i tractament dels teixits urbans, que es reprodueixen a la revista són el millor punt de partida per a una explicació d'aquest aspecte del pla, i permeten una comprensió clara del sentit de les propostes, en el context d'una aglomeració metropolitana com la de Barcelona els anys trenta.

Començarem aquesta descripció a través de l'organització de les comunicacions i transports. És a dir, els esquemes III, IV, V, VI, del pla, que fan referència als diversos sistemes de comunicacions.

Des de l'inici del treball s'imposa la idea de segregació de trànsit. Idea que concorda amb la de simplificació. En tots els esquemes es fa una representació extremament rectilínia i independent de la vialitat menor, que contrasta amb la de les imatges tradicionals de l'àrea o amb la complexitat de la descripció que hem fet en el capítol primer.

Paral·lelament té molta importància l'èmfasi que es posa en la Gran Via. És a dir, el nexe d'unió de les dues valls fluvials que convergeixen en l'emplaçament de Barcelona, a què s'ha fet referència anteriorment.

L'esquema III fa referència als transports d'automòbils i camions, i s'hi representa una xarxa de trànsit principal basada en vies "independents i enlairades".

Lògicament, la via més important és la Gran Via, que fa de "tangent col·lectora de trànsit" (A), seguida per la V del Paral·lel i la Meridiana (D i E), que tenien la funció d'enllaçar amb els dos eixos fluvials. Aquestes tres vies eren autopistes que tenien la funció de canalitzar el trànsit de pas, És a dir, el trànsit regional entre la ciutat central i el seu *hinterland,* i les havien de completar unes altres vies de circulació ràpida més locals: la prolongació de les dues radials anteriors vers el port (L i K); una via axial en direcció al mar (H), situada a l'eix de simetria del conjunt, i una autopista que seguia la costa, substituint el ferrocarril actual.

En l'esquema es fa evident que, en aquest període històric, l'automòbil s'introdueix en l'urbanisme i genera un canvi important en el tractament de la vialitat. Ja no es tracta de carrers més o menys amples o d'avingudes monumentals, a l'estil de l'urbanisme tradicional, sinó de vies segregades per a automòbils.

També són importants les pautes de traçat. La simplificació i la geometrització són evidents, i diferencien palesament les propostes d'aquest pla de Barcelona de les de tots els documents anteriors.

Però potser el tema més interessant és el seu caràcter d'esquema obert, dirigit en relació amb les directrius estructurals fonamentals del territori català, i no tant les internes de Barcelona. Estructura que contrasta amb el tancament dels esquemes del Pla Jaussely i encara més amb el del Pla d'Enllaços de 1917.

[25] Aquesta informació és complementària de la que es reprodueix a LE CORBUSIER, *La Ville Radieuse*, Éditions Vicent Fréal, París, 1933, pp. 306-309. Els plànols dels dos textos no coincideixen exactament. Circumstància que ha obert el pas a comentaris sobre la manca de relació entre els criteris de Le Corbusier i els dels arquitectes locals.

L'esquema IV fa referència als ferrocarrils. En aquest cas la simplificació de l'esquema es trasllada al tractament d'un sistema completament independent de la vialitat tradicional.

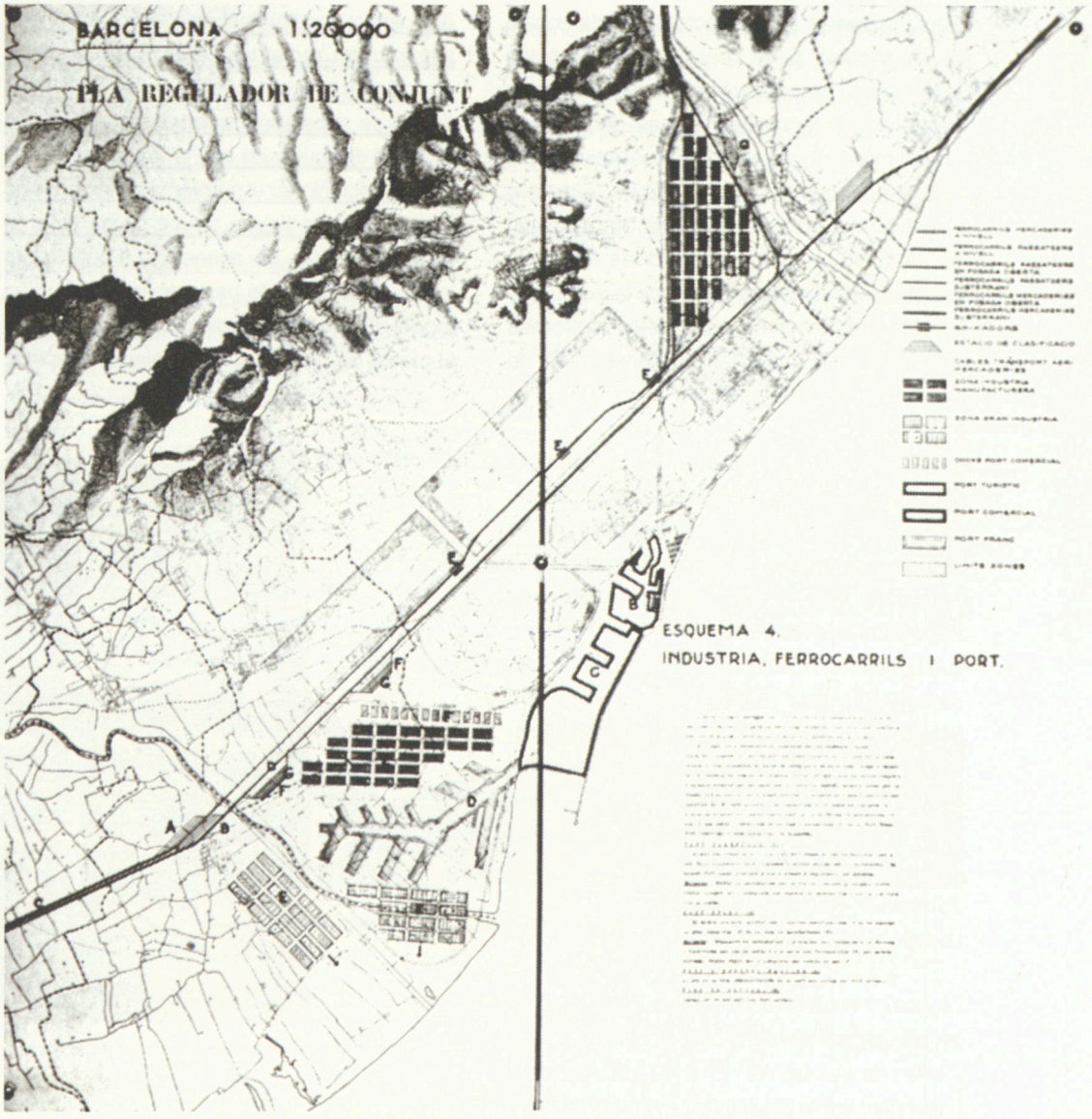
Bàsicament s'hi dibuixa una sola línia de passatgers que passa pel carrer d'Aragó, paral·lel a la Gran Via, i té una estació general de classificació situada tangent al Llobregat, i aturadors situats en punts estratègics urbans: la plaça d'Espanya a un extrem, el passeig de Gràcia al centre i la plaça de les Glòries a l'altre extrem. La segona línia, paral·lela a l'anterior, és de mercaderies. Connecta els principals assentaments industrials: el Port Franc, el port comercial, i l'àrea industrial de Sant Andreu.

Té interès el tractament innovador que es dóna al cicle de les mercaderies (taylorització) amb una estació de classificació exterior, una estació de mercaderies a la Zona Franca.

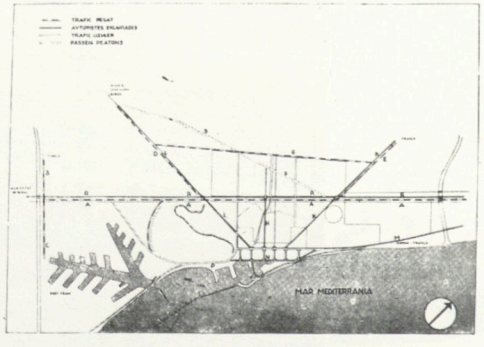
D'acord amb la lògica d'assentament residencial del pla, es deixa sense comunicació ferroviària de mercaderies l'àrea de Badalona i Poblenou, i es preveuen aturadors en punts neuràlgics de la ciutat. És interessant contrastar aquesta decisió amb els plànols d'interrelació del ferrocarril i la indústria que s'inclouen en tractar la qüestió específica del transport.

Com en els altres temes, les propostes del GATCPAC denoten, alhora, una dosi de realisme, en recollir i interpretar processos en curs, i irrealisme, en esquematitzar i introduir noves pautes de conceptualització de l'espai.

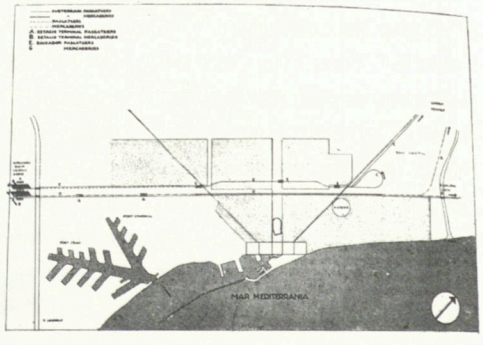
En el límit, es pot dir que aquest intent racionalitzador i simplificador és irrealista, atesa la complexitat de l'estructura urbana de Barcelona. Però també és realista perquè basa les seves determinacions en la presa en consideració d'uns vincles entre la indústria i el port que, per tot el que s'ha vist en el capítol anterior, eren totalment actius en l'aglomeració urbana de començament de segle.



Pla Macià. Les zones industrials relacionades a través del ferrocarril i el port.
Font: Plànol d'exposició reproduït al número 15-16 de la revista AC.



Pla Macià. Esquema III. La xarxa general de comunicacions.
Font: Revista AC.



Pla Macià. Esquema IV. La xarxa de ferrocarrils. L'eix de la Gran Via com a nucli central.
Font: Revista AC.

Però la intenció dels redactors del pla encara és més clara si es tenen en compte les polèmiques i propostes sobre la racionalització dels enllaços ferroviaris, que es debatien en aquell moment històric. Per exemple, el Pla d'Enllaços Ferroviaris de 1933, redactat pràcticament en paral·lel al Pla Macià, té un esquema que es basa en dues línies de penetració ferroviària al centre de la ciutat, que es diferencia palesament dels esquemes equivalents dibuixats en el planejament de començament de segle.

El 29 de març de 1933 es va constituir la Comissió d'Enllaços Ferroviaris de Barcelona, amb participació municipal, estatal i de les companyies, que va elaborar el Pla d'Enllaços Ferroviaris, que va donar un tomb important als intents de racionalització de les línies, en curs des de feia anys. Era un pla global, que combinava els objectius ferroviaris i urbanístics. D'una banda, plantejava el problema de la capacitat d'explotació de les línies, afectada per la manca de connexió. D'una altra, plantejava la necessitat de solucionar l'efecte barrera i els passos a nivell que impedien el desenvolupament urbà en diverses direccions.

Les solucions del pla que s'esquematitzen en els plànols adjunts fan referència a diversos temes. L'enllaç de les línies del Nord i MZA a Montcada, prolongant la línia del carrer d'Aragó fins enllaçar la línia de Granollers a La Sagrera. La construcció d'un ramal que havia d'enllaçar les línies de Granollers i Mataró pel Besòs. De Llevant a Ponent s'establia una línia entre La Bordeta-Aragó i l'estació de La Sagrera. D'aquesta manera s'establien dues línies paral·leles a la Gran Via que comunicaven una i l'altra part de la ciutat, o, el que és el mateix, la conca del Llobregat i la del Besòs. Complementàriament, s'establia un altre pas pel port, l'interès del qual, pel que sabem, era motivat per una altra sèrie de consideracions. Alhora es preveia la connexió amb les noves línies del metro.

La idea més potent del pla era l'enllaç de totes les línies que confluïen a la ciutat, establint un gran enllaç longitudinal de Llevant a Ponent. L'estructura radial vuitcentista de les línies quedava totalment superada pel pla. Però també se superaven propostes com les que s'havien formulat en el Pla Jaussely, on es pretenia solucionar el problema de la connexió de les línies radials a través d'una línia de circumval·lació[26]. En aquest pla s'optava per la circumval·lació, en part per l'aplicació d'un model d'estructura ferroviària francès, oposat al model de passos a través alemany, aplicat en el planejament de Berlín, i en part per la diferent consideració de la ciutat que es tenia en els dos moments. A començament de segle la ciutat encara era concebuda com un tot, conceptualment diferenciat de l'espai regional. Mentre que a la dècada dels trenta la qüestió de la regionalització ja tenia molt de pes.

[26] Per a més informació sobre l'esquema ferroviari del Pla Jaussely, vid. M. de TORRES i CAPELL, *Inicis*... p. 213 ss.



1933 **Les línies que travessen la ciutat en el Pla d'Enllaços Ferroviaris.**
Font: IMHB.



1933 **L'abast regional de l'esquema del Pla d'Enllaços Ferroviaris.**
Font: IMHB.

A través de la planificació dels enllaços ferroviaris s'arribava a unes consideracions semblants a les dels estudis regionals esmentats anteriorment. En tots els casos emergia l'interès de l'establiment d'una connexió Llevant-Ponent, que connectava les dues conques fluvials, o els fusos de línies ferroviàries. D'aquesta manera s'obria Barcelona vers el seu espai metropolità i regional.

Llegint i interpretant la problemàtica del Pla d'Enllaços Ferroviaris, els programes en què es basa el Pla Macià s'omplen de realisme. Passen a ser quelcom més que anticipacions utopistes. Són propostes crítiques, ben arrelades a la realitat del moment. No és gens casual que en el número 13 de la revista *AC*, s'hi inclogui un esquema molt general de les propostes del Pla d'Enllaços Ferroviaris, paral·lelament a les propostes del GATCPAC. En les propostes d'aquest grup d'arquitectes no hi havia només la intenció de formular una proposta alternativa "racional i simple", per emprar adjectius que són molt propis de l'actuació urbanística en aquest moment històric i que deriven de la cultura urbanística o de la influència dels ambients del CIRPAC entre els arquitectes catalans.

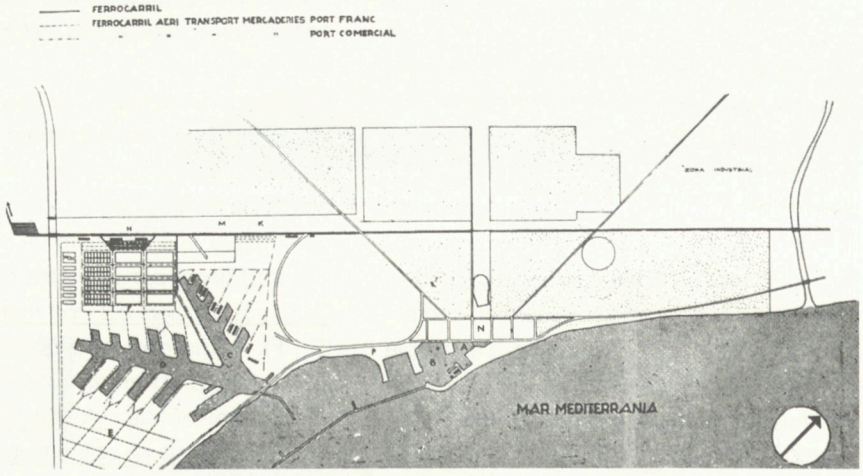
Les propostes del Pla Macià sempre tenien una doble dimensió. D'una banda, reflectien la interpretació i la crítica de la situació urbana i regional de Barcelona i d'una altra eren respostes formulades en termes de la cultura urbanística del moment.

Però l'explicació inicial de l'estructura del Pla Macià no s'acaba en els dos esquemes anteriors. Els esquemes V "Transports Marítims" i VI "Aviació i zona de repòs" els completen i amplien les consideracions introduint altres qüestions.

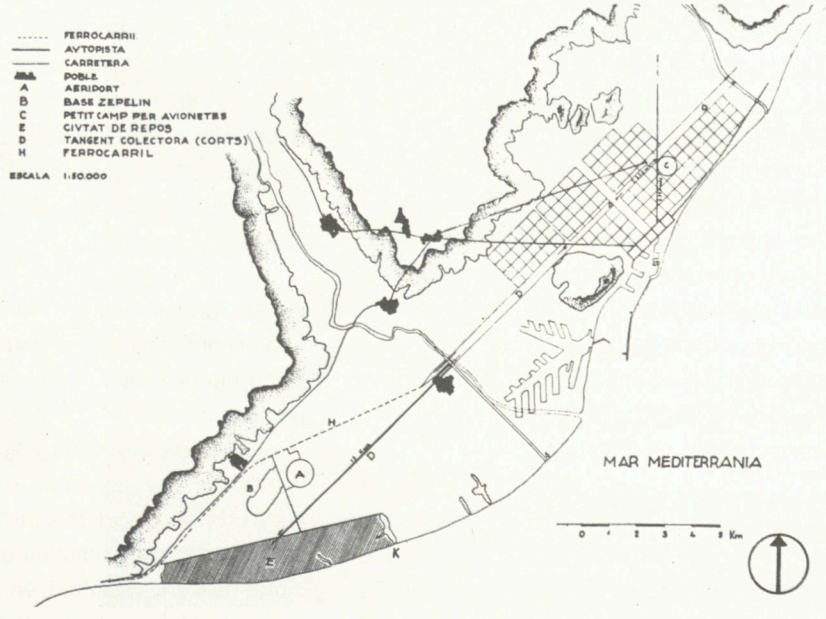
El primer esquema fa referència al tractament del port i la seva integració en el circuit del transport industrial seguint la lògica "tayloritzadora" del pla. S'hi dibuixa una mena de transport en "cables aeris" entre el port i l'estació del ferrocarril, que fa pensar en una aplicació molt estricte de la lògica de racionalització i simplificació a l'esquema de circulació establert entre el port i algunes urbanitzacions industrials existents[27].

El segon esquema, tot referint-se a l'inici del trànsit aeri al delta del Llobregat, però també a la plaça de les Glòries, fa una primera referència implícita al tema de la Ciutat de Repòs, molt important en les seves propostes, del qual se'n parlarà a bastament més endavant. Si el tema anterior era una darrera manifestació de l'aplicació de la lògica racionalitzadora a la qüestió de les relacions entre la indústria i el port, que ja és prou coneguda, el darrer s'obre a dos temes completament nous, que intervindran molt en el planejament metropolità dels anys següents.

[27] Per mesurar el seu abast cal fer referència tant al sistema de transport existent entre les àrees industrials del Poblenou i Badalona i el port, com a la disposició de les indústries l'àrea immediata al port que es fa en la majoria dels projectes del Port Franc.



Pla Macià. Esquema V. Els transports marítims i la relació indústria-port.
Font: Revista AC.



Pla Macià. Esquema VI. Els camps d'aviació en relació amb l'esquema general de circulacions.
Font: Revista AC.

Teixits residencials

Un segon grup d'esquemes fa referència al tractament dels teixits residencials, a la zonificació i a l'estructura urbana pròpiament dita. Es tracta d'un conjunt de plànols que estan a mig camí entre la zonificació pròpiament dita i la introducció d'un nou ordre geomètric en la urbanització de Barcelona.

La zonificació es limita a la segregació dels usos industrials, la definició del nou centre i la diferenciació del casc antic, l'eixample i uns nous barris d'illa ampla, o d'urbanització d'acord amb un nou ordre. És a dir, en relació amb aquest tema el Pla Macià fa unes propostes extraordinàriament esquemàtiques.

En aquesta segona part del Pla Macià, potser el que és més innovador és la utilització d'una quadrícula nova d'illes de 400 x 400 m i, amb ella, la introducció d'un nou ordre geomètric que condiciona molts altres temes. Es tracta de la proposta de la substitució del mòdul 133 x 133 definidor del projecte de Cerdà per un nou ordre d'edificació que pretén incloure l'espai corresponent a nou illes de l'antic eixample en una sola macroïlla. Sobre aquesta macroïlla s'havia de desenvolupar tant la nova edificació lliure del condicionant del carrer com les àrees verdes i una nova classificació de les vies de trànsit.

En l'esquema I, "Zonning", es pot observar la divisió en mòduls i la zonificació o repartiment espacial dels usos que es planteja des d'un esquematisme semblant al dels plànols d'informació urbana que els arquitectes catalans van aportar al congrés del CIAM sobre la Ciutat Funcional.

S'hi defineix un Centre Administratiu i Burocràtic (A), situat prop del mar, exactament sobre el port antic, ben connectat per les dues vies en VI la comunicació marítima. Es tracta de la City, o centre motor de la ciutat, que ocupa la posició central pròpia de tots els projectes de Le Corbusier, i que és una mena de traducció idealista del model de Manhattan. També es defineixen dues àrees de Centre Cívic (B), properes a l'anterior, on s'havien d'assentar edificis administratius i de cultura.

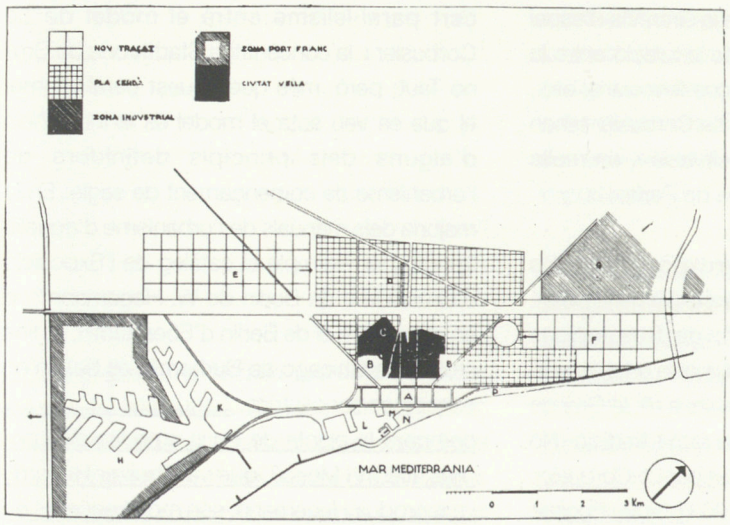
Les àrees residencials es divideixen en els següents tipus i emplaçaments: Casc Antic (C), on el pla fa una proposta de sanejament i buidat de les illes degradades; Eixample (D), on el pla fa una proposta de substitució de l'illa tradicional per una altra de 400 x 400; Barris residencials del Port Franc i Poblenou (E i F), barris obrers, propers a les àrees industrials, amb grans blocs d'habitatge i serveis col·lectius. Mentre que les àrees industrials se situen sobre el nou polígon del Port Franc i l'àrea de Sant Andreu (G i H) i no sobre el Poblenou, una àrea industrial de gran tradició industrial i també d'inversions industrials i ferroviàries molt recents, que el pla proposa eliminar per a substituir-la per una àrea industrial obrera.

L'esquema II. "Nou mòdul de 400 x 400", completa la informació del plànol anterior i acaba de precisar la informació aportada per aquest segon grup de plànols.

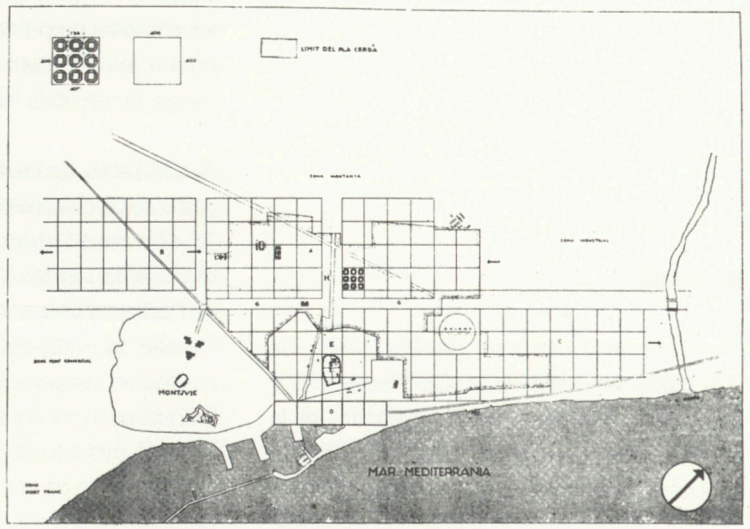
El Pla Macià no es pot concebre mai com una proposta única, definida a un sol nivell de raonament. En primer lloc, és l'elecció d'una directriu estructural, la Gran Via, oberta a una renovada influència regional. També és una proposta de situació dels usos urbans, decidida a partir d'una lectura atenta de la problemàtica estructural de la ciutat dels anys trenta. I, en tercer lloc, és la proposta d'un nou ordre de traçat urbà, que té molt a veure amb la introducció d'un nou concepte de l'edificació. El nou mòdul urbà de 400 x 400 es planteja com a nova base de reforma de la ciutat, segurament no tant per substituir immediatament tots i cadascun dels edificis i les illes com per iniciar un procés de modificació que permeti donar un nou valor a l'edificació oberta, les àrees verdes, els serveis i equipaments urbans, i la vialitat de l'automòbil. Per aquest motiu, en el text del número 13 de la revista *AC* es parla d'envair a poc a poc l'eixample amb edificis i ordenacions fetes d'acord amb les necessitats actuals. També es parla "d'envair" la ciutat vella, conservant-ne una part.

La proposta del Pla Macià és crear un nou ordre, representat per una geometria estricta, 400 x 400 m, però, de fet, referit a la posició i forma dels edificis, la integració dels espais lliures i equipaments en el traçat urbà i la reclassificació de la malla viària.

A través del mòdul es pot veure clarament que l'estructura no deriva només de raonaments tayloristes, sinó de la superposició d'arguments d'aquesta mena amb mesures de composició basades en aquesta geometrització de l'espai. El mòdul és més una referència d'escala i de model urbà que la imposició d'una geometria estricta.



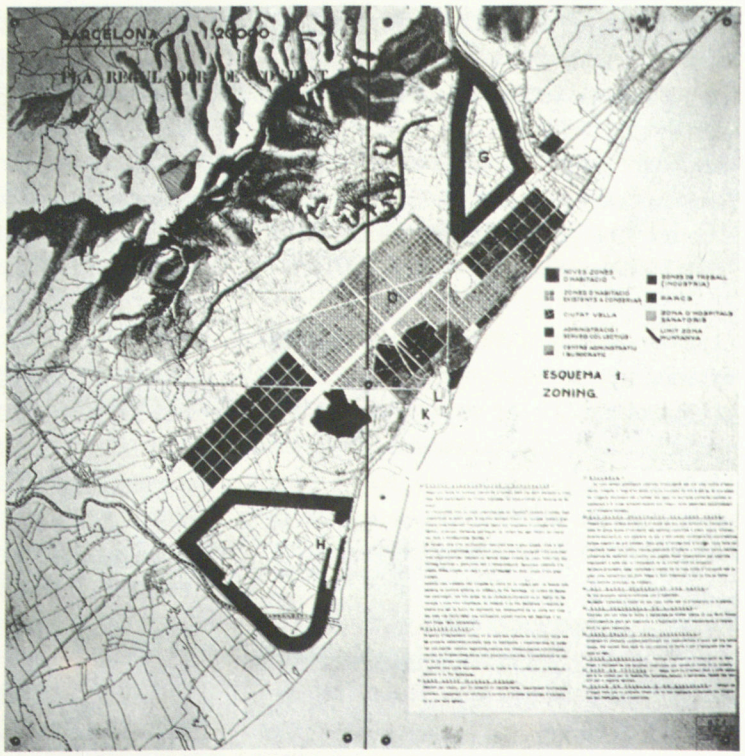
Pla Macià. Esquema I. Zonificació general. Centre i àrees residencials i industrials.
Font: Revista AC.



Pla Macià. Esquema II. El mòdul de 400 x 400 criteri d'ordenació general del conjunt.
Font: Revista AC.



Pla Macià. La proposta en relació amb l'espai regional. El delta del Llobregat i la Ciutat de Repòs.
Font: Panell d'exposició reproduït al número 15-16 de la revista AC.



Pla Macià. "Zonning". La totalitat del pla amb el mòdul de 400 x 400.
Font: Panell d'exposicó reproduït al número 15-16 de la revista AC.

El model

Però el Pla Macià i en general totes les propostes del GATCPAC sobre Barcelona no es poden considerar independentment de la història dels projectes urbanístics de Le Corbusier. S'ha dit que el Pla Macià és un dels primers treballs de Le Corbusier on se supera l'esquema concèntric i es comença a plantejar la idea de la ciutat lineal. Això segurament és massa exagerat i esquemàtic, encara que és cert que el pla se situa a mig camí entre les seves propostes de París i les que elaborarà sobre Alger, pràcticament a la mateixa època del Pla Macià.

Xavier Monteys[28] fa poc ha explicat aquesta evolució de les propostes urbanístiques de Le Corbusier entre La Ville Contemporaine pour Trois Millions d'Habitants de 1922, un projecte estructurat sobre un punt central, i La Ville Radieuse de 1932, que s'estructura entorn d'un eix. I ha posat en relació aquests dos grans model teòrics.

El primer projecte, la Ville Contemporaine, fou exposat per primera vegada l'any 1922 i publicat al llibre *Urbanisme* tres anys més tard. D'una banda, és una proposta vinculada a París i la seva història, i d'una altra, encara conté moltes de les afirmacions essencials de l'urbanisme de començaments de segle.

És una proposta impensable si no es té en compte la relació de Le Corbusier amb la ciutat de París. De la mateixa manera que a les línies anteriors s'han anat explicant els vincles entre les propostes del Pla Macià i la problemàtica urbanística de Barcelona, en la dècada dels anys trenta, la relació entre la Gran Via i l'espai regional, la problemàtica de la relació entre la indústria i el port, els enllaços ferroviaris, etc., les primeres propostes de Le Corbusier tenen com a referent central la situació i, en molts casos, la memòria històrica de París.

Això és particularment clar en l'esquema de dos grans eixos que emmarca tot el pla de la ciutat, teòricament "abstracta", de tres milions d'habitants. La idea d'emmarcar la urbanització de París en dos grans eixos, és a dir, la Grande Croisée de París, tenia una llarga tradició. No era pas un concepte inventat per Le Corbusier. Poc abans, entre els anys 1903 i 1909, Eugène Henard havia publicat unes propostes de reorganització de la ciutat de París que incloïen aquesta qüestió[29]. I resseguint la història d'aquella ciutat, és fàcil trobar referències a un Grand Axe[30] i un eix complementari. A través d'aquests grans eixos, el pla de Le Corbusier s'emmarca en la memòria històrica i els temes d'urbanisme específics d'aquella ciutat.

Normalment es diu que el Pla Voisin de París, redactat l'any 1925, deriva del model teòric de la Ville Contemporaine, encara que potser és més correcte dir que tant un com l'altre pertanyen a la mateixa reflexió urbanística i tenir en compte que els projectes d'urbanisme tenen arrels tant en els temes locals com en la successió històrica de les formulacions culturals; malgrat que el racionalisme arquitectònic i urbanístic sovint és concebut només com a fet cultural, és a dir, el projecte deriva del model teòric. És clar que tant en els projectes com en els models teòrics també hi ha la història urbanística local amb el seus problemes, discussions, i, si es vol, vacil·lacions. El model de la Ville Contemporaine seria impensable sense la història de París, i el Pla Macià seria impossible de concebre sense les temàtiques i polèmiques de la Barcelona dels anys trenta.

Però, alhora, sota les propostes de Le Corbusier hi ha també la incidència d'algunes de les reflexions essencials de la urbanística de començaments de segle. Monteys[31] veu un cert paral·lelisme entre el model de Le Corbusier i la concèntrica Stadtkrone de Bruno Taut; però, més que aquest paral·lelisme, el que es veu sota el model és la incidència d'alguns dels principis definidors de l'urbanisme de començament de segle. En la majoria dels manuals de l'urbanisme d'aquella època, per exemple el catàleg de l'Exposició d'Urbanisme de Berlin de W. Hegemann[32], o en plans com el de Berlín d'Eberstadt[33], o, fins i tot, el de Chicago de Burham[34], es basen en esquemes concèntrics. Esquemes com el que compara la planta de París amb les de Londres, Berlín i Moscú, que va dibuixar Henard i va reproduir Hegemann, són molt freqüents en l'urbanisme d'aquest moment històric. Com també ho són les teories que emfatitzen les nocions d'aglomeració, concentració, etc.

El Pla Macià va més enllà de l'absolut predomini d'aquestes gràfiques concèntriques i de les teories sobre la relació de la ciutat amb el centre, pròpies de la urbanística de les primeres dècades del segle. I quan, en les propostes de Le Corbusier i el GATCPAC, se substitueix l'esquema concèntric per l'esquema lineal cal veure-hi molt més que el simple caprici del projectista. El que s'hi fa és posar l'ordenació urbanística en un camp conceptual molt diferent del de les propostes de començament de segle.

---

[28] Xavier MONTEYS, *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier*, Ediciones del Serbal, 1996.

[29] Eugène HENARD, *Études sur les transformations de París*, reedició prologada per Jean-Louis COHEN, L'Equerre, París, 1982, p.129 ss.

[30] Pierre PINON (sous la direction), *Les traversées de Paris*, Éditions du Moniteur, París 1989.

[31] Xavier MONTEYS, *op. cit.* pp., 33 ss.

[32] Werner HEGEMANN, *Catalogo delle Esposizioni Internazionali di Urbanistica* Il Saggiatore, Milà. 1975.

[33] Vid. Giorgio PICCINATO, *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914.* Offizina, Roma 1974.

[34] BURNHAM *and BENNET. Plan of Chicago,* Princeton Architectural Press, Nueva York, 1993.

S'ha dit que, en la dècada dels anys trenta, Le Corbusier comença a concebre l'urbanisme en el context regional. Però encara és més. En el Pla Obus d'Alger, l'altre model de referència, la nova ciutat no es concep només a través de l'organització i la concentració, sinó a través de la seva superposició en la geografia de la ciutat, amb la seva línia de costa, les seves muntanyes, etc. La nova ciutat és tractada com una escultura situada en un paisatge, i d'aquesta manera inicia un altre ordre de reflexió, al darrera del qual hi ha la geografia regional que Pierre Vilar havia començat a introduir a Barcelona en la mateixa època del Pla Macià.

Llavors els models de concentració i els esquemes en general comencen a perdre la força que tenien els plans de començament de segle.

Per exemple, en el cas del Pla Jaussely de Barcelona l'esquema del pla té molta força, és concèntric, cadascuna de les seves parts o peces és solidària de les altres. La ciutat hi és concebuda com una peça unitària i tancada en si mateixa. El cinturó de ronda dóna coherència a tot el conjunt, en el qual hi ha uns centres estratègicament situats, unes àrees residencials, unes àrees d'habitatge obrer vinculades a les àrees industrials. El sistema també és estructurat per un conjunt de grans avingudes, que vinculen els punts estructuradors principals, etc.

El Pla Macià, s'obre despres d'unes idees d'estructuració principals, referides prioritàriament a la Gran Via i les dues comunicacions en V, i unes idees de localització molt generals, sobre la City de negocis al port, etc., es fragmenta en àrees diferenciades, la relació entre les quals no s'ha de cercar en la cohesió i coherència conjunta. Llavors els principis i les formes d'assentament passen a tenir molta més importància.

L'urbanisme comença a pensar a través de dues temàtiques superposades, la geometria urbana pròpiament dita o el model, i darrera el model la geografia o el paisatge. Entre elles no hi ha homogeneïtat, sinó heterogeneïtat, discontinuïtats, i ruptures, mentre que l'harmonia del conjunt no s'ha de cercar en les relacions tayloristes, sinó en el llenguatge, els símbols de la nova modernitat l'aplicació dels principis d'edificació, etc.

L'actualitat del Pla Macià en relació amb la situació actual radica precisament en aquest desplaçament de la coherència del pla al terreny de les imatges i principis. Un pla pot ser coherent perquè des de qualsevol àrea o punt s'arriba fàcilment a un altre, i des d'aquest se'n veu un tercer, el qual és integrat en el conjunt per una gran avinguda, etc. És a dir, el pla és un tot a partir de l'aplicació de regles de proximitat i pertinença a un tot conjunt. Però també pot ser unitari a través de la presència d'un llenguatge i unes regles de composició conjuntes. Mitjançant el llenguatge la coherència pot passar per sobre les diversitats i les ruptures. I la urbanística metropolitana actual necessàriament té més a veure amb aquesta actitud oberta que amb la dels plans de començament de segle.

Aquí és on cal situar les innovacions del Pla Macià, en el camí que va de la Ville Contemporaine pour trois Millions d'Habitants a la Ville Radieuse. Si en la dècada dels anys vint, Le Corbusier encara llegia la situació de París des de l'òptica de la concentració entorn d'un centre únic, després, en el Pla Obus d'Alger i en el text teòric La Ville Radieuse, la urbanització ja hi apareix com a superposició del model sobre la geografia. El pla d'Alger té un esquema teòric, la Ville Radieuse. És un organisme urbà compost d'un cap, la City, i un eix, entorn del qual es van desenvolupant franges d'ús i edificació diferenciades[35]. Però la Ville Radieuse també és geografia, és, sobretot, lectura de la morfologia del territori, és el croquis del territori previ al projecte urbanístic, és observació del conjunt des d'un punt allunyat. Precisament el llibre on es va publicar la Ville Radieuse és ple d'observacions d'aquesta mena[36]. Entre els dos models, al Pla Macià hi ha un intent de simetria que recorda remotament el primer model, però hi ha sobretot la dislocació de les peces d'acord amb la forma del territori i la lectura dels processos de transformació urbana en curs, hi ha l'inici de la fragmentació i la diferenciació.

Aquí és on la manera de concebre i representar la idea d'edificació en el Pla Macià té un relleu important.

I aquí, també, és on cal situar l'actitud complementària de Le Corbusier i el GATCPAC d'adaptació de les seves propostes a la forma del plànol, dels teixits urbans i de la geografia. En els punts següents tot això es veurà amb més detall.

---

35 Xavier MONTEYS, *op. cit.* pp. 43 ss.

36 En la lectura del territori per Le Corbusier hi ha una tècnica d'observació visual molt específica, que té relació amb la geografia, però també amb altres lectures del territori a petita escala com la de l'Acròpolis d'Atenes, que tradueix els punts de vista d'Auguste CHOISY a *Histoire de l'Architecture*, Vincent Fréal, París, 1964. Sobre aquesta qüestió, vid també: M. TAFURI "Machine et Mémoire. The City in the work of *Le Corbusier*" a H. ALLEN BROKS (ed.), Princeton University Press, 1988, i Stanislas von MOSS, "Urbanism and transcultural echanges 1910 - 1935: a Survey", a H. ALLEN BROKS, (ed.), op. cit. Kennetth FRAMPTON, *The Rise and Fall of the Radiant City*, Oppositions, 19/20, 1980.

La idea d'edificació

És clar que la geometrització de l'espai a què fan referència els esquemes del Pla Macià no es pot entendre si no es refereix a una nova idea d'edificació. Una idea basada en la substitució de les pautes tradicionals de formació de ciutat, l'eixample, la perifèria, i el casc antic, per una nova manera de concebre els edificis i les seves relacions amb la vialitat. Alguns dels plànols o làmines del pla permeten prendre-ho en consideració de manera més detallada. En un primer grup de làmines, amb plànols i fotomuntatges, es contrasta la nova proposta d'edificació amb l'eixample. Les làmines tenen interès tant per la proposta com per la manera de representar-la.

La proposta de Le Corbusier i el GATCPAC és substituir un grup d'illes de l'eixample Cerdà per una nova macroïlla de 400 x 400 m, en el si de la qual l'edificació, els espais verds, els equipaments i la vialitat poden desenvolupar-se amb més llibertat.

En el grafiat ressalta particularment el contrast entre la simplicitat i l'esquematisme de la malla Cerdà amb el lliure desenvolupament i la superposició de línies d'edificació, els espais verds, els vials, etc.

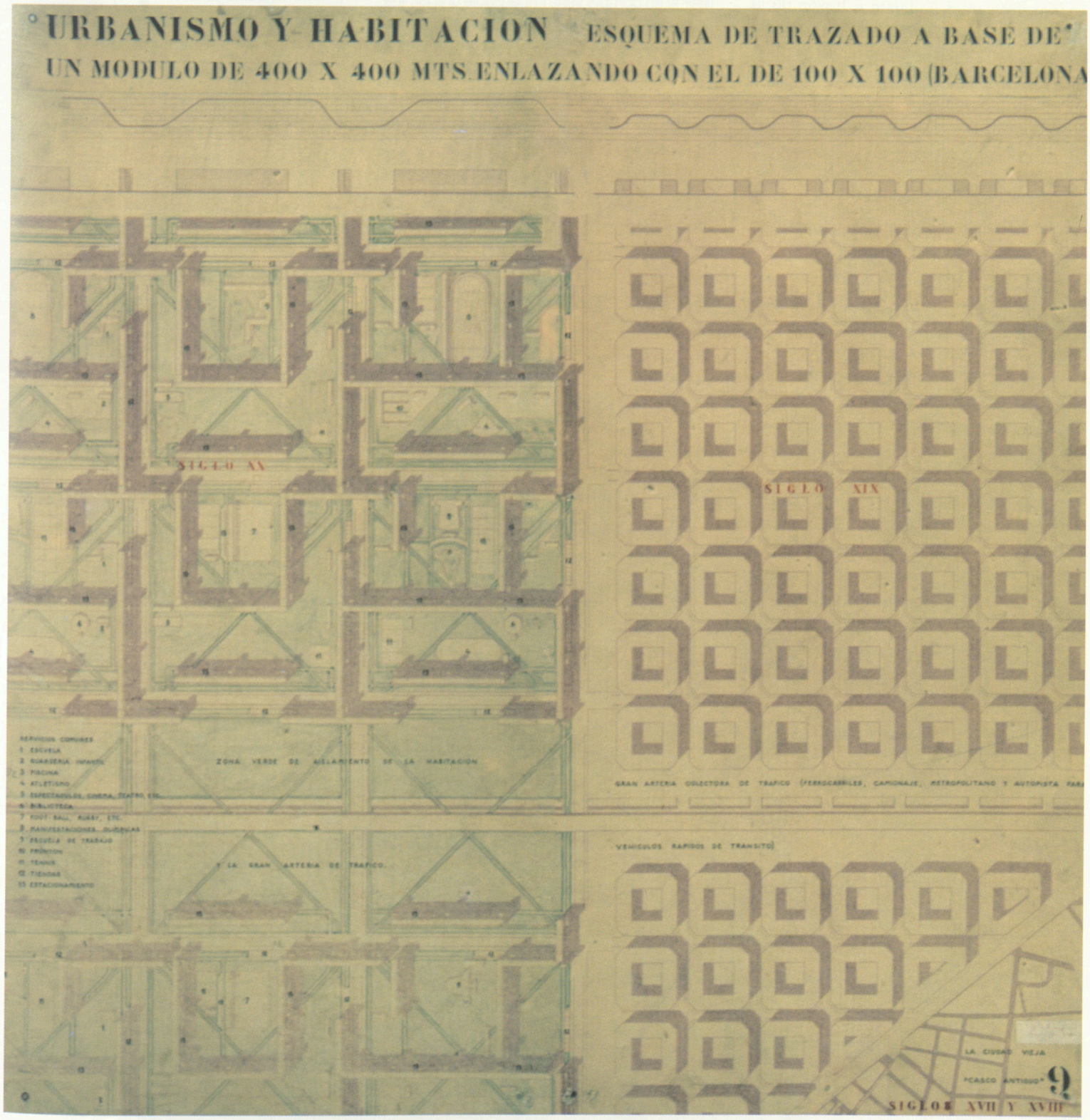
En l'edificació s'aplica el model de "redents", típic de les propostes le corbuserianes, que, com els dos carrers centrals del seu projecte de ciutat de 3.000.000 habitants, també deriva dels treballs d'Henard. Model que ja havia estat introduït a Barcelona per Jaussely. Es tracta d'un tipus d'edifici nou en la urbanització de Barcelona. És un bloc, i no una casa entre mitgeres, i es desvincula de l'alineació del carrer, englobant els espais lliures a l'estil del projecte de la Casa Bloc de Sant Andreu del GATCPAC.

En les làmines, la rigidesa de la trama d'eixample contrasta amb la gran flexibilitat dels "redents" del GATCPAC i Le Corbusier. Malgrat que la trama 400 x 400 dels plànols generals sembla molt rígida, la implantació de l'edificació dona origen a espais intermedis de moltes grandàries i formes diferents. En la comparació de les dues plantes es veu immediatament la diferent naturalesa del treball arquitectònic en un o altre exemple. Al Pla Macià, la implantació de l'edificació, tot i basant-se en uns principis molt contundents, el solejament, la integració de l'espai lliure i l'edificació, etc., originava un treball de composició arquitectònica caracteritzat per la diversitat de formes i situacions, que podia enriquir molt el vocabulari arquitectònic que s'utilitzava tradicionalment a Barcelona.

Alhora, en els plànols i les perspectives es grafien espais lliures completament independents dels edificis. Els espais lliures, que engloben camins, camps d'esports, jardins, etc., passen per sota dels edificis com si aquests no existissin. El conjunt es grafia com si els edificis fossin masses estàtiques, que delimiten espais intermedis, mentre que la circulació passa per sota, aprofitant els pilotis[37].

El conjunt és combinació de les geometries pures dels edificis, una mena de barreres i masses estàtiques, les formes lliures dels jardins i equipaments, i, també, la retícula dels carrers, que també flueix per sota de la trama. Els carrers o la quadrícula de 100 x 100 s'han eliminat com a espais de circulació rodada, però encara continuen com a trama secundària de servei interior.

[37] Alan COLQUHOUN, *"La composition et le problème du contexte urbain", a AAVV, Le Corbusier, une encyclopédie,* Centre Georges Pompidou, París, 1987.



Urbanismo y habitación. **Els mòduls 400 x 400 i 100 x 100 en relació.**
Font: Panell d'exposició. Arxiu Històric COAC.

De la juxtaposició a la superposició

El nou teixit urbà s'origina a través de la superposició de diversos nivells de regles de composició o formació. El nou model de ciutat no es desenvolupa a través de la juxtaposició de zones d'ús diferent, sinó a partir de la superposició dels diversos elements i regles de composició sobre el lloc.

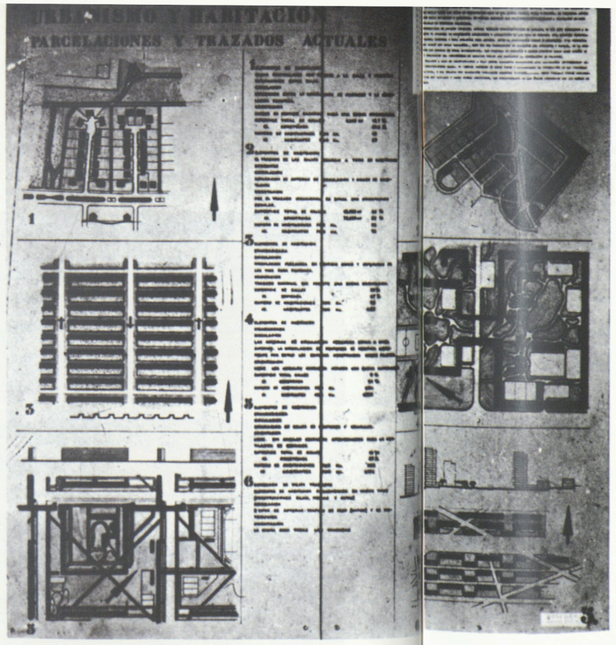
Aquesta actitud és essencial per entendre el model. Si en els plans i projectes del segle XIX, i del començament del segle XX, és tractava de cercar l'estructura i l'organització racional a través de la situació lògica de les zones o peces urbanes d'ús diferenciat, aquí el pla es planteja com a superposició de les regles de composició sobre una realitat o una trama urbana. És més un urbanisme d'impacte i superposició, que un urbanisme d'optimització.

En això, el Pla Macià també és molt més actual que molts urbanismes de zonificació tancada que es realitzaran els anys següents.

El pla no és un document innovador només pel seu esquema obert, també ho és per aquesta manera d'introduir la complexitat urbana i la diferenciació de les peces.

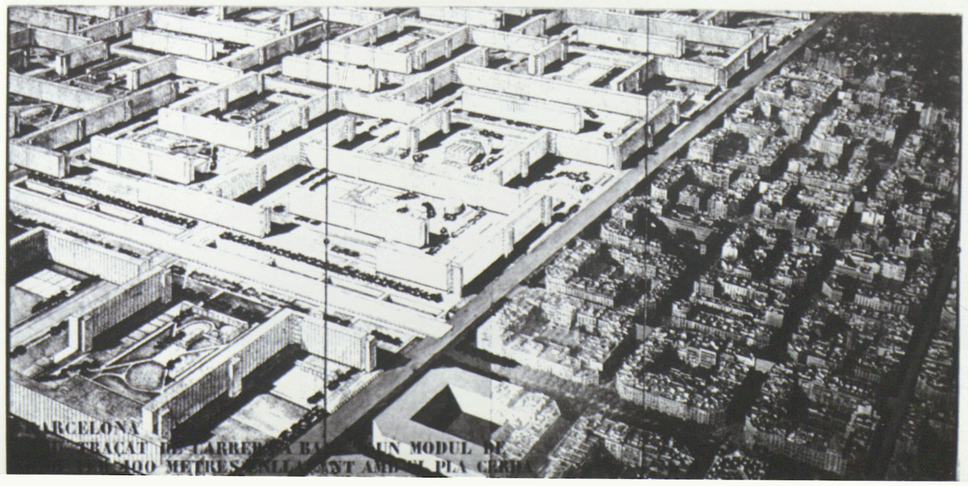
Aquesta actitud també es reflecteix en l'estudi i la representació d'altres teixits urbans. Sense tenir-la en compte seria impensable una làmina que explica com s'arriba a una parcel·lació absurda i grafia la descomposició d'una antiga finca agrícola en un conjunt de passatges sense sortida i parcel·les minúscules. Veient-la, ràpidament ve al cap la referència a algunes parcel·lacions en curs entorn dels nuclis del Baix Llobregat i també la referència al procés de formació de les àrees marginals, que tanta importància tindrà en la renovació conceptual de l'urbanisme dels anys seixanta i setanta.

Tant en aquesta com en les altres làmines que es refereixen al tema d'edificació, la urbanització es veu com a procés. Metodològicament, això és molt nou, i cal situar aquest avenç conceptual al costat d'altres que s'han assenyalat anteriorment: l'aten-ció a una nova àrea d'influència regional o metropolitana i l'obertura de l'esquema estructurador.



Urbanismo y habitación. Cómo se llega a una parcelación absurda.
Font: Panell d'exposició reproduit al número 15-16 de la revista AC.

Fotomuntatge d'una vista aèria i el projecte de la malla residencial.
Font: Panell d'exposició reproduit al número 15-16 de la revista 2C.



Urbanismo y habitación. Cómo se llega a una parcelación absurda.
Font: Panell d'exposició reproduit al número 15-16 de la revista 2C.



El Pla de Sanejament

Un tercer exemple d'aquest èmfasi en la superposició és molt conegut. Es tracta del Pla de Sanejament del casc antic. Pla que sovint s'explica com a excepció gairebé absurda en el context de l'arquitectura racionalista perquè, sense tenir en compte la lògica de superposició, que en aquest cas és entre la idea d'edificació i el teixit antic, és gairebé impossible entendre'l.

Per explicar-lo potser cal referir-se altra vegada al Pla Obus d'Alger de Le Corbusier, on no només s'adapten els grans blocs ondulats a la morfologia dels turons, sinó que es conserva tota la *casbah.* Alguns autors fan notar que en la conservació de la *casbah* hi ha una actitud semblant a la dels *ready-made* dadaistes[38]. Però al marge d'aquesta concepció de l'espai és innegable que els principis de la superposició de la nova realitat sobre la preexistent, la priorització a les regles de composició sobre les zonificacions tancades o només referides a un model, són molt actius en l'urbanisme que fan Le Corbusier i els arquitectes del GATCPAC.

El Pla Macià és més una estratègia arquitectònica que un model tancat. Alhora que, com en molts projectes de gran escala de Le Corbusier, la traducció dels principis de composició hi és tant important com l'adaptació al lloc o a la trama urbana preexistent[39].

Le Corbusier, des dels seus primers escrits, per exemple a *Vers une Architecture*, quan analitza l'Acròpolis d'Atenes, aplicant conceptes d'Auguste Choisy, defineix l'espai i els principis d'assentament i de composició a partir d'una concepció molt pictòrica de l'espai i el moviment[40]. En ella sempre hi ha un dualisme i una tensió entre objectes arquitectònics diferenciats. La relació i oposició entre un edifici i l'altre, el nou i el preexistent, la ciutat nova i la vella, l'edifici i el context, sempre són presents.

Per això no ha d'estranyar que les propostes de sanejament del casc antic de Barcelona s'expliquin més des de la superposició de l'ordre nou sobre l'antic, que sobre l'obertura de noves malles de vialitat o de l'optimització de les relacions interiors de la ciutat antiga. No es tracta d'estudiar la morfologia de la ciutat existent per comprendre el seu ordre interior, i intentar restituir-lo, com s'intenta en alguns planejaments recents. Le Corbusier i el GATCPAC superposen i posen en tensió un i altre ordre per a imposar un procés o una política de transformació.

De fet, el Pla de Sanejament fa una relectura del programa de renovació del casc antic, que la cultura local havia sedimentat al llarg dels anys, i el tradueix en forma de model de futur. Sobre el model s'hi afegeixen alguns temes propis del nou planejament, com, per exemple: la introducció dels espais verds entre els edificis residencials superposant espais verds i residència d'una manera equivalent a la del seu projecte de transformació de l'eixample; o també superposant espais d'equipament entre les illes edificables. Es confecciona així el model de referència que marca la tendència de transformació de l'eixample.

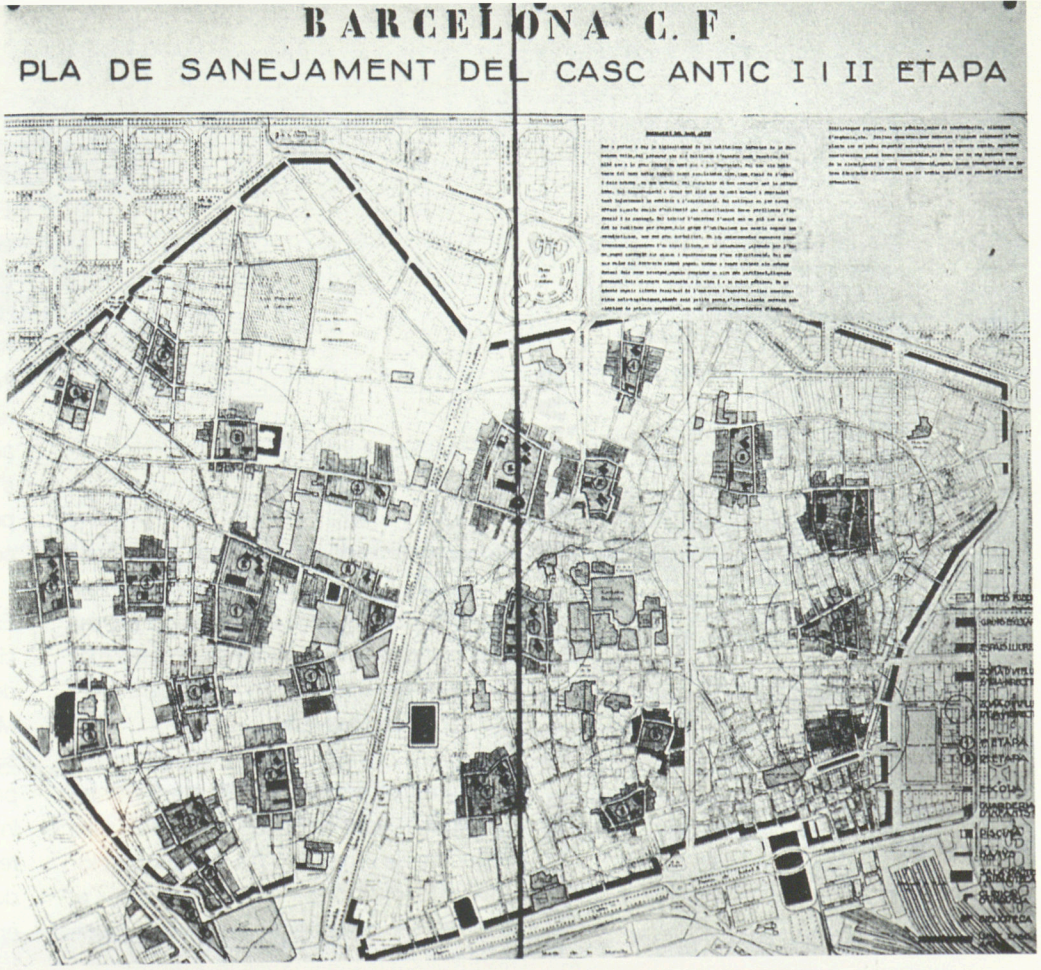
Tot això encara es veurà més clar sobre els documents que es comenten en el punt següent.

---

[38] Per exemple, a Stanislas von MOSS, "Urbanism and transcultural echanges 1910 - 1935: a Survey". i M. TAFURI "Machine et Mémoire" The City in the work of Le Corbusier a, H. ALLEN BROKS (ed.), *op. cit.*

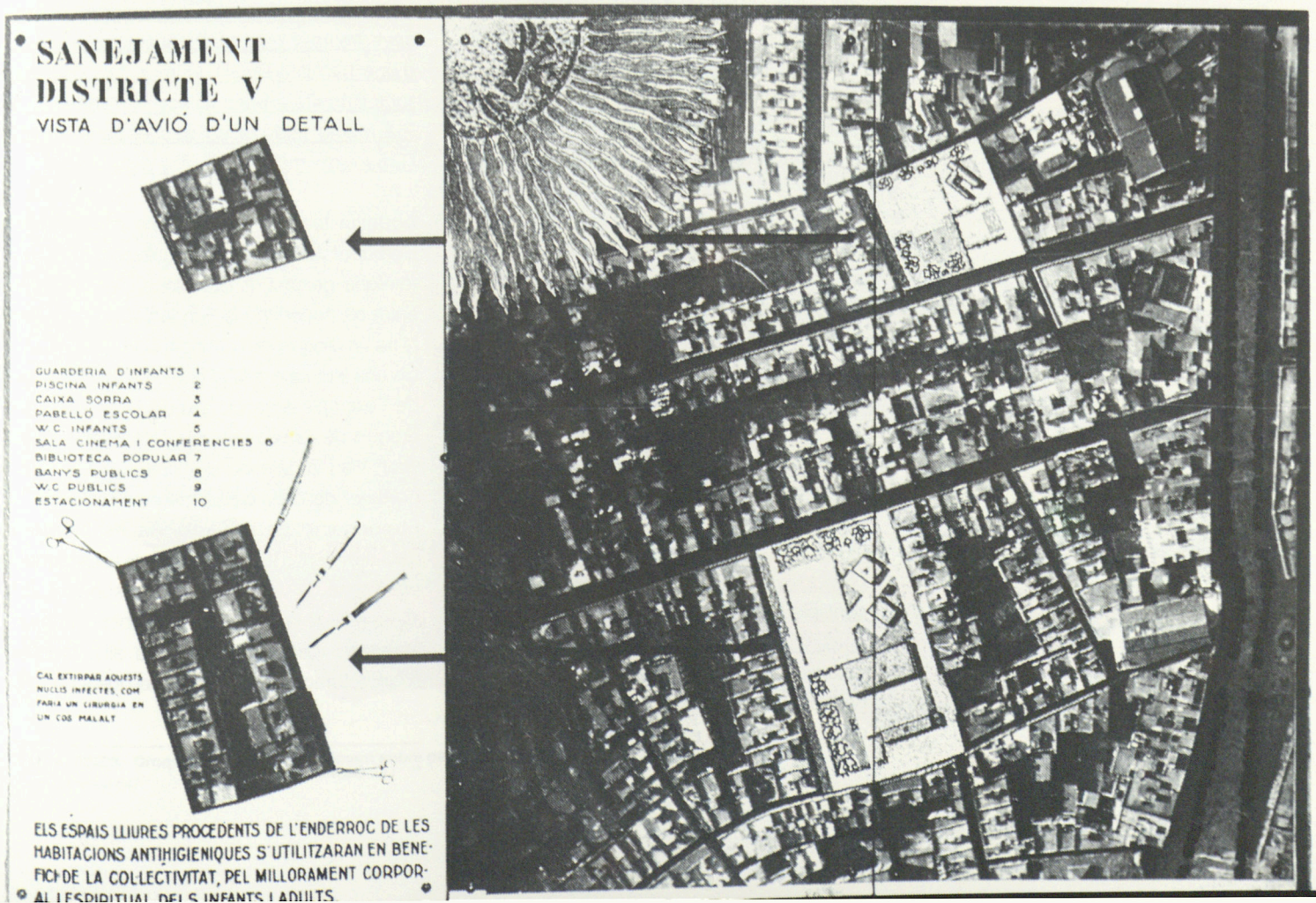
[39] Vid. Interessants consideracions sobre aquesta adaptació dels principis i regles sobre el lloc a Alan COLQUHOUN , "La composition et le problème du contexte urbain", a AAVV, *Le Corbusier, une encyclopédie,* Centre Georges Pompidou, Paris, 1987.

[40] Ignasi de SOLÀ MORALES, "Nouveaux espaces dans la ville moderne", a AAVV, *Le Corbusier, une encyclopédie,* Centre Georges Pompidou, París, 1987.



Pla de Sanejament del casc antic. Introducció d'espais verds i equipaments a les primeres etapes. *Font: Panell d'exposició reproduït al número 15-16 de la revista 2C.*

Pla de Sanejament del casc antic. Fotomuntatge que explica la superposició de l'ordre nou sobre l'ordre antic. *Font: Panell d'exposició reproduït al número 15-16 de la revista 2C.*



La utilització de l'esbós i la perspectiva

La superposició de les propostes de projecte sobre la forma del territori, el relleu o l'estructura de vialitat fa necessària una operació tècnica de reconeixement del lloc, que es reflecteix molt clarament en els documents preparatoris i esborranys del Pla Macià.

En la història del planejament hi ha nombrosos casos de documents previs a les propostes de projecte o pla que proporcionen informacions bàsiques per al coneixement del caràcter dels llocs on es desenvolupa el pla o projecte. I, entre uns i els altres, les tècniques de traçat i composició sempre fan d'enllaç. Per exemple, els projectes d'alineacions o d'eixample dels segles XVIII i XIX són impensables sense el reconeixement previ del lloc que tenien els plànols geomètrics. I entre uns i uns altres sempre s'establia un enllaç protagonitzat per les tècniques d'alineació o conformació geomètrica de l'espai. Als esborranys d'aquests treballs de planejament sovint s'hi troben restes dels dibuixos a escaire i compàs, que donen testimoni de l'aplicació de pautes geomètriques tant en la lectura del lloc com en els projectes.

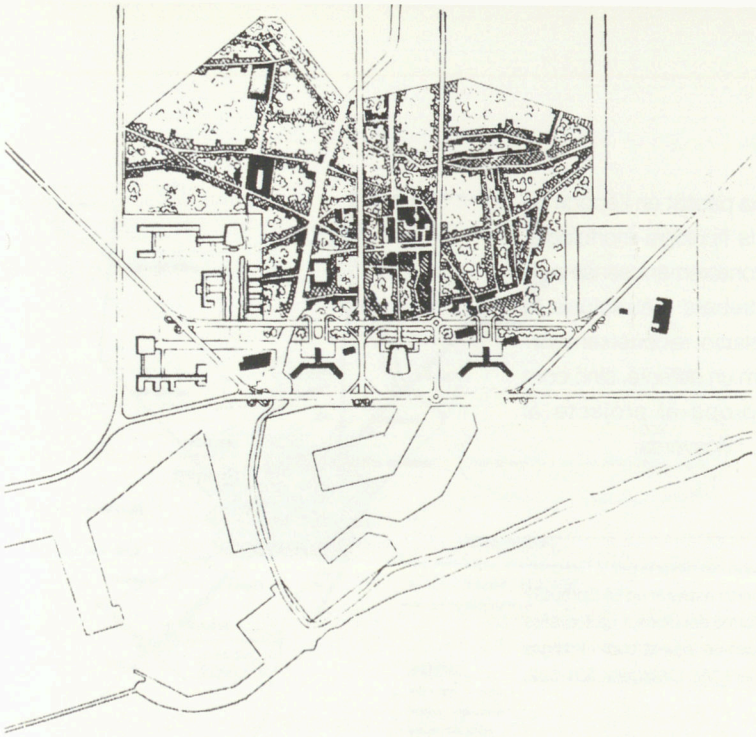
De la mateixa manera, els esbossos d'estudi sobre paper ceba de l'àrea del nucli antic de Barcelona, que pertanyen a la Fundació Le Corbusier[41], expliquen ben clarament que les propostes del Pla Macià sorgeixen tant d'uns principis i regles generals com de la lectura prèvia d'una sèrie de circumstàncies locals. Els autors del pla van haver de fer un tanteig previ per adaptar els principis a les característiques dels diversos llocs o teixits urbans.

En aquest cas, l'adaptació es basa prioritàriament en la lectura de l'estructura viària i monumental. Per exemple, en el croquis sobre paper ceba del Pla de Sanejament que reproduïm es ressegueix el traçat dels carrers, es marca l'edificació a cada banda del carrer, i es diferencien els principals edificis monumentals. En aquest croquis, com a tots els altres esborranys, s'ofereix una visió ben clara del mètode utilitzat per aquells arquitectes dels anys trenta en la composició urbanística.

Es llegeix l'estructura del nucli històric de la ciutat, partint d'una idea base, la implantació de la trama geomètrica de l'esquema del Pla Macià, concebuda no només com a retícula, sinó com a idea d'urbanització. Així, es fa un pas intermedi en el procés d'elaboració dels instruments de composició urbanística, que relaciona la concepció del projecte i la lectura del lloc. Cal veure en aquesta operació un pas endavant vers aquesta ciutat diferenciada i fragmentada que neix d'uns principis de composició urbanística racionalistes en els anys trenta, i que es desenvolupa a través d'una ben interessant lectura dels diversos llocs o teixits urbans. D'aquesta manera, el Pla Macià esdevé un pas endavant vers l'urbanisme metropolità més actual.

Aquesta lectura és paral·lela a la que Le Corbusier va fer en altres croquis de l'estructura territorial general de Barcelona. Per exemple, entre els papers de la Fundació Le Corbusier hi ha un croquis de l'àrea del port que evidencia una lectura o anàlisi gràfica equivalent a la de l'exemple anterior. També hi ha diversos croquis de tanteig sobre la prolongació de la Gran Via i la definició de l'estructura "metropolitana" del delta del Llobregat. En alguns, la prolongació de la Gran Via es planteja paral·lelament a la prolongació de la Diagonal i una mena de cinturó de ronda superior. En altres l'eix de la Gran Via es combina amb un altre que ve del port. En tots ells, la idea d'estructuració general, que, pel que s'ha vist,

[41] LC. Oeuvre... Fondation LC.



Pla de Sanejament del casc antic. Proposta de Le Corbusier i el GATCPAC.
Font: Le Corbusier, La Ville Radieuse, *p 307.*



FLC n. 13203. Croquis del Pla de Sanejament sobre paper ceba.
Font: Casabella *541.*

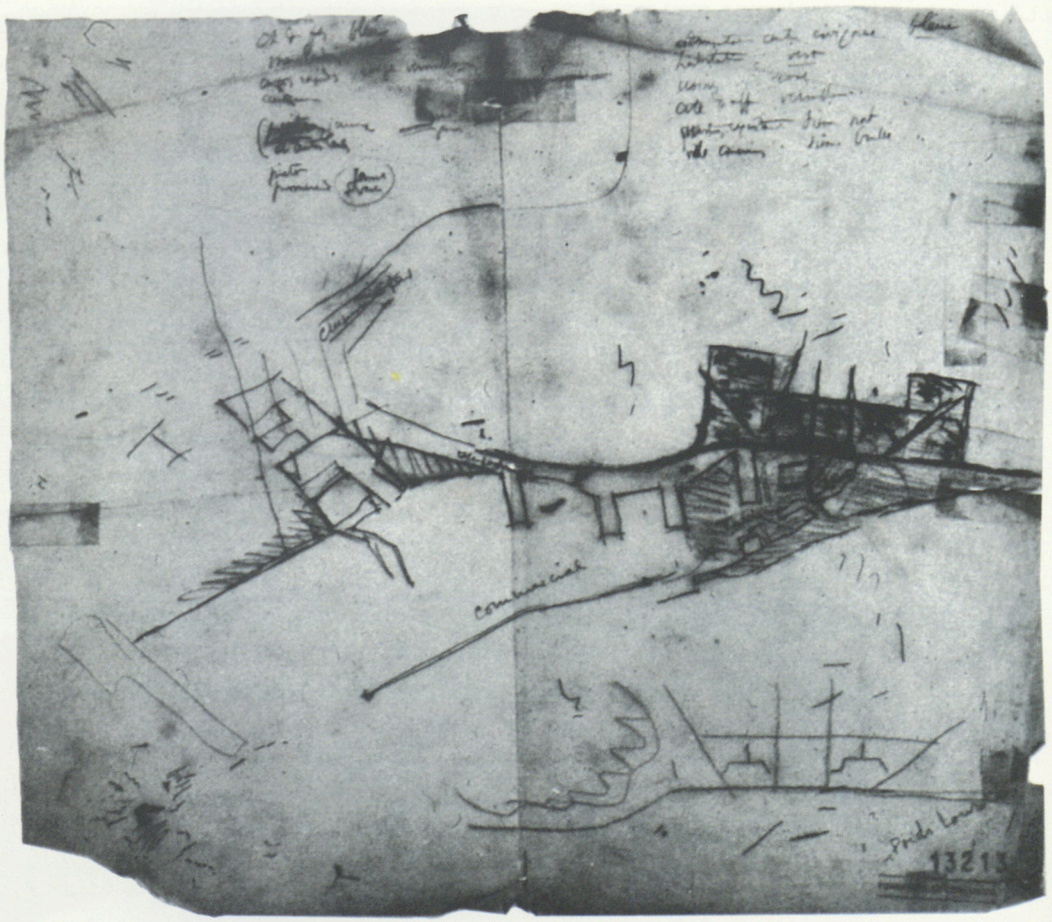
Contràriament al que ha passat en l'època de predomini absolut de la tipologia-morfologia, que es perdien en el coneixement sense arribar mai al projecte, en treballs més actuals, la immediatesa en la relació reconeixement-projecte no és vista com un defecte, sinó com una qualitat, que apropa el projecte al reconeixement del lloc, i viceversa.

es basa en la prolongació d'un eix que integra els dos traçats fluvials, s'adapta a les característiques del lloc, variant el seu traçat d'acord amb les circumstàncies locals. Aquest urbanisme, encara que tingui l'origen en un principi, regla o idea d'estructura general, i aquesta idea sigui particularment potent, sempre implica una lectura del lloc i una adaptació a les circumstàncies locals. Operació que és tant o més interessant que la definició del model.

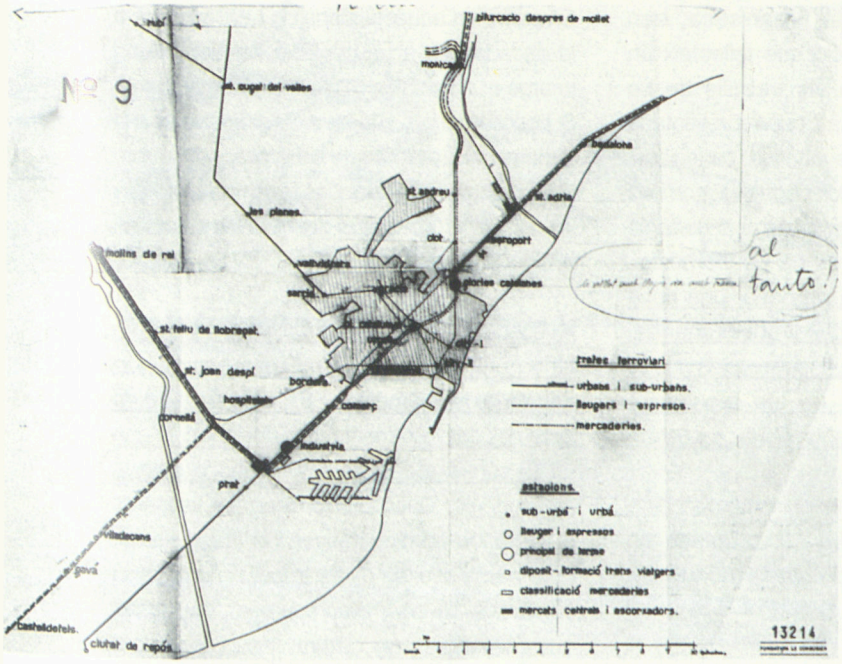
Cal entendre el sentit d'aquestes operacions de planejament situant-les en relació amb el precedent dels plànols geomètrics que servien de base als projectes d'alineacions dels segles XVIII i XIX, o al dels plànols de tipologia-morfologia de l'urbanisme de les darreres dècades. Si s'analitzen en la perspectiva dels plànols tipologia-morfologia, amb les seves parcel·les i les cases tan ben dibuixades, amb una vialitat històrica definida amb molta exactitud, etc., poden semblar imprecisos, mancats de referències, o poc profunds. Però són l'embrió de les tècniques de reconeixement de la forma dels llocs, i d'integració d'aquest reconeixement en les propostes, que, a partir d'aquest moment, tindran molta importància en el planejament.

Aquests plànols no són tan detallats com els plànols de reconeixement morfològic més recents, però tenen, en canvi, l'avantatge d'una espontaneïtat que els acosta a les idees de projecte de manera més immediata i potent que moltes de les complexes cartografies tipologia-morfologia recents, que es perden en moltes complicacions analítiques i no arriben a abastar mai la problemàtica del projecte[42].

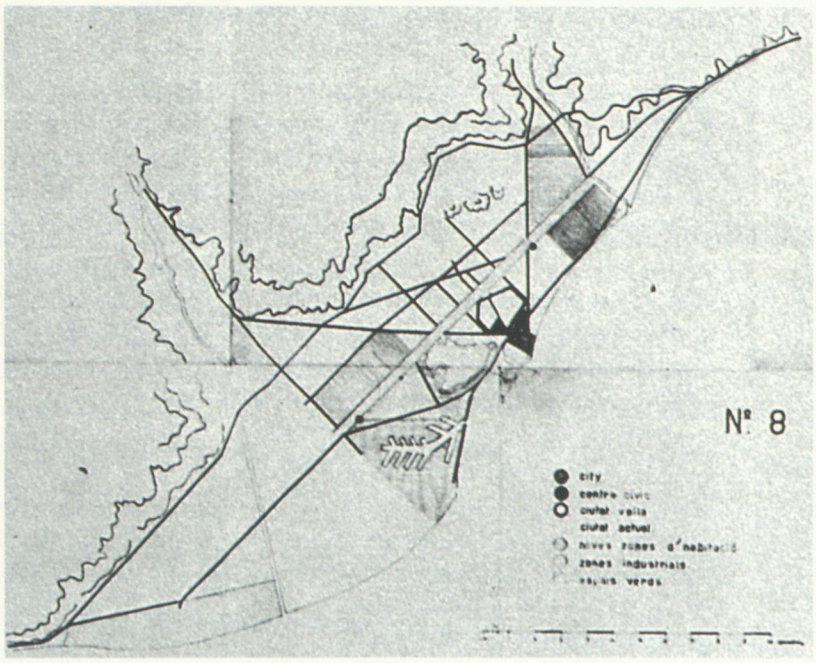
[42] La revista *CASABELLA*, quan era dirigida per V. Gregotti, va dedicar molts articles i números a valorar un Le Corbusier obert al reconeixement de la forma dels llocs, i cartografies equivalents a les que s'inclouen en aquest punt i imatges perspectives com les del següent. Vid. *Casabella*, 531-532, gener-febrer 1987.



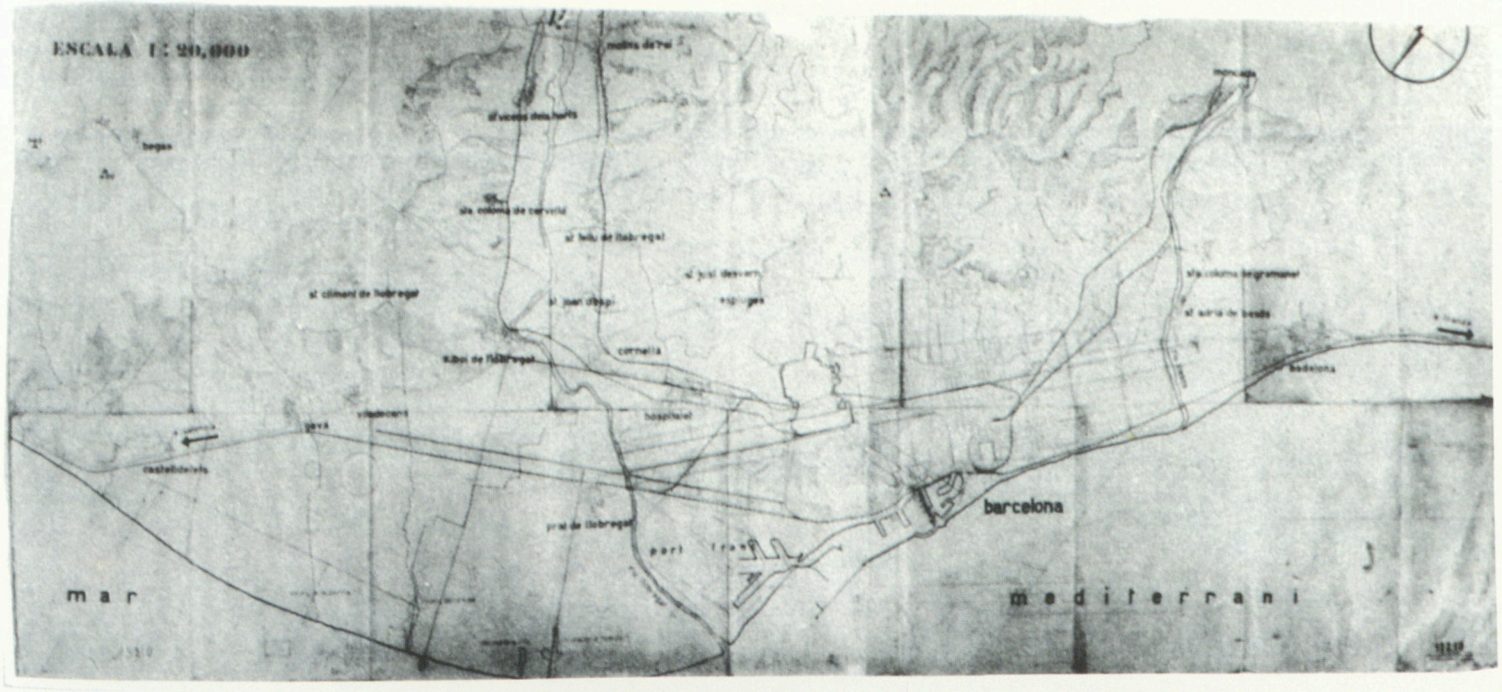
El port de Barcelona. Croquis on es tanteja la inserció del Pla Macià.
Font: Fondation Le Corbusier.



Esbós núm. 9. Esquema general amb indicació del traçat de la Gran Via entre els dos eixos fluvials.
Font: Fondation Le Corbusier.



Esbós núm. 8. Tanteig de situació de la Gran Via en relació amb la vialitat interior.
Font: Fondation Le Corbusier.



Aproximació a l'esquema de vialitat del Pla Macià.
Font: Fondation Le Corbusier.

El dibuix o el pla com a imatge

El mateix tipus d'aproximació que es reflecteix als croquis anteriors es pot trobar a diversos dibuixos del port de Barcelona que Le Corbusier va fer durant el seu viatge en vaixell a Mallorca. En aquests dibuixos es comparen les altures i els volums de diversos edificis existents i projectats en el Pla Macià amb la muntanya de Montjuïc. El que es reprodueix en el nostre llibre, datat en Pasqua de 1932, representa el perfil de la muntanya de Montjuïc, amb el castell i el característic espadat, la línia de la costa i les torres de la Sagrada Família i la catedral; i situa les tres torres de la City del Pla Macià en relació amb la imatge del front marítim de Barcelona. Sobre una segona imatge Le Corbusier escriu: "il faudrait un gratte-ciel de la même hauteur que Montjuich". És a dir, posa el projecte en relació amb la imatge del front marítim de la mateixa manera que posava el traçat de la prolongació de la Gran Via en relació amb la forma del delta. Superposa el reconeixement i el projecte, tot mesurant la forma dels blocs en relació amb el paisatge[43].

Es tracta d'una altra operació de lectura i mesura de la topografia i els espais preexistents, prèvia a la composició urbanística, ben interessant. Una operació que reflecteix un canvi metodològic en els treballs de Le Corbusier els anys trenta i que representa la superació dels projectes estàtics, cartesians, amb una estructura cel·lular additiva, com els plans de tayloristes de començament de segle o les primeres propostes de Le Corbusier. Alhora que comença a proposar una nova simbiosi entre les necessitats humanes, l'arquitectura i el paisatge, i nous models que es basen prioritàriament en les tensions i superposicions entre la geografia i la proposta[44].

Paral·lelament, en aquests plans comencen a haver corbes i sinuositats i s'accentuen les interrupcions i distorsions. És a dir, s'hi defineix un espai ben diferent.

Els plans i projectes urbans de començament de segle es definien prioritàriament en planta. Eren treballs de repartiment del sòl. Definien una malla viària, unes amplades de carrers, unes direccions, i, a vegades, una jerarquia. Dibuixaven illes, on situaven volums o tipologies d'edificació. Assignaven usos, a vegades espais verds i equipaments, altres vegades de residència o indústria.

En canvi, en aquests plans de Le Corbusier a la dècada dels anys trenta la definició d'una imatge o un paisatge té molt de protagonisme. Si l'origen del pla, o la idea de projecte, és a la superposició o l'impacte de la proposta sobre el lloc geogràfic, i si ambdós tenen consistència visual, és natural que la definició de la imatge hi sigui prioritària.

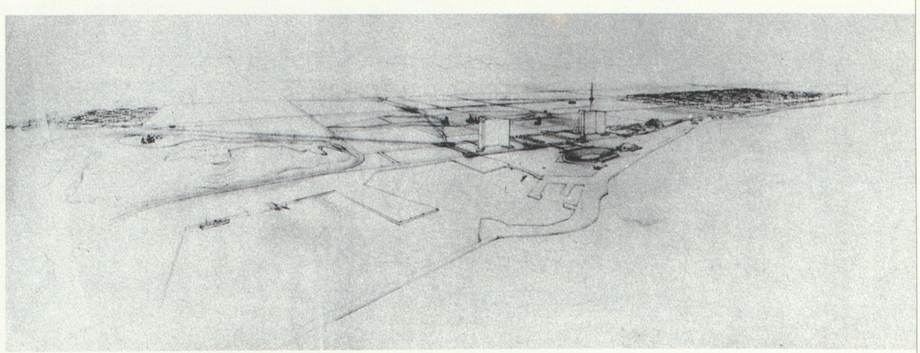
A vegades s'oblida que els treballs d'urbanisme tenen una doble eficàcia. D'una banda, són treballs de repartiment del sòl, o de definició de sistemes de creixement o transformació, d'una altra, són imatges de futur, més o menys innovadores. Quan predominen les vessants burocràtico-administratives de l'urbanisme, com passa avui en molts treballs municipals i comarcals, llavors malauradament, és natural que aquesta vessant cultural desaparegui sota una selva de decisions difícilment comprensibles.

[43] S'hauria de fer un matís: l'adaptació del model al lloc es fa aplicant conceptes de geografia. El concepte de paisatge s'hi podria aplicar en la seva denominació geogràfica. En canvi aquí es parla d'imatge i de visualitat. És a dir, del paisatge més aviat artístic.

[44] Mary Mc LEOD, *Le Corbusier and Algiers*, *Oppositions* 19/20 1980.



Vista del front marítim de Barcelona dibuixada per Le Corbusier des del vaixell que el portava a Mallorca.
Font: Casabella, 531-532.



Esborrany de perspectiva del Pla Macià.
Font: Fondation Le Corbusier.

Diorama del Pla Macià.
Font: Arxiu Raimon Torres.





L'eixample de Badalona. Un contrast

Les formulacions del Pla Macià es poden contrastar amb les que es desenvolupen paral·lelament en direcció a Badalona. La prolongació Nord de la Gran Via és el nexe d'una sèrie de treballs a diversa escala que segueixen una metodologia ben diferent de la de l'exemple de Barcelona. Es pot dir que, en aquest moment històric, el Pla Macià i tot el conjunt de projectes que es desenvolupen a la ciutat central no són més que un aspecte sectorial de l'urbanisme metropolità.

El Pla Fradera de Badalona, l'últim de la sèrie de plans d'eixample d'aquesta ciutat, i el conjunt d'exemples d'urbanització menor que es redacten en aquest terme municipal en la dècada dels anys trenta permeten introduir un contrapunt a l'explicació que s'ha fet fins aquí, fent referència a una altra manera de concebre les relacions entre la urbanització menor i l'escala global.

Per explicar-ho, es farà referència al retòric i grandiloqüent pla d'eixample que va redactar l'arquitecte Fradera l'any 1930, poc abans que Le Corbusier i el GATCPAC redactessin el Pla Macià. Paral·lelament se situarà i documentarà mínimament la urbanització menor, que es redactava a Badalona paral·lelament al pla d'eixample. En les relacions entre aquestes dues escales de planejament es pot trobar una manera de concebre el planejament diferent de la que tenia la Barcelona republicana, i que remet a la urbanística del període inicial del segle.

L'eixample Fradera de Badalona no correspon ni culturalment ni políticament a l'urbanisme del període republicà. És retòric i ple d'aparents capricis de traçat.

En el traçat de la malla viària del pla s'utilitzen tècniques de composició d'origen Beaux Arts, que són molt diferents de les d'aproximació i simplificació utilitzades pel GATCPAC. Així, en el plànol es defineixen quatre importants punts de convergència dels vials que focalitzen l'atenció del pla. Alhora sembla que, des d'aquests punts, s'obrin perspectives de regust barroc. Paral·lelament, hi ha la intenció de completar una ciutat, que pel que s'ha vist anteriorment, tenia un traçat on predominaven l'ortogonalitat i una certa monotonia, amb un bon sistema estructurador, en el qual aquells punts de fuga i les avingudes diagonals tenen un pes important. Alhora, tota la riquesa conceptual de la formació de teixits urbans en el Pla Macià; aquella característica superposició dels diversos elements d'urbanització, edificis, espais verds, equipaments, i vialitat, sobre el mateix lloc i a diferents escales, és absent en aquest document, on hi ha poc més que la idea d'una nova estructura urbana que s'afegeix a l'existent, i una simple zonificació o assignació i repartiment d'usos i tipologies edificatòries a l'espai.

És cert que en el pla es fan carrers corbats, per adaptar-se a la topografia, i que sota els diferents traçats hi ha una certa lectura de la topografia i del plànol de la ciutat existent. Però mai no hi ha una referència a la forma del territori i al paisatge equivalent a la de les vistes de Le Corbusier al Pla Macià. En un i altre pla hi ha un apropament diferent a la forma del territori. Contraposant-los es poden acabar d'entendre els avenços de la urbanística de Le Corbusier i els seus deixebles els anys trenta. Una cosa és adaptar el traçat dels carrers a les corbes de nivell i una altra, molt diferent és medir l'efecte del pla en la imatge del territori o el paisatge.

Tot el que s'ha dit fins aquí no implica l'absència de raons estructurals. Sota el bosc de traçats del plànol d'ordenació també hi ha problemes importants de traçat de la vialitat metropolitana. Per exemple, aquest és el cas de la definició d'una nova variant de la carretera de Mataró. Carretera que és



1930 ***Proyecto de Ensanche y Reforma Interior de la Ciudad de Badalona.***
Font: Ajuntament de Badalona.

prolongació de la Gran Via, l'eix viari que centra l'atenció de tot aquest estudi. Sobre el traçat d'aquesta variant es defineix una nova malla intermèdia que enllaça els diversos punts de fuga o centres d'interès. Punts que són ressaltats en l'esquema auxiliar que s'ha elaborat per interpretar la incidència del pla en el nucli urbà i els creixements en curs. Es pot dir que sota l'estructura complexa del pla també hi ha la intenció d'integrar en un nou conjunt la malla menor de l'antic eixample i d'algunes urbanitzacions menors, que s'han documentat en el capítol anterior[45].

El pla té l'interès addicional d'introduir una nova manera de relacionar la urbanització menor amb la d'abast general de Badalona, i també de l'àrea metropolitana naixent. Defineix un nivell de vialitat intermedi, a través de l'aplicació d'uns criteris i regles de composició molt diferents de les del Pla Macià.

També és curiós de veure com es teoritza la qüestió del traçat en la memòria del pla. Allí es fa referència a la utilització de diversos sistemes d'urbanització: ortogonal, triangular, classicista, paisatgística, nuclear i futurista. En l'aplicació d'aquests sistemes es pot observar el pes dels models de teixit viari en el traçat. La conformació dels teixits és qüestió que es resumeix en la forma de la malla i la vialitat, i que s'estructura a través del repartiment. Encara s'està molt lluny del mètode experimental de la superposició de temes, o dels paisatges i imatges, que utilitza el GATCPAC.

Aquí el planejament es converteix en un simple joc entre la lectura dels teixits urbans i els desnivells del sòl, o entre les exigències de programa (per exemple, l'enllaç de les urbanitzacions segregades i la previsió d'una variant o pas a través) i les referències o models que aporta la tradició del planejament. Quan es parla de la construcció d'un plànol «lògic» es fa referència a aquest joc, no a cap mesura de racionalització o taylorització com als treballs d'urbanisme de començament de segle; ni a la invenció de nous paisatges i noves maneres d'habitar o solucionar les necessitats humanes, com al Pla Macià.

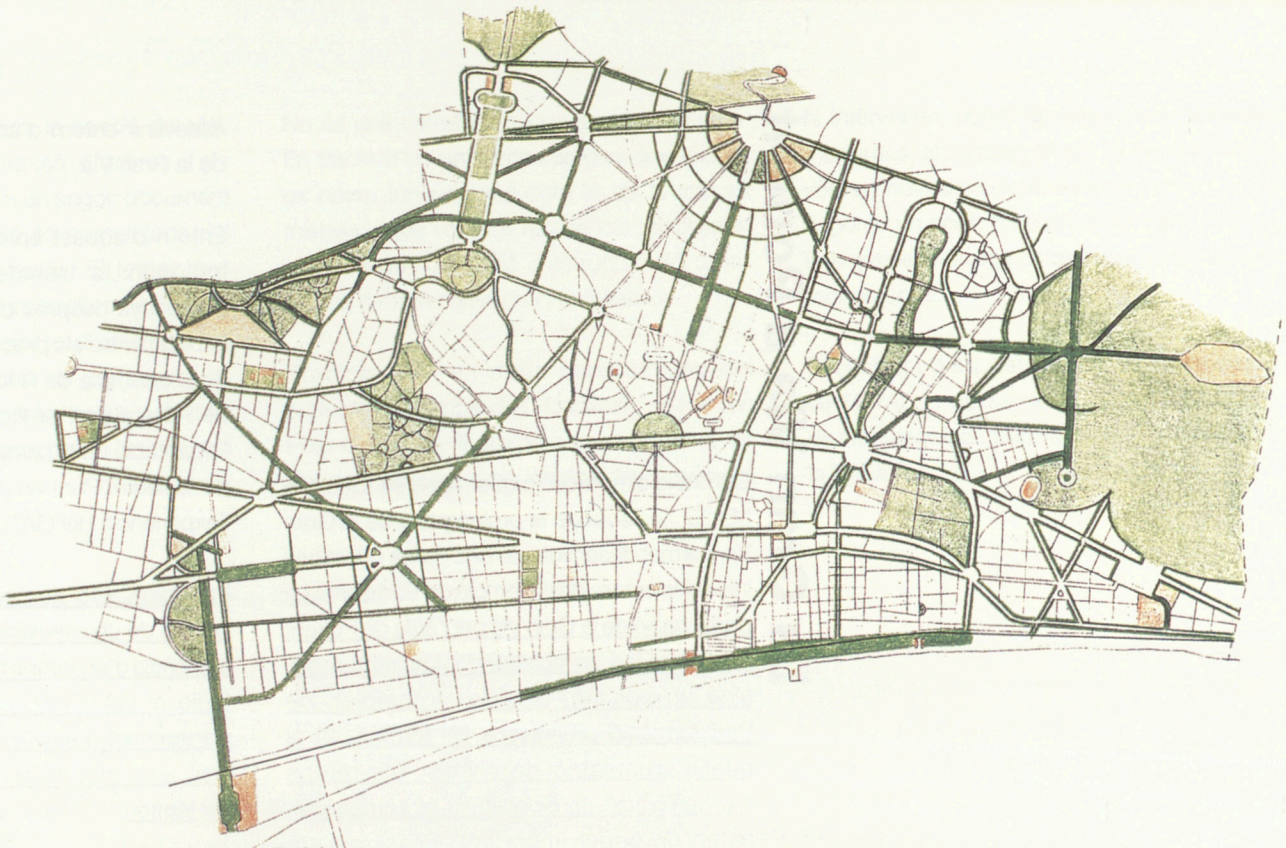
S'actua a través d'una superposició de criteris que pot semblar equivalent a la que se seguia en el Pla Macià. Però s'opta per un altre mètode. S'utilitzen altres instruments i se cerca més la «varietat dins la unitat» que no pas la gran simplificació formal, o la invenció de la varietat a través de la superposició que se cercava en els treballs del GATCPAC.

És important tenir en compte que tota aquesta articulació d'instruments de planejament té la finalitat principal de solucionar el problema de l'escala intermèdia. Un tema de planejament que és clar per a la comprensió del procés de transformació de la costa de Barcelona, i de formació de la urbanística metropolitana.

El problema i tema d'intervenció que apareix aquí no és ni la previsió d'una malla de creixement ni la definició general d'un model de ciutat, sinó l'articulació entre l'escala major i l'escala menor a través d'infrastructures intermèdies, sota les quals es recondueix tota l'eficàcia del planejament.

Però aquest tema encara es podrà seguir amb més claredat a la prolongació de la Gran Via pel costat Sud, que s'explica a continuació.

[45] Té interès d'observar tant l'estructura de les diverses urbanitzacions parcials, situades en l'esquema adjunt, com la seva representació en la mostra de plànols que s'ha inclòs en el capítol anterior. Les urbanitzacions parcials s'expressen a través d'esquemes de parcel·lació i característics plànols de situació que substitueixen el planejament general on aquest no arriba.



L'esquema general de vialitats i parcs del Pla Fradera de Badalona.
Font: Elaboració pròpia.



El traçat del Pla Fradera de Badalona superposant-hi les urbanitzacions parcials.
Font: Elaboració própia.

La Gran Via a Ponent

Contra la simplificació que mana en tot el Pla Macià, l'episodi de la prolongació de la Gran Via permet desenvolupar una de les qüestions iniciades entorn de l'exemple de Badalona. La prolongació de la Gran Via per l'àrea de Ponent no és només un episodi d'infrastructuració, sinó un episodi, complex i complet, de transformació urbanística del territori, en el qual l'articulació de nivells, els temps d'urbanització, la diversitat i la complexitat tenen un paper important. Possiblement, l'aplicació dels principis generals de treballs de planejament on predominen les connotacions culturals, com el Pla Macià, s'ha de cercar en el si de processos complexos, com el que va esdevenir entorn d'aquesta prolongació Sud de la Gran Via.

Entorn d'aquest episodi d'urbanització s'hi inclouen: la transformació de la plaça d'Espanya després de l'Exposició, que s'ha explicat entre els precedents del capítol anterior, l'eixample de l'Hospitalet, la construcció de l'aeroport i el Port Franc, i, finalment, l'adaptació de la costa del delta del Llobregat per a lleure. Punt en el qual es torna a trobar l'experiència del GATCPAC.

En l'explicació de l'episodi es fa evident el procés de diferenciació de l'espai, així com la presència d'un temps històric, diferent del que tenia el GATCPAC, i uns instruments de planejament menys innovadors culturalment, però amb més incidència en la conformació del territori.

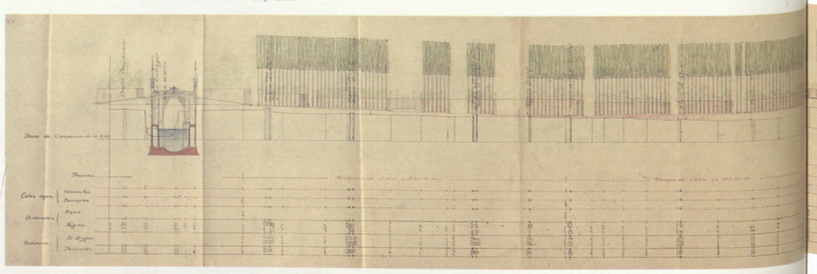
Les primeres imatges del procés són sobre el caràcter del nou eix de vialitat. Es tracta d'un vial que està a mig camí de la carretera i l'avinguda. Així, per exemple, en un primer document gràfic s'explica la secció del vial, amb una important massa d'arbres i els corresponents ponts. En un segon document de l'any 1925, la secció és completada pel traçat d'una línia de tramvia. El tercer, que pertany a traçats més urbanístics de R. Puig Gairalt, l'autor del projecte d'eixample de l'Hospitalet, té una secció de gran avinguda urbana, és a dir, un caràcter monumental semblant al que li atorgava aquell pla d'eixample.

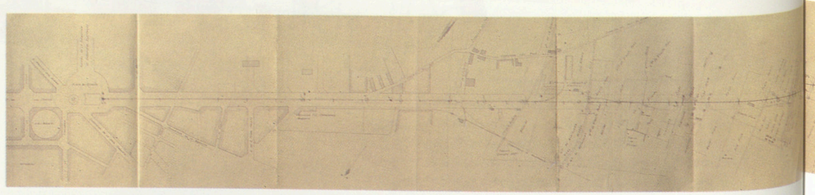
No és una carretera ni una simple alineació. Es tracta d'un vial força complex que inclou, *ex novo*, innovacions com la de la via del tramvia, i que vol tenir rellevància i esdevenir el focus de l'operació d'estructuració urbanística de tota l'àrea de l'Hospitalet.

Precisament, en dues perspectives del projecte d'eixample de l'Hospitalet, de Ramon Puig Gairalt, se li atorga aquest caràcter de vial de referència monumental. En la primera hi intervenen significativament les calçades modernes, el passeig arbrat, el tramvia i unes vores d'edificació excessivament grans. En la segona, un pont, més propi de París que de l'Hospitalet, li atorga aquest exagerat caràcter monumental.

El contrast d'aquestes imatges amb les del GATCPAC, i potser les de l'actual autovia de Castelldefels, permet situar culturalment la iniciativa.

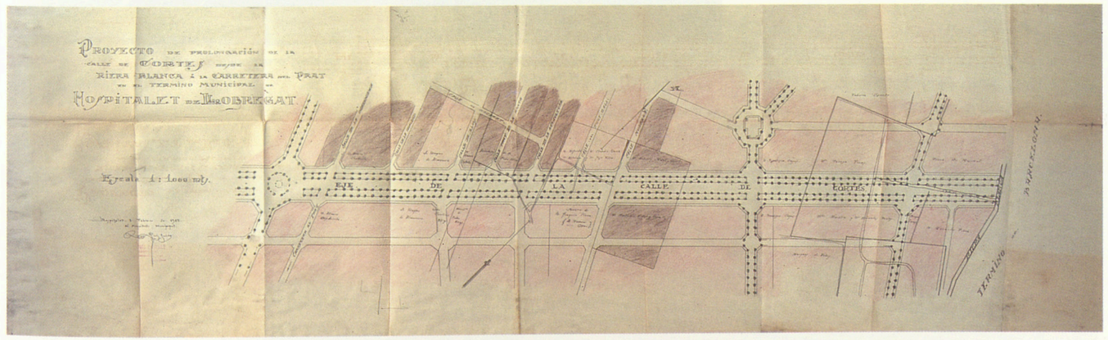
1925 **La Gran Via des del carrer d'Indústria fins a la fàbrica del gas. Imatge de l'avinguda.**
Escala 1/500. Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

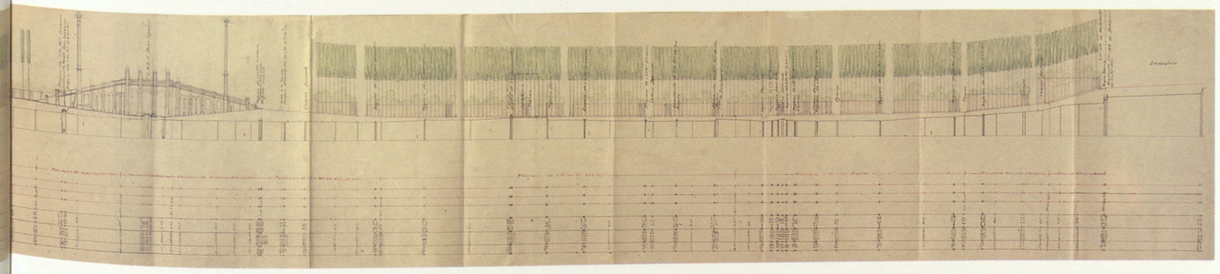


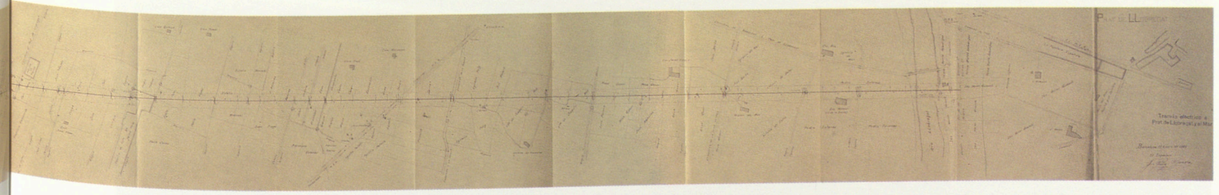


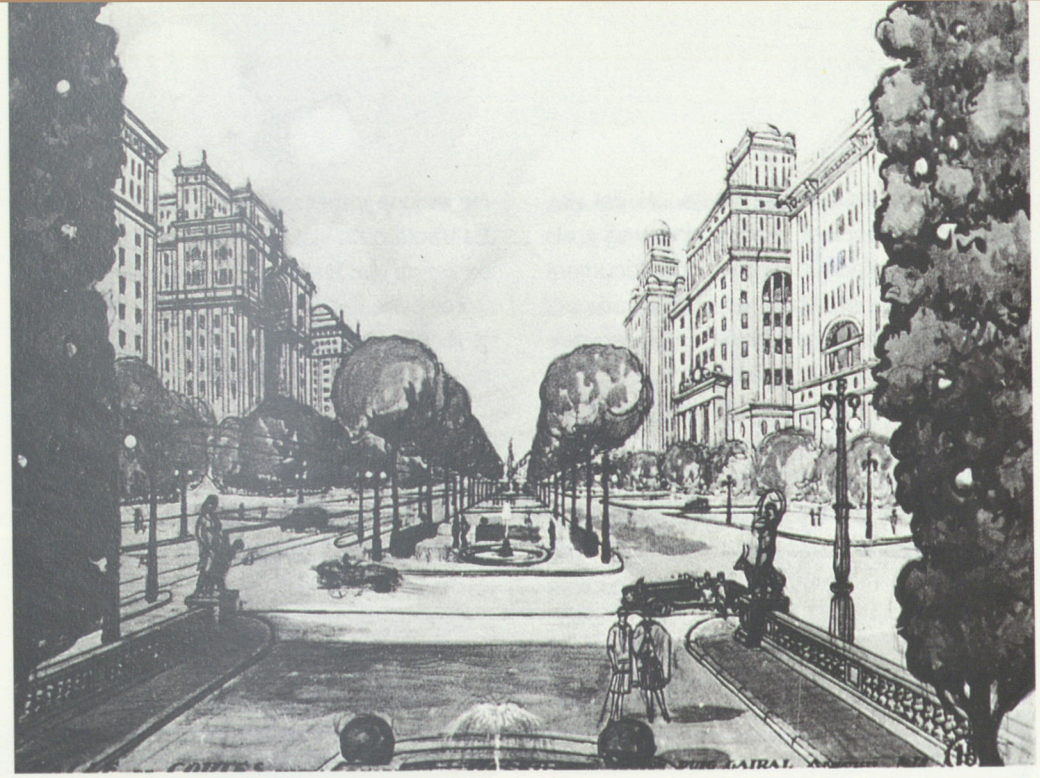
1925 **Planta de la Gran Via fins al Prat, amb el traçat del tramvia al Prat de Llobregat.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

1925 **Projecte de prolongació de la Gran Via de R. Puig Gairalt. 1925.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.









1926 **Ramon Puig Gairalt. Projecte de prolongació de la Gran Via. Perspectiva general.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

1926 **Ramon Puig Gairalt. Projecte de prolongació de la Gran Via. Pont sobre el Llobregat.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



L'eixample de l'Hospitalet

En el context de la prolongació de la Gran Via i la urbanització de la plaça d'Espanya, l'Ajuntament de l'Hospitalet va redactar l'any 1926 un projecte d'eixample paral·lel cronològicament i temàticament al de Badalona.

Aquest treball de planejament s'ha d'entendre situat entre els temes de reestructuració global de l'aglomeració de Barcelona i el treball menor d'urbanització. És a dir, es tracta d'un document d'abast intermedi, com ho era el Pla Fradera de Badalona. I en aquesta interrelació entre els dos nivells del planejament hi ha la seva riquesa principal.

D'una banda, és un plànol d'alineacions concebut per encaixar en un ordre general tota la urbanització menor del terme de l'Hospitalet, documentada a bastament en el capítol anterior quan es feia referència al gruix històric del plànol de 1930. Urbanització que, com se sap, es desenvolupava parcel·la agrícola per parcel·la agrícola sense gaires preocupacions d'estructura. D'una altra, és un document d'estructura, que defineix el nivell d'urbanització intermedi, que té tant d'interès en l'explicació del procés de formació metropolitana.

La realitat de la urbanització fragmentada es mostra en el plànol núm. 1, preliminar al pla d'eixample, en el qual s'assenyalen detalladament les preexistències que es tenen en compte en la seva redacció. També es pot observar en el primer dels esquemes interpretatius d'aquest document que s'ha fet per al nostre estudi.

El nivell intermedi d'urbanització i la intenció d'interrelacionar els diversos centres actius a través del pla es mostra en el plànol 2. Les interrelacions entre els nuclis que s'assenyalen en aquest plànol també s'esquematitzen en un altre elaborat expressament per aquest estudi, en el qual s'ha reforçat amb línies vermelles tot el viari d'interrelació intermèdia.

La documentació sobre la intenció estructurada d'aquest document de planejament es completa amb el plànol 11, on s'emmarca el pla de l'Hospitalet amb els enllaços de Barcelona.

Però la intenció racionalitzadora del pla no s'esgota en els arguments d'estructura viària. La situació estratègica dels parcs i jardins esdevé un altre tema rellevant, grafiat al plànol 35, i l'esquema interpretatiu annex. En aquest plànol es veu la idea de situar una zona verda prop del Llobregat i una concentració d'altres àrees de jardí entre el ferrocarril i la Diagonal deixant només petits nuclis de places en les àrees més urbanes i a l'entorn de la Gran Via. El "realisme" del pla en aquesta matèria és ben palès.

L'acció qualificadora de les àrees verdes és completada pels nuclis d'equipament documentats a bastament en el conjunt de perspectives que es reprodueixen a continuació. El mercat de Collblanc, l'Ajuntament, un grup escolar, l'escorxador, un centre cívic, la plaça de la Torrassa, il·lustren bé aquest aspecte de la política municipal que es recull en el pla. Aspecte que alhora reforça el contingut ideològic del document. És evident que des de la perspectiva ideològica i metodològica se situa en un àmbit diferent del dels documents del GATCPAC, que intentava integrar tots els arguments en un teixit únic. Però també és cert que entre ambdós es poden arribar a comprendre molts dels raonaments alhora unitaris i múltiples que es feien a l'urbanisme d'aquell període històric.

El plànol núm. 7 introdueix l'elaboració de nous teixits urbans. En aquest tipus de documents el plànol d'alineacions es mesura sobre la

intenció de configurar zones definides d'acord amb tipologies diferents, equivalents als sistemes del Pla Fradera de Badalona. Aquest plànol, que també és útil per situar totes les imatges anteriors, indica tres tipus de malla urbana i de zonificació tipològica. La Ciutat Jardí, prop de la Diagonal, el simple recolzament de l'eixample quadriculat a l'àrea central. I l'espai entre terciari i metropolità que es genera a l'entorn de la Gran Via.

Precisament el gir de la trama que s'evidencia a l'àrea propera a la Gran Via és reflex d'aquesta concepció diferent dels teixits. En el tram central la quadricula és relativament respectuosa amb la parcel·lació agricola, i ja se sap la importància que tenia aquesta trama en el creixement de l'Hospitalet[46]. No passa així amb la trama intermèdia de connexió, però això ja és un altre tema. En canvi, prop de la Gran Via és aquesta avinguda que esdevé directriu. I aquí, l'orientació és paral·lela a la definició tipològica dels edificis. Ja que es tracta de blocs alineats en relació amb la gran avinguda.

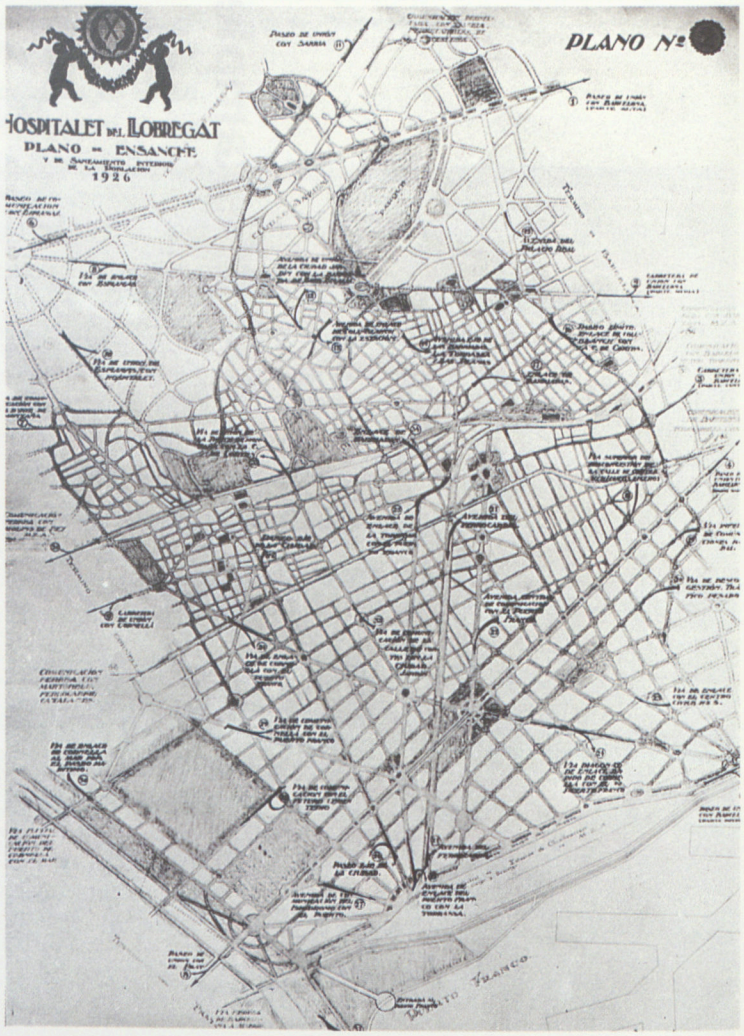
En aquest lloc, com en cap altre, la directriu principal és l'espai metropolità. I no es tracta només d'una traça inscrita en el sòl, sinó, sobretot, de la imatge, o la "ciutat americana", més o menys com a les explicacions de N. Rubió Tudurí sobre l'àrea de la plaça d'Espanya[47]. Això és pot observar molt bé en

[46] Com es pot veure en el capítol anterior i en el plànol base de 1930, repromduït anteriorment.

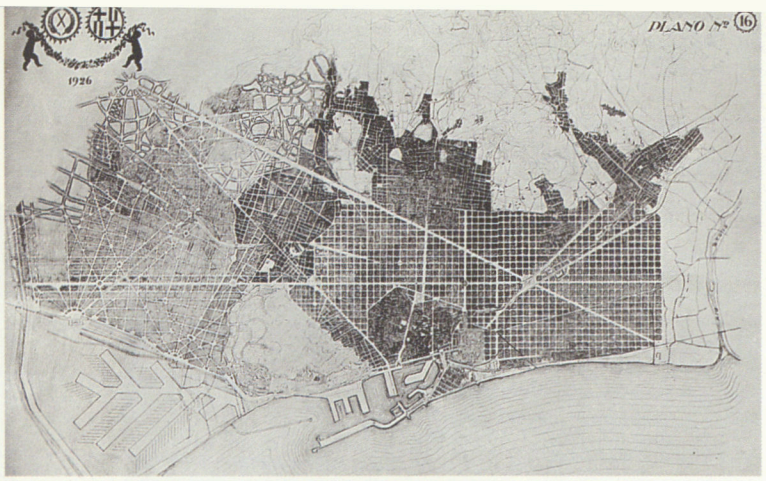
[47] Nicolau RUBIÓ i TUDURÍ, *La plaça d'Espanya, centre actiu de Barcelona.*



1926 **Eixample de l'Hospitalet. 1926. Topogràfic i esquema preliminar. El pla en relació a l'edificació immediata.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1926 **Eixample de l'Hospitalet. Enllaços i classificació. L'estructura intermèdia.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1926 **Eixample de l'Hospitalet. Plànol comparatiu amb Barcelona.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

les perspectives de l'àrea de l'estació. De la definició d'aquest espai a la City del GATCPAC, només hi ha diferències d'estil i de qualitat arquitectònica. El tema és el mateix.

En canvi, la dimensió urbanística no és equivalent. En aquell cas és tractava de l'invent ex-novo d'una nova ciutat, i d'aplicar el nou concepte de ciutat sobre els diferents teixits; i aquí encara és confia la intervenció al plànol d'alineacions.

En aquest plànol, però, hi ha diferències d'escala en la definició de la malla. D'una banda, hi ha la malla de definició tipològica i suport de l'edificació. D'una altra, la malla intermèdia d'enllaç. Un tema de raonament i de formació urbana essencial en la història urbana i urbanística de l'àrea de la costa de Barcelona.

A nivell general, el Pla d'Eixample de l'Hospitalet de R. Puig Gairalt tenia una orientació molt diferent del Pla Macià de Barcelona, malgrat que eren pràcticament contemporanis. Només a les grans línies estructurals es pot trobar una relativa coincidència entre un i l'altre. La Gran Via i l'enllaç de la urbanització compacta de Barcelona i la dispersa que s'obria vers el delta del Llobregat eren exigències comuns dels dos plans. Però la definició de la urbanització en un i altre eren completament diferents. En el Pla Macià hi havia una proposta de mètode potent mentre que en el projecte de l'Hospitalet predominava el pragmatisme i la continuïtat de les metodologies de començament de segle. S'intentava estructurar el territori a partir d'un conjunt de centres monumentals i el seu enllaç. D'aquí deriven precisament algunes de les perspectives que es publiquen.

1926 **Eixample de l'Hospitalet. Plànol general. 35. Els espais lliures i els pols d'equipament.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



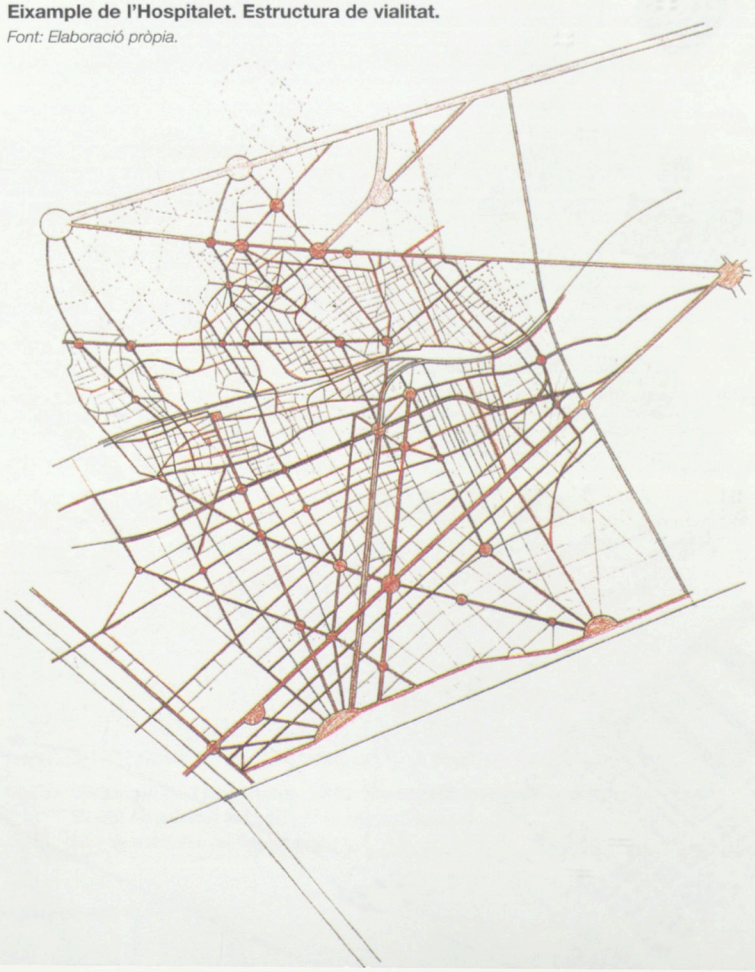
Paral·lelament, es deixava la problemàtica de l'edificació a nivell d'algunes imatges de referència i a l'actuació d'unes genèriques ordenances d'edificació. Bàsicament es tractava d'una edificació compacta i expressivament potent en la proximitat de la Gran Via, i la introducció d'algunes versions de la Ciutat Jardí. No hi havia res de la idea potent del nou teixit urbà del Pla Macià, que resolia i superposava en el seu si tant les exigències d'edificació com el verd i l'equipament, i deixava a nivell de la superposició sobre els teixits urbans existents la qüestió de l'adaptació a les circumstàncies locals.

A aquest darrer nivell de la introducció de la urbanització residencial al territori és on hi ha altres documents de referència que permeten situar els episodis de la gran urbanització a nivell de la construcció quotidiana de la ciutat.

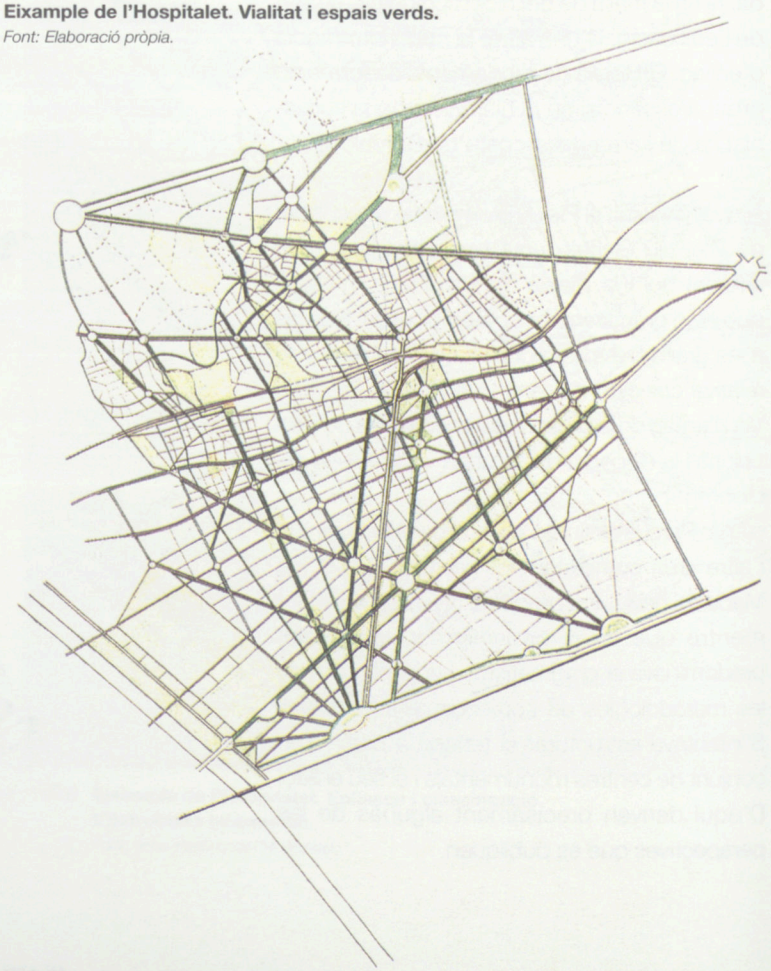


Superposició del Pla d'Eixample de l'Hospitalet sobre la urbanització existent.
Font: Elaboració pròpia.

Eixample de l'Hospitalet. Estructura de vialitat.
Font: Elaboració pròpia.

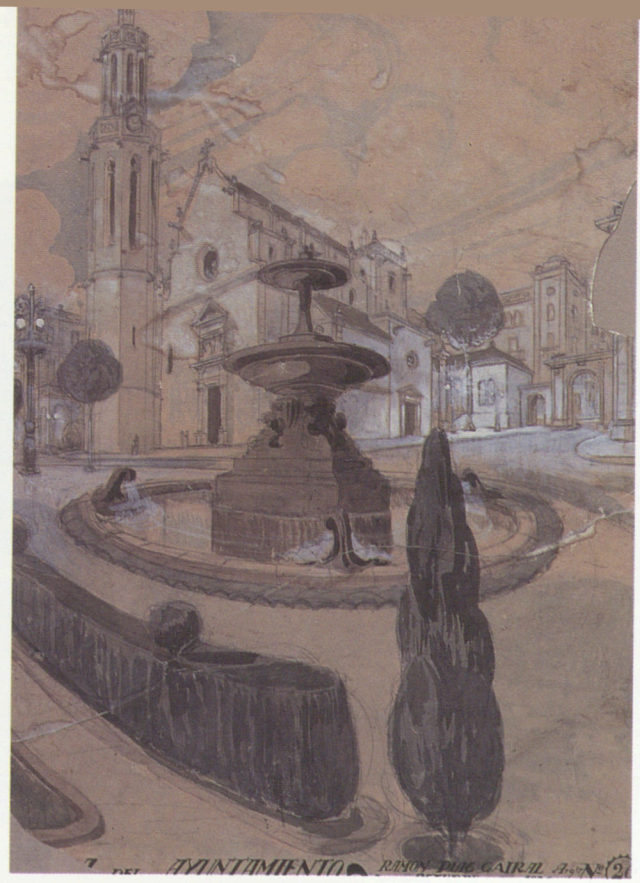


Eixample de l'Hospitalet. Vialitat i espais verds.
Font: Elaboració pròpia.





1926 **Mercat de Collblanc.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



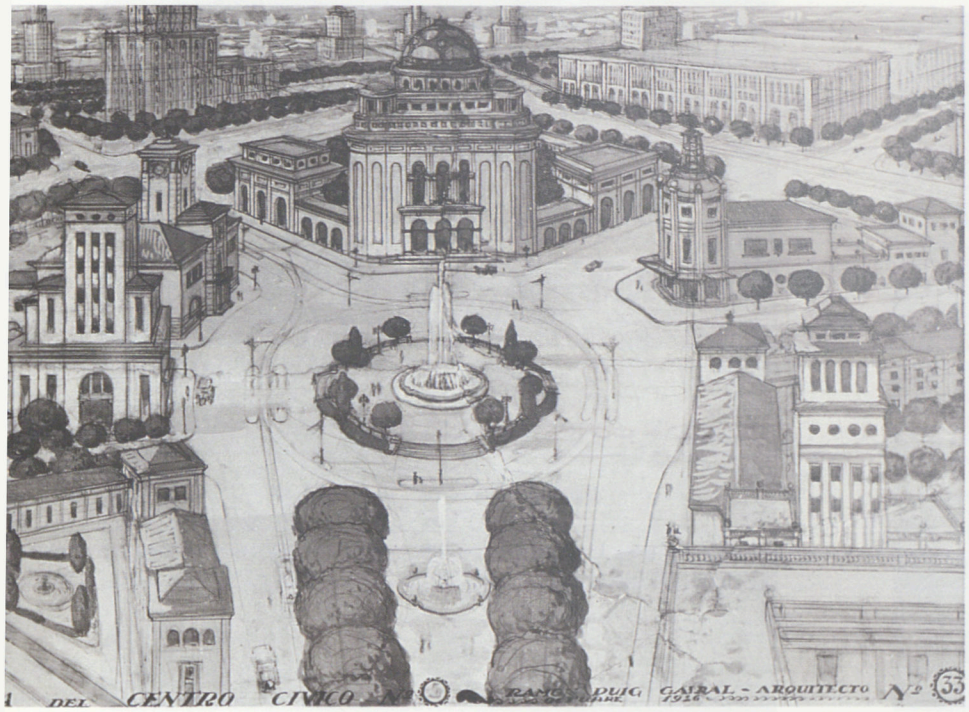
1926 **Plaça de l'Ajuntament.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

1926 **Plaça de la Torrassa.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1926 **Nou escorxador.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



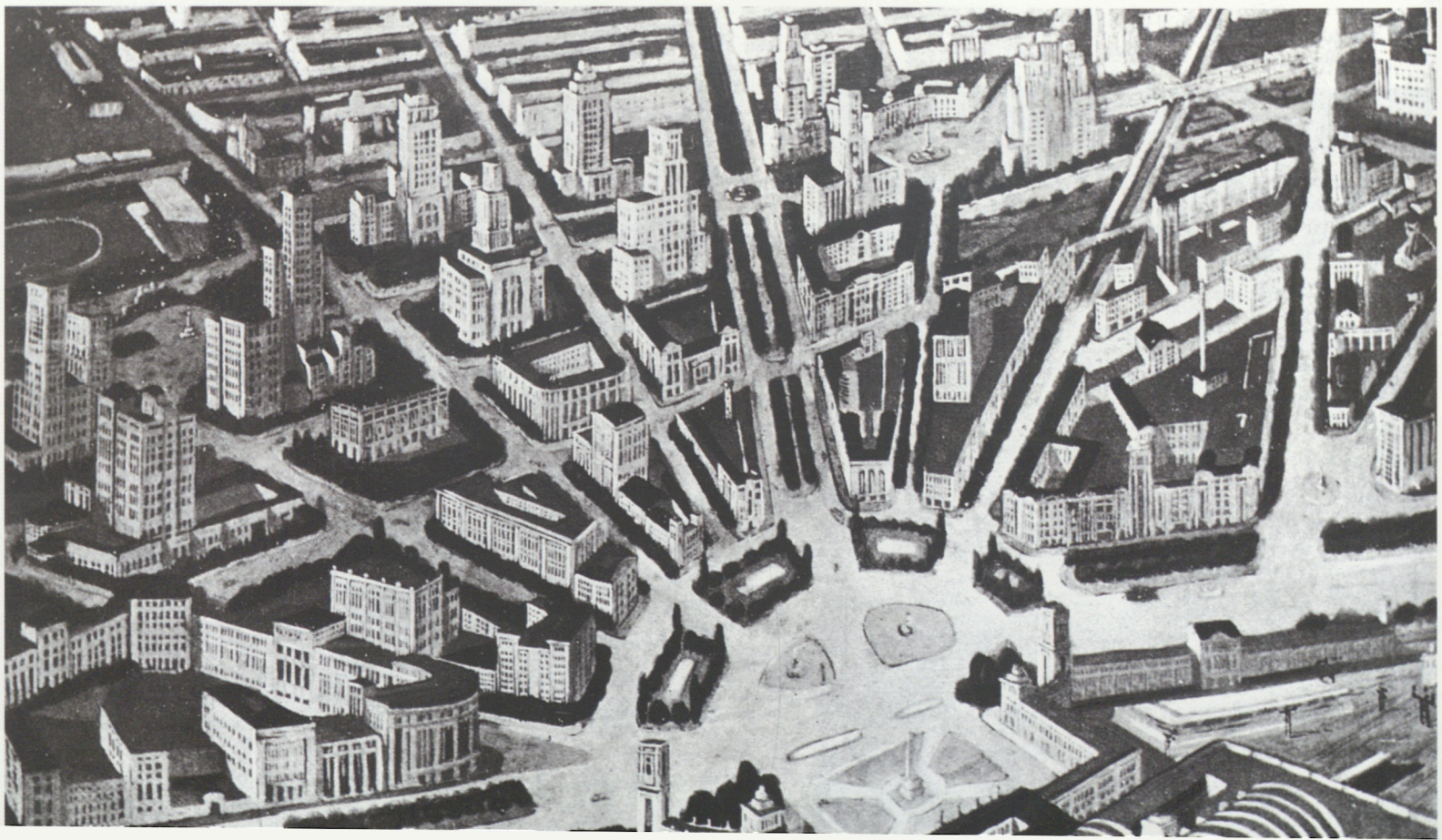


1926 **Els nodes i imatges dde la urbanització. La plaça del Centre Cívic.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

D'una banda, té interès una làmina del projecte d'eixample de l'Hospitalet que diferencia els sistemes de parcel·lació i edificació. És una làmina interessant perquè dóna idea d'un intent de definir nous sistemes de parcel·lació, i edificació. Alhora marca els límits de la urbanística de l'Hospitalet en aquest període històric, que van poc més enllà de l'intent d'inserir noves tipologies d'habitatge en un procés de repartiment en illes, parcel·lació i edificació en el qual predomina la continuïtat.

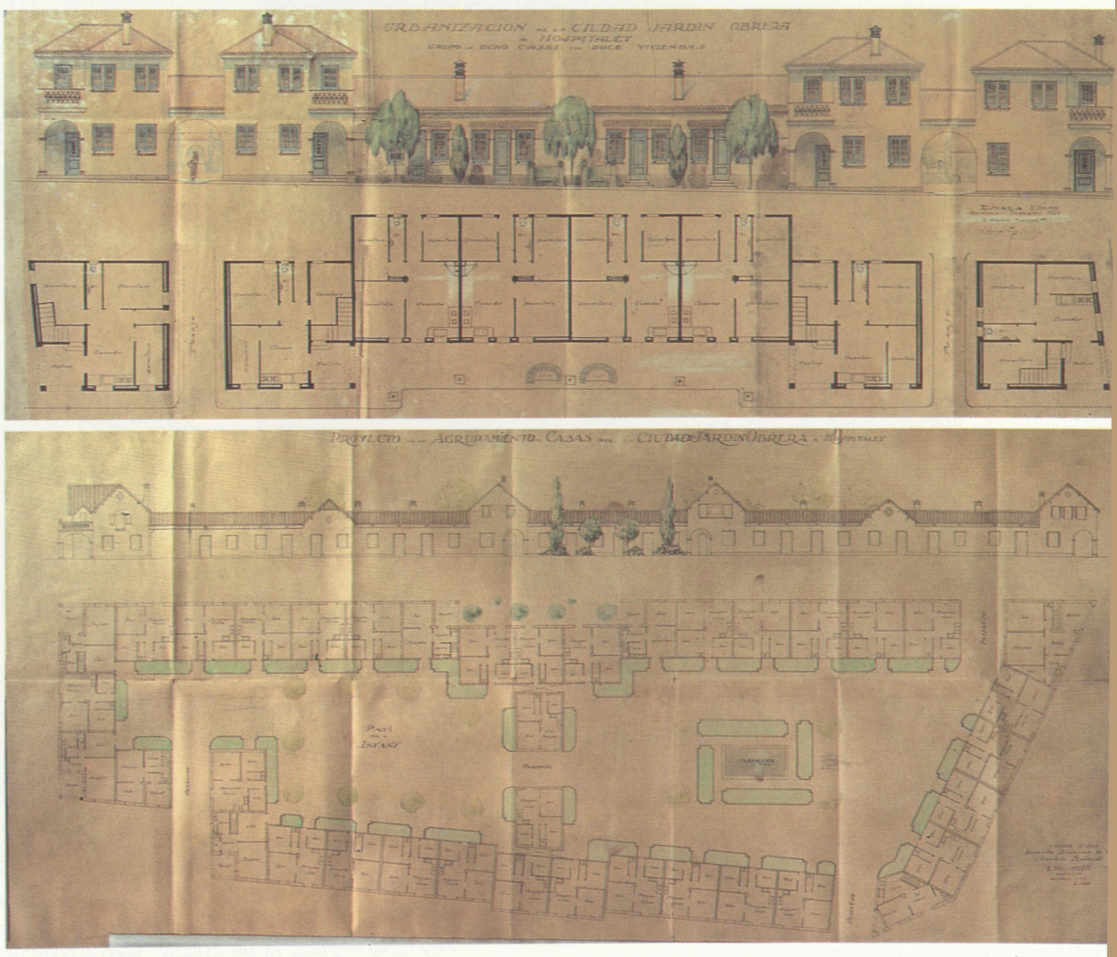
Un projecte de ciutat jardí obrera de R. Puig Gairalt, de regust centroeuropeu, un projecte de casa barata i diferents versions d'urbanització d'una nova ciutat jardí obrera, datats entre 1922 i 1929, amb un afegit de 1940, ja després de la guerra civil, permeten acabar de mesurar l'abast i el sentit dels episodis de nova urbanització.

1926 **Els nodes i imatges de la urbanització. La plaça de l'Estació. Una ciutat "americana".**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



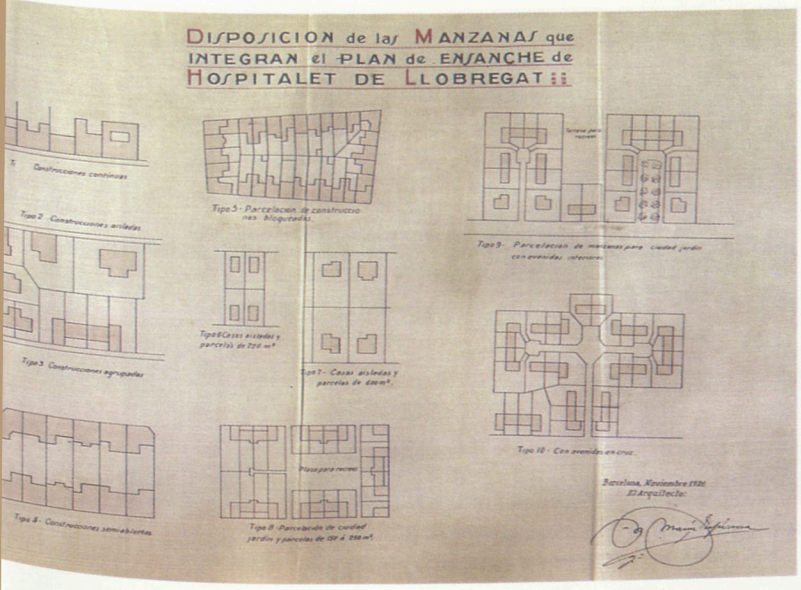


1926 **Detall de la ciutat jardí.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

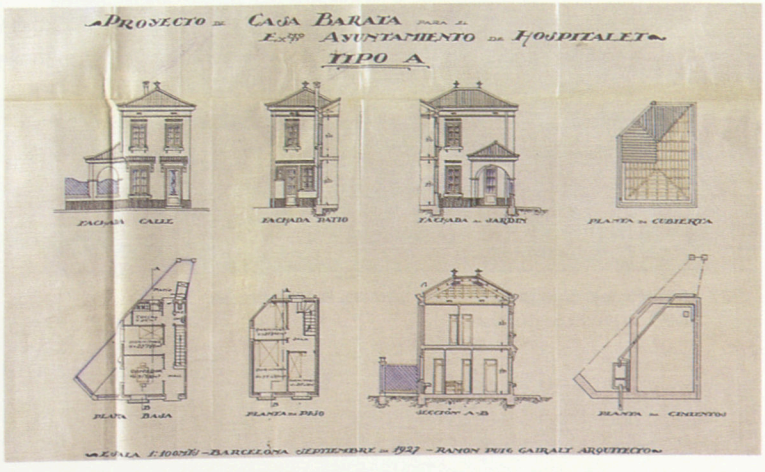


1924 **R. Puig Gairalt.** ***Urbanización de ciudad jardín obrera.***
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

1926 **Pla d'Eixample de l'Hospitalet. Disposició de les illes.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1927 **R. Puig Gairalt.** ***Proyecto de casa barata para el Ayuntamiento.***
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.





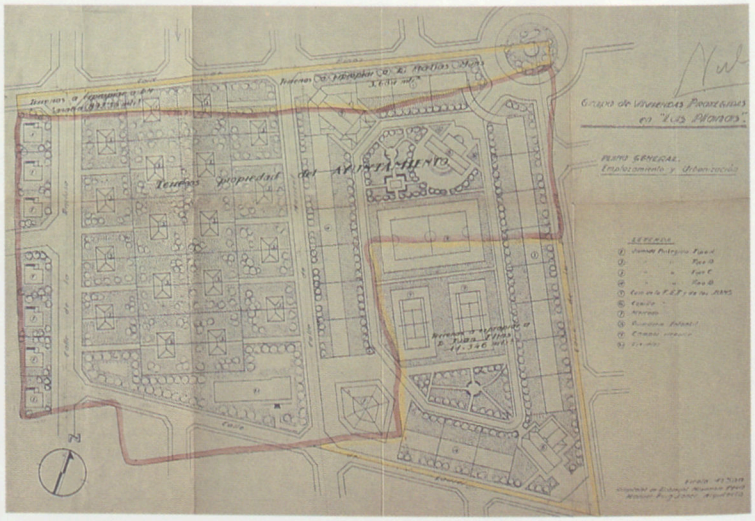
1922 **Urbanització d'un grup de cases barates. R. Puig Gairalt.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1924 **Urbanització d'un grup de cases barates. R. Puig Gairalt.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1927 **Urbanització d'un grup de cases barates. R. Puig Gairalt.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1940 **Urbanització d'un grup de cases barates. R. Puig Janer.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

Nous usos i equipaments

A l'inici d'aquest capítol es feia referència a l'ampliació de l'àmbit de l'aglomeració de Barcelona en els raonaments urbanístics d'aquest període. Tant en l'article de Pierre Vilar citat, com en els treballs del *Regional Planning*, i els estudis previs del Pla Macià Barcelona, l'àmbit del planejament ja no és només de la ciutat central, l'eixample i els agregats, sinó un espai molt més extens que també inclou el delta del Llobregat, el Besòs fins a Badalona i Mongat, i també una part del Vallès, immediatament situada darrera de Collserola.

Els anys trenta, entorn de la directriu de l'extensió Sud de la Gran Via, a continuació de l'espai continu de l'Hospitalet, van començar dos episodis de transformació del territori, molt actius en la conformació estructural del nou àmbit de l'aglomeració de Barcelona. El planejament urbanístic de l'època no els va deixar pas de banda.

En el terme del Prat va començar a construir-se el nou aeroport, després d'uns anys d'incerteses i de localitzacions canviants. Alhora, més enllà, en la línia de mar, es va començar a endegar el procés de construcció d'equipaments i assentaments de segona residència vinculats al mar.

És interessant d'observar que tant un com l'altre cas corresponen a uns usos nous, que no es poden resoldre en el context de la ciutat compacta. Es tracta d'usos i equipaments molt propis de l'època, que fins aquest moment no havien incidit en l'urbanisme i que tenen una localització desvinculada del simple procés d'extensió urbana. Per aquest motiu, els dos temes mereixen un estudi atent i a part de tots els altres.

L'aeroport. Una nova tipologia

En la segona meitat del segle XIX i a començaments del segle XX el tema estrella de les infrastructures relacionades amb el planejament era el port. La majoria de les decisions d'estructura urbana feien referència al port. Els projectes d'eixample sempre contenien decisions importants sobre el port, i, fins i tot, en el planejament de començament de segle l'invent del Port Franc fou decisiu.

Paral·lelament, les decisions sobre la infrastructura ferroviària i la localització de les estacions també van tenir un paper essencial, a vegades connectat amb el del port.

Però, en la dècada dels anys trenta, l'invent de l'aeroport va començar a completar i substituir el paper històric d'aquelles altres infrastructures de comunicació de la ciutat amb el territori exterior.

Per això és imprescindible precisar mínimament el paper de l'aeroport en el conjunt de la urbanització del delta del Llobregat, o l'expansió de la ciutat a Garbí. No es pot deslligar el problema urbanístic de la continuació de la Gran Via del de la localització de l'aeroport, que sens dubte és l'equipament més important d'aquest període en la costa sud de Barcelona.

El procés de construcció de l'aeroport va començar ple d'incerteses. Inicialment l'aeroport era una instal·lació que no tenia unes exigències funcionals i de localització molt concretes. Hi havia hagut diversos projectes i instal·lacions prop del Prat, entre Gavà i Viladecans, a Can Tunis i, fins i tot, a la plaça de les Glòries. Diverses companyies feien aterrar els avions en els seus propis terrenys. I no es va plantejar la necessitat de construir un aeroport únic, fins a la dècada dels anys trenta.

Protagonista central d'aquest procés de construcció de l'aeroport és un projecte d'Antoni Puig Gairalt datat entorn de 1932, que el mateix arquitecte va explicar i documentar a la revista *Arquitectura i Urbanisme*[48]. Paral·lelament hi ha interessants informacions gràfiques sobre les localitzacions i formes dels aeroports als plànols de la Ciutat de Repòs del GATCPAC, entre d'altres documents de l'època.

A l'article d'Antoni Puig Gairalt es donen indicacions precises de localització de l'aeroport: situat en un lloc obert, allunyat dels nuclis importants de població, prop de les vies de comunicació, en paratges que no es formin boires, amb direccions dels vents constants, amb fàcils desguassos naturals, etc.

També es donen indicacions precises sobre l'organització general de la nova tipologia: superfície d'un quilòmetre de diàmetre completament lliure, amb espai per situar-hi les múltiples edificacions que requereix el seu funcionament i amb espai per a futurs engrandiments, etc.

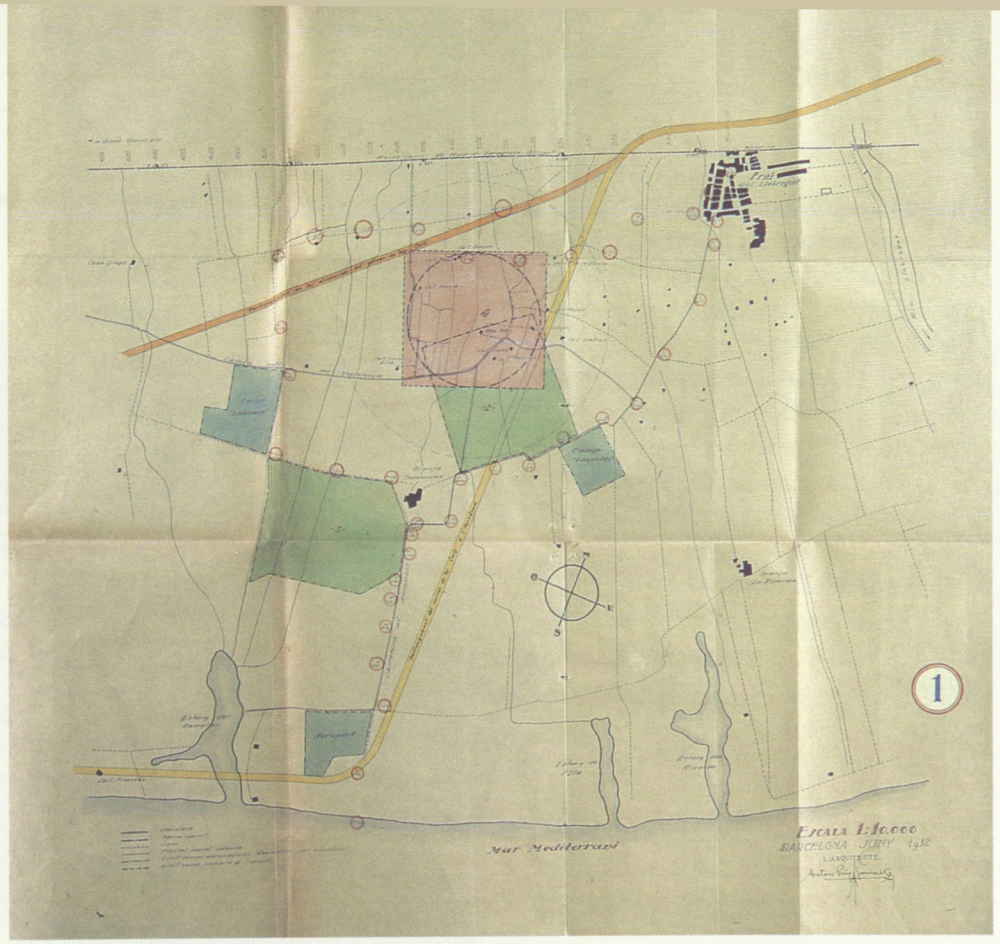
Llavors, la forma de les pistes era molt diferent de l'actual. Tant en el projecte publicat a *Arquitectura i Urbanisme* com en el que consta als plànols del GATCPAC, les pistes tenien forma rodona. Circumstància que obligava a una col·locació molt diferent de l'edifici en el conjunt.

Té molt d'interès un plànol d'Antoni Puig Gairalt signat l'any 1932, que situa diverses opcions de localització de l'aeroport prop del Prat en relació amb dues opcions de prolongació de la Gran Via. Aquesta localització contrasta amb

[48] Antoni PUIG GAIRALT, "L'aeroport de Barcelona". *Arquitectura i Urbanisme*, 4, octubre de 1933.

la del projecte publicat a la revista *Arquitectura i Urbanisme*, que el situava tocant la línia del ferrocarril, entre Gavà i Viladecans; és a dir, en la localització que es va grafiar en els plànols de la Ciutat de Repòs. Per la data dels plànols, sembla que entre l'opció d'un aeroport separat de la Gran Via i un altre que s'hi vinculava estretament, finalment, es va optar per aquesta darrera. Inicialment l'aeroport no tenia importància estructural, però, progressivament, amb la millora tècnica i amb l'increment del trànsit, va esdevenir una peça essencial de l'estructura urbana.

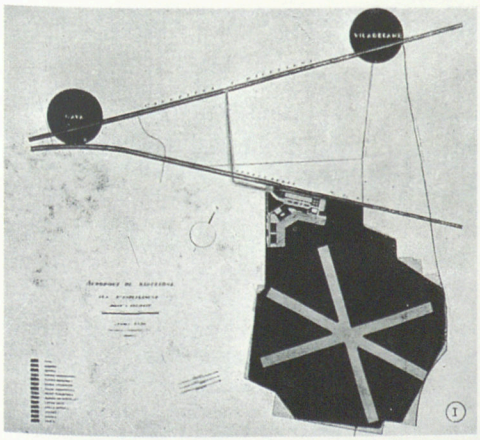
Anys més tard, després de la guerra civil, l'aeroport va esdevenir "nacional" i també "transoceànico" amb el consegüent allargament de les pistes i el replanteig de la seva relació amb la Gran Via o l'"autovia de Castelldefels".



1932 **Antoni Puig Gairalt. Diverses opcions de localització de l'aeroport, prop de la Gran Via i el Prat.**
Font: IMHB. Escala 1/10.000.

1939 **L'aeroport "nacional" de 1939, vinculat al Prat i la prolongació de la Gran Via.**
Font: Arxiu Històric del Prat. Escala 1/10.000.





1933 **L'aeroport entre Gavà i Viladecans.**
Font: Arquitectura i Urbanisme. núm. 4.

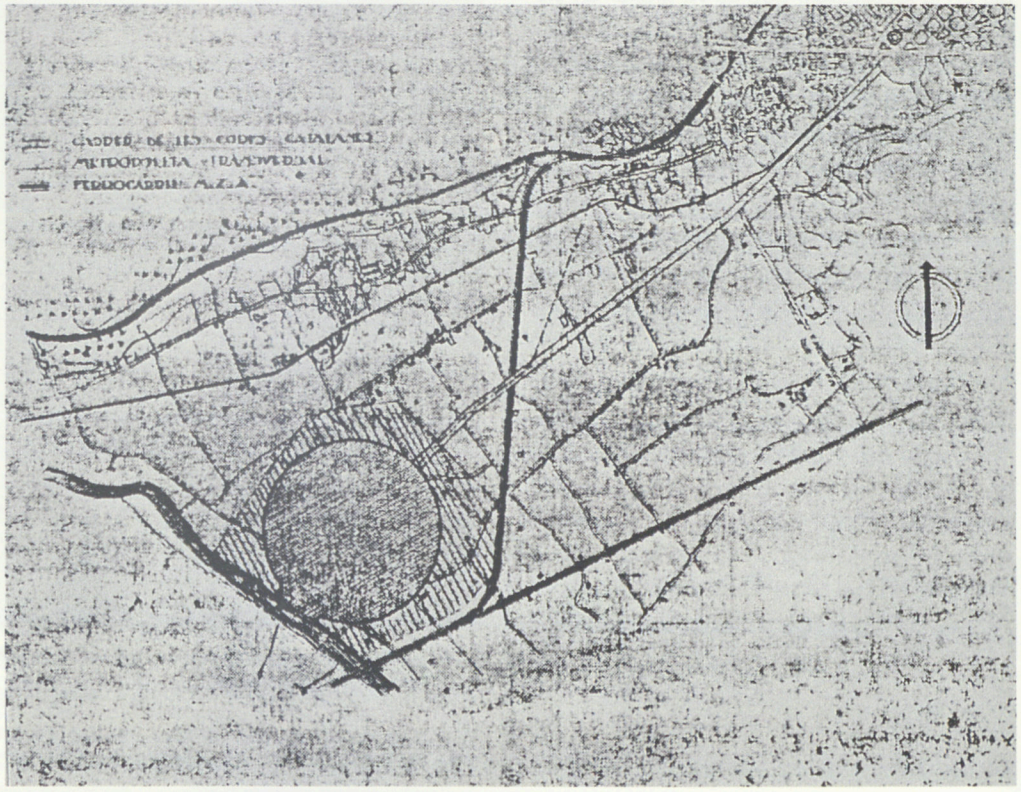
Urbanísticament, un tema essencial és la situació de l'aeroport en relació amb la ciutat. En principi, l'aeroport era una instal·lació totalment urbana, circumstància que va motivar la situació en relació amb les infrastructures de vialitat i en la forma axial de molts dels edificis de serveis construïts durant l'època[49]. Així no ha d'estranyar que en alguns projectes de l'època l'aeroport fos tractat com una fita "final" de la Gran Via, a l'estil de molts dels projectes d'aleshores, obrint una perspectiva des d'aquesta avinguda i, segurament, oblidant d'altres temes de l'ordenació del delta. També havia de tenir accés ferroviari, en aquest cas des del metro transversal.

Des d'aquesta òptica de projecte, l'aeroport s'havia d'integrar a la ciutat a través de la Gran Via, no només obrint una nova circulació, sinó compositivament, obrint una nova perspectiva[50] a l'estil de les del Pla Jaussely o del Pla d'Eixample de l'Hospitalet.

En l'urbanisme racionalista, la qüestió de la situació relativa de l'aeroport i les infrastructures viàries metropolitanes es plantejava des d'una perspectiva molt diferent. En els treballs del GATCPAC i Le Corbusier l'aeroport és una simple peça situada enmig de les altres zones, sense forçar les perspectives i el significat monumental.

Contràriament, en el plànol de localització de l'aeroport de 1939, l'edifici de serveis encara és vincula a una autovia de Castelldefels. I com que l'avinguda no s'acavava a l'aeroport, es dibuixava un eix lateral que obria una perspectiva de composició potent. Beaux Arts no era lluny de l'extrema modernitat?

Projecte de l'aeroport situat al final de la Gran Via. La perspectiva i situació emergent.
Font: Revista Mirador.

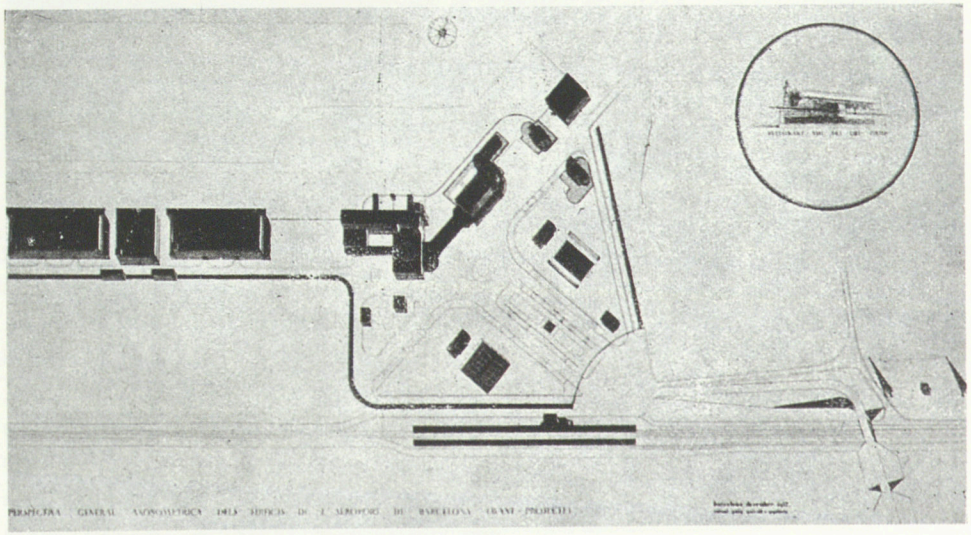


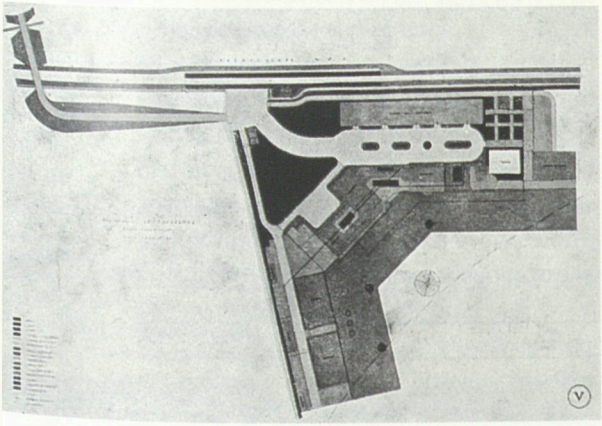


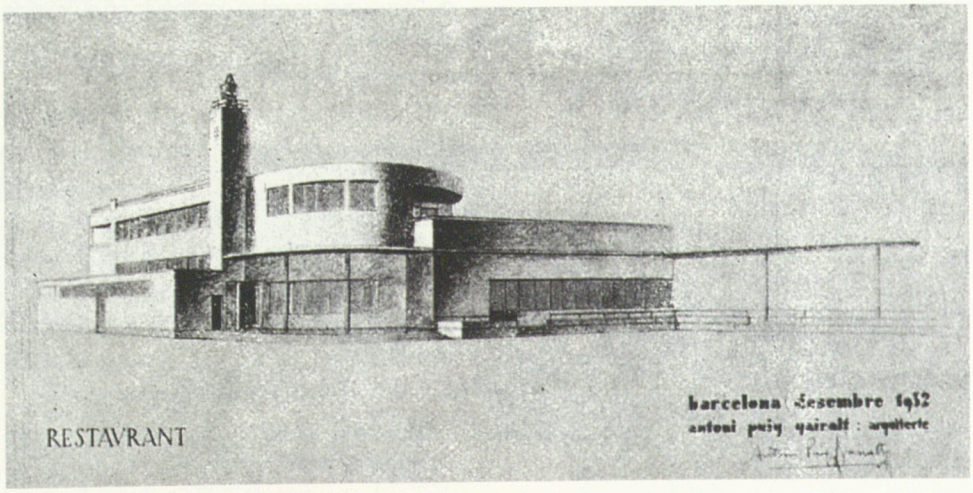
[49] És interessant completar les informacions del capítol amb altres que poc abans s'havien donat a la revista del CAME, Ricard GIRALT CASADESÚS, *Los modernos problemas de urbanización. Aeropuertos. Revista de CAME*, any II núm. 17 agost de 1930, pp. 77-89, on s'expliquen diversos projectes d'aeroports europeus: Londres, París, Berlín, Madrid, Los Angeles, Chicago. En tots els projectes l'edifici abraça una pista circular i es relaciona amb la ciutat a través d'un eix viari i de composició potent.

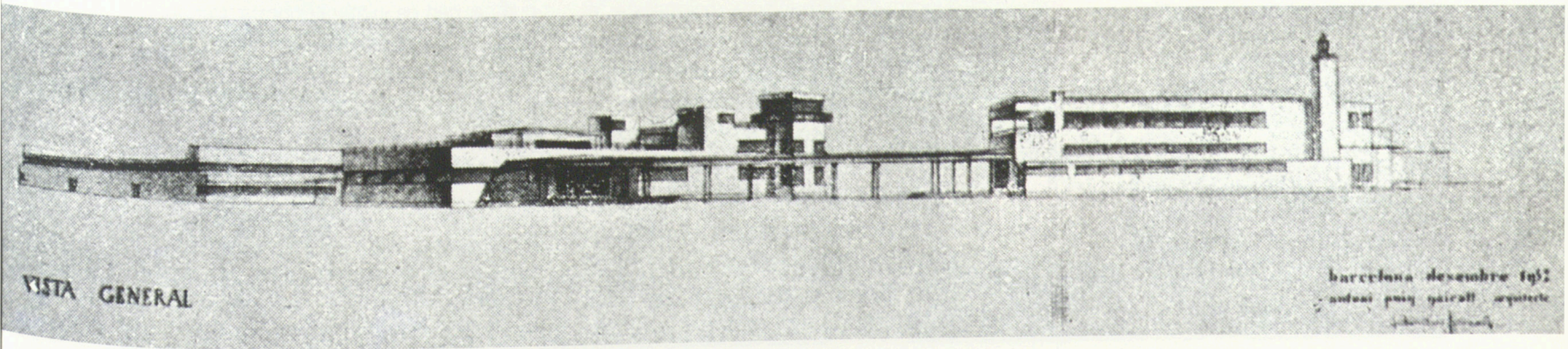
[50] Així és com es va concebre al projecte d'aeroport signat pels arquitectes Bofill i López, que es va publicar a la revista *Mirador.*

1933 **Projecte d'edifici de serveis d'Antoni Puig Gairalt.**
Font: Arquitectura i Urbanisme 4.









La Ciutat del Repòs del GATCPAC

El segon episodi de la prolongació de la ciutat a través de la Gran Via, l'endegament de les platges del delta pel lleure i els banys de mar, es pot explicar prioritàriament a través del Projecte de la Ciutat de Repòs del GATCPAC. Les idees del GATCPAC es contrastaran amb el procés de transformació real, més o menys com s'ha fet entre el Pla Macià i el Pla d'Eixample de l'Hospitalet. D'aquesta manera es tindran en compte els temps reals de la urbanització i l'aparició de temes d'estructuració de l'espai que no estan continguts en el projecte racionalista.

La Ciutat de Repòs fou una iniciativa del GATCPAC que incloïa el projecte d'un nou conjunt urbà de segona residència situat a Castelldefels, al final de la prolongació de la Gran Via, i una cooperativa d'usuaris que va arribar a tenir 80.000 socis, amb la col·laboració dels sindicats i diverses associacions culturals i esportives. El projecte era molt complet, i incloïa tant equipaments i serveis per a l'ús massiu de la costa com àrees de cura de repòs, banys, estades de cap de setmana, esports, horts de lloguer, etc.[51].

El projecte del GATCPAC tenia l'inici en un tema molt propi de l'urbanisme racionalista: el descobriment d'una nova necessitat de la població. Tema que és representat simbòlicament a la portada del número de la revista *AC* on es va publicar el projecte[52]. En la imatge, sobre el fons d'un plànol es dibuixa un grup de gent que es dirigeix a la platja. És una imatge molt dinàmica que indica clarament la condició de l'emplaçament del nou equipament: la relació de tensió entre el nucli de Barcelona i l'àrea de banys de mar. L'àrea pertany a Barcelona, i, alhora, està lluny. Entre les dues no hi ha una relació de continuïtat com als aeroports axials, sinó de tensió.

El naixement d'una nova necessitat urbana també és argumentat als textos que acompanyen la publicació del projecte a la revista *AC*, i a les pancartes d'exposició del projecte de la Ciutat del Repòs, on s'argumenta que l'esport, la vida higiènica a l'aire lliure, l'equilibri físic, constitueixen necessitats imprescindibles per a les masses. El ritme accelerat de la vida moderna exigeix parèntesis de contacte directe amb una atmosfera completament sana. Cal organitzar les zones de repòs de què manquen avui les ciutats, i crear quelcom totalment nou. Es tracta d'un problema totalment nou que imposa una solució totalment nova, o un problema del nostre temps que imposa una solució nova, independent de totes les tradicions històriques i experiències anacròniques. Les grans aglomeracions humanes i els desplaçaments simultanis de les masses els caps de setmana creen un problema que ha de ser resolt per un pla modern, expressió de l'esperit de la nostra època.

No es tracta del conegut problema de la introducció de la naturalesa a la ciutat mitjançant places o parcs centrals, o superposant el verd i la urbanització com al projecte Le Corbusier per a Barcelona, sinó d'un pla pensat per potenciar l'èxode massiu d'habitants de la ciutat vers els espais lliures exteriors. És a dir, un problema de mobilitat exterior, o de tensió entre el centre i la perifèria, que per cert és molt metropolità. Per aquest motiu, a les pàgines d'*AC* es barregen els documents del pla, amb imatges de viatges en autobús o ferrocarril, i de gent que es desplaça i es mou. Des del moment inicial

[51] Vid. Salvador TARRAGÓ, *El Plan Macià, síntesis del trabajo del GATCPAC para Barcelona*, 2C, 15-16, 1975. p80.

[52] Revista *AC* any II número 7, tercer trimestre de 1932, dedicat a la necessitat de la vida a l'aire lliure.

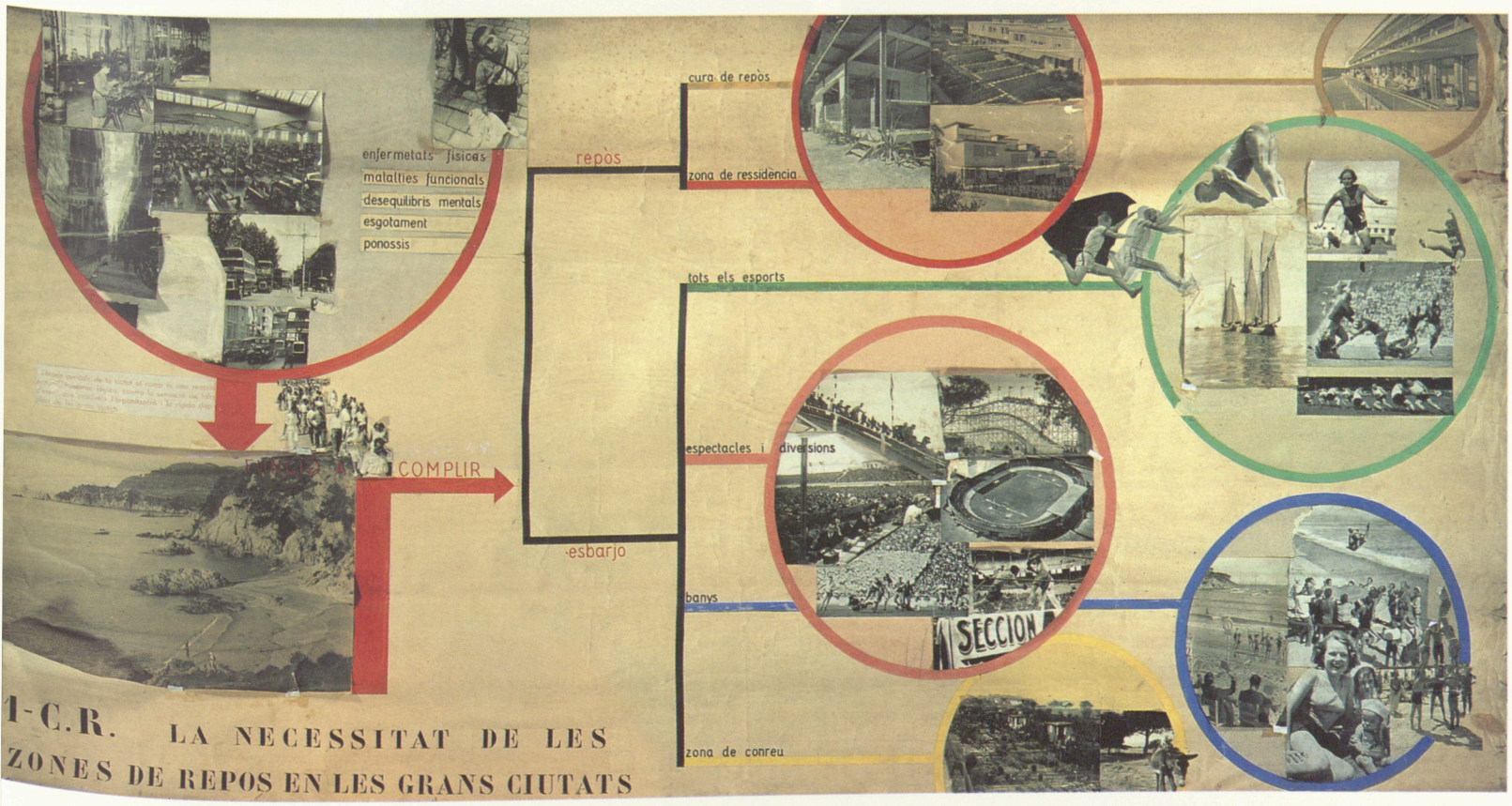
l'urbanisme se situa en un context molt diferent del món dels eixos i perspectives Beaux Arts.

La nova necessitat i la seva tensió de situació es representen esquemàticament i unidireccionalment en les pancartes de l'exposició de la Ciutat de Repòs. Per exemple, a la pancarta 1-CR es detalla un arbre de funcions amb imatges suggerents. En el planejament, la idea és explicada amb claredat i contundència, però també amb una relativa unidireccionalitat. I en això contrasta amb la complexitat i els matisos del procés real de construcció d'aquest espai de la costa metropolitana.



La Ciutat de Repòs, futura platja de Barcelona.
La tensió de localització en contra dels antics esquemes d'eixos i punts.
Font. Portada de La Ciutat de Repòs.

1-CR. La necessitat de les zones de repòs a les grans ciutats.
Font: Arxiu Històric del COAC.



L'elecció del lloc com a estratègia de tensió

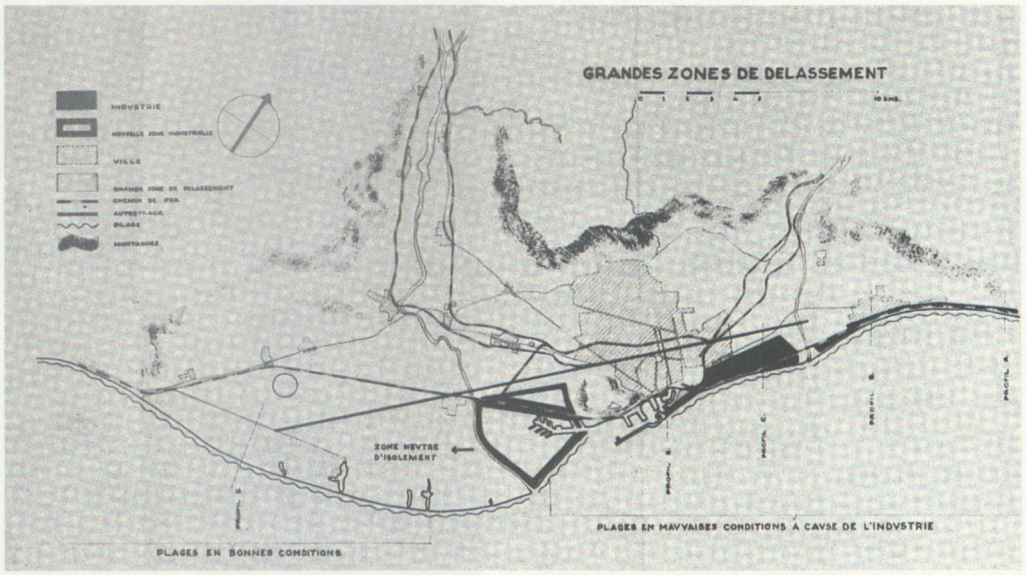
En les formulacions inicials del pla no hi ha només necessitats. També hi ha una estratègica elecció del lloc, que és conseqüència de l'enfoc de les relacions entre ciutat i territori, o de la tensió a què abans es feia referència.

En aquesta decisió hi ha en primer lloc un raonament d'estructura general que permet inserir el tema en el reconeixement d'un nou radi d'aglomeració de Barcelona.

Segons el que s'assenyala a un altre croquis de l'arxiu Le Corbusier, la situació de la Ciutat de Repòs deriva de la idea de prolongació de la Gran Via. Les platges poden ser bones o dolentes, però només interessen en tant que pengen d'aquella avinguda estructuradora de l'aglomeració.

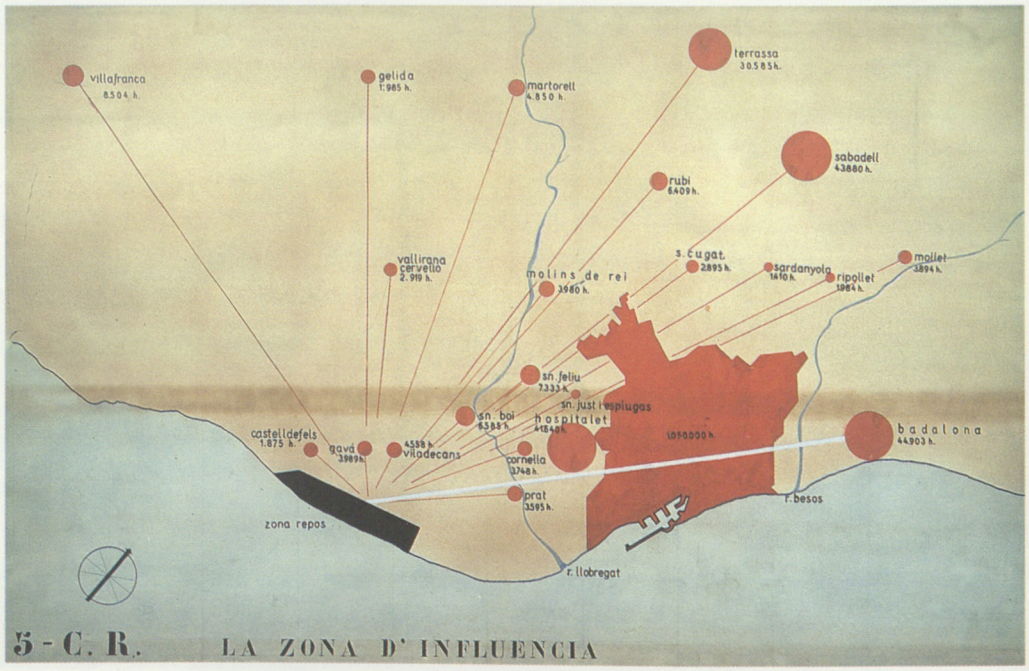
Però, anant més enllà, la situació no és només influència directa del traçat de la Gran Via, també deriva del potencial global de demanda de tota l'aglomeració. En el pla hi una altra sèrie de pancartes significatives en relació amb aquesta qüestió. En la primera (núm. 5), la zona de repòs es posa en relació amb un esquema on apareixen tots els nuclis de població on hi ha població que hi pot accedir. Aquesta interrelació entre la població potencial i l'àrea de lleure també és explicada en una altra sèrie d'esquemes que comparen el cas de Barcelona amb el d'altres ciutats metropolitanes: Madrid, Berlín, Amsterdam, Nova York, Los Angeles, Atenes i Roma.

Evidentment es tracta d'un problema propi de les noves aglomeracions urbanes. No pensable en una ciutat unitària, sinó en un sistema metropolità.

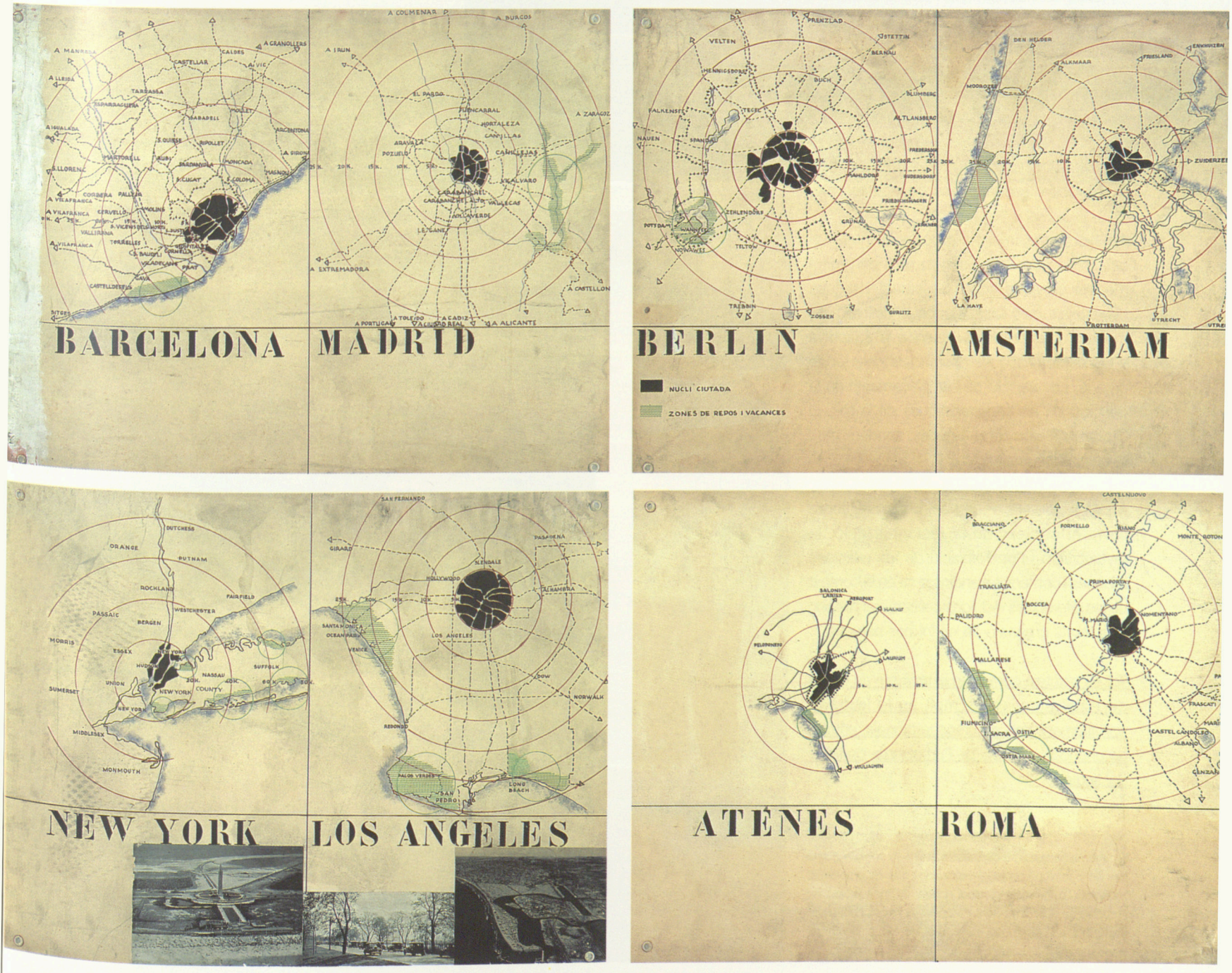


LC. *Grandes zones de delassament.*
Esborrany que explica la situació de la Ciutat de Repòs en relació amb la Gran Via.
Font: Arxiu Le Corbusier.

CR 5. La zona d'influència en relació amb la nova ciutat dispersa.
Font: Arxiu Històric del COAC.



Comparació de noves àrees de lleure en els diversos contextos metropolitans.
Font: Arxiu Històric del COAC.



Les característiques del lloc

Un segon tema important, l'elecció de l'emplaçament, és l'atenció a les característiques pròpies del lloc. Aquestes platges no són interessants per la seva situació, sinó també per les característiques del lloc. La sorra, les pinedes, etc., determinen el projecte. La pancarta 3 és clara: "Aquest és doncs l'únic emplaçament adequat per la zona de repòs". Aquesta firmació contrasta amb la que es fa en la pancarta 2, sobre les platges de Badalona i Mongat. "És urgent per a la salut dels habitants de Barcelona organitzar l'èxode de les multituds vers altres platges de millors condicions". Aquestes platges són poc extenses, el pendent és sobtat, hi ha acumulació d'escombraries, clavegueres, etc.

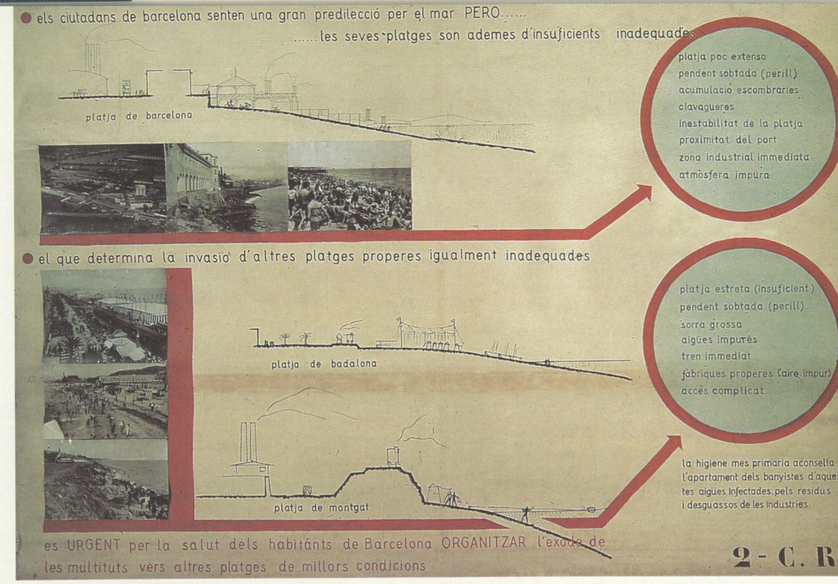
Aquí el planejament també es planteja un assumpte nou: la incidència dels principis i models generals sobre les característiques diferencials dels llocs. També la definició del model d'urbanització es diferenciava i adaptava a les característiques diferencials dels teixits urbans, en l'elecció de l'emplaçament i en la definició de les característiques de la CR. El lloc, amb la seva sorra, pinedes, pendent, etc., té un pes insubstituïble.

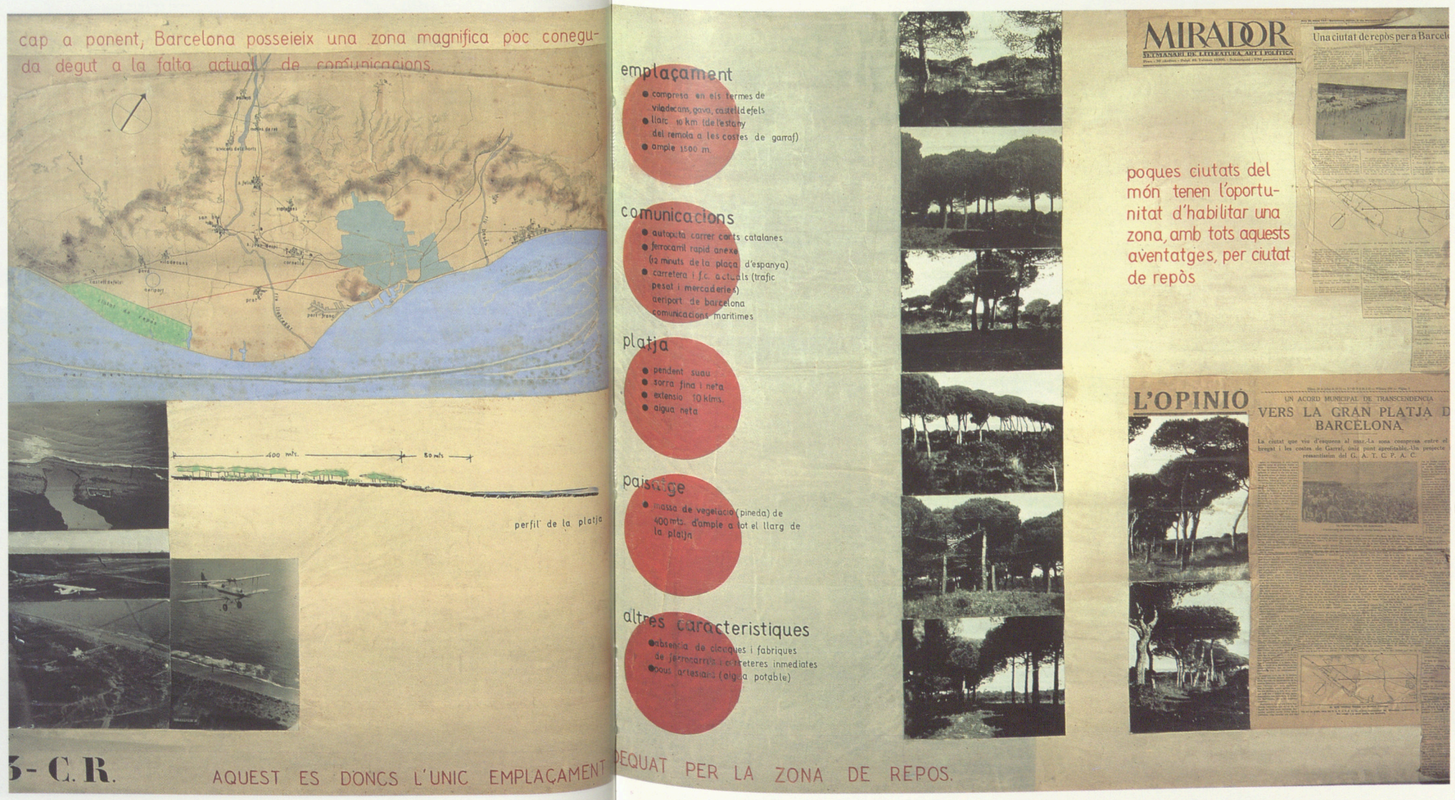
A poc a poc el planejament urbanístic abandona el context de la racionalització, la taylorització i l'optimització de les relacions urbanes i comença a endinsar-se en el context de les diferències induïdes pel caràcter històric dels teixits urbans o de les formes naturals.

Tot es planteja com si en el projecte de Ciutat de Repòs s'avancés molt en la lectura i aprofitament dels recursos territorials, entrant en una lògica pròpia de l'urbanisme de finals del segle XX[53].

[53] Afirmació que s'ha de matisar, tenint en compte que el cas de Barcelona no és excepcional, i que els problemes territorials o l'atenció al medi natural és molt pròpia de l'urbanisme dels anys trenta. Aquest és el cas dels plans regionals anglesos, les formulacions de la Regional. Association Americana, o, fins i tot, els desurbanistes rusos.

2 CR. Necessitat de platges més salubres.
Font: Arxiu Històric del COAC.





3 CR. Aquest és donç l'únic emplaçament adequat per la zona de repòs. Les característiques del lloc en l'elecció de l'emplaçament.
Font: Arxiu Històric del COAC.

El projecte

Deixant a part el tema de la situació i de l'estructura metropolitana, s'ha de fer referència al projecte de la Ciutat de Repòs pròpiament dita.

Es tracta d'un projecte complet i complex. Pel que fa a la definició de l'espai i d'imatge. Un projecte que és un tot integrat, a l'estil dels projectes de les ciutats noves del segle XX, des de la ciutat industrial de Tony Garnier fins a les més modernes *new towns*. És a dir, quelcom molt diferent de les tradicionals malles d'eixample vuitcentistes.

La memòria comença introduint la necessitat de zones de repòs en les grans ciutats, en el sentit que s'acaba de comentar, i relacionant la idea amb el projecte de ciutat verda de Moscú i el Wandsee de Berlín. Dos exemples paradigmàtics de l'urbanisme racionalista.

Continua fent referència al cas de Barcelona, i a les necessitats dels ciutadans, que les platges de la Barceloneta, el Poblenou, Badalona, Montgat i el Masnou no compleixen, i així justifica l'emplaçament proposat. Un lloc situat a 15 quilómetres de la gran cutat, ben comunicat, i amb una platja extensa de 10 quilòmetres de longitud, vorejada d'una magnífica pineda.

El programa és molt complet. Conté:

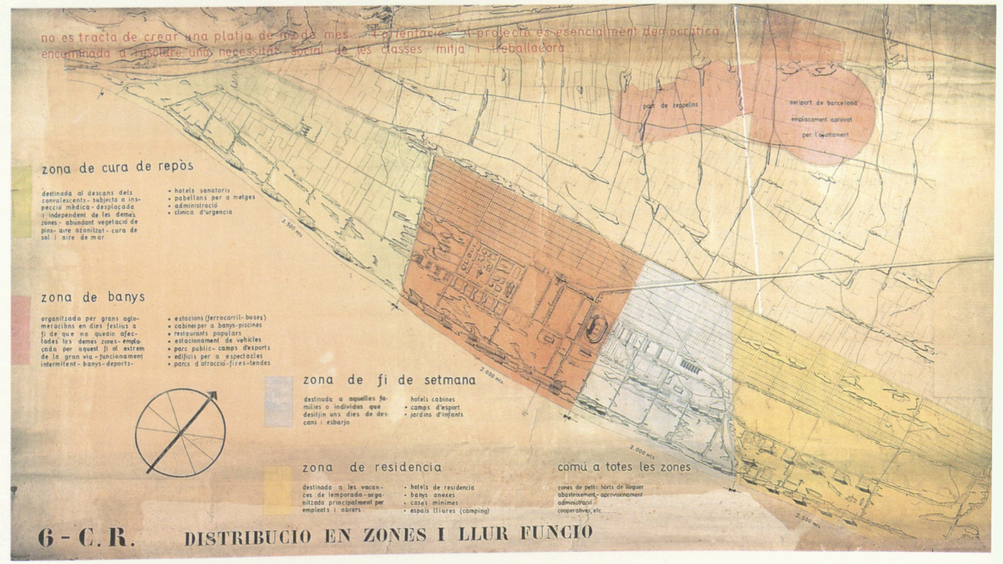
Una zona de banys ben organitzada i capaç per aixoplugar grans aglomeracions periòdiques, de manera que les zones restants no quedin afectades per les aglomeracions. Aquesta zona consta d'un grup de cabines per a banys, piscines vora la platja, grans restaurants populars, i àrees d'estacionament. Immediatament darrera s'hi situa un gran parc públic, "sense cap traçat de jardí", amb pins i romaní, i interromput només per vies de comunicació situades cada 800 metres. Al costat d'aquesta zona, vers l'interior, s'hi situen camps d'esports, futbol, hockey, tennis, velòdrom, etc., cinemes i espais per a parcs d'atraccions i botigues en el camí de l'estació.



10 CR. Axonomètrica del conjunt.
Font: Arxiu Històric del COAC. Escala 1/5.000.



7 CR Equipaments i lleure.
Font: Arxiu Històric del COAC. Escala 1/5.000.



6 CR. Distribució en zones i la seva funció.
Font: Arxiu Històric del COAC. Escala 1/5.000.

Una zona per passar els caps de setmana, de 2.000 metres d'extensió, des de l'estany de la Murtra, dedicada a aixoplugar els que desitgin passar un cap de setmana prop el mar. Consta d'edificis compostos d'una cèl·lula mínima (cabina, dormitori i dutxa), amb forma de dent de serra i que permeten la permeabilitat inferior, espais per a casetes desmuntables i camps d'esports i terrenys per a acampada.

Una zona de residència, de 2.500 metres d'extensió, entre l'estany del Remolar i el de la Murtra, amb hotels, cases mínimes, parcs, pinedes, colònies escolars, etc.

Una zona per a cura de repòs, també de 2.500 metres d'extensió, fins a la carretera del Garraf amb hotels-sanatoris, on es poden fer cures de sol i aire.

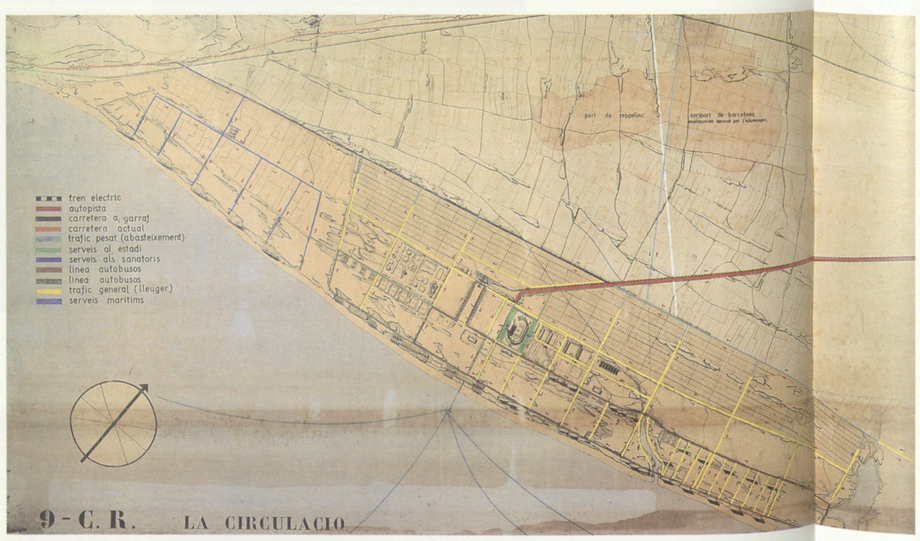
Una zona de conreu, de proveïment, d'horts llogables, com a la "barriada" Romerstad de Frankfurt.

Un sistema de comunicacions, definit a diversos nivells: trànsit lleuger, autopista de 15 quilòmetres de longitud, tren elèctric, autocars, servei de camions, petit aeròdrom i embarcador.

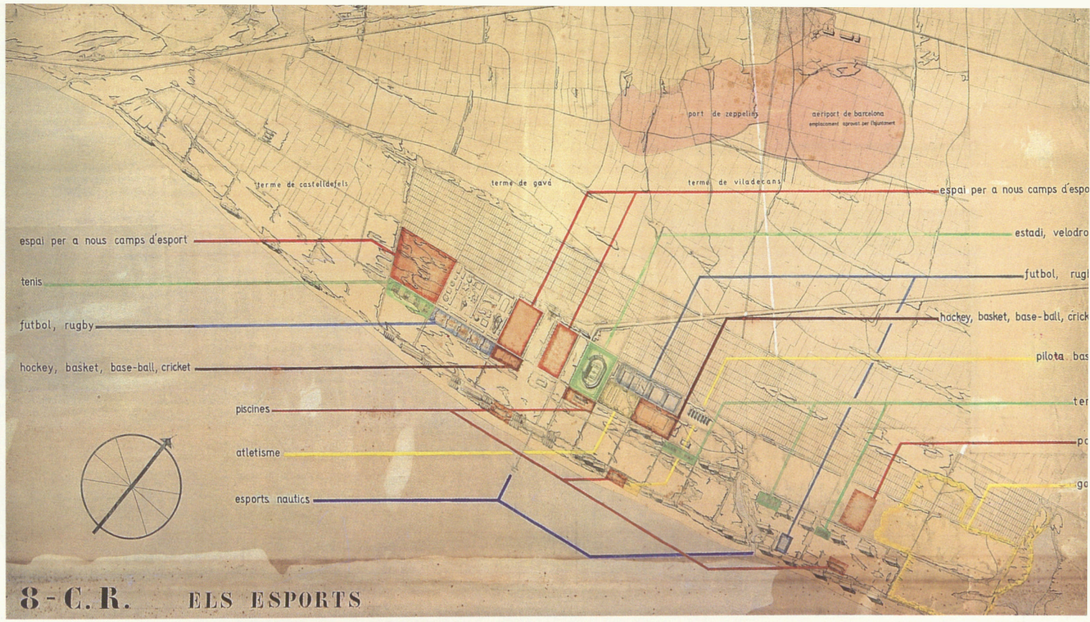
És interessant llegir aquest programa sobre els diversos plànols temàtics del pla, i també comparar la distribució de zones amb l'articulació d'espais del procés real que es reproduirà a continuació.

També és interessant comparar l'esquema d'accessos amb el de passeigs marítim i carreteres perpendiculars que s'observarà en els exemples d'urbanització concreta que s'adjunten més endavant.

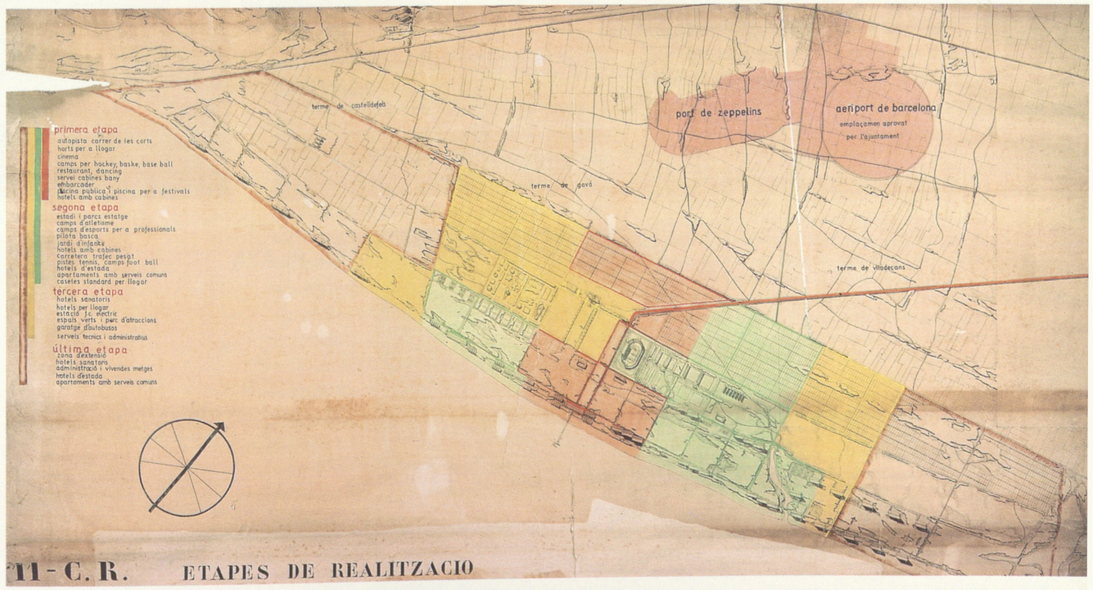
Finalment, es pot fer referència al tipus de construcció, interessant interpretació i també simplificació d'uns exemples tradicionals.



8 CR. La circulació.
Font: Arxiu Històric del COAC. Escala 1/5.000.

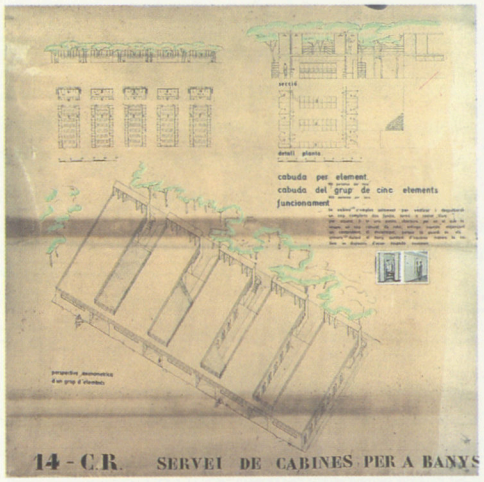


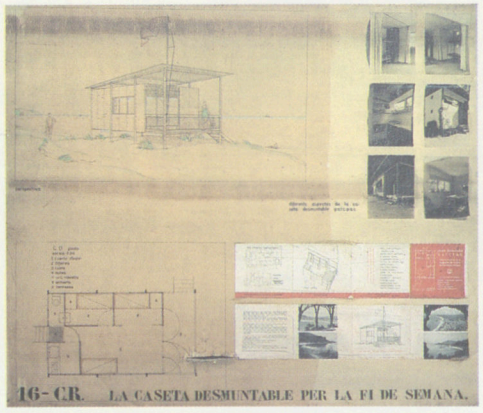
8 CR. Els esports.
Font: Arxiu Històric del COAC. Escala 1/5.000.

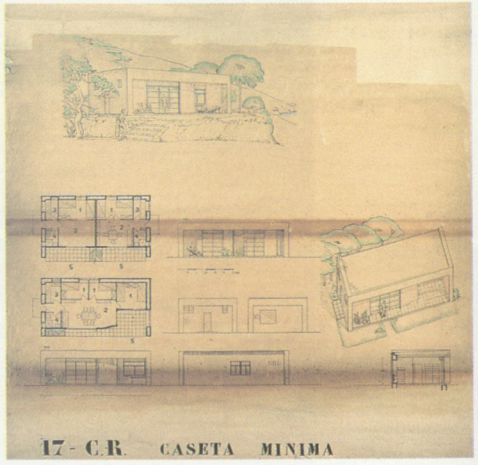


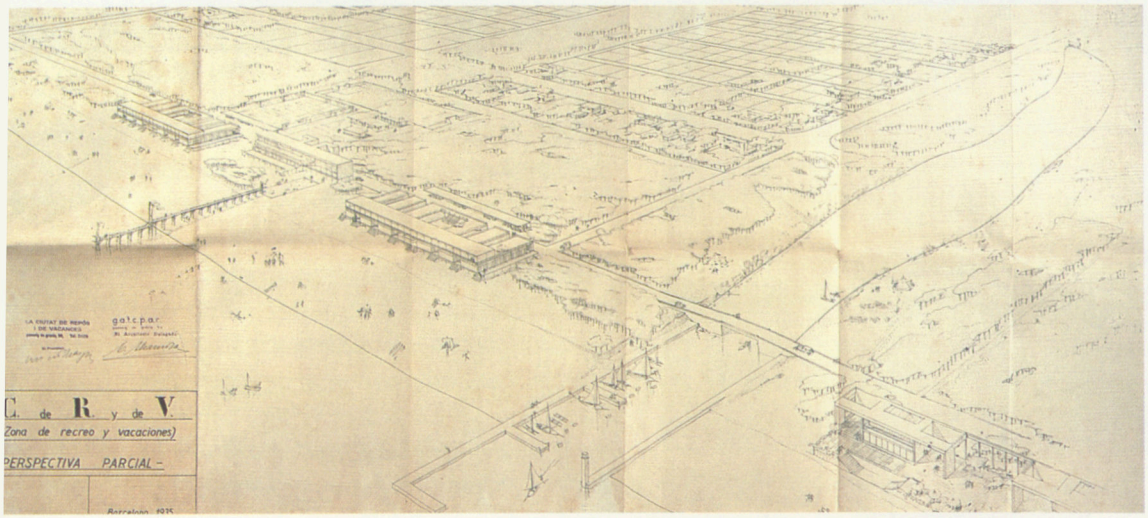
11 CR. Etapes de realització.
Font: Arxiu Històric del COAC. Escala 1/5.000.

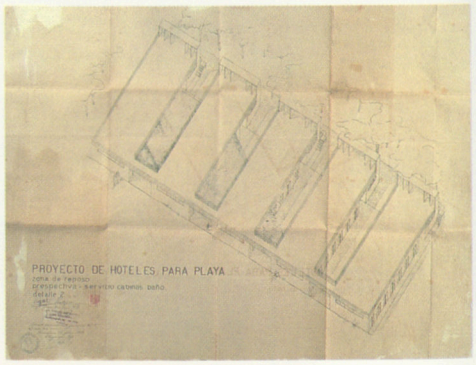
Diversos exemples d'edificació.
Font: Arxiu Històric del COAC.

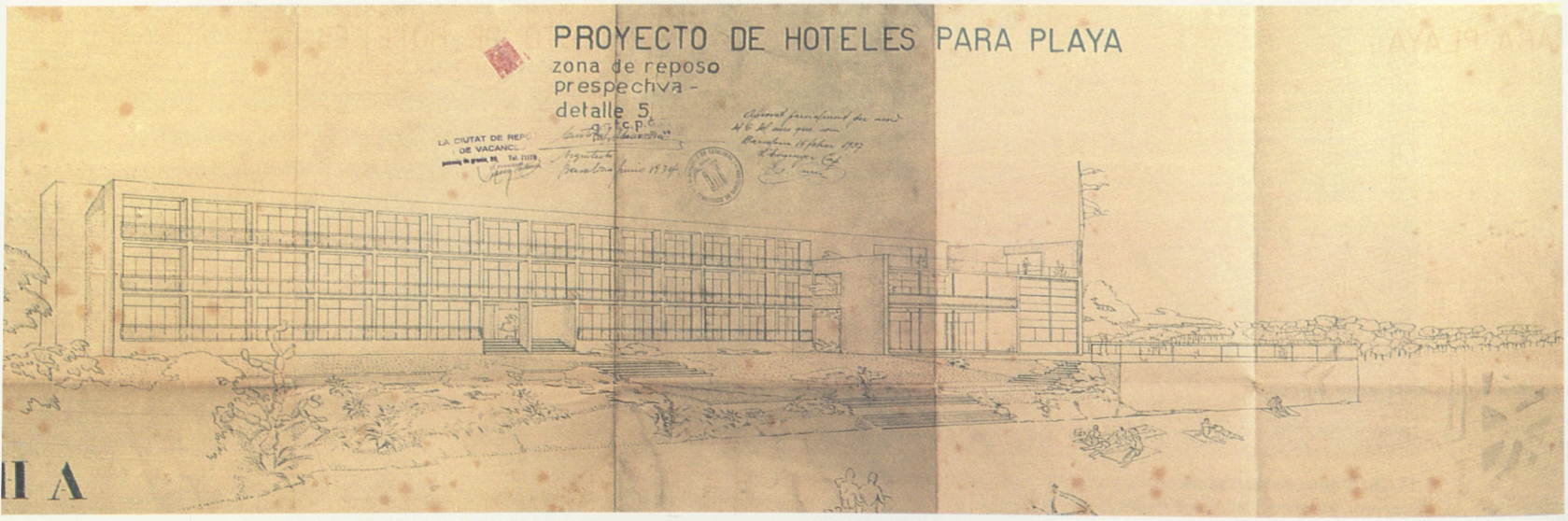












La construcció de la platja

En l'explicació del procés de construcció de la platja es podria partir simplement de la contraposició de models exemplificada en una pancarta del projecte de la Ciutat de Repòs. La redacció d'aquesta pancarta és clara. "El Pla de conjunt. Els seus avantatges". "Dos criteris urbanístics. La urbanització tipus segle XIX, fragmentària desordenada. La urbanització proposada, únic criteri urbanístic acceptable per garantir el repòs dels ciutadans".

Aquesta contraposició ordenada-desordenada invita a aprofundir en l'estudi de la lògica d'aquest "desordre", les dimensions del qual són ben interessants.

La colonització del delta occidental del Llobregat ha estat relativament recent. Un territori excessivament pla, sotmès a inundacions periòdiques, amb difícil desguàs al mar, aigües estancades, una línia costera poc definida, bancs de dunes, estanys, etc. configuravent evidentment una "resistència" territorial important que s'enfrontava a qualsevol procés urbanitzador, encara que aquest pugués estar generat per un pol urbà tan proper i important com el de Barcelona. Els pobles de Castelldefels, Gavà i Viladecans s'havien assentat i anaven creixent al peu de la serralada, al marge de la seva marina, o sia dels terrenys inundables i insalubres. Tan sols el nucli urbà del Prat, amb origen al segle XV, s'havia constituït com un precedent avançat de la colonització del delta, en assentar-se enmig de la marina de Sant Boi.

La colonització agrícola havia estat progressiva, però lenta, i no es va accelerar fins al segle XIX, i, sobretot, els anys immediatament propers al 1930 que aquí s'estudia. En aquests anys l'empenta va venir sovint des del context barceloní.

Fins aleshores les expectatives d'utilització del delta havien estat sols agrícoles, i els agents eren bàsicament locals. Amb el nou segle aquest territori natural proper a Barcelona es va començar a veure com una àrea d'esbarjo, segona residència de la creixent metròpoli; la revalorització social i cultural dels banys de mar i de sol abria grans expectatives a les, fins aleshores, oblidades platges del delta.

Exemplarment, un d'aquests nous agents —el més capdavanter— fou el banquer barceloní M. Girona, qui comprà un ampli sector de la marina de Castelldefels pels voltants de l'any 1890 coincidint amb la construcció del baixador del tren [54]. L'indià Artur Costa era un exemple paral·lel en el cas de Gavà construint al costat de la carretera de Barcelona a Calafell, entre els 1917-1918, una mena de parc d'atraccions anomenat Amerikan Lake[55]. El terme del Prat veié també com li arribaven noves activitats per la mateixa època, en aquest cas lligades al sector de l'aeronàutica (camp d'aterratge de la Volateria, etc.).

[54] Sobre el procés d'urbanització de la marina de Castelldefels vegeu: *Memòria del Catàleg d'Edificis d'Interès Històrico-Arquitectònic de Castelldefels*, elaborada per N. Lorenzo, D. Sanahuja, M. Pérez. També l'estudi *Propiedad y espacio en Castelldefels* de A. de Habsburgo.La línia del ferrocarril arriba a Castelldefels el 1881 i l'edifici del baixador es va construir el 1883. El banquer M. Girona va comprar en aquella època un ampli sector de la marina, en aquells moments totalment deshabitat. El 1897 es construeix la casa de les Plomes a les Botigues, que constitueix el primer exemple documentat d'habitatges aïllat d'estiueig. A finals de segle, M.Girona compra la casa Quadra amb el «domus» i inicia la reconstrucció del castell; paral·lelament comença la repoblació forestal amb pi pinyoner. Els anys vint el mateix Girona projecta un nou centre urbà més representatiu, rematant la perspectiva de l'avinguda de l'estació i inicia la construcció de la nova església. El 1926 és fa el projecte de passeig per unir la població amb la platja. La Mancomunitat de Catalunya completa la plantació de pins per a fixar definitivament els bancs de dunes de la marina. El 1930 s'aprova el projecte d'urbanització de la Pineda al costat del mar.

Aquest canvi d'orientació vers les expectatives del delta van generar inevitablement conflictes i enfrontaments. Al voltant dels anys vint sembla que ja s'havien consolidat dos fronts entorn als quals es polaritzaven les postures i les decisions de caire urbanístic: l'un representat pels propis municipis del delta, i l'altre per les societats, consorcis i cooperatives creades desde Barcelona i refrendades aparentment per organismes estatals[56]. El projecte de la Ciutat de Repòs i de Vacances elaborat pel GATCPAC els anys trenta no era aliè a aquesta conjuntura.

Les iniciatives que provenien de Barcelona recolzaven en projectes potents i sempre basats en la ideologia de la modernització. Per contra, els projectes locals eren de caire més limitat.

Generalment s'emparaven en diverses disposicions legals com, per exemple, la normativa sobre els Projectes de Dessecació i Sanejament, que permeten expropiar a baix preu els terrenys a regenerar, i que també permeten tornar-los a vendre posteriorment a les obres de sanejament. Lògicament, la discussió entorn d'aquests projectes oscil·lava entre el problema del preu d'expropiació i la utilització final[57].

En l'àrea de la costa aquest tema era paral·lel al de la delimitació de la zona marítima-terrestre. La qüestió de les concessions d'establiments a la platja és paral·lela al mecanisme anterior i es fonamenta en la disposició legal que autoritza circumstamcialment la cessió de la platja —passant de domini públic a ús privat— per establir-hi usos íntimament lligats amb la platja i el mar, i a un procediment administratiu específic. Aquesta dinàmica provocà una allau de sol·licituds d'establiment de banys al llarg dels anys vint i trenta en tota la marina del delta que, de dur-se a terme, haguessin privatitzat la major part de la seva platja[58].

Tot aquest procés es reflecteix en molts dels documents que s'inclouen en la relació següent. En ells es reflecteix de manera molt clara la fragmentació del procés real, basat en projectes de tipus i abast molt divers i les iniciatives globals generades des de Barcelona. La Ciutat de Repòs és un exemple paradigmàtic d'aquesta altra pràctica de planejament.

El primer grup de projectes fa referència als passeigs marítims. Línies paral·leles al mar, sovint limitades, com el cas de Gavà, on acaben en dos *cul de sac*, o cercant efectes visuals com el de Castelldefels, signat per Fradera, l'arquitecte del darrer pla d'eixample de Badalona. En el cas del Prat, promogut pel GATCPAC, el protagonista és la pineda, no tant la carretera.

Un segon grup de projectes fa referència als accessos perpendiculars als passeigs anteriors, des de les estacions o els cascos dels pobles. Aquests projectes denoten una estructura molt diferent de la integració global del projecte de la Ciutat de Repòs. Projectes que, en no derivar d'un instrument d'ordenació global, se superposen sobre el conjunt del delta.

Un tercer grup de projectes són els d'eixample, més o menys global, i també de parcel·les particulars. El cas de Castelldefels és important pel seu abast, i continua a través de diversos exemples de parcel·lació de finques particulars. Es tracta de parcel·lacions fragmentàries, a l'estil de les d'extensió dels nuclis urbans consolidats.

Finalment es pot fer referència a pràctiques administratives referides a la concessió de banys de mar i a edificis o conjunts, com el del Prat, més properes a la pràctica del GATCPAC, però també desenvolupades fragmentàriament i independentment de tots els altres elements que constitueixen aquesta pràctica de construcció del nou territori.

Aquí, com a les àrees de l'Hospitalet o Badalona, a un i altre costat de la Gran Via, és important la fragmentació, que gairebé sempre deriva de la superposició del nou ordre de la urbanització sobre l'ordre antic, agrícola o costaner. I també, la successiva construcció dels elements urbanístics sobre l'espai, amb infrastructures intermèdies, com els passeigs marítims o les carreteres perpendiculars d'accés que determinen gran part del procés posterior.

Es tracta d'un urbanisme limitat i, si es vol, erroni, però en la seva anàlisi es manifesten temes com el de les infrastructures intermèdies i les superposicions, que han de ser essencials en la pràctica de l'urbanisme de les darreres dècades del segle XX.

---

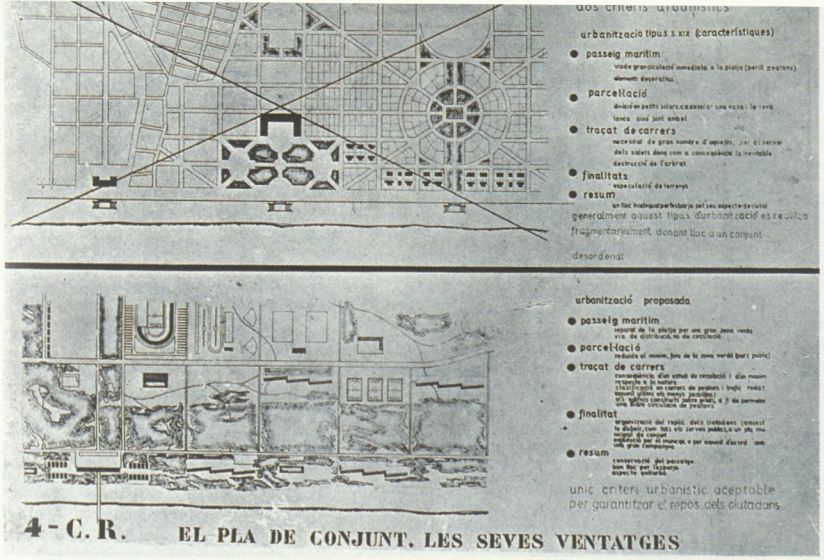
[55] Sobre l'Amerikan Lake de Gavà existeix un informe sense firmar al Arxiu Municipal de Gavà amb la cronología de la construcció del parc. L'any 1917 n'Artur Costa Martí presenta una instància per construir un «Monte Carlo» com una espècie de parc d'atraccions. Seguidament construeix fora del recinte, a l'altre costat de la carretera, una espècie de motel. També projecta construir un tramvia fins al Nou Rals, on volia construir uns banys. Paral·lelament comercialitza als hotels de Barcelona Aigua de Brugues, que s'extreia de la mina del Fangar.

Per a la documentació fotogràfica cal consultar la revista *Brugues* del gener de 1974.

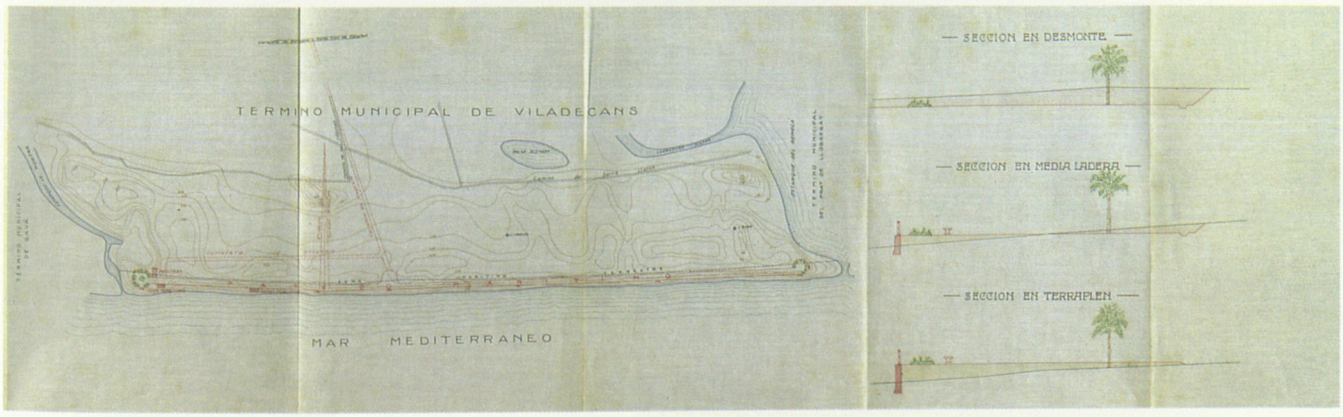
[56] Per a la comprensió d'aquests enfrontaments es pot consultar la següent documentació. 3.a. *Escrito de oposición al proyecto de autorización para sanear terrenos en los términos municipales de Prat de Llobregat...*» de l 'any 1929. Arxiu Històric del Prat. Exp. 411/1. 3.b. *Informe sobre el proyecto de ferrocarril secundario con tracción eléctrica sin garantía de interés, de Barcelona a Castelldefels por la costa de l'any 1930.* Arxiu Històric del Prat, Exp. 473/7. 3.c. *Memòria relativa al Plan Urbanístico de Castelldefels y Ferroviario del Prat del Llobregat a este pueblo* de l'any 1933. Arxiu Històric del Prat, Exp. 473/10. 3.d. *Memòria de la colònia escolar* que l'Ajuntament del Prat de Llobregat ha de construir a la platja del seu terme municipal de l'any 1934, i expedients annexos a l'oposició de la privatització de la platja per construir-hi banys.

[57] Es poden citar els projectes següents: 1925, *Proyecto de desecación y saneamiento del llano del Llobregat,* de R. Gimeno Cernuda. Significativament tramitat conjuntament amb un ferrocarril.
1929, *Projecte de dessecació del Marquès de la Foronda destinat a regadiu i urbanització.*
1935, Precisament la Ciutat de Repòs del GATCPAC es tramitava com a projecte de dessecació i sanejament.

[58] És particularment interessant el cas de la platja del Prat del Llobregat, cas que es pot seguir a través dels lligalls relatius a "Banys" de l 'Arxiu Històric d'aquest poble.

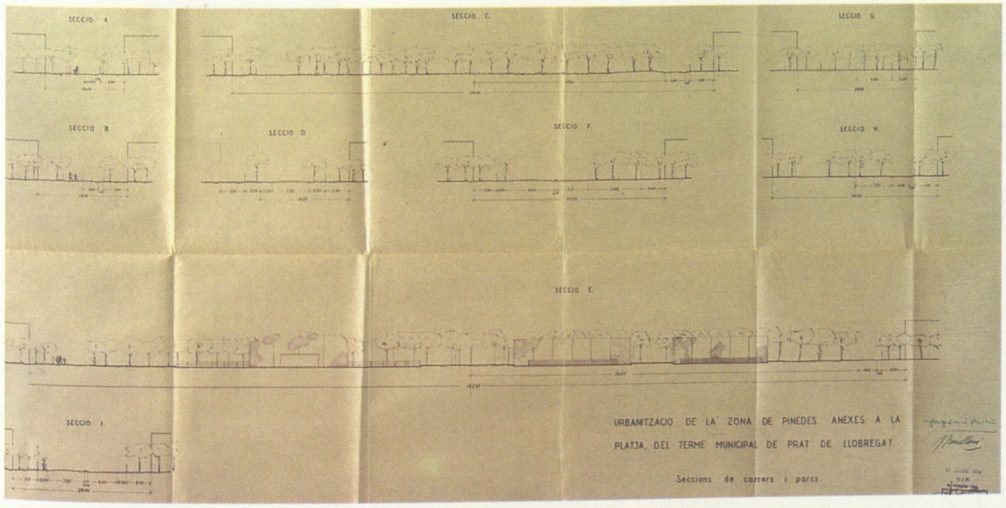


1933 **Contraposició del model de la CR i l'urbanisme quotidià del delta.**
Font: Revista AC.

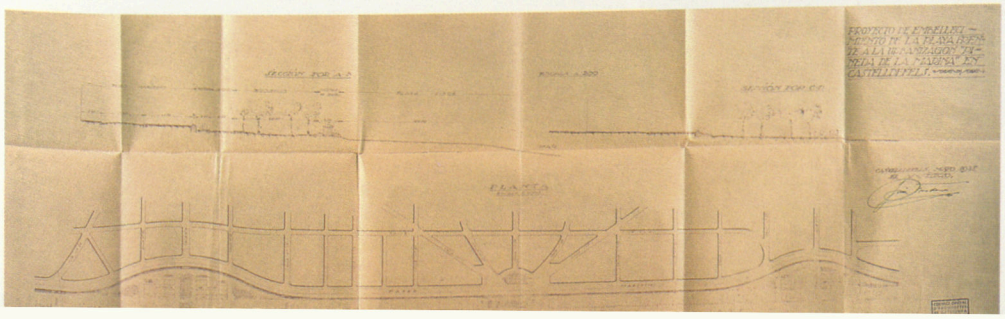


1933 **Projecte de passeig marítim de Viladecans.**
Font: Arxiu Històric de Viladecans. Escala 1/500.

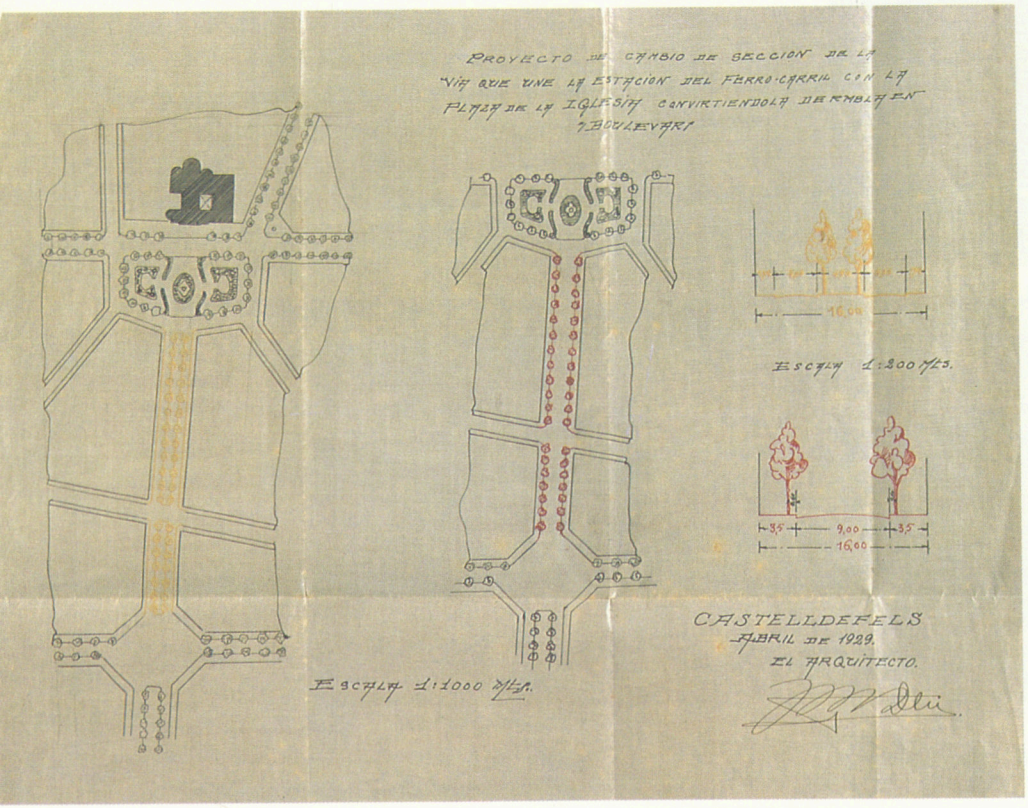
1833 **Seccions de la urbanització de les pinedes del Prat de Llobregat.**
Font: Arxiu Històric del Prat.



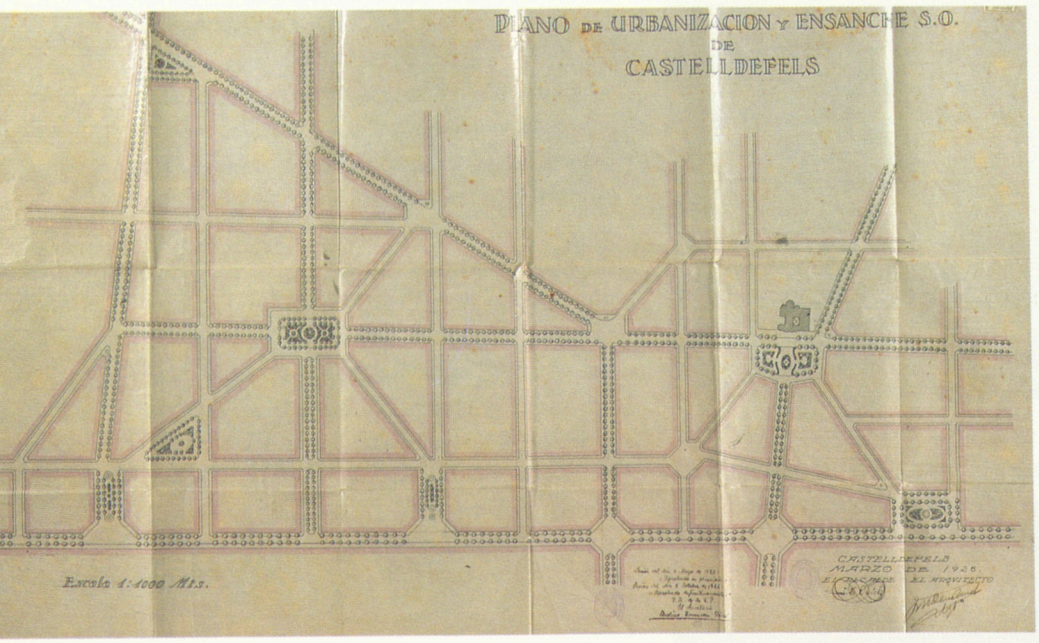
1935 **Passeig marítim de Castelldefels.**
Font: Ajuntament de Castelldefels. Escala 1/200.



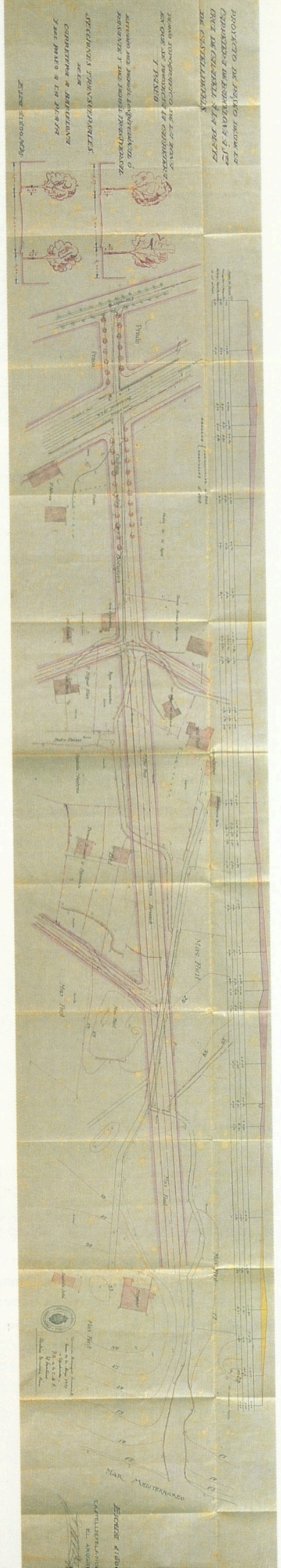
1929 **Passeig perpendicular al mar. Castelldefels.**
Font: Ajuntament de Castelldefels. Escala 1/1.000, 1/500.

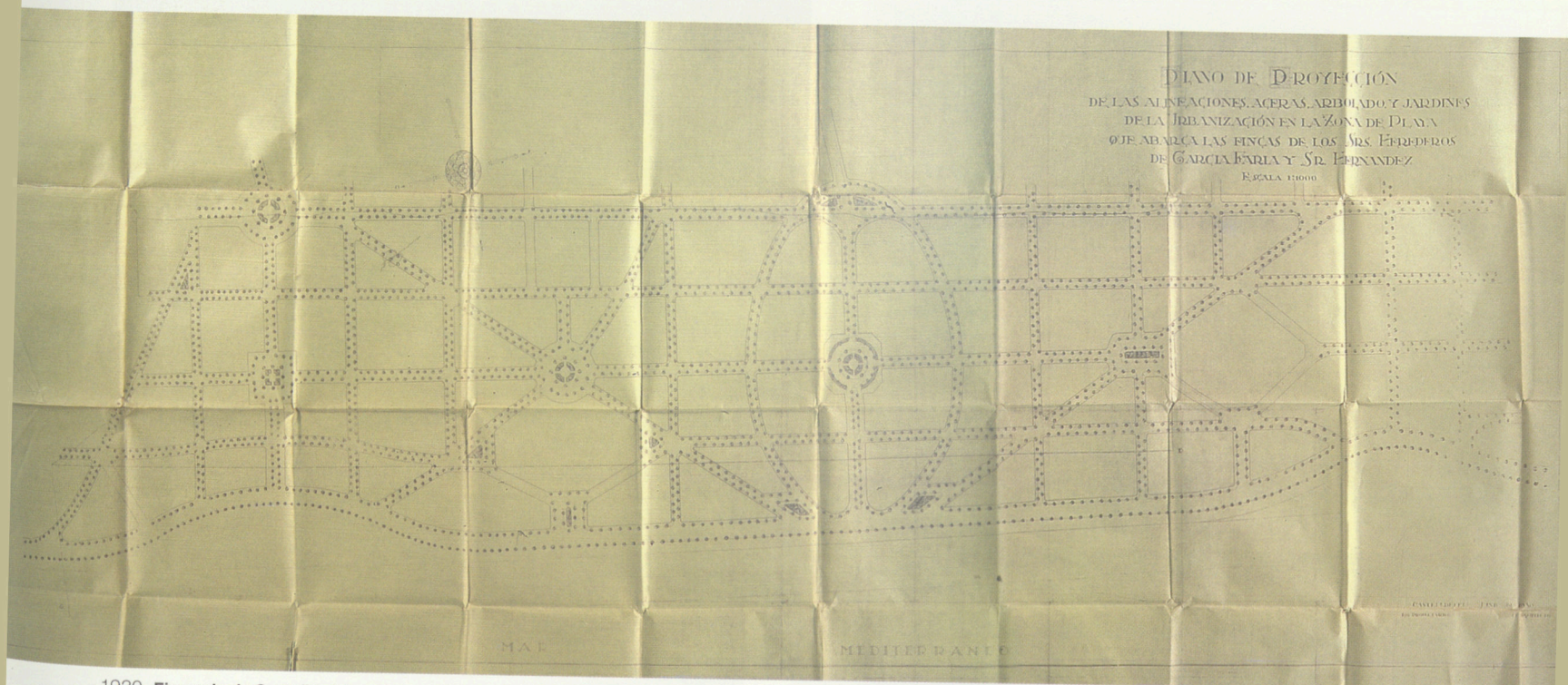


1926 **Projecte de passeig a Castelldefels.**
Font: Ajuntament de Castelldefels. Escala 1/500.



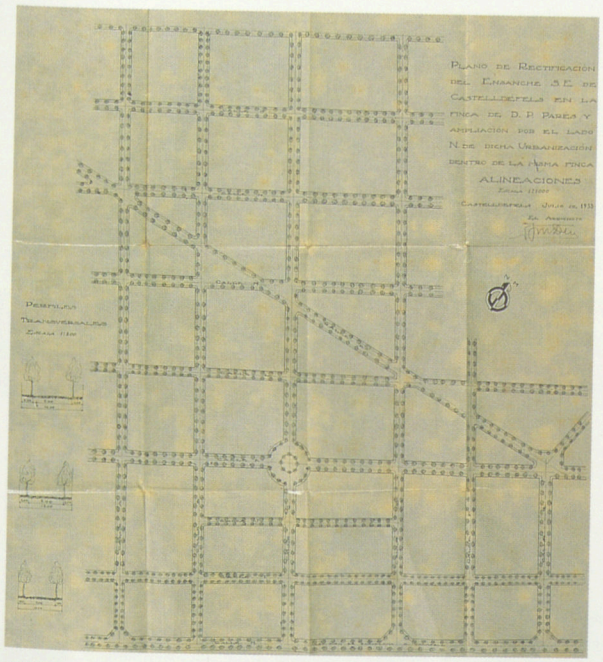
1926 **Eixample de Castelldefels.**
Font: Ajuntament de Castelldefels. Escala 1/.000.





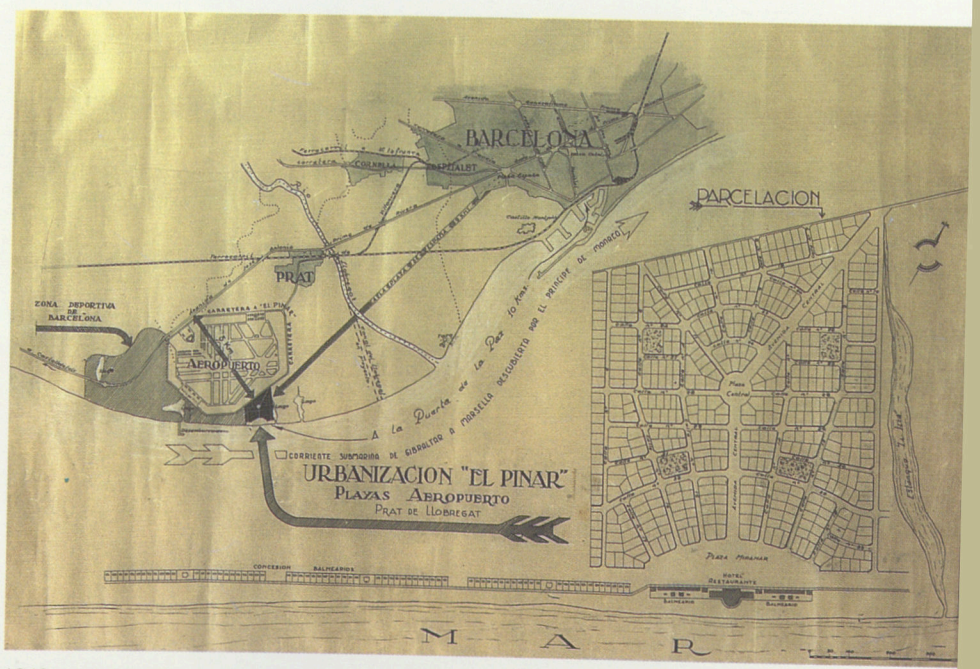
1930 **Eixample de Castelldefels.**

Font: Ajuntament de Castelldefels. Escala 1/1000.



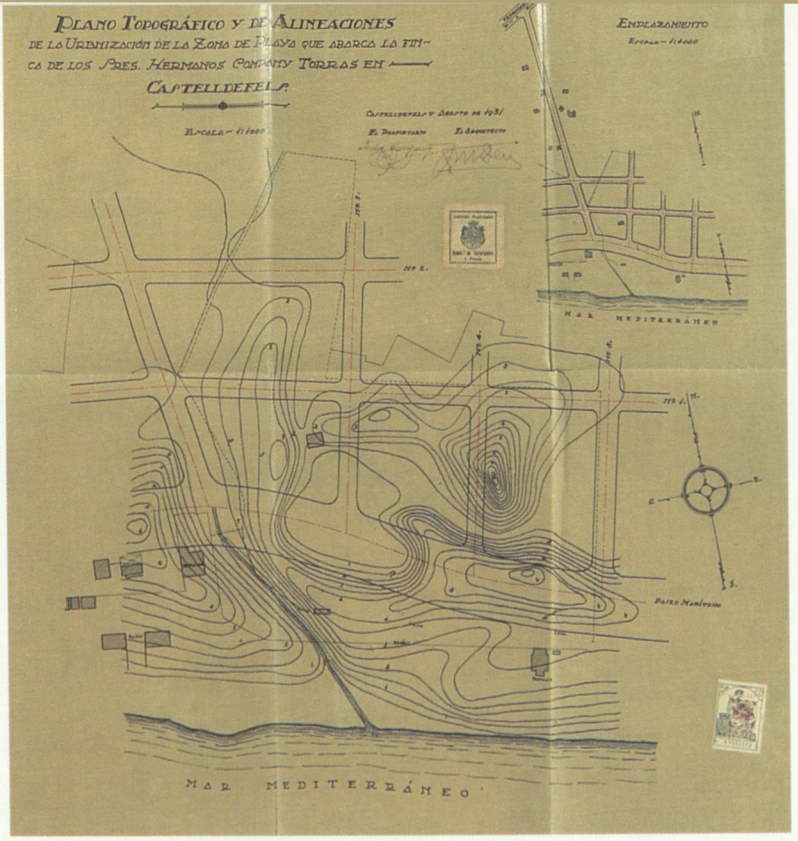
1933 **Eixample de Castelldefels.**

Font: Ajuntament de Castelldefels. Escala 1/1000.



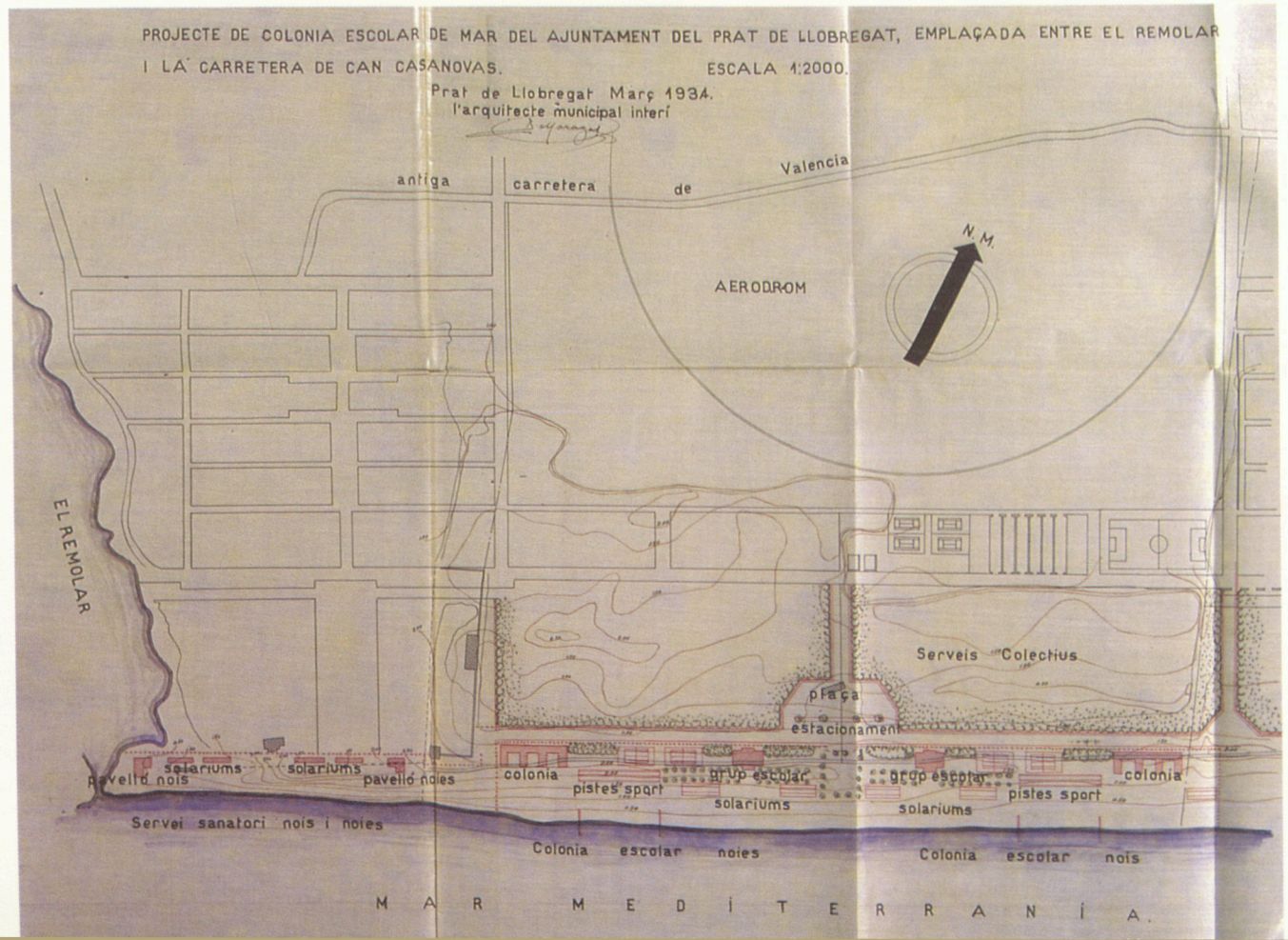
1943 **Urbanització el Pinar, el Prat.**

Font: Arxiu Històric del Prat.

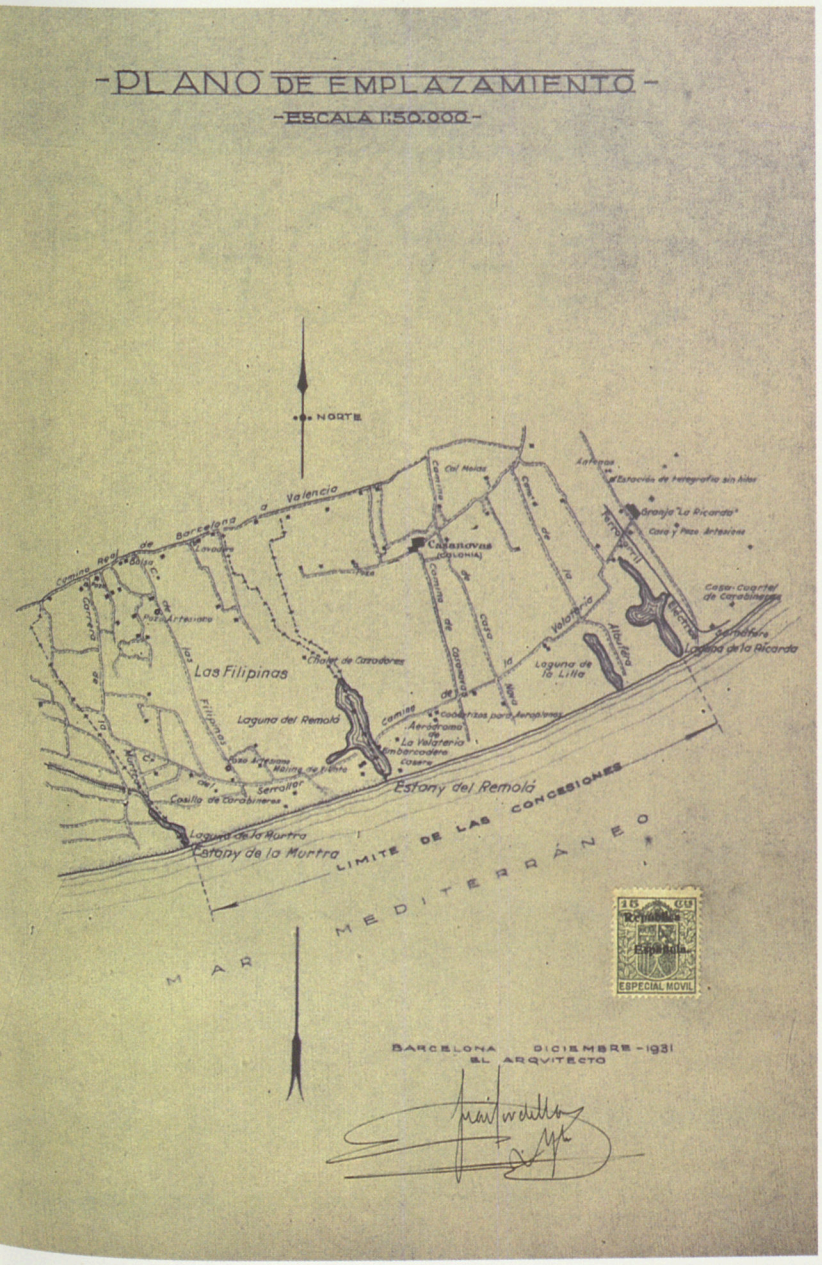


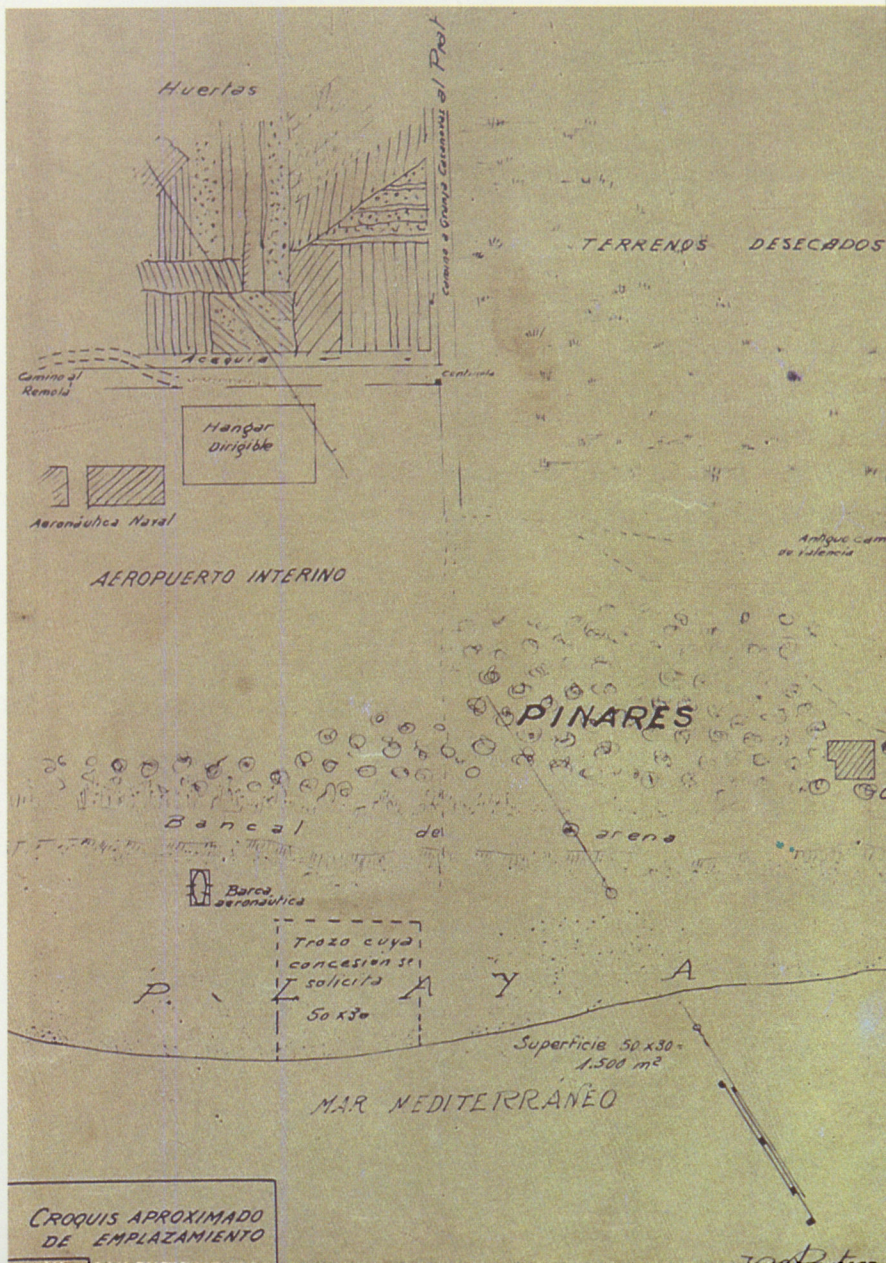
1931 **Urbanització de la platja de Castelldefels.**
Font: Ajuntament de Castelldefels. Escala 1/1000.

1934 **Colònia escolar al Prat.**
Font: Arxiu Històric del Prat.



Banys de mar al Prat.
Font: Arxiu Històric del Prat.





Accessos comarca i descentralització, 1950-1970

La descentralització territorial els anys cinquanta

A Barcelona, en els anys de la postguerra, continuen la majoria dels temes de la urbanística dels anys trenta. Aquest és el cas, per exemple, de la problemàtica de la prolongació de la Gran Via i l'aeroport. També és el cas del lleure i la segona residència a la platja del delta. Potser l'únic assumpte nou és la prolongació de l'eix de la Gran Via, i altres carrers paral·lels, per l'àrea nord del Poblenou. En aquest tram, precisament, esdevindrà un dels episodis de més relleu del període.

Segurament la novetat més important és el creixement massiu de la indústria i la residència en tota l'àrea de la costa. Precisament a partir d'aquest creixement s'acaba de desenvolupar la majoria dels processos de metropolitarització que s'han començat a esbossar en el període anterior. I també es plantegen nous temes d'urbanisme.

Com en els casos anteriors, per precisar els conceptes, s'ha dibuixat un plànol detallat a escala 1/10.000, on s'esquematitza el creixement residencial i industrial que esdevé en els anys de la postguerra. El plànol pot servir d'índex de les transformacions que esdevenen en el període.

En primer lloc, s'hi observa que la línia de la Gran Via ja abasta tota l'extensió de la franja de la costa. Es prolonga en direcció sud fins a les platges de Castelldefels, girant-se i envoltant el nucli urbà del Prat i el nou aeroport, que, en aquest moment, ja té una estructura i una superfície semblant a l'actual. La Gran Via també es prolonga rectilíniament en direcció nord, donant accessibilitat als nous polígons residencials del Poblenou, i envoltant el l'eixample de Badalona. A més a més, encara que això no quedi reflectit en el plànol, es veurà que els dos accessos tenen caràcter d'autopistes. L'anticipació del Pla Macià gairebé només queda reflectida en aquesta circumstància.

Més que la vialitat, potser el canvi més evident en el plànol és l'ompliment massiu de la superfície perifèrica, interior o exterior de Barcelona, per una nova trama urbana industrial i residencial de tipologies diverses.

Es tracta del polígon de la Zona Franca, que s'havia planificat en el període anterior, i on, pel que es veu en el plànol, es construeix més un polígon industrial que una zona portuària pròpiament dita.

També es tracta d'una superfície important de polígons residencials, situats a un i altre costat de la nova autopista de la prolongació de la Gran Via al nord a l'àrea de Llevant entre el Poblenou i Sant Andreu, i a Badalona; o al sud a l'àrea del Prat.

Una altra novetat del període és la multiplicació dels creixements exteriors dels nuclis menors, la trama viària dels quals també es grafia en els plànols. En alguns casos, per exemple a Gavà, Viladecans i Castelldefels, es tracta de petits eixamples, que ocupen una superfície molt gran en relació amb els cascos urbans d'aquestes viles, però que encara no tenen una entitat gran en la globalitat del plànol. En la majoria dels altres casos es tracta d'urbanitzacions fragmentades i separades i, molt sovint, d'urbanitzacions marginals només unides al conjunt pel feble fil d'un antic camí agrícola.

El procés d'urbanització en àrees desvinculades, que s'ha iniciat en el període anterior, comença a pesar en aquesta època d'urbanització accelerada, i esdevindrà un dels processos més característics. Si més no críticament, tindrà una incidència ben palesa en la urbanística dels anys seixanta i setanta. L'èmfasi actual de la urbanística metropolitana

en la fragmentació de les àrees i la diferenciació dels processos d'urbanització parteix en gran part de la crítica d'aquest tipus d'urbanització.

A l'àrea de la costa de Castelldefels i Gavà, el plànol indica la consolidació del procés iniciat en el període anterior. Les àrees residencials i de lleure situades prop del mar, que es van començar a les dècades dels vint i trenta, ja són realitat en aquest període, i són englobades per una prolongació de la Gran Via, que, en apropar-s'hi, les dóna una nova accessibilitat. Alhora, les carreteres d'unió dels antics nuclis, situats a la part alta, fora del delta, amb la platja, ofereix noves possibilitats d'estructuració de l'àrea.

En un segon plànol[1], dibuixat amb taques de color, es diferencien les àrees industrials existents l'any 1930, en l'època inicial de l'estudi; les ocupades entre 1930 i 1950, o les urbanitzades a les dues darreres dècades, 1950-1970; i es pot precisar molt més la qüestió de la localització industrial, només indicada genèricament en l'anterior.

Les àrees industrials més antigues, de color més fosc, es concentren preferentment en els espais a què s'ha fet referència en el capítol primer. És a dir, entorn del Rec Comtal i el canal de la Infanta, i en relació amb les noves línies del ferrocarril. La taca és particularment potent a l'àrea de Llevant, al Poblenou i a Badalona. Les altres encara no tenen pes industrial.

En el període intermedi, 1930-1950, hi ha poc creixement de la superfície industrial. Però s'insinuen canvis de tendència que són importants. Les taques de color morat es localitzen intensament a les àrees intersticials entre les d'urbanització anterior del Poblenou, i menys intensament a Badalona. Però potser la novetat és l'aparició de taques industrials als nous creixements allargassats de l'Hospitalet. I sobretot és novetat l'aparició d'uns creixements industrials exteriors als nuclis urbans perifèrics de l'àrea del Llobregat. Al Prat, a Viladecans, a Gavà, i també fins i tot a Castelldefels es graffien petits creixements industrials, de gra relativament gran, que inicien un procés d'edificació d'indústries descentralitzades, que ha de tenir gran transcendència en l'evolució posterior de l'àrea. Comença la història molt important de la indústria descentralitzada, que progressivament es desvincularà dels nuclis urbans. Significativament, el procés indicat en el plànol coincideix amb alguna notícia sobre la nova arquitectura industrial que es pot trobar a la literatura especialitzada de l'època[2].

Finalment, en el període 1950-1970, el creixement és molt més important en superfície. Hi ha noves fàbriques que se situen en espais intersticials entre els solars de les antigues urbanitzacions industrials. Però, sobretot, hi ha un important creixement en extensió, situat a les àrees exteriors que encara resten. És el cas preeminent del polígon industrial de la Zona Franca, on es basteix una de les superfícies edificades industrials més importants de l'àrea. Aquest creixement també havia d'incidir palesament en les polèmiques sobre la conveniència de la descentralització industrial que es van desenvolupar a la dècada dels seixanta, entorn de la redacció de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.

Altres concentracions industrials es localitzen a Badalona vers l'exterior del nucli o a Sant Adrià de Besòs. També a Sant Andreu, entre el nucli i el riu Besòs, precisament una de les àrees que el GATCPAC havia escollit per aquest ús al Pla Macià. I finalment a la perifèria dels nuclis urbans del Baix Llobregat, al Prat, recolzant en l'autovia de Castelldefels o prolongació de la Gran Via, o als altres nuclis de Gavà, Viladecans i Castelldefels, més recolzades en la carretera que en els nuclis urbans. Començava d'aquesta manera el procés imparable de descentralització industrial, un dels temes essencials del període que comença.

Tots aquests processos reflectits en els plànols permeten situar i valorar els projectes majors d'ordenació urbana, que en aquest cas són: el Pla Comarcal de 1953, l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana i, al final del període, el Pla General Metropolità. En relació amb processos i problemàtiques d'ocupació del sòl, com les de l'expansió residencial i industrial de l'àrea, es pot mesurar l'interès de moltes de les propostes dels plans. Per exemple, un dels instruments més importants del Pla Comarcal de 1953 és la regulació normativa de l'edificació, que té una relació clara amb la dispersió de la urbanització residencial. Alhora les propostes de nucleïtzació tenen el contrapunt d'aquest procés. Paral·lelament, la descentralització industrial ajuda a entendre algunes de les propostes més potents de l'Esquema Director.

En aquest capítol es posarà l'atenció en el procés d'expansió, descentralització i desvinculació territorial, com abans s'ha posat l'atenció en l'aglomeració de la població i les activitats entorn del nucli central de Barcelona. Però també es descriuran alguns aspectes

---

1 Reproduit al primer capitol, pàgines 74 i 75.

2 Vid., per exemple: "L'arquitectura a les fàbriques. La seva evolució". *Arquitectura i Urbanisme, núm. 3*, gener de 1933.

La costa, 1950-1970

de les propostes intermèdies que, més enllà dels exemples majors, ajuden a entendre el procés de formació d'uns nous raonaments i conceptes o la gramàtica que constitueix el nucli originari de la urbanística metropolitana actual.

Un conjunt de propostes intermèdies d'aquest tipus es formula entorn de l'accès nord de la Gran Via, la història del qual és tant o més interessant que la de l'accés sud, estudiada en el capítol anterior.



La qüestió dels accessos

Des de la dècada dels cinquanta, paral·lelament a l'inici del procés d'estructuració metropolitana, es comença a viure un replantejament a fons de la problemàtica institucional de l'urbanisme, i es crea una nova administració urbanística estatal descentralitzada. El 1945 es constitueix la Comissió d'Ordenació Provincial de Barcelona. El 1947 es redacta el seu reglament, on destaca la redacció del Pla d'Ordenació Provincial, on es faculta a l'Ajuntament per redactar un pla del terme de Barcelona i l'àrea d'influència. El 1949 es crea l'oficina per redactar-lo, i entre 1949 i 1951 es desenvolupen els treballs d'elaboració del pla.

Els articles de l'arquitecte Josep Soteras i Mauri, un dels protagonistes principals del desvetllament de l'urbanisme els anys de la postguerra, proporcionen molta informació sobre les preocupacions i els mètodes utilitzats a l'època. En el seu article commemoratiu de l'exposició celebrada amb motiu del Dia Mundial de l'Urbanisme, que es va dur a terme a Barcelona l'any 1950[3], s'expliquen moltes de les preocupacions dels tècnics del moment, centrades preferentment en les matèries del trànsit i de l'ús del sòl, i que no arribaven gaire més enllà de la definició del lema del congrés *Sol, aire i vegetació*.

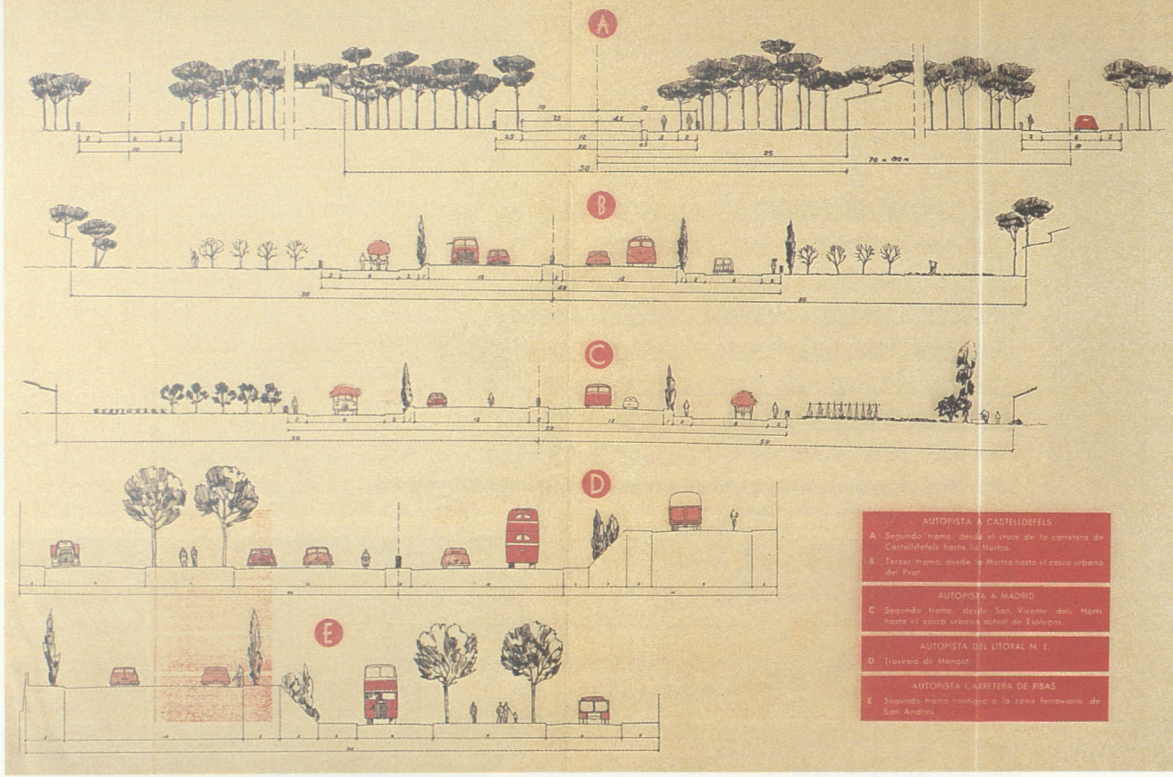
En l'article es fa menció d'un pla d'accessos per carretera, previ al Pla Comarcal. En aquest pla, les polèmiques sobre l'estructura urbana que havien contraposat l'esquema tancat del Pla Jaussely i l'esquema lineal obert del Pla Macià es fonen, i només resta una valoració genèrica de la importància de quatre vies d'accés. El nou pla es limita a fixar les seccions dels quatre accessos principals: la Diagonal, la Meridiana i els dos extrems de la Gran Via.

Les seccions d'aquestes carreteres i permeten situar la qüestió en relació amb els nombrosos desenvolupaments posteriors. Es veu que es tracta d'accessos per a automòbils, i no encara d'autopistes com les que es realitzaran més endavant. Però és més important la imatge que el seu contingut. La presentació del tema queda en poc més que en la secció. No hi ha cap innovació en planta ni cap avenç estructural. Encara s'està lluny de la definició de la nova trama viària metropolitana, definida a una escala major, i superposada a la vialitat tradicional, que preanunciava el Pla Macià i que es desenvoluparà completament a les dècades dels vuitanta i noranta.

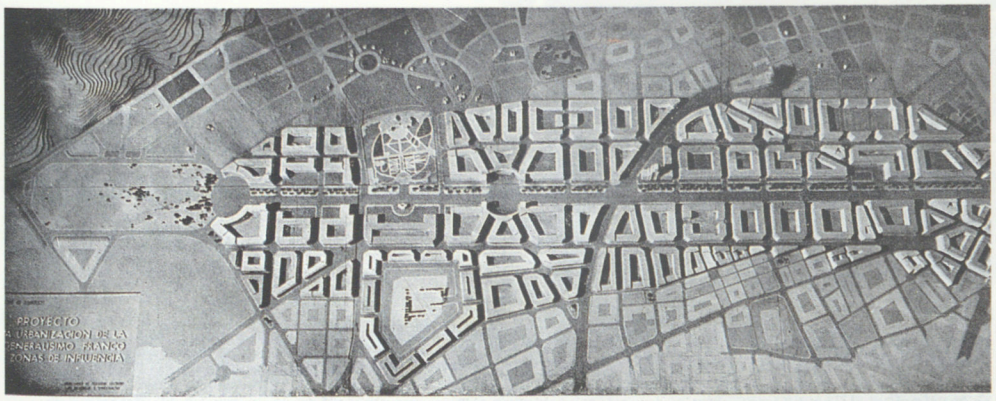
L'enfoc que es dóna al tema en l'urbanisme d'aquest moment no s'acabaria d'entendre sense tenir en compte que l'obertura dels nous accessos també és una operació d'urbanització. Encara que no pertanyi a l'àmbit de la costa, la imatge en maqueta de l'accés per la Diagonal que també il·lustra l'article de Soteras en dóna una idea clara. Allí el traçat del vial principal s'integra en la urbanització tancada. Els anys següents l'autopista de prolongació de la Gran Via s'integrarà en el conjunt dels polígons residencials de la Verneda i el Besòs.

Totes aquestes imatges s'hauran de contrastar amb el plànol de l'estructura viària del Pla Comarcal a què es farà referència més endavant.

[3] José SOTERAS MAURI, "El Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la exposición del Dia del Urbanismo". *Cuadernos de Arquitectura*, núm. 14, 1950.

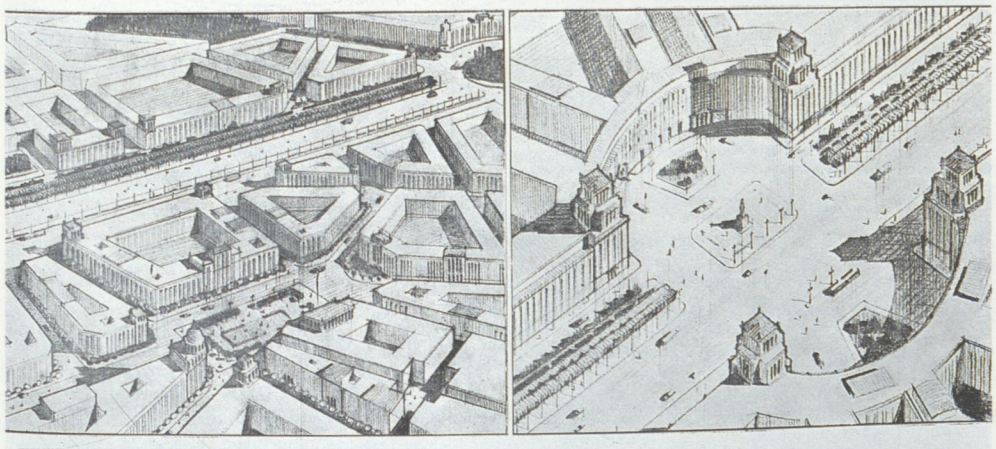


1950 **Seccions dels vials d'accés a la ciutat.**
Font: Cuadernos de Arquitectura, *núm. 14.*



A

A. *Maqueta de la urbanización de la avenida del Generalísimo Franco*



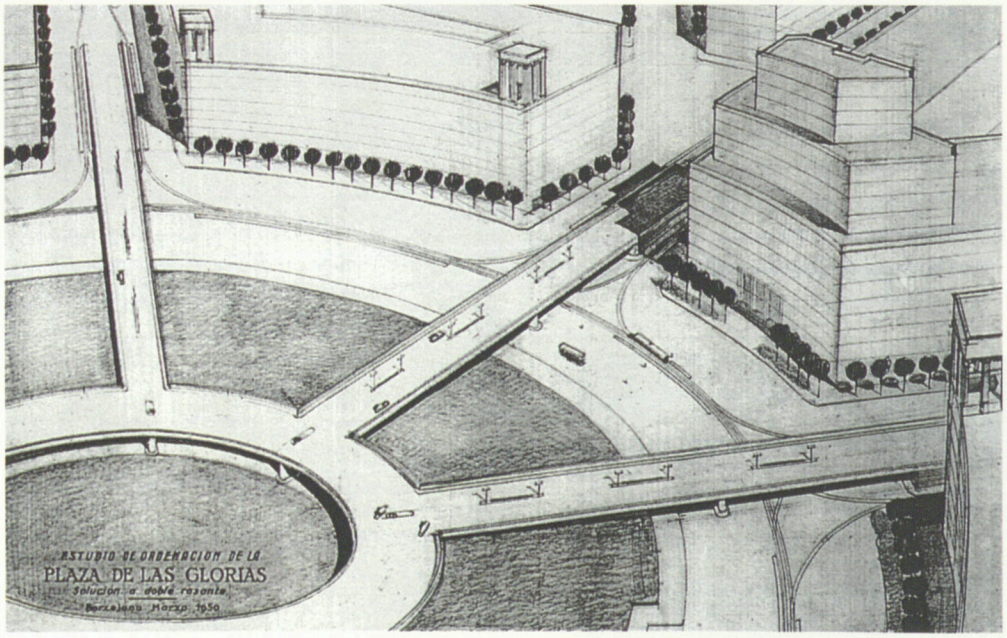
B

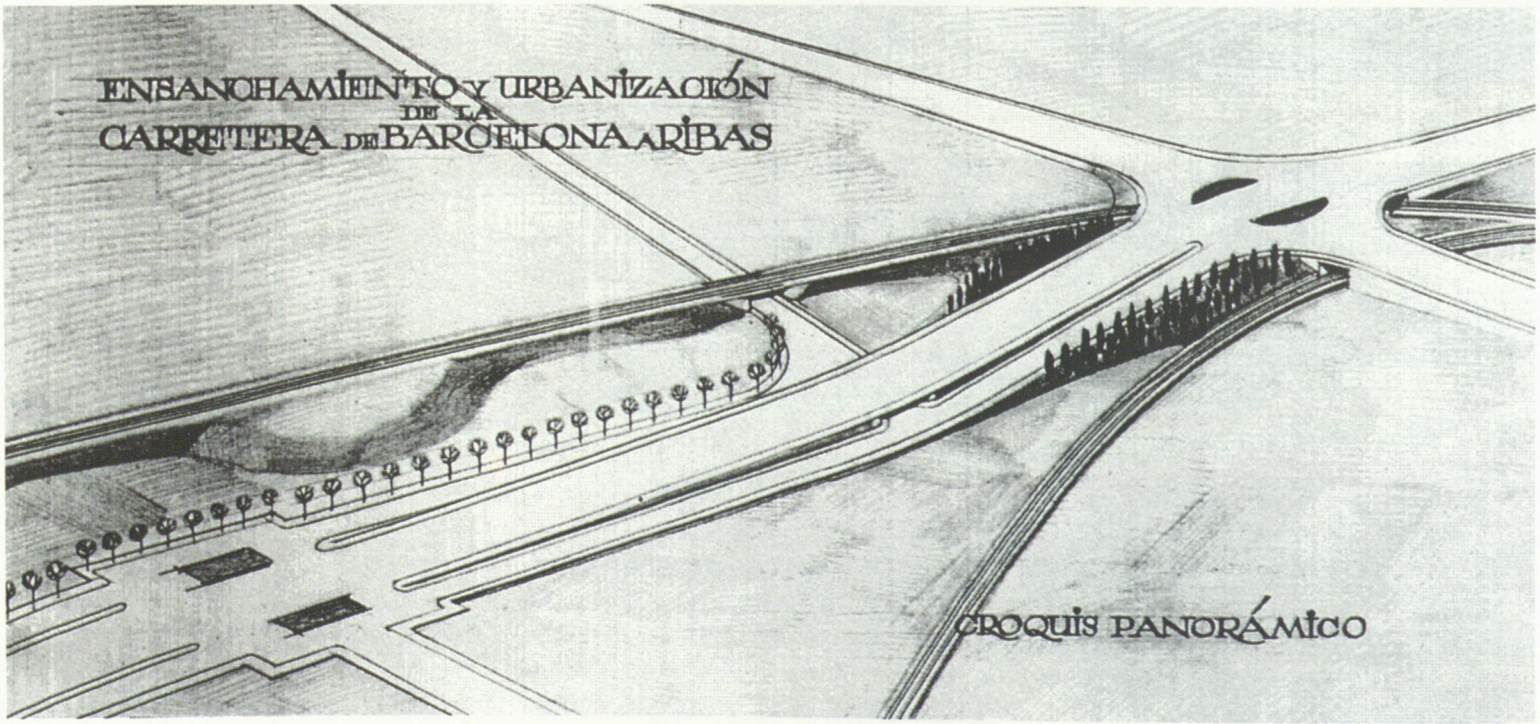
B. *Urbanización de la avda. del Gmo. Franco.* — C. *Urbanización de Las Eras y Can Barret.*

C

1950 **Integració dels accessos a la urbanització.**
Font: Cuadernos de Arquitectura, *núm. 14.*

1950 **Dos exemples de la vialitat general en els accessos a Barcelona.**
Font: Ajuntament de Barcelona.





L'habitatge com a problema

Entre el desembre de 1952 i el gener de 1953, el número monogràfic 14-15 de la revista *Cuadernos de Arquitectura*, dedicat íntegrament a l'estudi de l'habitatge econòmic, va publicar els resultats d'un Concurs de Solucions al Problema de l'Habitatge que, prèviament, havia convocat el Col·legi d'Arquitectes.

En les memòries del concurs s'observa la presència d'una nova generació d'arquitectes que havia de protagonitzar alguns dels episodis de renovació de l'arquitectura i l'urbanisme els anys següents. Els signants del treball que va obtenir el primer premi són Francesc Mitjans, Antoni de Moragas, Ramon Tort, Josep Maria Sostres, Josep A. Balcells i Antoni Perpiñà. En el treball que va obtenir el segon premi apareix un dels principals protagonistes de l'urbanisme del període anterior: Ricard Giralt Casadesús. I en l'estudi resum que es publica ja hi apareix el nom del principal protagonista de l'urbanisme recent: Oriol Bohigas.

D'aquesta manera es comença a evidenciar, primer, la difícil continuïtat de les propostes innovadores de l'urbanisme català de la dècada dels anys trenta en la postguerra, i després, l'aparició de noves generacions i mentalitats. Molts dels protagonistes de la renovació de l'arquitectura i l'urbanisme a l'època de la República havien mort, cas de Torres Clavé, o estaven a l'exili, cas de Sert. La continuïtat tenia poc sentit després del gran traumatisme de la guerra civil. Per això té molta més importància la constatació de l'aparició de noves generacions i mentalitats, les quals, en aquest moment i en els següents, només poden manifestar-se críticament.

Així es produirà una dualitat de plantejaments que perdurarà fins al període democràtic. Apareixerà d'una banda l'urbanisme oficial, amb els seus plans i, sobretot, les seves aprovacions, mentre que per una altra apareixerà una mena de consciència crítica, entorn de la qual s'agruparan molts dels nous professionals. L'urbanisme crític recolzarà prioritàriament en les revistes i publicacions de tota mena. Per exemple, a l'esmentat monogràfic de la revista del Col·legi d'Arquitectes i a molts altres números posteriors de la mateixa publicació, o a *Serra d'Or*, una revista essencial per entendre els nous temes i mentalitats.

Les fronteres entre l'urbanisme oficial i el crític mai no seran completament clares. En l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana i el Pla General Metropolità hi haurà un component important de consciència crítica.

En l'informe resum sobre el problema de l'habitatge que es publica a la revista del col·legi sobresurten alguns temes del nou urbanisme. D'una banda es posa l'èmfasi en la insalubritat, continuant algun dels raonaments del GATCPAC sobre el casc antic i traslladant-lo a d'altres zones, on el nou problema de la immigració es manifesta amb més força. D'una altra, es reflexiona entorn dels programes i distribucions dels habitatges. I, finalment, es proposa un pla de zonificació, pensat en relació amb la solució del problema de l'habitatge.

Respecte als programes i distribucions dels habitatges hi ha un canvi de referències significatiu. Ja no es parla d'Alemanya o Anglaterra, els dos models de referència tradicionals, sinó que comencen a imposar-se els models nòrdics. S'ha dit que en aquests països és on el racionalisme s'imposa amb més força i sense els traumes i les polèmiques dels països centroeuropeus. Però també és cert que el model d'habitatge que exporten aquests països en els anys de la postguerra és molt diferent del model de Le Corbusiar, en què s'havien centrat els arquitectes del GATCPAC. Darrera dels models d'habitatge nòrdics hi ha

una altra escala i una altra manera d'entendre el procés de formació de ciutat, que influirà significativament en el creixement en polígons, que després d'aquestes dates es realitzarà entorn de la prolongació de la Gran Via a Llevant.

Més significativa és la proposta de fer un pla de zonificació que fixi l'emplaçament dels habitatges, les infrastructures i els llocs de treball. En l'informe es proposa que la Comisión de Ordenación Provincial promogui habitatges modestos a través d'una política del sòl eficaç. Aquí es reprodueix un dels temes essencials de l'urbanisme de començament de segle: l'optimització de les relacions entre habitatge, indústria i transport.

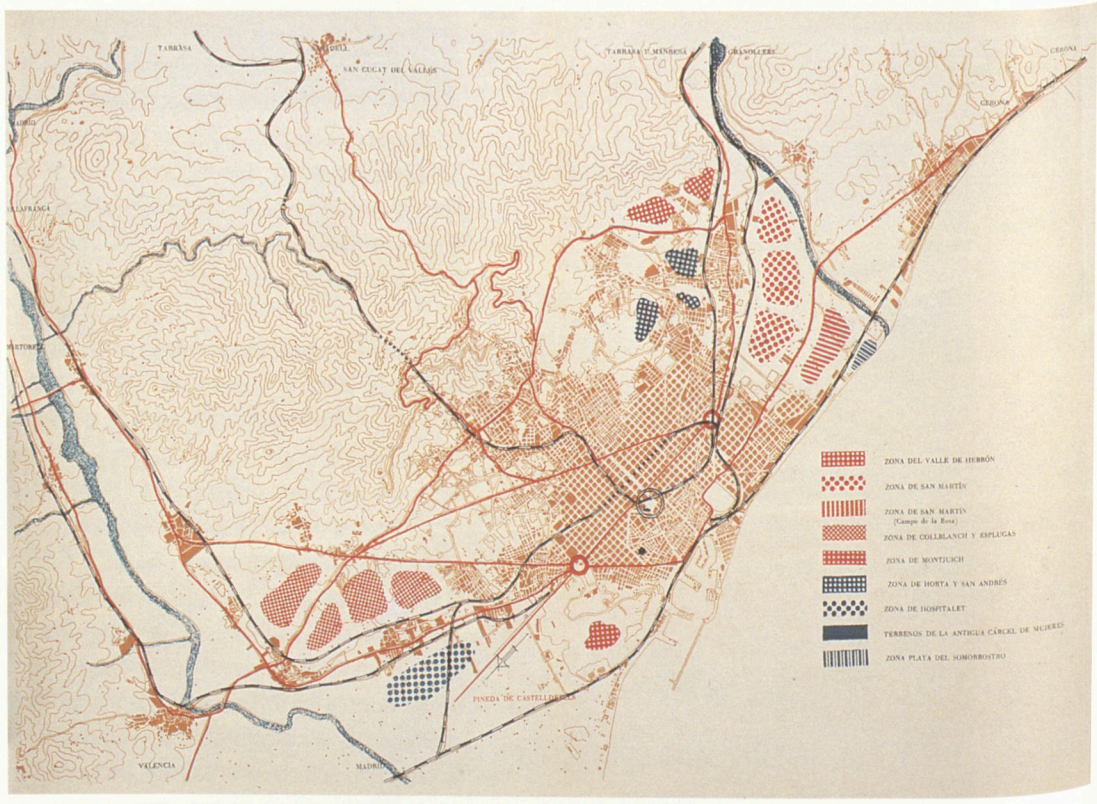
Serà interessant de veure com el planejament urbanístic passa d'aquest tema de les relacions habitatge-indústria-transport, propi de l'urbanisme de començament de segle, al de la producció del sòl. Els grans treballs d'optimització de les relacions urbanes o metropolitanes perdran força en el nou règim, i progressivament s'imposaran un altres temes, que traslladaran els raonaments d'arquitectura a un altre context.

Precisament, en el treball presentat per Ricard Giralt Casadesús i el seu fill Enric Giralt Ortet es proposa la construcció d'una ciutat satèl·lit situada a l'altre costat de Collserola, que inicia un altra manera d'entendre l'urbanisme. La proposta té un cert regust londinenc. Es nota que els treballs d'Abercrombie, que ja havien influït en el *Regional Planning* de Nicolau Rubió Tudurí, continuen influint entre els arquitectes catalans. Però, més enllà de les fonts de la idea de la ciutat satèl·lit, o de la seva localització concreta, és interessant que es proposin nous paquets integrats de ciutat, i que incloguin el nou polígon d'habitatge conjuntament amb l'accés viari radial.

Això es veu molt clar en el plànol d'aquest treball, que es va publicar a la revista *Cuadernos de Arquitectura*. És un plànol ben interessant. És una mena de plànol d'estructura paral·lel o precursor del Pla de 1953, en el qual es vinculen casualment les quatre direccions d'accés esmentades en el punt anterior amb la localització d'àrees de futur creixent residencial. No és un document oficial, però indica clarament l'estat de la qüestió en el moment de la redacció del nou pla.

Si es compara el plànol amb el que hem elaborat expressament per a aquest estudi, es podrà veure que aquestes opcions de creixement, encara que no tinguin forma de pla, seran realitzades efectivament els anys posteriors.

L'episodi dels polígons residencials de l'extensió de la Gran Via a Llevant i a Garbí es comença a esbossar en aquest plànol i en els escrits que l'acompanyen. Aquí es dibuixen els polígons de Sant Martí (Zona 1) i de l'Hospitalet i el Prat, dels quals s'en podrà parlar més endavant, cercant les relacions o contradiccions entre la zonificació del Pla Comarcal de 1953 i els nous polígons residencials.



Proposta de localització de nous polígons residencials en les extensions radials de Barcelona.
Font: Cuadernos de Arquitectura, *núm. 14*.

Nous instruments tècnics de planejament

En la mateixa època es va redactar el primer Pla d'Ordenació d'abast supramunicipal de la història de Barcelona: el Pla Comarcal de 1953.

El nou pla de Barcelona és molt convencional i aporta poques novetats en relació amb els treballs dels anys trenta, si no és el seu retòric organicisme. Però el pla es basa en una cartografia d'informació innovadora, pels instruments emprats i pels temes que tracta. Utilitza el fotoplànol1/10.000, potser per primera vegada en la història de l'urbanisme català, i fa una enquesta de camp del territori situat entre Sitges i Montgat, i Sant Cugat.

A partir d'aquests dos instruments, s'elabora un plànol d'usos del sòl, a escala 1/5.000, molt complet, que dóna un testimoni molt interessant de la ciutat de l'època i, alhora, situa el planejament urbanístic en un altre ordre de preocupacions.

En aquest plànol d'usos es diferencien les àrees residencials, vermelles, de les àrees industrials, liles, fent referència a un tema introduït per l'urbanisme de començament de segle però mai no sistematizat fins als extrems on s'arriba aquí. També s'inclou informació sobre les àrees de conreu, forestal i sense ús definit. La vialitat existent també es grafia detalladament.

Tota aquesta informació és essencial per al coneixement de la urbanització de la Barcelona de la postguerra, que encara coincideix molt amb la dels anys trenta, i que, en el cas del nostre estudi, permet entendre la diversitat de situacions en la franja de la costa de l'aglomeració metropolitana en aquella època.

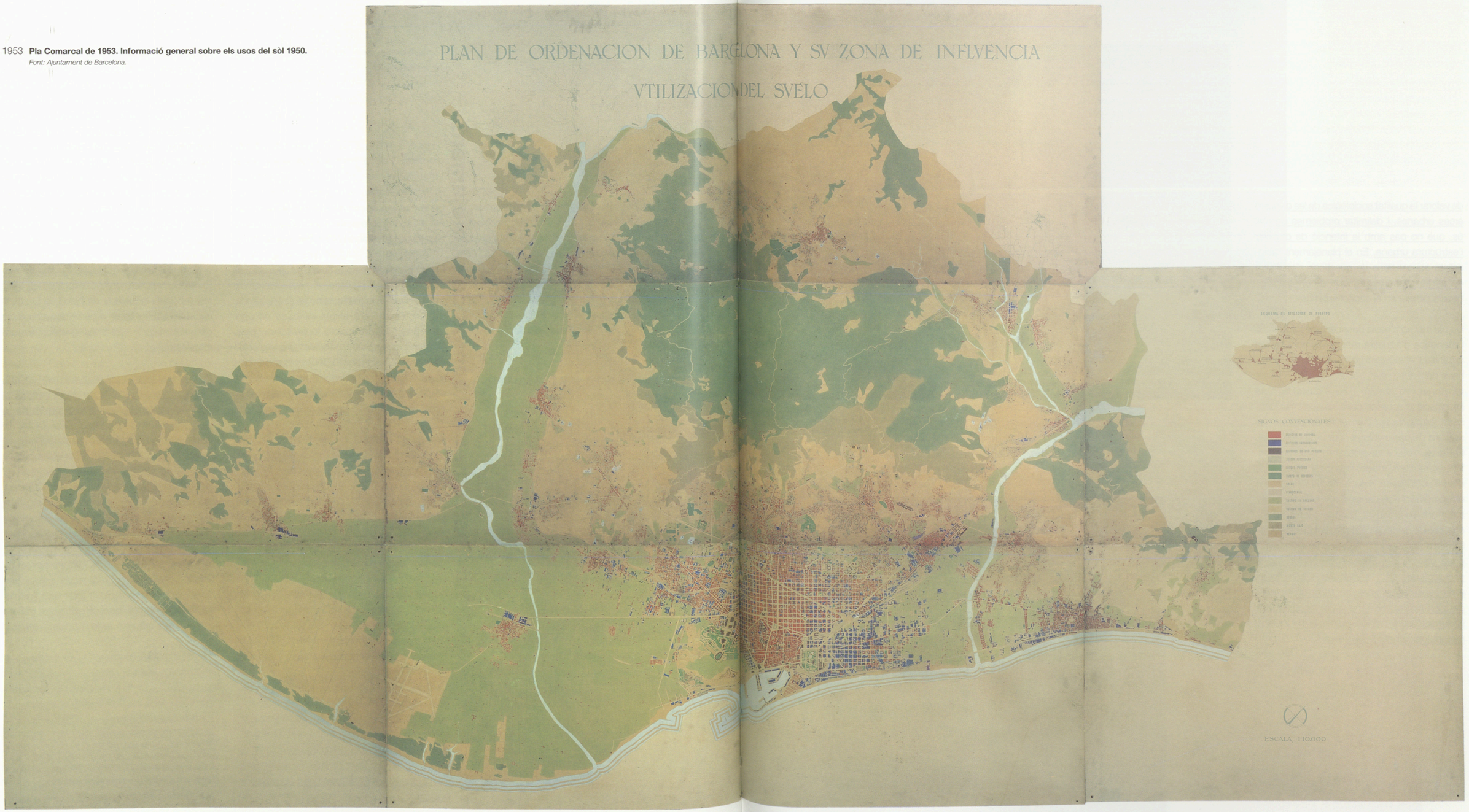
Lògicament, aquest plànol ha estat utilitzat a bastament en l'elaboració del plànol base de l'estudi. Té informació de tot l'àmbit, i detalls d'alguns nuclis importants, com Badalona, el Prat. Permet delimitar l'extensió dels boscos de Castelldefels, les àrees agrícoles del delta del Llobregat, les àrees agrícoles de secà, els regadius del Besòs, que s'interrelacionen amb algunes àrees residencials i industrials disperses, etc. També és un instrument que permet el coneixement exacte de l'estructura de les àrees industrials del Poblenou, en contacte amb les quals es crearan nous polígons residencials que trastocaran tota l'estructura d'aquesta àrea de Llevant de Barcelona. Paral·lelament delimita amb exactitud les àrees residencials i industrials de l'àrea de Garbí, la dispersió de les quals a partir d'alguns eixos de vialitat principals és particularment manifesta.

Però el seu interès sobretot és metodològic. En els plans anteriors el traçat es basava en l'observació de plànols geomètrics o topogràfics. Era un raonament sobre les corbes de nivell i les construccions reflectides en aquest document gràfic. Per exemple, la majoria de les decisions del Pla Jaussely recolzaven en aquest tipus de plànol. L'ús era una categoria afegida al plànol, més vinculada a l'ordenança que a la delimitació d'estructures diferenciades[4]. En el Pla Macià la qüestió de l'ús es va començar a tenir en compte. En els plànols que el GATCPAC va presentar al Congrés del CIAM de 1933, sobre la ciutat funcional, es detallava aproximadament l'ús del sòl, i es delimitaven àrees d'habitatge, treball i esplai[5]. Però ara això es fa més amb intenció

[4] Malgrat això, l'autor d'aquest estudi va poder comprovar sobre alguns esborranys del Pla d'Enllaços de 1917 que, en aquell pla, el traçat ja es definia sobre una aproximació a l'ús del sòl, grafiada sobre papers transparents.

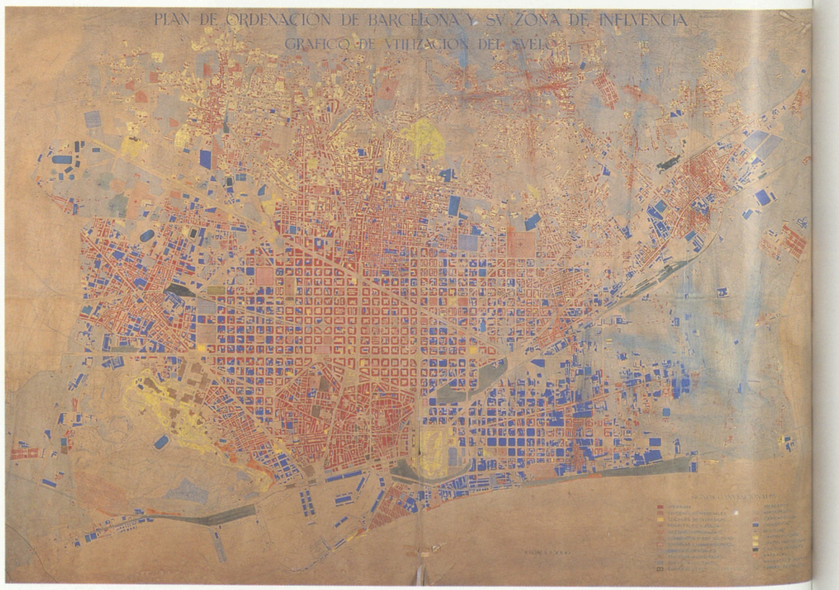
[5] *AC*, núm. 12, quart trimestre de 1933.

1953 **Pla Comarcal de 1953. Informació general sobre els usos del sòl 1950.**
Font: Ajuntament de Barcelona.

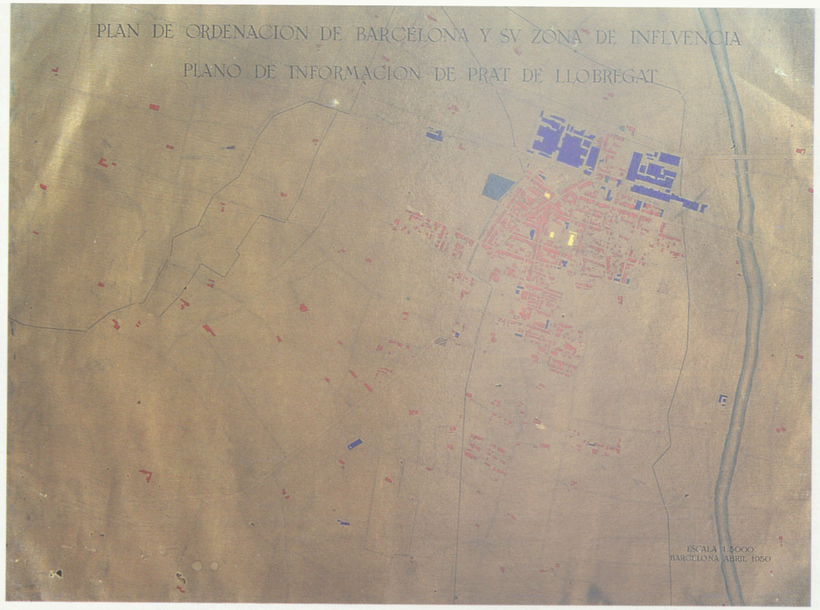


de valorar la qualitat sociològica de les diverses àrees urbanes, i delimitar problemes de mal ús, que no pas amb la intenció de dibuixar l'estructura urbana. En el planejament racionalista aquest tipus de qüestions s'originava en altres raonaments, que s'han estudiat detalladament en el capítol anterior.

Un pla mai no s'havia basat en una informació urbanística d'aquesta mena. Mai no s'havien organitzat uns treballs d'informació sobre els usos del sòl tan exhaustius, i sobre un abast territorial tan ample. I no s'havia fet una informació d'usos de caire institucional, pensada exclusivament en el fonament de les opcions de desenvolupament urbà i territorial. El Pla de 1953 s'ha glossat moltes vegades, fent referència a l'interès dels seus raonaments d'arrel sociològica, més o menys reflectits en el repartiment dels usos del sòl. Més endavant s'entrarà en aquesta història. Però, abans d'entrar-hi, cal tenir molt present l'existència i l'abast d'aquesta informació cartogràfica. Més enllà de les genèriques consideracions sociològiques del pla, discutibles com molts altres aspectes d'un pla elaborat en un moment de perfil culturalment baix, en aquesta informació cartogràfica potser hi ha l'avenç metodològicament més rellevant.







1953 **Informació sobre el nucli urbà de Barcelona, Badalona, l'Hospitalet, el Prat. 1950.**
Font: Ajuntament de Barcelona.

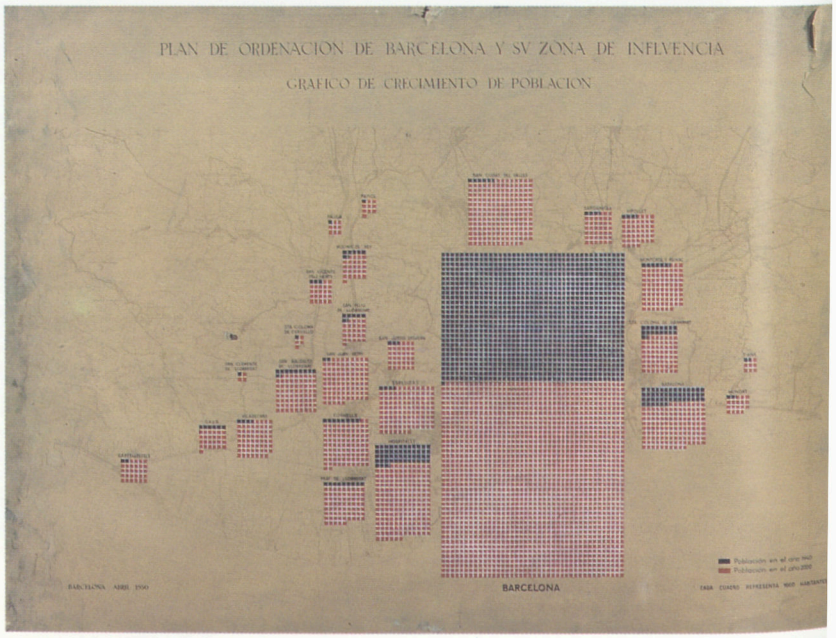


La informació temàtica

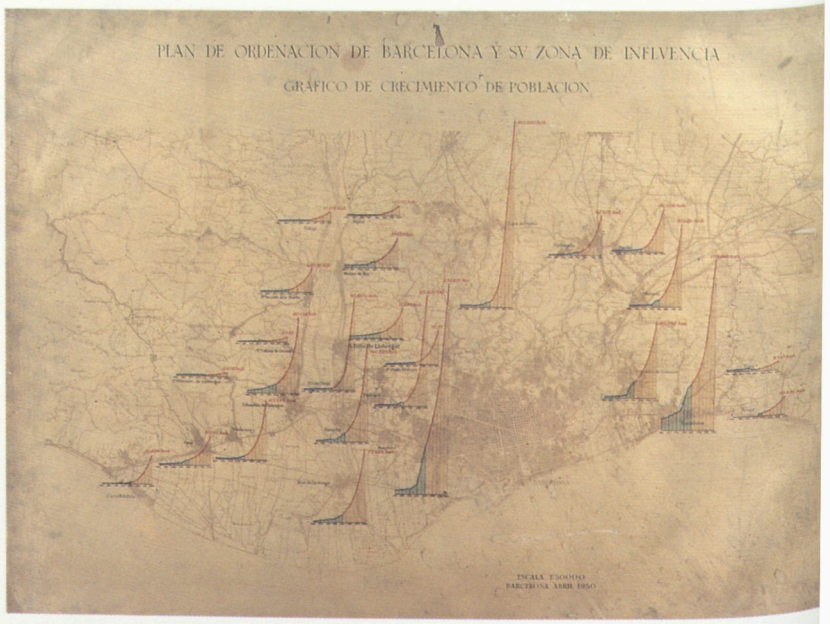
La resta de la informació del pla fa referència a temàtiques més tradicionals, com el creixement urbà, la potència industrial, les densitats, la història, etc., que es reflecteix en altres plànols d'informació que tenen una explicació, més o menys directa, en la memòria del pla[6].

Per exemple, es grafia el creixement de la població en els diversos nuclis de l'àmbit. Es fa una gràfica de creixement que, després, continua amb la corresponent corba de projecció del creixement.

També s'inclou una referència al creixement històric dels diversos nuclis, a la densitat de població i a una història feta a grans taques, operativament molt inútil, etc. Temes que només es mencionen aquí per donar notícia de la seva presència, i per insistir en la progressiva introducció de la història urbana en el planejament. Un aspecte que havia començat a ésser introduït pel GATCPAC i que, a partir d'ara, es convertirà en una nova metàfora que intervindrà en la conformació final del pla des de la ideologia. D'una manera semblant a l'antiga metàfora del taylorisme.

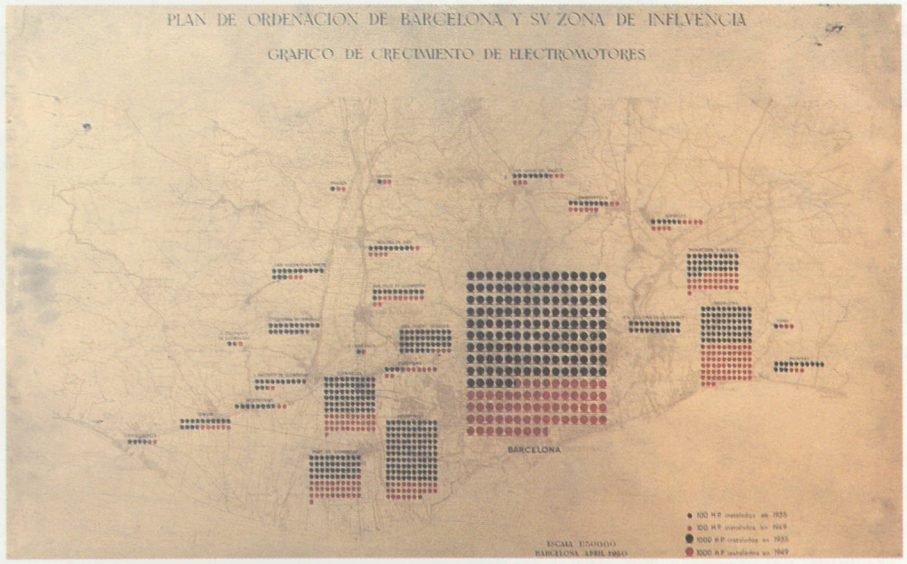


1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Gráfico de crecimiento de población.***
Font: Ajuntament de Barcelona.

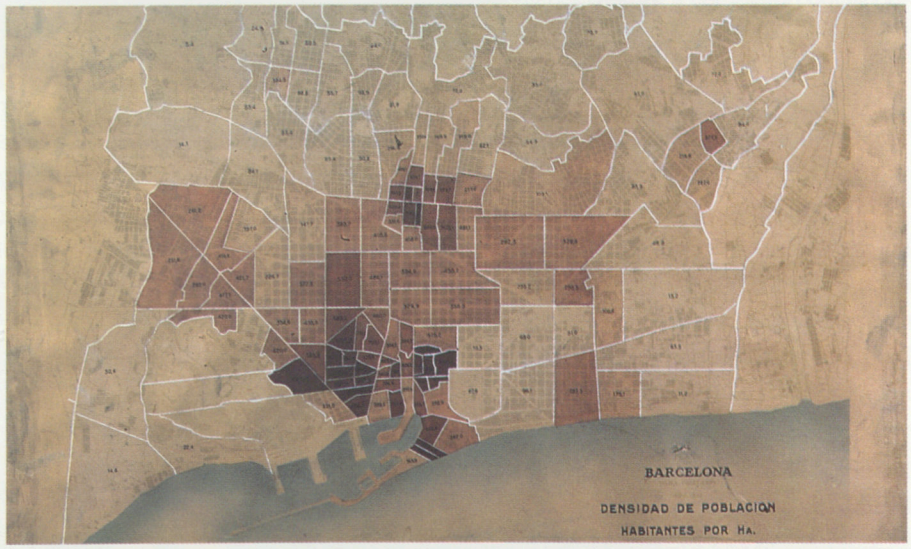


1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Gráfico de crecimiento de población.***
Font: Ajuntament de Barcelona.

[6] Comisión Superior de Ordenación Provincial, Oficina de Estudios del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, *Plan de Barcelona y su zona de influencia. Memoria.* Barcelona 1954.



1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Gráfico de crecimiento de electromotores.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



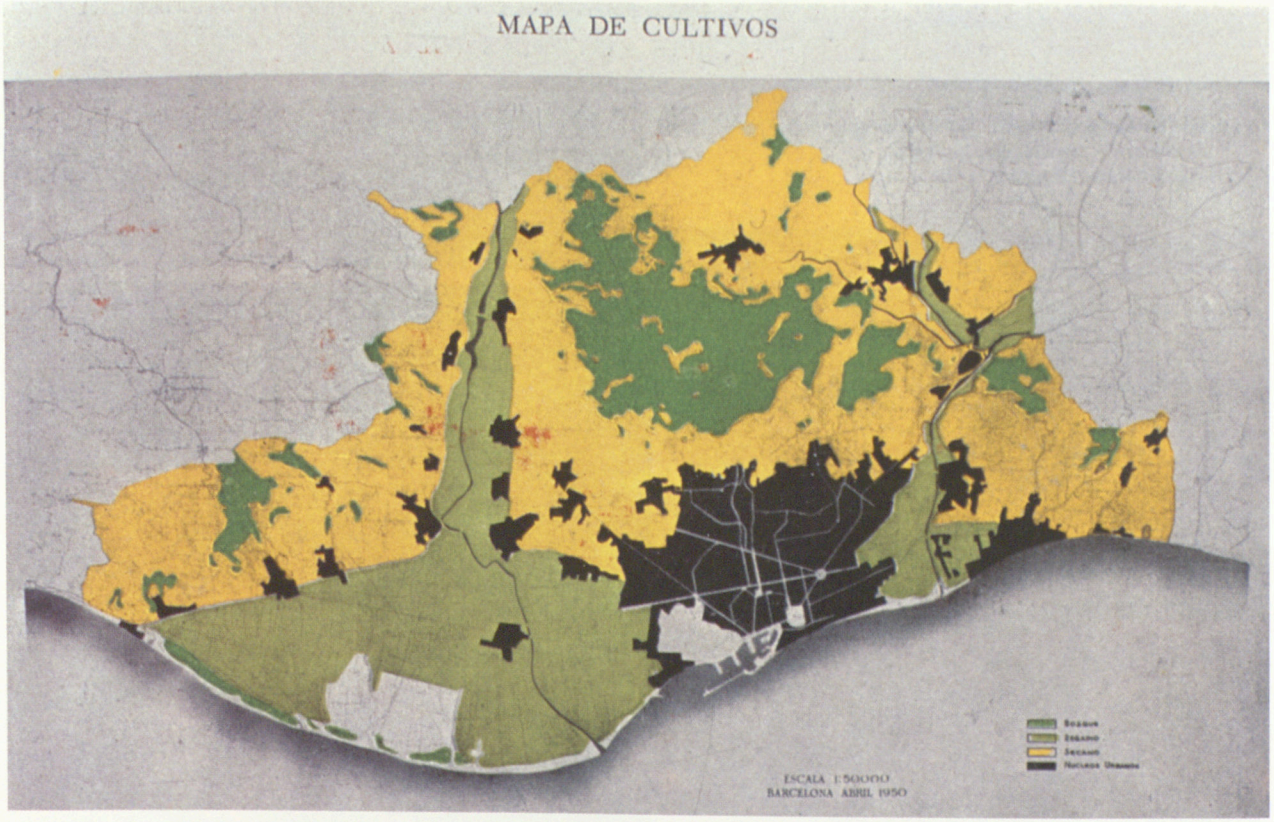
1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Densidad de población.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Gráfico del crecimiento de la ciudad de Barcelona a través de los tiempos.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Mapa geológico.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Mapa de cultivos.***
Font: Ajuntament de Barcelona.

El Pla Comarcal de 1953

La informació sobre els usos del sòl urbà i del territori a què fa referència el punt anterior no tindria sentit si no fos en el context d'una operació de planejament de gran envergadura. Des de la immediata postguerra el règim franquista, a través de l'actuació del seu *jefe nacional de Urbanismo*, Pedro Bidagor, va intentar desenvolupar l'administració de l'urbanisme i crear els instruments tècnics necessaris per a estendre el planejament a tot l'àmbit de l'estat. Així a Barcelona, l'any 1945, es va crear la Comisión de Ordenación Provincial de Barcelona amb la finalitat de redactar el Pla Provincial. I el 1947 es permetia l'elaboració del Pla d'Ordenació corresponent al nucli de la capital i una zona circumdant en la qual, provisionalment, s'incloïen tots els municipis de l'entorn immediat de la capital, entre Castelldefels i Montgat i entre Barcelona i Sant Cugat. Poc després, entre 1949 i 1951, es va crear una Oficina d'Estudis i una Comissió Tècnica Especial d'Urbanisme, amb participació de diversos serveis tècnics municipals, que van redactar el pla[7].

Els resultats dels estudis i les informacions sobre l'ús del sòl i la demografia es reflecteixen en un pla basat en una concepció de l'organització urbana ben peculiar i diferent de totes les anteriors. La seva preocupació fonamental fou l'elaboració d'un model de desenvolupament urbà pensat per impedir l'extensió il·limitada de la nova ciutat metropolitana en "taca d'oli". És a dir, el model de creixement dispers que s'ha evidenciat en els nostres plànols i en el mateix plànol d'informació de l'ús del sòl del pla comarcal. Aquest model es basava en la nucleïtzació. En contraposició al creixement il·limitat es preconitzava un creixement format per diversos nuclis independents[8].

Alhora el pla comarcal posava poca atenció a la definició d'una nova estructura viària, en relació amb la qual les decisions del pla són ben continuïstes. Impliquen poc més que la idea de l'arranjament dels quatre accessos i una ronda de tancament, herència llunyana dels plans Jaussely i d'Enllaços.

Però el pla és sobretot una eina de zonificació i potenciació del creixement accelerat que va esdevenir els anys següents.

Totes aquestes qüestions, la concepció de la vialitat principal, la metàfora de la nucleïtzació i el límit, i, finalment, la zonificació i les maneres de definir l'espai urbà, s'estudiaran detalladament en els punts següents.

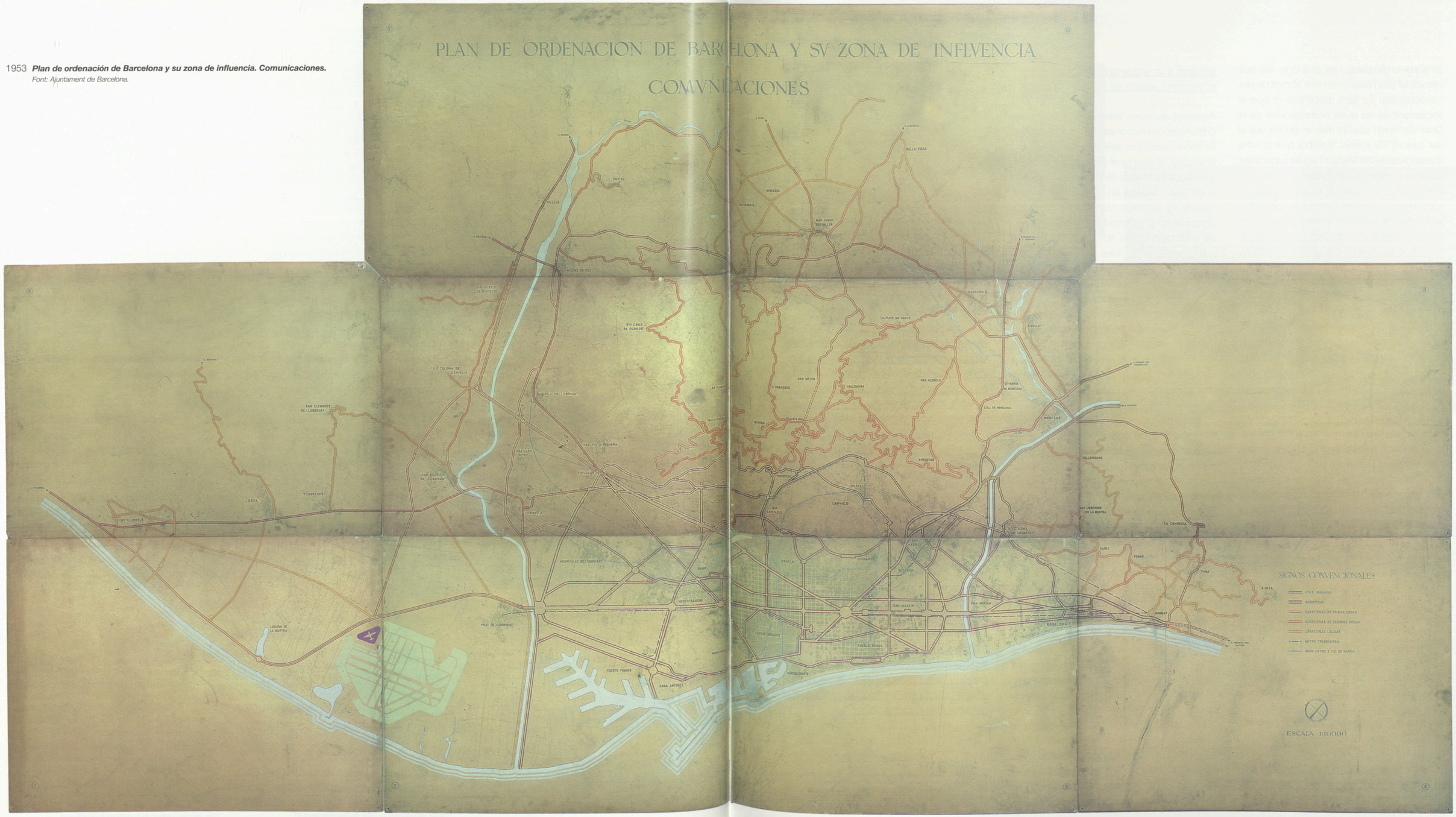
Estructura metropolitana i vialitat principal del pla

A primera vista, la vialitat principal del pla segueix les pautes del període anterior, la idea genèrica de la prolongació dels quatre accessos centrals de la ciutat, la Gran Via, nord i sud, la Diagonal, la Meridiana i uns cinturons de ronda. Però sobretot és important ressaltar que contra l'èmfasi dels envoltants, els cinturons de ronda, viari i ferroviari, que s'havien desenvolupat en l'urbanisme de començaments de segle des del Pla Jaussely endavant, es passa al potenciament preferent dels eixos d'accés que connecten amb les carreteres exteriors.

[7] Per a una explicació completa del procés de redacció del pla, vid. Josep SOTERAS MAURI, "El Plan Comarcal de Barcelona". *Ciudad y Territorio* 2/77, pp. 87-94, i també l'article del mateix autor a *Cuadernos de Arquitectura*, 14, citat anteriorment.

[8] La influència de les teories de Patrick Abercrombie en aquestes formulacions són evidents. Precisament la traducció del llibre d'aquell arquitecte anglès, P. ABERCROMBIE, *Planeamiento de la ciudad y el campo*, Espasa Calpe, Madrid, 1936, és a la biblioteca del COAC, a través de la donació del fons bibliogràfic de F. Folguera, un dels protagonistes de l'urbanisme de l'època.

1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Comunicaciones.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



En el plànol de vialitat, l'eix de la Gran Via, que estructura tota l'àrea costanera, té molt de pes i importància. És fàcil d'observar-hi que el tractament de les dues prolongacions de la Gran Via, nord i sud, és més ampul·lós que el del cinturó de ronda. Sembla que la idea d'estructura del Pla Macià s'hagués superposat sobre els esquemes del planejament més convencional. Però potser el que passa és conseqüència del pes creixent, demogràfic i econòmic, de la corona exterior a Barcelona. La necessitat de vincular unes àrees exteriors, on esdevé el creixement residencial i industrial, estira l'esquema, que ara tendeix a la radialitat. Però en l'esquema també s'insinua una altra tendència, que serà molt més important en els plans posteriors. En el centre de la ciutat distingeix les grans avingudes i marca una malla principal de circulació que se superposa a la vialitat tradicional. Aquesta malla es continua en l'espai exterior, on s'arriba a insinuar un inici de quadrícula de trànsit principal, relativament independent dels eixos viaris entorn dels quals s'havia estructurat el primer creixement dispers. Per exemple, això és molt clar a l'Hospitalet, on es dibuixen variants exteriors que engloben l'eix tradicional. O també a Badalona, on entorn de la variant exterior es comença a dissenyar una malla principal de comunicacions. I al mateix delta del Llobregat, on s'enllaça la carretera que estructurava els pobles de mitja muntanya amb Cornellà, a través d'un nou pont, i on s'aprofiten els eixos que van del nucli a la platja per tancar la quadrícula.

En resum, es pot dir que l'esquema principal és radial i que només esdevé parcialment ortogonal a través de diverses obres de complement de la malla.

Aquesta radialitat de l'esquema encara és més accentuada si hom té en compte el sistema del transport públic ferroviari que se superposa al de les grans avingudes. En el plànol també es defineix un esquema del metro. Té interès comparar-lo amb el que s'havia definit al Pla Jaussely. Es passa de l'esquema anular tancat, un esquema "francès", tal com s'anomenava en els manuals d'urbanisme de començament de segle, a un esquema radial de pas a través, o "alemany" segons els mateixos manuals[9].

Aquestes decisions sobre l'estructura de les comunicacions es completen amb les decisions sobre l'estructura dels ferrocarrils exteriors. En aquest assumpte el pla es basa en el Pla d'Enllaços Ferroviaris de 1944, que substituïa el de 1933, explicat en el capítol anterior. El nou pla era totalment continuista, però reduïa alguna de les propostes inicials. Es mantenien els enllaços perifèrics entre les línies per permetre l'enllaç de les línies de Puigcerdà, Granollers i Mataró. Com també es mantenia la idea d'establir un nus central de comunicacions en el triangle Aragó-Sagrera-Nord; i les tres línies que travessaven la ciutat de Llevant a Garbí, pel port, per les rondes i la Gran Via, i pel carrer d'Aragó. Els canvis es limitaven al traçat d'alguna via, per exemple la que passava pel carrer de Lepant en lloc del de Padilla, la unió amb la Sagrera i Aragó.

En el nou pla sobresortia la idea de concentrar les estacions centrals entorn de l'àrea de Llevant, marginant la de Garbí, que tanta importància havia tingut en el període anterior. Alhora s'abandonava la idea de fer un ramal complementari cap al Port Franc i Castelldefels. Potser la idea més important del Pla Comarcal del 1953, que el diferencia del Pla d'Enllaços Ferroviaris, és la idea de supressió de l'estació de França. Idea que s'explica en relació amb la progressiva introducció de la lògica de la radialitat en els esquemes i la idea complementària d'introduir una nova urbanització residencial a l'àrea de la Sagrera i el Poblenou. Un dels temes importants de l'urbanisme més recent ja es comença a assenyalar en aquest moment. La barrera ferroviària era i serà una dificultat important per al creixement residencial en la direcció Llevant.

Posteriorment al pla de 1953, l'any 1966, es va produir una revisió més important del Pla d'Enllaços Ferroviaris. Es proposen dues grans estacions teminals en les àrees de la Sagrera i de Sants, i se suprimeix la via entre l'estació de França i el Besòs, i el complex d'estacions de càrrega del Poblenou i el Bogatell. D'aquesta manera es comencen a crear unes noves condicions de permeabilitat que permetran la urbanització residencial d'aquesta àrea. Moltes propostes d'urbanització recents han derivat d'aquesta idea del pla de 1966, que coincideix cronològicament amb el pla de la Ribera.

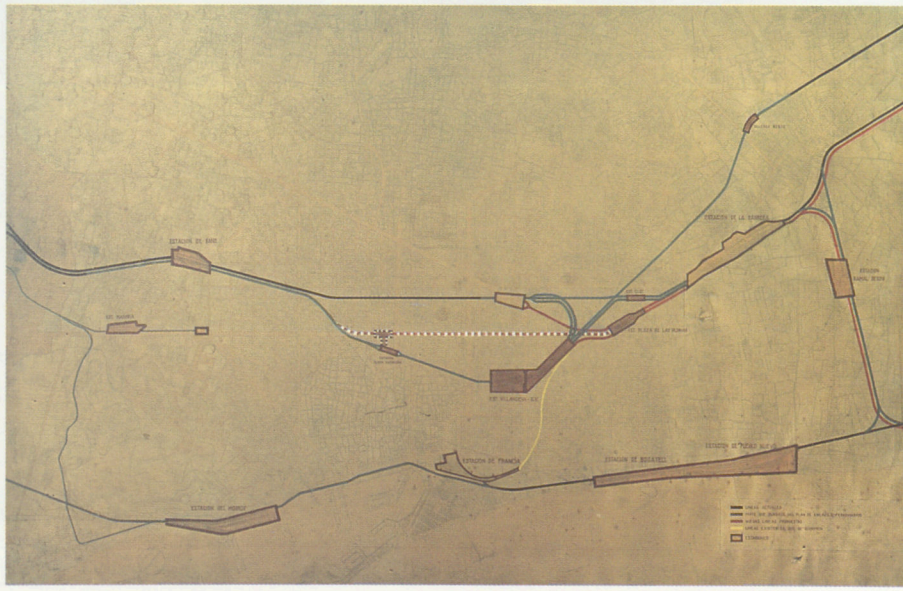
Resumint, tots els esquemes d'estructuració urbana i metropolitana que s'elaboren a Barcelona entre aquesta data i els nostres dies s'han de mesurar en relació amb aquesta idea de vincular el centre de la ciutat amb les quatre carreteres i passos naturals que convergeixen en la ciutat, que precisament es van reurbanitzar entre el 1930 i els anys seixanta. Ferroviàriament, aquesta idea coincideix amb la necessitat d'interrelacionar les diverses vies que s'endinsaven en aquelles mateixes direccions. Les línies que s'han anomenat el "vuit" català.

Paral·lelament, es comença a insinuar la idea de la urbanització residencial de l'àrea de Llevant, que tindrà un primer moment important en els polígons residencials que acompanyen el nou traçat de la prolongació de la Gran Via, i que també tindrà incidència en algunes propostes dels anys setanta i, sobretot, les més recents. Es tracta d'un bon tema per mesurar els diversos temps de transformació de la ciutat metropolitana i situar les diverses operacions d'urbanització en l'espai intermedi entre la globalitat i la simple parcialitat.

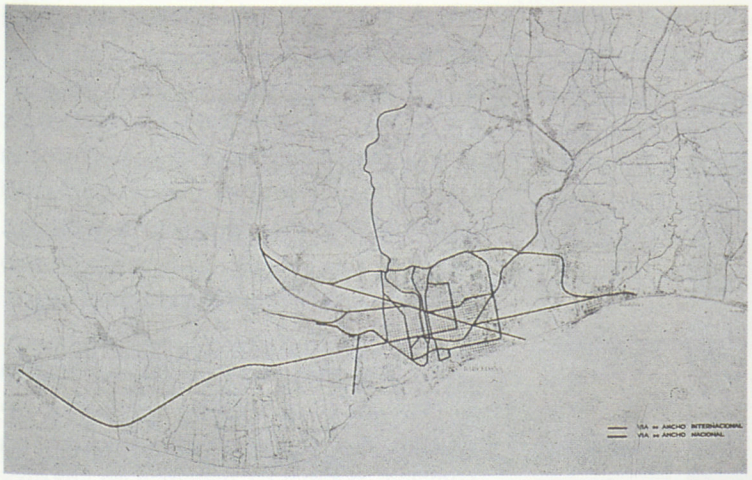
[9] Vid. L'esquema de Berlín, tal com s'explica als textos de W. Hegemann.



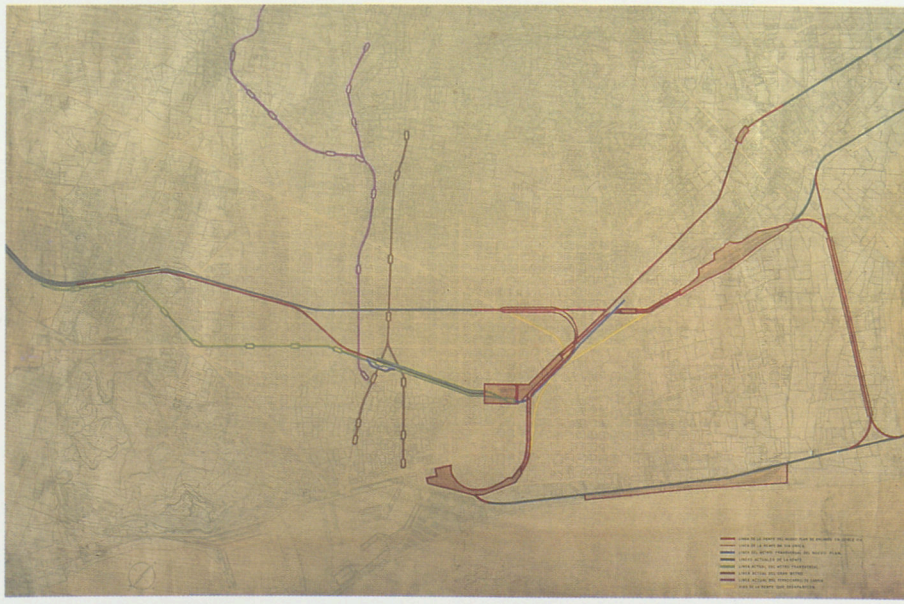
1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Ferrocarriles.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



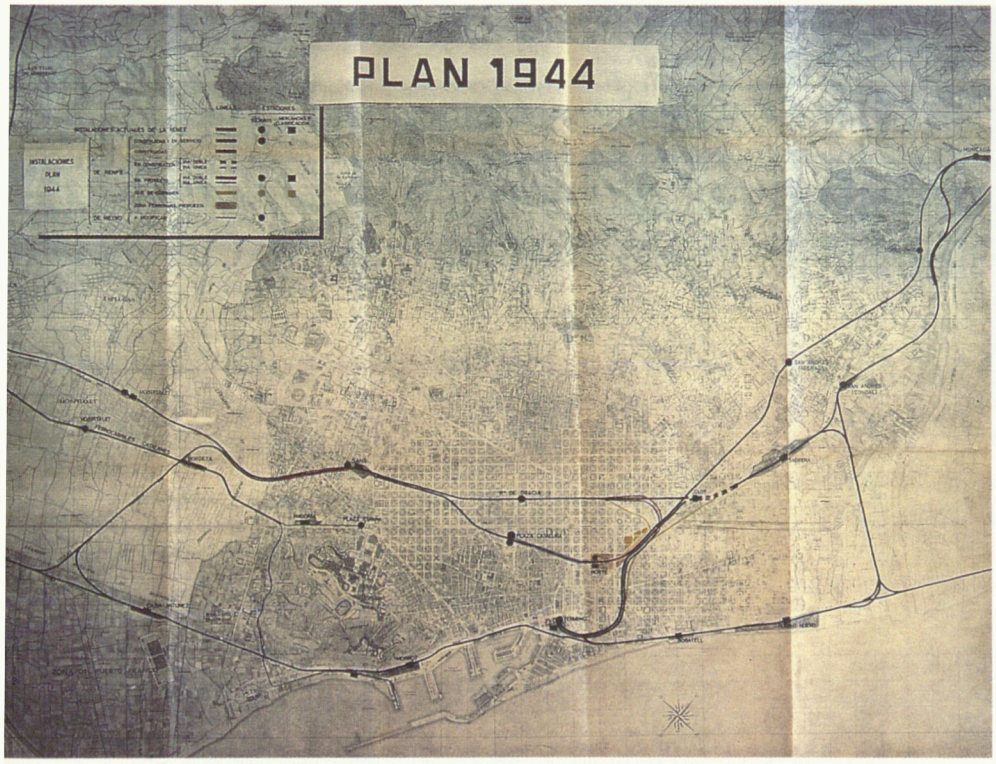
Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Ferrocarriles. Plan interior.
Font: Ajuntament de Barcelona.



1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Ferrocarriles urbanos.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Gráfico de enlaces ferroviarios y metros.
Font: Ajuntament de Barcelona.



1944 **Pla d'Enllaços Ferroviaris.**
Font: AHB.



1966 **Pla d'Enllaços Ferroviaris.**
Font: AHB.

La nucleïtzació del creixement. Una idea de composició

La composició del Pla Comarcal no és només matèria d'estructura de les comunicacions i de localització de les futures àrees residencials en relació amb les àrees industrials. Una nova metàfora d'origen sociològic, la necessitat de limitar i nucleïtzar el creixement, incideix en l'estructura del pla. El tema del planejament ja no és només l'organització o la taylorització de les activitats econòmiques. L'objectiu és la ciutat limitada i equilibrada, on les relacions socials volen tenir més importància que les econòmiques.

Es tracta d'una curiosa idea de composició, molt pròpia d'aquell temps, que volia incidir en una de les patologies més evidents del creixement dispers i desestructurat de l'època. Es pot dir que era una resposta a la situació detectada en el plànol inicial d'aquest capítol.

La metàfora de la nucleïtzació tenia l'origen en la literatura urbanística de l'època. Josep Soteras, al seu article de presentació del pla comarcal, publicat a *Cuadernos de Arquitectura* l'any 1950[10], en explicar els treballs d'informació del pla encara no feia menció a aquesta qüestió essencial del mètode. Però anys després, en un article de 1977, situa el tema entre els principis més importants del pla[11].

[10] Josep SOTERAS MAURI, "El Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la exposición del Dia del Urbanismo". *Cuadernos de Arquitectura* núm. 14, 1950.

[11] Josep SOTERAS MAURI, "El Plan Comarcal de Barcelona". *Ciudad y Territorio* 2/77, pp. 87-94.

En la memòria del pla s'assenyala: "En el pla s'estudien els límits del creixement urbà de forma nuclear, evitant l'extensió il·limitada de la metròpoli i la seva absorció dels pobles satèl·lits, els quals, al contrari, s'hauran de desenvolupar com a nuclis independents amb caràcter propi" ... "Cal concebre el futur de la gran ciutat com un raïm de comunitats organitzades amb la base social cristiana i lligades al tronc de la zona rectora, i insertes en l'esplèndida vegetació del Tibidabo, el qual, com a gegantina parra, protegeix el raïm nuclear de pobles i barris que s'estenen al seu entorn".

En aquella època, les formulacions organicistes i nuclears no eren el patrimoni exclusiu del pla de l'entorn de Barcelona. Un altre dels protagonistes del planejament dels anys de la postguerra, Manuel Baldrich, l'home de la Comissió Provincial d'Urbanisme i del Pla Provincial, introduïa la qüestió de la nucleïtzació des d'una perspectiva molt més urbanística i interessant, en parlar de la necessitat de mantenir l'equilibri entre les àrees urbanes i agrícoles. L'any 1952 Baldrich va escriure una memòria sobre la comarcalització[12], on defensava la necessitat d'una organització del territori o *Regional Planning* que aconseguís un poblament més equilibrat. Lluny de les metàfores feixistes del Pla Comarcal de 1953, plantejava el principi en termes estrictament territorials. A través del planejament s'havia de recuperar l'equilibri que es va perdre fa molts anys. Cosa que es podia aconseguir per mitjà de la descentralització industrial, el repartiment de la població i la política de desenvolupament agrari. Llavors l'urbanisme ja no podia ser municipal, sinó comarcal. La comarca havia de ser la unitat urbanística entorn de la qual s'havia d'organitzar un programa socioeconòmic complet, que abastés tots els aspectes de la vida urbana.

Paral·lelament, un tercer protagonista de l'urbanisme de la dècada dels cinquanta, Gabriel Alomar, va escriure una ponència sobre la teoria i el mètode de l'urbanisme[13], en la qual desgranava tots els avantatges de la nova concepció del planejament. Explicava el naixement del concepte de regió metropolitana, i com el planejament s'independitzava progressivament de la ciutat. D'aquesta manera el planejament s'aproximava als fenòmens econòmics o al funcionament real de les relacions humanes. Qüestió que valia tant per a una comarca catalana, organitzada pel mercat central de la capital, com per a la regió metropolitana de Barcelona.

El planejament, lògicament, també s'aproximava al procés de dispersió de persones, habitatges, i activitats, i tenia en compte l'ampliació de l'àmbit del mercat i de les relacions humanes. De la mateixa manera que el planejament de començament de segle era una resposta al procés de formació d'un nou mercat urbà, el nou planejament també tenia en compte l'evolució de l'estructura econòmica de la ciutat.

La conseqüència urbanística més interessant de l'aproximació de l'urbanisme al procés de dispersió metropolitana era la introducció de la problemàtica dels espais naturals en el planejament. S'intenta reintroduir l'home en l'hàbitat i el medi natural. S'insereix el verd en la ciutat, renaturalitzant-la. Es tracta de protegir i obrir al públic extenses zones naturals, i de posar un límit decisiu al desenvolupament urbà. És a dir, en altres paraules, s'intenta redefinir les relacions entre el medi natural i la ciutat, potser a l'estil del *Regional Planning* dels Rubió, o de la Ciutat de Repòs del GATCPAC.

En el mateix article, Alomar relacionava aquestes idees amb l'estat del *Planning* a Anglaterra. Feia referència a les lleis de planejament angleses, i a com, des de 1932, el planejament anglès havia anat augmentant d'àmbit, introduint la problemàtica del territori rural al costat de la que afectava la ciutat. D'aquesta manera retorna a la temàtica regional i a l'obra de Patrick Abercrombie, que tant havia influït en el planejament urbanístic català de la dècada dels trenta. Així, s'aproxima a les maneres de fer de la geografia regional, al planejament de les regions naturals i els Civic Survey de Patrick Geddes; o també al Country and Regional Plannig d'Abercrombie, amb el seu característic reconeixement dels recursos naturals, amb la seva tradició del Landscape Design, i amb el seu emblemàtic Pla Regional del Gran Londres. Pla que en aquest moment històric actua com a referent principal de l'urbanisme català de l'època.

Però en el planejament de la Barcelona de la postguerra hi ha més que la influència del planejament anglès. Sobretot hi ha l'atenció a la problemàtica específica del procés d'expansió que es viu des de l'època dels anys trenta, quan es comencen a generalitzar l'ús de l'automòbil i l'electricitat, i es permet molta més dispersió de les activitats i les persones. En aquest moment les relacions entre el medi natural i el creixement urbà no s'han de cercar només als llibres o als referents que aporten els llibres i les revistes d'urbanisme i arquitectura. Són al carrer, en l'inici de la dispersió industrial, que tan bé reflecteix el plànol inicial d'aquest capítol; en la multiplicació de petites parcel·lacions situades a la perifèria de les àrees d'influència de les infrastructures viàries; en el començament de l'ús massiu dels espais naturals exteriors, la costa, sobretot, i els boscos.

---

[12] M. BALDRICH TIBAU, *La ciudad comarca*, treball presentat al XXI Congrés Internacional d'Urbanisme i Habitatge celebrat a Lisboa, Barcelona 1952.

[13] Gabriel ALOMAR, "De la arquitectura al urbanismo y del urbanismo al planeamiento", *Cuadernos de Arquitectura*, núm. 11-12, 1er trimestre 1950.

Per aquest motiu, no ha d'estranyar que, en aquest moment històric, la qüestió de les relacions entre el territori urbà i natural s'introdueixi en filons de l'urbanisme molt diferents del català. Des del planejament anglès de l'escola d'Abercrombie fins als *Tres Establiments Humans* de Le Corbusier[14] i les ciutats ramificades de l'Hilberseimer de Chicago[15], es té molt en compte aquesta qüestió, que té un interessant rerafons intel·lectual en els estudis d'estuctura territorial del geògraf Christaller. Aquests estudis precisament també estaven darrera l'obra de la divisió territorial de Catalunya que Pau Vila va fer en els anys de la república, i la ciutat comarca o el Pla Provincial de M. Baldrich.

Per tots aquests motius, en la ciutat nuclear, o, si es vol, orgànica, del Pla Comarcal de Barcelona de 1953, hi ha més que un simple eslògan comunitarista, lligat a una versió molt retrògada del nacional-catolicisme.

Entorn d'aquesta metàfora, i amb un lleguatge, si més no, difícil d'entendre, s'introdueix el concepte de límit en el planejament. Fins aquest moment, la ciutat concebuda pel planejament mai no hauria tingut límit. L'eixample havia estat il·limitat. Segons Cerdà, la ciutat era un sistema que s'estenia en tot el territori. L'objectiu dels plans de començament de segle era l'organització. I per organització només s'entenia la solució del problema de la formació del nou espai econòmic de la gran ciutat, el paradigma de la qual era Berlín. Només en les versions del planejament més avançades d'Europa, per exemple al pla de Berlín d'Eberstadt, s'introduïa al problema de les relacions entre el medi natural i el medi urbà. Però aquest medi natural mai no era concebut com un límit o un fre al creixement, que implicava, per exemple, la necessitat de fragmentar el fet urbà. El pla d'Eberstadt defineix precisament l'alternança de radis verds i radis d'edificació, per què no s'impedeixi el creixement il·limitat del conjunt urbà. Precisament el creixement il·limitat també era sinònim d'urbanització de baixa densitat, i d'edificació i baixa renda del sòl.

La qüestió de la fragmentació del creixement urbà en nuclis independents és bàsica per entendre la metodologia del pla, i també per entendre la seva derogació en la pràctica urbanística posterior. D'una banda i per primera vegada, es planteja la possibilitat d'una ciutat discontínua. I el planejament es comença a aproximar a la ciutat fragmentada i diferenciada actual. D'una altra la qüestió dels espais verds ja no es planteja només com a necessitat d'obtenir un estàndards d'espais verds, sinó com a necessitat de fer compatible el desenvolupament urbà i la conservació dels recursos naturals. No com a introducció artificial de parcs i jardins urbanitzats, sinó com a integració de l'ús dels espais naturals en el desenvolupament urbà. És a dir, d'una manera que a primera vista sembla també molt actual.

El problema vindrà en el desenvolupament de les previsions. O, millor, en l'incompliment de les determinacions del pla sobre aquesta i altres matèries, a conseqüència del desenvolupament incontrolat i ferotge que es va viure en els anys següents, no només en les múltiples àrees marginals o semimarginals que absorbeixen la part més incontrolada del creixement urbà, sinó, fins i tot, en les àrees dels polígons massius, com els del Poblenou i la Verneda, que aparentment havien de ser la cara més amable de l'urbanisme del moment. Més endavant es podrà estudiar amb més detall aquesta experiència.

L'altre problema és metodològic. Si la idea de fragmentar el creixement urbà sembla ben adaptada a les noves condicions de mobilitat, subministrament d'energia, i integració del medi i els recursos naturals. No passa el mateix amb les interrelacions que es plantegen en el pla. En la definició de les interrelacions entre els nuclis urbans, el pla té molt d'ideologia i molt poc de reflexió sobre les possibilitats reals de desenvolupament de les infrastructures.

El pla, d'una banda, és molt reductiu. En el plànol de vialitat limita les propostes als quatres eixos tradicionals d'accés. D'una altra banda, tracta de dissenyar una ciutat orgànica, formada per un conjunt de nuclis diferenciats, en aplicació d'unes teories sociològiques que preconitzen aquestes relacions en un context tancat. I, finalment, vol incidir en unes relacions econòmiques i humanes, pròpies de l'espai metropolità, que cada vegada esdevenen més en un espai obert. Les contradiccions entre els tres punts són clares.

Això és molt clar si s'analitzen els criteris de zonificació i les informacions que contenen diversos plànols del pla.

A la memòria es parteix de la hipòtesi d'una capacitat de 4.000.000 d'habitants en tota l'àrea. La població de llavors era de 1.290.000 habitants. Per tant, seguint les tendències del moment, es preveia un creixement humà molt important. Precisament, per evitar l'impacte d'aquest extraordinari increment de la població es proposava repartir-lo en els diversos nuclis o petits grups previstos.

El repartiment de la població s'havia de fer a través d'un tanteig que es reflecteix en diversos plànols.

En el primer gràfic s'esquematitza la informació del plànol d'usos del sòl a escala 1/5.000 i es representen les interrelacions entre àrees residencials i de producció. És el plànol on s'expliquen les intencions inicials d'estructura.

---

[14] LE CORBUSIER, *Los tres establecimientos humanos*. Poseidon, 1964.

[15] Vid. Richard POMMER, i altres, *In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer, Architect, Educator, and Urban Planner*. Rizzoli, Nova York, 1988; i Ludwig HILBERSEIMER, *Un'Idea di Piano*. Marsilio, *Padova*, 1967.

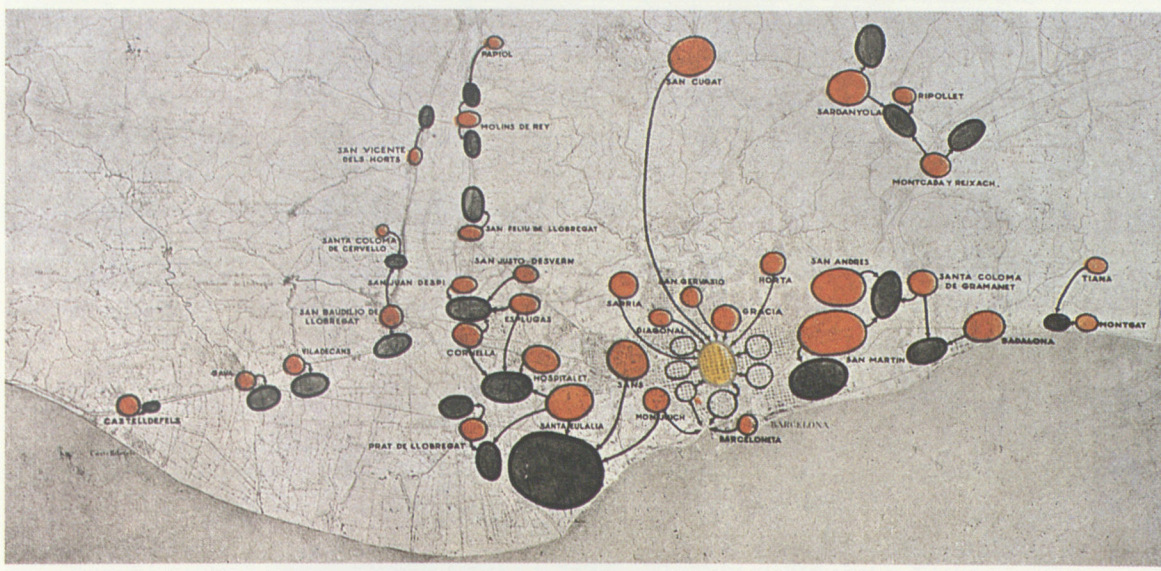
Relacions que són molt immediates i no tenen gens de relació amb la complexitat real del funcionament d'una àrea metropolitana.

Aquestes primeres informacions i les projeccions de població es traslladen sobre dos plànols de tanteig i donen origen als gràfics següents. En el primer es grafia el càlcul del repartiment, mentre que en el segon es fa el primer tanteig de zonificació i es dóna una idea més completa de la informació del pla, introduint-hi les àrees agrícoles, els boscos i els parcs i jardins.

Si en els plans anteriors el disseny dels plànols d'ordenació es basava en la superposició de criteris i regles de composició d'origen divers, aquí el pla tampoc no està tancat en un context unívoc. El Pla Jaussely era una intel·ligent combinació de criteris d'organització, de composició neoclàssica dels grans traçats i d'ús intel·ligent de la cartografia topogràfica en l'adaptació de la trama a les irregularitats del relleu. El Pla Macià articulava un raonament sobre l'estructura regional i la centralitat de l'eix de la Gran Via, amb altres referits l'estructura en "cadena de muntatge" de l'àmbit central, al geometricisme de l'esquema general, o a un concepte de l'edificació molt específic. El pla de 1953 també neix de la combinació de temes i qüestions d'origen ben divers: d'una banda, la idea de limitació i fragmentació, d'una altra, l'atenció al medi natural i la seva integració en el conjunt, una articulació molt ideològica dels diversos nuclis de població i activitats, o el repartiment d'uns pesos demogràfics i uns pesos d'activitat industrial per mitjà del tanteig i la intuïció.



1953 ***Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Núcleos residenciales y zonas de producción.***
Font: Memòria del Pla Comarcal de 1953.



1953 ***Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Previsión de población y de indústria. Tanteo inicial.***
Font: Memòria del Pla Comarcal de 1953.

1953 ***Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Zonificación. Tanteo inicial.***
Font: Memòria del Pla Comarcal de 1953.



La zonificació

Les determinacions anteriors sobre la limitació i fragmentació del creixement, la nucleïtzació i la inserció dels espais verds i naturals, o el repartiment de pesos demogràfics i industrials, es reflecteixen sobre dos plànols del Pla Comarcal.

El primer és la traducció sintètica del plànol d'informació sobre l'ús del sòl. S'hi indica l'ocupació aproximada dels diversos nuclis residencials i industrials actuals. Amb unes taques que són molt clares en els nuclis dispersos, que encara no han estat engolides pel continu urbà, i que són més discutibles a l'entorn immediat de la ciutat central. Simptomàticament és un plànol de taques, o més exactament de "mongetes" en l'argot d'aquell temps. No conté cap indicació dels eixos de vialitat.

El segon plànol vol ser el reflex de la proposta de nucleïtzació i zonificació final del pla. En el seu grafisme hi ha un esforç per representar els diversos nuclis urbans, formats per agrupacions de zones de diversa qualificació. Hi ha un esforç per delimitar subnuclis, entorn dels quals s'agrupen diversos polígons i extensions. Per exemple, a l'àrea del Poblenou tots el polígons s'agrupen entorn del nucli de Sant Martí, circumstància que també es dóna entorn de Badalona, Sant Andreu, l'àrea de l'Exposició a Montjuïc, l'Hospitalet, el Prat, Gavà, Viladecans, Castelldefels, etc. Mentre que el centre de Barcelona i les urbanitzacions costaneres de la platja del delta del Llobregat queden en una situació ambigua, a mig camí de la nucleïtzació i la situació en relació amb el sistema general.

Contra el sistema de representació del plànol d'estat actual, en aquest esquema de futur es representa una estructura general de vialitat. S'hi dibuixen la Gran Via, amb les seves ampliacions nord i sud; la Diagonal; l'eix de la Meridiana, que connecta amb la Gran Via a la plaça de les Glòries, i no enllaça directament amb la Diagonal; i també un nou eix complementari que uneix la Gran Via amb Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels.

L'estructura arbòria d'aquest esquema es completa amb les branques interiors dels nuclis urbans, i arriba a extrems impensables en la perspectiva actual. L'esquema en arbre depenent del tronc del centre de Barcelona exactament al contrari de la malla homogènia que, progressivament, ha anat ocupant l'àrea metropolitana de Barcelona. L'irrealisme de les opcions ideològiques del pla arriba a aquest extrem gairebé caricaturesc, on les branques i els troncs secundaris gairebé mai no es posen en relació.

Això demostra tant la manca de potència de les opcions de disseny de l'estructura urbana en el Pla Comarcal del 1953, com la importància que tenia la zonificació en el conjunt del pla. El procés accelerat de creixement, que no anava acompanyat d'unes propostes de desenvolupament de l'estructura més enllà de l'endegament de les quatre entrades de Barcelona, potser només necessitava una ordenança i una relativa permisibilitat.

Potser per això els plànols de zonificació són més importants que tots els altres documents del pla.

Entorn dels plànols de zonificació finals es pot acabar l'estudi del procés de composició urbanística en què es basa el pla. És important de veure que es tracta d'un plànol de taques, és a dir d'assignacions d'usos i de quantitats al marge del disseny dels grans troncs viaris que parteixen del centre de Barcelona, no és un pla de traçat. Les qüestions d'arquitectura del territori queden per a un altre moment, un planejament parcial posterior, o un temps de concreció ulterior. El pla passa a ésser una operació d'assignació d'edificabilitats i usos en el territori, no és un instrument de traçat. Qüestió que metodològicament és molt important i preanuncia moltes coses que passaran més endavant.

Contrastant aquest plànol amb el de creixement 1950-1970 es pot veure que la zonificació no fa poques referències al procés real de transformació territorial. És clar en els nuclis exteriors. Per exemple, a l'eix de Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels, on és molt senzill estructurar el creixement en nuclis acotats. Ho és també a Badalona. Però ho és molt poc a l'àrea immediata a Barcelona, per exemple als dos extrems de la Gran Via, on simplement es dibuixen dos nuclis urbanitzables amb verd de capçalera i sense verds intersticials. També és molt ambigu en els espais intersticials entre els nuclis urbans exteriors, on qualificacions com la de "campo urbanizable" emmascaren la intenció inicial.

Tenint present tota la informació sobre la urbanística menor que s'ha aportat en els capítols anteriors, i el que s'ha grafiat en el plànol on es representa el creixement entre 1950 i 1970, s'entén que entre el procés d'assignació de pesos i zones del pla del 1953 i l'articulació complexa dels nivells de la urbanització parcial i intermèdia que es donaven en la realitat, no hi havia una relació immediata i fàcil.

Es pot dir que el pla derivava d'una metàfora ideològica, i també tècnica, pensable en aquell moment històric, però no s'ha de confondre mai amb el problema de la construcció del territori.

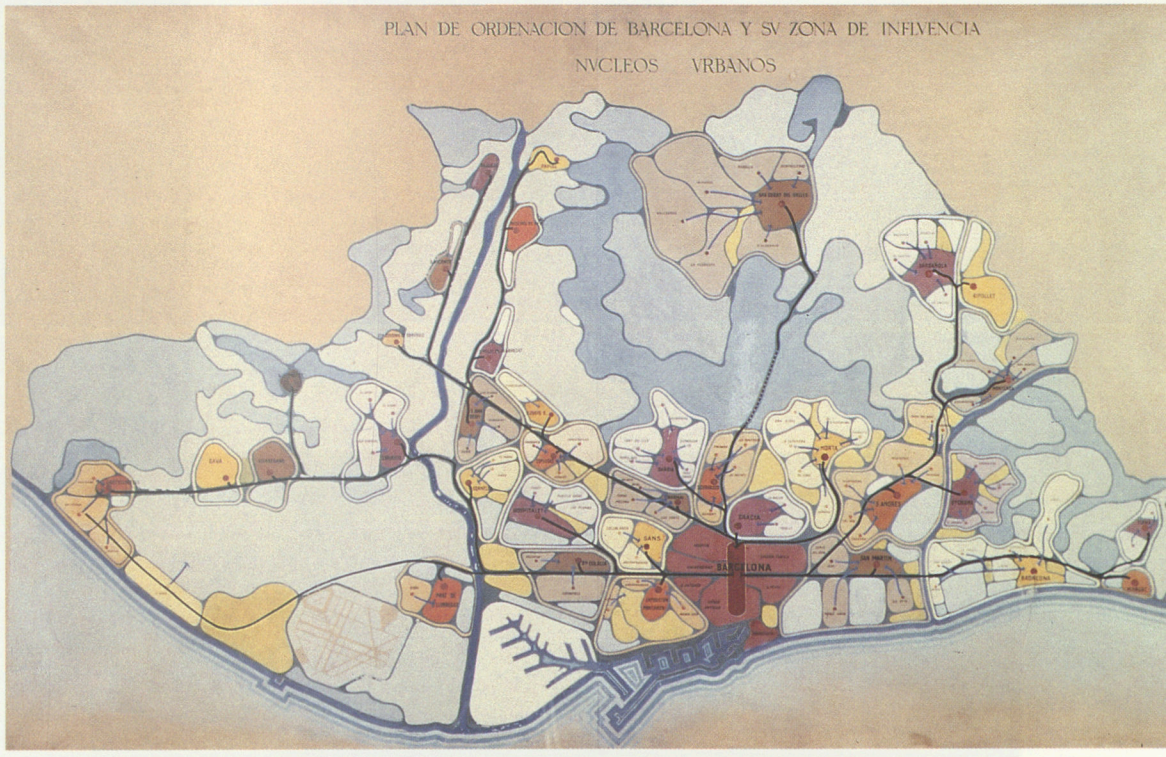
Potser per entendre millor la situació del pla en el context de la construcció real del territori cal observar uns documents menors. Per exemple, als arxius històrics de l'Hospitalet i el Prat hi ha dos plànols de zonificació que traslladen les determinacions generals sobre els nuclis menors i ajuden a entendre l'abast real de les

determinacions del pla. En el plànol del Prat es copien les zones del pla sobre la malla de l'eixample Pascual que s'ha reproduït anteriorment. Les zones de casc antic, suburbana semiintensiva, suburbana extensiva, residencial urbana semiintensiva, etc; se superposen sobre la malla d'eixample amb relativa indiferència. El mateix passa en el cas de l'Hospitalet, on el plànol de zonificació se superposa, també amb relativa indiferència, amb el plànol de la ciutat i amb el característic procés de creixement i formació del casc urbà que s'ha documentat anteriorment.

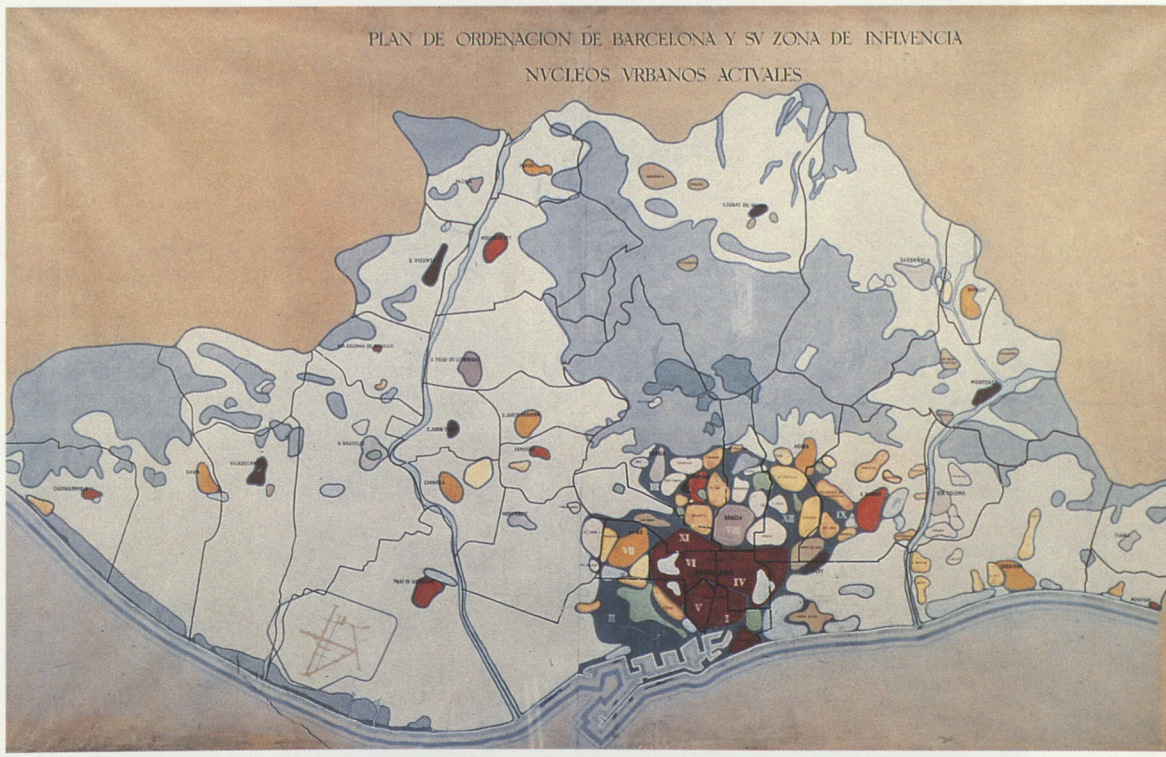
En ambdós exemples és clar que la zonificació, en la seva aplicació final, perd tant el contingut tipològic com totes les referències al procés de nucleïtzació o de formació de nuclis exempts, coherents en ells mateixos[16].

Les zones apareixen com a simples concessions de quantitats d'edificabilitats o d'usos, al marge de tots els altres condicionants del procés urbanístic. En el cas del Prat l'instrument més important és la trama de l'antic eixample que roman al llarg del temps, la zonificació només és un afegit. El mateix passa a l'Hospitalet, on les assignacions de zonificació s'apropen al procés detallat que s'ha estudiat anteriorment, i li atorguen unes quantitats d'edificació desproporcionades, que ratllen l'absurd.

En altres casos, com a les prolongacions de la Gran Via, aquest paper complementari el farà la trama del pla parcial o el projecte del polígon, que s'estudiarà més endavant.



1953 ***Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Núcleos urbanos actuales.***
Font: Ajuntament de Barcelona.

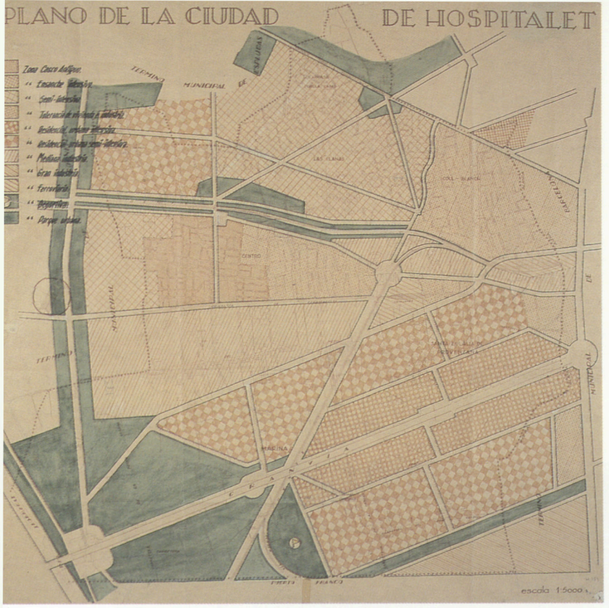


1953 ***Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Núcleos urbanos.***
Font: Ajuntament de Barcelona.

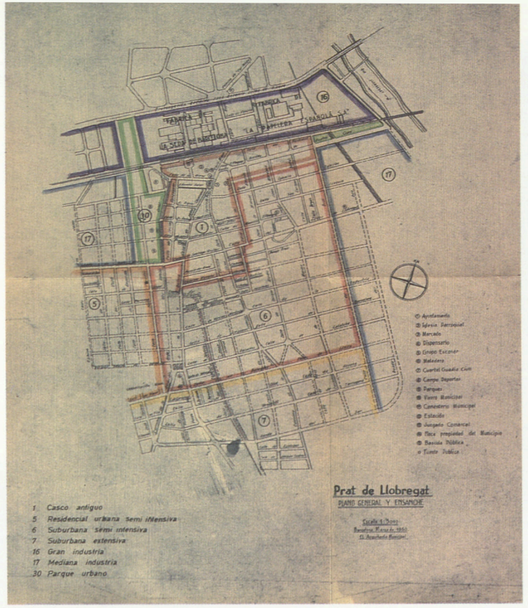
[16] Vid. Manuel de TORRES CAPELL, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona,* on s'explica un procés de pèrdua del contingut inicial de la zonificació sobre el procés posterior a la redacció del Pla Jaussely, de 1907.

1953 ***Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Zonificación.***
Font: Ajuntament de Barcelona.

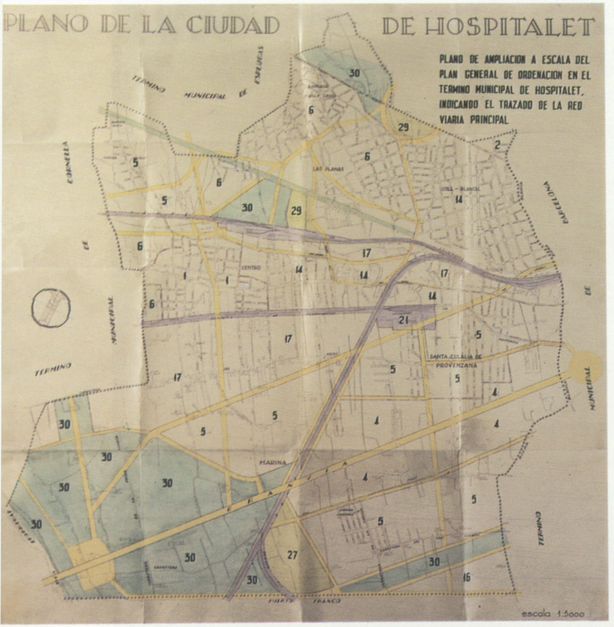




1955 ***Plano de la ciudad de Hospitalet.*** **Les taques de zonificació.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.



1950 ***Prat del Llobregat. Plano General y Ensanche.*** **La zonificació superposada a la trama d'eixample.**
Font: Arxiu Històric del Prat.



1955 ***Plano de ampliación a escala del Plan General de Ordenación en el término municipal de Hospitalet.*** **La malla principal i la zonificació.**
Font: Arxiu Històric de l'Hospitalet.

Un complement imprescindible de tota l'explicació de l'estructura general del Pla Comarcal de 1953 és el plànol d'espais verds públics, que grafia el negatiu de totes les qüestions anteriors. Es tracta d'un document gràfic on es representen els espais verds intersticials i on s'expressa prou bé la feblesa de les propostes del pla en relació amb la política d'espais lliures.

En el plànol es relaciona l'emplaçament de les zones verdes amb els nuclis urbans. Per això, d'una banda, s'hi dibuixen els parcs urbans i jardins de barri concebuts en íntima relació amb els espais urbans. I d'una altra s'indiquen els parcs urbans boscossos situats a l'espai exterior.

Les àrees verdes urbanes gairebé mai no tenen una situació central. Les àrees verdes existents es concentren en punts del nucli central de Barcelona prou coneguts, com la Ciutadella o Montjuïc, i en algun punt exterior, per exemple el passeig Marítim de Castelldefels. Els altres emplaçaments importants són sempre molt exteriors. Per exemple, a l'eix de la Gran Via es dibuixen tres parcs. En primer lloc el parc del Besòs, a l'àrea ja prevista als plans Cerdà i Jaussely, on, en comptes d'augmentar, es redueix la superfície inicial. En segon lloc un parc simètric a l'anterior, situat a l'encreuament de la Gran Via i el Llobregat; és a dir, un parc relativament marginal en relació amb el creixement continu de la ciutat. Finalment, un parc situat prop del mar, en plena àrea d'influència i servitud d'un aeroport que llavors començava a tenir importància.

Alhora els boscos i parcs forestals se situen en posicions completament perifèriques. Només el parc de Collserola es dibuixa amb força i ocupa una posició estratègicament rellevant. Circumstància que, conjuntament amb l'ambigüitat de moltes de les qualificacions del sòl no urbanitzable, converteix en teòrica la proposta programàtica de limitar el creixement, nucleitzar-lo, i integrar la conservació del medi en l'ordenació urbana.

1953 ***Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia. Espacios verdes públicos.***
Font: Ajuntament de Barcelona.



L'espai residencial. El polígon

La memòria del Pla Comarcal de 1953 acaba en un capítol dedicat al tema dels plans parcials i a la manera de portar a terme les previsions del pla. En aquest moment, quan no s'havia redactat la primera llei del sòl, la figura del pla parcial encara no estava totalment delimitada. Però, en els textos de la memòria, ja començava a quedar clar que si el Pla General (o Comarcal en aquest cas) era l'instrument concebut per marcar la ruta a seguir, el Pla Parcial era un instrument complementari pensat per a l'actuació, la programació o l'elecció de la manera de portar a terme les idees generals.

A través d'aquest text es pot començar a introduir la problemàtica de la urbanística menor, que, com en els casos anteriors, serveix de pauta de valoració de moltes de les propostes del Pla Comarcal.

La introducció d'aquesta segona escala del planejament precisament es fa a partir de dos episodis d'urbanització situats sobre l'eix de la Gran Via. El primer, que ocupa la major part del text i les il·lustracions, és l'àrea de Llevant, situada entre la Sagrera i Poblenou. El segon fa referència a l'àrea de ponent i una "Zona Esportiva i de Repòs de Viladecans, Gavà i Castelldefels" que té la referència llunyana de la Ciutat de Repòs del GATCPAC.

Com que l'estudi utilitza com a banc de comprovació la història urbanística recent de la costa de l'àrea metropolitana, en la qual la Gran Via té un protagonisme central, aquesta part és interessant. En primer lloc perquè permet estudiar un dels sectors urbanitzables del pla situat en relació amb els nous eixos viaris d'accés a la ciutat[17]: una de les propostes d'expansió principals en el pla i en la política urbanística del moment. En segon lloc perquè totes les urbanitzacions parcials que explica estan situades a la costa i sobre l'eix de la Gran Via, explicant el paper central que aquesta àrea de la costa tenia a l'època. I, finalment, perquè il·lustra molt bé el canvi de tendència dels impulsos d'urbanització. Si els anys trenta el pes fonamental era a la prolongació a la Gran Via a Garbí, els anys cinquanta i seixanta es posa molt més interès en la prolongació de Llevant.

Segons la memòria del Pla Comarcal[18], la urbanització de la zona de Llevant ocupa una extensió d'unes 774 hectàrees, de forma triangular, i situada entre la prolongació de la Diagonal, la Ronda de Sant Martí i amb centre a la plaça de les Glòries. En aquesta zona s'hi volien assentar 150.000 habitants al costat de les indústries que romanen a l'àrea.

Un fragment del fotoplànol que va ser utilitzat en la redacció del pla assenyala els límits del pla parcial i informa sobre l'estat de la urbanització en el moment de la redacció.

En el pla s'hi diferenciaven tres zones: la zona industrial, la zona residencial urbana semiintensiva, i els parcs urbans o zones esportives i d'esplai. En la zona industrial s'hi concentraven totes les indústries preexistents, que pel seu cost elevat no es podien desplaçar. La zona residencial urbana semiintensiva estava pensada per situar-hi blocs d'habitatges. Tenia una densitat elevada: 600 habitants per hectàrea cap al centre, i 500 i 400 quan s'allunyava del centre. Densitats que superen en molt els càlculs que es fan actualment. L'altra zona corresponia al que avui s'anomenen sistemes.

[17] És a dir, en la posició que ja s'havia insinuat en l'esquema de localització de les noves àrees residencials que s'havia publicat al número 14 de *Cuadernos de Arquitectura*.

[18] *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia. Memoria*, p. 115 ss.

El pla es basava en quatre vies importants que ja estaven previstes inicialment: la Gran Via, el carrer d'Aragó, és a dir, les dues grans col·lectores transversals de la ciutat, i els carrers de Felip II i Riera d'Horta, perpendiculars als anteriors. També es preveia el traçat de la Ronda de Sant Martí i de la Diagonal perifèriques en el conjunt. A un segon nivell de vialitat es preveia una retícula, que remet al Pla Cerdà, amb carrers de 30 i 20 metres d'amplada.

La qüestió de la nucleïtzació traspuava sota un programa de necessitats socials i uns càlculs d'estàndards, que justificaven la situació dels nuclis d'equipaments. És a dir, una sèrie de punts de condensació d'activitats que donaven identitat a unitats veïnals, barris, nuclis i districtes, que estructuraven jeràrquicament el conjunt, d'acord amb les més estrictes pautes orgàniques.



1953 **Fotoplànol de la Zona de Llevant. Memòria del Pla d'Ordenació de Barcelona i la seva zona d'influència.**
Font: Memòria del Pla Comarcal.

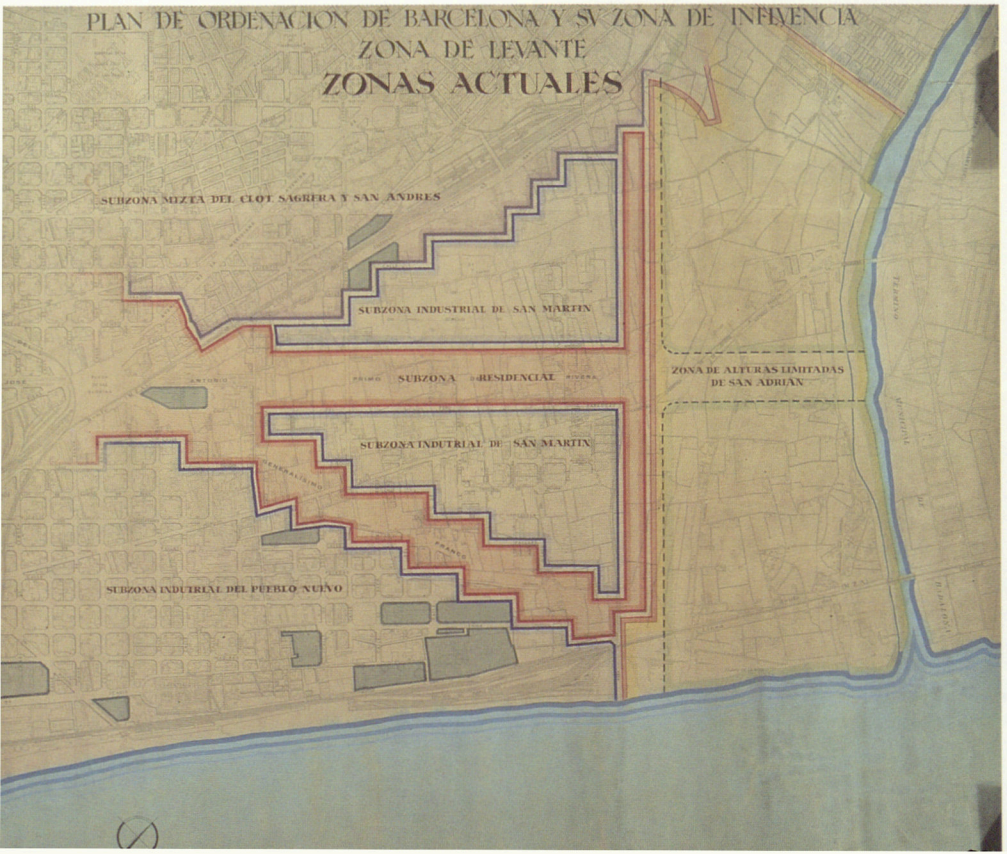


1953 **Pla d'Ordenació de Barcelona i la seva zona d'influència. Zona de Llevant. Usos actuals del sòl.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala 1/2.000.



1953 **Pla d'Ordenació de Barcelona i la seva zona d'influència. Zona de Llevant. Paviments, clavegueres i comunicacions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala 1/5.000.

1953 **Pla d'Ordenació de Barcelona i la seva zona d'influència. Zona de Llevant. Zones actuals.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala 1/5.000.



L'ordenació de la plaça de les Glòries i el problema de l'accessibilitat

Per entendre l'estructura del pla és imprescindible fer una referència inicial al seu entroncament en la malla viària principal de la ciutat, i, més concretament, a la seva posició en el punt de prolongació de la Gran Via en direcció a Llevant.

En aquest punt la plaça de les Glòries ocupa una posició semblant a la que havia ocupat la plaça d'Espanya. No té la força que li proporcionava l'episodi de l'Exposició, ni tampoc la fàcil relació amb el port que aconseguia a través del Paral·lel, però és el punt neuràlgic del creixement urbà en aquesta zona molt triturada pels traçats ferroviaris.

L'ordenació d'aquesta àrea estratègica del creixement urbà en la direcció de Llevant de la Gran Via estava molt relacionada amb la solució dels Enllaços Ferroviaris. Sense algunes de les solucions que es proposaven en aquest pla era impensable aconseguir la permeabilitat necessària per a la correcta urbanització de la zona. En dos planejaments parcials de l'àrea: el Pla Parcial del sector de l'estació del Nord i el Pla Parcial de la plaça de les Glòries, datats l'any 1958, poc després del Pla Comarcal, expressen aquesta circumstància de la necessitat de substituir moltes de les implantacions ferroviàries i aconseguir més permeabilitat.

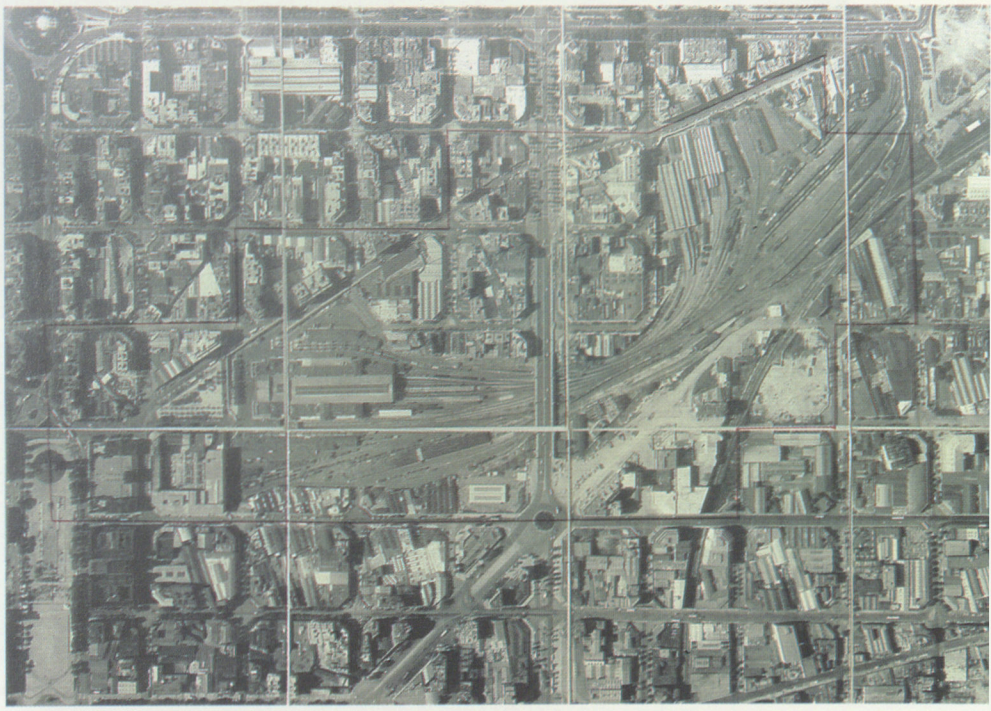
En el fotoplànol que s'incloïa en el primer pla parcial s'explicava la trituració del traçat urbà en aquesta zona. Paral·lelament, en el plànol d'alineacions del Pla Parcial del sector de l'estació del Nord, complementari de l'anterior, s'explicava la intenció d'implantar la trama Cerdà recosint la zona.

Intenció que concorda amb les variants de la zonificació i les alineacions que es proposen sobre l'àrea de la plaça de les Glòries en el segon document. En els plànols es dibuixen dues alternatives de zonificació, la primera és la del Pla Comarcal i la segona correspon al

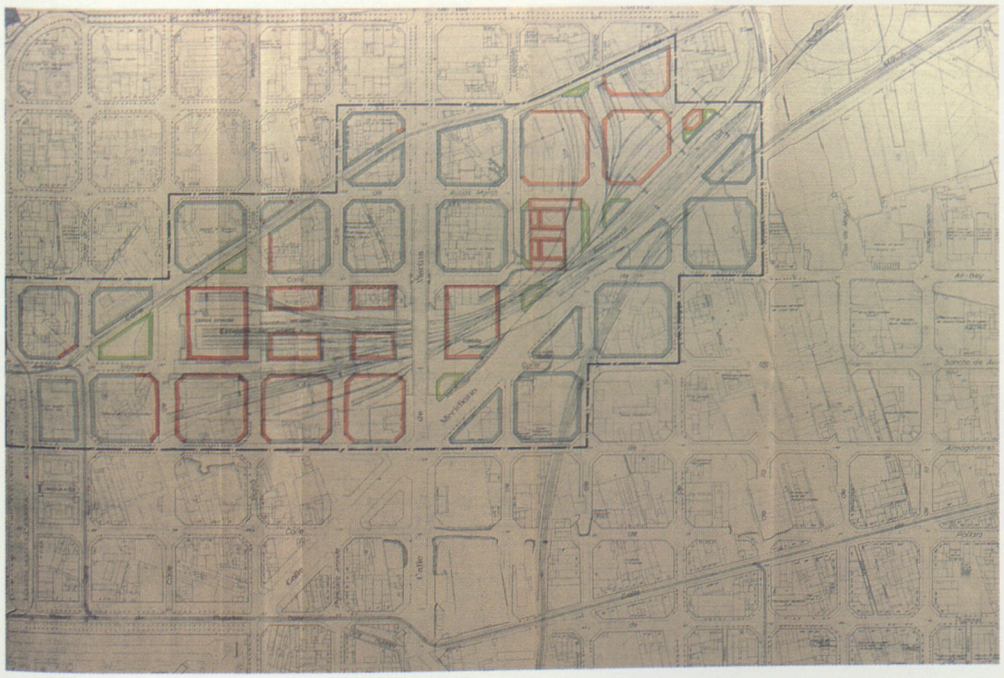
Pla Parcial de 1958, pròpiament dit. La primera encara és més formal i tancada, mentre que la segona recull implícitament les dues alternatives d'alineacions i la definició de les envoltants dels edificis que s'inclouen en els dos darrers plànols.

L'interès d'aquests documents no és només en la seva representabilitat en relació amb els problemes estructurals de la zona. Donen idea de la importància estratègica de la urbanització de la plaça de les Glòries i la relacionen amb els problemes del traçat ferroviari. Però també representa un dels temes que apareixeran amb força en els plans parcials de l'àrea de Llevant: la tensió entre la continuïtat de la trama Cerdà, amb les illes tancades, i l'edificació oberta que es comença a implantar en aquest període històric.

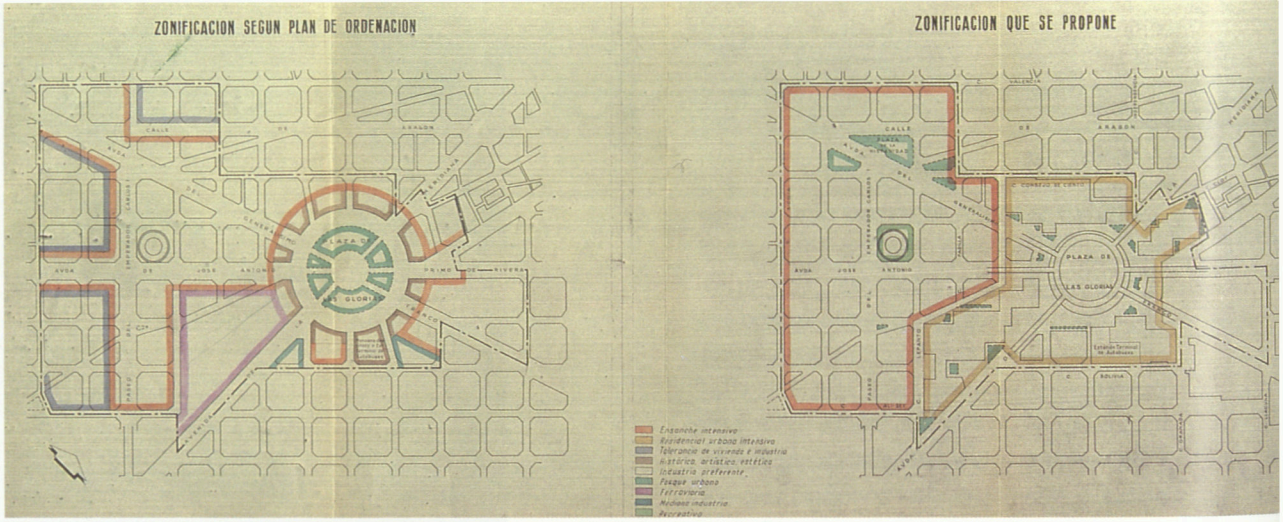
Aquesta tensió serà fonamental en la fragmentació i diferenciació dels futurs teixits urbans.



1968 **Pla Parcial del sector de l'estació del Nord. Informació.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala 1/2.000.

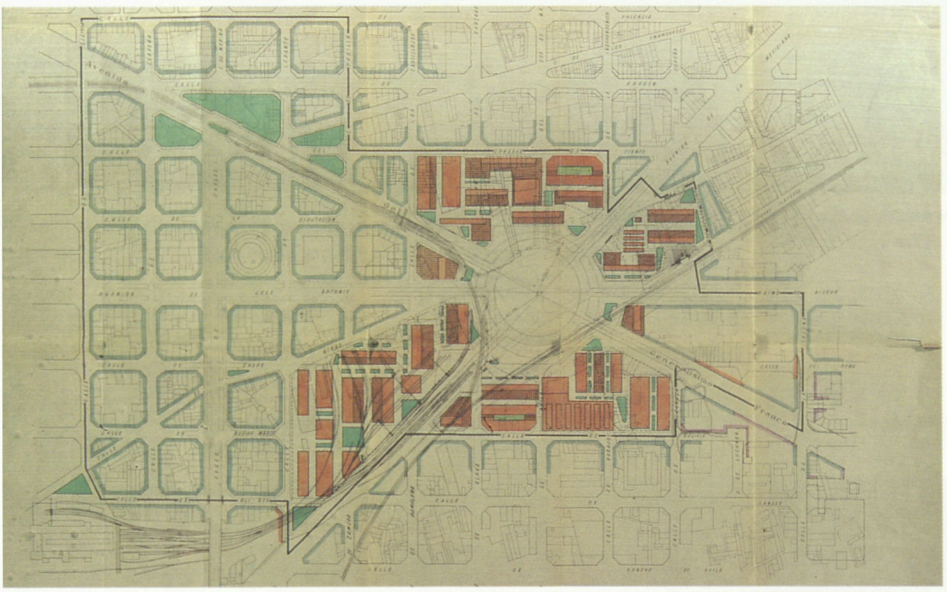


1968 **Pla Parcial del sector de l'estació del Nord. Alineacions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala 1/2.000.

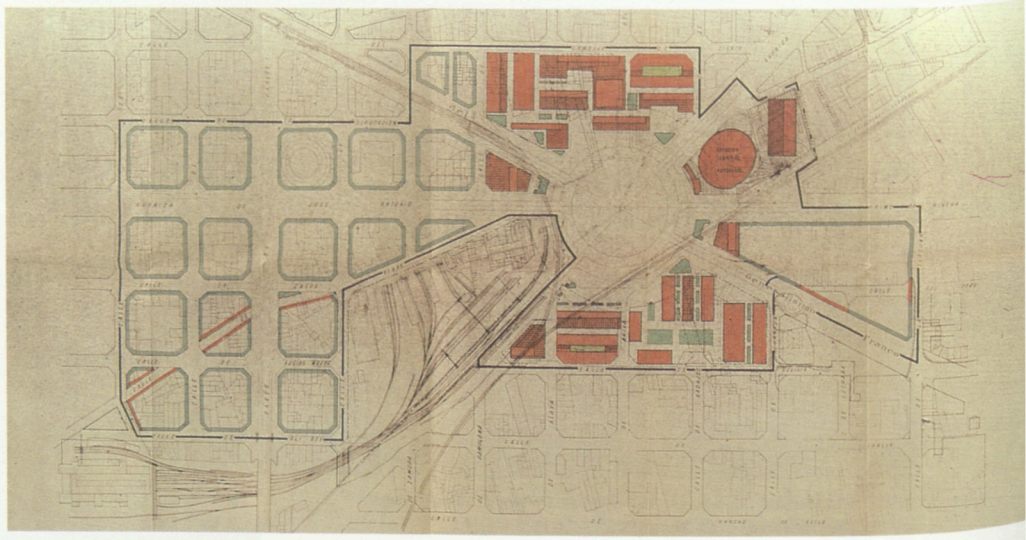


1958 **Pla Parcial de la plaça de les Glòries i la seva zona d'influència. Zonificació.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala 1/5.000.

1958 **Pla Parcial de la plaça de les Glòries i la seva zona d'influència. Alineacions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala 1/2.000.



1958 **Pla Parcial de la plaça de les Glòries i la seva zona d'influència. Alineacions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Escala1/2.000.



El Pla Parcial de Llevant

La primera versió del Pla Parcial de Llevant, al cor del nou espai urbanitzable, és la que es va redactar conjuntament amb el Pla Comarcal de 1953, i es va publicar en la memòria, després dels plànols d'informació.

Dos plànols permeten una primera aproximació a aquest estadi inicial d'aquest pla parcial.

En el primer plànol, d'alineacions, és simple. Superposa la trama Cerdà al grafiat dels edificis preexistents, sense introduir gaires novetats. S'hi observen alguns dels temes essencials de l'estratègia de planejament en l'àrea: l'apertura de la Gran Via seguint pautes properes a alguns treballs de planejament antreriors, i la implantació d'una falca residencial d'eixample entre la indústria preexistent[19]. Però tot això es resol sense malabarismes ni novetats.

En el segon plànol, d'alineacions actuals i projectades, es comencen a introduir canvis en relació amb el planejament anterior. Es manté una part considerable de les illes d'eixample. Però es canvia completament l'estructura de l'edificació entorn de les tres avingudes principals, on es disposen dues línies d'edificació que segueixen l'alineació, i s'ordenen lliurement les darreres. A l'àrea nord també s'introdueixen canvis, que a distància semblen arbitraris. En part s'adapta la trama d'eixample als passatges que permeten edificis més propis de les perifèries, i en part s'obren places i es jerarquitza la malla.



1953 **Pla d'Ordenació de Barcelona i la seva zona d'influència. Zona Llevant. Alineacions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. 1/5.000.

1953 **Pla d'Ordenació de Barcelona i la seva zona d'influència. Zona Llevant. Alineacions actuals i alineacions projectades.**
Font: Ajuntament de Barcelona. 1/5.000.

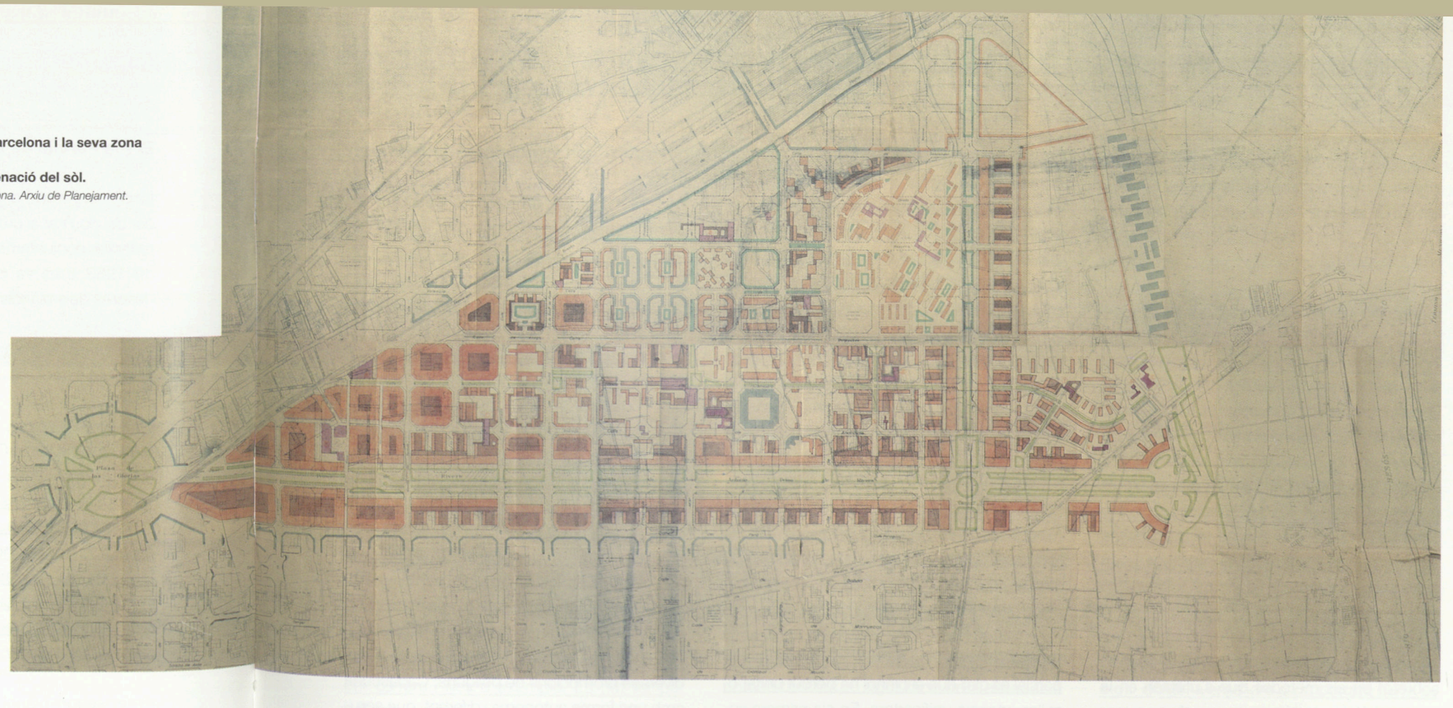


[19] Per exemple, s'adaptava aproximadament a les diverses versions del Pla Jaussely, i el Pla d'Enllaços de 1917. En canvi, lògicament, no seguia gens el model d'urbanització del Pla Macià.

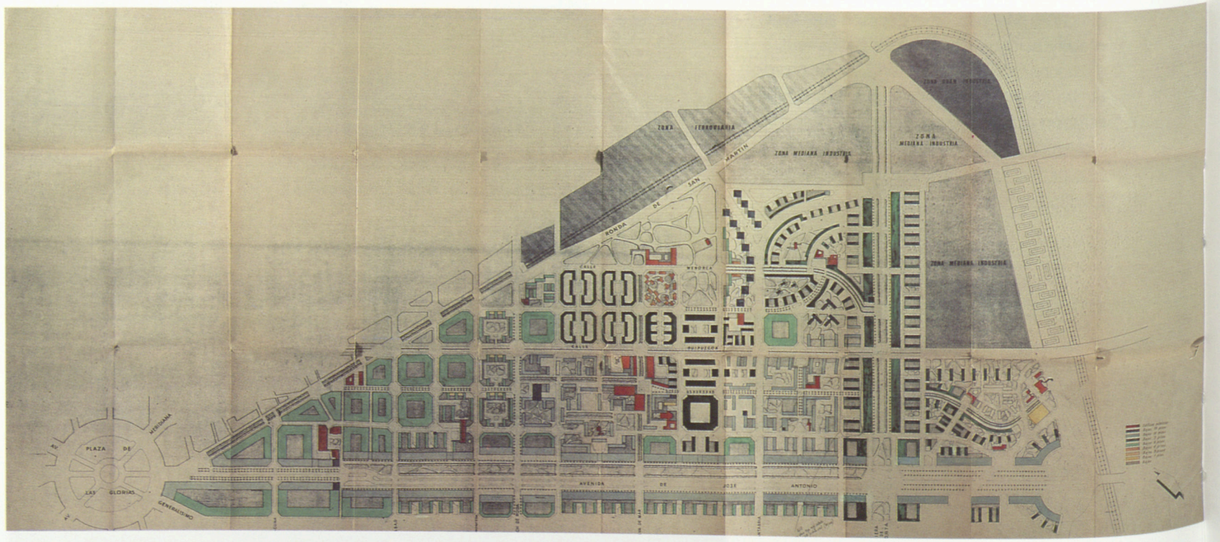
D'un tercer plànol de la versió inicial del Pla Parcial d'Ordenació de la Zona de Llevant només es conserva la part superior i la inferior. Malgrat això, els dos fragments permeten entendre molt més les diferències entre les primeres idees i l'ordenació oberta. En el plànol es grafien els volums dels edificis amb molta cura, diferenciant les noves ordenacions i marcant les ombres. Malgrat que, de fet, és una repetició del plànol anterior, s'hi observa molt millor l'esforç en introduir àrees verdes i en obrir les illes tancades tradicionals. Algunes variacions serveixen per fragmentar les illes a l'estil del Poblenou, però altres fan l'assaig de noves tipologies: generalment en pinta o en blocs paral·lels. A la part inferior hi ha un intent interessant d'aconseguir una macroïlla i situar un equipament a l'interior.

Sense la influència dels CIAM, i potser del Pla Macià, seria impensable la introducció d'aquest tipus d'ordenació de l'edificació.

1955 **Pla d'Ordenació de Barcelona i la seva zona d'influència.**
Zona de Llevant. Ordenació del sòl.
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/2.000.



1956 **Pla Parcial d'Ordenació de la Zona de Llevant en el sector comprès entre la Gran Via, la Ronda de Sant Martí i la línia de ferrocarril. Altures d'edificació.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/2.000.



1955 **Pla Parcial d'Ordenació de la Zona de Llevant en el sector comprès entre la Gran Via, la Ronda de Sant Martí i la línia de ferrocarril. Alineacions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/2.000.



Resumint, es pot dir que, després d'aquest inici vacil·lant, en el planejament o composició d'aquest polígon de Llevant s'hi comença a reflectir tota la tradició que té l'origen en els mateixos CIAM i en d'altres episodis propers[20], o també l'exigència de solucionar el problema de l'habitatge, a què constantment feien referència els textos de l'època.

Però aquí no es tracta d'endinsar-se en aquestes qüestions teòriques, sinó de fixar-se sobretot en els mètodes que s'utilitzen en la composició, o en alguns temes tècnics, per exemple l'articulació d'escales. Temes que sovint han estat marginats en benefici de consideracions simplement literàries.

D'entrada, aquests treballs de composició urbanística menor parteixen dels experiments sobre els tipus d'habitatges i llurs agrupacions desenvolupades en el període racionalista. Això es comença a reflectir en altres dos plànols del mateix episodi, que només inclouen l'àrea situada entre el ferrocarril i la Gran Via. Precisament on s'observaven més variacions.

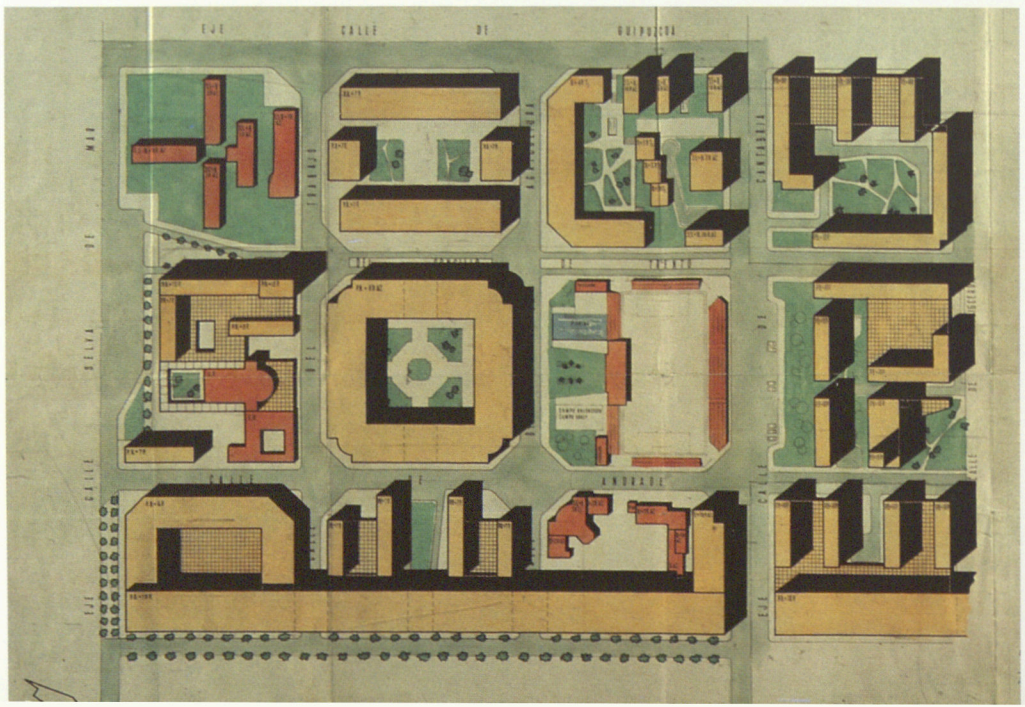
Si es comparen aquests plànols amb els de la primera versió del pla parcial es veu que en el procés la diferenciació de les àrees s'ha incrementat molt. Alhora el que es grafia als plànols s'aproxima molt a la realitat. Malgrat que el que s'ha grafiat en el plànol base del capítol, interpretant la disposició i forma dels blocs d'edificis construïts, no coincideix exactament amb cap d'aquests dos plànols. Progressivament els plànols s'aproximen molt més a l'estructura i la forma de la urbanització efectivament construïda.

En relació amb les primeres versions del pla parcial és clar que el plànol ha perdut unitat o, millor, intenció unificadora. En els primers encara hi havia molta superfície d'eixample ocupada per illes tancades, i a les parts on aquesta unitat es trencava hi ha una clara intenció unificadora, que obligava a relacionar les propostes de cada grup d'illes. A vegades això es feia per aconseguir un front viari continu a les grans avingudes. En altres casos s'obrien perspectives intencionades vers un edifici d'equipament. O, també, els edificis s'agrupaven en una mena de macroïlla entorn d'un equipament. Encara hi havia la permanència de moltes de les actituds de traçat pròpies de l'urbanisme dels anys de canvi de segle, molt clarament exemplaritzades al Pla Jaussely, on la recerca de continuïtats espacials era molt important.

En canvi, en les darreres versions del pla parcial cada vegada s'accentua més la diferenciació. Es pot dir que són una mena de "col·lages" de tipus d'edificis i d'usos molt diferents. I aquesta sensació encara s'accentua més quan es relaciona amb el procés d'actuació i el parcel·lari[21]. Les illes d'eixample, partides o no, són el resultat de processos que ja estaven en curs en el moment de la redacció del pla parcial, el qual no fa més que completar-los. Hi ha diverses promocions de polígons. Cadascuna amb una forma autònoma i diferent, que agrupen una o diverses illes d'eixample, i es manté la idea dels edificis de vora de les grans avingudes

Un plànol més detallat, sobre la modificació de l'ordenació d'una illa, acaba d'explicar el procés de diferenciació. En aquest altre plànol té molta importància l'estratègica col·locació dels equipaments. Però en l'ordenació del conjunt també intervenen altres criteris: el traçat de la vialitat, l'edificació, l'ordenació dels espais verds i els equipaments, etc. A poc a poc, el planejament de l'àrea de Llevant s'aproxima al de Le Corbusier al Pla Macià. Les àrees residencials de l'eixample del Pla Macià es

1893 **Estudi de modificació d'una illa del Pla Parcial de la Zona de Llevant.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/1.000.



[20] Per exemple, la reflexió sobre l'habitatge desenvolupada en el monogràfic núm. 14 de *Cuadernos de Arquitectura*.

[21] Això és molt clar en la interessant explicació del procés d'actuació del polígon de Sant Martí, que s'explica a Amador FERRER, *Els polígons de Barcelona*. Edicions UPC, Barcelona, 1996. A les pàgines 158-159 hi ha plànols que, comparats amb els 3-49 i 3-50 d'aquest capítol, poden explicar molt bé les relacions entre algunes de les diferenciacions i el procés històric de construcció del territori.

construïen a partir de la superposició de criteris d'ordenació diferenciats. No s'hi cercaven continuïtats visuals, eixos de simetria o ritmes monumentals. I en l'ordenació del sector de Llevant, els anys cinquanta passa quelcom de semblant. La diferenciació territorial actua per aquest camí.

A poc a poc, entre 1953 i 1965, es va consolidant una nova manera de construir la ciutat. La ciutat ja no s'ha de fer obligatòriament per carrers i illes d'eixample. Es pot fer per polígons separats i no és necessari que un tros de ciutat sigui igual o continu en relació amb un altre. Es fa un considerable pas endavant respecte a les formulacions de començament de segle.

Però, immediatament, la mala qualitat dels espais intersticials dels polígons genera crítiques. Alhora es comença a desenvolupar una nova concepció dels espais intersticial i lliures, que està a mig camí entre l'urbanisme antic i el dels nous polígons oberts.

D'una banda les crítiques són sociològiques i comunitaristes. D'una altra són arquitectòniques. Les dues coincideixen en assegurar que els espais simplement lliures són despersonalitzats i cal recuperar la qualitat dels antics carrers, places i rambles. Aquí també hi incideixen dos números polèmics de la revista del Col·legi d'Arquitectes dedicats al tema del suburbi[22]. En el primer dels dos números hi ha tres articles polèmics i interessants sobre la sociologia del suburbi. El primer és signat per Francisco Candel[23] i fa referència a la segregació social en els nous polígons i suburbis. El segon, de Jordi Pujol[24], insisteix en l'assumpte de la segregació i desenvolupa un raonament sobre la integració social ric de referències polítiques. El tercer, del sociòleg Jaume Nualart[25], és més professional i desenvolupa uns comentaris sobre la idea de ciutat que són molt interessants. Per exemple, diu que cal anteposar a la idea de ciutat com a punt de reunió la idea de ciutat com a punt d'unió, de solidaritat, de comunitat i de comprensió. Cal contraposar a la ciutat que atomitza l'home la ciutat que el personalitza[26]. A la que desintegra individualitzant, la integra tothom en la recerca d'objectius comuns. Tot el que fa referència a la individualitat i la fragmentació fa por i és rebutjat.

En línia amb aquestes qüestions, es comença a proposar l'atenció als espais de carrer i de centre integradors. D'aquesta manera, els raonaments sociològics comencen a tenir incidència urbanística. Encara que aquest tipus de raonament pugui tenir evidents influències comunitaristes, i sigui fàcil de traslladar a concepcions de la ciutat semblants a les de la ciutat comarca de Manuel Baldrich[27], també és important en la recerca de noves formes de centralitat urbana. I en això connecta amb moltes de les recerques espacials de l'urbanisme europeu i americà de l'època.

La manifestació més clara d'aquest canvi de tendència potser és a alguns projectes que es van presentar al concurs del polígon Canaletas a Cerdanyola, que es va publicar un any més tard[28]; on el projecte que va tenir el primer premi, redactat per l'arquitecte Manuel Teran i el sociòleg Mario Gaviria, definia una nova "Rambla", o eix d'agregació social, que estructurava tot el conjunt.

Al costat d'aquests raonaments, les imatges fotogràfiques de Maspons i Ubiña que s'inclouen en els dos números de *Cuadernos de Arquitectura*, són colpidores. Els prismes d'edificació apareixen pràcticament bastits sobre terreny verge. Els nous barris i polígons es construeixen sense cap element d'edificació i de vida conjunta que els pugui fer mínimament amables. La necessitat de qualitat i de complexitat s'hi fa totalment evident. Moltes de les consideracions arquitectòniques que es van fer en els altres articles dels números monogràfics de la revista del Col·legi d'Arquitectes precisament anaven en aquesta direcció[29].

Aquest també és el cas d'altres crítiques a l'eixample despersonalitzat que es van fer llavors. Per exemple, en alguns fragments del llibre d'Oriol Bohigas, *Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme*[30]. Un text que és essencial per entendre el pas de l'urbanisme d'aquest període al següent. La seva defensa de l'agrupament urbà en contra de la dispersió, la valoració de la "psicologia de la massa urbana", "una intuïció que Cerdà no va tenir", la menció d'"una preocupació estètica, i fins i tot psicològica, contra la monotonia", o fins i tot, la menció de l'error de Cerdà "d'esborrar els antics camins circulatoris que tenien una tradició humana, la justificació topogràfica", etc., donen a entendre un important canvi de la sensibilitat espacial. Enfront de la qual experiències com la del barri del sud-oest del Besòs, amb el seu esquematisme i manca d'humanitat, tenen poc a dir.

---

22 "Suburbios", 1 i 2. Números monogràfics. *Cuadernos de Arquitectura*, 60-61, segon i tercer trimestre de 1965.

23 Francisco CANDEL, "El amazacotamiento", *Cuadernos de Arquitectura*, 60, segon trimestre de 1965, pp. 5-6.

24 Jordi PUJOL, "Integración y urbanismo", *Cuadernos de Arquitectura*, 60, segon trimestre de 1965, pp. 9-10.

25 Jaume NUALART, "Concepto de ciudad", *Cuadernos de Arquitectura*, M. BALDRICH TIBAU, *La ciudad comarca*, treball presentat al XXI Congrés Internacional d'Urbanisme i Habitatge celebrat a Lisboa, Barcelona, 1952, 13-15.

26 Evidentment Emmanuel Mounier i el seu personalisme són al darrera d'aquestes afirmacions.

27 M. BALDRICH TIBAU, *La ciudad comarca*, treball presentat al XXI Congrés Internacional d'Urbanisme i Habitatge celebrat a Lisboa, Barcelona, 1952.

28 Concurso Canaletas, *Cuadernos de Arquitectura*, 66, 4t. trimestre de 1966.

29 Óscar TUSQUETS, "Reflexiones en torno al suburbio del Besòs", *Cuadernos de Arquitectura*, 60, segon trimestre 1965. pp. 41-47.

30 Oriol BOHIGAS, *Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme*. Edicions 62, Barcelona, 1963.

Alguns objectius de modificació del Pla Cerdà, que cita Bohigas en el llibre, van en la mateixa direcció. Així, al costat d'algunes propostes que es poden situar en el context de la memòria històrica, com l'agrupació de les illes en mòduls de 400 x 400 com al Pla Macià o l'organització d'unitats veïnals, fa referència a la necessitat d'aconseguir densitats elevades, per raons econòmiques i també per raons humanes; la revitalització del carrer i la plaça, com a nucli d'enllaç entre les zones, i com a element pròpiament urbà, centrífug i coordinador alhora; el carrer i no el jardí, el paviment de pedra i no el *gazon*, la placeta com a nova àgora cultural; o, finalment la "revisió desapassionada de l'illa tancada".

Bohigas, contra la prioritat de l'espai lliure entre els edificis, defensa la prioritat de l'espai de carrer, dens, que facilita les relacions humanes.

Aquí es comença a descobrir un nou tipus d'espai que ja no és homogeni i isòtrop, indefinit, com a la malla Cerdà, sinó que vol ser més complex i qualificat. Un espai que serà essencial en el procés de diferenciació de les àrees de la nova ciutat metropolitana.

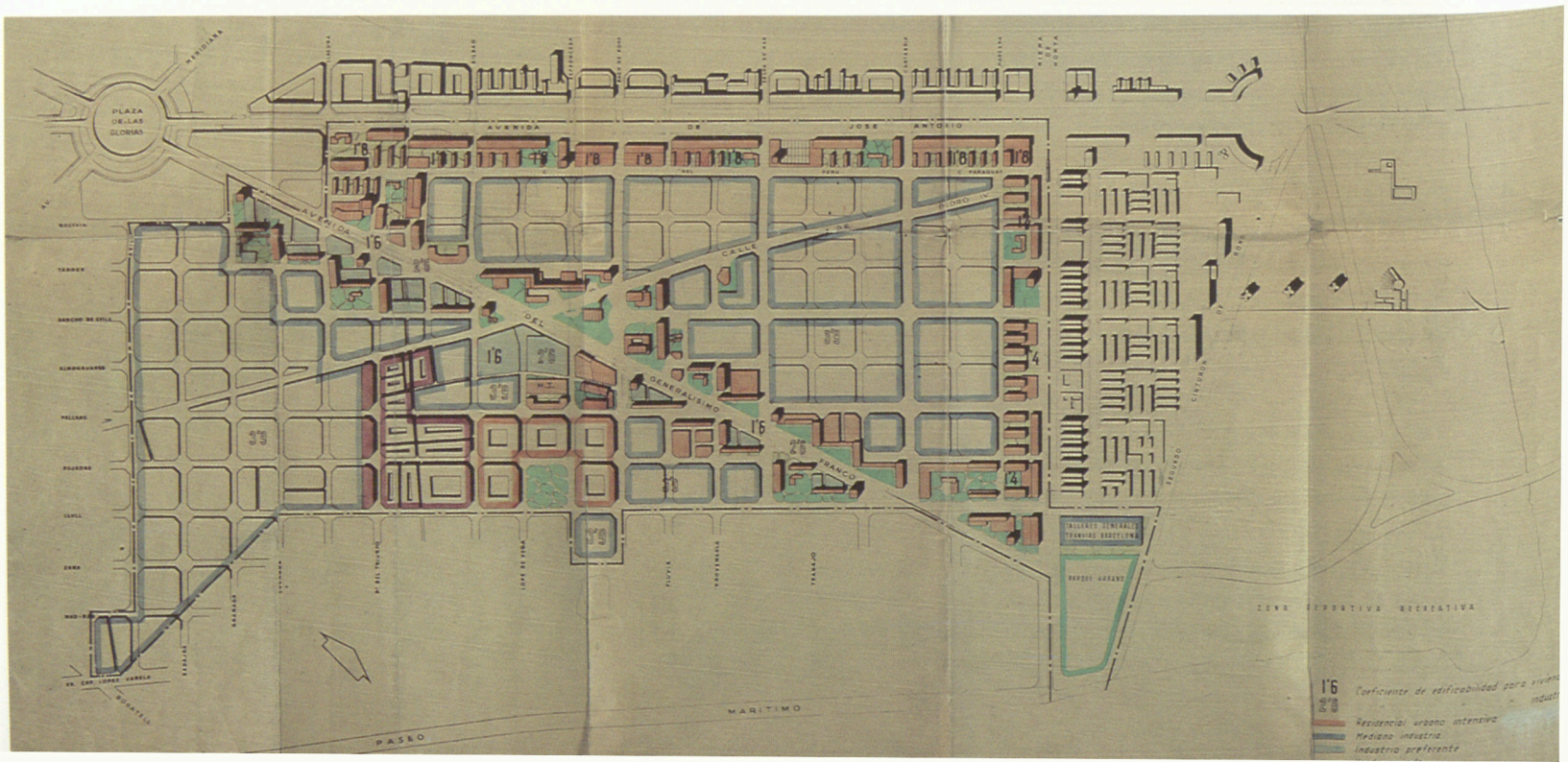
En línia amb aquesta atenció a la forma i l'estructura de l'espai públic connectiu, es comença a insistir en el tema de les connexions de l'àrea amb la ciutat. Aquestes connexions ja no són donades a priori pel pla parcial o general, que es defineix a un altre nivell de raonament. El concepte de barri autosuficient, que pel que sabem també és fragmentat i diferenciat, es troba en crisi. Llavors passen a tenir importància les connexions i les estructures d'accessibilitat. I tota l'operació urbanística es fa molt més complexa.

Totes aquestes qüestions es comencen a manifestar en el planejament del sector sud de l'àrea de Llevant. En aquest sector, encara que té una història semblant a l'anterior, s'hi diferencia molt l'esquematisme d'algunes operacions de polígon com el «poblado» del sud-oest del Besòs, en relació amb el tractament d'algunes avingudes o vores de l'edificació.

El polígon del sud-oest del Besòs, ben representat a les imatges adjuntes, és el paradigma del barri que aïlla i que no té les qualitats humanes i urbanes que s'exigien en el llibre de Bohigas i l'article de Tusquets de la revista del Col·legi d'Arquitectes. La reproducció del plànol d'alineacions i ordenació general, el muntatge fotogràfic sobre un fotoplànol on s'observa la complexitat de la trama agrícola precedent, i la fotografia aèria del procés de construcció expliquen més que les paraules.

Al seu costat el Pla Parcial de l'àrea més propera al Besòs i la Gran Via (1962), signat per G. Alomar, té innovacions curioses en l'aprofitament i la caracterització de l'espai públic connectiu. La comparació dels dos projectes és interessant. En el curiós tractament de l'artèria central en aquest pla s'inicia una altra història, que té relació amb alguns conceptes introduïts per Bohigas. I també amb el tractament d'altres vores, com,

1960 **Pla parcial de la zona de Llevant. Ampliació sector sud.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/5.000.

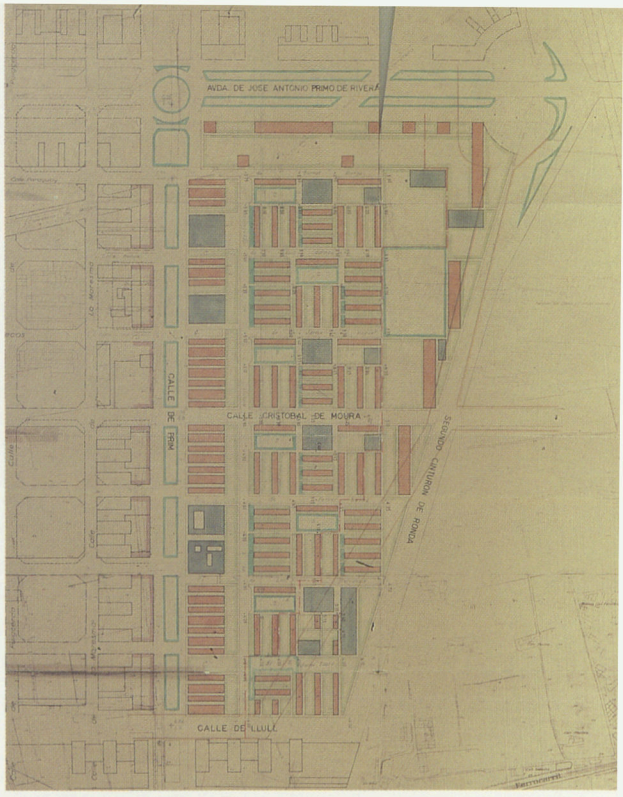


per exemple, el passeig Marítim de la Barceloneta. Explicada en el darrer exemple.

Es tracta d'un concepte de centralitat que és molt diferent de la centralitat geogràfica de Christaller, de Pau Vila, o de la comarca de Baldrich. És un concepte que té més relació amb l'espai físic que amb les teories de la localització. Un concepte que, alhora, converteix l'espai homogeni i isòtrop del racionalisme, on la repetitivitat té un paper determinant, en un espai diferenciat, en el qual coexisteixen diferents conceptes d'ordenació i diferents punts de vista.

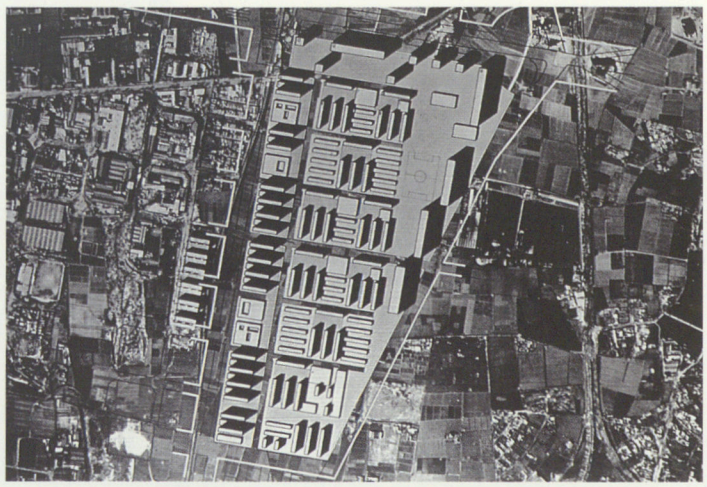
Es tracta d'una idea que té a veure amb alguns treballs de Sert en la seva etapa americana, quan superposa elements de nou "monumentalisme" en el conjunt urbà. Per exemple, quan dissenya centres cívics de regust mediterrani, que alhora s'entronquen en la tradició de les noves ciutats sud-americanes[31]. Però també és una idea que remet als treballs dels arquitectes del TEAM 10 quan, en la dècada dels seixanta, preconitzen la integració total de les activitats humanes, la desaparició de les jerarquies urbanes o l'especialització de les funcions. Quan defensen la comprensibilitat de l'espai, l'expressivitat i la claredat de les formes urbanes, o quan projecten els seus característics espais per al moviment urbà i per al ritme de la vida. Espais que són canals, ports, o molls que condueixen als edificis i els integren en conjunts, que són tot el contrari de les agrupacions repetitives, isòtropes, o homogènies del racionalisme primer. En un escrit de l'època els deia "Los Angeles és una ciutat meravellosa en molts aspectes, però li manca legibilitat ... el seu traçat i la forma dels edificis no indiquen llocs per a parar-se... La seva forma depèn de l'esquema de moviment, però no defineix llocs..."[32]

Tant en l'obra de Sert com en aquestes definicions de l'espai urbà del TEAM 10, per sobre l'espai sense qualitats del primer racionalisme, vist des de l'únic punt de vista d'un projectista totalment separat de la vida urbana, apareix un espai ple de connotacions, de contaminacions i de viscositats. En ell els punts de vista diferents es combinen i superposen, i la presència conjunta de regles de composició diferents dóna una riquesa superior.

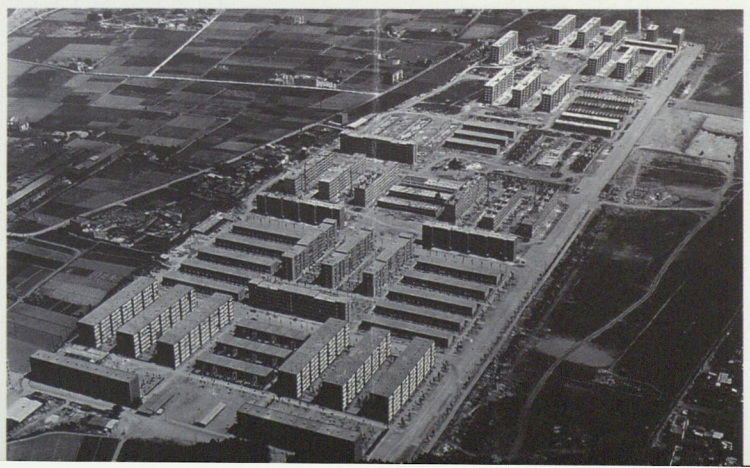


1963 **Pla parcial del sud-oest del Besòs. Alineacions i rasants.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/2.000.

1963 **Pla parcial del Sud-oest del Besòs.**
Fotoplànol Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.

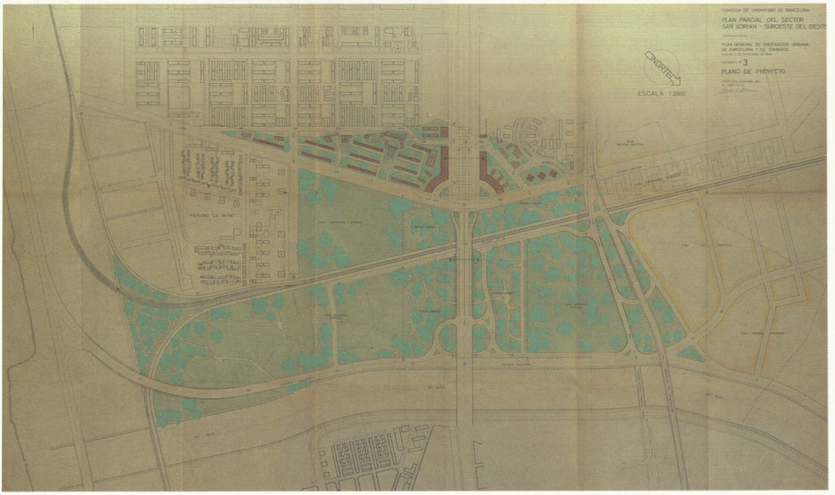


1963 **Pla parcial del Sud-oest del Besòs. Vista aèria.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.

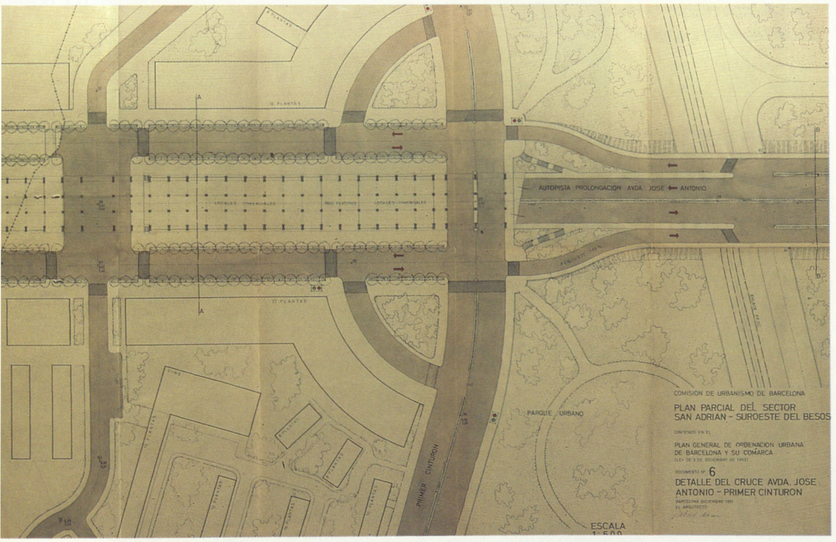


[31] Eric MUMFORD, "Els CIAM i America Llatina", a AAVV, *Sert arquitecte a Nova York*, MACBA, Barcelona, 1997.

[32] Alison SMITHDON, "(ed.) *TEAM 10*, Nueva Visión" Buenos Aires, 1962.



1961 **Pla parcial del sector Sant Adrià sud-oest del Besòs. Plànol de projecte 1/2.000.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/2.000



1961 **Pla parcial del sector Sant Adrià sud-oest del Besòs. Plànol de projecte 1/2.000. Detall de l'encreuament amb la Gran Via.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/500

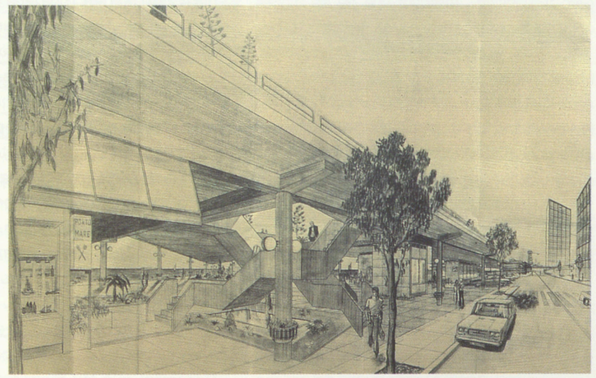
No es tracta només d'un espai urbà compost com un *puzzle* d'elements de projecte simples: la parcel·la, les infrastructures o els mòduls edificatoris repetibles. No es tracta d'una mena d'espai objectiu, desvinculat totalment amb la cultura del moment, o, millor, les diverses cultures existents sobre la ciutat, les tradicions, o les innovacions, sinó d'un espai on les imatges i la seva lectura poden tenir un pes considerable. Darrera d'elles potser poden incidir moltes de les innovacions conceptuals i expressives que ha desenvolupat l'art contemporani, al marge de l'urbanisme tradicional[33].

Tot això es podrà acabar de seguir a les pàgines següents, quan s'explicaran alguns dels avenços de l'urbanisme crític dels anys setanta i es discutiran algunes tendències de l'urbanisme més recent. La urbanística metropolitana actual seria incomprensible sense tenir en compte aquesta tendència a la diferenciació de l'espai, on se superposen regles de composició, àrees i cultures d'origen molt diferent.

[33] Vid. André CORBOZ, "Avete detto «spazio»?", *Casabella*, 597-598, gener-febrer de 1993, pp. 20-23, text en el qual es discuteix l'espai absolut típic, perspectiu o newtonià, de molts treballs d'urbanisme actuals o antics, i es defensa la introducció de molts dels avenços de l'art modern en la definició de l'espai. Tant si es tracta de la multiplicitat de punts de vista que va obrir el cubisme com si es tracta de la percepció dinàmica de l'espai en alguna de les escultures de Richard Serra.



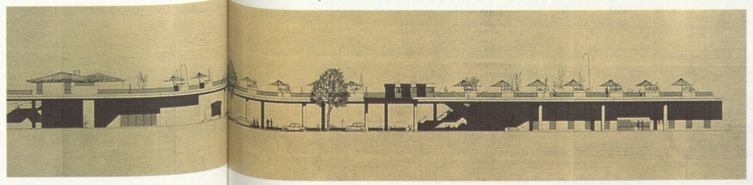
1958 **Pla parcial d'ordenació de la Barceloneta, passeig Nacional, passeig Marítim. Alineacions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/1.000.



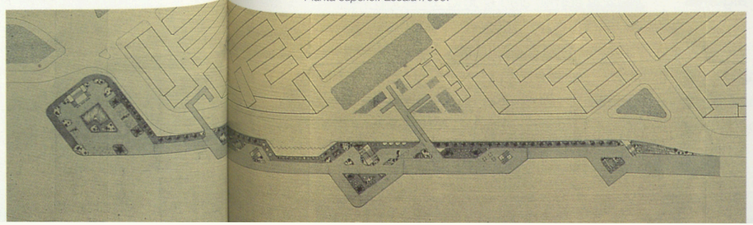
Avantprojecte de prolongació del passeig Marítim. Perspectiva.
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.

1971 **Avantprojecte de prolongació del passeig Marítim.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.

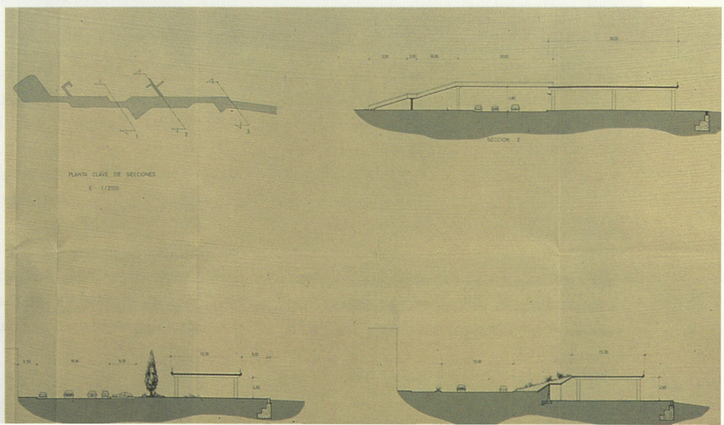
Façana. Escala 1/100.



Planta superior. Escala1/500.



Seccions transversals. Escala1/500.



La ciutat "limitada i equilibrada" a Garbi

A Garbí, l'altra direcció de la Gran Via, el Pla Comarcal de 1953 repeteix la intenció de desenvolupament urbà que ha fet en la direcció Llevant. Dibuixa un polígon residencial de nova creació centrat en la Gran Via, i zonificat com a "residencial urbana intensiva o semiintensiva". En la memòria del pla també indica la necessitat de fer un pla parcial d'aquests terrenys, semblant al de l'àrea de Sant Martí i del Poble Nou i inclou la fotografia d'una maqueta equivalent a les anteriors, però amb menys matisos i interès.

En aquesta altra direcció de la Gran Via té més interès el recorregut de la nova infrastructura que connecta el centre de la ciutat amb la nova perifèria, que no pas el detall de les seves propostes de desenvolupament. Aquí es materialitza molt clarament la intenció del pla de concretar i limitar el creixement. El nou nucli es dibuixa com a polígon de 150.000 habitants, limitat i envoltat de verd i àrees industrials, com el de Llevant, amb àrees industrials producte del desenvolupament anterior i amb un parc que el separa del Llobregat. En aquest cas el pla també recull les propostes del planejament anterior. Si a Llevant el Pla Comarcal incloïa la reforma d'un parc que provenia de la memòria històrica iniciada pel projecte d'eixemple Cerdà, i continuada pels plans Jaussely i d'Enllaços. A Garbí es tractava d'un parc que anteriorment s'havia dibuixat en el Projecte d'Eixample Puig Gairalt dels anys vint.
Després d'aquest parc, la Gran Via s'endinsava a l'espai agrícola, amb el creixement del Prat i l'aeroport a l'esquerra, per arribar, més enllà, quan el traçat s'apropava al mar, a un altre parc i a les àrees de ciutat jardí i "parc urbanitzat" del litoral. Aquí el pla recollia, i transformava, la memòria històrica d'un altre projecte anterior, la Ciutat de Repòs del GATCPAC.

Metodològicament aquesta successió té l'interès de reflectir la intenció de limitar i nucleitzar el creixement, que es defensava en la memòria i es grafiava en els plànols esquemàtics previs a la zonificació. En el seu recorregut la Gran Via no trobava una ciutat contínua, sinó que passava d'un tipus de ciutat a un altre, de la ciutat compacta al parc, i del parc als terrenys agrícoles i al parc equipat, i d'aquest a un confús parc "urbanitzat", reflectint una de les moltes contradiccions de l'urbanisme de l'época.

Les propostes de desenvolupament del pla en aquest sector són molt més desdibuixades que les de l'altre. La urgència de l'època era la urbanització dels immigrants i les les propostes d'urbanisme de qualitat que es dibuixàven en aquest sector quedàven en segon terme. El pla parcial que es dibuixava en la memòria del Pla Comarcal era molt esquemàtic, i en el seu desenvolupament s'hi havia de posar molt menys interès. La intensitat de proposta que hi havia a l'altre vessant de la gran Via no té un paral·lel exacte en aquest altre sector. Com a màxim es pot dir que hi ha la matriu del polígon de Bellvitge, construït anys després, en el projecte inicial del qual precisament hi ha la mà d'Antoni Perpiñà, el protagonista de les propostes d'urbanisme més avençades que es van fer en aquest desenvolupament de la Gran Via a Garbí.

A la memòria del Pla Comarcal hi ha un dibuix imprecís d'un parc esportiu equipat, situat a la capçalera de l'aeroport, entre la Gran Via i l'estany del Remolar. En aquest estudi inicial, sobre el fons del parc, es distingeix l'estany, el camp de golf i l'emplaçament d'algunes instal·lacions esportives.

Malgrat aquesta debilitat inicial de la proposta del Pla Comarcal, en l'intent de desenvolupament posterior d'aquesta àrea s'hi van concentrar propostes d'innegable valor arquitectònic, la majoria de les quals foren projectades per l'arquitecte Antoni Perpiñà.
L'any 1955, immediatament després de l'aprovació del Pla Comarcal, a la III Bienal Hispanoamericana de Arte i el Gran Premi Ciutat de Barcelona, es va convocar un Concurs d'Ordenació Urbanística d'un Centre d'Esports i Turisme a l'Autovia de Barcelona a Castelldefels. El projecte d'Antoni Perpiñà, que va guanyar el concurs, concretava molt més les propostes inicials de la memòria del Pla Comarcal. Dibuixava un conjunt d'edificis i de camps d'esports, gairebé simètric, ordenat entorn d'un espai obert, amb una àrea de circuits a Ponent, per sobre l'autovia, i una àrea d'esports de mar al Remolar. Aquest conjunt esportiu era acompanyat pel tímid dibuix d'un espai de pavellons unifamiliars i hotels, a la banda costanera, on es reflectia un ús turístic, que posteriorment havia d'imposar-se sobre l'esportiu. Inicialment, es tractava, simplement, de la incorporació de la zona "parque urbanizado", prevista al Pla Comarcal, amb la memòria llunyana de les propostes del GATCPAC. Però, alhora, començava a indicar el camí de la modificació posterior del pla.

L'any 1956 es va encarregar el pla parcial, que modificava molt poc la proposta inicial. Document que fou modificat més endavant, entre 1961 i 1963, augmentant l'aprofitament, i introduint un canvi notable en els criteris d'ordenació.

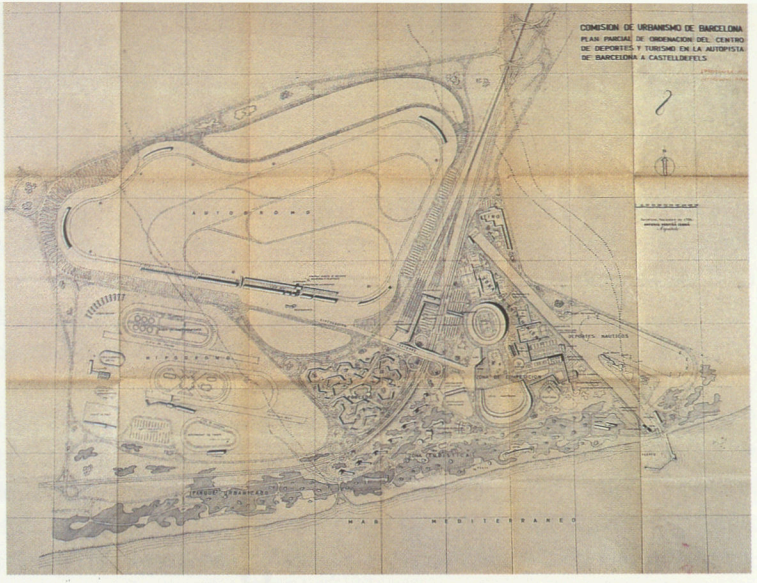
La darrera proposta d'Antoni Perpiñà és la més interessant i innovadora des del punt de vista arquitectònic. Projecta un conjunt de blocs d'habitatge en Y, als quals s'afegeix un cós baix que acaba de dibuixar la trama hexagonal, en què recolza tota la composició del conjunt. La trama viària és complexa amb "culs de sac" que s'endinsen en l'àrea dels blocs.

Es tracta d'un polígon residencial, accessòriament "turístic", molt diferent de tots els altres de l'àrea de Llevant. S'hi té molt en compte la continuïtat dels espais verds. Els blocs d'habitatge es tanquen definint una mena

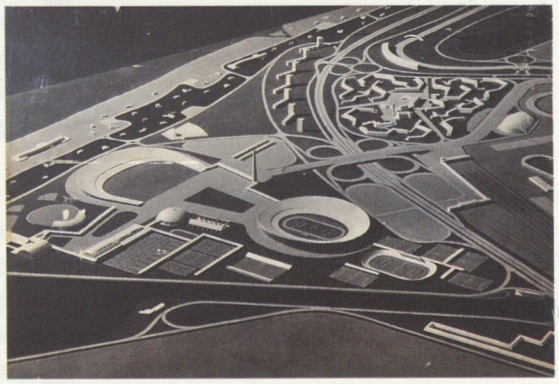
de places centrals, ben interessants. També es canvia completament el concepte de passeig marítim. S'elimina el pas de vehicles paral·lel al mar, mentre es manté el de vianants, i, sobretot, la continuïtat dels espais verds fins al mar. Darrera de totes aquestes propostes innovadores s'hi nota l'influx de l'urbanisme europeu de l'època. No s'ha d'oblidar que precisament el pla de Toulouse le Mirail, de Candilis, fou publicat l'any 1962[34].

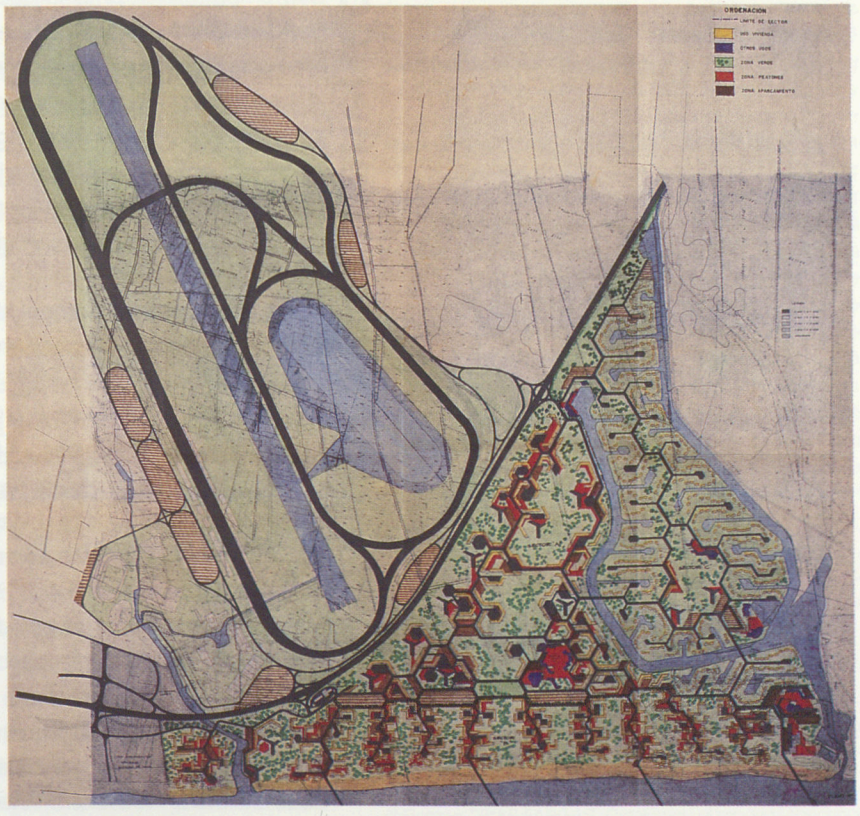
Deixant de banda el caràcter evidentment especulatiu de la proposta i l'evident desnaturalització de la idea de parc equipat inicial, la proposta torna a situar l'urbanisme a nivell de la redefinició de la ciutat metropolitana del futur. Una ciutat que integra els dos elements contradictoris del Pla Comarcal, la ciutat i el seu límit natural, projectant-los conjuntament, i superposant l'edificació i els espais lliures i de lleure sobre un mateix àmbit. Una manera de fer diferent de la lògica tradicional de l'urbanisme, que només intentava solucionar la ciutat repartint les peces a l'espai.
La idea de solucionar el problema de les relacions entre la naturalesa i la ciutat superposant-los en un mateix espai, era relativament nova. D'una band, connectava amb les propostes del GATCPAC, que havia intentat elaborar un nou model urbà, que integrava i superposava les diverses exigències de la urbanització racional a l'eixample, la ciutat antiga i al delta del Llobregat. I, d'una altra preanunciava els projectes d'Antoni Bonet.

Però, en el nostre cas, el seu interès sobretot és a la introducció d'una qüestió que en els temps recents passarà al primer pla de les discussions sobre la metodologia de la formalització urbana. La necessitat d'integrar el positiu i el negatiu, la nova implantació i el seu suport natural, en les propostes urbanístiques de la ciutat metropolitana diferenciada, fragmentada i dispersa, pròpia dels temps actuals.



1956 **Pla Parcial de la Ciutat Esportiva de Viladecans.**
Font: DGU Generalitat.





1972 **Pla Parcial de la Ciutat Turística.**
Font: DGU Generalitat.

[34] *L'Architecture d'Aujord'hui*, n. , maig de 1962.

Una nova manera de concebre l'urbanisme

Més enllà de l'estudi estricte dels documents de planejament de l'àrea de la costa de Barcelona, la formació de la urbanística metropolitana a les dècades dels seixanta i setanta comporta la progressiva introducció de la lògica de les ciències socials en el planejament.

El procés ja s'havia iniciat en els documents que s'han estudiat en el punt anterior, però s'accentua en aquestes dècades. Una part del contingut programàtic del Pla Comarcal de 1953 ja es basava en la nucleïtzació preconitzada per una sociologia comunitarista mig emparentada amb la geografia regional francesa i alemana, i mig emparentada amb la ideologia del règim. Paral·lelament, el fenomen del creixement de Barcelona en els anys de l'expansió econòmica de postguerra, amb els seus barris marginals, polígons i urbanitzacions híbrides mancades de qualsevol qualitat, és viscut en els cercles de l'urbanisme en clau sociològica. Algunes de les crítiques més avançades d'aquest moment històric, com les de Bohigas i Tusquets, precisament anaven en aquest sentit.

Però el que és més interessant d'aquesta crítica és la seva ambivalència tècnica i política. En aquests anys els cercles més compromesos de la cultura urbanística recuperen el to crític de l'època del TCPAC. Però ho fan sobre una realitat molt diferent de la dels anys d'abans de la guerra. D'una banda, l'entorn de Barcelona està sotmès a un procés de transformació accelerada que només es començava a insinuar els anys trenta. D'una altra, les referències de projectes, les imatges i tota la cultura urbanística internacional també havien evolucionat molt. És interessant de veure com en els ambients de l'arquitectura i la urbanística de l'època es combinen les influències d'una memòria històrica, progressivament recuperada, i el descobriment, superant totes les dificultats de l'autarquia, d'una nova imatge de la urbanística europea i americana. Finalment, no s'ha d'oblidar que, en gran mesura, la nova cultura urbanística és subversiva. Té una innegable projecció política, que la porta a vincular estretament les propostes tècniques i la defensa d'un nou ordre urbà, metropolità o nacional de Catalunya.

Tot això obliga a valorar el paper clau dels intel·lectuals progressistes, o de tota una franja il·lustrada de la població de Catalunya, en els canvis polítics, culturals i urbanístics, que tanta influència han tingut en la societat catalana actual.

Les conferències del Grup R

És interessant d'estudiar detalladament aquest procés de canvi de les formulacions urbanístiques de l'arquitectura progressista dels anys seixanta i setanta. Diverses fonts bibliogràfiques faciliten aquesta recerca. Entre elles s'ha d'esmentar en primer lloc l'aportació de les conferències sobre urbanisme, economia i sociologia, que va organitzar el Grup R d'arquitectes[35] els anys 1958 i 1959. Les conferències d'aquests cicles preanuncien un clar canvi d'orientació en l'estudi de les relacions entre el planejament urbanístc, les ciències socials i la política. Diversos temes d'economia, sociologia, demografia hi donen una nova projecció social a la urbanística. Entre ells, per exemple, és bàsica l'aparició d'una nova figura: el pla econòmic paral·lel al urbanístic d'arrel arquitectònica. Tots aquests temes també tenen importància en el contingut de dues revistes: *Cuadernos de Arquitectura* i

[35] Per a una informació detallada sobre aquest grup, vid. Antoni de MORAGAS I GALLISSÀ, "Els deu anys del Grup R d'Arquitectura". *Serra d'Or*, III-11-12, novembre-desembre de 1961.

sobretot *Serra d'Or*, entre 1960 i 1975. Aquí es van formular moltes de les propostes innovadores de l'urbanisme de l'època[36].

Dues de les conferències sobre economia mereixen un comentari a part. La primera, de Ramon Trias Fargas, és d'interès metodològic. Es dirigeix als arquitectes, fins llavors preocupats prioritàriament per les qüestions físiques, i els dóna notícia de l'interès de les recerques dels geògrafs i economistes regionals sobre la regió homogènia i la regió nodal. Amb un llenguatge que traspua liberalisme per tots els costats, i amb un coneixement extensíssim de l'economia regional americana, Trias Fargas explica que l'urbanisme no ha de ser només cosa d'arquitectes o d'algun enginyer *"extraviado"*, amb clara referència al Cerdà recentment recuperat, sinó que l'urbanisme no té sentit si no és dins el marc de la planificació econòmica. Hi ha uns problemes "no urbanístics" de l'urbanisme, que van des de la justificació econòmica de les propostes del pla fins a l'estudi de la incidència de l'energia, la terra, la localització industrial, els transports, etc., en el desenvolupament metropolità. Alhora que fa referència als problemes fiscals i a la política estatal.

La conferència introdueix un punt de vista, o una definició del fet urbà, en el qual l'espai i la distància tenen un paper essencial. És un punt de vista econòmic espacial, o, més concretament, locativo-estructural, que l'urbanisme anterior només havia tingut en compte de manera implícita. Si no se l'hagués tingut en compte, no s'acabarien d'entendre els vincles entre la qüestió urbana i rural a què fa referència Cerdà, els esquemes d'organització de Jaussely o la situació de la Gran Via al territori català, que preconitza el Pla Macià. Però aquí tot això s'expressa explícitament, com a objecte d'una altra disciplina territorial i científica, que completa o engloba el treball d'ordenació física, tradicionalment encarregat als arquitectes.

Així, Ramón Trias Fargas repassa diversos aspectes de l'aplicació de la lògica econòmica als estudis de la ciutat: les economies d'aglomeració i de localització, internes o externes, la valoració econòmica de la grandària del "monstre" urbà, els factors agregadors i descentralitzadors, l'ús residencial, l'ús industrial, el trànsit, etc., i intenta trobar unes lleis econòmiques generals de l'edificació urbana.

La força i la feblesa de les formulacions de Trias Fargas rau precisament en aquesta recerca d'unes lleis econòmiques generals del desenvolupament urbà. D'una banda, obre l'urbanisme a la consideració explícita d'unes relacions econòmiques, que sovint restaven emmascarades sota les formes físiques. Però també situa l'urbanisme en un context més determinista que mai. El treball dels arquitectes, o la recerca d'unes formes urbanes innovadores, només es pot entendre en el context d'unes lleis generals que transcorren independentment, i per sobre, dels problemes d'habitabilitat. Les relacions humanes i els espais físics sobre els quals es desenvolupen tenen poc sentit sense la referència a les lleis de l'economia del mercat. Una frase de la transcripció de la conferència publicada a la revista del Col·legi d'Arquitectes és clara de connotacions en aquest sentit: "Un arquitecto urbanista, cuando está revestido por el Estado de autoridad para planificar, puede, aun con la mayor buena fe, lesionar seriamente intereses privados legítimos y sobre todo los intereses colectivos que se le confían. Creo que si se asiste de la economía, sus posibilidades de acierto serán mayores"[37]. Tot utopisme quedaria tancat amb aquesta frase. Per això no ha d'estranyar que l'avantguardisme dels arquitectes progressistes hi reaccionés totalment en contra. Particularment si s'hi afegien algunes de les conclusions d'un altre article del mateix autor sobre el mercat del sòl, on critica l'expropiació i la defensa de lliure desenvolupament del mercat[38].

No és el mateix cas d'una altra publicació, *Catalunya i el modern concepte de regió econòmica*[39], on, repassant tota la història de l'economia i la geografia regional, de von Thünen als models econòmics més avançats, afegeix al concepte polític de Catalunya la figura de regió econòmica. Una formulació que tindrà una palesa influència en l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana de 1966.

---

[36] Les conferències organitzades pel Grup R es van dividir en dos cicles, el primer sobre economia i el segon sobre sociologia. Els temes d'economia van ser els següents: Joan Sardà Dexeus, director del Servei d'Estudis del Banc d'Espanya, *Tècnica monetària i finançament dels programes de desenvolupament*; J. J. Perulles Bassas, professor adjunt de la Càtedra d'Economia Política i Hisenda Pública de la Universitat de Barcelona, *La construcció des d'un angle tributari*; Ramon Trias Fargas, *Urbanisme i localització econòmica*; Fabià Estapé, *Tècnica i economia en el problema de l'habitatge*; J. L. Sureda Carrión, *Limitacions econòmiques dels programes de desenvolupament*; Vicente Martorell Otzet, delegat del Ministeri de l'Habitatge i gerent del Pla Comarcal de Barcelona, *Experiències i propòsits d'urbanisme*. El cicle de conferències de sociologia va tenir aportacions internacionals molt interessants i va constar dels ponents i temes següents: Pierre George, professor de l'Institut Géographique de la Sorbona, *Problemes de creixement de la ciutat de París*; Alfred Sauvy, director de l'Institut National d'Études Démographiques, *Bases sociològiques i fenomenològiques de l'urbanisme*; J. Vilà Valentí, catedràtic de la Universitat de Múrcia, *Bases geogràfiques i humanes per a la planificació comarcal*; Manuel Jiménez de Parga, catedràtic de Dret Polític de la Facultat de Dret, *Tendencias actuales de la sociología*; Josep Benet Morell, *Urbanisme i Revolució Industrial*; Manuel Sacristán, *L'home i la ciutat*; Jaume Nualart, *Urbanisme, població i moviments migratoris*; A. Serra Ramoneda, *Problemes econòmics i socials del Pla Comarcal*; Claudi Esteva, *Ciudad, barrio, suburbio, como formas de la vida social*.

[37] Ramon TRIAS FARGAS, "Urbanismo y localización económica"; *Cuadernos de Arquitectura*.

[38] Ramon TRIAS FARGAS, "La financiación del planeamiento urbano y la equidad", *Revista Jurídica de Cataluña*, març-abril de 1961.

[39] Ramon TRIAS FARGAS, Catalunya i el modern concepte de regió econòmica. R. Dalmau editor, Panorama actual de les idees, Barcelona, 1966.

Altres conferències d'aquest primer cicle sobre economia no aporten tantes innovacions. Joan Sardà Dexeus, des de l'autoritat del seu càrrec, va parlar del desenvolupament econòmic i de la planificació econòmica estatal. I Fabià Estapé va tractar del problema o dèficit de l'habitatge, referint-se també a la tradicional separació entre tècnica i economia, a la intervenció de l'estat en l'assumpte de l'ordenació urbanística, especialment els plans generals i parcials, que tenen una incidència diferent en el sistema econòmic. És molt important tenir en compte si el país és ric o pobre, el nivell de renda i els recursos disponibles, a l'hora de fixar les determinacions de cadascun d'aquests plans. El país necessita uns instruments tècnics eficaços, i no pensar en horitzons propis de països rics, sinó en procediments tècnics, jurídics i financers realistes en relació amb les possibilitats concretes del país. És a dir, la seva intervenció era realista i no tan impregnada d'ideologia com la de Trias Fargas. Aquest conferenciant, com Sardà Dexeus, valorava els nexes entre economia i planejament, o, més exactament, entre planificació econòmica i planejament físic d'una manera sectorial, sense caure en falses generalitats com les de Trias Fargas. I sense defensar la independència dels factors econòmics en relació amb unes propostes físiques que sempre són el reflex d'altres ordres de necessitats. O sense tenir en compte que la cultura de l'habitabilitat potser és més antiga i potent que l'econòmica.

Des de la perspectiva actual, és essencial entendre bé tot això per entrar en el coneixement del procés de formació d'una urbanística metropolitana on sonen molt millor la sectorialitat, les diferències i les superposicions de criteris diferents, econòmics o físics, que no pas les globalitats metafísiques.

El segon cicle de conferències del Grup R, que es va celebrar a l'edifici racionalista del Dispensari Antituberculós, va tractar el tema de la sociologia i va obrir un altre ordre de consideracions, que entronquen molt bé amb algunes propostes que s'han avançat en referir-nos al Pla Comarcal de 1953, la política de polígons i les seves primeres crítiques.

El primer conferenciant del cicle fou el geògraf Pierre George, qui va tractar el tema del creixement urbà de París. Una metrópoli que llavors tenia més de 7.000.000 d'habitants i innombrables problemes: dèficit d'habitatges, de transports, descentralització industrial, i, sobretot, d'integració d'unes àrees suburbanes, el govern de les quals no depenia de la ciutat central. El final de la conferència fou gairebé la presentació d'un programa per a Barcelona. Cal descentralitzar conjuntament indústria i població. La descentralització no pot ser només industrial, ha de ser global, total.

La conferència d'Alfred Sauvy va ser diferent. Es va referir a la política francesa de l'habitatge, on, sovint, les decisions polítiques estan allunyades dels desigs dels habitants i on la qüestió dels serveis comuns és important. Cal evitar la segregació, un assumpte que també era candent a la Barcelona de l'època, i cal provocar les barreges de classes, religions, edats, etc. Aquesta, moltes vegades, era la motivació central de la nucleïtització. D'aquesta manera, Sauvy introduïa unes qüestions que havien de ser clau en les discussions urbanístiques posteriors.

Les altres conferències no van tenir el mateix relleu. Versaven sobre la comarcalització, la importància de la sociologia, la municipalització del sòl, els fluxos migratoris, etc.

Des de la perspectiva actual sembla molt suggerent la conferència de Manuel Sacristán, qui va criticar l'humanisme abstracte de moltes corrents de l'urbanisme contemporani i es va referir a la necessitat de portar a terme "una organització de la societat en el si de la qual la diferenciació humana fonamental no fos estrictament econòmico-social". La qüestió de les diferències s'hi planteja amb un sentit d'anticipació que sorprèn quan es llegeix prop de quaranta anys després.

Serra d'Or

L'altra font de documents per a l'estudi dels canvis conceptuals de l'urbanisme des dels anys seixanta és un conjunt d'articles que es van publicar a la revista *Serra d'Or*, la revista que llavors era el portaveu de la nova intel·lectualitat catalana. En prop de cent articles, notícies i notes sobre urbanisme que es van publicar entre 1960 i 1975 es tradueixen puntualment els aspectes més sensibles de la cultura urbanística catalana de l'època. Llegint-los es passa de la visió de l'urbanisme, inevitablement angulada, que havien donat les conferències organitzades pel Grup R,de tema molt especialitzat, a una visió més global, plural, i més atenta als problemes reals que a les grans teories.

L'any 1960, Oriol Bohigas va publicar una primera notícia sobre la urbanística de la regió de París[40]. Aquesta nota permet enllaçar les conferències de Pierre George i Alfred Sauvy amb una de les tres referències que havien de ser essencials en l'urbanisme dels anys seixanta: el Pla Regional de Londres, el de La Région Parisienne, i el Piano Intercomunale de Milano. En un escrit italià de l'època es deia que amb aquesta aprovació del pla regional i la conseqüent política de descentralització d'indústria i població, la ciutat de París s'alliberava de la tirania de la concentració. Tal havia de ser el *leitmotiv* de la urbanística del futur Esquema Director de l'Àrea Metropolitana de 1966.

[40] Oriol BOHIGAS, "Actualitats: 'France de demain', 'La Région Parisienne'", *Serra d'Or*, II, 5, maig, 1960.

Dos mesos més tard Bohigas insistia en el tema des de la perspectiva de la distinció entre planificació i tecnocràcia, valorant especialment la component política del nou planejament regional. Poc després, Manuel Ribas i Piera publicava unes notes sobre el Pla Provincial de Barcelona[41] que completen la informació sobre el nou planejament regional.

D'aquesta època, un número particularment interessant és el monogràfic sobre el futur urbanístic de Barcelona, que es va publicar l'any 1962[42]. En aquest número es relacionen els problemes de la ciutat compacta, amb unes "noves muralles", l'eixample, amb les possibilitats d'una nova ciutat comarcal, alhora que es valora el pes polític d'una nova "urbanística democràtica", d'una nova regió urbana, etc. El camí vers el nou Esquema Director de l'Àrea Metropolitana semblava obert. El paral·lelisme entre aquest nou pla i el *Regional Planning* també.

L'any 1967 el tema ja no era el nou planejament regional, sinó el conflicte d'un pla. L'urbanisme progressista havia topat amb la realitat del franquisme. L'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana, ja redactat, després de moltes polèmiques, restava tancat a pany i clau per pressions polítiques, i corria el perill de ser censurat[43]. Un any després s'assenyalava que els treballs de redacció havien continuat, seguint el vaivé de les lluites de l'època.

Obrint una altra línia argumental, els primers anys seixanta Josep M. Martorell va iniciar una altra sèrie d'articles que feien referència a temes sectorials d'incidència urbanística, amb un escrit sobre la localització escolar. Assumpte sobre el qual es va tornar en altres ocasions. Les explicacions de qüestions sectorials es van ampliar a poc a poc amb referències a la circulació i els aparcaments, les carreteres i l'autopista de Barcelona a la Jonquera. Altres temes sectorials foren, per exemple: la indústria, el gas natural, l'agricultura. O, des d'un altre punt de vista, els espais verds, l'equipament sanitari, etc.

Entre els assumptes sectorials, el de les barriades residencials, polígons o barraques, tenia un interès especial. Així es van publicar diversos treballs d'enquesta local, el primer dels quals era sobre Torre Baró, i, més tard, el polígon de Sant Ildefons. Altres vegades es tractava de referències més genèriques, com, per exemple, el valor de la prestació personal en la construcció obrera, la imatge del suburbi, etc. Un quart tema que es va iniciar en aquesta mateixa època versa sobre els estudis de geografia al Principat, i que, pel que s'ha vist, ja havien tingut molt de pes en l'ordenació urbanística els anys trenta. L'any 1962 Josep Iglésies explicava l'obra de Pau Vila a Veneçuela, recuperant indirectament la seva obra anterior a la guerra civil. L'any 1969 ja se celebrava la publicació de la *Geografia de Catalunya*, una obra que fou essencial en la recuperació dels estudis territorials en els anys de la postguerra.

Precisament, en aquest temps, la recerca de les arrels arriba a ser obsessiva. No es tanca en els models més eminents, per exemple Cerdà, el GATCPAC, o la geografia regional. Altres casos, com per exemple el de Cebrià de Montoliu, arriben al primer pla del record, potser immerescudament. El Gaudí urbanista, a la cooperativa obrera de Mataró, també és recuperat, com són reinventats la política regional de la Mancomunitat de Catalunya i tot el comarcalisme històric.

Les inundacions de setembre de 1962 van proporcionar una bona ocasió per estudiar la seva vessant urbanística, en el context de la seva relació amb la geografia. L'any 1963 es va publicar un article de Salvador Llobet exemplar[44].

Una part important dels articles inclouen referències a llocs diferenciats sotmesos a processos que implicaven accents diferents del planejament urbanístic. Un lloc clar era l'eixample de Barcelona, o Gràcia, on es preparava un "altre assassinat", l'obertura de nous vials i altures edificatòries[45]; però les referències s'ampliaven també a les carreteres, on llavors s'havien talat els arbres, a la costa[46], a la Ciutat de Repòs del GATCPAC, etc. Des la costa també s'arribava a Menorca, "l'únic territori on l'urbanisme i l'arquitectura encara poden reeixir". Un altre exemple era Tarragona, amb el seu desenvolupament industrial recent, o la València modernista, o l'Hospitalet de la immigració i les escoles, o la Mancomunitat de Sabadell i Terrassa, Sant Adrià de Besòs, Manresa, el Canyeret de Lleida, el barri intersticial d'Hostafrancs, la Santa Coloma dels conflictes i moviments urbans, la revitalització del Raval, etc. Un número monogràfic es dedicava a la regió de l'Ebre. Un article de 1965 i un número monogràfic de 1970 feien referència a l'urbanisme de Lleida.

Moltes vegades els articles no es referien a un tema de planejament urbanístic concret, sinó que eren glosses genèriques a la planificació. Per exemple, l'any 1961 Oriol Bohigas va publicar una notícia sobre la planificació a Cuba que traduïa l'interès que

---

[41] Manuel RIBAS i PIERA, "Notes sobre el recent Pla General d'Ordenació Urbanística de la Província de Barcelona", *Serra d'Or*, II, 8, agost de 1960.

[42] Josep M. MARTORELL, Manuel RIBAS I PIERA, Francesc ESCUDERO, Oriol BOHIGAS, "El futur urbanístic de Barcelona", *Serra d'Or*, IV, 3 març de 1962.

[43] Ernest LLUCH, "Un pla tancat a pany i clau", *Serra d'Or*, febrer de 1967.

[44] Salvador LLOBET, "Les tres inundacions vallesanes", *Serra d'Or*, V, 1, gener de 1963.

[45] David MACKAY, "Un altre assassinat: el de Gràcia", *Serra d'Or*, març de 1968.

[46] Lluís CANTALLOPS, "La platja de Barcelona", *Serra d'Or*, VI-2-3, febrer, març de 1964.

es donava a aquesta planificació, alhora política, econòmica i urbanística, en el nostre país. I que, alhora, situava en el seu context algunes de les consideracions que havia fet Trias Fargas anteriorment. En altres articles es feia referència a la planificació agrícola a Israel, en el mateix sentit metafòric de l'article anterior.

De tot aquest trencaclosques que segurament hauria de ser completat a través de les ponències, notes i reunions que es van fer entorn de l'àmbit vuitè del Congrés de Cultura Catalana, la millor idea que se'n pot treure és sobre el nou abast de la política urbanística. Idea que es reflecteix en una multiplicitat d'espurnes, algunes episòdiques, altres de molt més abast teòric.

L'espai del traçat o l'espai distància

La introducció de la lògica de les ciències socials i, particularment, de l'economia en l'urbanisme català de finals dels anys cinquanta, té la conseqüència de dirigir els raonaments vers una òptica locativo-estructural, en la qual l'espai quedava reduït a simple distància i perdia moltes de les seves antigues connotacions. L'urbanisme es va començar a perdre en models matemàtics carents de tot sentit i mesura, on l'espai perdia gairebé tot el seu paper suggeridor i moltes de les seves antigues connotacions culturals.

L'espai tradicional de l'urbanisme era l'espai dels tècnics, en el llenguatge emprat per alguns ponents de les conferències del Grup R, concebut prioritàriament des de l'òptica del traçat i l'aplicació de les regles de composició arquitectònica. Sobre aquest espai tècnic, i sobre les imatges que generava, s'inserien raonaments més complexos respecte a l'habilitat o l'economia de la localització i l'habitatge. Amb la introducció dels raonaments de les ciències socials es va passar a un espai on es perdia tota la materialitat i on predominaven les distàncies immaterials i els lloc es convertien en simples punts. I tot això sota el dictat d'unes lleis generals gairebé immutables de la planificació econòmica.

El planejament dels anys setanta va viure completament tens per l'ambivalència de la nova situació. D'una banda, s'introduïen raonaments nous, que enriquien molt l'urbanisme. Però, d'una altra, la força es perdia en models matemàtics mancats de les imprescindibles arrels culturals.

Aquest canvi era paral·lel a la substitució de la lògica de l'organització, pròpia de les grans ciutats industrials de començament de segle, per la del creixement, pròpia de les noves estructures territorials expansives, que apareixen després de la crisi del 1929 i les guerres mundial i espanyola. En aquest moment, es diu que la concentració-descentralització de les activitats als nuclis urbans no només ha de possibilitar una producció més racional i ordenada, sinó potenciar el desenvolupament i el creixement econòmic. Progressivament, el taylorisme és substituït pel pla concebut des de la perspectiva del procés econòmic, la requalificació i la difusió d'un nou tipus d'avantatges. A través de la producció d'obres públiques, autopistes, centres industrials i terciaris no es cerca només l'optimització de les relacions, sinó la reactivació de l'economia i el desenvolupament.

I si darrera de la urbanística de la racionalització sempre hi havia implícita l'actuació del municipi, "la institució urbanística per excel·lència del període racionalista"; darrera d'aquest nou tipus d'urbanística hi ha la regió, homogènia i nodal, delimitada en relació amb la lògica del mateix procés econòmic. O, en paraules de Baldrich i Alomar, la comarca homogènia. I si el nou espai és el de la regió, la institució és l'estat, directament o a través d'organismes descentralitzats, com, per exemple, la Comissió Provincial d'Urbanisme, o, ja entrant en aquest període més avançat la nova institució catalana de gestió de l'entorn metropolità.

Quan es parla de la subordinació del planejament urbanístic al pla econòmic, nacional, estatal, o com es vulgui, hom s'està referint també a un nou ordre de qüestions polèmiques de l'actuació urbanística. Encara que en els treballs d'urbanisme de l'època les referències a la necessitat d'una planificació general de tot l'àmbit metropolità, de tot l'àmbit català, o de tota Europa, siguin múltiples. En la literatura urbanística també apareixen sovint els temes i les referències locals. En el si d'aquestes referències locals es desenvoluparan molts dels avenços del moment, i també moltes confusions, polèmiques i vacil·lacions. En el context d'aquesta ambivalència temàtica, el planejament urbanístic passa de ser concebut com un tot absolut, un espai de la planificació, a un espai tècnic, de traçat, que en relació amb el desvetllament del regionalisme arquitectònic a Europa, posarà molta atenció a les circumstàncies locals, geogràfiques o culturals. Obrirà la vessant arquitectònica de l'urbanisme a un nou regne de la diversitat.

En aquest context és on tenen relleu alguns dels punts més polèmics del llibre *Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme,* que va publicar Oriol Bohigas l'any 1963[47]. En aquest text, fundador d'una nova manera d'entendre l'arquitectura i l'urbanisme arquitectònic, Bohigas busca obsesivament les arrels de l'arquitectura catalana i la seva continuïtat cultural. Té una actitud molt diferent de la dels arquitectes racionalistes, que iniciaven preferentment el seu discurs en el trencament i en la recerca d'una manera de fer nova.

[47] Oriol BOHIGAS, Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme Edicions 62, Barcelona, 1963.

És suggerent com tracta el tema de l'estructura urbana en el llibre. Com si fos un deixeble fervent de Canetti[48], troba el valor principal dels models d'eixample del segle XIX en la psicologia de la massa humana que es demostra en el tractament dels carrers i les avingudes principals. Des d'aquesta perspectiva, que combina la sensibilitat geogràfica amb unes referències psicològiques que remeten als textos del TEAM 10, troba que els models d'eixample que integren els fluxos entre la ciutat central i els agregats són superiors als que es limiten a parcel·lar i dividir el territori. Aquest és el dèficit principal de la ciutat americana dissenyada per Cerdà, i és el valor del projecte Rovira i Trias, que unia radialment la ciutat central i els pobles agregats. Però també és el valor principal del tipus de carrer realitzat per Cerdà, que queda limitat per les interessants cases del neoclàssic romàntic, traçades en sentit clàssic, però amb una independència absoluta dels models arqueològics. Arquitectònicament, el que és essencial no és la divisió entre vies i intervies, una distinció abstracta i algèbrica, sinó el concepte de carrer. En això el seu raonament connecta amb les seves crítiques als polígons de l'època, i també amb formulacions innovadores com les dels Smithson i el 10 TEAM a què abans s'ha fet referència.

Alhora el principal valor de l'arquitectura urbana no és la puresa de les formes o la racionalitat dels esquemes, sinó la "variada successió de l'arquitectura, mantenint, però, una superior unitat de materials i d'estructures imposada per les exigències geogràfiques". Aquest era, al seu entendre, el principal valor que havia trobat al poble navarrès de Lesaca, i que traslladava polèmicament al Poble Espanyol de Barcelona.

En aquest llibre Bohigas se situa en una tercera generació dels arquitectes racionalistes, ja molt lluny dels primers Mies, Gropius o Le Corbusier, i dels arquitectes d'una segona generació en la qual Aalto, Kahn, Albini, el mateix Sert o, fins i tot Wright, arrenquen la seva arquitectura de les tradicions dels seus respectius països.

La conseqüència més immediata de totes aquestes consideracions és a la defensa del carrer contra el bloc. Però avui, més de 35 anys després, no n'hi ha prou restant en aquest nivell anecdòtic. De la mateixa manera que seria reductiu deixar el missatge de Bohigas en "l'elogi del totxo", en la defensa del carrer no hi ha només la defensa d'una morfologia contra una altra, sinó la valoració de la complexitat, interessantíssima des de la perspectiva actual. Les formes urbanes no deriven només d'un ordre pur, cristal·lí, sinó de la complexitat, la barreja i la presència simultània d'ordres diversos. O, altrament, la tradició cultural, les permanències i la història.

Aquest és un tema essencial en la perspectiva de l'urbanisme més recent. Com es veurà a les pàgines següents, de la urbanística arquitectònica dels anys seixanta en deriva un discurs vers la complexitat i la diversitat, que tindrà un primer moment en la crítica dels polígons, aparentment purs i mancats de qualitats, continua en l'obertura conceptual que es reflecteix en els escrits publicats a Serra d'Or, i tindrà, més tard, un desenvolupament important en el redescobriment dels temps de l'evolució urbana i en la presència de duracions o temps diferents en una àrea o un artefacte urbà.

Però per passar aquí és necessari tornar a la dimensió global del planejament i estudiar mínimament l'experiència de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.

---

[48] Elias CANETTI, Masa y poder, Muchnik Editores, Barcelona, 1977.

Entorn de l'Esquema Director

Aproximadament vers el 1966 es va publicar el primer avanç de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, un document de planejament promogut per grups professionals directament o indirectament vinculats a l'administració urbanística municipal i provincial de Barcelona, que tenia la finalitat de revisar el Pla Comarcal de 1953. La revisió tenia el motiu aparent d'haver transcorregut prop de 15 anys des de la data d'aprovació d'aquell document de planejament, i el motiu més real de la necessitat de renovar conceptualment l'urbanisme metropolità, adaptant-lo a la nova manera de fer anunciada en el punt anterior.

En molts dels articles i notes publicats a *Serra d'Or,* en aquesta mateixa època es parla dels objectius i, també, de les dificultats sorgides en el camí d'aquesta aventura intel·lectual. És fàcil d'establir paral·lelismes entre aquest pla i l'aventura entre intel·lectual i política i el que es defensava a *Serra d'Or* en els mateixos anys.

El pla de 1953 havia estat un pla centrat en l'assignació de zones d'ús homogeni, és a dir, relativament avançat en relació amb l'urbanisme de traçat urbà dels anys de començament de segle, però es basava en un model de relacions territorials relativament tancat. És simptomàtic que en els seus esquemes d'organització gairebé mai no vagi més enllà de l'articulació immediata entre uns nuclis residencials menors, un altre nucli industrial equivalent i un centre comunitari. El comunitarisme i l'organicisme eren massa ideològics i li impedien el reconeixement d'unes noves relacions territorials, que en la dècada dels anys seixanta ja anaven molt més enllà de la regió delimitada els anys trenta i que, potser per mimetisme, s'havia fet coincidir amb l'àmbit del planejament metropolità dels anys cinquanta. En la dècada dels anys setanta es feia evident una nova estructura metropolitana que es basava en un sistema de relacions molt més extens i complex que el dels raïms del Pla Comarcal de 1953.

S'havia de fer una renovació important dels instruments de planejament, i la renovació passava a través de la delimitació d'un nou àmbit de planejament: l'àrea metropolitana i la introducció de temes i mètodes nous.

Precisament l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana que es va redactar en la segona meitat de la dècada dels seixanta s'inicia a través d'un tema d'estructura que el diferencia completament del pla de 1953.

Aquest tema central en què es basa l'Esquema Director és la necessitat de descentralitzar la indústria i la població per aconseguir una millor eficàcia i desenvolupament econòmic. La descongestió espacial i la concentració econòmica podien ésser paral·leles.

Descentralització i concentració

La descentralització és l'objectiu central de l'Esquema Director, mantingut reiteradament tant en els textos de definició del pla com en d'altres col·laterals; per exemple, el llibre *Gestión y caos*[49], que va editar el Cercle d'Economia, o el número monogràfic de *Cuadernos de Arquitectura*[50] dedicat a aquesta qüestió.

El procés creixent d'acumulació de població i activitats, en curs en la majoria de les ciutats occidentals, es reflectia a la Barcelona dels primers anys de la dècada dels setanta en una tendència, aparentment contradictòria, d'augment del poder d'atracció de la ciutat central i de progressiva descentralització de població i activitats en el seu entorn immediat.

En la dècada dels seixanta s'havia produït l'estancament de la població del nucli estricte de Barcelona, alhora que el creixement de la primera perifèria s'iniciava a superar el del primer nucli, i començava el creixement acceletat d'una tercera corona, que arribava a tenir un radi superior als 40 quilòmetres.

Però aquest creixement accelerat de les corones exteriors comportava també un increment notable de tot tipus de dèficit d'urbanització. En primer lloc, un dèficit de paviments, clavegueres, etc., semblant al dels polígons a què s'ha fet referència anteriorment. Però també dèficit d'habitatges, i de tot tipus d'equipament, començant per les escoles.

La solució d'aquests dèficit havia d'estar en l'invent d'un nou urbanisme i d'una institució gestora capaç d'afrontar tots els nous reptes de la urbanització dispersa creixent. Una institució gestora que havia de tenir noves atribucions i, sobretot, actuar a nivell supramunicipal sobre un àmbit molt més extens que el de la comarca de 1953.

L'objectiu principal d'aquesta nova institució de gestió, i del pla en què s'havia de centrar la seva actuació, era el creixement equilibrat en la relació habitatge-indústria-comunicacions, en la relació àrees residencials-equipaments, i en la relació més general àrees urbanes-espais lliures intersticials.

Però tots aquests objectius no són una finalitat tancada en ella mateixa. Darrera tots ells hi ha la necessitat de preparar l'àrea per al desenvolupament econòmic. La saturació i el caos afectaven l'economia, originant un important descensat de la taxa de creixement.

[49] Círculo de Economia, Gestión o caos, Ariel, 1973.

[50] "El Àrea Metropolitana de Barcelona"(monogràfic), *Cuadernos de Arquitectura*, 87, gener-febrer de 1972.

1966 **Plan Director del Àrea Metropolitana de Barcelona.**
Font. Memòria del Pla.



La mobilitat i les noves malles de transport

Els objectius de concentració i descentralització de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana contrasten amb el resultat dels dos plànols elaborats per a aquest estudi, que s'inclouen en les primeres pàgines del capítol.

En el primer s'observa el gran creixement de la malla urbana entre 1950 i 1970. La trama nova ocupa una extensió molt important a l'Hospitalet i engloba tant àrees industrials com residencials. També és important el creixement al Besòs, entre el Poblenou i Badalona, on predomina el creixement residencial, excepte en el que fa referència a l'àrea propera a Sant Andreu.

Però el creixement de la malla urbana encara no va acompanyat pel replanteig de les infrastructures de mobilitat en el conjunt de l'àrea.

L'estructura general de les vies d'accés a Barcelona encara no supera l'esquema de les quatre penetracions principals d'accés, la Gran Via sud i nord, la Meridiana i la Diagonal, planificat en la immediata postguerra i desenvolupat, amb dificultats, en les èpoques posteriors. Cap de les obres de circumval·lació, previstes des de començament de segle, no es porta a la pràctica; tampoc no es fa cap *by pass*, cap penetració interior, ni s'obre cap nou accés.

L'única novetat viària era la prolongació de les quatre vies d'accés per noves autopistes. La malla viària metropolitana encara era molt embrionària, i fins temps molt recents no ha passat de ser una simple prolongació dels accessos de Barcelona a començar a estructurar-se com a malla completa. Model que precisament es va començar a proposar en l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.

En la malla de ferrocarrils i metro els canvis encara foren més difícils. L'estructura general de la malla encara tenia molt del model inicial de les estacions independents situades en la immediata perifèria del recinte murallat.

El traçat de la malla de ferrocarrils pràcticament no havia canviat en tot el període. En canvi, a nivell d'ús cada vegada era més clar el seu caràcter d'accés metropolità des de les àrees residencials perifèriques al nucli de treball, prioritàriament terciari, del centre de Barcelona. Aquesta circumstància és molt important en el nou planejament metropolità. Fins als anys molt recents no s'ha establert amb claredat l'esquema de les línies que penetren i travessen el nucli urbà, preconitzat pels diversos plans d'enllaços ferroviaris.

La malla de metro iniciada els anys trenta s'havia desenvolupat seguint un esquema totalment tancat. Precisament en un estudi de J. A. Solans sobre la malla del metro en el context del transport públic de l'aglomeració es feia referència al seu extraordinari tancament[51].

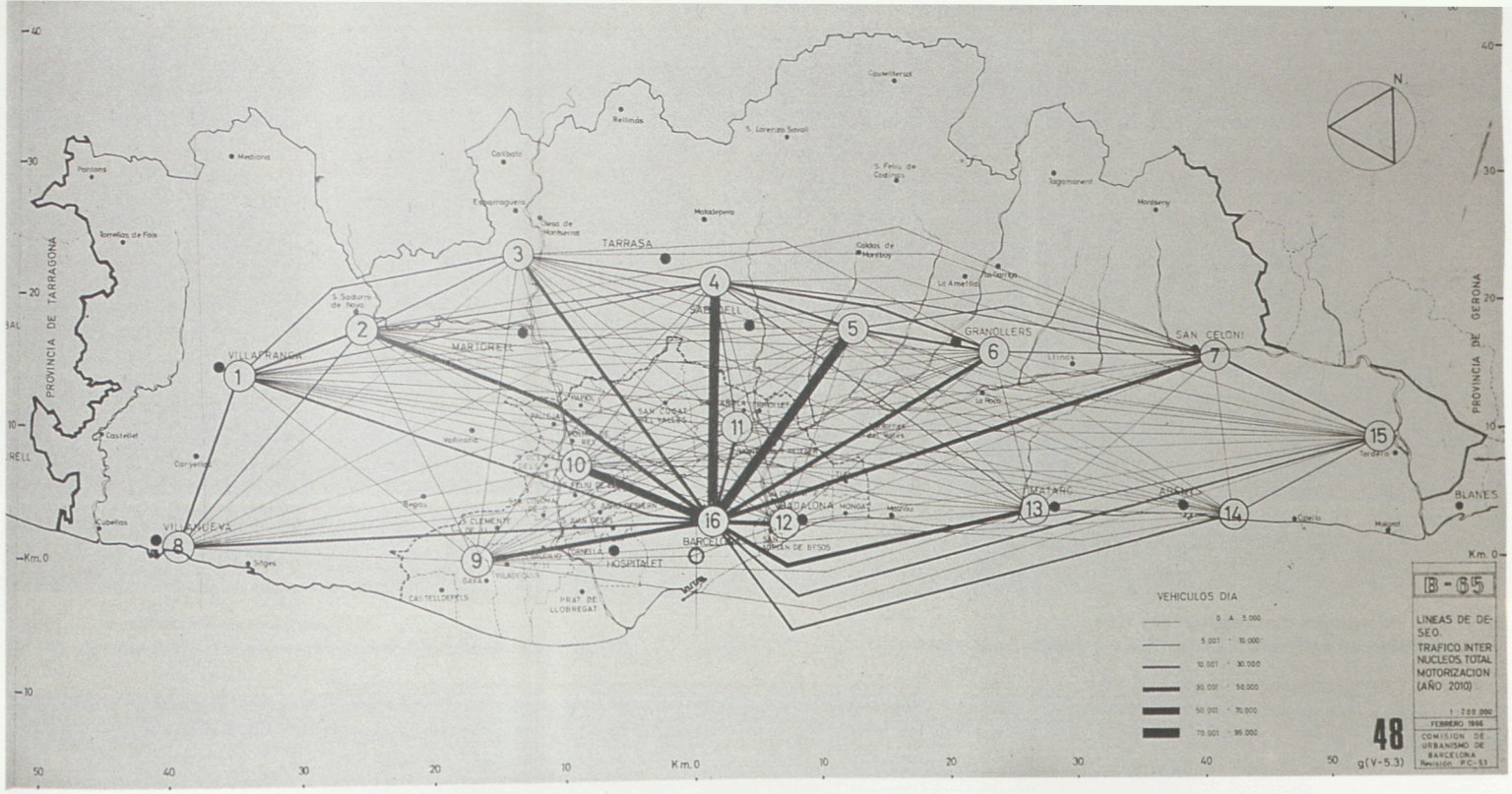
Les informacions cartogràfiques que proporcionen alguns dels plànols d'informació del mateix Esquema Director poden completar els comentaris anteriors. En general, en aquests plànols s'observa que en aquell moment històric començava a ser absurd plantejar qualsevol malla de transport, públic o privat, que se circumscrigués al perímetre urbà de Barcelona o al de la comarca de 1953. El flux de les línies d'autobusos arribava a superar l'àmbit de la comarca de 1953, fins a Gavà, Molins de Rei, Mollet o Mataró. El de les línies ferroviàries s'estenia encara molt més, mentre que la xarxa arterial d'autopistes a l'època de la redacció del nou planejament metropolità arribava a Castelldefels, Molins de Rei, Granollers i Mataró. I encara no s'havia construït cap autopista transversal ni cap túnel que insinués la futura malla.

Dos plànols són particularment interessants:

En el plànol núm. 13, isòcrones ponderades en transport públic, es delimiten dos àmbits d'accessibilitat, de 30 minuts i una hora, plens de significació. Fins i tot la línia d'accessibilitat de 30 minuts supera en molt l'àmbit de la comarca de 1953, i gairebé tota l'extensió de la costa metropolitana entra dintre aquest àmbit de 30 minuts.

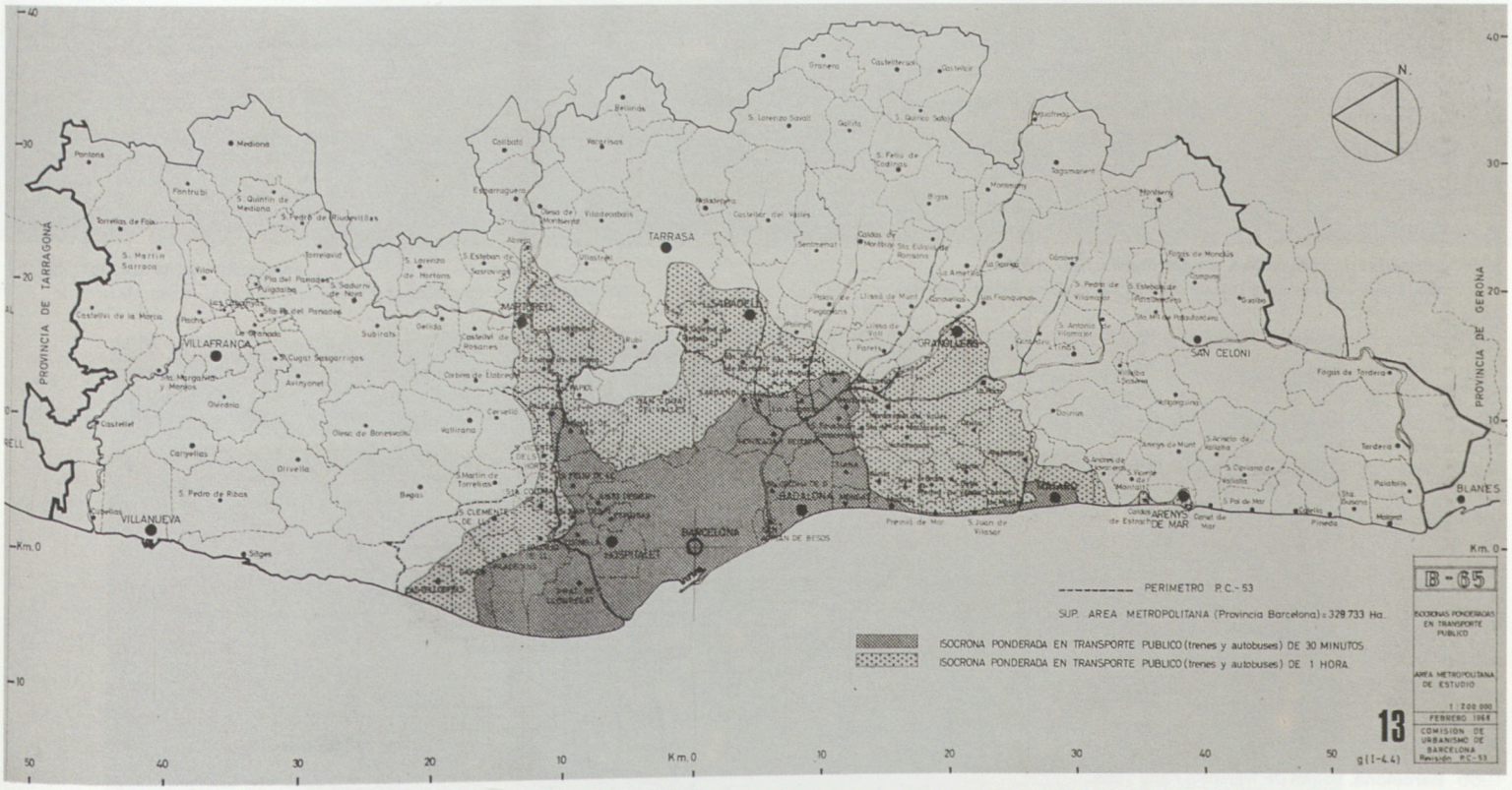
En el plànol 48, línies de desig i trànsit entre els nuclis a l'any 2010, es representa un sistema de relacions metropolitanes extens, complet i complex, basat en els vincles entre Barcelona i una corona formada per un nombrós conjunt de ciutats intermèdies. Precisament sobre treballs com aquest es va organitzar la filosofia de l'Esquema Director.

[51] Joan Antoni SOLANS, "Barcelona, planeamiento del metropolitano versus planeamiento metropolitano, *Cuadernos de Arquitectura*, 76-77, segon i tercer trimestre de 1970.



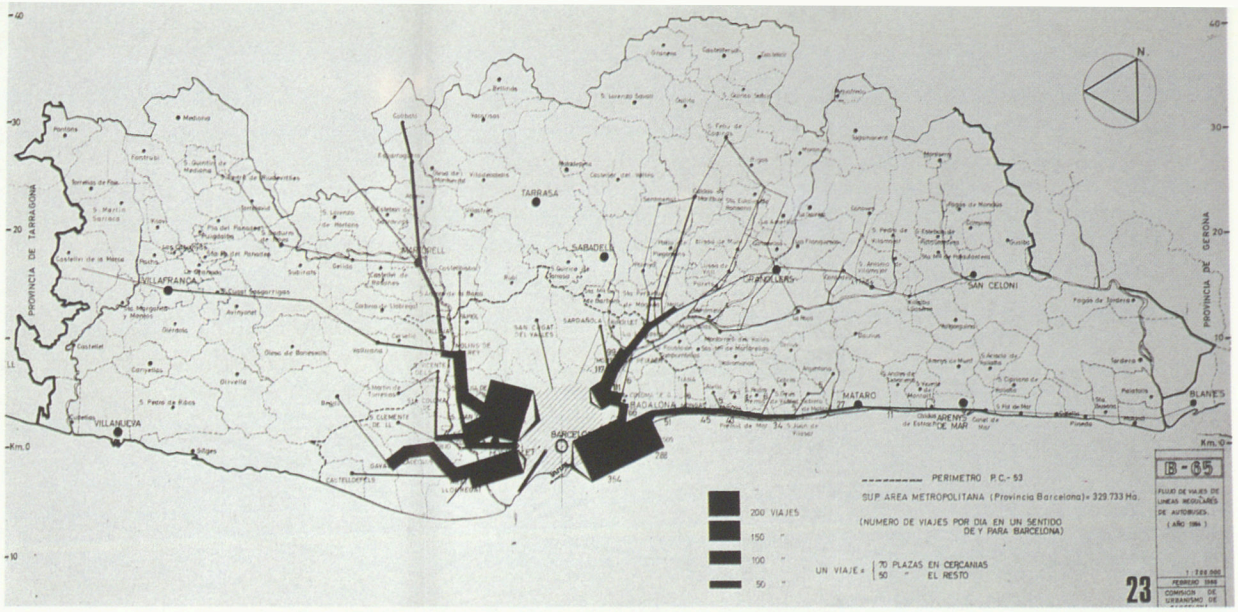
1966 **Línies de desig. Trànsit total internuclis l'any 2010.**

Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.

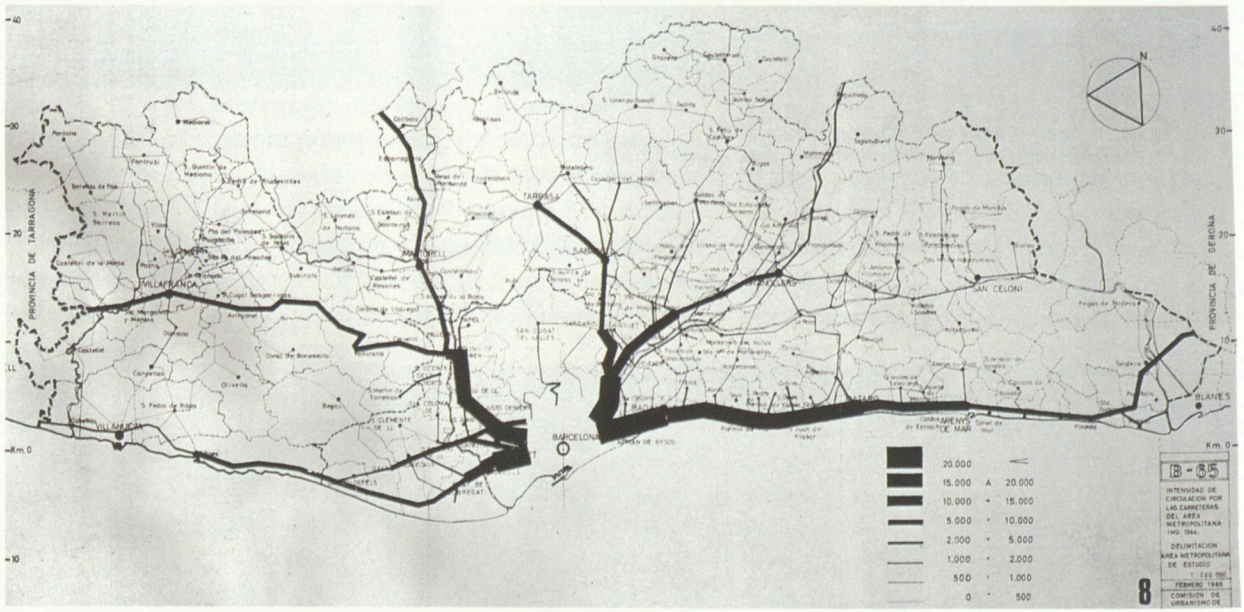


1966 **Isòcrones de transport públic.**

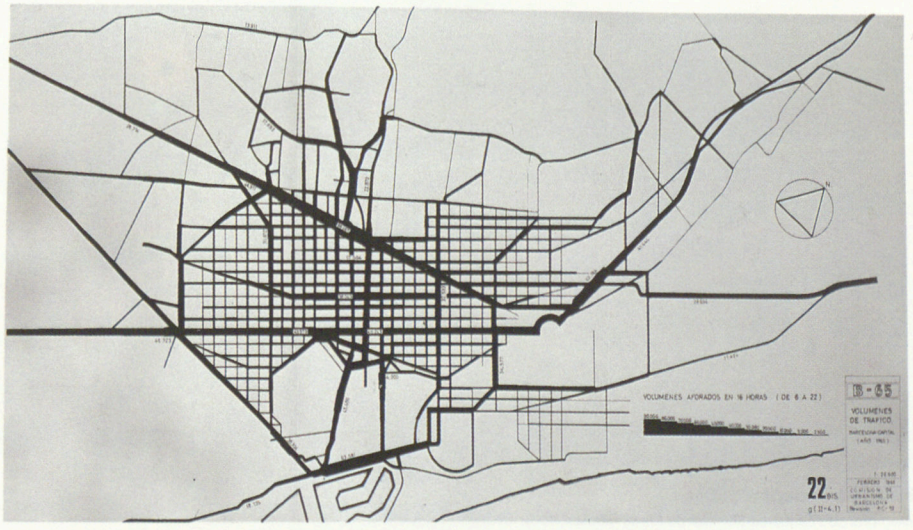
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



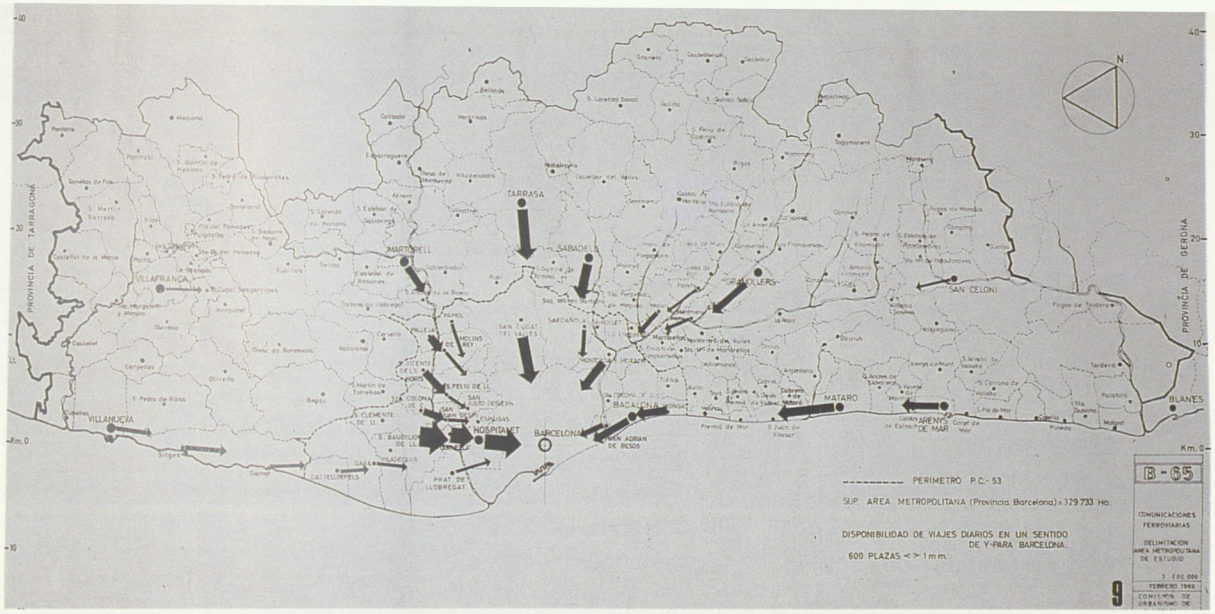
1966 **Flux de les línies d'autobusos l'any 1964.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



1966 **Intensitat de circulació a les carreteres. IMD. 1964.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.

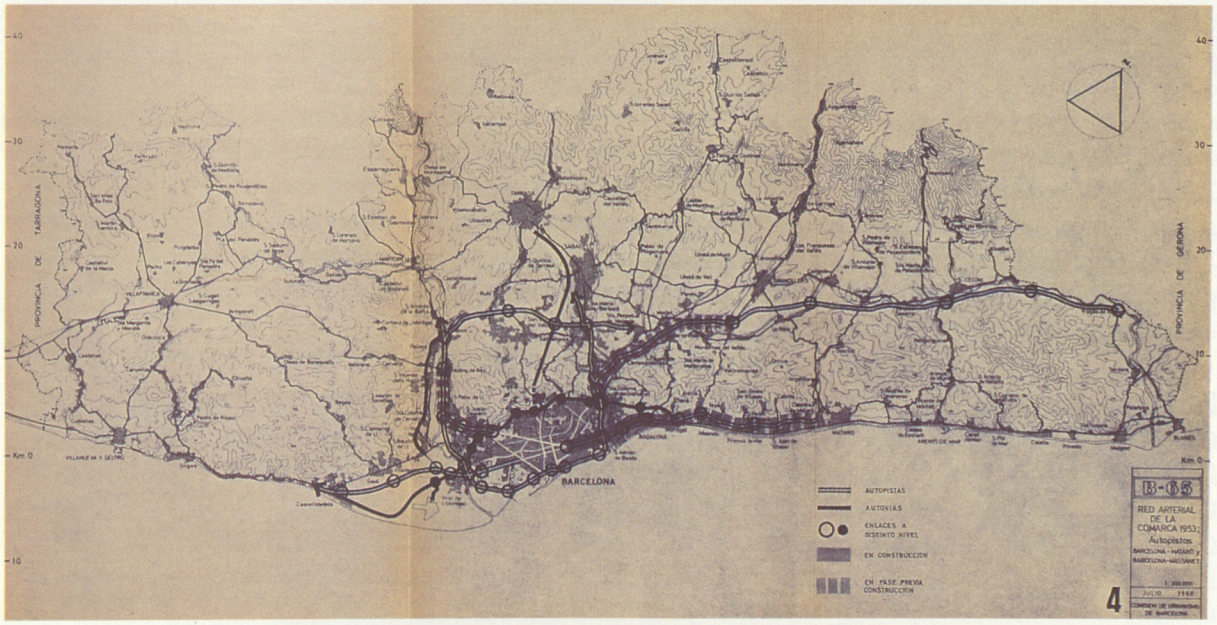


1966 **Barcelona. Volum de trànsit a l'any 1965.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



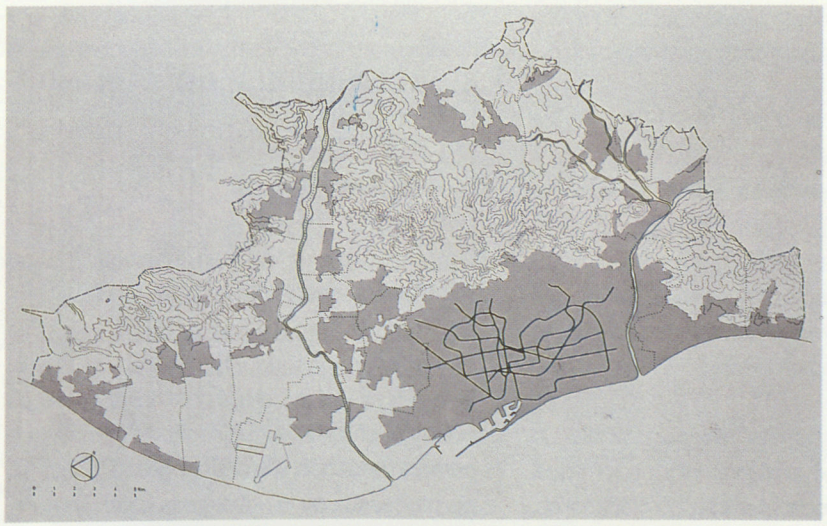
1966 **Comunicacions ferroviàries. 1966.**

Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



1966 **Xarxa arterial. Autopistes.**

Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



1966 **El pla del ferrocarril metropolità.**

Font: Cuadernos de Arquitectura 76-77.

Localització residencial i industrial

En un plànol de les pàgines 74 i 75 del capítol primer es grafien les diverses fases de la localització industrial. S'hi pot situar el creixement industrial del període 1950-1970, que inclou: una trama important a l'Hospitalet, superposada a les taques pròpies del període anterior, una taca entre el Prat i el Polígon de la Zona Franca, petites extensions en els altres pobles del delta, i una extensió important a Sant Andreu, completada per la continuació de la gran taca industrial del Poblenou i Badalona que, en línies generals, pertany al període posterior.

En la dècada dels seixanta, hi ha una contradicció entre les tesis del planejament, que preconitza la descentralització d'indústria, població i serveis terciaris, i un important creixement d'activitats industrials i terciàries a l'àmbit immediatament proper a Barcelona. El planejament i la realitat divergeixen en aquest tema essencial de la descentralització industrial. La Zona Franca i el Poblenou precisament són dues àrees on aquesta problemàtica i les seves contradiccions es manifesten amb més força.

En un estudi publicat l'any 1970[52], es fa una anàlisi exhaustiva del procés de localització industrial en el període. Es poden seleccionar alguns plànols d'aquest treball que permetran aprofundir encara més en la divergència mencionada. Els plànols d'aquest estudi poden completar la informació que aporten els plànols del mateix Esquema Director.

Els dos primers plànols seleccionats són de l'Esquema Director, i presenten informacions que, a primera vista, poden semblar contradictòries, però més aviat corresponen a dos procesos paral·lels molt propis de les aglomeracions metropolitanes.

En el primer, *Dependència laboral*, l'any 1962, s'hi grafia el percentatge de la població activa que es desplaça quotidianament a Barcelona per motius de treball. La taca s'aproxima a les dels fluxos viaris i de transports públics anteriors. Però té variacions significatives: s'allarga molt més a l'àmbit de la costa, té discontinuïtats, i no s'hi dibuixen Sabadell i Terrassa, potser pel major pes de la població activa pròpia que treballa en el mateix nucli.

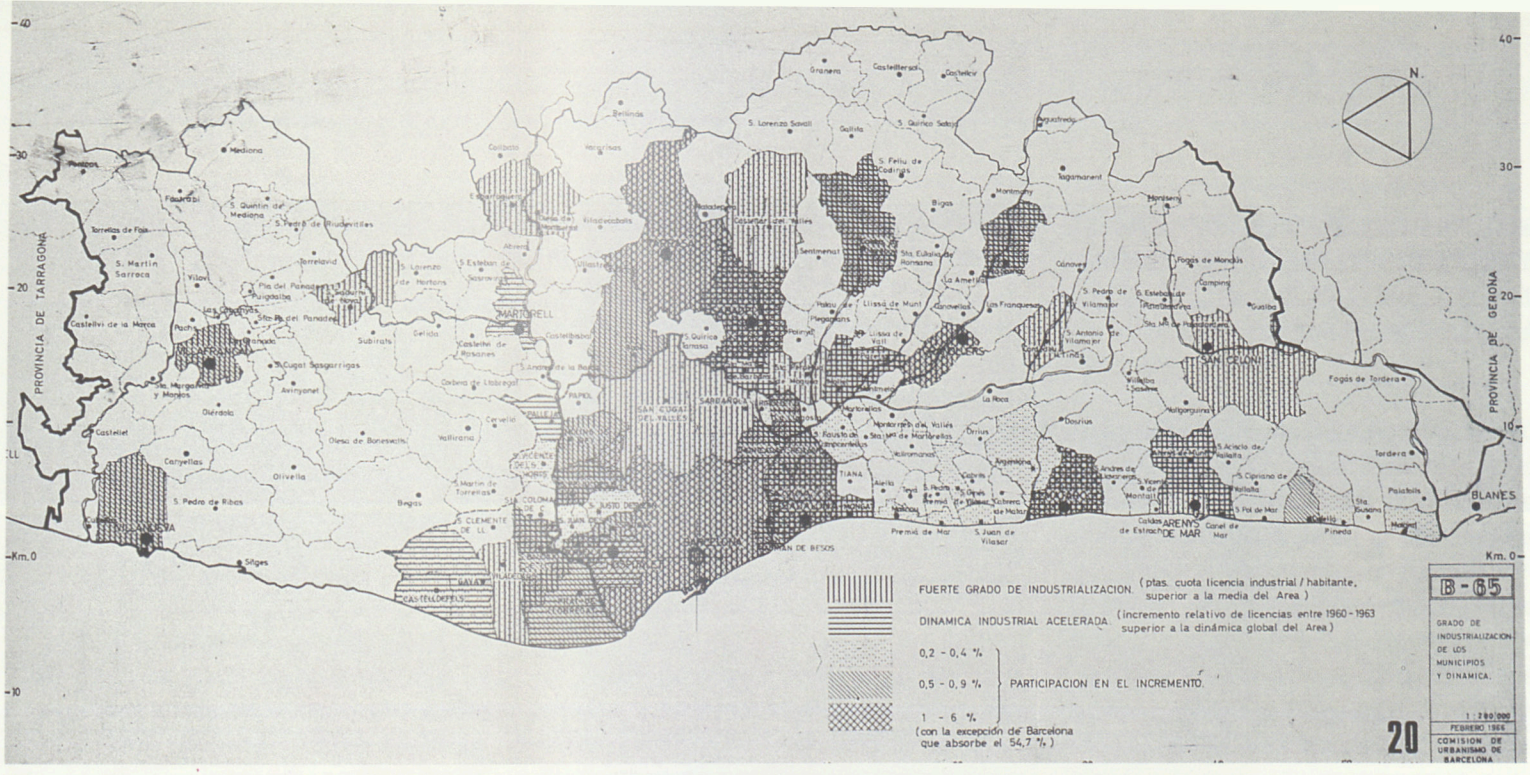
En el segon es grafia el grau d'industrialització dels municipis i la seva dinàmica. En aquest cas la taca és més extensa i té puntes més allunyades de la ciutat central. L'activitat industrial descentralitzada esdevé un important factor de polarització del territori metropolità, que inicia un procés de fluxos descentralitzadors que se superposa a l'anterior.

Aquest mateix tipus de contradicció o superposició entre la dinàmica centralitzadora i descentralitzadora es grafia en els plànols de l'estudi posterior de la Comissió d'Urbanisme.

En el primer es taca l'àrea ocupada pel sòl industrial i s'assenyalen els plans parcials aprovats i en funcionament. L'impacte del sòl industrial entorn del nucli urbà de Barcelona en general, i en la franja de la costa en particular, encara és important en aquest moment històric, com també és important encara la taca del sòl qualificat o disponible. S'està lluny de la regressió del sòl industrial central que s'ha viscut en la dècada dels noranta, entorn de l'episodi olímpic.

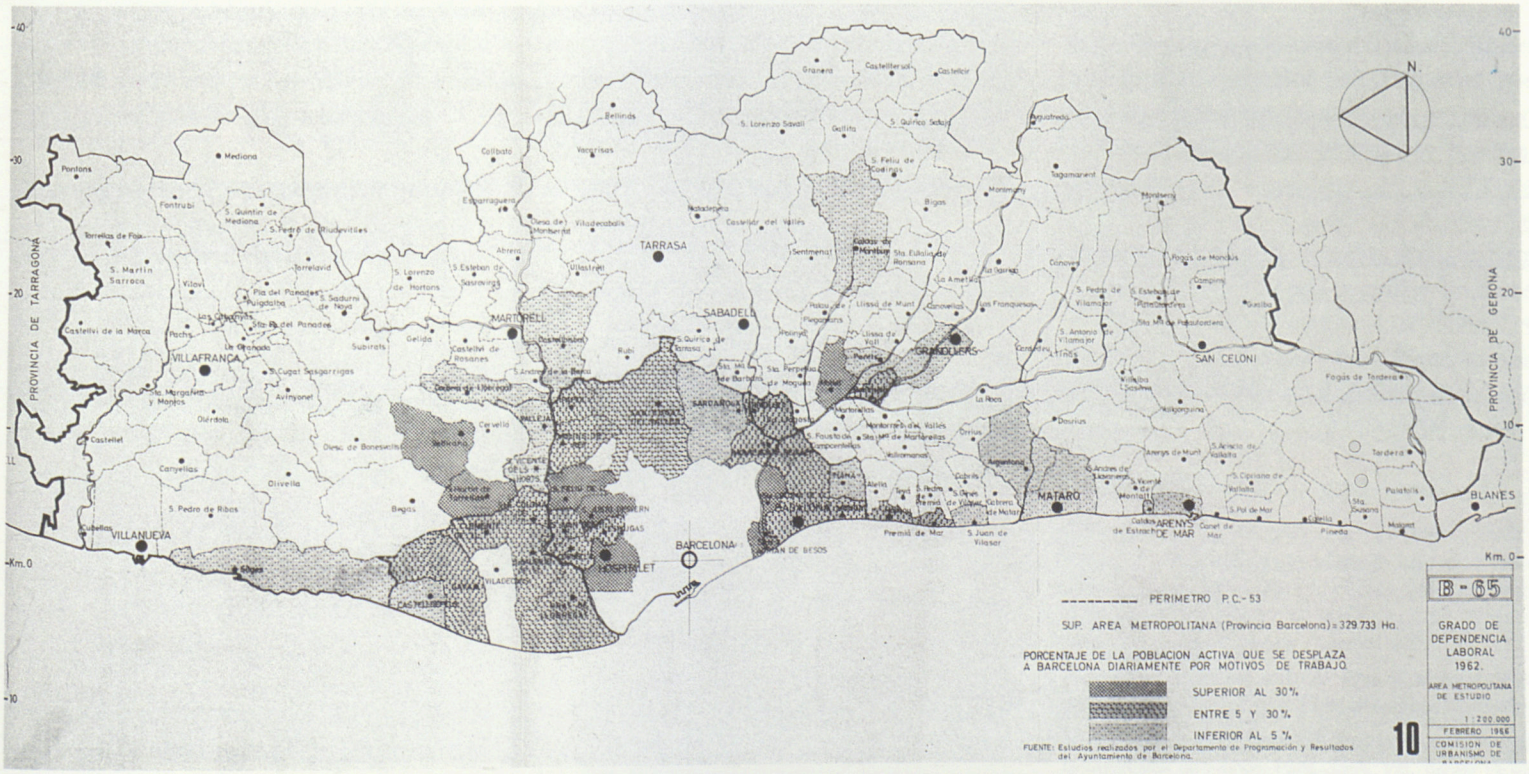
Però, en canvi, ja està en funcionament un important procés de dispersió industrial. L'últim plànol de la sèrie dóna notícia de la localització de les inversions industrials. Malgrat que el fenomen sigui paral·lel a la continuïtat de la taca industrial entorn del nucli central, existeix una primera tendència a la descongestió industrial. Els processos de la nova era ja estan en curs.

[52] COMISIÓN DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES de Barcelona, *Localización industrial en la comarca de Barcelona*. 1970.



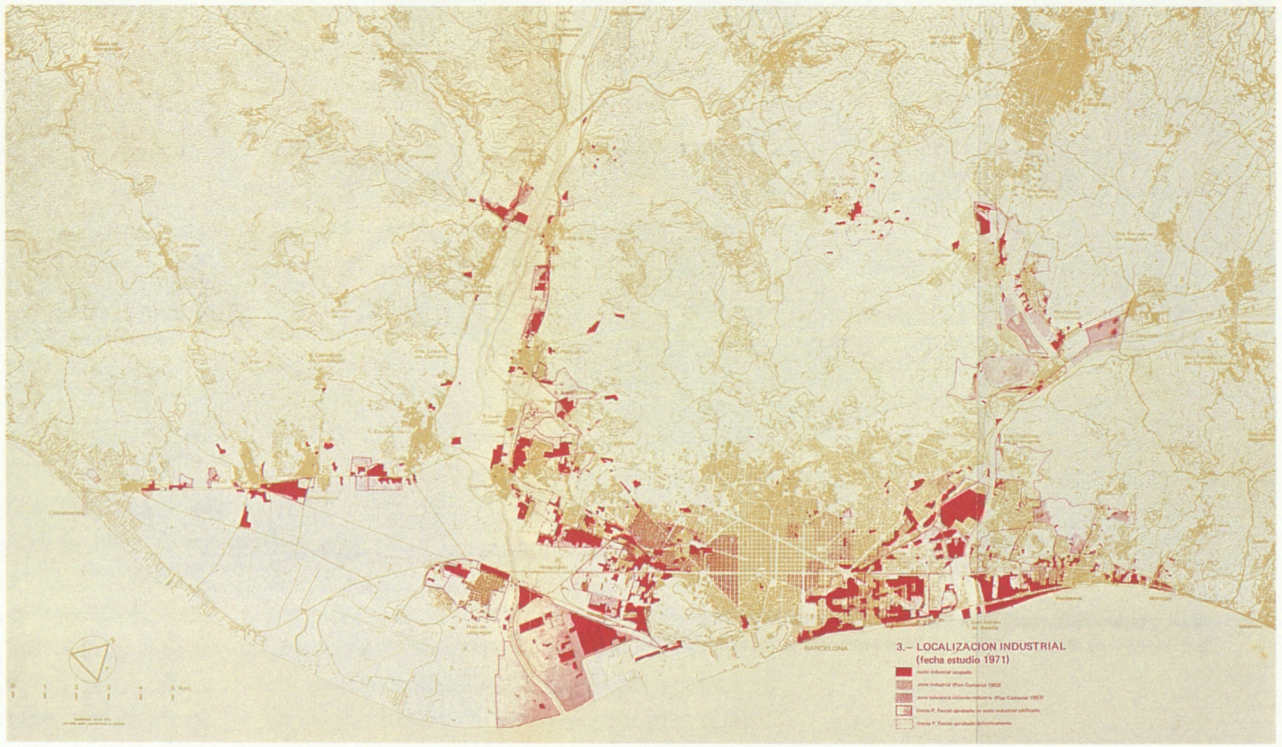
1966 **Grau d'industrialització dels municipis i la seva dinàmica.**

Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.

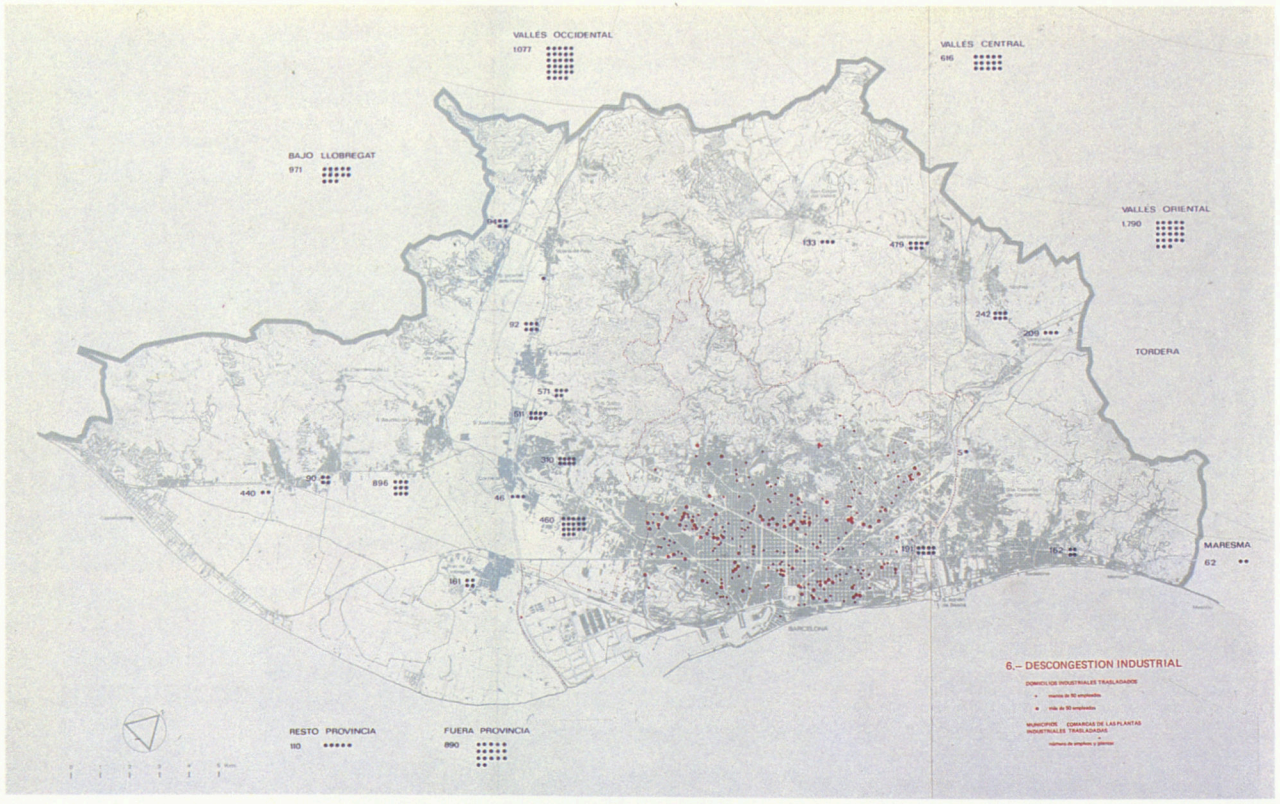


1966 **Grau de dependència laboral en relació amb Barcelona.**

Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



1971 **Localització industrial a la comarca de 1953.**
Font: Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes.



1971 **Descongestió industrial.**
Font: Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes.

El model de la ciutat territori

El planejament urbanístic és molt més que la constatació del procés de descentralització de la població i la indústria a l'àrea metropolitana de Barcelona. Els raonaments de planejament mai no es limiten a una sola qüestió, malgrat que en aquest cas el tema de la descentralització territorial tingui molt de pes. A partir d'aquest primer i essencial tema, cal descobrir un model de planejament més complet i complex.

La declaració d'objectius i els principis tècnics en què s'emmarquen els treballs de l'Esquema Director són una font important de suggeriments sobre la progressiva conformació del model en què es va emmarcar aquell pla (precisament la distinció entre model i esquema va ésser important en aquell moment de debats).

L'Esquema Director es basava en el model de la ciutat territori. Un model de planejament importat d'Itàlia, a través d'una traducció lliure del Piano Intercomunale de Milano de 1962[53]. Es basava en principis molt diferents el del taylorisme o l'organicisme tradicionals. Definia una metàfora urbana basada en una varietat de components: la densitat de relacions, la mobilitat, etc., i en imatges properes al model del París Paral·lel, Toulouse le Mirail, els plans comercials de Victor Gruen, els centres direccionals italians, etc., on la nova vialitat i les localitzacions estratègiques del terciari tenien molt de pes.

A mig camí entre l'espai homogeni, llis,i sense qualitats, a què havia portat el predomini d'alguns temes importats des de les ciències socials en l'urbanisme dels anys seixanta i setanta, i la recerca obsessiva de l'arquitectura de la complexitat, tenen interès les noves metàfores i actituds que es reflecteixen en l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Entre l'espai econòmic i l'espai arquitectònic propiament dit hi ha ponts i mediacions que mereixen la nostra atenció. No es pot dir que l'espai econòmic de l'urbanisme quedi només en l'abstracció generalitzadora, ni que l'espai arquitectònic quedi només en la recerca d'una complexitat absent en els nous teixits i polígons residencials.

El model de la ciutat territori ofereix una excel·lent oportunitat per aprofundir en les innovacions que es donen entre una i l'altra vessant, i permet avançar molt en la comprensió de l'urbanisme metropolità actual.

A l'Esquema Director no hi influeix només el procés econòmic de la descentralització. No es pot dir que tot quedi només a nivell de la defensa de la perennitat de les lleis generals de l'economia, que es reflectia en les ponències i articles de Trias Fargas[54]. Com en tots els altres models urbanístics anteriors, al costat d'intencions generals sobre l'economia del sòl i la localització, hi tenen molt de pes les imatges i referències gràfiques. Fins i tot, el sector econòmic terciari intervé més com a imatge i referència que no pas pel seu pes i efectivitat econòmica.

En aplicació d'aquest model urbanístic, el nou planejament passa de les intencions racionalitzadores i tayloritzadores pròpies de l'economia urbana de començament de segle, a posar una atenció preferent en els processos de requalificació territorial, i al potenciament del desenvolupament econòmic de les diverses regions urbanes. L'urbanisme, a través de la construcció de noves infrastructures, pols industrials i centres genèricament terciaris, etc., passa a tenir una actitud diferent envers l'espai i el temps. Si en els períodes anteriors s'havia centrat preferentment en el projecte d'esquemes de funcionament, que col·locaven harmònicament les zones o peces per aconseguir més eficiència urbana, a partir d'aquests anys concep la seva acció des d'una òptica processual. Cada infrstructura, cada centre d'equipament és pensat més pels efectes que generarà que no pas per la seva simple eficiència.

Aquí el model entronca amb una nova direcció dels estudis econòmics. Des dels anys posteriors a la guerra mundial, en plantejar-se el problema del desenvolupament de les regions deprimides, els economistes regionals van començar a pensar l'espai en forma de pols de desenvolupament polaritats. Si en el planejament racionalista hi havia la incidència de les teories de localització d'Alfred Weber, on les relacions entre les activitats econòmiques i les distàncies als llocs centrals són importants, a partir d'aquesta època es planteja el tema de la incidència de l'activitat en l'espai i la difusió de les qualitats a través de les obres públiques i les localitzacions industrials. És l'espai polaritzat, que es difon a partir de les tesis de Perroux[55], i que va tenir molta importància en la societat occidental dels anys del desenvolupament.

La idea d'espai que deriva d'aquest model econòmic és important en l'urbanisme dels anys seixanta. L'espai metropolità es basa en una trama general d'infrastructures isòtropa, o una retícula que pot tenir una forma i una extensió indefinides, i un conjunt de pols que l'estructuren difonent qualitats, generalment pròpies d'un mitificat sector terciari. En el cas de Barcelona aquest esquema tenia una fàcil aplicació sobre la malla viària i territorial dels corredors geogràfics de la costa i la Depressió Prelitoral en el seu contacte amb Barcelona, i

---

53 Vid.: *La Città Territorio,* Leonardo da Vinci, Bari, 1965. Aldo ROSSI, "Nuovi Problemi", *Casabella*, 264, juny 1962; G. PICCINATO, V. QUILICI, M. TAFURI, *La Città Territorio, Verso una nuova dimensione, Casabella* 270.

54 Vid. Les referències anteriors sobre la ponència de R. Trias Fargas al cicle del Grup R i els articles que s'han citat.

55 J.R. BOUDEVILLE, *Les espaces économiques,* Presses Universitaires de France, París, 1966. Vid. També Stuart HOLLAND, *Capitalismo e squilibri regionali,* Laterza, Roma, 1976.

en la idea de generar un nou procés de difusió de qualitats o de terciari, que completés el procés de descentralització industrial entorn dels nombrosos nuclis o pols perifèrics existents. Tema que fou essencial tant en la redacció de l'Esquema Director com en els debats anteriors i posteriors.

De la mateixa manera que en els treballs del GATCPAC al Pla Macià o de Jaussely al seu Pla d'Enllaços s'intentava racionalitzar, tayloritzar o, simplement, organitzar les àrees i activitats, i que aquesta acció racionalitzadora es reflectia en el traçat gràfic dels esquemes generals d'infrastructures i en la zonificació, en aquest cas, el raonament conceptual i gràfic sobre la definició de l'àmbit del planejament que va fer l'Esquema Director també reflecteix molt clarament la nova qualitat de l'espai. Ja no es tracta de l'espai de l'organització, és l'espai de les interrelacions múltiples, de les polaritats i de la difusió de les qualitats terciàries. Per aquest motiu l'àmbit és molt més ampli i es basa prioritàriament en la detecció de les interrelacions múltiples en un espai regional extens. El del plànol de fluxos de circulació previstos per a l'any 2010, que s'ha reproduït anteriorment, ensenya molt bé el nou caràcter de l'espai. És molt diferent dels plànols equivalents, que s'havien fet en el període racionalista, marca relacions múltiples, no pas simples fluxos de circumval·lació en relació amb el centre[56].

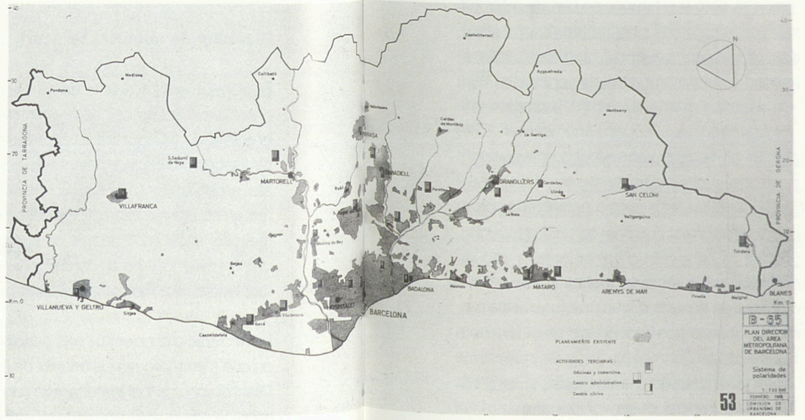
Aquest també és el cas dels plànols d'avaluació de les qualitats del sistema urbà i de tipificació dels centres urbans o pols de desenvolupament, que hi ha en els estudis previs de l'Esquema Director.

Aquí, el grau d'industrialització i concentració demogràfica, llurs dinàmiques, les diverses modalitats d'interrelació i trànsit, la detecció de les polaritats significatives, passen a ésser matèria de cartografia interessant. Es tracta d'un treball i un raonament tècnic tant o més rellevant que molts dels anteriors, el desenvolupament del qual portarà a un urbanisme ben diferent.

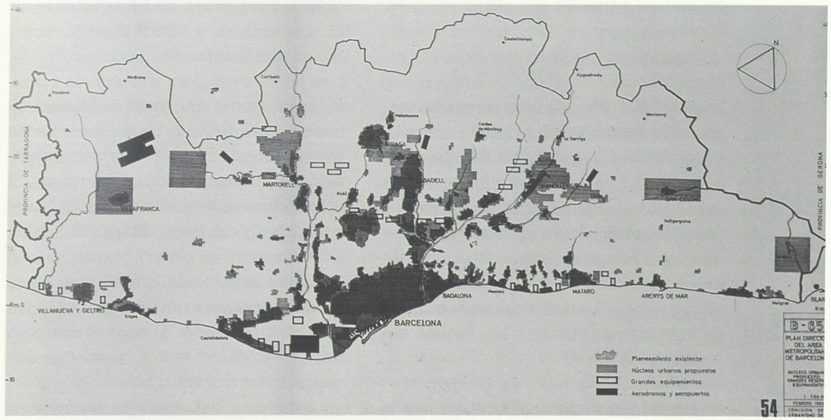
En els dos primers plànols: 42, *Polaritats detectades a l'estudi a partir de la tipologia de les poblacions* i 53, *Sistema de polaritats*, hi ha l'expressió del tema d'estructura territorial més interessant de tot el pla. El territori metropolità de Barcelona no és només la ciutat i el seu *hinterland* d'influència; per exemple, les línies concèntriques que es dibuixaven en els treballs del GATCPAC, ni un simple conjunt de carreteres i camins. El territori metropolità és un sistema de centres urbans amb un potencial humà, industrial i terciari. El pla precisament dissenya un sistema de nuclis i grans equipaments sobre aquest potencial. D'acord amb aquest esquema, el territori sempre és concebut com a sistema de pols que influeixen i qualifiquen l'espai de l'entorn.

En el segon grup de plànols: 54, *Nuclis urbans proposats i equipaments* i 49, *Àrea d'influència de les polaritats proposades*, es dissenya un sistema que s'independitza relativament de la influència de la ciutat central. En el primer es dibuixa un sistema de poblament complet que segueix l'eix de la Depressió Prelitoral. La independència d'aquest sistema en relació amb Barcelona és interessant i significativa. Precisament té explicació en el segon, on es dibuixa l'àmbit territorial relacionat amb cadascun dels nuclis. Si en el grup de plànols anterior es començava a dissenyar un nou sistema territorial, que continuava i estenia Barcelona, aquí el sistema ja apareix amb més força i independència i es relaciona amb un àmbit territorial propi.

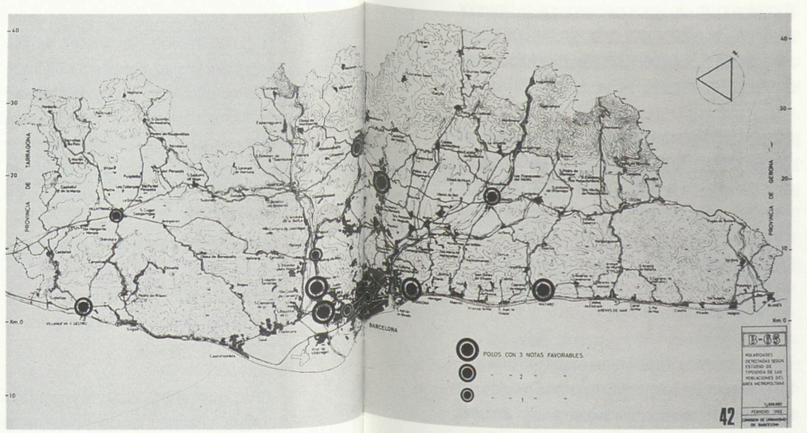
[56] Per exemple, els esquemes de circulació de Berlín, Londres, París, Viena, Boston, etc., que es reprodueixen en el catàleg de l'Exposició de Berlín redactat per Hegemann l'any 1910.



1966 **Polaritats detectades a partir de la tipologia de les poblacions.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



1966 **Nuclis urbans proposats i grans reserves d'equipaments.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



1966 **Sistema de polaritats.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.



1966 **Àrees de dependència de les polaritats proposades.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana. Escala 1/200.000.

Els objectius del pla

Després de la definició general del sistema territorial polaritzat anterior, es pot fer una breu descripció dels objectius del pla. L'Esquema Director es basava en uns principis de benestar social més propis de les ciències socials que del planejament tradicional. I, curiosament, els factors de medi físic, institucions, rendes, que apareixien com a referències positives en el planejament racionalista, intervenen en aquest nou planejament més com a limitacions que com a temes propis.

L'objectiu primer és l'obtenció del màxim benestar econòmic de tots. Per això el pla dissenya l'activitat productiva pensant prioritàriament en el rendiment de les inversions econòmiques i en la seva incidencia en el milloraramento de les rendes individuals i socials. És a dir, només en segona instància es planteja la necessitat de racionalitzar les relacions entre residència i treball, o consum i serveis. El planejament ha passat de ser concebut com un instrument de racionalització de la nova gran ciutat, és a dir, un nou centre de producció i consum d'abast molt més extens que el de la ciutat tradicional, a ser concebut com a instrument de millora de la productivitat i el benestar, en un sentit francament keynesià.

Per això, complementàriament a la simple productivitat, el pla es planteja una sèrie de temes: la intensificació del nivell cultural, l'ús del temps lliure, etc. Alhora es planteja la redistribució social, i vol dotar-se d'un profund sentit social i integrar els immigrats en els sistemes de valors i formes de vida urbana, atorgant un valor importantíssim a la ciutat. Contra aquestes intencions, les limitacions no són només les pròpies del medi físic actual i d'una estructura territorial i urbana heretada impròpia del nou concepte de vida en comú. L'entorn institucional i les rendes econòmiques, els costos d'assentament, els costos de funcionament o els costos socials també condicionen qualsevol possibilitat de substitució global del poblament, les infrastructures i els usos heretats d'una història passada, envers la qual hom és molt crític.

Un segon grup d'objectius fa referència a un nou concepte de ciutat. Un lloc definit per "la varietat de components i la densitat de relacions entre ells". És a dir, no es tracta tant d'una expansió o creixement estructurat entorn d'un centre metropolità, o d'un conjunt articulat racionalment entorn d'un centre, sinó d'un conjunt homogeni d'àrees i de nivells urbans. Estableix un teixit de tot tipus d'infrastructures, estès de manera homogènia sobre tot el territori, amb la persistència dels centres urbans actuals, i l'associació de grups urbans de magnitud variada per tal de dotar al sistema de les necessàries polaritats i un nivell de qualitat homogeni.

És a dir, l'Esquema Director no limita l'actuació en l'assenyalament de zones i quantitats localitzades, sinó que actua realitzant una malla d'infrastructura homogènia i eficient amb la finalitat de la mobilitat total com a principi director, i també preveu la creació de nous pols industrials i terciaris. Aquests centres de requalificació tenen una missió important en tot el disseny del pla, l'eficàcia del qual depèn del seu influx de qualitats en el territori del voltant.

Com es deia abans, d'aquest concepte de ciutat té interès la definició de l'espai, que es basa en la recerca de l'homogeneïtat de nivells, la previsió de polaritats, i també l'operativitat i dinàmica de la implantació. L'espai definit no busca només la distribució racional de les zones o peces urbanes en el conjunt, sinó l'homogeneïtat, la polaritat, i la dinàmica. Conceptes, tots ells, relativament innovadors en el context del planejament.

El nou model urbà es desenvolupa en un context territorial molt diferent de l'anterior. Es tracta del teixit heterogeni, format per malles urbanes i usos molt diferenciats, i a mig camí de la ciutat i el camp. Un context que no pertany a la ciutat compacta ni està pensat per integrar-s'hi, però que tampoc no pertany al territori agrícola o natural. És un territori dinàmic i flexible on les contradiccions i tensions entre la ciutat i el camp són normals i creixents. És a dir, el territori extens, diferenciat i complex, que els italians en aquella època anomenaven "Città Territorio", i que era concebut com a quelcom més que l'àmbit més o menys ampli d'extensió de la ciutat o l'antiga regió polaritzada entorn d'un centre únic.

El pla actuava sobre aquest context o territori a través de la malla d'infrastructures. Una malla que, en els principis del pla es definia com "una malla teòricament rectangular (malgrat les distorsions del relleu i la geografia) que s'havia de configurar per desenvolupar al màxim les interrelacions i els nexes entre tots els llocs (no una malla radial pensada en l'accessibilitat al centre, com definia el planejament de començament de segle). En aquest context, conceptes com el d'indiferència de les localitzacions a l'interior de l'àrea, el poblament nebulós i la superació dels límits i les resistències morfològiques passen al primer pla.

Alhora havia de completar l'estructura del poblament existent mitjançant un sistema de centres terciaris o d'equipament, més o menys vinculats als nuclis antics, segons les versions i interpretacions. Aquests centres s'anomenaven centres direccionals, i eren concebuts per a canalitzar la incidència del terciari en el context del nou sistema territorial.

Terciari, difusió de qualitats i mobilitat total arriben a ésser sinònims d'Esquema Director. En aquest sentit es pot dir que el terciari arriba a ésser la imatge del pla. Però sota aquest nom hi ha molt més que un sector econòmic. Per

terciari, sobretot, s'entén una imatge, que en el planejament té un paper semblant a les referències que guiaven els traçats barrocs i del neoclàssic.

Per això els centres direccionals no només havien de contenir una certa superfície d'equipaments i implantacions terciàries, sobretot havien de tenir una forma potent, que ajudés a difondre les qualitats en el territori. No havien de ser només pols d'atracció, sinó una mena de ganglis que agrupaven infrastructures i àrees d'activitat, i actuaven com una mena d'òrgans primaris del funcionament de la nova ciutat dispersa i dinàmica.

A través de tots aquests conceptes, el planejament urbanístic va entrant en l'òptica de la complexitat i la multiplicitat. Els nous centres terciaris havien de tenir un programa complex. Es concebien com a nuclis d'agregació d'infrastructures de vialitat i diversos serveis de comunicació vinculats (per exemple: a aparcaments, a estacions d'autobusos, el metro, equipaments de tipus divers, comerços, algunes activitats productives, etc.). Superada la tendència racionalista de subdividir, zonificar i classificar la realitat urbana per resoldre els problemes separadament, la nova òptica de la composició urbanística entra en l'esfera de l'agregació, la multiplicitat, la complexitat, i el desenvolupament dinàmic.

En tot això, el nou urbanisme integra el que havia estat insinuat en alguns treballs de Le Corbusier i el GATCPAC, quan presentaven aquells esquemes d'estructuració de les àrees urbanes, de l'eixample d'illes de 400 x 400 m, o de la ciutat vella de Barcelona, on els diversos nivells de la vialitat, les àrees verdes, els equipaments i l'habitatge se superposaven sobre els principis d'ordenació dels teixits preexistents.

De la nova concepció de l'espai a les referències de projecte i les imatges

En el model de ciutat de l'Esquema Director encara hi havia més: hi havia una imatge de ciutat futura que es diferenciava de la racionalista, i en aquestes imatges és important el grafisme. S'hi defineix una *tomorrow town* en la qual pesen molt les imatges d'autopistes, centres de comunicacions, macroedificis, etc. Es tracta d'imatges com les que es reproduïen en les revistes de l'època. Per exemple, entorn de l'explicació del centre de Chandigarh, de Brasilia, del París Paral·lel, de Toulouse le Mirail, del centre d'Estocolm, del Centre Direccional d'Hèlsinki, del Tokio de Kenzo Tange, etc.[57]; o també en els projectes de centres direccionals italians[58], on es combinen els esquemes viaris de dimensions excessives amb edificis potents i expressius. No es pot subestimar el pes d'aquestes imatges, esquemes o axonomètriques, en la globalitat del model. Aquesta "visió física del tema" no és gens marginal metodològicament.

Els esquemes previs del Pla Director són una referència bàsica per a entendre el nou grafisme i per diferenciar l'experiència catalana de les altres europees. En la memòria de l'Esquema Director[59] es reprodueixen cinc esquemes alternatius d'estructuració general de l'àrea metropolitana, que es van debatre prèviament a l'elaboració de les opcions definitives del pla[60], on es pot començar a descobrir el pes d'aquestes noves imatges de la ciutat.

L'isotropia de la trama és general en tots els plànols, on es dibuixa una trama que tendeix més a l'ortogonalitat que a la tradicional radialitat dels esquemes de Barcelona. És simptomàtic que en la majoria dels casos aquesta ortogonalitat i isotropia s'aconsegueixin forçant completament la forma del territori natural. Aquí el model amb totes les constatacions anteriors s'imposa totalment.

En el primer esquema es dibuixa una línia d'infrastructures contínua al litoral i dues bandes d'infrastructures interiors, que segueixen el curs de la Depressió Prelitoral i que només es fonen en una al Vallès Occidental, prop de Sant Celoni. Aquest esquema lineal del Vallès i el Penedès és trencat rítmicament per diverses transversals que segueixen les valls principals, creant una malla homogènia. Però aquestes transversals només arriben a la costa en els casos del Besòs i el Llobregat. L'edificació i les reserves d'espais lliures i de parc s'hi dibuixen esquemàticament a l'entorn d'aquestes línies.

El segon esquema és molt més complicat. A distància és difícil captar-hi cap lògica de traçat. Es basa en la continuïtat i la duplicació de les línies d'infrastructura existents. Les línies d'infrastructura transversals, que incideixen en la mateixa costa, hi són molt més marcades. S'hi assenyala una taca important d'edificació al Vallès, seguint el que serà la B-30, mentre que les altres taques d'edificació són simplement per completar els nuclis i línies d'edificació existents.

El tercer esquema es caracteritza per un intent de nucleïtzació del creixement entorn dels principals centres comarcals. Les polaritats són essencials en el model general i la seva traducció a Barcelona.

---

[57] Vid., per exemple, l'interessant número monogràfic sobre "Cités Nouvelles, Centres Urbains", *L'Architecture d'Aujourd'hui,* 101, abril, maig 1962.

[58] Vid. Carlo AYMONINO, Pierluigi GIORDANI, *I Centri Direzionali,* De Donato editore, Bari, 1967.

[59] COMISIÓN DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA Y OTROS MUNICIPIOS, *Plan Director del Àrea Metropolitana de Barcelona,* gener de 1966.

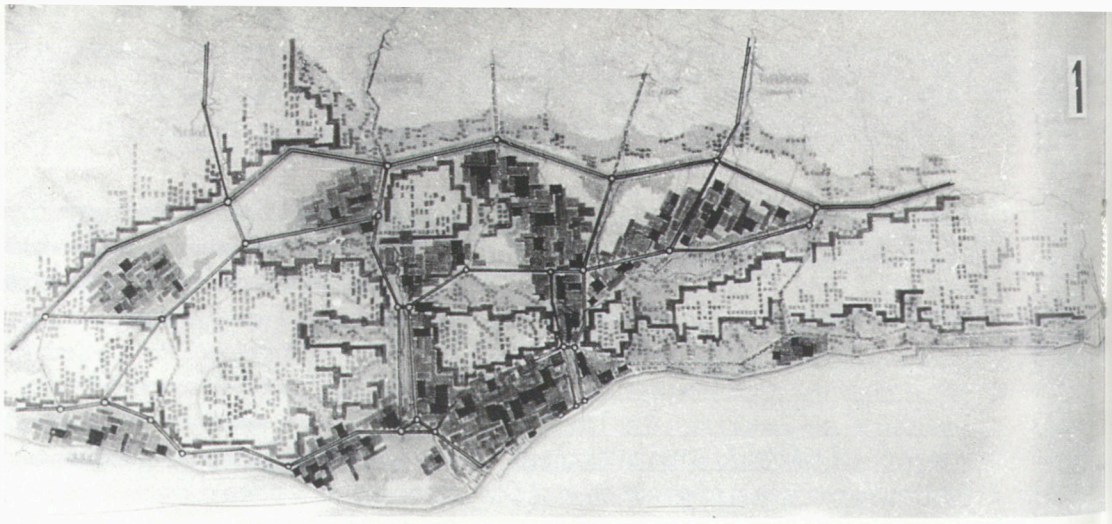
[60] En aquesta explicació s'ha volgut fugir de les disscusions que es van fer en aquella època. Per això no s'han introduït criteris de valoració sobre una o l'altra opció. I els comentaris s'han circumscrit als aspectes gràfics i a la manera de transmetre la nova imatge urbana.

El quart sembla el més densificador. Dibuixa una malla molt tancada a l'eix transversal del Vallès i el Penedès, amb dues autopistes perifèriques i un eix estructurador central. I dibuixa un creixement molt potent a l'entorn de Barcelona i el delta del Llobregat. La prolongació i extensió en amplada de l'eix de la Gran Via hi pesa molt. Sembla que és l'opció que concorda amb el Projecte Barcelona 2000 de la Barcelona de Porcioles.

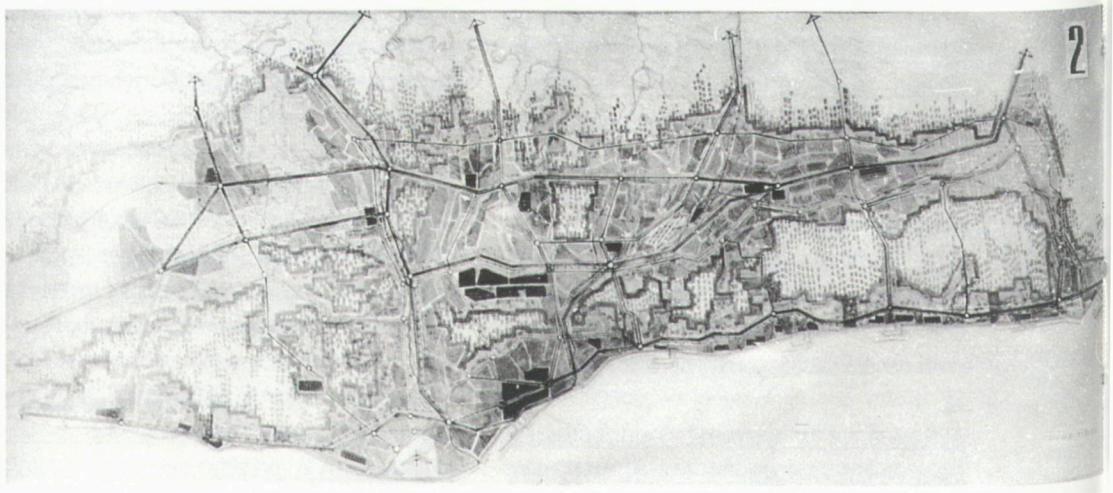
I el cinquè és l'únic que trenca el predomini de la malla entorn de la Depressió Prelitoral. Basa el disseny del nou sistema en els pols urbans exteriors i en la continuïtat de la malla d'infrastructures. Malla que és radial en tot el territori excepte a l'àrea de Sant Cugat.

De la comparació dels cinc esquemes, els seus paral·lelismes i les seves divergències, se'n dedueix la importància del raonament geogràfic en l'episodi de l'Esquema Director. Des dels anys trenta el raonament geogràfic ha estat important en la cultura catalana, en general, i en l'urbanisme i l'ordenació del territori, en particular. Per això en la configuració de la malla territorial metropolitana i en la discussió de les seves alternatives es va donar molta importància a la forma del territori, a la continuïtat de les grans directrius de comunicació i els centres urbans intermedis que polaritzaven el territori de l'entorn de Barcelona. Era una actitud molt pròpia de la cultura catalana, que, en això, es diferenciava palesament de la urbanística i les propostes d'altres contextos territorials i culturals.

Hi havia alternatives de traçat viari. Però, en la redacció de l'Esquema Director, sobretot, es



1966 **Esquema previ 1.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.



1966 **Esquema previ 2.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.



1966 **Esquema previ 3.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.

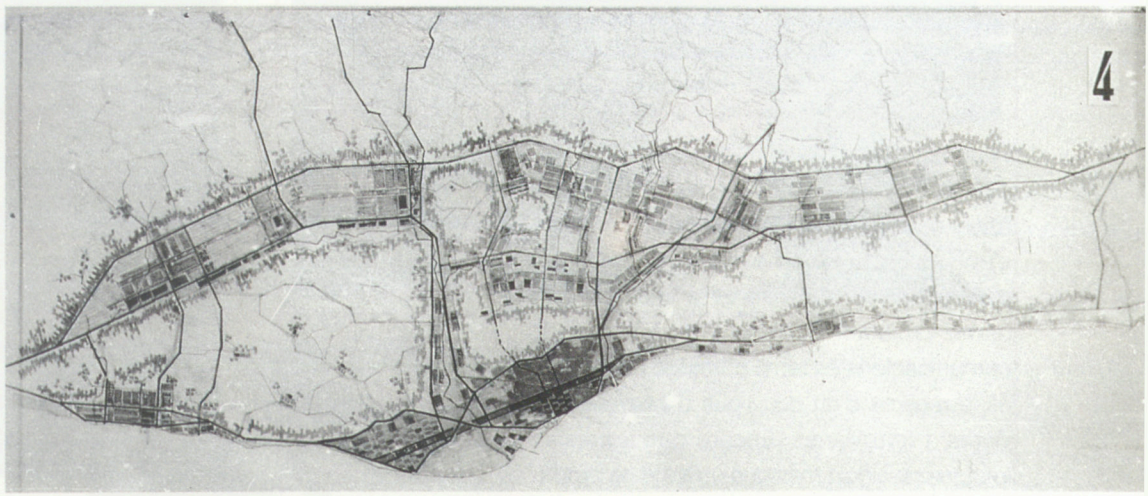
van contraposar dues idees: la primera es basava en la potenciació de les polaritats urbanes existents, i la segona en la construcció de noves ciutats i centres direccionals que reequilibressin el territori a partir de la seva posició en el conjunt de l'àrea.

Entre una i altra alternativa hi havia molt més que la contraposició de dos models d'organització física del territori. Entorn de la proposta de potenciar els centres existents hi havia un coneixement autènticament geogràfic i una concepció processual del planejament. La proposta de construir autopistes, noves ciutats i centres direccionals tenia relació amb una falsa concepció de l'ofici de l'arquitecte o l'enginyer.

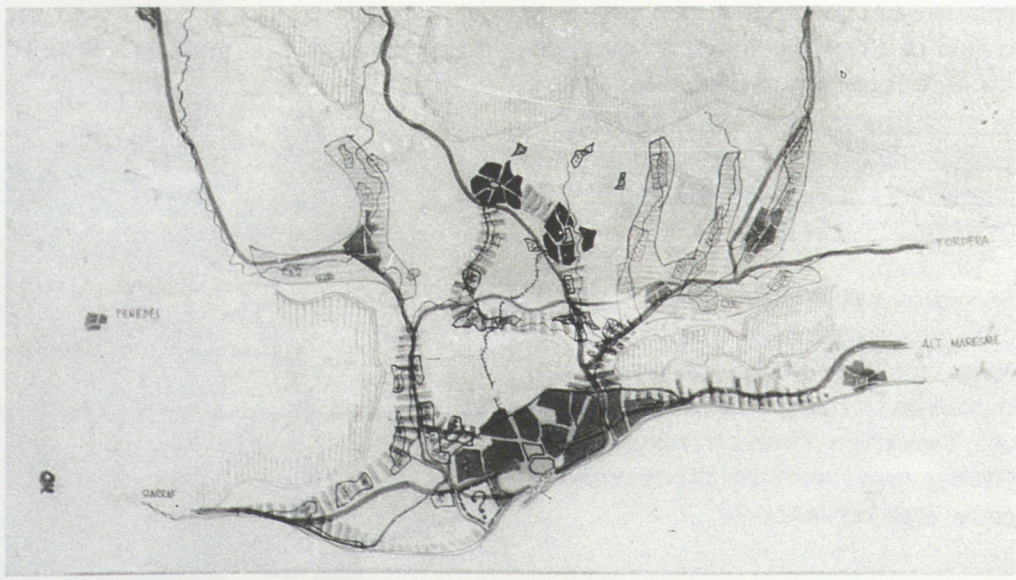
En la concepció processual del planejament és precisament on hi ha la primordial novetat. Fins aquí l'objectiu principal del planejament era la racionalització de les relacions entre les diverses àrees urbanes o l'organització del territori a una o altra escala. Es tractava sempre d'un planejament estrictament sincrònic i referit a un objectiu llunyà o pràcticament infinit. A partir d'aquest moment l'urbanisme esdevé un mitjà per conduir un procés. Té una fase inicial, l'estructura metropolitana de Barcelona, i un procés d'implementació, en el qual hi ha factors que romanen i factors que evolucionen a diverses velocitats.

Es pot dir que en la contraposició de les alternatives de l'Esquema Director sobretot hi havia una concepció diferent d'aquest procés. D'una banda hi havia una concepció tancada, encara construïda a imatge de l'urbanisme racionalista, segons la qual les propostes es basen prioritàriament en la definició d'una ciutat futura, amb autopistes, centres direccionals, etc., i d'una altra, concepció processual i innovadora, que veia el procés de construcció metropolitana com un camí complex que recolzava la innovació en la conservació i potenciament d'unes polaritats, que són essencials en l'ordenació del territori.

Curiosament, el grafisme en què es basen totes



1966 **Esquema previ 4.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.



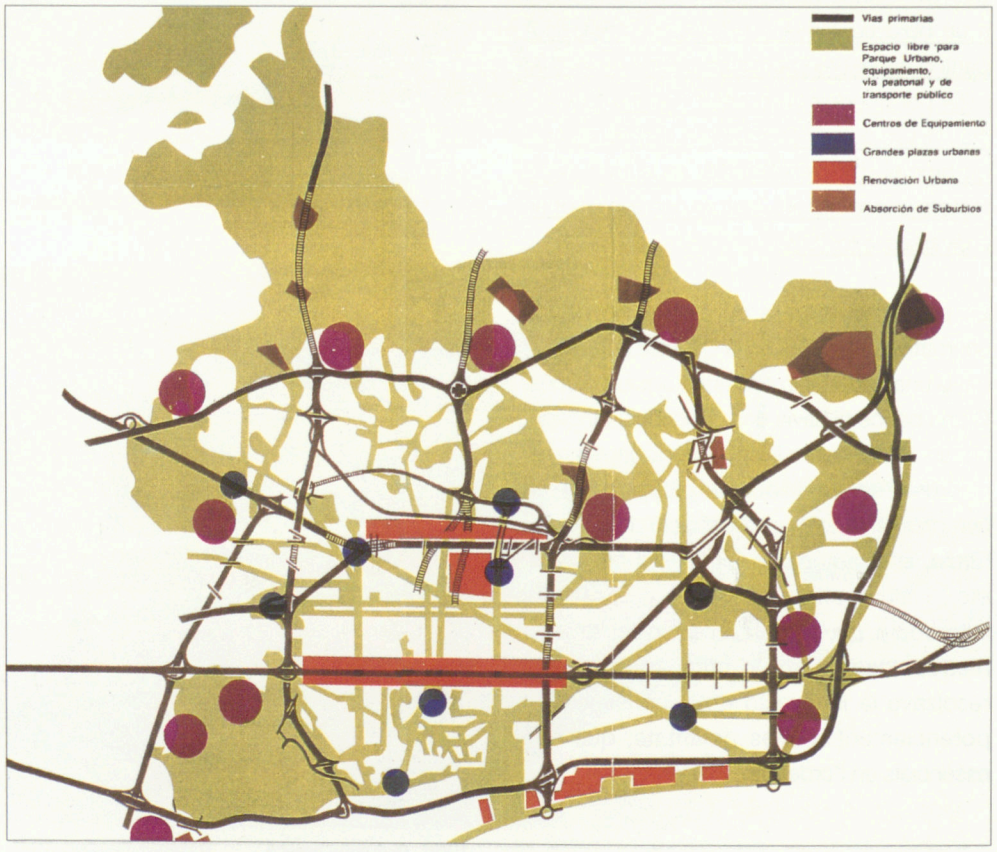
1966 **Esquema previ 5.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.

les alternatives de l'Esquema Director, les malles d'autopistes dibuixades i superposades sobre les malles urbanes menors, els eixos i centres direccionals, etc., és portat a l'extrem pel "porciolà" projecte Barcelona 2000, que, metodològicament i gràfica és equivalent a tots els esquemes anteriors.

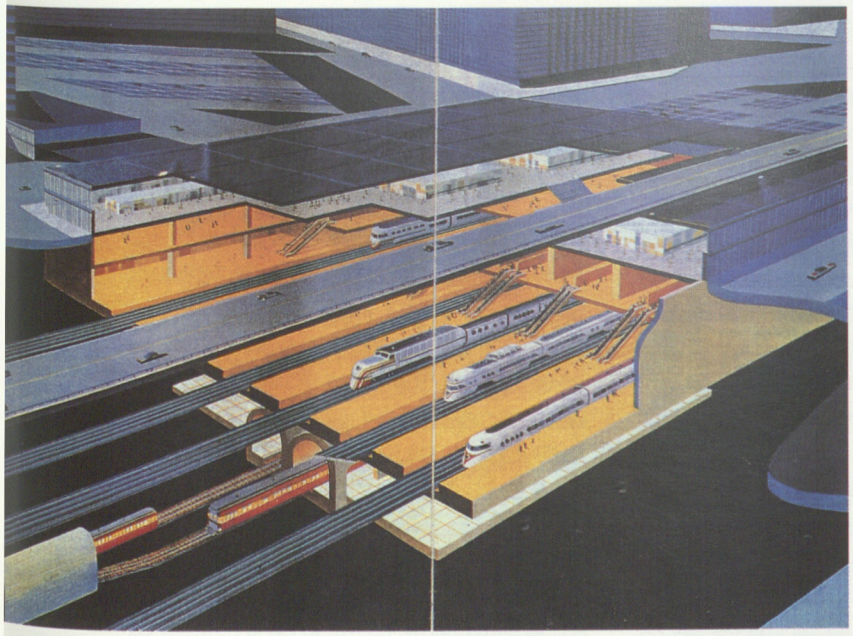
El projecte Barcelona 2000 és molt pobre. No té la força expressiva dels centres direccionals italians. Es limita a traçar la malla d'infrastructures. També és una opció centralista, que potencia exageradament el centre de Barcelona, contra la política de dispersió territorial i el potenciament dels nuclis exteriors preconitzada per l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.

Però aquest projecte permet posar en relleu el pes de les imatges en el model. La *tomorrow town* d'aquests esquemes tan abstractes s'evidencia en una sèrie d'imatges futuristes, més o menys equivalents a les d'aquest darrer projecte. El disseny de la malla de comunicacions és tema d'imatge i també ho és la recerca d'un nou tipus d'interrelacions viàries i ferroviàries. Encara que aquestes imatges no siguin més que un mitjà de propaganda i que arquitectònicament tinguin molt poc valor, ens remeten a altres exemples que s'explicaran posteriorment, els plans de la Ribera i Montjuïc, que combinaran aquesta nova imatge de referència amb unes qualitats arquitectòniques sensiblement més rellevants. Si la concepció processual del model és important, també ho és aquesta adhesió del planejament a unes imatges que combinen la centralitat amb la mobilitat.

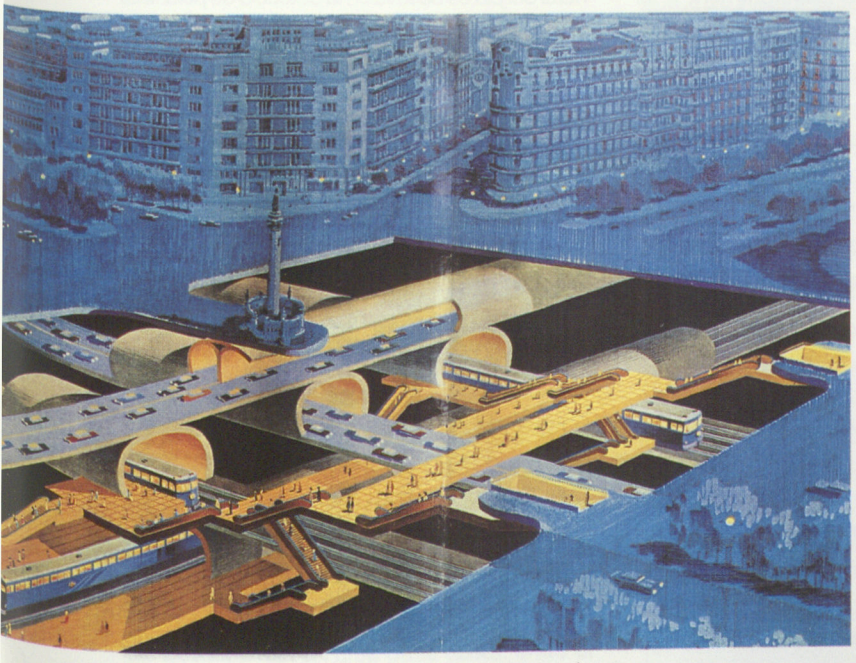
És evident que es tracta d'una manera de concebre l'urbanisme que, a distància, i quan no es mesura en relació amb els negocis immobiliaris i les especulacions urbanístiques de la Barcelona on manava el polèmic alcalde Porcioles, fa equivalents fins i tot propostes que podien ésser contradictòries.



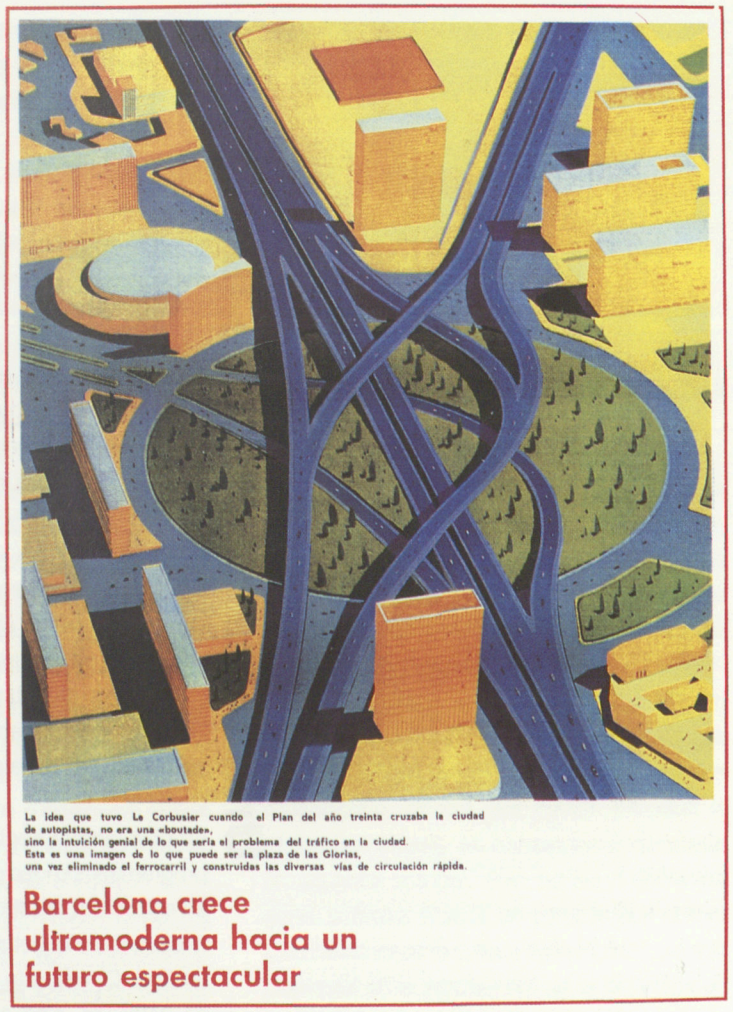
Barcelona 2000. Esquema general.



Barcelona 2000. Nucli de comunicacions.
Font: La Gaceta Ilustrada



Barcelona 2000. Nucli de comunicacions.
Font: La Gaceta Ilustrada



Barcelona 2000. Les malles de comunicacions diferenciades.
Font: La Gaceta Ilustrada

Una altra lectura de la ciutat

En el Pla Comarcal de 1953 l'estudi detallat de l'ús del sòl era important en l'origen dels raonaments de planejament. La informació del pla es basava en la interpretació del fotoplànol de la ciutat i el seu entorn, i la filosofia i l'estructura del pla es basaven preferentment en l'articulació d'usos entorn de diversos centres dispersos. En canvi, en l'Esquema Director l'elaboració d'una cartografia detallada de l'ús del sòl no té tanta importància. Per això l'explicació d'aquest tema es pot deixar de banda fins arribar a aquest punt darrer.

En l'Esquema Director el pes dels arguments programàtics o ideològics, per exemple referits a l'estructura del territori metropolità, passen al davant de la lectura detallada de l'estat del territori. O, millor, la lectura de l'ús del sòl no és detallada, sinó agregada o genèricament geogràfica i fa referència preferentment a la posició i el pes de les diverses polaritats i línies d'infrastructura en el conjunt metropolità.

Però, en aquest cas, les anàlisis de la trama menor també existeixen. En els estudis d'informació de l'Esquema Director també es van fer treballs de mapificació a escala menor, utilitzant el fotoplànol de 1961 i els censos d'ocupació i residència.

Es pot dir que aquests estudis continuen la tradició iniciada en els plànols d'usos que el GATCPAC va presentar al Congrés de CIAM sobre la ciutat funcional i els plànols d'usos dibuixats per l'equip Soteras en el pla de 1953. Però, com que estan elaborats amb una orientació metodològica diferent, seran més útils per estudiar els canvis del planejament que per a l'estudi objectiu de l'evolució dels usos del sòl urbà. Paral·lelament, serviran d'introducció a la lectura d'alguns exemples d'urbanística menor que s'explicaran a continuació.

En aquest cas, l'anàlisi dels usos no és un treball complet, acabat i reflectit puntualment en un plànol d'estructura global de l'àmbit del pla, com volia ser l'estudi previ del pla de 1953, sinó que és un treball fet a nivell de mostreig, del qual es volien extreure criteris que guiessin la regulació normativa posterior. No es tracta d'un estudi pensat per fonamentar l'estructura general del pla, sinó d'un simple suport als criteris d'ordenança o de regulació dels processos d'edificació.

La novetat metodològica principal de l'estudi dels usos estaba en l'intent de tipificació d'àrees de trama física i contingut d'ús homogeni, i en la detecció posterior del seu potencial de transformació. És a dir, el descobriment de les característiques tipològiques de cada trama urbana, la malla dels carrers, els tipus edificatoris, etc., i, sobre aquesta base, la determinació del seu potencial de transformació.

A una altra escala, es tracta de la mateixa actitud del pla a nivell global. Si l'estructura general del pla es basava en la detecció de polaritats i en el disseny del seu procés de transformació posterior, en aquest cas la base és la detecció d'unes característiques físiques, o d'una tipologia de trama, que determinen el procés d'evolució posterior. La diferència en relació amb els estudis dels anys trenta i cinquanta és gran. En aquells estudis l'objectiu era la deteminació de l'ús principal de l'àrea. Aquí s'estudia la permanència de les característiques tipològiques dels carrers i dels edificis. En els estudis anteriors l'ús del sòl només feia referència a la taca que ocupava l'extensió d'un polígon. Aquí es tracta de polaritats constituïdes per nuclis de població o de trames compostes de carrers i edificis, on, tant en el cas de les polaritats urbanes com en els teixits urbans, s'observa una nova atenció als procediments de la geografia. Els estudis de la geografia humana o regional, que havien

tingut una primera incidència en els estudis d'estructura urbana dels anys trenta[61], s'introdueixen definitivament en els mètodes d'urbanisme a partir d'aquestes consideracions.

Des d'aquest moment, la imatge urbanística de les àrees components del territori metropolità, que fins llavors havia estat totalment unitària, es comença a trencar, diferenciar i matisar.

Fins ara cada zona era una zona i prou. En els esquemes racionalistes, el territori es diferenciava en zones que encara tenien un component important d'homogeneïtat. Cada zona tenia un ús i una trama de carrers i una tipologia edificatòria unitària. Per exemple, al planejament de començaments de segle, una zona era la ciutat jardí que es caracteritzava per una grandària i una forma de les illes i per la presència d'edificis residencials separats dels límits de la parcel·la, una altra zona podia ser l'habitatge obrer, format per illes d'uns 50 metres d'amplada i amb habitatges entre mitgeres, etc.

El Pla Macià intentava imposar un únic estàndard de teixit urbà residencial, però ja admetia diferències motivades per la distinta estructura dels teixits preexistents al casc antic, a l'eixample o a les àrees de nova creació.

Al nou planejament metropolità, el punt de partida són les components diferenciades de cada teixit urbà, i les components no sempre tenen la mateixa presència i el mateix pes en l'evolució anterior i posterior de l'àrea. Així, l'estudi detallat de les diverses configuracions i estructures dels teixits preexistents passa a ser imprescindible. Llavors no es tracta tant de reconèixer un ús o teixit, com d'estudiar detalladament el seu procés.

Els estudis de l'ús del sòl als diversos teixits urbans no s'estenen a tot el territori. Atesa la seva finalitat d'aportar només criteris de regulació de la dinàmica edificatòria futura, només es fa un mostreig. Curiosament, un dels exemples d'estudi és el polígon del sud-oest del Besòs, situat a l'àrea de la costa, entre la Gran Via i el mar, i precisament és una de les actuacions emblemàtiques de l'urbanisme dels anys seixanta explicades anteriorment. Una altra mostra és un fragment de l'eixample.

En un plànol de l'estudi d'aquest polígon, que il·lustra l'escrit, s'explquen les seves característiques físiques (en aquest cas, en tractar-se d'un polígon molt esquemàtic, es limiten a l'altura dels blocs). Característiques que, completades amb les dades demogràfiques i els índexs d'activitat, donen lloc a la definició dels diversos tipus de teixit.

En aquella època, el concepte de teixit urbà, fàcil de matisar i diferenciar, fent referència a l'estructura viària, la parcel·lació i l'edificació començava a substituir el de zona molt agregada, que s'utilitzava anteriorment.

Hi havia consciència que les àrees urbanes metropolitanes eren complexes i, sobretot, dinàmiques. Per aquest motiu, en cada àrea s'havia de posar el volum d'edificació actual en relació amb el potencial encara no utilitzat, i el percentatge d'espais lliures, d'equipaments i de vials. Alhora, la distribució d'usos no era mai exclusiva per a una zona, i per a cadascuna d'elles es podien diferenciar les superfícies de sòl dedicades a l'habitatge i les dedicades a activitats productives.

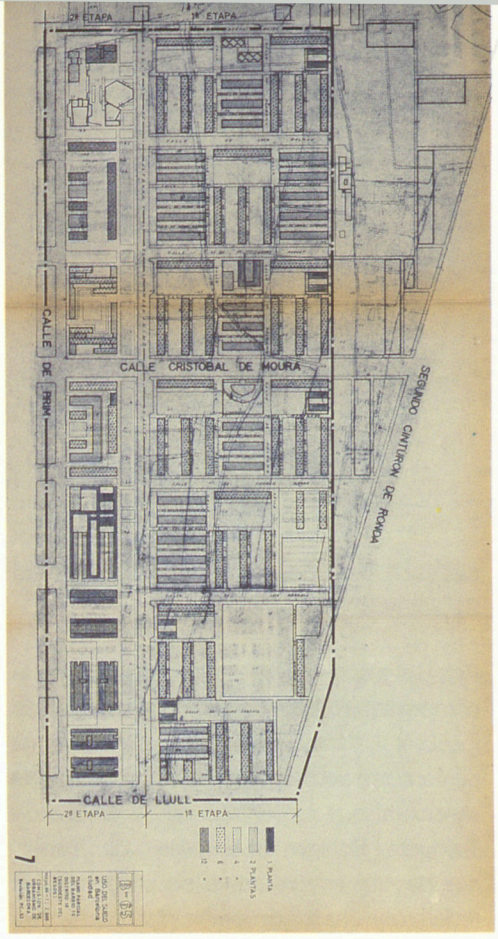
Així naixien els estàndards de densitat (habitatges/ha) d'edificabilitat (superfície construïda/superfície total), els percentatges d'ocupació del sòl per a habitatge o per a activitats productives, o els percentatges de dedicació del sòl a l'ús particular, els serveis, equipaments i espais verds, etc. És a dir, tota una sèrie de mesures i estàndards que partien de l'anàlisi de la situació actual dels diversos teixits urbans per esdevenir posteriorment mesures normatives de control i seguiment de la dinàmica urbana posterior. L'objectiu final de tots aquests càlculs és la redacció d'una normativa d'edificació atenta a totes les diferències i matisos que apareixien en els diversos tipus d'àrea urbana, mitjançant unes normes basades en l'anàlisi particularitzada de la realitat, en comptes dels antics estàndards objectius o prototipus propis del període racionalista.

Fins i tot a aquest nivell menor, la qüestió de la complexitat urbana, la diferenciació de les àrees i, sobretot, l'atenció a la dinàmica urbana es comencen a delimitar amb claredat. El canvi de sensibilitat que s'apuntava en els articles de Tusquets i Bohigas en el número de *Cuadernos de Arquitectura* sobre els polígons[62], on reclamaven una major complexitat i barreja dels usos a l'espai, o en els mateixos articles d'economia urbana que havien introduït la lògica processual, es comencen a concretar en aquests estudis. Això no ha d'estranyar gens, sobretot si es té en compte que el libre *L'Architettura della Città* d'Aldo Rossi[63], un text essencial en la introducció de la dinàmica en les anàlisis i projectes d'arquitectura urbana, és de 1966, aproximadament la mateixa época de la redacció d'un Esquema Director de paleses influències italianes. La influència d'aquest text precisament serà evident en algun dels projectes de transformació de l'àmbit de la costa, que s'inclouen al final d'aquest capítol.

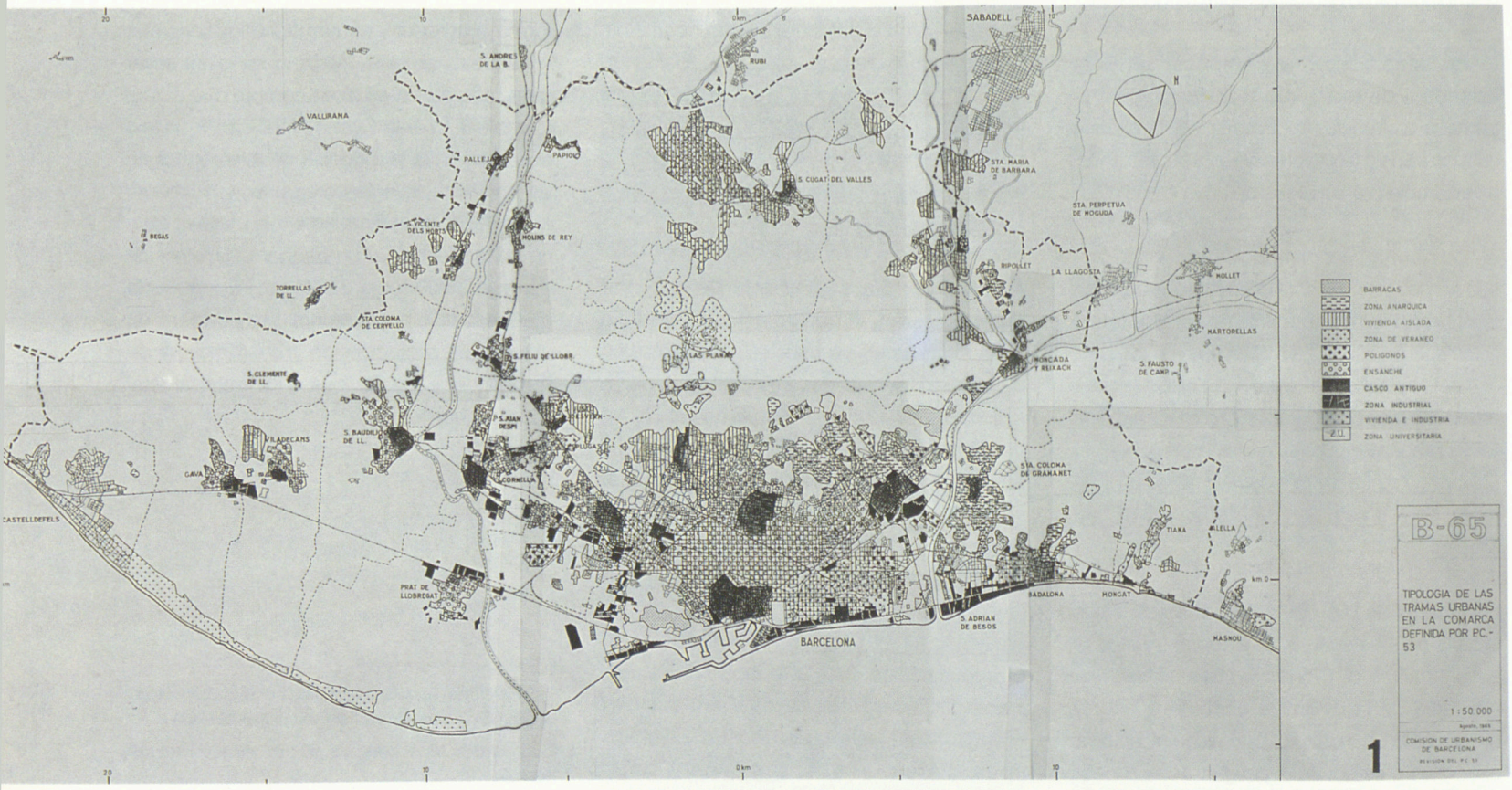
[61] Per exemple, aquest és el cas de la incidència dels estudis de Pau Vila i Pierre Vilar en l'estructura del Pla Macià.

[62] *Cuadernos de Arquitectura.* 60 i 61 sobre el tema del Suburbi.

[63] Aldo ROSSI, *L'Architettura della Città.* Marsilio, Pàdua, 1966, traducció espanyola de Gustavo Gili.



1966 **Polígon del sud-oest del Besòs. Ús del sòl.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana.



1966 **Tipologia de trames urbanes en la comarca del pla de 1953.**
Font: Memòria de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana

La complexitat i la dinàmica en els projectes urbans

Com en tots els casos anteriors, es pot entrar en la problemàtica de la urbanística menor a través de diverses propostes que es fan entorn de la costa metropolitana i l'eix de la Gran Via. Contra alguns dels exemples realitzats anteriors, en aquest cas es tracta de projectes no desenvolupats, tant per les dificultats polítiques o econòmiques que van trobar en el camí posterior com pel seu mateix caràcter de projectes experimentals, més teòrics que reals.

En un primer grup s'inclouen dos plans parcials on va intervenir Antoni Bonet, un arquitecte amb connexions amb el GATCPAC que, després de l'exili a l'Argentina, va arribar a tenir molta influència en la Barcelona de la dècada dels setanta[64]. Dos projectes que, en no dependre directament de la pràctica urbanística municipal i fer referència a situacions molt singulars, presenten innovacions interessants en la definició de l'espai residencial i l'articulació de la promoció en el conjunt.

En el segon s'inclouen dos projectes teòrics, prioritàriament processuals, que presenten consideracions interessants sobre l'estructura dels teixits urbans i la dinàmica diferent dels seus components.

Els plans de la Ribera i Montjuïc o la renovació de la idea del polígon

El primer dels projectes és el Pla Especial d'Ordenació de la Zona Sud-oest de Montjuïc, redactat per Antoni Bonet entre 1964 i 1969 amb la col·laboració d'Oriol Bohigas i Josep Martorell[65]. La idea fonamental d'aquest projecte és la creació d'un barri residencial situat en el penya-segat de Montjuïc, al costat del port i el mar.

El projecte és molt espectacular. Es basa en un nou teixit residencial en pendent que aprofita un marc natural excepcional. La forma dels blocs d'habitatge depèn tant del programa i la distribució interior i exterior com de l'impacte visual produït en contraposar la regularitat geomètrica dels volums lineals amb la irregularitat del penya-segat.

El primer plànol defineix i situa els usos a la muntanya. Representa la intenció d'acabar i regularitzar els usos diversos de Montjuïc, integrant-hi un barri residencial i una nova línia d'accessibilitat. Es basa en dos accions:

El canvi de la zonificació actual. La vessant que mira a Barcelona es converteix en un gran parc, que permet l'ampliació del Poble Espanyol, el parc d'Atraccions i el Jardí Botànic eliminant les barraques actuals. La vessant que mira al mar es dedica a la nova zona residencial, una mena de balcó que mira al mar i soluciona la tradicional marginalitat d'aquesta part de la muntanya.

La integració de Montjuïc al centre històrico-cultural de la ciutat prolonga el centre urbà, perpendicularment a les Rambles, fins a la muntanya. Aquest enllaç s'havia de realitzar mitjançant una nova carretera que accedia a una franja del casc antic, en la qual s'havia de situar un nou edifici amb el Museu d'Art de Catalunya, traslladat des de Montjuïc, i el Museu d'Art Modern i Contemporani. Paral·lelament, en aquesta àrea del Raval es definia un nou barri que havia de contribuir al sanejament del casc antic de la ciutat, una antiga reivindicació del GATCPAC.

---

[64] Vid. Monografia sobre aquest arquitecte: Fernando ÁLVAREZ, Jordi ROIG (ed.) *Antoni Bonet Castellana, 1913-1989,* COAC, 1996.

[65] El projecte fou publicat al segon monogràfic de *Cuadernos de Arquitectura*, dedicat al tema del suburbi. Vid. núm. 61, 1965, pp. 41-45.

El pla continuava amb una definició dels volums d'aquest nou barri del nucli antic, la seva connexió amb el carrer de Muntaner i la part alta de la muntanya de Montjuïc, i, sobretot, el nou barri situat al penya-segat.

El barri residencial del penya-segat, la part més vistosa del conjunt, es dibuixava amb un grafisme vigorós que integrava en un únic espai: els nous edificis, i un sistema viari compost d'un eix per a vehicles situat a la cota 120, un eix de vianants situat a la part alta de la muntanya, a la cota 160, i un eix inferior, corresponent aproximadament a l'autovia litoral.

L'eix més espectacular és el de la cota 120, on recolzen diversos grups d'habitatges esglaonats, situats a dalt o baix del nou carrer, que introdueixen una imatge lineal, relativament regular, que contrasta amb la irregularitat del penya-segat.

L'eix inferior recolza diversos grups d'habitatges, lineals o organitzats entorn de places, que aprofiten un relleu més pla. Com a conjunt és menys impactant que l'eix intermedi.

A l'eix superior només s'hi defineixen tres torres d'habitatges, molt verticals, concebudes per compensar el disseny conjunt i la imatge del barri des del mar.

Els criteris de composició del pla són molt diferents dels tradicionals. Per exemple, en el polígon del sud-oest del Besòs, que s'ha vist anteriorment, només s'intentava un repartiment, més o menys compassat, dels volums edificables i dels espais lliures. Mai no s'intentava generar una imatge global de l'àrea.

El pla de Montjuïc no es limita al simple repartiment de buits i plens. Vol aconseguir una imatge global i potent. I per fer-ho tampoc no utilitza els instruments tradicionals de l'urbanisme clàssic. No intenta compondre el conjunt a partir d'eixos o figures geomètriques acadèmiques. Concep el conjunt com a recorregut vinculat a un eix de comunicació que li marca la posició urbana. Un eix que vol ser



1964 **Pla Especial de la Zona Sud-oest de Montjuïc. Situació.**
Font: Memòria del pla.



1964 **Pla Especial de la Zona Sud-oest de Montjuïc. Zonificació general.**
Font: Memòria del pla.

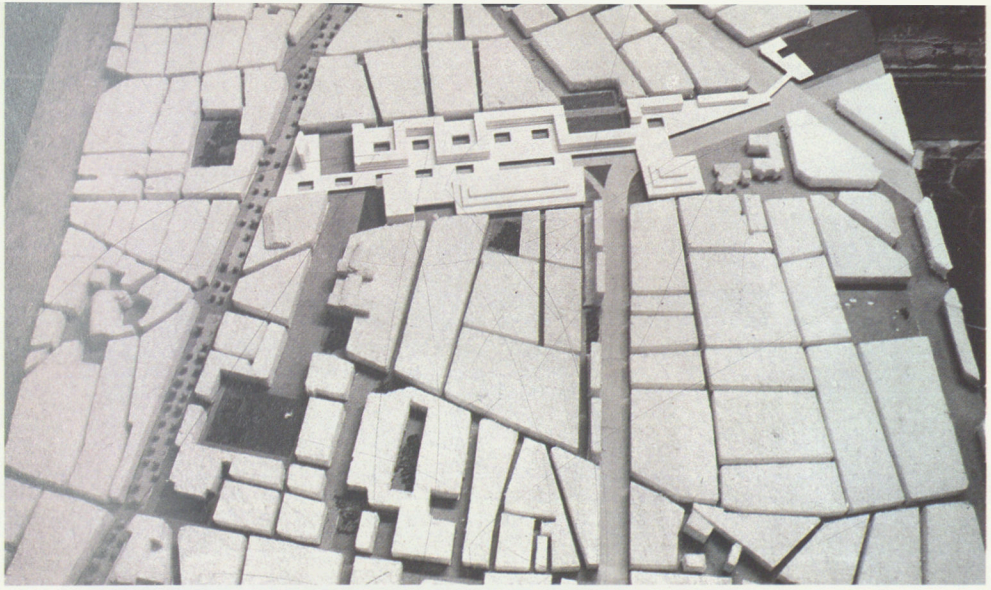
actiu, com els que llavors havien començat a dissenyar els components del Team 10. El nou polígon no es limita a resoldre els temes interns de la distribució, sinó que intenta aconseguir la màxima expressivitat, a través del propi recorregut i la visió llunyana. Així, se situa a la ciutat i li vol difondre qualitat. Vol actuar com una mena de pol de desenvolupament.

Però la composició encara té més temes d'innovació, La forma no es crea només a través del raonament tipològic, a l'estil de molts dels projectes racionalistes. Es crea en el diàleg amb un emplaçament prou característic, del qual la forma final en depèn en gran mesura. En això, s'apropa a l'actitud del Le Corbusier més tardà, i, en això, enllaça amb les imatges que havia dibuixat Le Corbusier des del mar en el seu viatge a Mallorca.

Però entre unes imatges i les altres hi ha diferències de matís, que no es poden oblidar. Aquí l'intent és aconseguir un conjunt equilibrat en relació amb el lloc, mentre que les imatges de Le Corbusier servien per mesurar l'impacte dels seus gratacels. Una fotografia de la maqueta inclosa en l'article de *Cuadernos de Arquitectura* ho indica prou clarament. *L'skyline* i la linealitat del conjunt no són gens casuals.

Al marge dels excessos inevitables d'aquest projecte, s'hi inicia un nou camí vers el projecte urbanístic, que integra la lectura del lloc natural o urbà entre els criteris de composició.

El segon projecte se situa a la franja costanera de Llevant, entre el parc de la Ciutadella, la Barceloneta i el curs del Besòs. Es tracta de la substitució d'una part important dels terrenys industrials que s'havien creat en els anys de

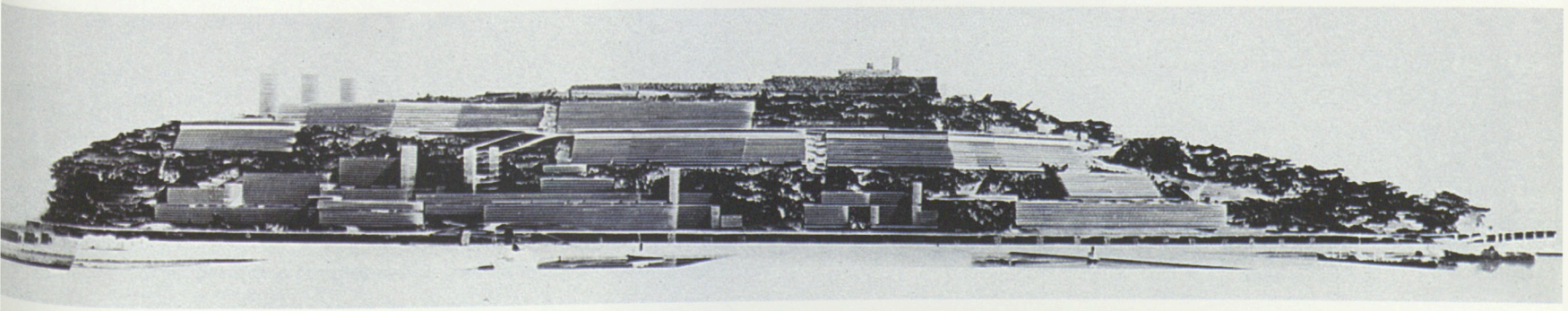


1964 **Pla Especial de la Zona Sud-oest de Montjuïc. L'enllaç amb el nucli antic. Maqueta.**
Font: Memòria del pla.



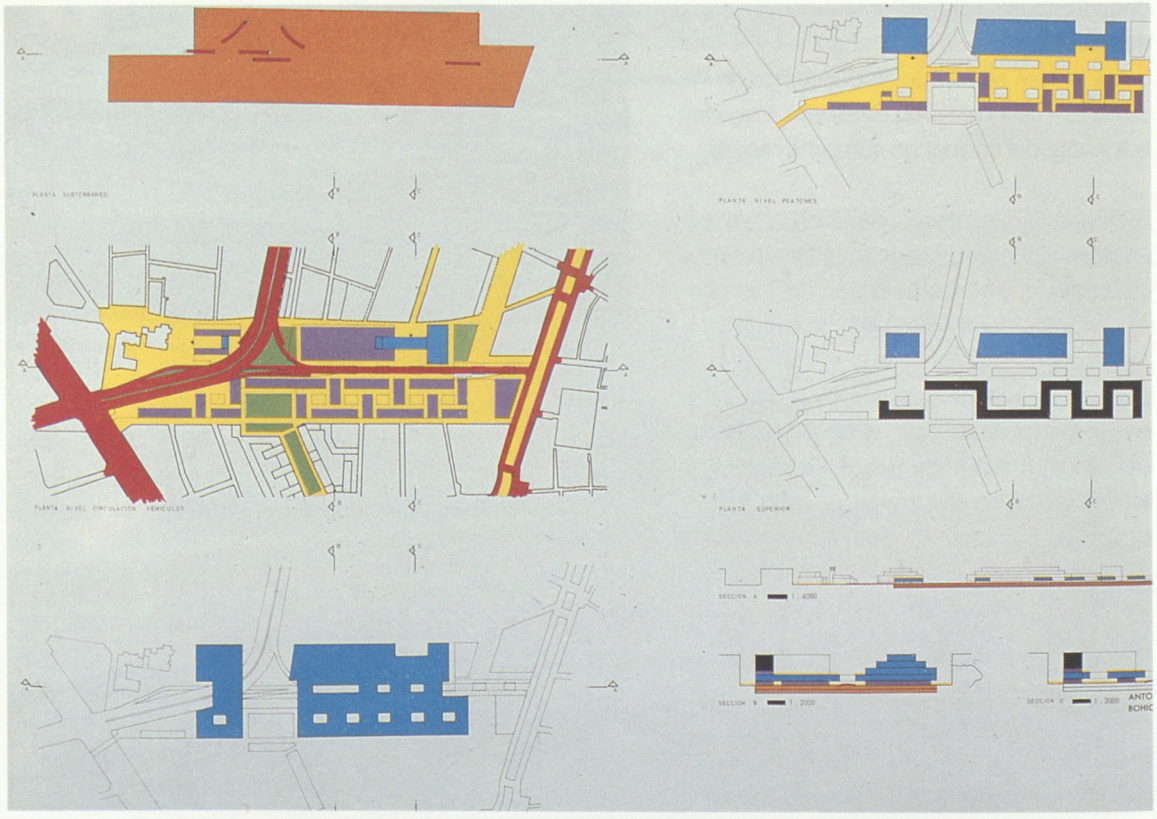
1964 **Pla Especial de la Zona Sud-oest de Montjuïc. Maqueta del conjunt.**
Font: Memòria del pla.

Vista de la maqueta des del mar. Linealitat i *Skyline.*
Font: Cuadernos de Arquitectura *61.*

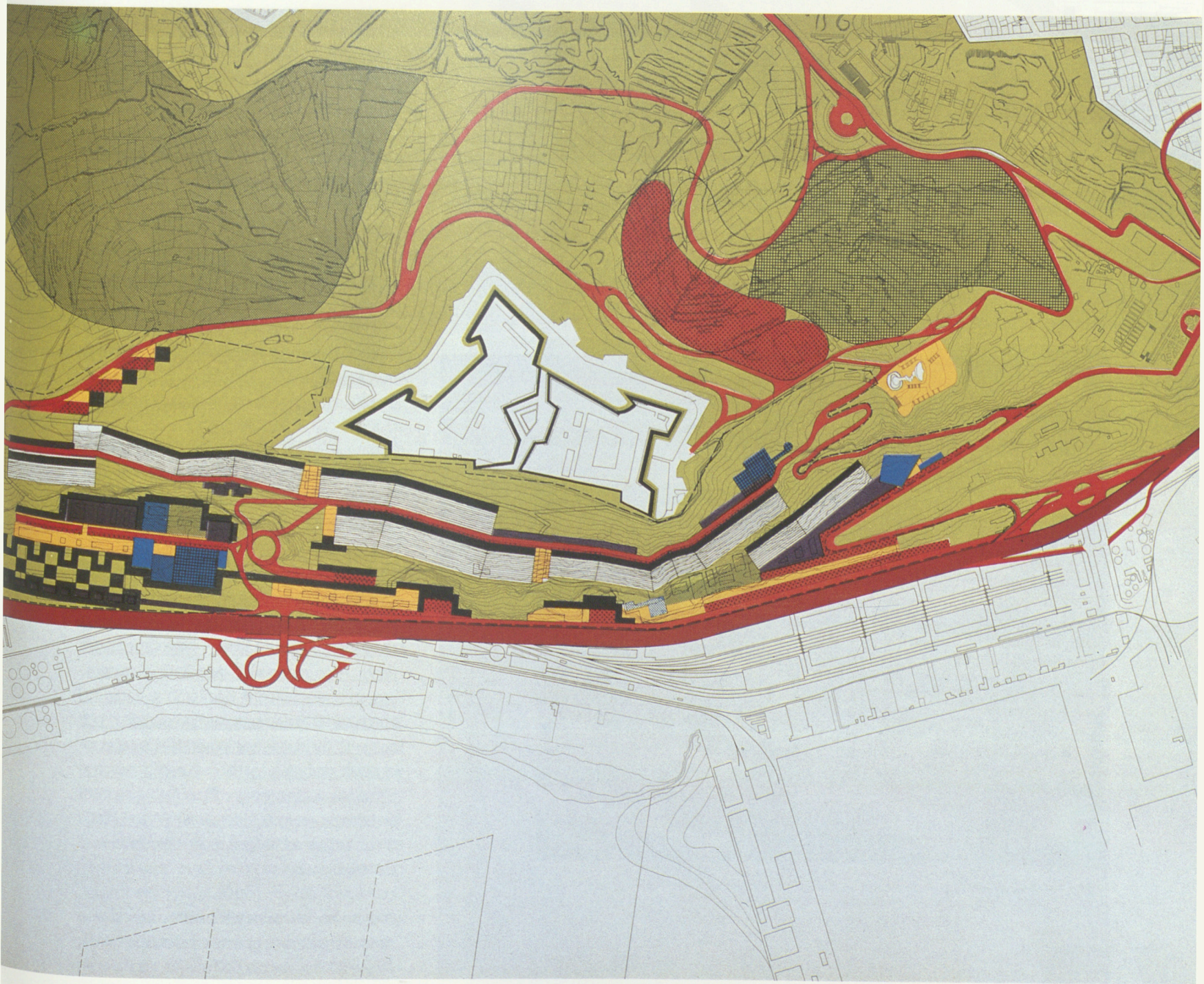




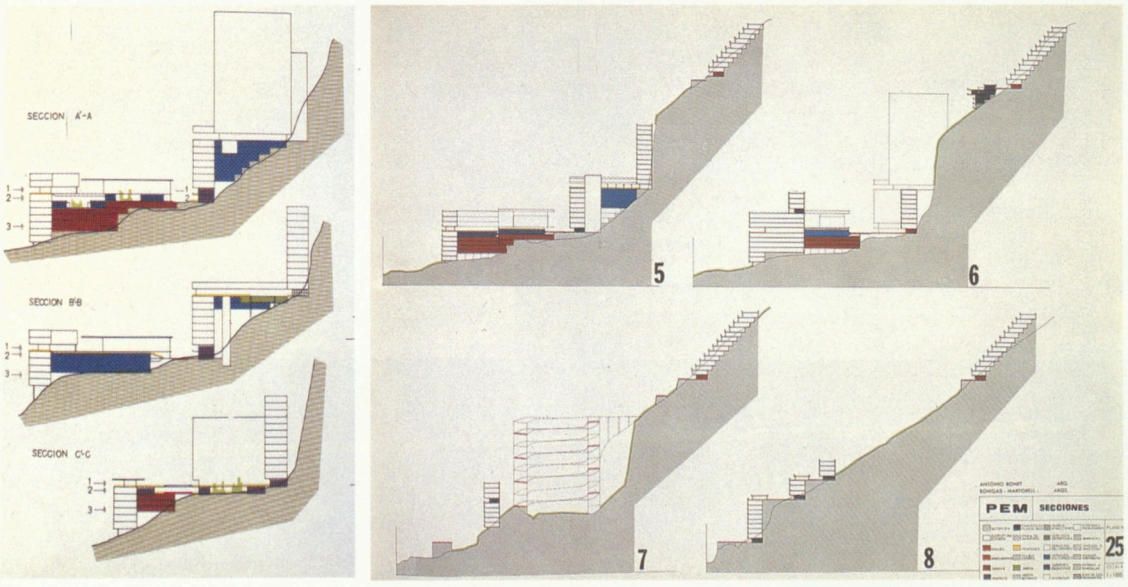
1964 **Pla Especial de la Zona Sud-oest de Montjuïc. L'enllaç amb el nucli antic. Plantes.**
Font: Memòria del pla.



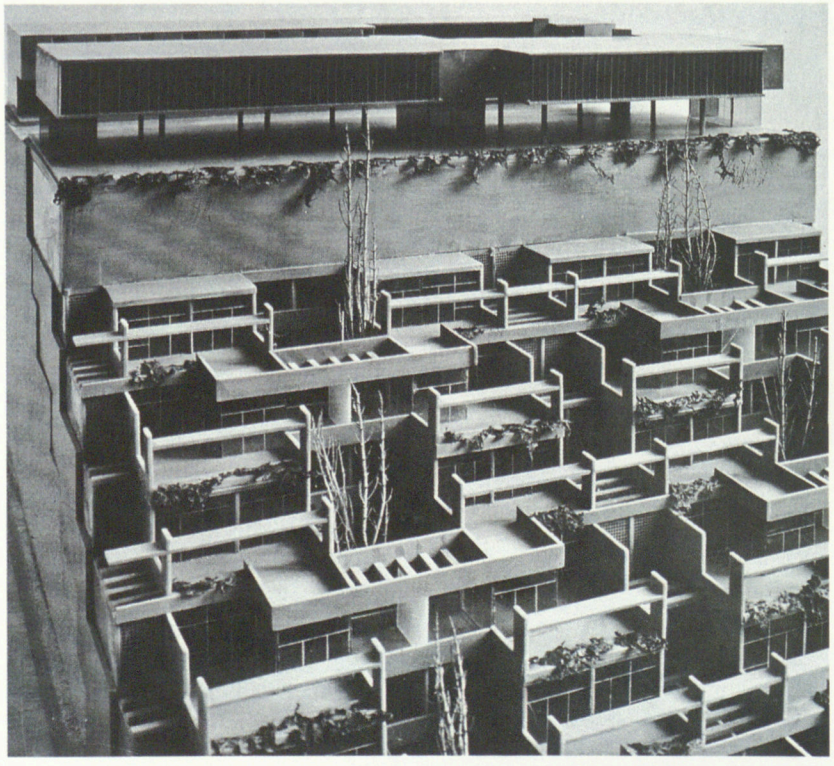
1964 **Pla Especial de la Zona Sud-oest de Montjuïc. L'enllaç amb el nucli antic. Esquemes.**
Font: Memòria del pla.



1964 **Pla Especial de la Zona Sud-oest de Montjuïc. Planta general del penya-segat.**
Font: Memòria del pla.



1964 **Pla Especial de la Zona Sud-Oest de Montjuïc. Seccions.**
Font: Memòria del pla.



1964 **Pla Especial de la Zona Sud-Oest de Montjuïc. Maqueta dels habitatges esglaonats.**
Font: Memòria del pla.

canvi de segle entorn de la terminal ferroviària de mercaderies del Poblenou (començant per la Catalana de Gas i La Maquinista Terrestre i Marítima). Un projecte que ocupava una franja de 6.000 metres de façana del mar entre el Port i el Besòs, i que tenia una amplada de 500 metres.

Es tracta d'un projecte que fou molt criticat a l'època, potser per la seva imatge de gran densitat d'edificació, i per la conseqüent atribució d'una lògica especulativa a l'operació immobiliària que el promovia, en el context de la política urbanística de l'alcalde Porcioles.

Deixant al marge aquella polèmica, el pla de la Ribera redactat per A. Bonet és un cas clar d'articulació de la trama intermèdia en el conjunt urbà i, sobretot, de definició d'un espai urbà complex.

La part més interessant d'aquest pla és la reconsideració de l'illa edificable. Parteix d'un raonament semblant al del Pla Macià dels anys trenta. Hi és important la delimitació de macro-illes, que relacionen el barri amb la trama urbana i serveixen de base de composició d'uns conjunts de blocs molt integrats. En cada illa hi havia una plataforma que servia de base d'interrelació de tots els edificis. Sobre aquesta plataforma elevada es projectaven uns blocs d'habitatges de formes molt més lliures que els tradicionals.

D'entrada, les noves superilles tenien una dimensió molt més gran que les del Pla Cerdà. Tenien 500 metres per 500 metres, i agrupaven quatre illes tradicionals per cada costat, és a dir: vuit illes Cerdà.

Però més que la dimensió hi era important la superposició de funcions sobre un mateix territori. La base elevada, o sòl artificial, sobre la qual s'organitzaven les superilles, es justificava per aconseguir un nivell baix elevat que permetia dominar la vista des del mar i, alhora, aconseguir més llibertat de moviments i de composició, sense els condicionants del trànsit i l'aparcament.

En relació amb el procés de formació de l'urbanisme metropolità actual, més que tots aquest detalls, interessa sobretot l'aplicació del concepte de la superposició en el pla. En cada illa s'inclouen usos i funcions diferents, que s'integren en un conjunt arquitectònic.

Si l'actitud tradicional de l'urbanisme racionalista havia estat de separar nivells, usos, trames, funcions, i després posar-les en relació mútua a través de la simple proximitat o de llur organització en l'espai, aquí es tracta de superposar i resoldre-ho tot conjuntament.

Aquesta ja era l'actitud que havia tingut Le Corbusier en la seva definició de l'illa del Pla Macià, i serà també la d'alguns projectes moderns, com, per exemple, la mateixa macroïlla de la Vila Olímpica.

Les diferències entre un i altre projecte s'han de trobar més en els temes i models o regles de composició que es tenen en compte en un o altre cas, que en l'actitud d'intregració i superposició d'usos i funcions.

En el Pla de la Ribera es parla de la llibertat de composició, però potser hi ha una llei de composició que domina el conjunt: sempre s'intenta potenciar la imatge des del mar o des de la dinàmica del passeig marítim. Es tracta d'una actitud semblant a la del projecte de Montjuïc, quan es dissenyava un passeig interior que s'havia de percebre dinàmicament, o quan es decidia l'horitzontalitat del conjunt i *l'skyline* en relació amb la visió des del mar.

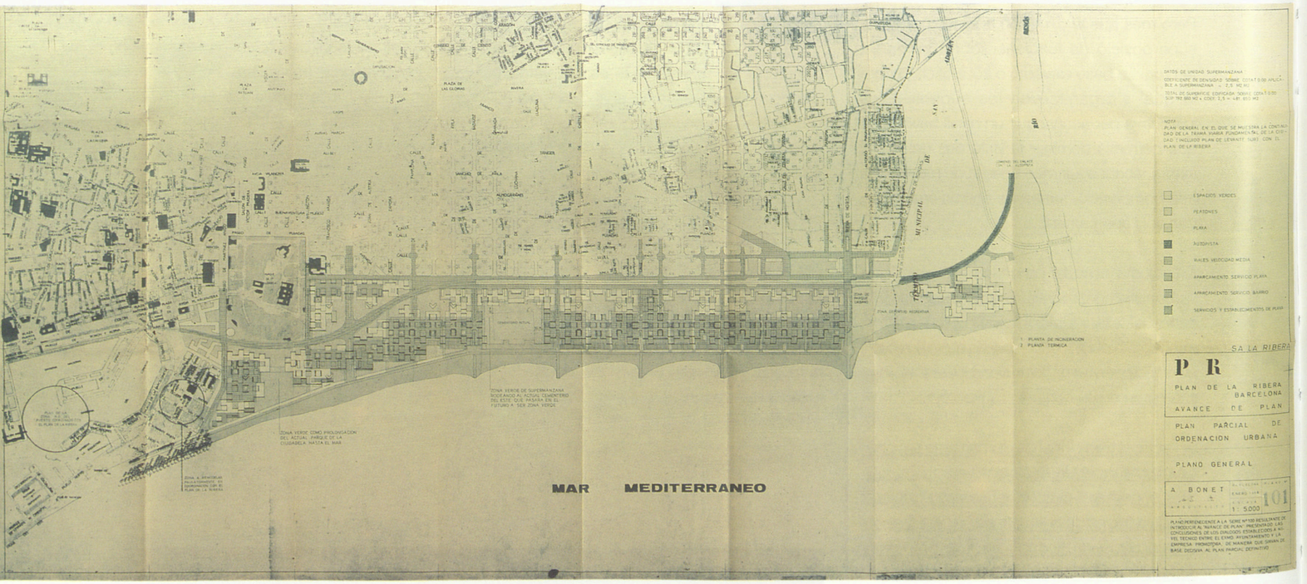
Al Pla Macià no hi ha una regla general que domina el conjunt. Cada element té la seva pròpia lògica o una relativa indiferència envers tots els altres. Els blocs segueixen un model concret: els "redents". Els espais verds es disposen lliurement, amb una disposició fluida. Els equipaments tenen una situació estratègicament precisa, i la vialitat s'organitza en tres nivells superposats.

En el cas, posterior, de la Vila Olímpica hi ha altres temes, que no es tenien en compte en el Pla Macià ni en el Pla de la Ribera. Hi és important la permanència de la trama Cerdà, que serveix de malla connectora de tot el conjunt. La idea de carrer tancat, i molt urbà, hi té pes. Finalment, hi té molta incidència la idea de recinte tancat, o semitancat.

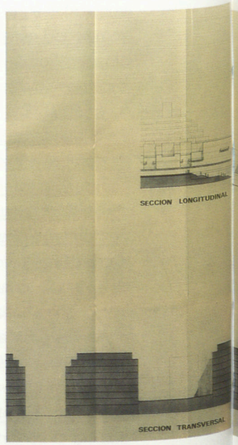
En els tres casos, els criteris de composició són molt diferents dels que s'havien seguit en els polígons de la postguerra. Polígons on els raonaments intermedis de composició i integració d'usos diferenciats havien tingut un pes ben feble.



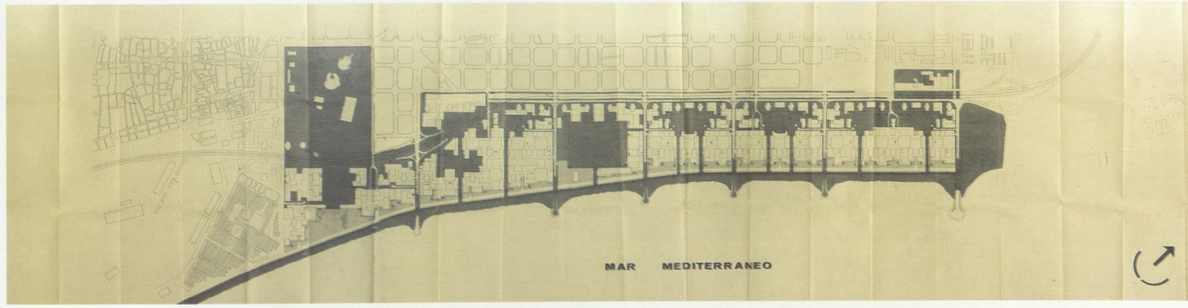
1964 **Perspectiva del Pla de la Ribera a vol d'ocell.**
Font: Bonet, 1913-1989, COAC.



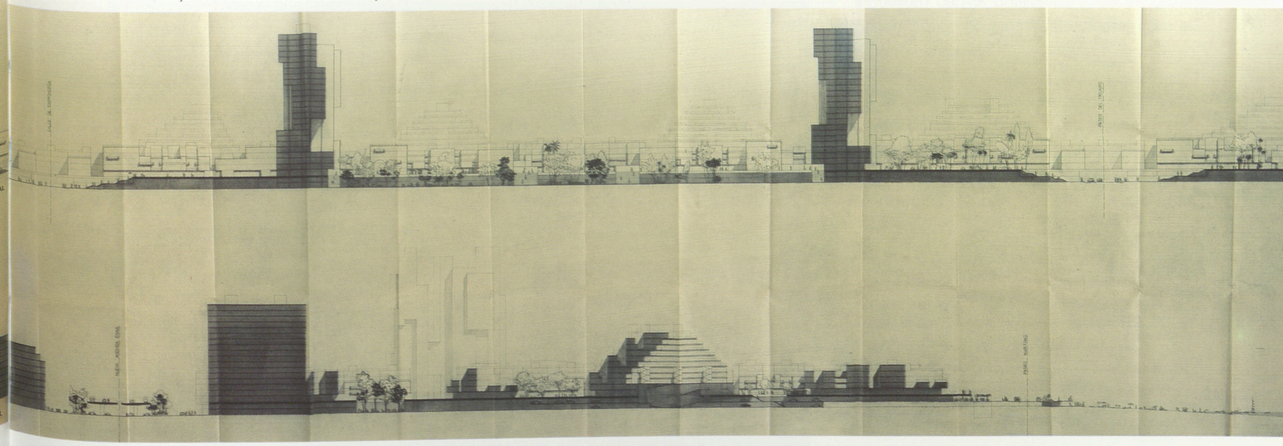
1964 **Pla de la Ribera. Plànol general.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/5.000.

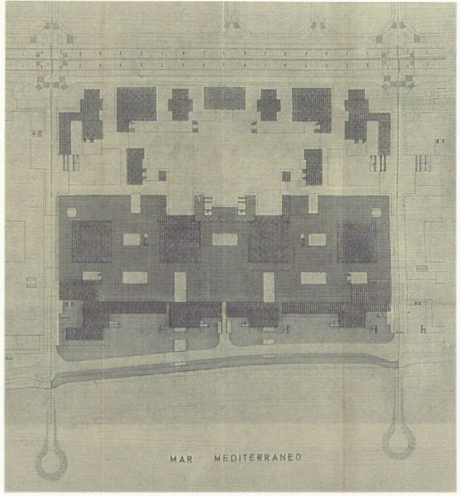


1964 **Pla de la Ribera. Zones de vianants.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/2.000.

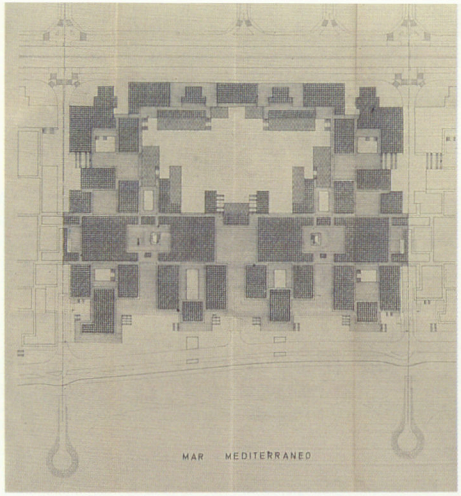


1964 **Pla de la Ribera. Seccions.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala1/250.

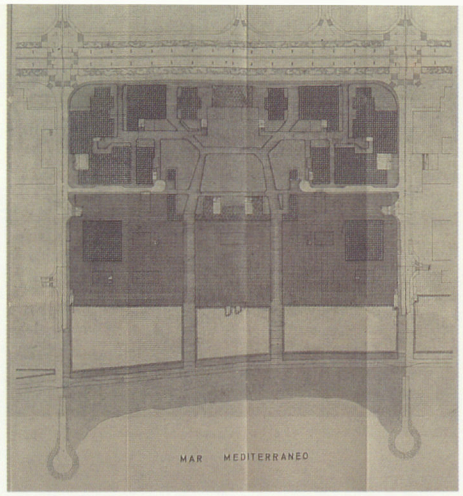




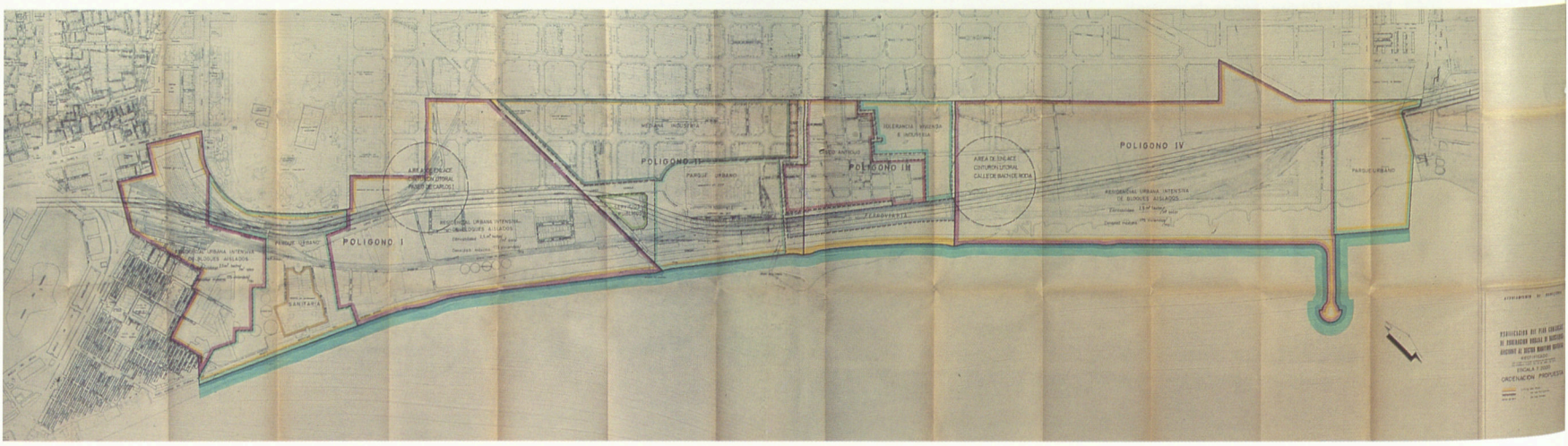
Pla de la Ribera. Nivell + 0 d'una superilla.
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.



Pla de la Ribera. Nivell -1 d'una superilla.
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.

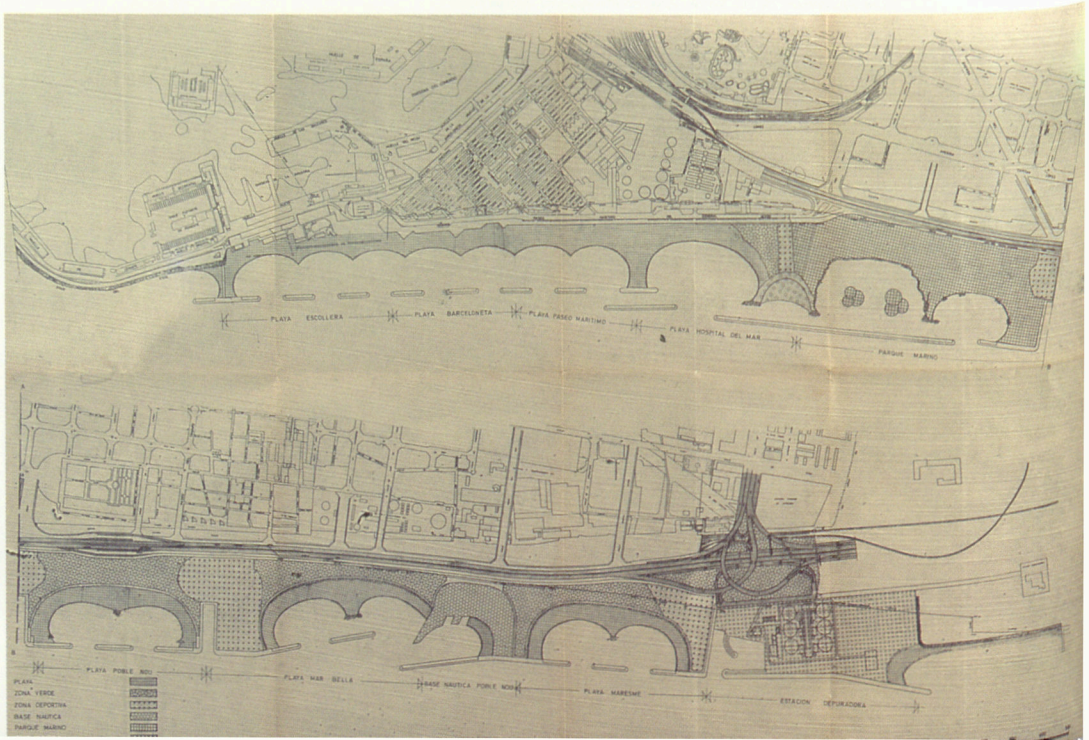


Pla de la Ribera. Nivell -2 d'una superilla.
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.



1972 **Modificació de la zonificació del pla comarcal en relació amb el Pla de la Ribera.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament. Escala 1/2.000.

1975 **Odenació de la costa a l'àrea del Pla de la Ribera. 1975.**
Font: Ajuntament de Barcelona. Arxiu de Planejament.



L'espai i el temps

En els dos projectes anteriors s'inicia una nova atenció a la lectura del territori urbà o rural i la progressiva substitució de la lògica del repartiment espacial de les peces o funcions urbanes per la lògica de l'acumulació i la superposició. Els projectes ja no sorgeixen només d'un esquema abstracte, sinó de la comprovació de la seva incidència en el lloc. Per exemple, el penya-segat. Els projectes tampoc no es basen en el simple repartiment espacial de les zones o tipologies edificatòries i equipaments al territori, sinó que intenten la integració de les diverses funcions. Per exemple, el recorregut viari i el bloc d'habitatges a Montjuïc o de les diverses tipologies sobre una plataforma neutra al Pla de la Ribera.

Més que en la bondat d'un i altre cas cal fixar-se en la nova actitud respecte al projecte, que té molta relació amb el que llavors es va discutir en els darrers congressos de CIAM, o amb el que s'afirmava entre els ambients del TEAM 10[66].

Però l'explicació d'aquest canvi d'orientació en el projecte urbà seria incompleta si no es tingués en compte la introducció de la lògica processual. Aquesta circumstància es va posar en relleu en dos projectes experimentals redactats pel LUB i que afecten l'àmbit de la costa de Barcelona i l'eix de la Gran Via.

Es tracta d'un projecte experimental sobre la costa de Llevant, redactat com a crítica al Pla de la Ribera, aprofitant el concurs d'idees que van convocar diverses associacions ciutadanes l'any 1972 i una altra proposta experimental d'ordenació del territori del delta del Llobregat redactada per a un concurs d'Idees sobre un nou centre de comunicacions situat prop del Prat.

El primer projecte, publicat en forma de llibre[67], és més una proposta de mètode que no pas un projecte pròpiament dit. Es basa en una lectura històrica del territori objecte del concurs i en la hipòtesi de l'existència d'un model general de creixement propi de la zona. Així donc, la proposta no és tant un disseny concret com unes indicacions de procés.

La lectura del territori es basa en la delimitació de nou tipus d'organització de l'espai o relacions tipologia-morfologia:

- Alineacions i parcel·lacions i edificacions urbanes basades en la continuïtat del carrer, com el Poblenou i la Barceloneta.
- Edificacions industrials recolzades en antics camins agrícoles.
- Parcel·lacions rurals consolidades per l'edificació, com, per exemple, l'antic camí de França, o Pere IV.
- Parcel·lacions rurals amb edificis residencials de baixa altura i industrials, que respecten les alineacions Cerdà.
- Parcel·lacions i edificacions urbanes que respecten la trama Cerdà, i que inclouen els característics blocs d'habitatges d'aquesta trama.
- Parcel·lació i tipologia d'edificació nova resultant de la reforma de vies, com, per exemple, el passeig Nacional.
- Parcel·lacions i edificacions tipus barraques.
- Urbanitzacions marginals, com, per exemple, la Mina i la Catalana.
- Ordenacions i superilles residencials, com, per exemple, el polígon del Besòs.

Sota la definició d'aquests nou tipus d'organitzacions de l'espai hi ha una concepció de l'ordenació urbanística totalment nova. L'ordenació urbanística no es basa només en la definició i adaptació d'un model, sinó en la intervenció en el procés urbà, respectant la continuïtat d'alguns elements o característiques dels teixits, i modificant la resta. Per això es diferencien clarament els elements de continuïtat o permanents, i els variables a través del projecte o la simple normativa.

Per això les indicacions de projecte del LUB no es donen tant en forma d'imatge física tancada, com en forma processual. Exactament s'hi defineixen tres tipus de procesos.

En primer lloc processos d'ordenació. És a dir, processos que s'instrumenten per via normativa, referida a la construcció d'edificis en relació amb una trama de vialitat predeterminada.

En segon lloc, processos de qualificació. És a dir, sobre actuacions residencials o d'equipament (grups residencials, policlínic, ampliació del parc de la Ciutadella, etc.) que difonen qualitat a l'entorn.

Finalment, processos d'estructuració. Els que indueixen canvis qualitatius a través de la generació de noves infrastructures, com el Cinturó Litoral, etc.

La filosofia que guiava la proposta era de continuïtat de les classes populars en la zona, amb el consegüent manteniment de l'estructura morfològica i la intervenció puntual o estratègica. Continuïtat que havia d'anar

---

[66] Vid. per exemple: TEAM 10, *Cuadernos de taller,* Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires, Traducció del text de Architectural Design, desembre de 1962.

[67] M. de SOLÀ MORALES, J. BUSQUETS, M. DOMINGO, A. FONT, J. L. GÓMEZ ORDÓÑEZ, *Barcelona, remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental,* G. Gili, Barcelona, 1974.

acompanyada d'un millorament considerable de l'accessibilitat, el problema tradicional de l'àrea.

El segon exemple, l'ordenació d'una part del delta del Llobregat en relació amb la implantació d'un centre de comunicacions, no és tan dens i interessant com el de la costa de la Ribera.

En la metodologia era important el pes del raonament geogràfic. Aquí es tornava a manifestar el pes dels raonaments geogràfics en la cultura urbanística catalana de les diverses fases del segle XX. Raonaments que havien començat a influir en els traçats corbats del Pla Jaussely, més o menys influït per les classes de Marcel Poëte. Seguien en la implantació territorial del Pla Macià, a conseqüència d'un Le Corbusier que començava a ser "geogràfic" o de la incidència de Pau Vila i Pierre Vilar en la cultura catalana dels anys trenta, que, en aquest cas, es reflecteix en la lectura tipològico-morfològica de l'àrea i la detecció dels diversos tipus d'organització de l'espai. Altra vegada en un moment que el raonament geogràfic tenia la incidència que es va reflectir prou bé a l'Àmbit Vuitè del Congrés de Cultura Catalana.

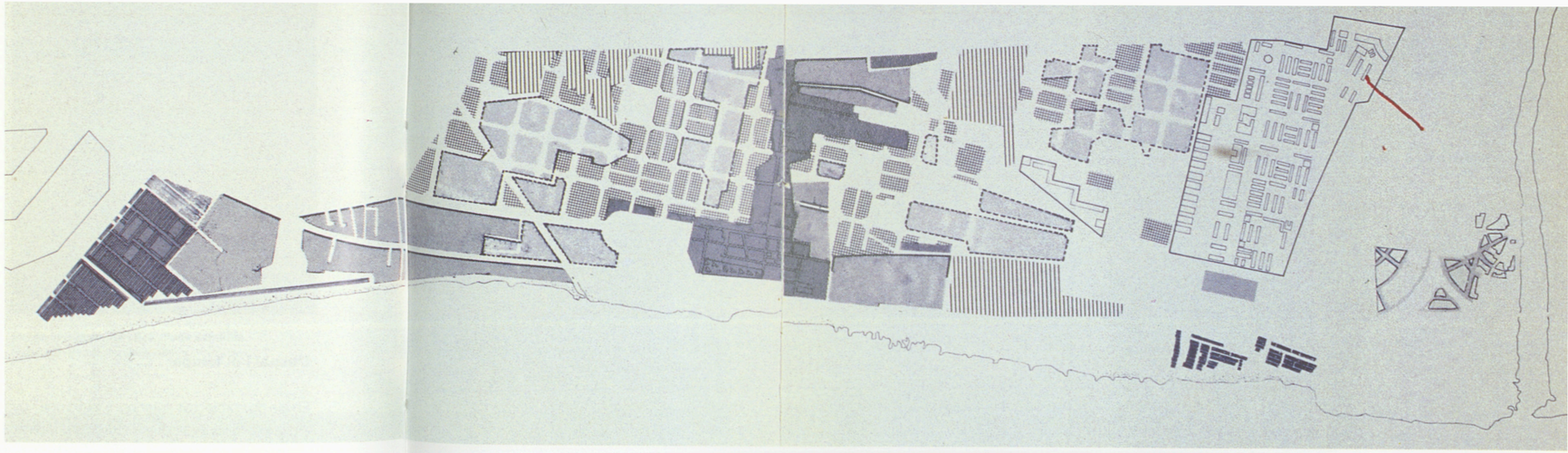
Darrera la proposta també és clara la incidència de la concepció de l'espai del llibre d'Aldo Rossi *L'arquitectura de la ciutat*, que va trastocar tota la concepció de l'urbanisme català en la dècada dels setanta[68]. Aquest llibre, que va començar a ser conegut a Barcelona l'any 1967, va introduir l'afició a les anàlisis de les estructures viàries i parcel·làries, o de les tipologies edificatòries, prèvies al planejament, que tanta fortuna han tingut en les darreres dècades.

Curiosament, en aquestes primeres manifestacions, la metodologia de la tipologia-morfologia és entesa en un autèntic sentit processual. Té en compte que el planejament s'ha de basar en el coneixement d'uns fets territorials, uns eixos viaris, uns edificis o uns teixits que són més permanents que els altres; i sobre els quals es poden bastir projectes oberts a la variació.

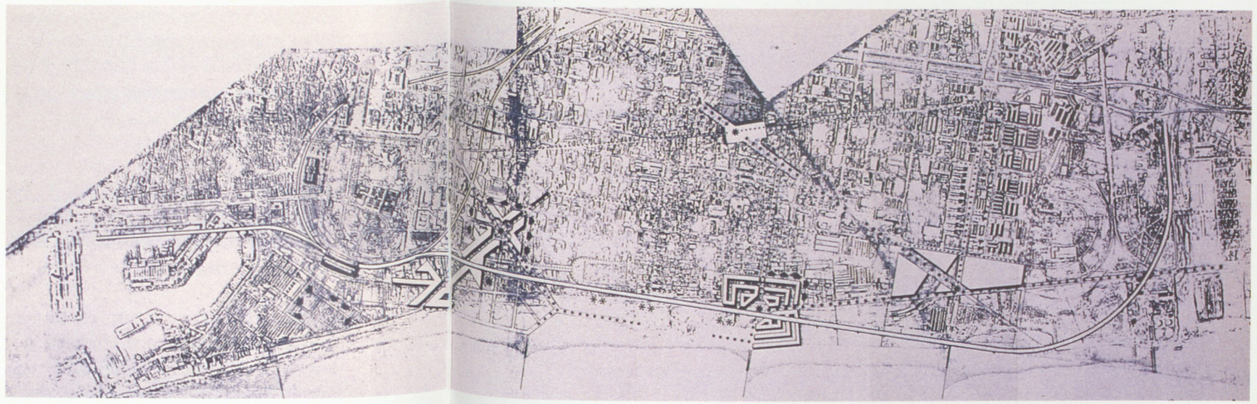
Aquest sentit processual s'ha perdut molt en projectes recents, que aparentment pertanyen al mateix corrent. En aquests projectes i plans els teixits urbans només es conceben com a tipus tancats, i mai no es presenten en la seva evolució, permanències i variacions. Alhora es perden en representacions de les teranyines de parcel·les urbanes i rurals, planes i poc expressives, que tenen molt poc a veure amb els models originals.

Si s'han inclòs aquests exemples en la part final del capítol dedicat a la urbanística de les dècades dels seixanta i setanta, és per ressaltar el seu valor metodològic en relació a l situació actual. El planejament, en les darreres dècades, ha fet un pas enrera en relació a moltes de les consideracions d'aquests projectes i estudis que caldrà recuperar. La questió de la dinàmica i la variació diferent és important en la urbanística de la diversitat.

[68] Aldo ROSSI, *L'Architettura della Città*, Marsilio, Pàdua, 1966.



1972 **Projecte de la Ribera Oriental. Estructura general de la zona d'acord amb els processos d'ordenació.**



1972 **Projecte de la Ribera Oriental. Proposta urbanística. Processos de transformació.**

1972 **Projecte del delta del Llobregat.**



Final. El PGM de 1974-1976 i la situació actual

Entre malles homogènies i diferències

Els darrers episodis del capítol anterior estan datats en la dècada dels setanta. El pla de Montjuïc és de finals dels seixanta. El Pla de la Ribera i les polèmiques que va generar pertanyen als primers anys setanta. La crítica del LUB al Pla de la Ribera es va publicar el 1974. En aquests anys ja s'estava gestant un nou planejament global de l'àrea d'influència immediata de Barcelona. El Pla General Metropolità, la redacció del qual entroncava amb l'antic Esquema Director de l'Àrea Metropolitana, es va acabar i aprovar entre 1974 i 1976.

Des d'aquestes dates potser s'ha fet més urbanisme que en tots els temps anteriors. Els més de vint anys que han transcorregut no es poden deixar sense cap comentari respecte a si el llibre vol ésser un autèntic projecte virtual d'urbanística metropolitana; si no vol ser només una història de la urbanística de Barcelona a partir dels anys trenta; si vol ser un text intencionat, amb un objectiu clar, o una lectura angulada i tendenciosa del procés de formació d'una urbanística metropolitana, clarament diferenciada de la urbanística municipal tradicional. Una urbanística amb un temps i un espai propis. És imprescindible una referència final als darrers anys.

En el projecte inicial del llibre, elaborat fa uns deu anys, aquesta referència final encara no era pensable. En aquell moment el PGM era el passat immediat. La seva crítica tenia poca perspectiva històrica. Entrar-hi era passar directament de l'estudi a la polèmica política. En aquell temps la recuperació d'alguns temes del passat metropolità havia de tenir una incidència ben feble en una urbanística on predominaven les petites operacions i la recuperació molt immediata de la qualitat urbana. Per això no es va plantejar la possibilitat de fer un estudi detallat de la urbanística metropolitana de les darreres dècades.

Ara, prop de 25 anys després de la primera redacció, comença a ser el moment d'iniciar un estudi crític de l'abast, aportacions i límits d'un dels plans d'urbanisme que han tingut una vigència més llarga en la història de la ciutat i la seva primera aglomeració metropolitana. Sense entrar en polèmiques i judicis polítics, es pot posar l'atenció en algun dels aspectes del passat urbanístic metropolità que han estat més oblidats a les darreres dècades. Per això aprofitarem la nostra pròpia experiència i algun estudi sectorial que hem pogut fer en aquests anys.

Precisament aquí la lectura dels primers moments de la història de la urbanística metropolitana que s'ha fet en els capítols anteriors, pot incidir amb força. En principi per la constatació de la diversitat intrínseca de les àrees urbanes i rurals de la costa del territori metropolità, dels seus múltiples contactes, superposicions i tensions, o també, la seva densitat de proposta. Després continuant en la valoració d'algun dels aspectes més oblidats de l'època del Pla Macià: la seva obertura als fenòmens territorials de gran escala, la seva característica superposició dels diversos conceptes d'arquitectura i d'urbanització, i l'adaptació de les propostes sobre les diverses realitats territorials, sigui el casc antic, l'eixample o un traç del delta del Llobregat. Finalment, constatant la incidència del procés, sembla que irreversible, de fragmentació de les peces d'urbanització al territori urbà o rural, a què ha portat el planejament més recent. Procés que va acompanyat per la valoració paral·lela dels espais intersticials, a vegades vies de comunicació, però també espais lliures verds o d'equipament.

Però és més. En aquest temps, la ciutat i el territori català han canviat molt. Algunes de les tendències detectades en els períodes

anteriors s'han convertit en regla generalitzada. El procés de descentralització que es va començar a notar en les petites peces residencials desestructurades dels anys trenta, o en les primeres implantacions industrials deslligades dels nuclis de població, s'ha convertit en norma general del creixement metropolità de les darreres dècades.

Alhora, el simple tema del desenvolupament i la reestructuració dels accessos radials de Barcelona s'ha convertit en la construcció d'una nova malla viària, definida per sobre de la vialitat immediata a les parcel·les i cases.

Paral·lelament, la manera de pensar la ciutat metropolitana ha evolucionat. L'utopisme que havia guiat alguns dels episodis més brillants del passat urbanístic de Barcelona ha perdut molta força, mentre que la gestió de la urbanització s'ha convertit en una tasca feixuga, amb dedicació de molts esforços de les administracions local, supramunicipal o nacional.

Es pot dir que moltes de les forces i certeses tradicionals de l'urbanisme s'han fos. Avui ja no és pensable l'elaboració d'un projecte de ciutat del futur semblant al del GATCPAC. Tampoc no és fàcil de treballar amb la força d'una idea de futur semblant a la de l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana, o del mateix PGM, que va resistir moltes de les dificultats del franquisme. Perquè, a poc a poc, ens hem acostumat a veure les coses de manera diferent. Les visions de futur avui es formulen de manera diferent de les dels anys de començament de segle. Hi ha una desconfiança important envers unes utopies socials que amb el temps han esdevingut factors d'esclavatge, no només en el costat oficial, sinó també al darrera de la mateixa consciència intel·lectual crítica al franquisme. En aquest context, no és fàcil de creure en una ciutat ideal, d'un o altre signe, i sembla molt més adient relacionar les certeses amb la quotidianitat, per exemple, en el reconeixement de les àrees urbanes existents o dels recursos naturals i territorials de diversa mena.

En un programa de televisió recent, P. Duran i Farell, potser un dels homes més lúcids de la societat catalana actual, parlava de la necessitat d'orientar el discurs vers el futur. Calia innovar més que pensar simplement en el millorament de la societat actual. El missatge era interessant. Molts dels problemes d'urbanisme o de la política i la cultura actuals deriven de l'immediatisme i de la manca d'ambició de les propostes de futur. Potser cal tornar a la formulació d'utopies que projectin la ciutat i la societat vers els temps nous. A primera vista la proposta semblava molt atinada. Era clar que el futur havia d'entrar en el nostre pensament de manera més decidida. Però, amb el temps, tot això no m'ha semblat tan evident. Si l'immediatisme de les propostes és un mal dels temps presents, si és desencertat limitar-se a resoldre els temes quotidians sense pensar en el futur, no ho és gens mantenir un relatiu escepticisme vers les propostes que es projecten en el futur sense tractar i resoldre els assumptes quotidians. El que cal no és simplement preparar el futur, sinó resoldre el temps intermedi, situat entre la consciència del passat, la constatació dels problemes actuals i la dinàmica de futur.

Aquesta formulació entronca molt bé amb la mentalitat de l'urbanisme actual, en el qual, el temps intermedi entre el reconeixement de les formes i les estructures del passat i les accions i les propostes de futur, cada vegada té un paper més rellevant. No es tracta tant de projectar o formular utopies de futur, que guiïn els projectes actuals, o propostes de futur que utilitzin el passat com a trampolí cap a la formulació de la utopia, a l'estil d'alguns dels estudis històrics o projeccions de població i activitats de l'urbanisme dels anys seixanta i setanta. Es tracta de treballar en l'espai intermedi, entre dues realitats, la ciutat existent, amb el seu espessor històric i els seus problemes i contradiccions, i una ciutat del futur potser més sectorial i angulosa que global.

Aquestes pàgines volen ser precisament un projecte virtual en aquest sentit. No són ni una simple reconstrucció històrica, ni un projecte o pla: són una reflexió a mig camí. Aquesta es troba situada entre el reconeixement d'unes formes permanents del territori metropolità, la constatació d'algunes tendències a llarg terme de la cultura urbanística metropolitana, la consciència d'innegables virtuts i mancances de l'urbanisme més recent, i la voluntat de reinventar el futur. Com s'escau sempre en una professió, on aquestes qüestions sempre han tingut valor.

Ocorre generalment que en el comentari dels fets de temps relativament recents, i en els quals s'ha participat d'una manera més o menys directa, la vivor i l'interès es barregen amb imatges borroses i difuminades. Per això és impensable una crítica completa i concloent, per exemple, semblant a la que es pot fer al projecte de Cerdà.

Quan es vol relacionar el coneixement del primer procés de formació de la urbanística metropolitana amb les tendències recents, per una part s'és conscient que l'urbanisme recent de Barcelona acaba de tenir un relatiu reconeixement internacional; mentre que per altre, no es poden oblidar moltes de les mancances, fàcilment constatables, del Pla General Metropolità vigent i de la seva aplicació. El blanc i el negre es barregen i originen una complexa paleta de grisos.

Precisament aquestes darreres pàgines del llibre només poden tenir valor en el context d'aquest territori incert. Com un comentari més que ajudi a desenvolupar un urbanisme metropolità, que en els temps recents s'ha tancat en ell mateix i deixa entreveure pocs signes de canvi.

Encara difícilment es podrà superar l'escepticisme característic de les nostres mentalitats, pròpies de la gent de final del segle XX, a qui és molt difícil mobilitzar amb utopies de futur. El nostre espai, i el dels comentaris que vénen a continuació, és el de la intermediació entre l'estudi de la ciutat actual, amb tots els seus problemes i contradiccions i amb tot el seu espessor històric, materialitzat en construccions o en la memòria col·lectiva, i les utopies de futur, que donen una dinàmica i una direcció al pensament i el projecte urbanístic.

El Pla General Metropolità de Barcelona. Dibuix en planta d'una fina teranyina de carrers

El primer tema que permet relacionar el Pla General Metropolità de Barcelona de 1976 amb alguns aspectes rellevants de l'estructura territorial de Barcelona els anys passats, o amb les propostes de planejament, globals, sectorials o particulars, precedents, és l'estructura viària.

La imatge més potent del PGM és una extensa teranyina de carrers de gra relativament fi. La proposta del pla metropolità amb més força segurament és el dibuix d'una malla de carrers estructuradors, que engloba el nucli de Barcelona i tot el seu terme municipal, els de Badalona, l'Hospitalet i el Prat, l'àrea de Sant Cugat i Cerdanyola, dos corredors que uneixen els nuclis urbans de les dues vessants del Llobregat, i les àrees costaneres de Castelldefels, al delta del Llobregat.

Es tracta d'una malla que tradueix i desenvolupa moltes de les grans propostes de vialitat dels plans anteriors. Per exemple, els quatre grans accessos radials a Barcelona que havien definit i precisat tots els plans anteriors: els dos costats de la Gran Via, la Diagonal i la Meridiana, les prolongacions dels quals en forma d'autopistes constitueixen la referència principal de totes les malles. També se'n parlava de dos cinturons que havien d'envoltar la ciutat central, que aproximadament segueixen les directrius que ja havien establert els plans de 1917 i 1953. I, finalment, una autopista que ressegueix el sistema de pobles de l'altra vessant del delta: Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi, etc., i el corredor transversal del Vallès, que havien anticipat els plans de la dècada dels anys trenta, i havia dibuixat el pla de 1953.

Però les innovacions d'aquest document de planejament no es troben tant en aquesta malla general com en uns fusos fins de vials complementaris, que engloben i estructuren els diversos sectors urbanitzats nascuts entorn de l'eix principal i els nuclis de població que engloba.

El pla es va grafiar a escala 1/5.000. circumstància que no és aliena al seu contingut propositiu. Recentment, Juli Esteban s'ha referit a les diferències d'escala entre el tractament del sòl urbà en el pla de 1976 i els plans generals dels nuclis urbans exteriors a Barcelona que s'han redactat en aplicació de la política de la Generalitat sobre aquesta matèria[1]. L'escala 1/5.000 se situa en el territori frontera entre els esquemes d'estructura i el tractament del sòl urbà, mentre que les escales 1/1.000 o 1/2.000 són pròpies del detall i el dibuix de l'estructura viària i de l'edificació que necessiten els nuclis urbans consolidats. En relació amb l'escala, els plànols no són ni d'estructura ni de sòl urbà, estan a mig camí.

Si es relacionen les propostes d'estructura viària amb els treballs semblants dels plans anteriors, es veu clarament que el Pla General Metropolità es planteja un tema similar al del Pla d'Enllaços de 1917 o també dels Plans d'Eixample de l'Hospitalet i Badalona a l'època de la primera dictadura. En tots ells s'intenta crear una estructura de vialitat principal, per sobre la malla de carrers on recolza l'edificació. Una malla concebuda per relacionar peces d'edificació, petits eixamples, polígons, etc., i no una malla per situar les parcel·les i edificis. O una malla intermèdia, tal com se l'ha anomenada en el nostre estudi del desenvolupament urbà de les àrees perifèriques de Badalona i l'Hospitalet, amb unes línies de vialitat permanents i estructuradores d'una urbanització basada en peces de formes i mesures relativament erràtics.

En relació amb les experiències anteriors, potser la innovació més interessant del PGM és la sistematització dels traçats i la recerca d'una mena d'homogeneïtat territorial. La malla que es dibuixa al pla de 1976 és diferent de la dels plans anteriors. D'entrada perquè no es basa en la radialitat dels accessos tradicionals ni en la idea d'envoltar-los amb cinturons de ronda, com es feia als plans de la primera meitat del segle, i, fins i tot, al Pla Comarcal de 1953. Dibuixa una malla contínua que engloba tots els nuclis urbans existents a l'entorn de Barcelona.

De fet es tracta d'una nova ciutat, que se superposa sobre el sistema existent i li vol donar unitat. La tensió envers la radialitat tradicional del nucli de Barcelona, i també dels altres nuclis menors, és clara en els dibuixos a escala 1/5.000. Les malles històriques generalment són radials, uneixen els nuclis més antics amb els seus exteriors, o, a vegades, els nuclis originaris recolzen directament en el traçat dels antics carrers i carreteres. En canvi, els traçats nous són en malla i engloben més les peces urbanes antigues i noves que no pas les prolonguen.

---

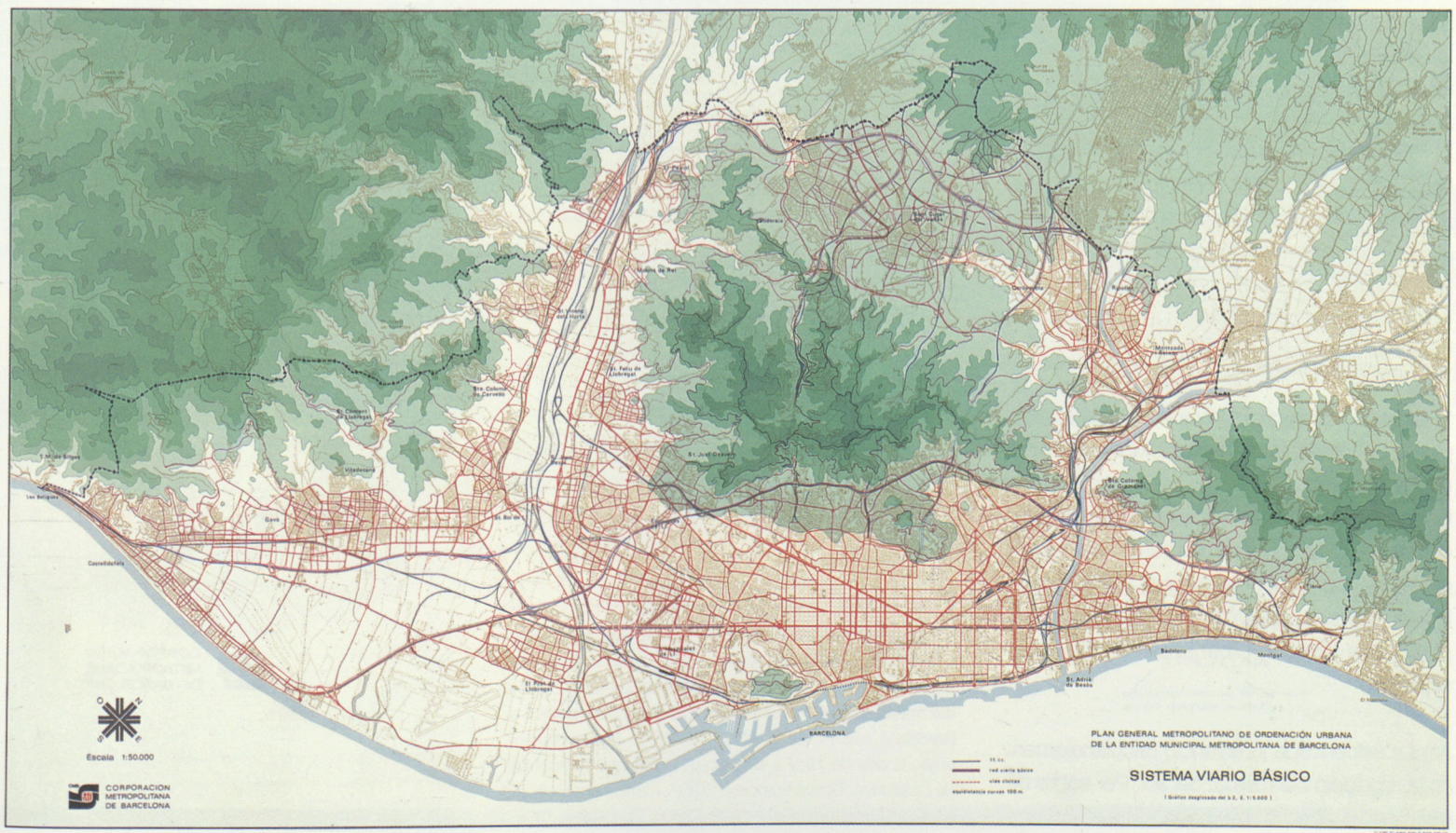
[1] Juli ESTEBAN, "Els 20 anys del Pla General Metropolità. Les distintes escales i formes de desplegament del pla". *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 28, pp. 69-83.

A una altra escala, la formació de les malles intermèdies trastoca totalment el tema tradicional dels accessos a Barcelona. La història de la prolongació i duplicació dels quatre accessos als quals ens hem referit als tres capítols anteriors, prioritàriament en relació amb la prolongació de la Gran Via a Llevant i Garbí, perd tot el sentit quan es comencen a posar en pràctica les propostes del PGM, és a dir, quan es fa el túnel de Vallvidrera o els cinturons de ronda olímpics, els quals, més que un simple cinturó de ronda superposat a la malla radial, són un element més d'una malla viària que abasta tot l'espai immediat de Barcelona, i també s'estén vers el Vallès i el Maresme. Comencen a materialitzar el nou concepte de ciutat dispersa que havia anunciat l'Esquema Director de l'Àrea Metropolitana i havia desenvolupat el PGM [2].

En relació amb aquesta estructura de la malla viària principal i intermèdia, es pot dir que el Pla General Metropolità de 1976, tot i ésser un element important de desenvolupament d'una nova ciutat metropolitana, unificada per les infrastructures de comunicació i diversificada per tots els altres factors, és l'últim pla de la vella escola. Encara és un pla que cerca una

[2] En relació amb aquest procés, la definició de nous espais de centralitat, o "àrees de nova centralitat", que va fer l'Ajuntament de Barcelona en el període de preparació dels treballs olímpics, sembla insubstancial en estar mancada de qualsevol relació amb processos reals de creació de ciutat, amb l'estructura històrica de la ciutat, o amb propostes de formació d'una ciutat metropolitana extensa i diferenciada.

1976 **La teranyina dels carrers del sistema metropolità**
Font: Pla General Metropolità de Barcelona. Sistema viari bàsic. Escala 1/50.000.



imatge global, però en el detall de la definició dels espais urbanitzats tendeix a la diversificació. Aquesta circumstància encara és més palesa en el procés d'actuació.

El Pla General Metropolità. La regulació del mercat del sòl i la formació de la urbanística municipal

L'efecte més interessant de l'extensió de la malla viària principal i intermèdia definida al PGM ha estat l'extensió del sistema urbà fins a llocs molt allunyats de les estructures centrals. El procés d'expansió que havia començat els anys trenta, aprofitant el potencial deslocalitzador de les xarxes d'energia elèctrica i de l'automòbil, s'ha desenvolupat extraordinàriament després dels anys setanta, trastocant els models de ciutat tradicionals.

L'eficàcia del PGM en relació amb aquest procés ha estat doble. D'una banda, ha creat les condicions per al naixement d'una nova ciutat dispersa, relativament fluida. D'una altra, ha permès difondre uns procediments de construcció de ciutat relativament innovadors. El PGM confon la seva implantació amb la de la Llei del Sòl, i amb ella, l'aplicació dels procediments de reparcel·lació, la necessitat de cessió de sistemes de verd i equipaments, de l'establiment dels diversos estàndards, etc. I, el que encara és més important: la distinció clara del sòl urbà i l'urbanitzable.

Si es tenen en compte les evidències que expliquen els plànols de desenvolupament urbà de 1930, 1950, i 1970, que s'han inclòs en el llibre, es constata una expansió gairebé incontrolada de les àrees d'urbanització. Es pot entendre la importància que pot arribar a tenir la fixació clara i concretada en els plànols dels perímetres urbans, urbanitzables i no urbanitzables.

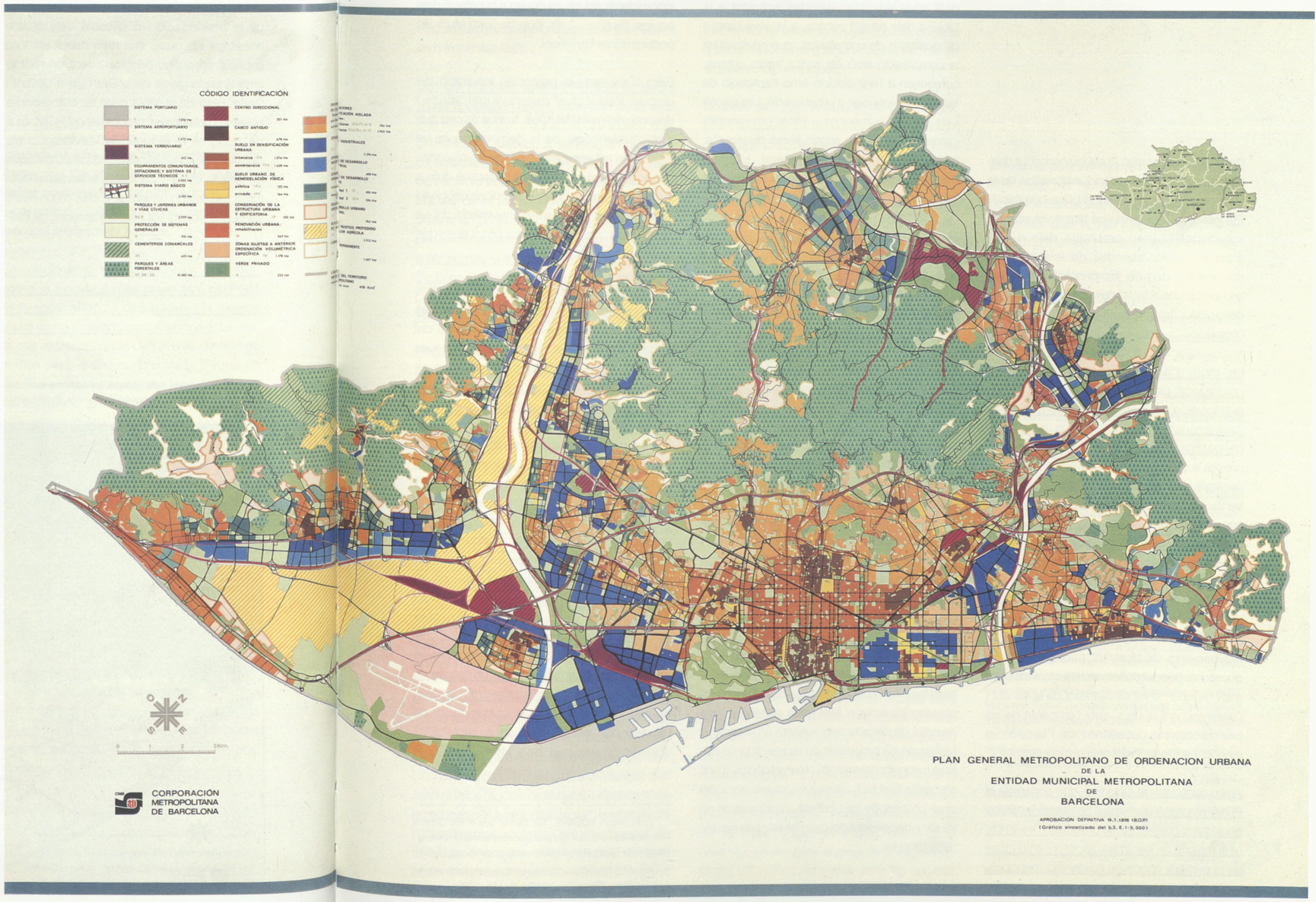
Aquí s'evidencia la intervenció del planejament en la regulació del mercat del sòl. Per sobre de les idees d'estructura urbana, o per sobre la intenció de configurar una nova ciutat, amb unes illes edificables d'una forma i una grandària determinant, amb uns edificis d'habitatge més o menys saludables i adaptats a les diverses pautes de vida o d'uns espais verds i d'equipaments, sempre hi ha el problema de la producció de les àrees urbanes, la política del sòl i les seves evidents relacions amb l'economia. La intervenció d'aquests temes en el planejament no és nova. El projecte de Cerdà, a través del desenvolupament indefinit, tenia molt d'això. També en el planejament de començament de segle, la regulació del mercat del sòl havia de ser important per aconseguir terrenys lliures dels vincles especulatius, que permetessin desenvolupar una eficaç política de cases barates[3]. Per això no ha d'estranyar que en l'època de les relacions entre el planejament urbanístic i el desenvolupament econòmic, a partir de les conferències del Grup R, els raonaments d'economia tinguin una gran incidència en el planejament.

El PGM ha permès desenvolupar un mercat del sòl nou. Un mercat molt diferent del que va produir l'eixample, o del que, entre els anys trenta i setanta, va desenvolupar la producció de paquets de parcel·les marginals fins a l'infinit. Un mercat del sòl en el qual és prevista tant la cessió de l'espai viari com la de noves àrees verdes, i espais per a equipaments escolars, sanitaris, socials, etc., on les densitats d'edificació i població mai no arribin als excessos de les dècades anteriors.

En les explicacions del procés de redacció del pla i de la seva posterior implantació que ha fet J. A. Solans, un dels seus principals redactors, es ressalta precisament aquesta

[3] Són molt interessants els comentaris d'aquesta qüestió a l'explicació del Pla de Berlín de 1910, que va fer el seu redactor Eberstadt en una ponència del Congrés de Londres del mateix any. Per a una explicació d'aquesta política a Barcelona, vid. M. de TORRES I CAPELL, *El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*, Universitat Politècnica de Catalunya. També Francesc ROCA, *Política econòmica i territori a Catalunya. 1901-1939*, Ketrés, Barcelona, 1979.

1976 **La zonificació general del sistema metropolità.**



dimensió dels treballs[4]. El pla fou concebut com a eina que havia de reconduir la realitat de la urbanització i portar-la en la bona orientació. Era possibilista, i tenia una ferma voluntat de solucionar el greu problema dels dèficit d'urbanització, que des de feia anys es denunciava des de les principals tribunes crítiques professionals i des de les associacions de veïns i forces polítiques i socials de l'oposició.

La clau d'aquesta reconducció de la urbanització pel que fa al compliment de les exigències d'equipaments i espais públics és l'assenyalament d'estàndards de cessió obligatòria. Històricament, les exigències prèvies a la urbanització s'havien limitat a les cessions d'espais viaris. Fins a la dècada dels trenta, a l'inici del període que s'estudia en aquest llibre, les cessions es limitaven a l'espai públic, i només en algun cas es feia referència a la necessitat d'incloure-hi parcs i jardins. A partir dels anys trenta, paral·lelament al replantejament de la funció de l'administració local en l'estat del benestar, es va començar a parlar de la necessitat de construir equipaments de titularitat pública. Aquesta qüestió va quedar definitivament clara els anys setanta, quan el replantejament de la sanitat i l'ensenyament públics, sota l'empenta de les reivindicacions ciutadanes de l'època, va estendre aquesta exigència al planejament.

Amb concepte de sistemes, que consolida el PGM, es passa d'un espai de cessió molt poc consistent, present en els projectes d'eixample i a la majoria de les urbanitzacions perifèriques de la primera època de l'expansió metropolitana, a un espai de cessió més complet i complex. Algunes de les exigències que van partir de la crítica dels polígons i urbanitzacions dels anys seixanta, referides sobretot a la feblesa dels espais públics, a la seva manca de qualitat o de complexitat, que no resistien la comparació amb els antics teixits urbans, comencen a tenir solució amb l'aplicació de les noves exigències d'urbanització. Les places i els carrers comencen a estar pavimentats correctament, tenen espais lliures dissenyats, amb arbres i jardineria general, i també contenen edificis d'equipament, prioritàriament escolars, sanitaris i culturals.

És clar que entorn del PGM s'ha difós una cultura de l'actuació urbanística radicalment nova, que entronca amb la nova pràctica de l'administració local que deriva de les primeres eleccions democràtiques, a finals de la dècada dels setanta, poc després de l'aprovació del pla.

Precisament entorn d'aquesta pràctica administrativa es comença a resoldre el problema del dualisme entre administració i urbanisme crític que es va viure intensament els darrers anys del franquisme. Tal com s'ha vist en el capítol tercer, els intel·lectuals van tenir un paper important en la crítica a l'urbanisme franquista. A revistes com *Serra d'Or* i *Cuadernos de Arquitectura*, que en molts casos van introduir propostes punyents i innovadores, i fins i tot al marxisme burocràtic de la revista *CEUMT* es van començar a establir les bases de gran part de l'urbanisme que es va realitzar els primers anys de la democràcia.

D'aquesta relació, se n'hauria de parlar molt. Se sap que el paper dels intel·lectuals en la transformació cultural i política de les societats occidentals entre el final de la segona guerra mundial i la dècada dels vuitanta és essencial. Moltes de les propostes de reorganització política o social provenen de l'efervescència d'uns ambients intel·lectuals que en aquells anys van viure un període ben brillant, i l'urbanisme no va ser independent del que passava en aquest món paral·lel.

Albert Serratosa, el màxim responsable dels treballs de redacció del pla, ha ressaltat en diversos articles que les propostes més innovadores del pla es deuen a la pressió dels equips tècnics[5]. I els que ho vam viure en podem donar testimoni.

Però si és certa la potència i innovació del discurs intel·lectual desenvolupat abans i després del maig del 1968, també és cert que amb l'adveniment de la democràcia es va produir un tall entre les idees desenvolupades per aquests grups i la política efectiva duta a terme pels municipis, les institucions nacionals i els diversos organismes intermedis. Hi va haver idees que van connectar bé i d'altres que no ho van fer tant.

Aquest llibre no és el lloc per esbrinar els detalls i les causes d'aquesta separació entre les dues històries, la dels intel·lectuals dissidents del franquisme i la dels dirigents de les noves institucions democràtiques. Però sí que es poden assenyalar alguns detalls del reflex que aquesta qüestió té en l'urbanisme.

Per exemple, els anys que van del 1976 al 1983 es fa una política urbanística centrada preferentment vers el sòl urbà. Les exigències immediatistes dels veïns i la necessitat de legitimar-se de les administracions municipals porten a primar les opcions de reforma de les àrees urbanes i, encara més, a les operacions de reurbanització de places i de petits parcs. Al costat d'aquesta política hi ha un oblit conscient de tota mena de projectes estratègics. La legitimitat "democràtica" del PGM justifica que no es pensi en cap mena de revisió. Urbanísticament, no hi ha un nou temps que faci necessari un projecte metropolità nou. Només s'admeten endegaments en forma de pla especial, per llimar algun aspecte difícil d'acceptar per part dels veïns, com, per

[4] Joan Antoni SOLANS, "Els canvis que el Pla General Metropolità va introduir a la pràctica urbanística. Un balanç". *Papers 28, Regió Metropolitana de Barcelona,* pp. 87-105.

[5] Albert SERRATOSA, *Objetivos y metodología de un plan metropolitano*. Oikos-Tau, Vilassar de Mar, 1979.

exemple, algunes de les grans vies definides pel PGM, que havien de travessar el casc antic o barris antics com el de Gràcia. Els nous estudis i les noves opcions estratègiques llavors eren impensables[6].

Des del punt de vista intel·lectual es tracta d'una època ben estèril. Gran part de la vivor que havien tingut alguns treballs teòrics dels primers anys setanta, la definició d'unes "formes de creixement urbà" atentes als processos de transformació i que introduïen inicialment la qüestió de la variació diferent dels elements urbans en projectes com el de la Ribera, es perden en aquesta època. L'urbanisme passa a ser només una qüestió de bona distribució, de bona pavimentació o de bona plantació. L'experimentalisme dels grups intel·lectuals alternatius d'abans de la democràcia es fon.

L'etapa següent correspon a la preparació de l'episodi de l'Olimpiada, prioritàriament entre 1983 i 1992, però també abans. L'opció de l'Olimpiada supera la dimensió anterior. És clarament una decisió estratègica, que obligatòriament ha d'anar acompanyada d'un mínim estudi del context metropolità i d'una teoria del planejament metropolità diferent de la del PGM[7]. Es tracta d'una defensa apassionada de les virtuts del projecte enfront de l'abstracció pròpia del planejament, o de la contraposició de la formalització i el detall intentat pel PGM enfront de l'atenció a la forma concreta dels espais urbans. L'homogeneïtat intentada pel pla xoca amb l'heterogeneïtat i diversitat pròpies dels teixits i situacions urbanes.

El diagnòstic és molt propi del temps. D'una banda comença a manifestar la disconformitat envers els sabers globals i sistemàtics, i els plans metropolitans globals i sistemàtics com el PGM, i d'una altra posa l'èmfasi en la individualitat dels sectors físics i socials de la ciutat. I a través d'ella la "recuperació de la dignitat formal" i la rehabilitació adquireixen protagonisme. Però aquesta opció és matisada per una atenció a "la idea del carrer, la plaça i el jardí urbans conformats segons l'arquitectura", que remet al protagonisme de les arquitectures dels Krier, Culot, Kleihues, etc., a les revistes de l'època. I aquí segurament hi ha el pas enrera que, vist en la perspectiva actual, sembla més evident, i que, potser, posa en qüestió l'idoneïtat d'alguns aspectes de les arquitectures olímpiques.

Després de 1992, la situació ha canviat molt, s'han recuperat les dimensions majors. Entorn de la construcció de noves infrastructures generals és possible que el planejament urbanístic faci un significatiu pas endavant. Entorn dels futurs projectes de l'àrea de delta del Llobregat i la prolongació de la Diagonal vers el mar és possible que apareguin nous temes de debat que facin avançar considerablement l'urbanisme.

No es tracta només de l'aparició del tema de la "gran escala", de cop i com si es tractés d'una casualitat, que entronca amb l'estat de la qüestió a les revistes internacionals, sinó d'un canvi essencial de les polítiques d'infrastructures que trastoca les antigues dades del tema, amb la imposició d'Internet, el cable, el TGV, i uns aeroports decisivament diferents dels que hi haia els anys trenta. I, sobretot, amb una jerarquia entre les infrastructures que porta el procés de metropolitarització iniciat els anys trenta fins a extrems insospitats.

Més que no pas per l'escala, els projectes es poden caracteritzar per la imposició de nous temes. Per exemple, assumpte del medi ambient i el paisatge. Una qüestió que pot tenir un gran pes en la formalització dels nous eixos d'infrastructures.

Les lliçons de l'estudi iniciat en aquest llibre poden servir per entendre més clarament que els projectes generats entorn d'aquesta qüestió de les noves estructures territorials. No són només projectes a gran escala, sinó un altre tipus de projectes intermedis, equivalents als que es van plantejar en altres períodes històrics, per exemple, entorn de la prolongació de la Gran Via, en els quals el projecte enllaçava els temes d'arquitectura menor amb les opcions estratègiques de major abast.

Tot això es podrà entendre millor després d'un altre tomb per l'arquitectura i la urbanística recent de Barcelona, entendre algunes de les rigideses que li han impedit adaptar-se eficaçment a les noves realitats culturals i territorials.

Al costat de totes les innovacions del PGM, referides a la regularització d'una nova política d'infrastructures, del sòl i dels sistemes urbans, a través seu també es va introduir un nou concepte de normativa urbanística. I amb ella una manera diferent de concebre l'espai urbà, allunyat dels esquemes funcionalistes que havien predominat en els plans de la primera meitat del segle[8].

S'intentava concebre l'espai urbà dinàmicament, pensant més en els processos de formació urbana que en les funcions i tipologies dels edificis futurs. Per això es va introduir un concepte nou:

[6] En aquesta època, a Barcelona només hi ha intents tímids de recuperar les dimensions urbanístiques majors. Però tant el pla de vies com la proposta d'àrees de nova centralitat tenen limitacions evidents a l'hora de plantejar els autèntics temes estructurals. Difícilment van més enllà de la millora, i acotament, de les opcions preses pel PGM. Malgrat la política de revisió generalitzada del planejament municipal, endegada per la Generalitat en aquesta mateixa època, tampoc no s'hi fan avenços significatius més enllà de la recerca del bon traçat i la bona implantació territorial. El planejament general gairebé no va més enllà de la normalització de la política del sòl i el tractament detallat del sòl urbà. En això, els plans d'aquesta mena, malgrat molts artificis propagandistes i d'imatge, difícilment anaven més enllà del PGM i de la seva política d'aplicació.

[7] Oriol BOHIGAS, "Per una altra urbanitat", a *Plans i projectes per a Barcelona, 1981-1982*, Ajuntament de Barcelona, 1983.

[8] Joan Antoni SOLANS, *op. cit.*

"el tipus d'ordenació", que podia ser segons alineacions de vial, en ciutat jardí, en polígon, etc. Però això es feia des de la perspectiva dels mètodes tipologia-morfologia d'influència italiana que s'havien introduït recentment, que entroncava amb la d'algun dels projectes experimentals explicats en el capítol tercer i, sobretot, amb la influència d'algunes recerques fetes al si de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona. Per exemple, la definició de "formes de creixement", que va fer el LUB, entorn dels anys setanta[9]. Es tractava d'una teoria interessant, justificada en treballs de recerca sobre la urbanització perifèrica de l'època, i que podia entroncar fàcilment amb una concepció de la urbanització, com la del PGM, a escala 1/5.000, a mig camí dels treballs d'estructura i dels de sòl urbà.

Però en basar-se en una definició molt general dels processos urbans, difícilment entroncava amb els treballs a escala menor, tant si es tractava dels plànols de sòl urbà, detallats, a escala 1/1.000, dels plans generals dels municipis menors o dels barris de Barcelona, com si es tractava de projectes d'urbanització menor, com el pla emblemàtic de la Vila Olímpica de Barcelona. En tots aquests treballs, les diferències del traçat i l'atenció a temes diferenciats s'imposava sobre unes formes de creixement concebudes de manera molt general.

Com es veurà més endavant, aquestes dificultats tenien molt a veure amb les limitacions de les teories de la tipologia-morfologia, que feien el paper de teoria oficial de l'època.

La Vila Olímpica de Barcelona. Vers un nou tipus d'espai urbà

Els evidents avenços del PGM en la producció de nou sòl urbanitzable —a través del disseny d'una xarxa viària d'accessibilitat i permeabilitat i de la regularització de la producció de sòl urbanitzable— i en la normativa d'urbanització i edificació no han tingut incidència en la formalització dels espais. Diverses rigideses han impedit que en la concepció de la forma de les noves àrees urbanes s'arribés als nivells del Pla Macià o del, més antic, projecte de Cerdà.

És convenient entretenir-se en la consideració d'aquests treballs d'urbanística a escala menor per avançar en els arguments que s'iniciaven al punt anterior.

Ara bé, malgrat que es faci referència a projectes concrets, no cal entendre la dificultat de produir espais urbans propis d'una ciutat bolcada al segle XX com una mancança d'aquest pla o d'alguns dels projectes que l'han desenvolupat, sinó com a rigidesa de la cultura urbanística catalana de la nostra època, difícil de superar.

A l'àrea de la costa precisament s'ha realitzat la urbanització més representativa dels darrers temps: la Vila Olímpica de Barcelona. Amb diferència, és el projecte d'una nova àrea residencial que s'ha realitzat amb més mitjans i ambició. Allí l'ordenació de l'edificació no s'ha dut a terme aplicant cap mena d'automatisme, sinó a partir d'una reflexió interessant, que intenta resoldre algunes de les mancances tradicionals de la nostra arquitectura dels espais urbans. És més, d'ella també hi ha prou publicacions per entendre i discutir els arguments amb una mica de precisió[10].

La força i feblesa d'aquest projecte precisament té molt a veure amb el predomini de les metodologies tipologia-morfologia al nostre país.

El pla parteix d'un objectiu innovador. La Vila Olímpica s'ha de construir en un lloc i amb una forma que permeti irradiar beneficis de transformació a un entorn degradat, on les fàbriques construïdes en el període del canvi de segle són obsoletes. No es tracta de fer un treball finalista, com els clàssics plans generals, sinó un pla que generi un procés de transformació o, en paraules seves, "de metàstasi" saludable per a tota l'àrea del Poblenou. Es tracta d'un pla on el tema procés vol ser important i on les relacions entre l'interior i l'exterior volen ser fluides. Totes aquestes idees generen un enfoc que diferencia palesament aquest producte de molts altres de l'època.

El segon objectiu és el millorament de l'estructura urbana de la ciutat i de tota la regió metropolitana a través de l'opció estratègica de relacionar la vila amb l'Anella Olímpica de Montjuïc, obrint un nexe que, després de totes les consideracions que s'han fet anteriorment sobre la història de la Gran Via o sobre l'enllaç ferroviari entre el port i les àrees industrials, sembla innovador i interessant. Es tracta d'obrir un nou eix intermedi semblant al de molts altres realitzats anteriorment amb la perspectiva del millorament de l'estructura urbana.

Alhora, aquest nou eix no és un simple carrer o una avinguda, sinó un cinturó voltat d'àrees verdes i equipament, i amb presència important de vincles amb el medi ambient. És a dir, es tracta d'una figura estratègicament clara i conceptualment molt oberta als temes de l'urbanisme més recent.

Interiorment, el projecte es construeix a partir de la delimitació de superilles, que engloben altres de l'eixample Cerdà, un tema sempre present en la urbanística de Barcelona. També aplica l'èmfasi en el carrer, que els autors del projecte havien defensat històricament. Inten-

[9] Laboratorio de Urbanismo, *Formas de crecimiento urbano*. ETSAB, 1971.

[10] MARTORELL/BOHIGAS/ MACKAY, *Transformación de un frente marítimo. Barcelona. La Villa Olímpica, 1992*. Gustavo Gili, 1988; i també: MARTORELL/BOHIGAS/ MACKAY, *La Villa Olímpica. Barcelona 92*, Gustavo Gili, 1991.

ta la introducció de tipus d'edificació amb ventilació transversal, més adaptats a la vida moderna que els de l'eixample. I, sense explicitar-ho del tot, adopta criteris de composició dels espais públics semblants als dels altres projectes de renovació, que han tingut tant d'èxit en el context internacional.

Però, més enllà de tots aquest detalls, el que és més interessant és que en molts casos actua per superposició. Per exemple, superposa les macroïlles a la trama Cerdà, i superposa tipologies edificatòries o línies d'edificació contínua a tot el conjunt. En la història de la urbanística de Barcelona la macroïlla sempre s'ha resolt per superposició. I en això el projecte tampoc no és una excepció.

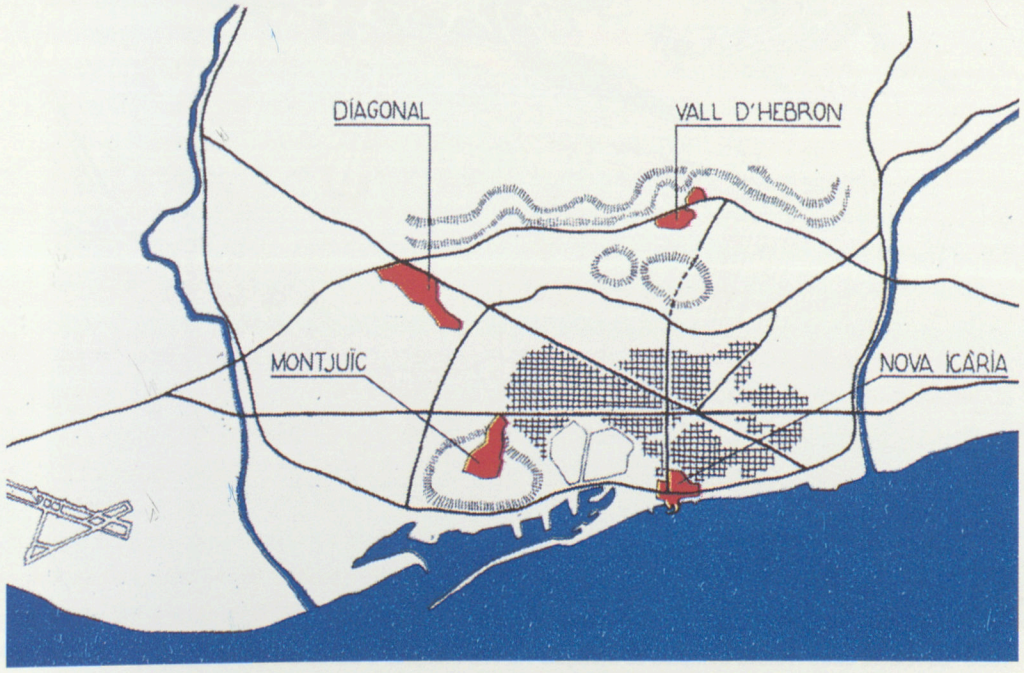
El resultat dóna una diferenciació polèmica i interessant entre les línies bàsiques de vialitat que envolten les macroïlles, i sorprenentment tenen el tractament de carrer, i els carrers secundaris, que segueixen la trama Cerdà i penetren a l'interior de les illes, a vegades d'una manera voluntàriament forçada. La resta es deixa molt lliure. Els esquemes opcionals de distribució de les illes en donen prou testimoni.

El resultat és una urbanització plena de suggeriments, alguns dels quals no s'han acabat de desenvolupar. Una urbanització amb molta llibertat de traçat, que potser podia haver incrementat el seu caràcter experimental treballant més en la qüestió de la superposició, incloent-hi traces, resistències i referències al passat industrial de l'àrea.

La façana del mar és tractada de manera ben diferent de la Vila Olímpica pròpiament dita. De fet és una part de l'eix de connexió de la vila amb l'àrea de Montjuïc, circumstància que es nota molt i que potser es podria haver notat encara més. Inclou un eix de trànsit important, una ronda o autopista, que, d'una banda completa la radialitat dels traçats tradicionals d'accés a Barcelona, i d'una altra s'integra en una nova retícula metropolitana. També inclou àrees de parc i jardí, directament o indirecta relacionades amb la platja i els usos d'equipament que també hi tenen, com, per exemple, el port olímpic. Els edificis hi tenen caràcter singular. Els més singulars, dues torres situades a la confluència de l'avinguda, compleixen molt bé la seva funció de referències, tant si es veuen des del mar, des de l'interior, o des de la mateixa ronda.

Més enllà del seu evident encert global, a vegades sembla que el caràcter d'eix estructurador no s'hi va tenir prou en compte. Potser denota la manca de reflexió sobre l'estructura de Barcelona i la regió metropolitana de l'època que va precedir el projecte. A la vista de l'estudi del procés de formació de l'estructura central i d'accessos a Barcelona, i tenint molt en compte la història de l'eix de la Gran Via, es pot entendre que, estratègicament, era més important l'eix que la Vila Olímpica, que l'eix havia de tenir una dinàmica important, i que havia de convertir-se en el centre equipat de la ciutat del segle XX, substituint les instal·lacions ferroviàries i industrials obsoletes.

En aquesta perspectiva, no es veu massa clar la supressió de la línia del ferrocarril ni la secció de l'eix viari. L'origen de la proposta de crear un fus ferroviari que travessés Barcelona des de la Sagrera fins a la plaça de Sants era dels anys trenta. Per tot el que s'ha vist en les explicacions anteriors, en aquell moment era una opció innovadora. Enfront a la idea de construir un ferrocarril de circumval·lació que enllacés les línies radials que incidíen en el nucli urbà, l'òpció del travessament era francament interessant. Era una obra d'infrastructura paral·lela a la de prolongar la Gran Via, tot enllaçant-la amb les línies dels dos rius. Significava l'obertura del centre de la ciutat a tot el territori regional. En canvi, en el moment actual, la problemàtica urbanística del ferrocarril és diferent. Té més relació amb la possibilitat de malles de transport en comú que

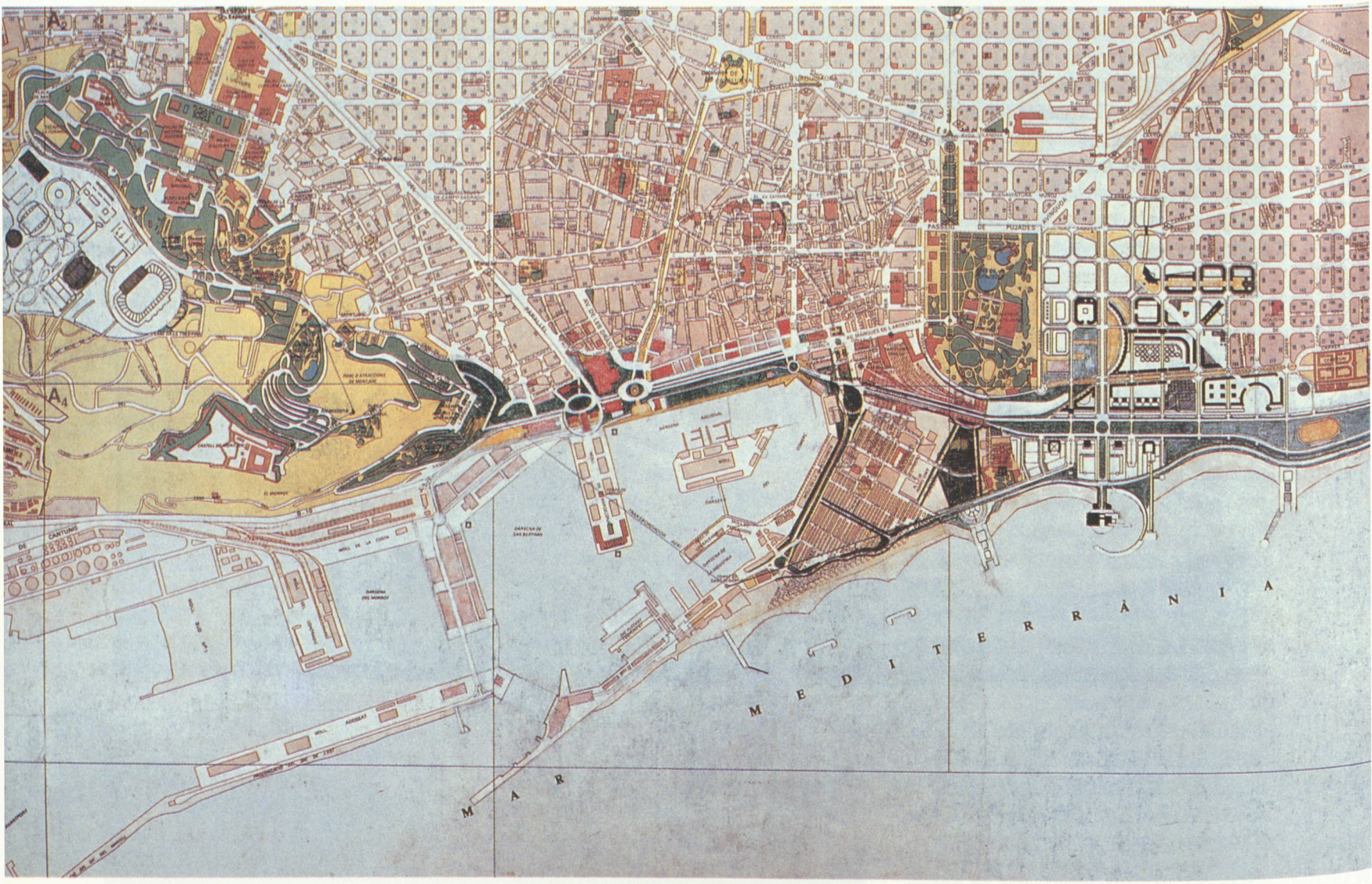


1989 **Les quatre àrees olímpiques en relació amb l'estructura viària principal.**

relacionin l'*hinterland* metropolità amb diversos centres urbans, que facilitin les interrelacions i els moviments múltiples, és a dir, obrint una altra penetració a través de la costa que, per exemple, arribés al Maresme, Montjuïc i l'aeroport, es reforçaria el caràcter central de l'àrea i se li donaria una projecció autènticament metropolitana, tenint en compte que el territori metropolità no és una àrea convergent vers un centre únic, sinó el territori de la multicentralitat i dels moviments oberts.

Però cal tornar al fil dels nostres arguments, insistint en l'interès d'algun dels temes iniciats pels projectes olímpics en la renovació conceptual de l'urbanisme del país, i referir-se a tres altres temes. En primer lloc, la necessitat de reforçar els vincles entre la urbanització de l'àrea i l'espai exterior. En segon lloc, la qüestió de la diversitat i varietat en els nous espais. I, finalment, la qüestió de la reutilització del patrimoni industrial anterior com a símptoma d'una urbanística més atenta a la superposició que a la simple composició.

La primera qüestió fa referència a les relacions entre l'interior i l'exterior de l'àrea, i a la prevista irradiació de noves qualitats als espais adjacents. Abans s'ha fet referència al potencial caràcter central metropolità de l'espai



1986 **La relació entre l'Anella Olímpica de Montjuïc i la Vila Olímpica a través del Cinturó Litoral i el sistema de parcs.**

costaner de la Vila Olímpica, en el context de tota la franja marítima de la ciutat. Aquí, a aquesta àrea, com enlloc, la substitució de les antigues instal·lacions industrials s'ha de pensar com a espai intermedi. És a dir, espai interior que també té una projecció i significat a l'espai teòricament exterior. Tenint en compte que les relacions interior-exterior avui no són definides unívocament per un model urbanístic que els dóna automàticament el programa, sinó a través d'un raonament molt més complex. Aquest llibre és ple de suggeriments sobre relacions d'aquesta mena a la història urbanística de la costa de Barcelona.

Aquest tipus de relacions no és exclussiu de les grans infrastructures. També es poden aplicar a un altre tipus de vials intermedis, que relacionen més directament l'àrea i els espais exteriors. El projecte de la Vila Olímpica actua així quan es planteja el problema de la superació de les antigues barreres, però no sempre ho fa amb contundència. A vegades podria integrar espais exteriors, podria insinuar processos posteriors. A vegades podria integrar peces diagonals sense tancar-les en places circulars, per més ben dissenyades que estiguin, i continuar-les vers la costa.

Pensar en la superposició, en comptes de la composició i l'engranatge de peces, precisament és això. És saber que la ciutat actual es fa a trossos que no sempre són totalment coherents, que no sempre provenen d'un repartiment racional de l'espai. I intentar entrar en el joc que insinuen treballant en perspectiva de la varietat i la diversitat, i, segurament, també de la permeabilitat.

Aquí l'explicació enllaça amb el segon tema: la individualitat, la varietat i la diversitat. El projecte precisament és innovador en relació amb aquesta qüestió. Es planteja una ordenació oberta i flexible, però potser encara ho fa a partir d'uns esquemes molt jeràrquics. El projecte es divideix en super- illes; les illes es divideixen en illes i blocs, etc. Ja sé que hauria estat molt difícil actuar altrament, però potser, sense l'operativitat immediata que exigien els terminis de l'Olimpiada hom hagués pogut obtenir un resultat metodològicament més avançat.

Aquí no es tracta de criticar el projecte. Els comentaris que es fan precisament volen situar-se fora de la bondat o no de les solucions, com s'ha fet en molts exemples històrics anteriors. Si el que se cerca és descobrir unes línies de tendència i uns moviments metodològics que amb més o menys aproximació, i amb més o menys alts i baixos, segueixen la imparable carrera dels fets urbans i metropolitans, cal posar l'atenció en aquest tipus de potencials.

El que es tracta és de contraposar el que pot ser la recerca de la varietat a través dels mètodes de la composició i l'encaix de peces, de l'aplicació de la lògica de la variació diferent i la superposició.

En aquest punt es poden situar algunes crítiques que s'han fet en relació amb el poc pes que la recuperació de les antigues instal·lacions industrials té en el projecte. Si s'anomena Nova Icària sembla que seria més coherent si hagués recuperat part de les antigues instal·lacions, i molt més de la seva memòria[11]. Parlar d'això no és fer simple arqueologia, sinó referir-se al caràcter de la ciutat actual i a la necessitat d'adaptar la metodologia a aquest caràcter canviant.

Potser per això s'haurà de tenir en compte que els espais a recuperar no són simples traces immaterials marcades als plànols, sinó espais amb un caràcter i amb una cultura d'ordenació propia, malgrat que a vegades sigui producte de diverses operacions de projecte superposades històricament. El descobriment d'aquest caràcter és essencial en l'operació. Dient-ho en altres paraules, quan es tracta de recuperar els carrers de l'eixample Cerdà no n'hi ha prou marcant unes traces al plànol, sinó que darrera d'aquesta referència hi ha unes connotacions culturals tant o més importants que la traça. L'obertura conceptual i temàtica que se cerca en l'urbanisme actual té molt de tot això.

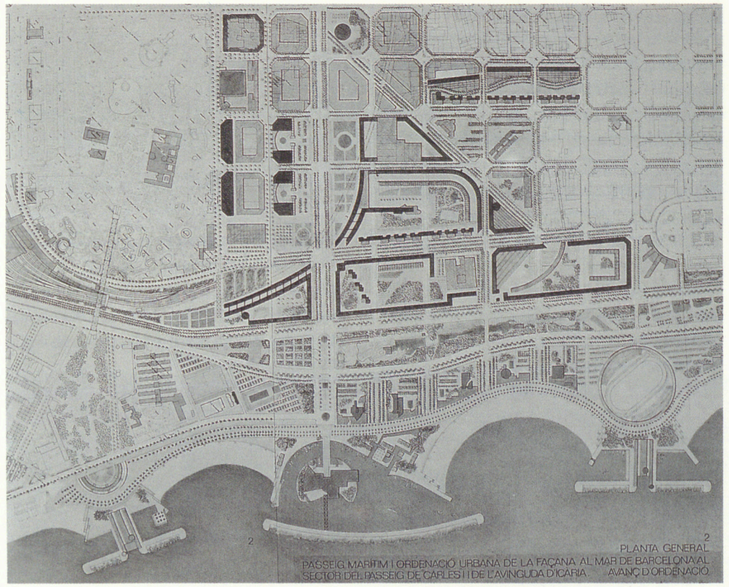
La tipologia-morfologia. Una certesa tradicional

Lògicament, la composició de la Vila Olímpica té molta relació amb les teories i els mètodes que es van aplicar en l'IBA de Berlín. Els vincles personals i cronològics entre una experiència i l'altra semblen clars. I precisament la referència a l'IBA ens permet avançar en la comprensió de l'evolució més recent de la metodologia urbanística.

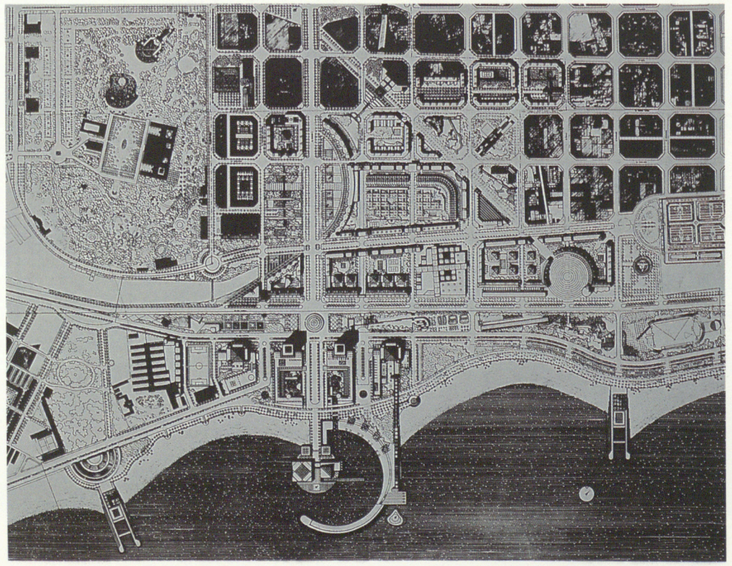
A partir d'aquesta coincidència es pot incidir en l'estudi de la progressiva substitució de les relacions forma-funció en l'arquitectura i l'urbanisme actuals, i en la necessitat de superar part de les antigues metodologies tipologia-morfologia, que han introduït moltes rigideses en el procés de renovació de la metodologia. Aquest punt continua el raonament sobre la incidència de la tipologia-morfologia en el PGM, i el relaciona amb les experiències de projecte.

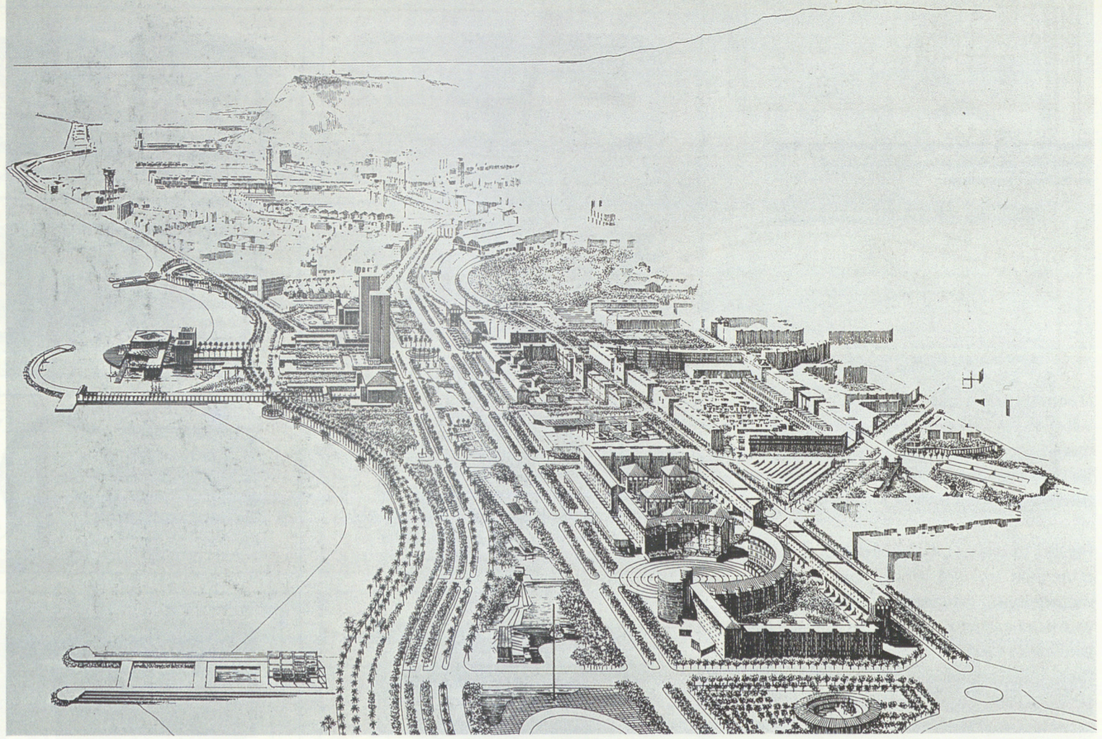
[11] Són interessants els comentaris sobre aquesta qüestió que es fan a Josep Maria MONTANER, *L'idea del Villaggio olimpico di Barcellona. Tipi e morfologie.* Lotus 67, 1990, pp.19-35.

1985 **Primer projecte de la Vila Olímpica en el context de l'àrea del Poblenou.**



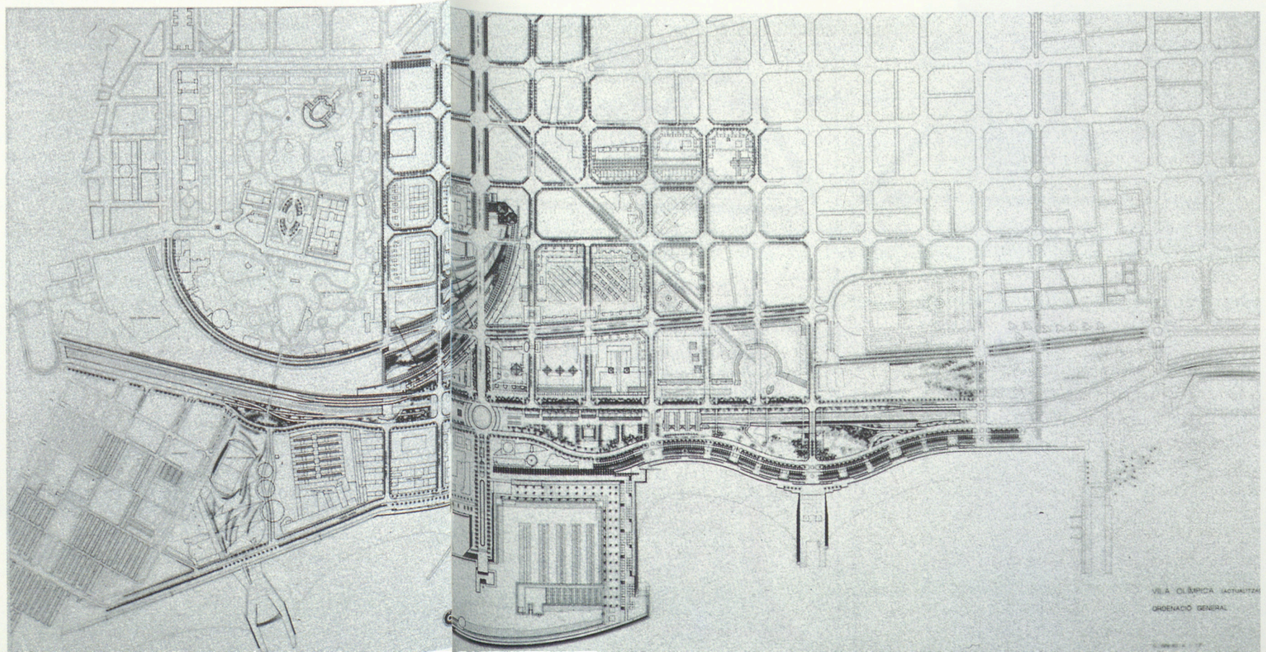
1986 **Projecte de la Vila Olímpica.**



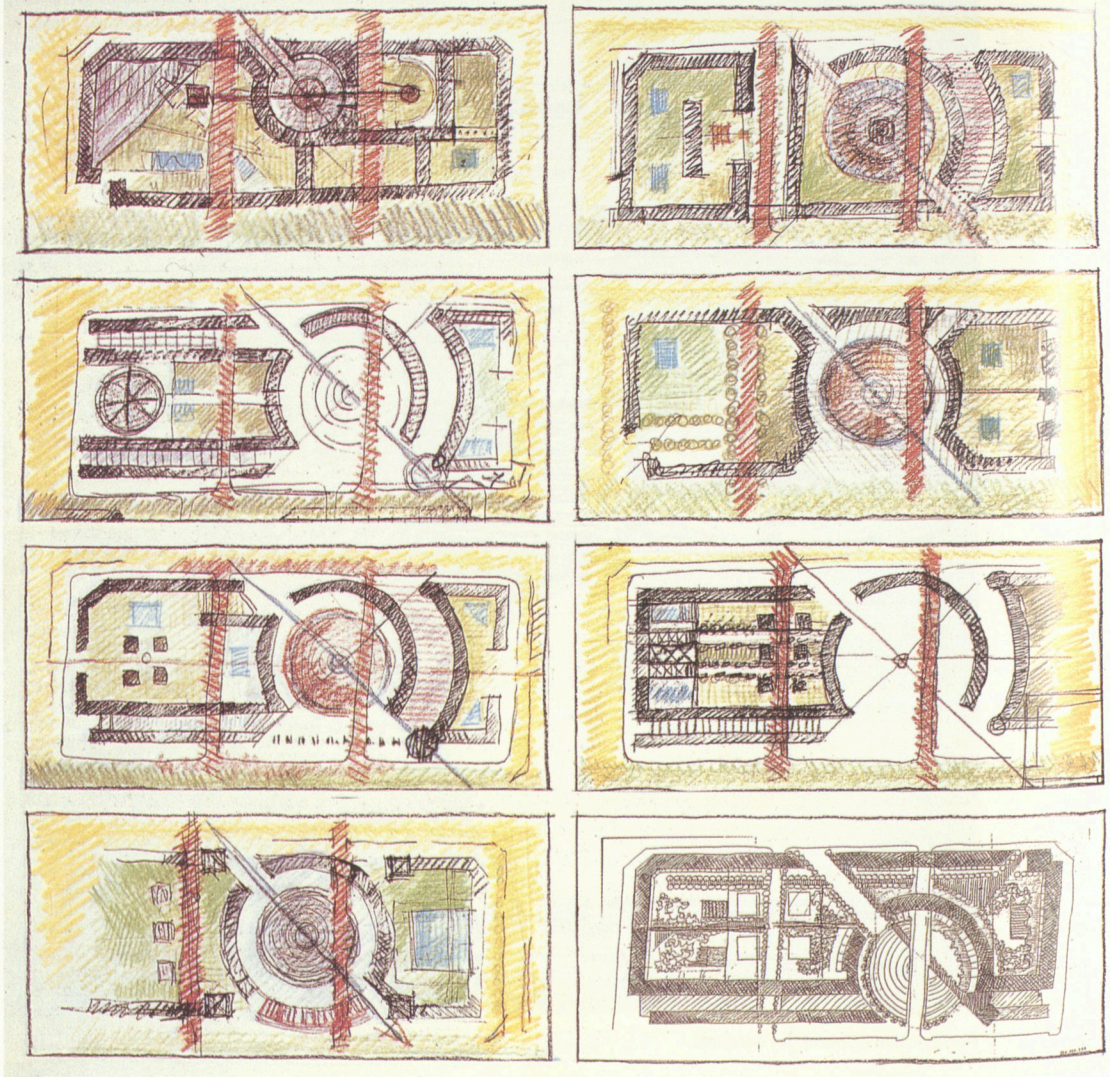


Perspectiva general del conjunt.

1989 **Projecte de la Vila Olímpica.**



Repertori de variants en el tractament de les illes. Continuïtat perifèrica (el carrer tradicional) i variacions transversals.

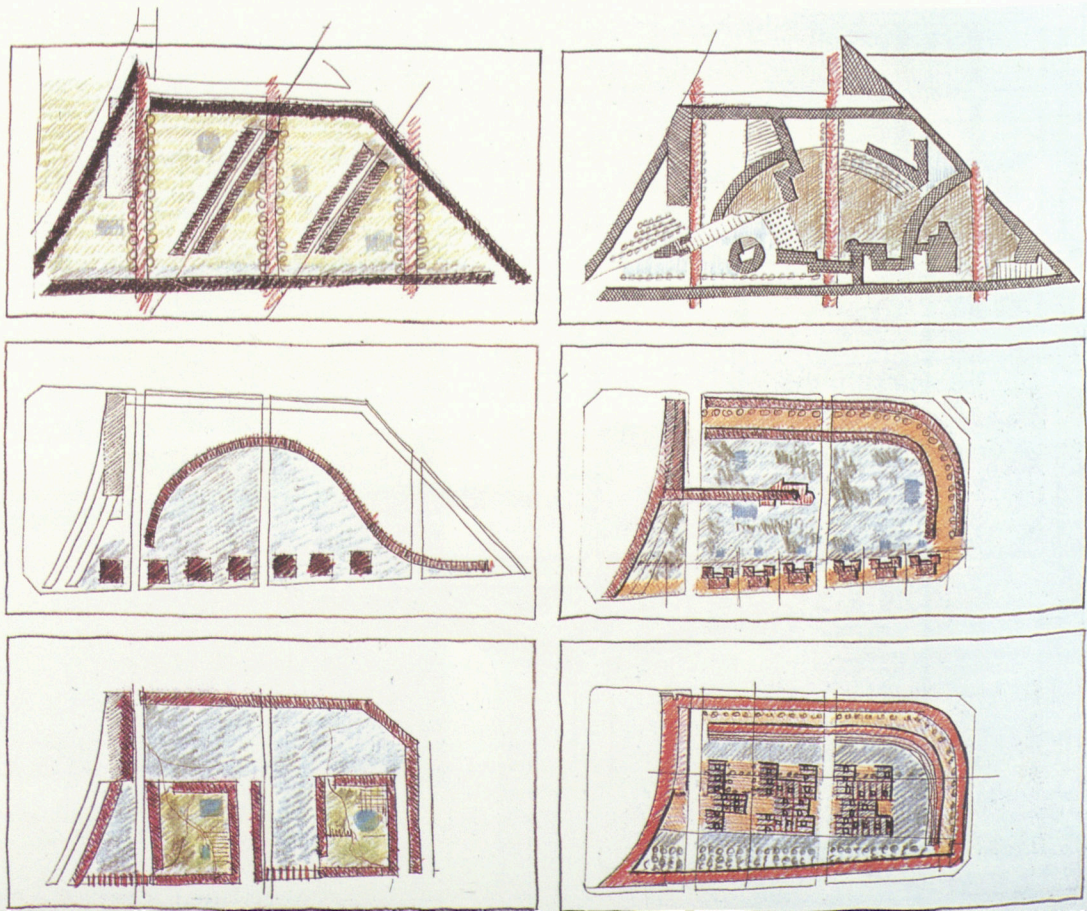


D'aquesta manera es podrà aprofundir en la valoració i la crítica d'una metodologia que, malgrat haver revolucionat les maneres de pensar l'arquitectura urbana, els darrers temps ha perdut molta força.

Per això es farà un breu repàs dels conceptes principals en què s'ha basat aquesta metodologia, es posaran en relleu les vacil·lacions, dubtes i alternatives actuals, i es procurarà indicar un camí o sortida de futur. Un camí que, alhora, vol tenir la virtut de vincular molts dels suggeriments extrets de la lectura de la recent de la urbanística de la costa metropolitana de Barcelona amb una mena de projecte virtual o de bases de renovació de la urbanística metropolitana.

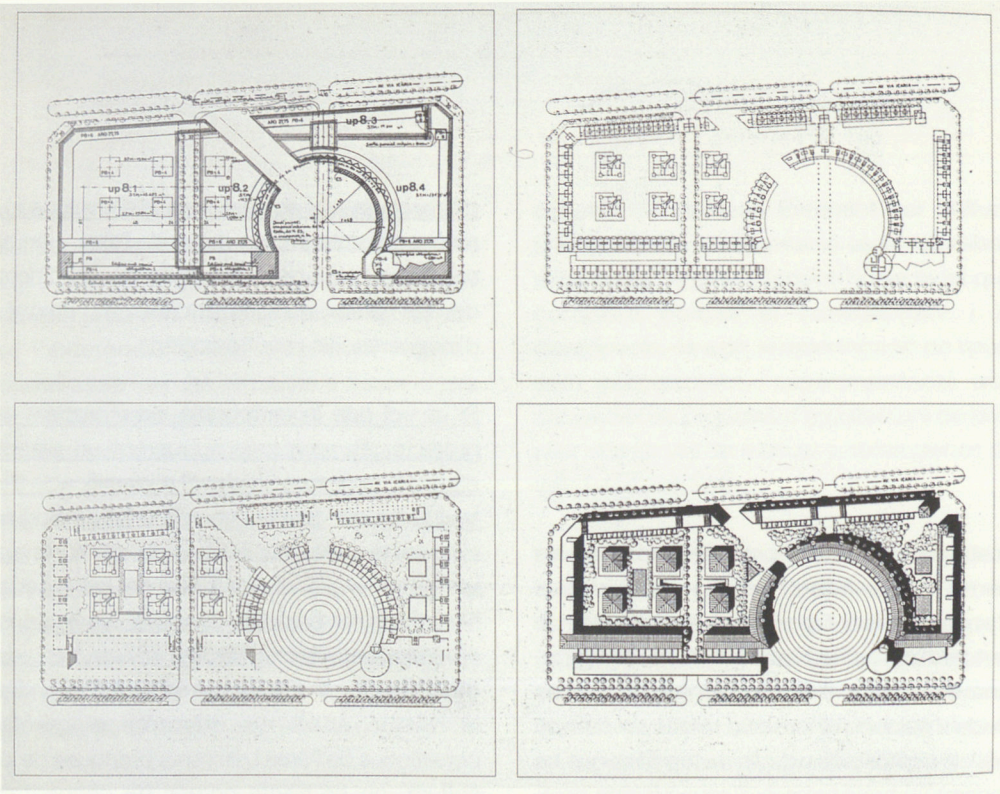
Si es rellegeixen els antics textos fundacionals de la tipologia-morfologia, es veu que un concepte essencial és el d'àrea. En el llibre d'Aldo Rossi que va establir les bases fundacionals de la metodologia tipologia-morfologia a finals de la dècada dels seixanta[12] hi ha un capítol dedicat al tema de l'àrea. El concepte d'àrea li permet donar relleu a la possibilitat d'estudiar la ciutat des del punt de vista de la forma. A la ciutat no hi ha només relacions econòmiques i funcionals, i una forma que en depèn directament, existeix una unitat morfològico-estructural que permet un estudi formal autònom.

El treball de projecte o d'informació a escales 1/2.000 o 1/1.000, que han desenvolupat a

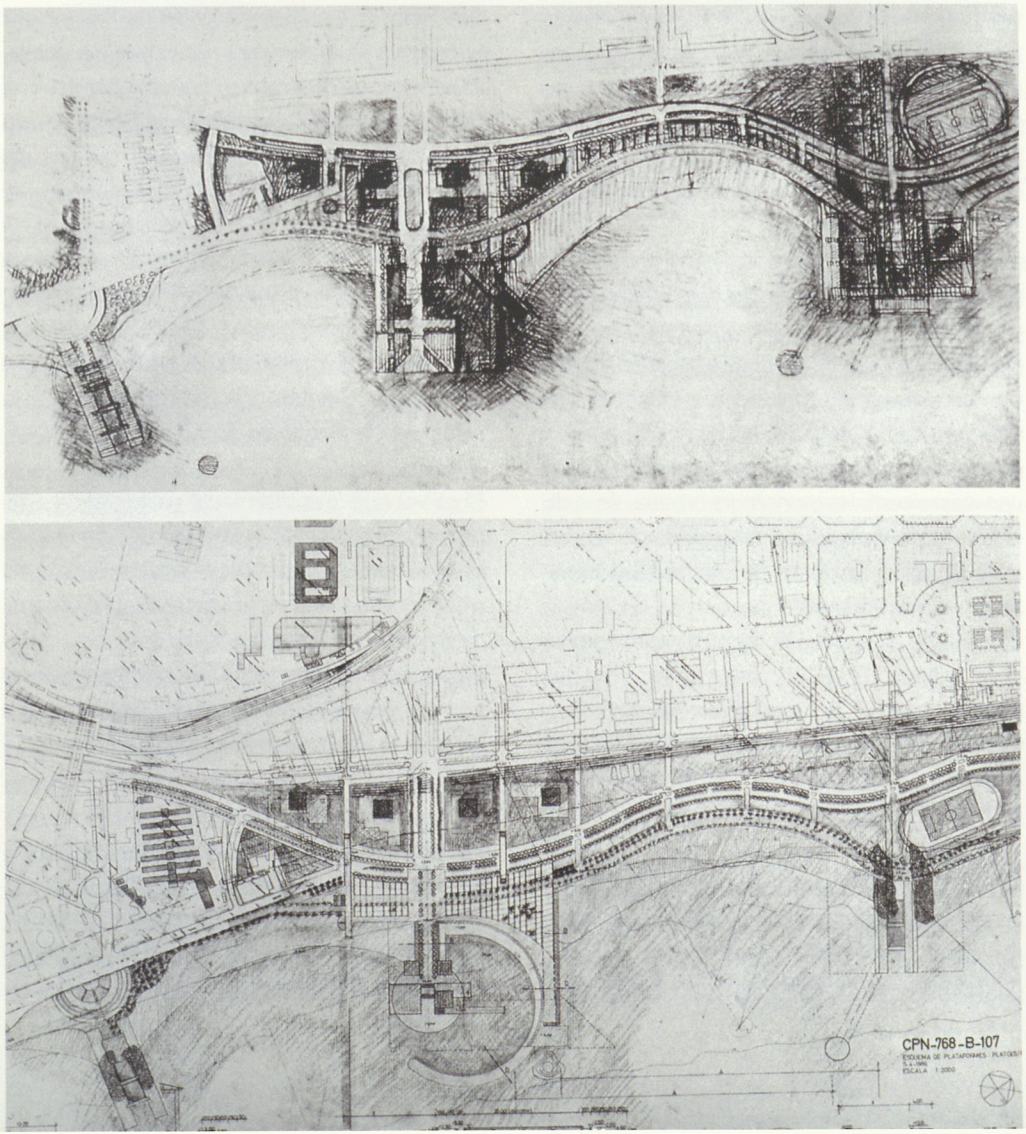


[12] Aldo ROSSI, *L'Architettura della Città*, Marsilio, Pàdua, 1967.

Diagrama normatiu d'una illa.



Alternatives de traçat de la línia de costa.



bastament els plans i projectes redactats les darreres dècades, precisament deriva d'aquesta opció. Com també deriva la idea de cartografiar l'estructura de la costa de Barcelona en els tres talls cronològics en què es divideix l'estudi, alhora que també en deriven tots els nombrosos estudis cartogràfics que ha generat l'urbanisme des d'aquesta data.

Des de fa temps, les teranyines de parcel·les sovintejen en l'urbanisme de la nostra cultura i, d'una manera o altra, posen l'atenció en les característiques formals i els temps dels diversos teixits urbans i rurals.

Però, en fer-ho, oscil·len entre dues direccions.

A vegades el dibuix detallat i atent a tots els detalls es fa amb la intenció d'identificar teixits urbans o rurals, delimitar àrees de característiques homogènies o formes de creixement. En aquest cas es posa més atenció a les seqüències històriques o a l'evolució interna de l'àrea, que no pas a les tensions i contradiccions que hi van apareixent. La morfologia urbana, és a dir, la forma dels carrers i de les parcel·les hi apareix com a base o fonament de tota l'evolució posterior. De tal manera que es pot dir que la morfologia determina la tipologia o les formes dels edificis que s'hi assenten, com les infrastructures determinaven les funcions racionalistes[13]. Aquest pot ser el cas, per exemple, d'algunes de les versions més reductives de les "formes de creixement".

En una altra direcció, el plànol és més un inventari de totes les traces històriques, dels projectes sedimentats, a diverses escales, d'edificis de tipologia diferent i també d'evolució diferenciada, que no pas un signe d'identificació, on cap aspecte o capa deriva de l'altra, i on el coneixement avança a través del descobriment de les diverses diferències, o, sovint, d'incoherències i contradiccions.

Si es vol que la cartografia sigui propera al projecte, és molt més suggerent un plànol d'aquest tipus que un plànol d'identificació de teixits. Aquests plànols tenen la virtut d'introduir el projecte a uns processos reals, als quals els temps d'evolució diferents de les traces històriques, les parcel·les agrícoles, les divisions urbanes, els diferents tipus d'edificis, etc., es delimiten clarament. També és fàcil d'entendre la relació entre els diferents elements constitutius de l'àrea i diferents branques de la cultura, no es tracta només de conceptes d'arquitectura. Tot el que s'ha vist a les pàgines anteriors, i al primer capítol en particular, demostra que en l'evolució del territori influeix també la cultura del medi natural, que a Barcelona hauria facilitat més o menys l'aprofitament dels aiguamolls. La cultura agrària hauria comportat el pas directe dels camps de l'agricultura a la indústria, al marge de les mateixes valoracions urbanístiques. Les tecnologies portuaries haurien tingut una palesa incidència en l'evolució de l'estructura urbana, per no referir-se també a les tecnologies de transport, a les modalitats de producció industrial, als conceptes d'espai residencial, a la valoració del patrimoni construït, etc.

Si es vol que una informació cartogràfica sigui propera al projecte i la intervenció, o si es vol que la informació que conté aquest llibre arribi a ser aquella mena de projecte virtual de l'espai metropolità de què es parlava és imprescindible que la cartografia i les informacions complementàries que la reforcen s'obri en totes aquestes direccions, complementàries i divergents alhora.

En la direcció apuntada en els paràgrafs anteriors és essencial que els treballs d'arquitectura i planejament tinguin molt present la duració o variació diferents de les diverses construccions i elements urbans. En molts casos les construccions tenen molta més duració que les modalitats d'ús. Aldo Rossi, en el llibre citat anteriorment, explica el cas d'un palau de Pàdua que s'ha mantingut al llarg del temps, amb variacions d'imatge i, sobretot, amb variacions d'ús. És un cas paradigmàtic del tema a què s'està fent referència, com també ho podia ser la permanència d'un camí històric en molts segles d'evolució urbana. Un tema tremendament repetit en la nostra història urbana. O també podria ser el cas de la permanència d'un traçat romà, la permanència d'una quadrícula agrícola o d'un traçat d'eixample. És un tema essencial en qualsevol estudi d'evolució urbana, i també ho és en qualsevol projecte territorial en una època on els projectes difícilment poden arribar a fer taula rasa de totes les preexistències[14].

Però l'evolució diferent també té les seves trampes. A vegades el reconeixement de les preexistències acaba encadenant totes les opcions posteriors. Per exemple, aquest és el cas de la majoria dels plans de cascos antics que parteixen del reconeixement de les relacions tipologia-morfologia[15], on les determinacions de projecte es redueixen a una repetició enganyadora de les formes detectades en l'anàlisi. Però també és el cas d'altres plans i projectes on el reconeixement es dirigeix exclusivament a la delimitació d'àrees de procés uniforme. Llavors es produeix la dependència de les transformacions en relació amb la morfologia inicial.

[13] La dependència de les superestructures i les infrastructures que es dóna en aquest treball es pot contrastar amb moltes de les consideracions que es fan a Gilles DELEUZE, Felix GUATARI, *Mille Plateaux*. Éditions du Minuit, París, 1980, pp. 88 ss.

[14] Vid. Marcel POËTE, *París, son évolution créatrice,* Vicent, Fréal, París, 1938.

[15] El cas paradigmàtic d'aquests plans és el del casc antic de Bolònia, que ha influït tota una generació de plans d'aquest tipus. Vid. P. L.CERVELLATI, R. SCANNAVINI, *Politica e metodologia del restauro,* Il Mulino, Bolònia, 1973. Vid. també F. CIARDINI, P. FALLINI, *Los centros históricos. Política urbanística y programas de actuación.* G. Gili, Barcelona, 1978, i, F. CIARDINI, P. FALLINI, *L'analisi dei centri storici,* Officina, Roma, 1981.

El nou, el projectat, depèn immediatament del que és preexistent, i el projecte esdevé quelcom automàtic i deshumanitzat. Vici que limita moltes de les propostes de projecte actuals i moltes de les anàlisis prèvies al projecte. Generalment, si el reconeixement no es relaciona amb el projecte és per l'aplicació d'aquest automatismes, que neguen la mateixa llibertat del projecte en el context de totes les altres connotacions.

Precisament per això és molt important la independència relativa dels diversos temes i conceptes implicats en el procés de transformació i en el projecte. No es tracta de complicar les coses i introduir una mena de joc arbitrari entre els nivells de raonament, sinó la independència relativa dels nivells és deguda a les relacions de cadascun d'ells amb diferents fets de cultura que els donen consistència i els expliquen. Aquest fets, com la vida mateixa, no es poden reduir a una unitat.

Les traces, les diferències, les dificultats, les variacions, les excepcions i les tensions tenen precisament aquest valor d'aproximar el projecte a les valoracions humanes, siguin econòmiques o culturals.

Aquest és el cas de les tipologies d'edificació, les quals fàcilment es poden considerar com a automatismes o bases de classificació, i no com a bases d'una recerca cultural i d'uns experiments de projecte.

A vegades, parlar d'una tipologia d'habitatge, per exemple el xalet de la ciutat jardí, és constatar l'existència d'una ordenació repetitiva. Es diu que en un espai hi ha una ciutat jardí, la qual és composta de carrers relativament estrets, parcel·les d'unes dimensions situades entre 200 i 2.000 m², i cases separades pel davant, el darrera i els costats. Així es constata l'existència d'una ordenació regular, classificable i també regulable a través d'una normativa homogènia. Pot ser una forma de creixement urbà o una zona d'un pla.

Però les dificultats del projecte no rauen tant aquí com al moment en què van apareixent les excepcions i les diferències, o quan se superposen altres criteris als d'ordenació dels volums anteriors. Criteris que a nivell del projecte encara són més importants que els temes genèrics de la classificació o la normativa.

Per això cal no separar-se d'algunes constatacions inicials del llibre d'en Rossi. En particular quan cita els apunts d'un curs de geografia humana impartit per J. Tricart, explica detalladament la dependència de la tipologia en relació amb els criteris i les tècniques de construcció de l'estructura, els materials, als programes de vida, els criteris estètics, etc[16]., i relaciona explícitament el tipus als temes tècnics de projecte i de cultura en general.

També cal tenir molt present que, en arquitectura, el tipus és més una referència inicial que un model a copiar o repetir. Per exemple, a l'obra d'Aalto o d'Asplund i de Lewerentz, o també al mateix Le Corbusier, el tipus és entès com a referència inicial que el projecte ha de transformar, adaptar al lloc, i, sobretot, desenvolupar a partir d'un procés d'experimentació en el qual s'apliquen els diversos criteris de la cultura arquitectònica.

A l'arquitectura urbana, al marge de la simple claredat visual, de la col·locació a l'espai, una peça al costat de l'altra, qualsevol obra té un interior i un contingut. Quan Richard Sennett contraposa la ciutat neutra i els carrers plens de vida o els llocs plens de temps, narratius, potser es refereix a aquesta necessitat de comunicar que tenen les obres d'arquitectura[17]. Una comunicació que no seria possible sense el seu difícil, i sovint complex, procés de construcció cultural. Entenent per cultura precisament la transformació de la naturalesa a través de l'enginy. I l'enginy no és tema que comporti només el coneixement i la classificació, és a dir, la determinació de tipus, sinó precisament l'experimentació que converteix els projectes d'arquitectura de simples referències de manual a obres plenes de vida i suggeriments.

Fins i tot en la nostra pròpia recerca de projecte, quan es pren en consideració el cas de les tipologies d'urbanització mixtes o híbrides que es generen a les perifèries de l'actual ciutat metropolitana, es nota la dificultat de definir totes les seves qualitats i posar-les en relació a través de teories o arbres de classificació complets i acabats. En canvi, hi apareixen mil·lers de referències de projecte que poden donar un potent gruix narratiu i cultural al treball posterior dels arquitectes[18]. En el treball posterior tenen més importància els suggeriments narratius sobre el lloc, la permanència de la quadrícula, el paisatge, el camí estructurador, etc., que no pas el coneixement del procés de transformació i la seva situació en un arbre de casos.

Quan s'estudien els espais intermedis entre l'edifici i el carrer, com, per exemple, en el cas d'un espai urbà com el de Premià de Dalt, on no hi ha relacions numèriques i assèptiques entre l'edifici, la façana, el carrer i la riera, es descobreix que sota les formes molt diverses d'espai buit s'amaga molt d'enginy, en forma d'orientació solar, tècniques d'assentament, ritmes d'edificació, simetries, formes de visualització, etc[19].

---

[16] J. TRICART, "Types d'Immeubles de residence a Strasbourg", i "Étude structurale détaillée d'un quartier", a *Rev. de geographie de Lyon*, 1950, 153-156.

[17] Richard SENNETT, *La conciencia del ojo*, Versal, Barcelona, 1990.

[18] Manuel de TORRES i CAPELL, *La transformació del paisatge a l'entorn de les carreteres*. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Girona, 1992.

[19] Manuel de TORRES i CAPELL, Roser CALSAPEU, i Montserrat DALMASES, *Pla Especial de Reforma i Protecció del Nucli Històric de Premià de Dalt.*

Finalment, fent referència als capítols anteriors del llibre, els plànols i imatges incloses s'han construït precisament amb la intenció d'extreure el màxim de suggeriments de la història urbanística d'un territori, i pensant en la necessitat de fer una mena de projecte virtual de l'espai metropolità de Barcelona. En aquest projecte té molta importància el descobriment de la varietat de les referències espacials, en el contex de la imprescindible solidaritat econòmica de l'àrea. Precisament per això s'han afegit múltiples imatges, complementàries o no, als tres plànols base.

Els plànols s'han dibuixat amb la intenció de situar les diferents configuracions morfològiques. S'en podria haver derivat només una enumeració de casos i tipus de teixit. En el dibuix s'ha optat per indicar els diversos elements constituents i, per acabar-ho de completar, s'hi ha afegit il·lustracions complementàries que expliquen els processos: la permanència de la parcel·lació agrícola sobre les quadrícules d'eixample o els simples repartiments de parcel·les, la integració de les traces antigues en la urbanització o, fins i tot, la permanència d'idees o projectes intermedis que expliquen la continuïtat entre els períodes sense que aquesta continuïtat passi necessàriament per la materialització de traces espacials.

L'explicació no acaba en la descripció dels processos de transformació. Dels processos es passa sempre a les referències culturals. Això és clar en el capítol sobre el plànol de 1930, on es completen les informacions sobre els diversos teixits i llocs amb referències sectorials. S'hi parla del medi natural, de l'agricultura, dels canals, de les diverses modalitats d'organitzar els treballs industrials, del port, de la valoració cultural de llocs preeminents, com l'encreuament de la plaça d'Espanya, etc., i s'obre l'explicació en múltiples direccions.

La introducció de referències culturals no acaba aquí. És en els dos capítols següents quan es fa més explícita. Per exemple, s'explica l'urbanisme dels anys trenta posant l'èmfasi en la presència de diferents tipus de raonaments, d'experiències i, si es vol, d'enginys en el planejament. Es parla de la geografia humana que es relaciona amb l'obertura de l'esquema del Pla Macià. Es parla de la voluntat de simplificació dels esquemes, del paper dels esbossos i les perspectives en la transmissió de la imatge del pla, etc. O també, de la introducció de la cultura del límit paral·lelament a l'inici de la valoració dels espais naturals i amb ella la fragmentació del creixement; de la sociologia i la psicologia de la massa en la valoració dels eixos viaris centrals; de la introducció de la dinàmica urbana, de l'òptica de la polaritat econòmica, etc.

Tot això no es fa per definir models de planejament tancats i estàtics, sinó per descobrir la superposició de les diverses capes de raonament, les diverses cultures o els diversos enginys. Així no és gens casual que es posi molta atenció en la superposició en el Pla Macià, i s'insisteixi sobre la mateixa qüestió en els darrers projectes de polígons i, fins i tot, en el projecte de la Vila Olímpica.

Així es van fixant les idees bàsiques que conformen el llibre. La principal de les quals segurament és aquesta demanda d'humanització de l'arquitectura i l'urbanisme. Humanització que passa per l'èmfasi en les referències culturals que es reclama en aquestes pàgines.

El projecte de la ciutat del futur, d'una ciutat que necessàriament serà metropolitana, hauria de tenir en compte totes aquestes consideracions. No es tracta tant de fer una ciutat metropolitana que funcioni eficaçment. És possible que això ho faci la mateixa lògica de mercat, i si no és el mercat cal reclamar-ho a la correcta administració dels afers col·lectius; la tasca que més o menys eficaçment ha començat a fer el PGM. El que es tracta és de tornar a recuperar la dimensió cultural de l'urbanisme, una dimensió, o unes dimensions, que en altres moments històrics ha tingut a bastament. I darrera aquesta dimensió cultural, sortir del fals objectivisme d'alguns treballs tipologia-morfologia i semblants, actuals, i rehumanitzar els projectes des de les seves vessants tècniques o, en les qüestions anteriors, d'enginys oberts a les diverses cultures.

En altres termes, es tracta de reobrir l'urbanisme metropolità al projecte.

Un urbanisme de projectes estratègics intermedis

En aquest punt l'explicació retroba la història més recent de l'urbanisme metropolità de Barcelona. És a dir, la història del Pla General Metropolità de 1976, del seu difícil procés d'homogeneïtzació territorial i de la seva posada al dia dels mecanismes de producció de ciutat. O la història del projecte de la Vila Olímpica i els seus intents de superposició de criteris de composició diferents, en la recerca d'una major varietat i humanitat dels espais.

Històries que es reflecteixen sobre alguns temes d'urbanisme de màxima actualitat com, per exemple, el front marítim de la prolongació de la Diagonal o la reorganització de les infrastructures al delta del Llobregat, en els quals la costa metropolitana torna a tenir protagonisme demostrant una vegada més la seva importància estructural.

Els darrers anys del segle s'està imposant la conveniència de redactar un altre tipus de projectes intermedis sobre aquests espais. Són projectes a una escala molt diferent dels anteriors, i inclouen temàtiques completament

noves. Hi ha qui diu que es caracteritzen per les dimensions, superiors als de la dècada anterior i qui assenyala, que en el darrer temps hi ha un augment important de la grandària dels projectes urbans. Es passa dels petits projectes de places i carrers a projectes molt extensos.

Però no és tan interessant constatar l'augment d'escala com interessar-se sobre les temàtiques que abasten i la seva situació en el procés de producció de ciutat. Generalment es tracta de projectes que inclouen temes estratègics de reordenació de la malla viària o de les infrastructures de comunicació en general, siguin autopistes, aeroports o el TGV. També es tracta de projectes que inclouen impactes importants en el medi ambient, impactes que tenen relació amb el tema del límit de la ciutat, que s'ha situat en la nostra explicació entorn de la urbanística dels anys trenta, el delta del Llobregat i Collserola, o entorn de l'intent de nucleïtzació i de fragmentació de la ciutat metropolitana del Pla Comarcal de 1953.

És aquí on cal situar la reflexió que s'ha fet a les pàgines anteriors. Aquesta història de la urbanística de la costa metropolitana de Barcelona, feta de diferències, estrats conceptuals, projectes i memòries, explica alguns aspectes d'aquest nou urbanisme intermedi.

Es tracta d'una urbanística feta de diferències, a trossos, trencada, aparentment contradictòria amb la urbanística tradicional, en la qual predominen els aspectes de racionalitat, d'ordre i d'homogeneïtat de les peces. Però, en realitat, molt més propera als processos de construcció de la ciutat, on les construccions romanen, se superposen sobre ordenacions anteriors, les transformen, són transformades, etc.

És una urbanística que també està feta d'estrats conceptuals, que té raonaments que fan referència a la valoració i transformació del medi natural, que genera teories, enginys i pràctiques sobre la construcció d'infrastructures. Que té molt presents les activitats productives, les seves modalitats i vincles, que origina diversos conceptes i pràctiques sobre la urbanització, referides tant a l'edificació com als espais lliures o els equipaments vinculats a la funció d'habitatge.

És una urbanística feta de projectes de temàtica i d'escala molt diferents. No són tant les conegudes figures de pla general, parcial, especial, de reforma interior, de parc, de carrer, etc., com figures més complexes i relacionades amb els processos reals de construcció del territori: projectes de superposició, de completament, de sedimentació, etc., que hem vist aparèixer intermitentment a les pàgines anteriors[20].

És una urbanística de memòries, que van molt més enllà de la lògica dels projectes materialitzats efectivament sobre el territori. Tal com s'ha vist, els projectes no realitzats, o la seva memòria, continuen intervenint en la transformació del territori. L'arquitectura i el planejament urbanístic són molt més que la materialitat dels projectes. Són activitats culturals, que actuen com a tals en les obres i la vida de les persones.

Es tracta d'una urbanística, finalment, que és una activitat disciplinàriament oberta, que és molt més que aquelles arquitectures urbanes en recerca d'una aparent "especificitat disciplinària" que no és més que limitació i empobriment. L'actitud per afrontar els nous temes d'urbanisme, l'ordenació d'extenses àrees del delta del Llobregat o els sectors marítims de Barcelona, ja no pot ser la de l'especificitat, sinó la de l'apertura conceptual a temes nous, tant si fan referència a sistemes i dinàmiques d'urbanització diferents, estrats conceptuals, o memòries i referències tècniques i culturals.

En aquesta actitud oberta precisament hi ha uns temes tractats en el llibre que poden arribar a tenir relleu. En primer lloc, el paper de les infrastructures i temàtiques d'urbanització intermèdies. És a dir, qüestions com la de la Gran Via, a mig camí entre el suport dels projectes d'urbanització individuals, la plaça d'Espanya, el creixement de l'Hospitalet, els polígons de Llevant, i els problemes d'estructuració metropolitana de l'aglomeració. S'entén que en aquest cas l'urbanisme no és només al traçat d'un carrer amb laterals, arbres, tramvia, calçades laterals, etc., sinó en la posició que ocupa en el conjunt; i, sobretot, en el model d'estructuració territorial global.

El nom d'intermedi precisament se li dóna en pertànyer alhora als dos àmbits, sabent que el seu projecte no depèn exclusivament de les característiques del lloc, tal com es pensa des ambients de l'arquitectura dedicada a la urbanització d'espais públics, generalment carrers, places, i jardins, sinó de la projecció d'un model d'estructuració territorial sobre el lloc.

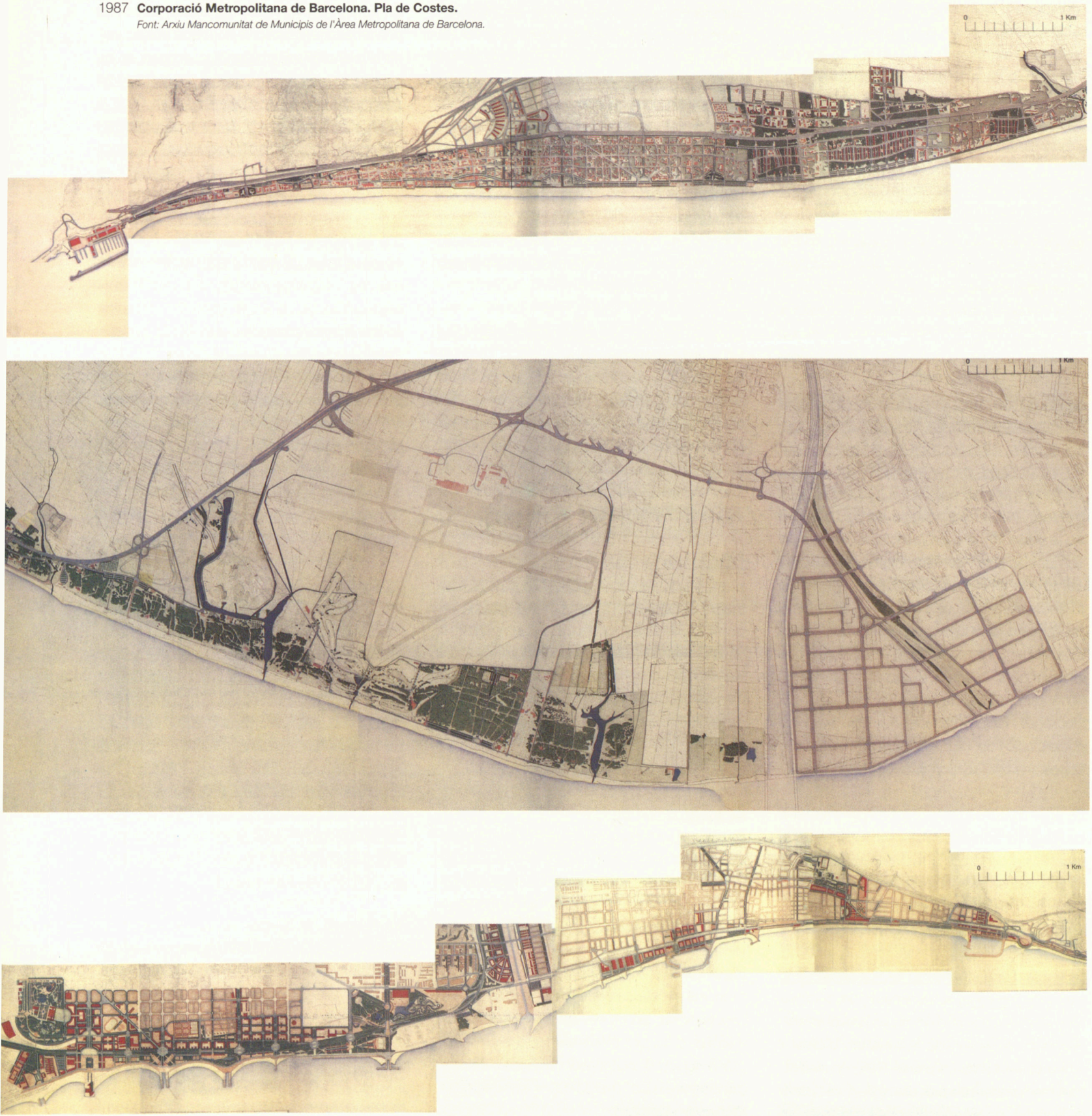
En aquest cas tampoc no es tracta de treballar com si existís un model d'estructuració implícit, que col·loca cada peça sobre el lloc i li atorga un caràcter. Es tracta de treballar com en el cas de la Gran Via, que estableix una relació dialèctica entre els dos nivells, i on s'hi creuen els raonaments sobre la malla urbana menor i els atributs de programa que li proporciona la seva dependència de l'eixample, la seva posició estratègica entre els dos rius, la situació en dues línies d'accés de les quatre que defineix el Pla Comarcal del 1953, o la seva posició en el si de la malla d'autopistes sobre la qual treballen els models dels anys setanta.

Juli Esteban, fa temps, va ser innovador en plantejar la necessitat de reconduir el planejament metropolità en projectes de mitjà

[20] És interessant el tractament d'aquest tema que es fa a J. LUCAN, (ed.) *París des Faubourgs. Formation, Transformation*, Picard, París, 1996.

1987 **Corporació Metropolitana de Barcelona. Pla de Costes.**

Font: Arxiu Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



abast [21], en els quals és essencial la presència d'elements geogràfics, com una vall, una costa, relativament acotats. La força de les estructures territorials i la força dels límits de les unitats geogràfiques eren decisives en l'ordenació urbanística, on l'ordre era aportat per les característiques morfològiques de la unitat geogràfica. Ara, prop de 15 anys després, es pot avançar en aquesta qüestió, sense referir-se a un ordre morfològic permanent, sobre el qual s'han de basar totes les determinacions, i obrint el raonament a la temàtica dels projectes intermedis d'ordres superposats. D'aquest, uns depenen dels models d'estructura, que els atorguen gran part de les característiques programàtiques[22]. Altres depenen de l'àmbit geogràfic, o la natura que s'intersecciona amb el motiu central i el limita, i altres múltiples depenen de les moltes capes de raonament obertes, que incideixen en la urbanització. En fi, autèntics projectes intermedis, és a dir, "situats entre"[23].

Només parcialment es tracta de treballs com el Pla de Costes, que va elaborar la Corporació Metropolitana entre els anys 1.984 i 1.986[24]. Es tractava d'un pla on el protagonisme principal era a l'ordenació d'un element geogràfic significatiu, i on la potència del lloc se superposa a l'ordre general del P.G.M. Es a dir, es tractava d'un cas que, fàcilment hauria pogut desenvolupar les idees de Juli Esteban sobre el desenvolupament del P.G.M. La força de la geografia hi havia de ser decisiva, fins i tot per sobre de la lògica generalitzadora del P.G.M. També es tractava d'un pla que fàcilment hauria avançat algun dels aspectes dels projectes intermedis, relacionant un tema local amb l'estructura general de l'àrea metropolitana.

Reodenava els més de 40 Km. de la costa metropolitana intervenint sobre l'aigua, el medi ambient, el verd, les infrastructures generals i locals, i la urbanització de gra més menut.

La presència de tots aquests temes feien presuposar un pas endavant en relació a la urbanística d'aquell moment històric, limitada en operacions de gra molt petit i poca projecció territorial, i en temàtiques excesivament centrades en l'arquitectura. Podia relacionar múltiples iniciatives d'urbanització desenvolupades, o simplement enunciades, a l'àmbit de la costa, donant-les-hi una unitat més própia de llur situació geogràfica que del model global del P.G.M. Podia haver relacionat la urbanització menor, protagonista essencial del pla, amb diverses opcions estructurals o territorials. Rediscutint el paper de la comunicació viària del front marítim en el conjunt de la ciutat metropolitana. O repensant el paper de la urbanització de la costa en la nova estructura. Per tot el que s'ha estudiat anteriorment en el llibre, es pot comprendre que l'episodi era prou innovador per a deixarlo en una simple formalització de peces d'urbanització, al marge de les definicions estructurals. Barcelona fins aquell moment no havia tingut una estructura viària unitària que la travessés en la franja immediatament costanera. I la urbanització industrial de l'àrea des de finals del segle XIX fins a començaments del segle XX, havia tingut una relativa independència en relació a l'estuctura central. L'episodi no es podia deixar només a nivell de la urbanització residencial, més o menys relacionada amb el lleure a la costa.

Però l'opció metodologica de l'equip redactor va tallar moltes d'aquestes espectatives. Per més que en la informació es facin intents interessants de plantejar els problemes de la costa en totes les seves dimensions complexes, moviment de les sorres, planificació de les activitats portuàries, traçat d'infrastructures, etc., el pla es va tancar en el llenguatge de l'arquitectura més tradicional. Es tracta d'un pla hiperdissenyat i hiperformalitzat, que abusa de l'escala 1/2.000. Amb traçats que es basen en criteris de composició acadèmics. Amb eixos de simetria, corbes traçades a compàs, illes semiobertes que difícilment superen el tamany de les de l'eixample. En el dibuix es repeteixen les pautes d'edificació, com la barra o la illa semitancada indiferentment a les característiques del lloc, i a la lògica superposició de les pautes sobre territoris carregats de forma i d'història. Es tracta més d'un exemple d'aplicació del P.G.M., que no pas un estudi imaginatiu i parcialment alternatiu en relació a l'ordenació general.

A aquest nivell, el caràcter intermedi, o situat "entre", del pla és poc consistent. Es cert que en algun punt, com per exemple el Delta del Llobregat, la consideració de l'estructura parcel.lària del terrenys i canals modifica els traçats. O que les previsions ferroviàries i el caràcter de l'autopista litoral varien substancialment en relació al model del P.G.M, recollint la cultura del moment sobre aquestes matèries. Però el conjunt del pla avança difícilment en el camí de la renovació de la urbanística metropolitana. Potser el pes de l'academicisme de la seva concepció de la forma del territori era massa feixuc.

Curiosament, l'ordenació física contrasta amb l'intent final de programació de les opcions. El pla acaba amb una descripció de les opcions

---

[21] Juli ESTEBAN, *Projectar la Ciutat Metropolitana*, Corporació Metropolitana de Barcelona, 1981-1986.

[22] Sobre aquesta temàtica es podrien confrontar diversos projectes publicats les revistes de la darrera dècada. Per exemple, el Projecte de Tschumi a Chartres, el conjunt de projectes de Saint-Denis a París, i sobretot les bandes del projecte de la Ville Nouvelle de Melun Senart, de l'OMA.

[23] L'experiència del nostre equip de treball en projectar i estudiar diverses formacions metropolitanes ens ha permès argumentar l'interès d'aquestes temàtiques sobre algunes formacions perifèriques, no necessàriament pertanyents a l'àmbit de la costa metropolitana. Per exemple, carrers-mercat de la Costa Brava, carrers industrials del Vallès, rieres metropoltanes del Maresme, etc. Formacions a les quals s'entrecreuen les temàtiques estructurals, les definicions tipològiques i el medi natural, la geografia i el paisatge.

[24] Corporació Metropolitana de Barcelona, Lluis CANTALLOPS, *Pla de Costes*, Barcelona, 1987.

d'actuació, obligatòriament fragmentades, on fa referència a la sequència: descripció, estructura de la propietat, objectius, proposta, que fàcilment s'hagués adaptat a un urbanisme culturalment més obert. Un urbanisme més adaptat a les característiques del lloc i als diversos temes secrorials, que afecten el planejament.

A través de totes les explicacions anteriors, pot ser fàcil d'entendre que un dels problemes essencials de la urbanística metropolitana és el dels límits de la urbanització, del re-coneixement dels diversos elements del medi natural, o de la intersecció urbanització-medi.

D'acord amb la lògica del desenvolupament del PGM es pot afrontar el problema de les àrees verdes i d'equipament vinculades directament a l'edificació. O, en altres termes, es pot afrontar el tema de la qualitat de la urbanització en uns termes que serien inimaginables en la urbanística de començament de segle. Però no és fàcil solucionar el problema dels grans parcs, que en el nostre cas pren la forma de la urbanització, d'intersecció del sistema metropolità amb el sistema natural, o, en llenguatge popular, de corredor verd o corredor ecològic.

Aquí la urbanística basada en la juxtaposició i organització harmònica de les peces d'urbanització té poc a dir. Tant si es tracta de polígons unifuncionals com d'àrees de morfologia o procés homogeni perquè en un lloc perimetral, de límit, la fricció és important. Amb ell, la urbanística de l'impacte i la superposició té molts més elements de diàleg.

Avui dia, la urbanística de la costa metropolitana, una important àrea de medi natural i de límit, només es pot tractar des d'aquesta perspectiva. Però aquí també hi intervé un altra qüestió que ha aparegut insistentment al llibre: el tema de la memòria. Els projectes no realitzats i materialitzats al territori també perduren i intervenen en etapes sucesives. Reduir la perduració dels elements urbans a la permanència de traces, que, en molts casos, no són més que senyals en el plànol, és esquematitzar i reduir massa la història de l'urbanisme. En la permanència de la trama Cerdà hi ha molt més que el manteniment d'una quadrícula. Es tracta de la imatge dels carrers amb molta més potència que les ratlles d'un plànol. La permanència de la plaça d'Espanya té molta més força que l'Exposició. La imatge de la Gran Via roman i canvia moltes vegades. O la imatge del port passa per sobre de la complexa evolució de les tecnologies de transport. Totes aquestes imatges, o altres equivalents, són prou interessants per pensar que cal tenir-les presents en el nou planejament metropolità.

Aquí, en tot aquest conjunt d'històries, és on pot tenir molt de protagonisme una lectura del territori i de la cultura urbanística metropolitana com la que s'ha intentat en aquestes pàgines.

A partir d'ella pot néixer una altra història: la història dels projectes, en els quals la lectura del territori és essencial. Projectes que han de llegir i reconèixer el territori, però que no per això han de dependre completament de la lectura. Abans precisament es criticava l'ús acrític del reconeixement territorial en molts plans dels nuclis històrics, i aquí tampoc tenen sentit els automatismes i les dependències directes d'unes preteses qualitats objectives dels llocs.

La lectura o el reconeixement de la forma i la història del territori d'acord amb moltes de les consideracions que s'han fet en les pàgines anteriors té tanta incidència en l'urbanisme d'aquestes darreres dècades del segle XX, que ha originat un instrument de mediació entre la informació i el projecte nou. Es tracta d'uns diagrames, sovint gràfics, que sintetitzen les qualitats del territori que el projecte recull. És un instrument de mediació sobre el qual s'hauria de comentar molt, perquè és ple de referències a tots els temes que s'han tractat fins aquí. Es tracta de reculls d'històries, o fins i tot historietes, que narren la interpretació del tema de què parteix el projecte. Normalment són històries construïdes per capes conceptuals i referències molt diferenciades. No tenen perquè ser completes i intentar un coneixement globalment tancat. Són narratives, són històries, i prou. Es pot dir que són properes a les explicacions de la història urbanística de la costa metropolitana de Barcelona, que s'han intentat aquí.

Com els plànols geomètrics del segle XIX i els esquemes dels plans del segle XX, són indicacions d'estratègia i de programa, que se situen a mig camí entre el reconeixement territorial i el pla o el projecte.

En tot cas, és essencial assenyalar que són molt diferents dels plànols geomètrics de les ciutats de què partien els projectes d'eixample del segle XIX. També són diferents dels esquemes d'estructuració urbana de què sempre han partit els plans del segle XX. Admeten les diferències, la varietat i el temps d'una manera completament nova, i preanuncien una interessant etapa nova del planejament urbanístic, que no passa per moltes de les rigideses i esquematismes de la seqüència de plans que ha acabat amb el Pla General Metropolità de Barcelona dels anys setanta.

Però tot això no determina unívocament la direcció dels plans i projectes. A partir d'aquests reconeixements territorials i dels diagrames intermedis, els projectes de transformació de la ciutat i el territori tenen molts camins a seguir. De la mateixa manera que el reconeixement territorial en el sentit indicat pot enfortir el planejament urbanístic diversificant-lo molt, a l'hora de la intervenció i

el projecte també hi caben opcions diferents, la contraposició crítica de les quals també pot generar innovacions.

Hi ha qui discuteix que en el moment de la intervenció cal actuar amb criteris d'ordre, o que és més interessant el desordre aparent de les nostres aglomeracions metropolitanes. Es tracta d'una discussió de dues alternatives no excloents, que, relacionades, són plenes de suggeriments, com els que s'apunten en dues direccions.

En primer lloc, l'atenció al que és discontinu en el territori, contra l'òptica tradicional de la recerca de la coherència a través de la continuïtat dels passeigs estructuradors, o les malles d'infrastructures[25]. En una conversa entre l'arquitecte Hans Kollhoff i el director de cinema Wim Wenders, publicada fa un temps[26], el director de cinema fa una afirmació que sempre m'ha interessat molt. Diu: "Allò trencat i fragmentari es grava molt millor a la memòria que allò sencer. Allò trencat té una superfície rugosa on es pot agafar la memòria. La memòria rellisca per totes les superfícies polides d'allò sencer". Evidentment, el trencament, la discontinuïtat, el límit, és tant o més interessant que les coherències parcel·làries o les direccions dels eixos que han omplert moltes pàgines i dibuixos d'urbanisme. Fa uns anys, quan fèiem un curs a la universitat de Guadalajara de Mèxic vam poder constatar-ho veient el final, o límit, d'una avinguda totalment recta, que travessava gairebé tota la ciutat i que acabava, o es trencava, en la mateixa escola, sobre un espectacular penya-segat. L'avinguda precisament era més recta per la informació que donava a la nostra ment el seu trencament en el penya-segat.

Contra aquesta importància del trencament, la fragmentarietat i el límit, encara hi ha qui es refereix a la continuïtat. Però ho fa des d'un punt de vista molt diferent del de l'arquitectura acadèmica. Per exemple, el paisatgista francès Michel Corajoud, en una conferència recent a Girona, deia que per a ell, "el projecte era una història que s'integrava en la història". És a dir, cercava les arrels del projecte en la continuïtat. Però era una continuïtat referida a les característiques del lloc, la recerca del manteniment d'un ordre del lloc descobert i valorat a través del reconeixement territorial, no la continuïtat d'un sistema de places, d'una avinguda o d'un conjunt d'edificis. També era una continuïtat referida al diàleg del temps i la història[27]. A l'època del predomini de l'aterritorialitat dels fluxos d'informació, Internet, etc., la referència a les qualitats del lloc, la història del territori, o la continuïtat cultural dels llocs pot estar plena de significats[28].

Les dues opcions, la continuïtat i la discontinuïtat, des d'aquests punts de vista, no són excloents i poden coexistir i poden significar dos estils diferents de la mateixa cosa. La seva crítica i contraposició pot generar un procés d'experimentació semblant al d'altres moments brillants de la història de la urbanística.

Tant en un cas com a l'altre atorguen un interès especial a la lectura del territori. Una lectura, si es vol, tendenciosa, com ho són totes les manifestacions de la vida; però sobretot que pot tenir l'interès crític de permetre un pas endavant en la construcció d'una urbanística pròpia de les noves realitats territorials: una autèntica urbanística metropolitana. O, en altres termes, una urbanística de les diferències, no feta de la juxtaposició de peces, sinó de l'impacte i la superposició, que pot recollir molts dels missatges que la nostra història ha deixat pel camí.

---

[25] Per exemple, tal com se'n parla a Werner HEGEMANN, *Civic art. The American Vitrubius*, Princeton University Press.

[26] Hans KOLLHOFF, Wim WENDERS, "La ciutat. Una conversa". *Quaderns d'Arquitectura*, 77, pp. 62-77.

[27] Michel CORAJOUD, "Parc. Villa et Paysage". *Cahiers du CCI 4.*, Ed. Centre G. Pompidou, 1988.

[28] En aquest sentit es pot insistir en l'interès que té la contraposició de les grans malles de comunicacions, aespacials i l'espai local, a Michael SERRES, *Atlas*, Juliard, París, 1994.

Versión castellana

La formación de la urbanística metropolitana de Barcelona. El urbanismo de la diversidad

La formación de la urbanística metropolitana de Barcelona. El urbanismo de la diversidad

Me complace muy especialmente presentar este libro que nos ayuda a avanzar en el conocimiento de la historia en común de nuestras ciudades durante un período clave en la configuración de la urbanística moderna, como es el medio siglo que va de 1930 a 1980. En este, período, la ciudad más importante de Cataluña, de manera similar a las grandes ciudades europeas, acentuó un proceso de crecimiento extendido progresivamente a su llano y pueblos agregados, que influyó posteriormente de manera significativa en el crecimiento de los núcleos más alejados.

Este creciente ámbito de influencia del sistema urbano de Barcelona ha ido acompañado de un importante cambio en la organización de la base económica de la ciudad y su sistema productivo, de la extensión del mercado, el incremento generalizado del bienestar y, muy especialmente, de las relaciones urbanas y la eficiencia del conjunto del sistema metropolitano.

Es alrededor de estos procesos que las ciudades se convierten en sistemas territoriales complejos, redes de relaciones, donde los problemas estructurales de base económica tienen una relevancia capital, pero no son la única referencia en la medida que, también progresivamente, se hacen más anchas y complejas las reflexiones culturales sobre el territorio.Las formas urbanas, las redes de comunicación, las actividades, los paisajes periféricos o exteriores a los núcleos... han sido el origen de interesantes trabajos de planeamiento —como los que se recogen en este libro—, cuya memoria puede durar muchos años, y si bien en algunos casos se refieren a Barcelona, ciudad central del sistema, en muchos otros tratan de otros pueblos y ciudades, menores o más alejados, pero que no por eso dejan de tener una importancia estratégica fundamental en la configuración de nuestro sistema metropolitano.

Paralelamente a este debate, la consecución de mayores niveles de bienestar social y de calidad de vida nos lanzan a la búsqueda constante de nuevos modelos de urbanización más atentos y sensibles hacia el medio ambiente, la protección y rehabilitación de nuestro patrimonio, el transporte colectivo y la movilidad en general, la integración social, la formación y la cultura... es decir, todo un conjunto de valores que tienen que caracterizar, cada vez más, a nuestra realidad metropolitana, es decir, a esta ciudad de todos y que, entre todos, hemos de ir construyendo y mejorando día a día.

JOAN CLOS I MATHEU
Alcalde de Barcelona. Presidente de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona

El proceso de configuración del área metropolitana de Barcelona como ciudad real, como ciudad metropolitana, se basa en gran medida en la larga serie de planes y proyectos de diferente naturaleza y escala que han ido materializando las características de nuestra identidad urbana.

La variedad morfológica de nuestro territorio, la milenaria tradición urbana que lo caracteriza, la gran complejidad de los fenómenos de relación entre los asentamienos urbanos que se localizan en él, el creciente cambio de escala territorial y funcional del hecho metropolitano, son algunos de los grandes rasgos que identifican la realidad en la que se desarrollan, día a día, los objetivos que impulsa la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona a fin de vertebrar esta realidad territorial mediante el crecimiento ordenado, coherente y solidario de la red de ciudades que la integran.

Nuestro reto cotidiano para garantizar nuestro futuro territorial viene determinado, por tanto, por la medida en que seamos capaces de acertar, colectivamente, en las decisiones que nos permitan anticiparnos y controlar los cambios, es decir, de gobernar el territorio. De aquí la importancia y el interés de los trabajos que, como éste, nos ayudan a interpretar un proceso culturalmente tan rico y complejo y a adoptar una posición más fundada en la toma de decisiones que afecten a una realidad territorial en constante e intenso cambio, caracterizado por la dispersión de infraestructuras, residencias e industria, y el consumo de suelo acelerado; todo lo cual perturba las bases tradicionales de nuestro urbanismo y reclama reflexiones acerca de los cambios actuales y sobre los que se prevén para poder llevar a cabo políticas de intervención realmente eficientes.

Como gerente de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, mi felicitación al autor de este libro y a su equipo por los resultados conseguidos, así como a los servicios técnicos de esta institución metropolitana que han impulsado este trabajo de investigación y coordinado la recopilación del valioso material gráfico de nuestro pasado urbanístico y de la reflexión que acompaña la publicación de estos documentos clave de nuestra herencia cultural, tan plena de sugerencias sobre la urbanística metropolitana actual, y que ahora, al cumplirse los diez años de creación de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, nos satisface ofrecer al conjunto de sus ciudadanos.

JAUME VENDRELL I AMAT
Gerente de la Mancomunidad de Municipios del ÁMB

Presentación

El conocimiento y la interpretación de la historia, en tanto que instrumento operativo de intervención en la ciudad y el territorio, han sido unas actitudes intelectuales especialmente reivindicadas en estas dos últimas décadas de profundas trans- formaciones en nuestra sociedad.

Estas herramientas de utilidad en la toma de decisiones nos facilitan la aproximación a la compleja naturaleza del hecho metropolitano desde su consideración como tema de cultura territorial; es decir, desde una actitud complementaria e integradora de otras visiones más atentas a cuestiones específicas o sectoriales, como la interpretación normal del espacio construido, el clásico análisis estadístico y funcionalista de los sistemas urbanos o aquéllas más limitadas a aspectos sociodemográficos o económicos, entre otros. Todo ello, dando por sentado que en los procesos complejos, como la configuración del espacio metropolitano, la explicación no se encuentra tanto en una ley de formación única como en un conjunto de reglas que se superponen y entrecruzan.

Se trataría, pues, de entender la construcción de la ciudad, la ciudad metropolitana, no solamente desde las relaciones entre las actividades, la movilidad o la formación de las rentas, sino como un hecho físico construido a lo largo del tiempo y configurado no sólo desde la aplicación de las reglas tradicionales de composición arquitectónica del mecanicicismo instrumental de las geometrías, o desde la consideración de los procesos de edificación cerrados y explicables sólo en sí mismos, sino, básicamente, como hecho cultural complejo y abierto a la consideración de todas las diversidades territoriales y a los múltiples sectores del arte y el conocimiento.

Este libro, cuyo autor es el arquitecto Manuel de Torres i Capell, es el resultado de un intenso y apasionado trabajo que profundiza, a partir de una cuidadosa selección de material gráfico, en el conocimiento de los hechos clave en la formación de la estructura territorial metropolitana a la vez que busca un método de interpretación del urbanismo metropolitano. Es decir, se trata de un intento de aproximación a la naturaleza del proceso de construcción de un territorio caracterizado por los contrastes entre su progresiva integración física, funcional y económica, a la vez que se acentúan sus singularidades y fragmentaciones basadas en la multiplicidad de procesos individualizados, expresión de las realidades diferentes y diferenciadas que caracterizan la ciudad metropolitana.

Es posible, por tanto, una doble entrada o lectura de este trabajo, aunque las que se hagan deberán entenderse necesariamente indisolubles. Por una parte, la que deriva de la específica selección y sistematización de un amplio abanico de material gráfico, a veces inédito o insuficientemente divulgado, relativo a los planes y proyectos de diversa significación y virtualidad, pero relevante por sus ideas o aportaciones teóricas e indispensables como referencia para situar los rasgos urbanísticamente determinantes, especialmente a lo largo del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX, en los que ya se avanzan algunos de los problemas y propuestas que han caracterizado el urbanismo más moderno, y de manera más detallada los comprendidos en el medio siglo que va de 1930 a 1980, período clave en la configuración de la urbanística moderna. Por otra parte, el trabajo realizado es un ensayo sobre los episodios más brillantes de este proceso de estructuración metropolitana a fin de verificar un método interpretativo de las transformaciones de la ciudad, de analizar cómo aquellos hechos se han insertado en la ciudad metropolitana actual, y qué elementos de utilidad se pueden extraer de ellos en tanto que aportación al debate, siempre abierto, de cómo intervenir en la ciudad desde las propuestas urbanísticas.

Estas perspectivas de interpretación — que en todo caso no agotan las posibilidades de explicación de los procesos de génesis de la urbanística metropolitana— se formulan desde una mayor atención y sensibilidad hacia los lugares, los tiempos y las escalas en los que se configura la construcción formal de la ciudad, así como también desde el interés en la búsqueda de relaciones entre las propuestas urbanísticas y el proceso de construcción del territorio metropolitano. En lo que respecta al ámbito de análisis, éste se limita al tramo central del frente costero en la medida que se trata de un espacio diferenciado, morfo- lógicamente complejo e históricamente singular.

La restricción espacial del ámbito de estudio presenta la ventaja, a diferencia de otros enfoques más dependientes del alcance y la globalidad de las referencias, de que permite profundizar en la reflexión sobre las

propuestas teóricas formuladas en los planes y proyectos y la forma del territorio real, y, por tanto, en el análisis de los procesos de transformación que se han producido en un territorio tan tenso. Esta reflexión facilita la verificación de cómo y hasta dónde han influido en aquél las teorías de la tipología-morfología, los cambios simultáneos de óptica y escala, la mayor atención a los procesos que a las interpretaciones mecanicistas y sujeciones a modelos interpretativos establecidos... y otras cuestiones de debate presentes en el urbanismo catalán de nuestro tiempo que con diferente fortuna se han ensayado en este territorio hasta configurar la realidad metropolitana actual en términos de red de ciudades notablemente cohesionada, que configura un sistema polinuclear y jerarquizado extendido en el territorio de manera fragmentada y discontinua, y en el que se simultanean los procesos de transformación de áreas centrales con los de extensión y ocupación de los vacíos intermunicipales, junto con los de expansión difusa de la zona urbana.

Introducidos estos procesos, que evidentemente no tienen un inicio a fecha fija, y más allá de la progresiva consolidación de una disciplina que, a mitad del siglo pasado, hace eclosión con la fuerza de los estudios y realizaciones de Ildefons Cerdà y de las transformaciones urbanas del cambio de siglo, resultado de la progresiva integración de los procesos industriales con las nuevas infraestructuras —especialmente el puerto y el ferrocarril—, este libro nos redescubre este largo camino que empieza con la primera propuesta urbanística que supera explícitamente el ámbito de Barcelona formulando propuestas radicalmente innovadoras, el Plan Macià de1932, uno de los episodios intelectualmente más brillantes de estructuración metropolitana. Paralelamente, el Plan de distribución de zonas del territorio catalán significó, cuando menos, el reconocimiento de la singularidad del entorno de Barcelona, en el que los trabajos del Regional Planning reconocieron la conveniencia de concretar las determinaciones de estructuración física de un espacio tan singular como el metropolitano. La coincidencia con las propuestas más vanguardistas del GATCPAC, al menos en lo que respecta a la valoración de los grandes ejes de comunicación, representó la superación de las visiones de ciudad cerrada de los planeamientos de comienzos de siglo.

En los episodios siguientes se consolidan mayoritariamente los procesos de metropolitanización —además del planteamiento a fondo de la problemática institucional de la urbanística metropolitana—: el Plan Comarcal de 1953, el Plan Provincial, el Plan de Enlaces Ferroviarios, el Esquema Director del Área Metropolitana, el proyecto Barcelona 2000, los trabajos sobre el Área de Acción Inmediata, los grandes planeamientos sectoriales (Levante-Sur, Montjuïc, Ribera...), hasta llegar al Plan General Metropolitano de Barcelona de 1976, aún vigente. Son algunos de los grandes escenarios de referencia obligada de un período que presenta a la vez aspectos positivos y negativos, y en el que se consolida la mayoría de los conceptos que utiliza la urbanística metropolitana más reciente. Por una parte se hablará de polaridades y de los límites de la urbanización hacia los espacios naturales cualificados. Por otra, se fijan muchos de los conceptos de la gestión urbanística actual: cesiones, sistemas, polígonos... y, finalmente, la urbanística se abrirá a los problemas territoriales de gran escala y a muchas dimensiones culturales no siempre suficientemente consideradas: la economía, el arte, la sociología... en las que la vida del hombre y la complejidad de sus relaciones tendrán un relieve fácilmente traducible en imágenes arquitectónicas.

La urbanística metropolitana actual, razonablemente, debería tener en cuenta muchas de las informaciones que se dan en este libro. Cuando menos para poder discutirlas, vivificando así un debate que, ejemplarmente, fue muy intenso en alguno de los períodos estudiados y que podría recibir un impulso renovado próximamente.

Con las limitaciones propias de todo análisis y las dificultades añadidas de la insuficiente perspectiva temporal para la evaluación de muchos de estos hechos, este trabajo es, en todo caso, una excelente aportación que nos tiene que ayudar en la aventura de diseñar colectivamente nuestro propio destino.

SANTIAGO JUAN I LLUÍS
Director de Servicios de Ordenación Urbanística de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona

Introducción

Este libro tiene su origen en el inventario, la reproducción y el estudio de los fondos documentales de los planes y proyectos de urbanismo de la franja costera del área metropolitana de Barcelona, entre Montgat y Castelldefels y entre 1930 y 1989, que llevó a cabo entre 1986 y 1989 un grupo de profesionales bajo mi dirección. El grupo estaba formado por tres profesores de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès, un becario, tres estudiantes colaboradores, que hoy ya son arquitectos, una geógrafa y yo mismo.

En el año 1986, después de la redacción del libro *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*[1], la Corporación Metropolitana me había encargado el estudio y el inventario de los planes y proyectos de urbanismo redactados en los municipios de su ámbito desde 1930, año en el que habíamos cerrado el libro anterior, y 1976, año de la redacción del Plan General Metropolitano de Barcelona, todavía vigente. El equipo anterior comenzó la recopilación en el ámbito de la costa, recopilación que después no se pudo ampliar a otros ámbitos.

El material de planes y proyectos de la costa de Barcelona, que se recopiló y empezó a estudiar hace años, había estado archivado hasta hace poco tiempo, cuando se me encargó la conversión del material en un libro, en el cual se ha utilizado una parte importante del material gráfico del estudio inicial.

Sobre este material, y la experiencia adquirida en su recopilación y estudio inicial, se ha podido empezar la reflexión sobre la naturaleza del planeamiento metropolitano que se presenta en el libro. En éste, sin embargo, se va mucho más allá de la idea inicial y se ha convertido lo que era sólo un estudio histórico en una reflexión sobre la conveniencia y el alcance del planeamiento metropolitano en los tiempos futuros. Por eso se introducen conocimientos aportados por otros estudios realizados en los 10 años que han transcurrido desde la etapa inicial hasta nuestros días. Pero sobre todo se incorporan en él muchas de las reflexiones que su autor ha podido hacer sobre la naturaleza del planeamiento urbanístico en general y el planeamiento metropolitano en particular. Reflexiones que, en parte, derivan de los trabajos de redacción de planeamiento general y especial y, sobre todo, de diversos estudios sobre la ciudad metropolitana y su planeamiento que ha efectuado en estos años[2].

El libro,a primera vista, puede parecer una reflexión sobre los planes y proyectos más extensos o globales de nuestra historia. Se hablará del majestuoso Plan Macià, del Plan Comarcal de 1953, que inicia el urbanismo adminstrativo bajo el difícil marco político de la dictadura fascista; del Esquema Director del Área Metropolitana de 1967, con sus afirmaciones rupturistas, del Plan General Metropolitano de 1974-1976, con un épico comienzo y aún sin final.

Se trata de una historia que puede parecer obsoleta en relación con las formulaciones y experiencias más recientes. Cuando la ideología oficial preconiza el final del planeamiento y el predominio del proyecto arquitectónico. Cuando se identifica el planeamiento con las vertientes más burocráticas de la cultura territorial. Cuando se abandonan las propuestas demasiado abstractas y se otorgan muchas virtudes al proyecto menor y a la simple materialización de las decisiones territoriales sobre el espacio físico.

Pero la intención del libro quiere ser precisamente la contraria. Quiere presentar los grandes episodios como sistema de planeamiento —que incluye al mismo tiempo la urbanística mayor, menor y, sobre todo, intermedia— y entrar en el proceso de creación o modificación de las grandes ideas de planeamiento en torno a los temas de estructuración territorial, contrastando las ideas con el desarrollo real de la aglomeración y refiriendo las formulaciones a las problemáticas de otros contextos culturales.

Evidentemente, no se trata de la elaboración de una nueva teoría general del planeamiento metropolitano. Este objetivo sería exceivo e incluso contradictorio con muchas de las consideraciones que se incluirán en las páginas siguientes. En una época en la que se ha demostrado la falsedad de la mayoría de los principios y leyes generales de la urbanística, la elaboración de una nueva teoría sería algo absurdo.

El texto quiere ser una especie de guía para navegar en el mar complejo de la urbanística catalana del siglo XX. En este sentido, se puede decir que es un atlas. Un atlas que permite reconocer los diferentes cabos, bahías, islotes, etc., explorados hasta este momento, con la forma del relieve aproximada que se les conoce. Un atlas que servirá también de guía para explorar otros nuevos e incluirlos en el saber común, o un atlas que permitirá fundamentar las obras de infraestructura, puertos, proyectos o planes que posibilitarán la mejora de la navegación en el futuro. Un atlas, finalmente, que se se adentra tanto en la historia pasada como en el presente de los estudios y los trabajos de planeamiento actuales, en la arquitectura de los espacios urbanos y, sobre todo, en la configuración de la ciudad del futuro.

Los documentos gráficos y escritos y la investigación de las bases culturales de las formulaciones urbanísticas

El estudio se ha basado prioritariamente en el análisis de documentos históricos, gráficos y escritos. En gran parte son los documentos inventariados y reproducidos en la fase inicial, pero también se incluyen reproducciones de textos de la época o publicados posteriormente.

No es un estudio de la evolución del territorio. Se presta mayor atención a las manifestaciones culturales de la urbanística que en la historia del territorio, la cual únicamente aparece como marco de referencia. Se entiende por cultura urbanística los planes y proyectos de diferente escala, los libros, artículos, dibujos, planos y escritos en general.

Aquí, la cuestión metropolitana no se entiende sólo como referencia a la estructuración física del espacio o a la economía de la interrelación de un territorio relativamente extenso. Se entiende como metáfora que enmarca una larga serie de otras cuestiones. Se trata de un tema de cultura territorial, que se abre a problemáticas muy diferentes, en las que se reflejan e interrelacionan conceptos de ordenación, técnicas de información, de composición y estructuración del espacio, prácticas de urbanización, temas de debate, factores económicos e institucionales, etc.

La especialización del estudio en el tema "macro"; es decir, las manifestaciones globales del planeamiento o los planes clásicos y superconocidos, no excluye la necesidad de prestar atención a la urbanística menor, y en el seno de esta urbanística menor se evidencian conceptos que completan o contradicen los grandes esquemas o metáforas globales del planeamiento.

La interrelación entre los grandes modelos y la urbanística menor es esencial en el descubrimiento de los sistemas culturales de la urbanística metropolitana. Precisamente, es en el juego entre estas dos variables donde se puede comprender mejor el alcance de las formulaciones de urbanismo.

No es conveniente partir de esquemas maniqueos que presuponen la existencia de un nivel importante de las grandes formulaciones y la sucesiva derogación de éstas a través de una infinidad de pequeños actos de planeamiento. Las interacciones entre estos dos niveles son más importantes de lo que se cree a primera vista. Entre las dos se teje un conjunto complejo de razonamientos, técnicas, informaciones, etc., en el que se descubre el grosor cultural real de las grandes metáforas, propuestas y proyectos[3].

Se puede decir que aquí se forma el lenguaje de la urbanística metropolitana, con la correspondiente gramática y una sintaxis propias, en el que se incluyen proyectos, planos, imágenes de diferente tipo; y también debates, memorias, artículos, etc.

Pero este lenguaje no es un todo cerrado en sí mismo, tal como se lo concibe a veces. Por suerte, hoy en día se está acabando la moda de la búsqueda de especificidades disciplinarias de la urbanística o la arquitectura, que ha derivado de la influencia de las teorías de Rossi, por una parte, y de Venturi, por otra.

En los años recientes, el estudio y el proyecto de la forma por la forma han tenido una gran relevancia. Contra los excesos del esquematismo y el economicismo de la época racionalista y de su desarrollo último en los años sesenta, se ha producido la reacción de valorar los aspectos estrictamente físicos y formales del urbanismo. Esta reacción ha tenido la virtud de superar la esquemática dependencia de la forma y la función a la que se había llegado en las últimas manifestaciones del racionalismo[4]. También ha originado muchos años de estudios tipología-morfología, y de proyectos que han permitido experimentar las múltiples posibilidades de la forma urbana, al margen de los conceptos económicos y políticos. Muchas de las ideas de este libro serían impensables sin el trabajo que se ha llevado a cabo en los años de la arquitectura y el urbanismo de la forma por la forma.

A pesar de todo, no se puede afirmar que los documentos de urbanismo sean independientes del contexto económico o cultural en el que se formulan. Los razonamientos de urbanismo, metropolitanos o no, tienen relaciones directas o indirectas con los diferentes tipos de problemas territoriales, y a través de ellos con los contextos sociales, políticos y económicos en los que se producen.

Por eso, hoy resulta evidente que en los proyectos, además de la atención a las formas, es necesario estudiar detalladamente los programas en los que se enmarcan, los diferentes tipos de vínculos que se establecen entre las formulaciones y el contexto que las produce. El programa de un proyecto no se debe entender sólo como una relación o lista de exigencias, sino como algo mucho más complejo, con un claro componente espacial y componentes culturales vinculados[5]. En este sentido, muchas de las determinaciones del Plan Macià tienen este carácter de programa. No son dibujos o exigencias que copiar, como se conciben muchas veces en la arquitectura y el urbanismo más formalista, sino que son auténticos programas o definiciones de estrategias de proyecto, que se superponen sobre la realidad de los diferentes tejidos urbanos o rurales. El detalle de todo esto se verá en las páginas siguientes, en las que se seguirá el proceso de implantación de diversas temáticas de este tipo. Es el caso de muchas problemáticas sectoriales, referidas al medio físico, la industria, el puerto, etc., que se explican en el primer capítulo; los programas de urbanización localizados, que originan tejidos diferentes en un proceso de superposición parecida a la que preconiza el Plan Macià, y se trata de diferentes tipos de programas generados en torno a los grandes planes y proyectos.

No se trata nunca de programas globales. No se encuentran nunca el programa del Plan Macià, el Plan Comarcal de 1953, el Esquema Director del Área Metropolitana o el Plan General Metropolitano de 1976, sino diferentes programas sectoriales que pivotan a su alrededor.

Muchos de estos temas, problemas o programas sectoriales son específicamente metropolitanos. Éste es el caso, por ejemplo, del problema de la integración del espacio metropolitano, que sirve de punto de partida del libro. Un tema que generalmente se formula de manera muy generalista y exclusivamente en términos económicos, pero que en el libro alcanzará otras muchas dimensiones. Se entenderá más como un programa a largo plazo. Como movimiento de larga duración, que pasa por encima de muchas de las etapas tradicionales de la historia urbanística a las que estamos acostumbrados[6].

El programa metropolitano será el protagonista central de los tres capítulos y el final del libro. Pero nunca será concebido desde un solo punto de vista, sino como un programa complejo que, a su alrededor, arrastra muchos detalles diferentes, mucha cultura sectorial; mucha unidad, pero también mucha diversidad, y, en resumen, mucha historia.

Contenido del libro

El contenido del libro se esquematiza en tres capítulos y un final, que tienen los siguientes títulos :

1. Precedentes. El plano de 1930.
2. 1930-1950. Acerca de la Gran Via. El GATCPAC y la urbanística de la República.
3. 1950-1970. Accesos, comarca, descentralización de industria y población.
   Final. Conclusiones. El PGM de 1974-1976 y la situación actual.

El primer capítulo se centra exclusivamente en la reconstrucción del plano de la costa metropolitana de Barcelona, aproximadamente entre Castelldefels y Montgat, en el año 1930. La reconstrucción del plano se realiza para tener una idea de la consistencia de la urbanización en el año 1930, fecha inicial del estudio, y para poder medir y superponer las transformaciones que se llevarán a cabo en los períodos posteriores, 1950 y 1970, sobre el estado inicial.

Debido a que el estudio no se centra en la evolución del medio físico, construido o natural, sino en las temáticas culturales que inciden sobre esta evolución y la consiguiente voluntad de regulación urbanística, el plano no se limita al simple dibujo a escala 1/10.000. En lugar de un plano se ha hecho un estudio cartográfico más completo, abierto en muchas dimensiones; por eso, también se adjuntan en el plano principal los documentos gráficos fundamentales que se han utilizado en la elaboración del plano base. De esta manera, se huye de una excesiva objetivación del estudio cartográfico, que sería contradictoria con el objetivo de máxima apertura temática y conceptual que se quiere conseguir.

Este primer grupo de planos complementarios no está fechado en el mismo año. Con frecuencia se trata de planos anteriores, que han permitido entender la estructura de algún elemento de permanencia y dar proyección temporal al mismo plano inicial. Permiten, por ejemplo, relacionar la fecha de 1930, más o menos en la época del inicio de la expansión metropolitana, con la fecha de 1900, cuando se empezó a formar la Gran Barcelona. Más adelante se verá que entre estas dos fechas se definen dos modelos estructurales diferenciados, cuyo estudio es esencial en el proceso del libro. El plano se amplía prestando atención a diversos aspectos sectoriales de la estructura territorial y en el estudio detallado de tejidos urbanos o áreas diferenciadas.

Entre los temas sectoriales, se trata la cuestión del medio natural. Un tema que es esencial para entender la diversidad de los tejidos urbanos y también la misma evolución de la estructura urbana. Tanto la historia de los accesos a Barcelona como la urbanización del Poblenou o el delta del Llobregat se relacionan con la de la ocupación del espacio de la costa.

También se trata de la sutil distinción entre los terrenos agrícolas e industriales en la primera periferia. Terrenos, tanto los agrícolas como los industriales, que están estructurados por canales y redes de riego.

Se habla del puerto. Su permanencia y evolución, siguiendo la historia de las tecnologías de carga y descarga o transporte, explica aspectos esenciales de la estructura urbana. El puerto origina una red de comunicaciones relativamente independiente de la general de la ciudad, cuyo estudio tendrá mucho relieve en el libro.

En el estudio de la estructura de las comunicaciones propiamente dicho, tiene un protagonismo principal el eje de la Gran Via, que transcurre paralelamente a la costa. La Gran Via da acceso a toda el área costera y también constituye el eje en el que se apoyan el casco antiguo, el ensanche y la mayoría de los accesos radiales a los pueblos periféricos. Aparte de las simples informaciones históricas, en la parte del libro que se refiere a los transportes tiene mucha importancia la delimitación de sistemas de comunicaciones diferenciados. En la lógica unitaria de los sistemas de comunicaciones definidos por el planeamiento se opone la diversidad de los sistemas de comunicaciones que se descubre en el estudio.

Tiene interés confrontar el conjunto de temas sectoriales anteriores con los grandes planes precedentes al plano de 1930. Las grandes ideas del planeamiento tienen un relieve diferente cuando se confrontan con esta visión de la ciudad desagregada en sectores de razonamiento diferenciados.

El contrapunto del reconocimiento cartográfico sectorializado lo da el estudio de los tejidos urbanos menores. A partir del plano base y de cartografía menor recogida en la fase inicial del estudio, se ha efectuado un breve análisis de los procesos de urbanización en curso en los años treinta. El primero es sobre Montjuïc, un área con un valor de posición relevante, que se refleja puntualmente en el planeamiento. La urbanización aparece en forma de proceso de superposición de historias diferenciadas. En otras áreas más marginales, como los terrenos de extensión situados entre Sants y L'Hospitalet, o en los ensanches de Badalona, también se descubre un proceso de superposición de temas equivalente. La superposición de temas, la malla de realidades diferentes y la posición de elementos de urbanización intermedios explican muy claramente las diversas dinámicas de urbanización en curso.

A través de todos estos temas sectoriales y locales se consigue que la explicación del plano de 1930 sea mucho más que un conjunto de líneas dibujadas en un papel. Así se consigue que la fecha de partida del estudio sea dinámica y que consiga un nivel de complejidad y grosor cultural considerables. Esta cuestión será esencial en el conjunto de la explicación general del proceso de formación de la urbanística metropolitana.

El segundo capítulo del libro se dedica al estudio del crecimiento de Barcelona hacia el delta del Llobregat, estructurado por la Gran Via y la plaza de España, entre 1930 y 1950, período en el que emerge el Plan Macià redactado por Le Corbusier y los arquitectos locales del GATCPAC.

En estos tiempos, la Gran Ciudad, definida por Jaussely, que englobaba el casco antiguo de Barcelona, el ensanche y los pueblos agregados en los años del cambio de siglo, es superada y la dinámica urbanizadora empieza a extenderse a otros núcleos exteriores, como L'Hospitalet y Badalona.

Entonces, el planeamiento urbanístico se planteó por primera vez el tema de la región que incluía núcleos separados. En el planeamiento de la época se definía un espacio regional de Barcelona a una escala superior a la de los núcleos urbanos. Se trataba de un espacio de circulación general en el que la Gran Via ocupaba una posición estratégica entre las cuencas de los ríos Besòs y Llobregat; es decir, los ejes de circulación regional principales.

La urbanística leyó esta expansión y estructuración regional con esquemas abier-

tos, muy diferentes de los esquemas de concentración tradicionales de principios de siglo. Es decir, hizo un planteamiento innovador, que abría el camino hacia la urbanística de la dispersión de la segunda mitad del siglo.

El Plan Macià, el documento urbanístico emblemático del período, recogió la mayoría de los problemas que eran de actualidad en aquel momento histórico en Barcelona, incluida la cuestión de la primera dispersión regional, e intentó solucionarlos utilizando tanto la conciencia de los problemas locales como el lenguaje de la arquitectura racionalista. Definió un programa crítico que incluía tres asuntos que tienen mucho relieve en el libro e influyen significativamente en las conclusiones finales:

Definía una estructura esquemática de la aglomeración metropolitana naciente, basada en el eje de la Gran Via y dos ejes laterales a 45º que conectaban con las dos directrices fluviales del Besòs y el Llobregat. De esta manera, el plan superaba el modelo de concentración en el que se había basado el planeamiento anterior y daba un protagonismo central al eje de la Gran Via, que iba a tener mucha incidencia en el planeamiento menor que se tenía que realizar a continuación, e iniciaba así la cuestión de las infraestructuras de nivel intermedio, lleno de resonancia en todo el estudio.

Al mismo tiempo, daba una nueva idea de edificación basada en la superposición de los sistemas : de edificación, viario, a diferentes niveles, de espacios de parque y jardín, y de equipamientos, etc. Una superposición de los temas sobre el mismo lugar que va más allá del urbanismo tradicional, que sólo yuxtaponía las piezas urbanas como si se tratara de un rompecabezas. No incidía sobre las áreas urbanas a partir de una simple idea de zonificación funcional, sino que definía una auténtica estrategia de transformación de los tejidos urbanos a diferentes niveles. De esta manera se puede decir que anunciaba el papel de los diagramas del urbanismo más reciente, a medio camino entre el modelo general y la aplicación concreta sobre el lugar.

Significativamente también superponía el proyecto sobre el medio urbano y el paisaje. Superponía el proyecto del puerto sobre la imagen del frente marítimo, con unos esbozos y perspectivas llenos de significado, y superponía la ordenación sobre cada uno de los tejidos urbanos sobre los que actuaba; por ejemplo, el casco antiguo, donde hacía un innovador vaciado de manzanas; el ensanche, donde agrupaba las manzanas de seis en seis y modificaba totalmente el concepto de edificación; o los terrenos agrícolas del delta del Llobregat, donde proyectaba la Ciudad de Reposo.

De esta manera, el proyecto pasaba de ser un criterio ordenador y racionalizador a ser una idea de estrategia que podía actuar sobre una realidad cambiante y que anunciaba muchas de las tendencias recientes.

Esta lección de la historia de la urbanística racionalista de Barcelona es doblemente interesante cuando se contrapone con la cartografía detallada de la costa metropolitana que se ha presentado en el primer capítulo, y con algún aspecto de la urbanística menor de los mismos años treinta. Mentalmente, se puede hacer un montaje que superponga las directrices estratégicas del Plan Macià con la ciudad rota, diversificada y variable en el tiempo, definida en torno del plano base, y surge una urbanística más cercana a las exigencias de la Barcelona metropolitana actual de lo que habíamos pensado en el primer momento. Si a esto se le añade la atención a la permanencia de la malla intermedia que se refleja en las experiencias de urbanística menor de Badalona y L'Hospitalet, la imagen de modernidad de la urbanística del período aún es más potente.

Desde este conjunto de ideas es fácil pensar en la existencia de un tiempo de variación de las ideas de urbanismo más largo de lo que parece a primera vista. Cuando todavía hay quien distingue los planos de la primera, la segunda, la tercera o la cuarta generación de los planos de los últimos 20 años de historia reciente, aquí se descubre que en los planes de los años treinta se avanzan muchas de las intuiciones de los últimos años.

Pensar en una urbanística de la tensión o de la superposición contra la urbanística de la yuxtaposición y la adición de piezas, no es nada extraño cuando se analizan detalladamente estos episodios de la historia de los años treinta.

El tercer capítulo del libro se dedica a la urbanística del comienzo de la descentralización territorial masiva de las décadas de los cincuenta, sesenta y, tal vez, los primeros setenta.

Como protagonistas principales tiene los primeros dos grandes planes supra-municipales: el Plan Comarcal de 1953 y el Esquema Director del Área Metropolitana de finales de los sesenta, y como temas centrales, la elaboración de la malla de infraestructuras que hace posible la descentralización y la creación y discusión del espacio residencial de los polígonos, con el problema de la industria y la vivienda masivas como trasfondo.

A través del Plan Comarcal de 1953, se introduce un asunto nuevo: la problemática del límite del crecimiento, o de la nucleización. Éste se puede entender como reflejo de la influencia de la sociología comunitaria en el urbanismo, pero, a la vez, permitía fragmentar o romper las áreas urbanas. Una exigencia francamente interesante cuando se contraponen las determinaciones del plan con la evolución del continuo residencial que se refleja en los planos base del estudio. Al margen de la incidencia débil del plan en la evolución real de la ciudad de la época, se debe destacar que la introducción del concepto de límite del crecimiento debía tener mucha incidencia en el urbanismo metropolitano de nuestros días. De esta manera, un concepto que, de hecho, se había empezado a insinuar en el período anterior, y que comienza a ser explícito en esta época de los años cincuenta-sesenta, inicia una evolución de larga duración que incidirá con fuerza en el urbanismo metropolitano actual.

Poco después, el Esquema Director del Área Metropolitana de 1967 introduce otro concepto lleno de resonancias. Se trata de concepto de proceso, o del espacio polarizado. A partir de este documento, las obras de infraestructuras y todas las que tienen mayor duración en el tiempo —por ejemplo, el sector terciario y los equipamientos— no se piensan sólo para ordenar o racionalizar el espacio, sino que tienen que ser concebidas en relación con los efectos que inducen en las áreas urbanizadas anexas. De esta manera se acerca el urbanismo a la óptica de la variación sucesiva, muy alejada de la del tiempo infinito, de acuerdo con el que se habían elaborado los esquemas y modelos de los planes racionalistas. No hace falta decir que sin esta nueva definición del tiempo urbanístico serían impensables muchos de los documentos actuales.

A un tercer nivel, el estudio de la urbanística menor, que en este caso está representada por una sucesión de sugerencias de proyecto sobre el polígono —el tejido residencial con más potencia propositiva del período—, introduce progresivamente la temática de la complejidad, particularmente referida al espacio de la calle. Otro tema con mucho futuro.

De esta manera, en el libro se van descubriendo conceptos como los elementos de urbanización intermedios, la superposición y la estrategia, el límite, la complejidad y el tiempo procesal, etc., que acercan la historia de la urbanística de Barcelona al planeamiento metropolitano más actual. Son conceptos interesantes porque abren el planeamiento metropolitano hacia un lenguaje muy diferente del urbanismo estrictamente urbano, en el que se han basado muchas de las interpretaciones y proyectos realizados en la última década.

De esta manera, la lectura de la historia urbanística de la costa metropolitana de Barcelona se va convirtiendo en el Proyecto Virtual al que se quiere aproximar este libro. Nunca se ha querido que el estudio que contienen estas páginas fuera concebido sólo como reproducción de un pasado histórico, sino como reflexión auténticamente abierta hacia el futuro. Por eso también se ha incluido un capítulo final en el que, sin pretender nunca hacer una auténtica historia, se ha introducido una breve reflexión sobre los dos episodios de urbanismo más representativos del pasado más reciente.

El primer episodio de este tiempo reciente es la aprobación del Plan General Metropolitano de Barcelona. La mención de este episodio sirve para cerrar todas las consideraciones del capítulo tercero. Por una parte, la aprobación del PGM sirve de referencia final del proceso iniciado por los grupos profesionales alternativos de los años sesenta y setenta, y para cerrar toda la época del urbanismo crítico. De hecho, el plan absorbe muchos de los conceptos que se habían empezado a trabajar en aquellos años, como la extensión del concepto de urbanización a los servicios y equipamientos personales o el reconocimiento de la dinámica de la urbanización en los tejidos urbanos. Por otra parte, tiene la virtud de poner de relieve dos asuntos esenciales en el proceso de formación de la urbanística metropolitana actual: una nueva manera de entender la red principal de comunicaciones de la aglomeración metropolitana, y una normativa de la edificación que se basa en el reconocimiento de la dinámica de la urbanización, aplicando las innovaciones conceptuales de la tipología-morfología.

La imagen gráfica más potente del PGM es una fina telaraña de los de primer y segundo orden. Con el diseño de esta malla, el plan da un paso más en el proceso de creación de la red de infraestructuras homogénea que había empezado a definir el Esquema Director del Áea Metropolitana de 1967. Desde la estructura embrionaria formada por la Gran Via y los accesos radiales hasta esta malla, el territorio ha dado un cambio radical y el planeamiento urbanístico se tiene que hacer eco de ello.

En la normativa se define un tipo de ordenación, previa a la zonificación propiamente dicha, que recoge las características esenciales de los diversos tipos de tejidos o procesos de creación de ciudad. En la perspectiva actual, estos tipos de ordenación son excesivamente genéricos y no permiten distinguir todos los matices de la urbanización. Son normas pensadas para una ordenación a escala 1/5.000, lógica en relación con la intención del plan de revolucionar el marco normativo de la primera corona metropolitana. Pero no lo son tanto cuando se proyectan las áreas urbanas a escala 1/1.000, escala en la que comienza la óptica del proyecto, y se descubren todas las complejidades, matices y diferencias de la ciudad real.

En este punto es esencial el contraste entre esta metodología de planeamiento y los planos del capítulo primero. El espacio diferenciado que se descubre en el reconocimiento cartográfico en ese capítulo del libro, el descubrimiento de diferencias de forma y proceso, la diferente presencia o superposición de los tiempos sectoriales o de las variaciones distintas de los elementos constituyentes, entran en contradicción con el espacio dinámico, pero unidireccional, del planeamiento. Aquí se pone en cuestión el método de la tipología-morfología en el que se basa.

Esta rigidez de la urbanística oficial de los años de la transición democrática, muy influida por la tipología-morfología, también se refleja sobre el proyecto de la Villa Olímpica. Se trata de uno de los proyectos más serios que elaboró la urbanística catalana de aquellos años. Tiene la virtud de intentar una urbanización compleja, con muchos más matices que los proyectos de polígonos residenciales tradicionales, y muy atento al fenómeno de la superposición de los diferentes tipos de criterios de trazado y de composición, y a la variedad de los espacios ur-

banos. Es decir, recoge muchos elementos de la experiencia más avanzada de la arquitectura catalana en relación con la formación de los nuevos espacios urbanos, y también tiene en cuenta muchos de los debates internacionales alrededor del proyecto del IBA de Berlín.

Pero cuando se contrastan el método y los resultados conseguidos con las dinámicas de la urbanización descubiertas en nuestro reconocimiento territorial, se descubre que el proceso de composición, o mejor descomposición, del espacio urbano se podía haber llevado mucho más allá. Los vínculos con los espacios exteriores quizá debían haber sido más evidentes. Los perimetrales de las manzanas tal vez originen una urbanización muy cerrada en sí misma, que difícilmente es compatible con el objetivo de la irradiación de un nuevo proceso en el área.

Hay quien dice que debería haber sido interesante reutilizar parte del antiguo patrimonio edificatorio industrial en el área. En principio, parece una cuestión anecdótica, pero también es cierto que con esta idea se introduce otra posibilidad de urbanización en el área del Poblenou, que concuerda con el modelo de la urbanización metropolitana que se estudia en estas páginas.

No se trata de una cuestión cerrada, pero creo que está llena de sugerencias que se podrían desarrollar en los próximos años. El libro quiere ser precisamente una primera aportación en este sentido positivo.

Antes de entrar en detalle, para acabar de precisar esta manera de entender la urbanización y el proyecto urbano, convendrá terminar de definir algunos puntos esenciales del proyecto virtual del espacio metropolitano, que se deduce del trabajo ya realizado.

La organización territorial y la estructura metropolitana. Industria y transporte

El libro tiene un claro punto de partida en la evolución reciente de una idea capital de la urbanística moderna: la necesidad de estructurar y organizar las aglomeraciones metropolitanas formadas por un conjunto de núcleos urbanos. Una idea que responde a un hecho objetivo de desarrollo urbanístico, y a una idea que está muy generalizada en la cultura popular.

En relación con este punto de partida, la tesis del libro quiere ser clara. Aunque, hasta ahora, el planeamiento urbanístico haya presentado la cuestión de la organización territorial, urbana o metropolitana, como una exigencia unidireccional y global, en la realidad esta exigencia se ha descompuesto en sistemas diferenciados, y la constante ampliación del ámbito de integración territorial ha ido acompañada de una constante reformulación del problema. Lo que ocurría y se formulaba a principios de siglo no es equivalente a lo que se plantea en el planeamiento actual.

En Barcelona, desde los años de la agregación, a principios de siglo, hasta los períodos más recientes, el crecimiento demográfico, económico y físico ha provocado la progresiva integración de núcleos de población periféricos. Primero fueron Gràcia, Sant Andeu, Sant Martí, Sants; después Badalona, L'Hospitalet, etc. Actualmente, los límites de la integración llegan a casi la totalidad de los núcleos de la costa de Cataluña. Este proceso es equivalente a lo que ha sucedido en la mayor parte de las grandes ciudades europeas, y ha condicionado en gran medida el desarrollo institucional de la urbanística.

Lógicamente, este hecho objetivo y esta idea popular han sido el principal condicionamiento de la idea o la metáfora de la optimización de la organización interurbana, que ha enmarcado gran parte del planeamiento urbano metropolitano que se ha llevado a cabo en Europa y Barcelona desde principios de siglo. Como se verá, también ha influido manifiestamente en muchas de las ideas y proyectos que han afectado a la parte más costera de Barcelona.

En los trabajos de planeamiento, este espacio de la coordinación de los núcleos de los alrededores de Barcelona se convierte en una especie de espacio global al que se refieren todos los demás. Se trata el espacio global como una especie de araña de calles homogénea que lo conecta todo. Pero, en cambio, en diversos episodios que se describen en el libro se descubre que este espacio global difícilmente existe en la realidad. Por ejemplo, en los años de cambio de siglo existían en Barcelona dos espacios de integración territorial relativamente independientes. Por una parte, el espacio de ámbito residencial, más o menos coincidente con el área de contacto del ensanche y el casco antiguo, aproximadamente en la Gran Via. Por otra, el espacio de interrelación entre el puerto, el ferrocarril y las nuevas áreas industriales. Las formulaciones del planeamiento casi nunca coinciden con la realidad.

Cronológicamente tampoco hay una continuidad del espacio de la globalidad, primero urbana y después metropolitana. En cada período se descubre un cambio de concepto de la función de la coordinación territorial. El organicismo, que ha influido mucho en el planeamiento en las diferentes épocas, ha difundido la imagen falsa de unas estructuras centrales que actúan como las ramas y el tronco de un árbol. Evolucionan y crecen manteniendo siempre el concepto de organismo. En cambio, en los diversos capítulos del libro se intenta definir conceptos de organización diferentes para cada período. El espacio central de los años de principio de siglo es el más auténticamente de integración. La búsqueda de un mercado de trabajo único para la Gran Barcelona compuesta del núcleo antiguo, el ensanche y los municipios agregados, lleva a la búsqueda obsesiva de la integración y racionalización del espacio, que a pesar de todo no estuvo nunca tan integrado como parece a primera vista[7]. Por el contrario, a partir de los años treinta, en el espacio urbano y territorial predomina más la expansión que la integración. Es un espacio conceptualmente abierto y muy bien representado por los esquemas iniciales de la Barcelona Futura del Plan Macià. Finalmente, el espacio actual es el espacio de la globalidad. Un espacio presente en todos los rincones, que llega a perder la noción de la materialidad y la localidad[8]. Urbanísticamente es el espacio de las grandes redes territoriales, iniciado en el Esquema Director del Àrea Metropolitana y continuado en el Plan General Metropolitano. Un espacio que, según Serres, llega a ser inmaterial, como los ángeles, y hace necesario otro contrapunto a la localidad.,

En el libro se dibuja el urbanismo de las diferencias incluso en la explicación de la globalidad del espacio metropolitano. De esta manera, se trata de prestar atención a una cuestión que a veces se ha tratado superficialmente en el urbanismo cotidiano. Pero en relación con la estructura urbana, el punto más interesante quizá ha sido el descubrimiento de la constante definición dual de las infraestructuras intermedias. En el libro se habla mucho de la Gran Via. Incluso se podría haber sustituido el protagonismo de la costa por el de la Gran Via. En lugar de hablar de la costa se podría haber hecho referencia al área de influencia de la Gran Via. Este protagonismo de la Gran Via ha sido esencial en el descubrimiento de la necesidad de referir el proyecto de las infraestructuras al mismo tiempo en los conceptos generales y en el detalle. Así, no se podrían entender los episodios de urbanización generados alrededor de la prolongación de la Gran Via hacia el delta del Llobregat, en los años treinta, sin tener en cuenta su papel estratégico en el territorio de la primera expansión metropolitana. Al mismo tiempo, en los años cincuenta, la Gran Via se integra eficazmente en el soporte de las nuevas urbanizaciones residenciales. Un episodio que también denota su carácter dual e intermedio, al combinar el simple soporte de la urbanización y el tema estratégico de la reorganización de los accesos radiales a la ciudad central.

Si se parte de un espacio global único, un organismo unitario e inmutable, no resulta necesario en absoluto referir el diseño de las infraestructuras a la definición del concepto del espacio general. En cambio, si existen sistemas diferenciados o si cambia de concepto a lo largo de los años, esto es totalmente imprescindible.

Es posible que este concepto hubiera sido interesante en la definición del eje viario y de equipamientos que ha unido la Villa Olímpica y el Anillo Olímpico. En ella ha habido una indefinición programática que se refleja tanto en la actual insuficiencia de la sección viaria como en la supresión del ferrocarril y algún desarrollo poco controlado.

El espacio global y el espacio local

La atención a un ámbito local, la costa, permite concretar con más precisión el estudio de los documentos de planeamiento en el libro. El estudio se concreta sobre un ámbito definido. El origen de esta cuestión radica en la limitación del inventario de documentos inicial, pero no es ningún inconveniente ya que ha permitido referir y contrastar las propuestas teóricas con la forma del territorio real.

La especialización del estudio en los asuntos culturales no excluye la necesidad de referir y contrastar el planeamiento con las transformaciones territoriales en curso o sucesivas, donde se puede realizar un eficaz test de los diferentes documentos gráficos y propuestas.

Precisamente, la atención preferente a un ámbito territorial definido, la costa, ha permitido acentuar el contraste y la referencia. Así se ha podido medir el peso de los modelos urbanísticos, centrados preferentemente en la metáfora de la agregación, con un territorio completamente desagregado y diferenciado.

En este contraste, donde los instrumentos cartográficos han tenido mucha importancia, se han podido definir diferentes conceptos que influyen decisivamente en la búsqueda de raíces del urbanismo metropolitano. Un urbanismo que, desde el principio, está basado en el contraste entre la fuerza de la agregación de un territorio físico y económico y la fragmentación real de un territorio lleno de procesos diferenciados.

Aquí, entre el espacio global y el espacio local, se ha ido descubriendo el peso de los proyectos intermedios, y se ha valorado la importancia de diferentes tipos de tiempo en las formulaciones urbanísticas.

Tiempos y elementos intermedios de la urbanización

En el reconocimiento de las estructuras urbanísticas locales, se descubre constantemente que algunos elementos de urbanización, caminos e infraestructuras preexistentes, formas de parcelación agrícola o, incluso, lugares topográficamente caracterizados, como la plaza de España, inciden en la formalización de las áreas urbanas más allá de su momento y configuración iniciales. Estos lugares, configuraciones o construcciones, que perduran en el tiempo, tienen una importancia mucho mayor de la que generalmente se les da. Se trata de trazas o construcciones insertas muy profundamente en el plano, que intervienen de manera positiva o negativa en la evolución urbanística[9].

En la arquitectura y el urbanismo de las últimas décadas, se hace referencia constantemente a elementos de continuidad o retraso que intervienen en la configuración de un sistema territorial homogéneo. Pero, generalmente, todos estos elementos físicos o construcciones se relacionan a un mismo nivel. Es decir, se estudian como elementos pertenecientes al mismo sistema de ordenación física y funcional, y, en realidad, lo que ocurre es que actúan a un nivel diferente. Es decir, la barrera que impide un crecimiento, el antiguo camino que centra una nueva área de urbanización o la malla de campos agrícola que condiciona una nueva división en manzanas, no pertenecen al mis-

mo nivel temporal y de concepto del continuo de urbanización que se desarrolla posteriormente y que, muchas veces, se superpone violentamente sobre ellos.

De aquí precisamente derivan los contrastes sectoriales, que son esenciales para la comprensión de la urbanística metropolitana actual. Contrastes que introducen una lógica de urbanización y una manera de pensar el urbanismo muy diferente de la tradicional, volcada sobre todo en la búsqueda de coherencias y continuidades espaciales.

Entre los grandes modelos y la práctica menor preferentemente volcada hacia la edificación, se sitúa una serie importante de episodios menores que tienen el papel de aceleradores o retardadores de la urbanización. Sobre ellos se puede conseguir una medida importante el tiempo y entender la urbanización mucho mejor que a traavés de la homogeneidad y la continuidad espacial. La urbanística no es sólo el conjunto de reglas que conducen el puzzle urbano, sino sobre todo la manera de entender y guiar el conjunto de tensiones y contradicciones que ocurren alrededor de estas superposiciones y variaciones diferentes de los elementos urbanos.

Incluso en algún modelo de urbanismo, las estrategias se definen a partir de superposiciones inteligentes de los elementos, casas, parques, equipamientos y diferentes niveles de vialidad. Éste es, por ejemplo, el caso del Plan Macià, y puede ser el caso de muchas urbanizaciones de la actualidad.

Diferencias espaciales y superposición de conceptos

En la olvidada práctica menor de urbanización, que también se describe en el libro, se manifiesta suficientemente la variación deferente de las diversas construcciones en el territorio. Pero no basta con tomar en consideración su papel en la configuración de los tejidos urbanos, y es necesario ir más allá. Hay que tener muy en cuenta que cada elemento tiene una lógica y una estructura que deriva de economías y culturas de urbanización muy diferenciadas y difícilmente pensables en un ámbito global, que incluyera todas las posibles definiciones de tejidos o morfologías urbanas.

Se puede decir que a través de esta diferenciación, el urbanismo también se abre hacia campos culturales diferenciados. Éste es el caso de muchos de los estudios sectoriales que, en el primer capítulo del libro, se incluyen como complemento del plano base. Por ejemplo, la cuestión del medio natural, la agricultura urbanizada, muy cercana a la industria, el sistema de la industria y el puerto, las comunicaciones, etc., para no hablar también de los significados sociales y culturales o de las memorias de muchos episodios anteriores.

Así como el urbanismo de la zonificación o de la tipología-morfología tradicional sitúa todas las zonas en un solo ámbito de definición, que permite su intervención en los modelos de organización globales, en este caso se trata de áreas diferentes y basadas en conceptos nada generalizables que abren el planeamiento hacia otros ámbitos culturales.

En las teorías de la tipología-morfología que han influido decisivamente en el urbanismo catalán de las últimas épocas, la búsqueda de tejidos urbanos o procesos de transformación diferenciados se ha convertido en un principio esencial. Los estudios de tejidos urbanos o rurales han tenido una incidencia insólita hasta ahora en las publicaciones de arquitectura. La división del planeamiento en zonas se ha hecho más en relación con los procesos de transformación que con la división funcional[10]. A escala local, las monografías sobre los tejidos urbanos en la historia de los núcleos de población han sido más numerosas que nunca, y frecuentemente se han realizado desde la arquitectura en lugar de hacerlo desde el mundo de la geografía y la historia, como se había efectuado antes[11].

Pero en casi todos los ejemplos anteriores, los diferentes tejidos urbanos aparecen como realidades territoriales existentes en el mismo plan de razonamiento[12]. Un tejido de casco antiguo es diferente de uno del ensanche en la forma de los elementos constituyentes o en su proceso de aparición, pero es un producto equivalente y comparable con el anterior. En cambio, no se plantea nunca que pueden pertenecer a realidades territoriales propias de planes de concepción diferentes, o a realidades económicas y culturales diferenciadas y difícilmente comparables e integrables en un esquema morfológico conjunto. Por ejemplo, lo que sucede en el ensanche tal vez corresponde a una realidad cultural y a un mercado de suelo y de la vivienda completamente diferentes de las del núcleo antiguo, y así sucesivamente.

Este caso es evidente cuando en el análisis de Barcelona se descubre que las lógicas territoriales del sistema urbano central de algunos sistemas locales, y sobre todo de la red ferroviaria que se articula alrededor del puerto, pertenecen a realidades territoriales diferenciadas, que frecuentemente entran en competencia y contradicción.

Desde este punto de vista, el desarrollo urbano, lejos de ser armónico, está lleno de puntos de tensión y de contradicción de este tipo. Entran en contradicción porque pertenecen a campos diferentes. A veces se trata de campos sectorialmente diferentes, es decir, pertenecientes al sistema residencial o al sistema de la producción agrícola o industrial. A veces se trata de campos localmente diferentes, es decir, con un proceso de sustitución del orden antiguo por uno nuevo diferenciado. Este es el caso, por ejemplo, de la comparación entre el ensanche central y el del Poblenou o el de L'Hospitalet. Todos son equivalentes, pero la sustitución de las huellas del pasado se da en ellos de otra manera. Cada uno de los aspectos sectoriales tiene un peso y una variación diferentes.

Todo esto explica el uso de la cartografía y de las imágenes gráficas en el libro. Las referencias cartográficas enriquecerán la explicación precisamente al introducir referencias de este tipo. No se trata tanto de ilustrar los procesos de construcción y de reforma de la ciudad como de referirlos a temáticas muy diferentes. No se trata tanto de cerrar y concretar la explicación como de abrirla a otros horizontes.

Este tipo de explicaciones son más importantes de lo que parece a primera vista porque permitirán volver a relacionar el planeamiento con la cuestión de los usos y los valores sociales, sin tener que pasar por unas relaciones funcionales muy reductivas y alejadas de la realidad territorial de los tiempos recientes. Las imágenes cartográficas, conjuntamente con los dibujos, tienen el valor de introducir un grosor cultural en un planeamiento urbanístico que, de otra forma, se reduciría al simple intercambio y combinación de zonas o unidades parcelarias.

Una urbanística disciplinariamente abierta

Después de la época de la "especificidad disciplinaria" o de la búsqueda casi obsesiva de la pureza arquitectónica de los razonamientos de urbanismo, se puede volver a pensar en la interdisciplinariedad.

No se trata tanto de la antigua búsqueda de unos equipos pluridisciplinarios que cubriesen todas las dimensiones de la operación de planeamiento como de un concepto radicalmente nuevo de la interdisciplinariedad, que se funda más en el diálogo que en la participación conjunta en un objetivo común. Este concepto no carece de puntos de conflicto o de tensiones y contradicciones, y en esto coincide con las estructuras de todo el nuevo concepto del planeamiento.

Detrás de este avance conceptual no hay que olvidar uno de los episodios más interesantes del proceso de formación del urbanismo metropolitano, que se explica en el tercer capítulo del libro. En la renovación conceptual del urbanismo, fue esencial la intervención de los grupos de intelectuales y profesionales críticos con el sistema político de los años sesenta. Estos grupos abrieron el planeamiento urbanístico hacia otros lenguajes profesionales, no tanto para crear equipos homogéneos pensados explícitamente para resolver los temas como para iniciar un nuevo lenguaje transprofesional sin el que no se explica el momento actual.

Las reglas de implantación y formalización, los experimentos y los proyectos

Finalmente, hay que mencionar la última consecuencia del proceso histórico que se explica en el libro. La atención a temáticas diferenciadas a las que se acaba de hacer referencia, tienen la virtud de desplazar el centro de gravedad de los trabajos desde los estudios sobre las mallas de calles y las formas parcelarias y tipológicas al estudio de las reglas de implantación y formalización de los edificios y los espacios. Desde el énfasis en una aparente objetividad de los estudios se pasa al mundo de la cultura. Una cultura entendida como conjunto de reglas y conocimientos que gravitan en torno al hecho de la urbanización, conjuntamente con otros de la pintura, la gestión urbanística, la geografía, la fotografía, la economía del suelo, el cine, la novela, la política y todas las restantes actividades sectoriales conectadas directa o indirectamente con el planeamiento urbanístico.

Detrás de estos nuevos acentos está clara una creciente valoración del proyecto. El proyecto es el experimento esencial de este proceso de apertura ... disciplinaria, siempre que no sea reducido al simple dibujo, como se ha hecho con frecuencia en el urbanismo que ha partido del ámbito de la tipología-morfología. Si en los años recientes, los proyectos urbanos y territoriales han sufrido rigideces que les ha dificultado afrontar los temas y problemas de la ciudad actual, ha sido debido a la falta de apertura y de experimentación. El urbanismo racionalista no sería lo que ha sido sin el extraordinario proceso de experimentación que se refleja en sus proyectos. Y eso también es válido para la época actual, cuando los asuntos de urbanismo se empiezan a presentar de una manera radicalmente diferente. La apertura del urbanismo a las vertientes culturales no será nada sin un nuevo énfasis en los experimentos, las reglas y, sobre todo, los proyectos.

En la arquitectura del período racionalista, a veces se buscaba la justificación en unas necesidades teóricamente objetivas de los hombres o de la sociedad. De esta manera se quería realizar unos proyectos que tuvieran en cuenta a los hombres. Unos proyectos humanísticos, muy olvidados en las últimas épocas, en las que ha predominado un absurdo objetivismo, limitado al estudio del territorio. Un objetivismo que ha hecho pensar que nuestra cultura se limitaba a las referencias a las parcelaciones, las rasantes, las alineaciones, etc., y que no ha tenido en cuenta que la formalización de los asentamientos urbanos es una actividad humana y que, como tal, está abierta a las valoraciones económicas y culturales: unas actividades plenamente humanas y sociales.

A través de esta lectura compleja de la realidad metropolitana y el proyecto en el que se basa, nuestra actividad puede recuperar su carácter humano.

De estas muchas maneras, la lectura de la evolución histórica del territorio de la costa metropolitana de Barcelona y muchos de los proyectos y reflexiones desarrollados alrededor de su transformación pueden empezar a convertirse en el proyecto virtual del espacio metropolitano que se ha buscado desde el inicio del libro. Un proyecto que se basa en la constatación de una continuidad histórica de la reflexión y la actuación sobre la realidad metropolitana, que tiene sus raíces en muchos acontecimientos sucedidos en los años del paso del siglo XIX al XX y continúa teniendo vigencia en los años del cambio de siglo actual. Un proyecto, o un programa, del urbanismo metropolitano que se de-

sarrolla a largo plazo, más allá de muchos de los detalles que nos han llamado la atención.

Se trata de un proyecto que puede comportar un cambio de perspectiva metodológica, muy necesario para afrontar los temas del urbanismo del siglo XXI. La nueva realidad territorial es difícilmente tratable desde la perspectiva de la agregación de construcciones, áreas o zonas. Sí lo es, en cambio, si se piensa en la superposición de temas y construcciones o en la valoración cultural y humana de las inevitables tensiones y contradicciones que necesariamente generan las estructuras dispersas de la ciudad metropolitana actual.

Equipo, colaboradores, agradecimientos

Como se decía al principio de esta introducción, este libro tiene el origen en una investigación de material cartográfrico y referencias de proyecto realizada por un equipo universitario hace unos 10 años, y ha sido continuado en los años siguientes por quien firma este texto.

Los profesores José Luis Oyón y Francisco Javier Monclús hicieron la recopilación y el estudio de los documentos sobre la historia de las infraestructuras de comunicación[13], y el profesor Manuel Guàrdia recopiló y estudió las bases cartográficas del pasado lejano de la costa del área metropolitana. El arquitecto, entonces becario del Departamento de Urbanismo, Miquel Lloveras, recopiló las informaciones cartográficas mayores y menores del área del delta del Llobregat. La geógrafa Roser Calsapeu hizo lo mismo sobre el área del Besòs y Badalona, después ha cuidado de la organización de todo el material gráfico y como siempre ha sido una ayuda importante. El estudiante de arquitectura Josep Cuadras se dedicó a la búsqueda y reproducción de los documentos del Plan Comarcal de 1953, y los entonces estudiantes de arquitectura Gabriel Jubete y Montserrat Dalmases, colaboradores en los estudios y los trabajos de planeamiento, dibujaron los planos que se incluyen al principio de cada capítulo y todos los esquemas de detalle.

A todos ellos hay que agradecerles un trabajo de investigación sin el cual el libro no podría haber existido, pero su intervención no se puede limitar a este trabajo de base. En el momento de terminar el libro pienso que quizá, sin ser consciente de ello, he hecho mías muchas de las conclusiones de sus estudios. Si no les he citado debidamente, les pido perdón. He redactado el texto individualmente, y eso tiene ventajas, pero también inconvenientes.

Agradecemos, también la colaboración de los técnicos municpales y de los archivos de los ayuntamientos de Barcelona, l'Hospitalet, el Prat, Viladecans y Castelldefels y, especialmente a la biblioteca archivo histórico del Colegio de Arquitectos de Catalunya, sin cuya colaboración este libro no seria posible.

En estos momentos también es evidente la continuidad entre la reflexión que contiene el libro y el anterior Inicis de la urbanística municipal de Barcelona, libro que no habría sido posible sin la confianza que entonces me otorgaron Oriol Bohigas y Mercè Sala desde el Ayuntamiento de Barcelona. La investigación inicial de este segundo libro se hizo gracias al apoyo entusiasta de Mercè Sala, esta vez desde la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Posteriormente, ha sido esencial la ayuda de Juli Esteban. Y sin el último impulso que eficazmente han dado al proyecto Santiago Juan, actual director de Servicios de Ordenación Urbanística de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, y Jaume Vendrell, gerente de la misma entidad, el libro no se habría podido publicar. Santiago Juan se ha implicado mucho en el proyecto y ha perdido muchos ratos en la preparación de esta etapa final, y Jaume Vendrell ha demostrado una plena confianza y apoyo, que espero no decepcionar.

A todos ellos, a los alumnos de la Escuela de Arquitectura del Vallès, que han seguido la génesis de muchas de las ideas del libro y, sobre todo, a mis hijos Anna y Joan, que casi ya son arquitectos y que me han ido acompañando con su apoyo e inteligencia en unos tiempos difíciles, dedico el esfuerzo que se ha concretado en estas páginas.

MANUEL DE TORRES I CAPELL
Arquitecto

NOTAS

1 Manuel de TORRES i CAPELL y cols. *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona,* Ayuntamiento de Barcelona, Corporación Metropolitana, 1986.

2 Véase Manuel de TORRES i CAPELL, "El paisatge metropolità en l'inici de l'urbanisme del segle XXI", en R. GRASA y Andreu ULIED, *Medi ambient i governabilitat a la Mediterrània,* Instituto Catalán del Mediterráneo, 1997, pp. 119-133, y Jacques BEUCHARD, *Paysages urbains de Catalogne: modalités d'intervention,* c. 6, La Ville-Pays, Éditions L'Aube, París, 1996.

3 En relación con el peso del trabajo técnico sobre las formulaciones técnicas tiene interés el estudio histórico: Christopher HILL, *Los orígenes intelectuales de la Revolución inglesa,* Crítica, Barcelona, 1980. Se puede establecer un cierto paralelismo entre el tejido de trabajos científicos e históricos menores de la época, que influyen en las grandes teorías de Bacon y Raleigh, y la práctica de la urbanística menor y los problemas urbanos que inciden, tangencialmente o no, en los grandes proyectos de urbanismo.

4 Tiene particular interés el texto de G. C. De CARLO, *Qüestioni del Architectura e Urbanistica,* Argalis Editore, Urbino, en el que se explica la crisis final de los CIAM y se relaciona con la necesidad de desvincular la forma y la función.

5 Véase Bernard TSCHUMI, *Architecture and Disjunction,* The MIT Press, Cambridge, 1994.

6 Siempre nos ha parecido osado establecer una clasificación histórica del planeamiento que asigna un tipo a cada década. En la cultura del planeamiento los movimientos tienen una duración mucho más larga, y no pasan casi nunca por las globalidades de los planos. Quizá es frívolo y limitador decir que ahora es la época de los planes de dimensiones pequeñas; que en la época actual se tienen que hacer proyectos de gran escala, que no es la época de los proyectos pequeños, etc. En estos casos, la atención a las manifestaciones más episódicas esconden una realidad mucho más compleja.

7 Se trata de una actitud que concuerda con la de la urbanística europea de la época. Por ejemplo, concuerda con la que se investigaba en Berlín con el plan de 1910 y que se explica suficientemente en los textos teóricos de W. Hegemann. Véase W. HEGEMANN, *La Berlino di Pietra,* G. Mazzotta.

8 Véanse los interesantes comentarios sobre la dualidad del espacio de la globalidad y la localidad en Michael SERRES, *Atlas.* Juliart, París 1994

9 Se puede hacer referencia al tratamiento de este concepto en la Geografía Regional, por ejemplo en Marcel POETE, París. *Son evolution créative,* V. Fréal, París 1938 y al texto de Aldo ROSSI, *L'Architettura della Città,* que inserta esta tradición en la teoría de la arquitectura moderna.

10 Por ejemplo, éste es el caso del Plan General Metropolitano de Barcelona, que contiene una normativa que introduce este tipo de cuestiones en la definición de los tipos de ordenación: alineaciones de vial, ciudad jardín, polígono, ordenación tridimensional, etc.

11 Por una parte, se pueden citar estudios incluidos en los planes; por ejemplo, el del casco antiguo de Barcelona, también el libro sobre Mataró Albert García i Espuche i Manuel Guàrdia i Bassols, *La construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900.* Altafulla, 1989. Por otra parte, la Geografía Vid Manuel de Torres i Capell. *La formació de la Barcelona metropolitana a, AA.VV., Història del Pla de Barcelona* V.2, pp. 209-227.

12 Se puede profundizar en esta cuestión a partir del concepto de área en el libro de Rossi.

13 Posteriormente han reflejado su trabajo en diferentes publicaciones: José Luis OYÓN, "De la casa a la fábrica. Movilidad obrera y transporte en la Barcelona de entreguerras", en *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras, 1918-1936.* Diputación de Barcelona, 1998. José Luis OYÓN, "Transporte caro y crecimiento urbano: el tráfico tranviario de Barcelona", *Ciudad y Territorio,* 94, 1992, pp. 107-129. José Luis OYÓN, "Eixample i suburbanització. Trànsit ferroviari i divisió de l'espai urbà a Barcelona, 1883-1914", en S. BARJAU, *La formació de l'Eixample de Barcelona.* Ayuntamiento de Barcelona, 1990, pp. 151-173. José Luis OYÓN y Francisco Javier MONCLÚS, "Transporte y crecimiento urbano en España", *Ciudad y Territorio,* Estudios Territoriales, vol. XXVIII, 1996, pp. 217-240.

El plano de 1930

El plano, una herramienta de razonamiento

La búsqueda de relaciones entre las propuestas urbanísticas y el proceso de construcción del territorio costero de la conurbación barcelonesa será incompleta si no se tienen en cuenta los precedentes. Para entender el alcance de las propuestas de intervención que se formularon después de los años treinta, se debe tener conocimiento de la configuración del territorio en aquel momento histórico. Hay que conocer con atención qué áreas estaban construidas y cuáles todavía no. También hay que saber cómo se distribuían los usos. Al mismo tiempo, es esencial entender la configuración de las infraestructuras de transporte.

Pero en aquel momento histórico, muchas de las propuestas de construcción y ordenación aún no se habían materializado en el territorio, y también es esencial referirse a las tradiciones, polémicas y propuestas que a pesar de no haber estado inscritas sobre el terreno tenían una incidencia innegable en él.

El planeamiento tiene una inercia que nunca se puede olvidar. Las propuestas de ordenación metropolitana elaboradas durante las últimas décadas no se pueden comprender del todo si no se tienen en cuenta muchos de sus antecedentes. La historia de la urbanística de Barcelona no empezó en el año 1930, cuando se redactaron los proyectos de alcance metropolitano del GATCPAC, de Rubió i Tudurí, etc. Desde la primera mitad del siglo XIX, varios técnicos y políticos hicieron propuestas que avanzaban algunos de los aspectos de los proyectos más modernos. Los debates urbanísticos no empiezan nunca en una fecha fija. Las tradiciones y raíces culturales ejercen un peso considerable en cualquier decisión, y era necesario tenerlas muy en cuenta para comprender mejor el urbanismo del período elegido para el estudio.

Estos precedentes se encuentran tanto en las declaraciones, artículos y escritos como en las propuestas y proyectos. Así, son ejemplares las declaraciones de Duran i Bas sobre el futuro del puerto[1], como también lo es la discusión minuciosa sobre la estructura urbana de Barcelona que tuvieron Cerdà y Garriga i Roca[2], o el proyecto estructural de organización de la Gran Barcelona de Jaussely[3].

En el nivel más pequeño de la urbanización existía también un rico mosaico de técnicas de parcelación, trazado de calles, construcción, etc., cuya importancia no debe minusvalorarse nunca, así como tampoco se puede dejar de constatar la existencia de tradiciones de procedimiento administrativo, ordenanzas y legislación.

Este inercia territorial y todo el rico entramado de propuestas de ordenación territorial o de tradiciones culturales son esenciales para medir el alcance de los proyectos que se analizarán en el texto[4].

Pero toda esta historia puede leerse de formas muy diferentes. Hay quien presta una atención preferente a las dimensiones económicas, a la formulación de políticas urbanas o, incluso, a las vertientes culturales. También se puede poner énfasis exclusivamente en la forma física y las imágenes de los planos.

En este caso, atendiendo a la finalidad de investigar el proceso de formación de una urbanística metropolitana, entendida prioritariamente desde la perspectiva física o técnica, se dedicará mucha atención a las diferentes maneras de concebir el espacio. Es decir, el espacio geométrico, reducido a distancia, o el simple esquema de los grandes proyectos de organización territorial; el espacio de las áreas residenciales, construido a través de consideraciones sociológicas; el espacio del transporte y la circulación; el espacio de las actividades productivas y el trabajo, etc. Tras el concepto de espacio se prestará atención a las técnicas de construcción o formalización que lo han originado, dando por sentado que nunca hay una ley de formación única, sino un conjunto de reglas que se entrecruzan y se superponen[5].

Para facilitar este conocimiento, se ha decidido dibujar detalladamente un plano en el que se refleja el estado del territorio en el momento de empezar el estudio. Este plano base permite enmarcar las grandes propuestas de estructuración territorial y, además, servirá de referencia y guía constante al permitir dirigir y medir las referencias a la urbanística menor, cuyas muestras siempre son aleatorias.

El plano se ha concebido como una herramienta de referencia, pero hay que entender bien que la idea de dibujar un plano base completo no deriva de ningún tipo de voluntad de contraposición mecánica entre lo que se incluye en los planos y la realidad. El plano es prioritariamente herramienta de razonamiento. Es un plano que tiene que servir de referencia de los diferentes aspectos sectoriales y locales de la tradición urbanística de Barcelona que se explicarán a continuación. Un documento que permitirá ampliar el conocimiento del marco físico a tradiciones difícilmente grafiables en un simple plano resumen. Y, sobre todo, permitirá entender de entrada que el espacio de la costa del área metropolitana no ha sido nunca homogéneo, sino muy diferenciado y con un considerable espesor histórico. La homogeneidad sólo se puede encontrar en la formulación de las ideas propuestas y los proyectos[6].

Por este motivo se debe entender más como una referencia que abre el conocimiento en diferentes direcciones que como un documento fijo. Se trata de un documento construido para facilitar la investigación, que nunca la resume ni la puede resumir en su totalidad y que amplía su capacidad expresiva a través de las numerosas ilustraciones que se incluyen en todo el capítulo. Se trata de un documento que quiere testimoniar la complejidad y diversidad territorial, y no hay que confundirlo con ningún intento de síntesis. Así, no hay que leerlo nunca independientemente de los numerosos comentarios y documentos gráficos que lo acompañan y amplían.

Un vicio muy extendido de la urbanística actual es el pensar que a través de un plano realista y de trazado fino se puede explicar todo. Precisamente, a fin de no caer en ello, el plano se ha considerado sólo como un simple instrumento que facilita y guía la investigación, pero que nunca la resume en su totalidad, y es acompañado por otros muchos esquemas que amplían su capacidad expresiva introduciendo otras temáticas y escalas o haciendo referencia a aspectos locales muy diferenciados. El plano grafía algunos aspectos del medio físico, línea de costa, ríos y rieras, relieve, bosques, que caracterizan el ámbito a grandes rasgos. También se han grafiado en él las diferentes redes de infraestructura, a veces de forma simplificada, como es el caso del entorno de la Gran Via, y otras de manera detallada: mallas viarias, caminos, canales, etc. En algún caso excepcional se grafían edificios monumentales, como, por ejemplo, en el área de la Exposición.

De hecho, es un plano muy normal, en línea con la tradición de la cartografía de los núcleos urbanos de las últimas décadas. Es un plano que expresa la existencia de una continuidad espacial en el ámbito estudiado[7]. Recientemente, con este tipo de planos se ha podido estudiar la configuración física de todos los caracteres de núcleos urbanos. A partir de la hipótesis de la existencia de una continuidad espacial en los núcleos, que permite estudiar su morfología al margen de la zonificación de usos, se ha encontrado que la elaboración de planos realistas, de grano fino, era muy rentable para estudiar la forma de los diferentes conjuntos urbanos.

En algunos casos, el estudio se centraba preferentemente en el descubrimiento de la morfología de áreas homogéneas, que tenían una presencia constante de los diferentes elementos urbanos: tipología de las construcciones, parcelario, calles y manzanas, etc. Por ejemplo, éste era el caso de las formas de crecimiento en el casco antiguo, ensanche, polígonos marginales y otros, que se han popularizado mucho en la urbanística catalana de los últimos años[8]. O, por ejemplo, también era el caso de los muchos tejidos urbanos y rurales identificados a través de la cartografía en una de las aportaciones más interesantes que se hicieron en el Congreso de Cultura Catalana[9]. En estos casos, el objetivo del estudio era generalmente el conocimiento o el descubrimiento de los elementos constituyentes del área o tejido y de su proceso de formación; y el área casi siempre era homogénea.

En otros casos, como por ejemplo en muchas de las cartografías que se han realizado en monografías históricas[10], alrededor de los Planes Generales de Ordenación[11] o también en nuestro ejemplo de la costa de Barcelona, el territorio cartografiado era complejo. Aquí, el conocimiento de los conjuntos o tejidos no se tenía que basar tanto en la búsqueda de un orden cerrado y fijo en la presentación de los diferentes elementos urbanos: parcelación, trazado viario, topología de la edificación, etc., como en la representación de un auténtico proceso espacial de agregación o superposición de áreas de morfologías diferenciadas. En este proceso, las superposiciones y las inercias territoriales podían ser constantes donde las reglas de formación no coincidían en todos y cada uno de los lugares que formaban el territorio en cuestión. Un proceso en el que las superposiciones entre los órdenes viario, parcelario, tipológico, etc., nunca eran constantes, y en el que los tiempos de variación y permanencia tampoco coincidían nunca.

Un proceso, también, al que se llega a través de un camino muy diferente del de la optimización de relaciones al que quería llegar el funcionalismo de los años treinta y cincuenta. En el ámbito de la costa de Barcelona los contactos y contradicciones entre las diversas áreas son numerosos y precisamente ayudan a empezar a entender un urbanismo no tradicional en el que son esenciales la diversidad y la complejidad, en lugar de la búsqueda de la síntesis, la racionalización y la optimización que habían guiado al urbanismo tradicional.

El problema de las explicaciones del espacio urbano puede radicar en su excesivo naturalismo. Con frecuencia se conciben los procesos de formación histórica de los núcleos urbanos como si se tratara del crecimiento continuo de un organismo animal o vegetal, que tiene un principio, unas etapas intermedias y un objetivo de perfeccionamiento definido. El naturalismo es un fantasma que, desde hace siglos, persigue a los estudios urbanísticos desde la Ilustración hasta las explicaciones y el planeamiento muy recientes. La asimilación del crecimiento urbano a un crecimiento biológico casi automatizado se ha repetido desde la época de los primeros esquemas geométricos hasta el racionalismo, el organicismo, y hay que evitar que se perpetúe en las explicaciones recientes de la morfología urbana.

En la búsqueda de las superposiciones, tensiones y contradicciones que se producen en la dinámica urbana, seguramente se encuentra el segundo aspecto importante del plano de referencia que se ha elaborado. En el momento de seleccionar los elementos naturales y construcciones de infraestructura y edificación que se tenían que incluir en el plano, se ha prestado una atención especial a los más permanentes. La escala 1/25.000 no permitía un gran detalle, y no tenía ningún sentido retratarlo absolutamente todo. Por eso, se ha tenido que seleccionar los aspectos que eran más interesantes para la explicación de los procesos de formación metropolitana. Por ejemplo, la trama de canales y caminos del delta y la de las rieras en el área de Barcelona permiten introducir en el plano todo este sentido de permanencia. Permiten el desarrollo posterior del plano haciendo cortes históricos de diferentes momentos clave y superponiendo las nuevas implantaciones urbanas sobre las permanencias anteriores.

Resumiendo y concretando todas las consideraciones anteriores, se puede decir que en la elaboración del plano y en la recopilación de las imágenes que lo acompañan se han tenido en cuenta prioritariamente las tres ideas que se indican a continuación.

Individualidad de los tejidos urbanos

Los tejidos urbanos y áreas más o menos homogéneas que se han delimitado no pertenecen a una serie repetitiva o un gran grupo cuyos componentes se pueden explicar siempre con unos mismos criterios. Entre los diferentes elementos que componen cada uno de los tejidos, los hay que tienen la misma configuración; por ejemplo, la pauta de delimitación de las manzanas en el ensanche central de Barcelona y en Poblenou es la misma. Pero en uno y otro caso intervienen otros elementos que dan origen a una configuración urbana diferente. En el ensanche central la tipología de la vivienda tiene casi la misma importancia que la trama viaria inventada por Cerdà. En Poblenou, algunos elementos del orden agrícola anterior, caminos, líneas de regadío, parcelación, se imponen y deforman la trama viaria que se les quiso superponer. Al mismo tiempo, las tipologías y los usos también son diferentes. Como se verá, pertenecen a historias individuales que difícilmente pueden ser explicadas bajo la categoría genérica del tipo de la "morfología de ensanche".

Cada área tiene una explicación propia. En su dinámica, los elementos aparecen con formas diferenciadas, en momentos distintos, que casi siempre dan origen a individualidades imposibles de explicar a partir de secuencias genéricas o de su pertenencia a un conjunto predeterminado.

Con Michel Serres[12], aquí también se puede decir que el lugar es como el átomo topológico, que genera la forma a partir de procesos diferentes de los de la tradicional dependencia entre elementos y el conjunto. Llega al global sin perder la individualidad. El modelo es más como un mosaico de tamaños diferenciados y de dinámicas y tiempos de evolución muy diferentes. No todos los lugares tienen el mismo carácter, no todos tienen el mismo tamaño, no todos tienen los mismos tiempos de evolución.

En nuestra experiencia[13], los estudios de tejidos urbanos tienen que dirigirse más a la búsqueda de esta individualidad que a las clasificaciones y las generalidades, o a una explicación que remita a la existencia de un conjunto superior. De esta manera, el conocimiento del lugar se sitúa en la perspectiva del proyecto y de toda la cultura de la intervención urbanística. No es en absoluto casual que las clasificaciones a las que conducen muchos de los estudios tipología-morfología deriven de los vínculos que tienen con unas fuentes teóricas que pertenecen a un tipo de ciencias geográficas más centradas en el conocimiento que en el proyecto de futuro y la acción[14]. El urbanismo actual tiene que superar este impasse.

Así, el análisis y el reconocimiento de las áreas urbanas también se pone en relación con la cultura y la política, y aquí resultan muy eficaces las ideas de ordenación y los proyectos que se formulan sobre los espacios intermedios. Es decir, a medio camino entre la globalidad del área metropolitana, o simplemente el área costera, y las intervenciones esporádicas de pequeña importancia. En el territorio fragmentario y complejo tienen una eficacia propia y un interesante camino de materialización.

Ideas de ordenación intermedias

En las páginas siguientes se podrá ver que en el urbanismo de Barcelona han sido más productivas las ideas de ordenación que se han formulado a medio camino entre el modelo global y la actuación cotidiana. En los planos globales, con frecuencia tienen un grado importante de artificiosidad, mientras que estas ideas tienen mucha mayor duración y eficacia que las grandes metáforas en las que se fundan los modelos globales.

Algunas ideas intermedias se basan en temas de infraestructura que perduran a lo largo de períodos muy superiores a los de los planes. En nuestro estudio, éste es el caso, por ejemplo, de la prolongación de la Gran Via y el puerto. La prolongación de la Gran Via, conjuntamente con temas colaterales como la ordenación de la plaza de España, se convierte en tema central de la evolución de la costa, que se mantiene en líneas generales y que, al mismo tiempo, va recogiendo diferentes cambios en los conceptos de trazado o de ordenación de la edificación. En el caso del puerto, la infraestructura tiene lógicamente una considerable inercia histórica, y los proyectos se están sucediendo reflejando tanto la continuidad como los cambios de tecnología del transporte, como muchas polémicas de política económica a gran escala y de ordenación del espacio físico.

En otros casos, la continuidad no se establece directamente a partir de una obra de infraestructura, lo cual ya tiene de por sí una gran inercia territorial, sino en el mismo concepto de la urbanización. A veces, el concepto está dirigido por la evolución de un tipo de edificación o de un tipo de manzana. Lógicamente, éste es el caso del ensanche Cerdà, pero también es el caso de la urbanización de L'Hospitalet o del Poble Sec.

La forma de las estructuras urbanas debe entenderse aquí en sentido plenamente dinámico. No se trata sólo de demostrar la permanencia de un concepto de urbanización, sino de todo un camino lleno de continuidades, discontinuidades, contradicciones y reformulaciones.

En este caso, para entender mejor la permanencia y variación de las ideas de proyecto intermedias, se pueden comparar dos maneras diferentes de entender la tipología arquitectónica. En algunos ejemplos, la tipología está entendida simplemente como configuración de la casa o como conjunto de elementos y relaciones que constituyen un edificio o una área urbana, mientras que en otros casos la tipología o la morfología son la matriz de un proceso de evolución y experimentación arquitectónica. Éste es el caso de la utilización de la tipología en Alvar Aalto. En la obra de este arquitecto el proyecto empieza con referencias o tipos muy tradicionales, como el de la casa finlandesa que rodea un espacio libre central, la biblioteca formada por una línea continua y una sala circular, o el ayuntamiento con un patio y una torre. Posteriormente, cada uno de estos tipos evoluciona introduciendo diversos estratos de consideraciones de arquitectura y origina edificios radicalmente diferentes de los originales[15]. De una manera semejante a la intervención de Gunard Asplund y Sigurd Lewerentz en una área urbana de Estocolmo, el célebre Cementerio del Bosque, se combina la continuidad de una idea inicial representada por la imagen del camino de la cruz y del bosque, con un proceso abierto de experimentación arquitectónica que da origen a edificios y espacios muy diferentes[16]. En todos estos casos es esencial la permanencia de un concepto inicial en el contexto de una evolución abierta a la variación y la experimentación.

Dimensiones técnicas y culturales

A partir de los temas anteriores se puede profundizar en la comprensión de las dimensiones técnicas y culturales del urbanismo.

Entender la tipología de los edificios y la morfología de las áreas urbanas desde este punto de vista procesal significa también valorar más los aspectos culturales y el peso de las técnicas de composición o de trazado en las configuraciones urbanas[17].

Precisamente, se ha optado por completar el plano del área en los años treinta, la época inicial del estudio, con un conjunto de imágenes cartográficas y referencias de proyecto sobre diferentes temas sectoriales y lugares especialmente caracterizados para introducir un grosor cultural en la imagen cartográfica introductoria. Lo que se representa en este conjunto de imágenes difícilmente se puede reflejar bajo unas simples líneas, aunque estén muy bien dibujadas y sean muy expresivas.

A través de este juego de referencias entre el plano y las imágenes que se introducen a continuación se quiere situar la explicación de las primeras propuestas urbanísticas metropolitanas en la tradición propia del urbanismo catalán de la época. Las propuestas urbanísticas nunca se hacen sobre un vacío. La permanencia de la estructura urbana, por ejemplo, el plano o el trazado de la Gran Via, siempre es importante. Pero junto a la permanencia de las estructuras físicas también es esencial la permanencia de los conceptos, de las formas de actuar o de los temas de proyecto[18].

El plano general, del que se ha realizado una versión inicial en 1930 y cortes más avanzados de 1950 a 1970, sirve de referencia general. A su lado se reproducen imágenes cartográficas y proyectos que le aumentan el grosor cultural. En primer lugar, imágenes muy diferentes de los planos que se han utilizado para dibujarlo, todos ellos muy dstintos. A continuación, imágenes pensadas para introducir temáticas difíciles de grafiar en un simple plano, referidas al medio natural, a la dinámica del puerto, a una agricultura y una industria inicialmente llenas de vínculos, a las redes de infraestructura, al planeamiento global, y a las personalidades de los diferentes lugares del territorio.

En todas las imágenes que se introducen se puede seguir la incidencia de capas de razonamiento muy diferenciadas. A veces, entre una y otra aparecerán diferencias y contradicciones, pero a través de ellas se llegará a explicar mejor un proceso nada lineal.

1900-1930. Entre la gran ciudad y el territorio metropolitano

El plano lleva fecha de 1930, pero, de hecho, ésta es incierta. Se sitúa cerca del año 1930, pero también incluye temas propios de los años anteriores. De hecho, en su confección se han utilizado informaciones de dos épocas. Por una parte, datos de la época del fin de siglo, y por otra, datos propios de la época de la Dictadura y la República, donde se sitúa la mayoría de los documentos de planeamiento que se explican en el segundo capítulo.

En realidad, el plano hace referencia a una época de transición, la transición que lleva desde la formación de las grandes ciudades europeas a los inicios del proceso de dispersión territorial. En los años del cambio de siglo, muchas grandes ciudades europeas tuvieron un cambio de estructura[19] que significó un incremento demográfico importante. Barcelona llegó a tener 533.000 habitantes en esta época y casi un millón de habitantes en el año 1930. Pero aquel cambio también significó un incremento del radio de influencia de la ciudad. Un asunto de gran relevancia que tenía que influir mucho en las propuestas urbanísticas. Significó un cambio de la organización económica de la ciudad, de la división del trabajo y de la extensión del mercado, como también del crecimiento general del bienestar en el área de influencia próxima.

En Barcelona, en los años del cambio de siglo, el incremento demográfico y el predominio creciente de la industria metalúrgica estuvo acompañado de un importante proceso de agregación territorial. En este período, la gran ciudad central consolida su papel de referencia en el marco territorial extenso de Cataluña y, sobre todo, se constituye como mercado de productos y trabajo único, con la consiguiente aparición de nuevos problemas, como el del transporte y el de la vivienda, que tendrán gran relieve en las propuestas de planeamiento de la época[20].

Poco después, alrededor de los años treinta, empieza otro proceso de expansión que también tendrá gran trascendencia en el futuro urbanístico metropolitano. A pesar de los pocos años transcurridos entre el cambio de siglo y los años treinta, el nuevo proceso es muy diferente. En este caso, la clave está en el inicio de una malla capilar de calles y carreteras que llevará el crecimiento urbano hasta una segunda corona de pueblos del entorno de la ciudad central. En relación con este tejido capilar, la extensión de la Gran Vía, primero al sur y después al este, junto a la extensión de los ejes de la Diagonal y la Meridiana, será un tema clave en el soporte del nuevo proceso.

Mucho de lo que se explicará en la parte inicial del segundo capítulo amplía las referencias al papel de las decisiones de planeamiento en el cambio de estructura que empieza en esta época y que tendrá una influencia notable en el proceso de los años cincuenta y setenta o, incluso, en la formación de la ciudad metropolitana diferenciada, dispersa y rota actual.

El plano y su grafía

La reconstrucción del plano de la franja costera de influencia de Barcelona en el año 1930, aproximadamente la fecha inicial del estudio, ha sido un trabajo en absoluto inmediato. Las fuentes utilizables no eran homogéneas, sus escalas eran diferentes. También se diferenciaba mucho la información que aportaban. En algún caso, como en el término del municipio de Barcelona, la información era abundante y completa. El Plano Parcelario Martorell, a escala 1/2000, aportaba información detallada sobre trazados, construcciones e incluso usos. En otros casos, la información era prácticamente inexistente, y entonces ha habido que recurrir a los planos más generales 1/10.000, 1/30.000, 1/50.000 y 1/100.000 militares o de la Mancomunitat de Catalunya, ampliando la información mediante cartografía anterior o la interpretación de un fotoplano más reciente.

El plano está fechado en el año 1930. Se podía haber fechado entre 1926 y 1933, pero en realidad sería absurdo ponerle una fecha fija porque el criterio de diferenciación utilizado ha sido grafiar exclusivamente los procesos que reflejan la tradición anterior. O, más exactamente, la transición 1900-1930, en el sentido apuntado, mientras que se dejan para el desarrollo posterior del plano los temas que tienen relación con el cambio de óptica urbanística de los años treinta.

Preferentemente, se han grafiado los elementos más permanentes del territorio, tanto los naturales, las rieras, torrentes y desniveles significativos como las construcciones artificiales con más inercia, carreteras, caminos, canales de regadío, cascos de población, etc. Las transformaciones y procesos urbanísticos estudiados, generalmente tienen parte de su explicación en la incidencia positiva o negativa de estos elementos y construcciones más permanentes.

El dibujo se ha hecho con trazo fino, a fin de reflejar con el máximo detalle las construcciones, de acuerdo con la intención de dar un tono de realismo y expresar las diferencias de configuración de las diferentes

áreas. Con el dibujo se ha intentado evitar la imagen de un espacio predominantemente agregado y homogéneo, que generalmente da el planeamiento urbanístico, y se ha intentado representar un espacio real, diferenciado y sometido a procesos de transformación de naturaleza muy variada. A pesar de todo, sólo se han podido grafiar el detalle de las manzanas y las calles abiertas. Un detalle mayor hubiera producido un plano casi ilegible.

El objetivo de retratar la diversidad de configuración del espacio en un plano unitario sólo es asumible hasta un límite. La diversidad de configuraciones y, sobre todo, la de los procesos de transformación, conduce fácilmente a la diversidad de las formas de representación. Por este motivo, el grafiado del plano sólo debe entenderse como referencia general de la información que se explica con más detalle en las ilustraciones complementarias. El plano tiene que entenderse siempre como un documento unido solidariamente a una serie de otras informaciones gráficas de detalle.

La escala del plano, 1/25.000, permite abarcar todo el ámbito situado entre Castelldefels y el túnel de Montgat, y precisar los trazados y construcciones con considerable detalle.

Alrededor de 1890, antes de iniciarse el sistema urbano de la Gran Barcelona

En un plano elaborado por el ingeniero Pere García Faria en su proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona[21], se definen una red de alcantarillado y el aprovechamiento de la evacuación de las aguas residuales para riego del delta del Llobregat.

Más que un plano es un plan, que selecciona las informaciones cartográficas en función del objetivo del saneamiento del ensanche de Barcelona. Por este motivo grafía la topografía con un gran detalle, con equidistancias de 0,5 metros en el Baix Llobregat, 1 metro en Barcelona y 5 metros en Montjuïc.

En el área del delta del Llobregat, por una parte se detallan los caminos y canales de riego, y se obtiene una información completa del uso agrícola. Por otra parte, detalla las curvas de nivel, y así explica claramente la situación y forma de las dunas y los estanques de la línea de la costa. El uso agrícola se enfrenta precisamente con estas "irregularidades" de la costa. Al norte el delta explica la forma de las colinas utilizando normales mucho más expresivas que las curvas de nivel. La expresión de las curvas de nivel también es interesante en el área de L'Hospitalet, donde los diferentes pendientes del terreno corresponden a diferentes tipos de poblamiento. La línea entre Cornellà, L'Hospitalet y Sants, donde transcurren tres infraestructuras importantes, tiene menos curvas de nivel. En el área de Levante, concentra la explicación el la cuadrícula Cerdà en el caso del Poblenou, y enmarca la cuadrícula de ensanche de Badalona en dos líneas de irregularidad topográfica, con pendiente débil en el caso del Besòs y con fuerte pendiente en el área norte, correspondiente al municipio de Santa Coloma de Farners.

Hay que tener en cuenta que, por su carácter de plan de saneamiento, en muchos casos explica la forma de las cuadrículas del ensanche que enmarcaban el crecimiento urbano, y de esta manera tiene cierto dinamismo. Por ejemplo, este es el caso del ensanche Cerdà, el de Montjuïc y el de Badalona.

Un plano que ocupa menos extensión que el anterior y que está dibujado a escala menor proporciona una información adicional de interés. Este plano sólo abarca el área situada entre los dos ríos, pero detalla la red de caminos y las casas agrícolas diseminadas, particularmente en el área donde el otro plano es menos expresivo. Es interesante la entrega de la malla de caminos en la línea de la costa, donde hay usos tan singulares como el faro del Llobregat, el hipódromo, el cementerio y el Campo de la Bota. Tiene interés también la información sobre la ocupación de la edificación, información que coincide aproximadamente con la del plano anterior.

En el área del sur, se grafían las diferentes líneas de infraestructura que convergen en el núcleo de Barcelona. Este es el caso de las líneas ferroviarias que atraviesan linealmente los campos, la carretera que enlaza Hostafrancs, L'Hospitalet y Cornellà —más adaptada al relieve y las circunstancias locales—, el camino real que prolonga linealmente el Paral.lel, y algunos de los caminos radiales, como el que va a El Prat que enlaza con el que rodea Montjuïc.

En el área de Levante, se grafían los radiales de las carreteras de Mataró y Puigcerdà, entre otros caminos.

En todos estos caminos se dibuja el trazado de la Gran Via, dentro del término de Barcelona, entre Hostafrancs y el Clot. En los extremos, esta avenida, que tendrá una importancia clave en la vertebración de la costa de Barcelona, todavía es una traza de proyecto, no consolidada por la edificación.

Planos generales del ámbito de funcionamiento unitario del sistema urbano, alrededor de 1930, o el comienzo del proceso de expansión metropolitana

En la segunda fecha de referencia del plano, 1930, hay dos tipos de planos. Los primeros son planos generales, geográficos, dibujados a grandes rasgos, que se refieren a la globalidad del ámbito de referencia del proceso de expansión metropolitana al comienzo del estudio. Por ejemplo, hay un plano a escala 1/100.000 de la Mancomunitat de Catalunya, que engloba toda el área de crecimiento y expansión metropolitana en los años treinta.

Tienen interés la red ferroviaria y la de carreteras. Principalmente la que une Castelldefels, Gavà, Viladecans y Sant Boi, y las que llevan a El Prat y Badalona. Se puede seguir la estructura de caminos del delta del Llobregat y los principales canales de riego. Todos estas informaciones se pueden contrastar con las de los documentos anteriores. La posición y extensión de la Gran Via no ha cambiado.

El plano 1/50.000 del Instituto Geográfico Catastral es más detallado que el de la Mancomunitat, a escala 1/100.000, pero aporta pocas informaciones adicionales al otro plano. Se puede observar en el desarrollo urbano con más detalle. Desde 1890 se han desarrollado muy poco las infraestructuras. En cambio, ha habido una considerable extensión de la zona urbana.

La posición de la Gran Via se grafía con claridad y anuncia la extensión que iba a tener en los años siguientes. Al mismo tiempo, los lugares de las plazas de España y las Glòries se empiezan a marcar con claridad. Esta última plaza se dibuja entre difíciles barreras ferroviarias, circunstancia que tal vez condicionó el retraso en el desarrollo de la Gran Via en esta dirección.

Otra información interesante de este plano es sobre el uso del suelo agrícola y los tipos de cultivo.

La información detallada sobre el uso del suelo en la línea litoral y adyacentes

Así como los demás documentos cartográficos son planos de base geográfica que orientan sobre la situación del sistema urbano y territorial en términos generales, el plano Martorell a escala 1/2000 es un documento auténtico de urbanismo y está orientado preferentemente hacia el planeamiento y la administración urbana. La escala del plano, 1/32000, y el detalle del grafiado no tienen ninguna relación con los restantes del período.

En las 14 hojas que se reproducen aquí se puede observar todo el grano fino del proceso de urbanización y cómo se presta atención a las tipologías de la vivienda e incluso a los usos de los espacios libres. Muchos de los temas sectoriales que se detallarán a continuación, reflejados sobre otros planos, se pueden empezar a comprender a través de una observación detallada de este documento histórico excepcional. Por ejemplo, se puede observar:

Los usos de los espacios que rodean Montjuïc, especialmente en el área inmediatamente costera, junto al ferrocarril. En cada uno de los muelles del puerto se detallan construcciones, usos al aire libre y vías de ferrocarril, con un detalle que no mejorarán algunos de los planos específicos del puerto. La línea de costa es detallada, señala todas las alcantarillas y defensas. La parte más extensa del área inmediata de la costa está ocupada por las líneas del ferrocarril que acceden al puerto y, sobre todo, por las cuatro estaciones que se grafían con todo detalle, con todas las construcciones y vías muertas que servían para las maniobras de los trenes de carga. Alrededor de las tres estaciones costeras, del Morrot, de Francia y de Poblenou, se agrupan instalaciones industriales de todo tipo. Por ejemplo, los gasómetros se grafían con claridad.

Con relación a las grandes infraestructuras que acceden a la costa tiene un interés particular la posición y acabado de urbanización del paseo de Isabel II, entre el Paral.lel y el parque de la Ciudadela, con el Pla del Palau por enmedio.

Por primera vez se detallan los edificios de la exposición, la vía K y la plaza de España, que en este momento histórico ya tenía la configuración de los años anteriores al episodio olímpico. La Gran Via, en este plano, fechado después de la Exposición Universal, tiene más extensión que en los anteriores. A la vez soporta un considerable nivel de urbanización.

El grafiado concreto del plano base

Todas las informaciones anteriores se han tenido en cuenta para el grafiado del plano base. Un plano dibujado a escala 1/25.000, a medio camino entre las series de planos anteriores[22].

A primera vista puede sorprender la forma del plano, que obvia el núcleo central de Barcelona o lo reduce a las principales infraestructuras incidentes en la formación del primer sistema costero metropolitano: el circuito de rondas alrededor del núcleo antiguo, el paseo de Gràcia, una simple referencia, el paseo de Sant Joan y, sobre todo, la Meridiana y la Gran Via, dos importantes infraestructuras a las que harán constante referencia los episodios y planos posteriores.

Los límites del plano se sitúan en líneas de discontinuidad topográfica, que ya se reflejaban en los documentos anteriores. En primer lugar, la directriz que relaciona Castelldefels, Gavà, Viladecans y Sant Boi. A continuación, la que delimita los cascos de Cornellà, L'Hospitalet, Sants y Hostafrancs con las líneas de ferrocarril y el canal de la Infanta, sobre el que se hablará mucho más. Se funde implícitamente el ensanche central de Barcelona y se vuelve a grafiar un límite claro en el área de Sant Andreu, donde el límite coincide con otra discontinuidad topográfica y el otro canal. Después del Besòs, en el área de Badalona, Montgat y Tiana, el límite está formado otra vez por las curvas de nivel, de manera equivalente a la del área de Poniente.

En el delta del Llobregat se toma como base el trazado del plano García Faria y el de la Mancomunitat de los años veinte. Se grafían caminos y canales, los bosques y dunas y las lagunas.

Aquí hay que prestar mucha atención a los caminos que van de los pueblos a la playa, sobre los que habrá propuestas interesantes. También se grafía con claridad un camino que une la Gran Via, el núcleo de El Prat y todo el delta, que tendrá que ser sustituido por la prolongación de la Gran Via. En el área más cercana a Barcelona, al otro lado del Llobregat, la trama se complica y aparecen tres caminos traveseros y muchos otros perpendiculares al mar.

Se detalla la vialidad existente en todos los cascos de población. De Barcelona, aparte de los núcleos de Sants y Sant Andreu, estratégicamente situados, se grafían las tramas de los márgenes de Montjuïc y del Poblenou. En este tiempo, el centro de Barcelona ya está configurado y los cambios y propuestas principales sólo harán referencia a estas áreas periféricas. Tiene un innegable interés la articulación de las áreas de ensanche en Poble Sec, y el proceso de superposición de las tramas del parcelario antiguo, el ensanche Cerdà y los pasajes en el área del Poblenou.

La trama ferroviaria se detalla con claridad, y el resto de informaciones sobre el territorio se trata de manera semejante a la del delta del Llobregat, dibujando los caminos estructuradores y de soporte de las actividades agrarias con más presencia territorial.

El plano no es más que una primera referencia que se tendrá que desarrollar sobre los diferentes temas que se detallan a continuación. Tal como se decía, no se puede entender como ningún tipo de síntesis, sino como un primer paso que, a partir de las páginas siguientes, se abrirá en varias direcciones.

La historia del territorio

La leyenda del plano debe entenderse en su dimensión local y también temporal o histórica. Las referencias y configuraciones territoriales grafiadas son un primer índice de procesos de transformación territorial en curso en el momento inicial del estudio.

Un breve repaso del proceso de formación histórica de diferentes lugares y sistemas territoriales significativos puede ilustrar sobre su carácter. Se trata de un territorio diferenciado en el que no se puede asimilar ningún lugar a otro. Un territorio de estructura muy diferente de la de los espacios homogéneos que diseñan los planos, y un territorio que tiene explicación en un proceso complejo de sedimentación histórica que no se puede olvidar en el momento de evaluar el sentido de las diferentes propuestas de planeamiento.

En la explicación que sigue, se enlazan el grafismo y la leyenda del plano del estado inicial del territorio con el detalle de varios procesos de transformación. Estos procesos se ilustran en cartografías históricas a través de las cuales se amplían las referencias, obligatoriamente sintéticas, del plano resumen. Este plano, como ya se ha dicho, no quiere ser ningún tipo de resumen o síntesis del estado de la franja costera de Barcelona en los años treinta, sino el motivo de la explicación de su complejidad, sus configuraciones diferenciadas, y su espesor histórico.

En general, hay dos tipos de referencias que pueden ayudar a entender el estado del territorio antes de la década de los treinta. En primer lugar, hay temáticas sectoriales, referidas prioritariamente al reparto de algunos usos estratégicos en el territorio, a las infraestructuras y a la estructura general de comunicaciones. En segundo lugar, los ámbitos diferenciados o la distinta presencia de los diversos factores de urbanización en los ámbitos territoriales.

Entre los primeros tiene interés el profundizar sobre la forma del territorio natural desde la línea de costa hasta las colinas que sirven de límite al estudio. A medio camino entre la forma de la línea de la costa y la estructura de las comunicaciones hay que hacer referencia al puerto, el elemento central de todas las propuestas urbanísticas y de desarrollo de la franja costera en las últimas décadas. Finalmente, hay que referirse a los usos productivos, agrarios e industriales, y a la estructura de las comunicaciones.

Las áreas de proceso de urbanización y configuración morfológica diferenciada son muchas. Entre ellas hay que elegir algunas que sean representativas. La ciudad central tiene una historia urbanística conocida, y no tiene sentido insistir en ello[23]; a pesar de esto, merece la pena mencionar brevemente los pesos relativos de las áreas centrales y, sobre todo, del desplazamiento progresivo del centro en el sur. Tiene mucho más interés referirse a algunas áreas costeras periféricas, en las que se evidencia la importancia de factores de localización en el proceso de urbanización, y donde también se empieza a entender el papel de algunos elementos de urbanización intermedios y de diferentes estilos de urbanización. Es decir, avenidas o caminos y carreteras que atraen o dirigen el crecimiento, o barreras que lo trastornan, o varias maneras de entender la importancia de los factores de transformación definidos por el planeamiento en el contexto de las permanencias parcelarias, los caminos, campos, torrentes, etc.

El medio natural en la franja litoral

En principio, la delimitación de una franja litoral entre la colina de Montgat y el macizo del Garraf es convencional. La delimitación del ámbito responde más a la medida del crecimiento de Barcelona en un período histórico determinado que en la existencia de factores geográficos superdeterminantes.

El área de la costa central de Cataluña, desde el territorio abrupto del Garraf hasta la desembocadura del Tordera, se caracteriza más por su carácter de corredor o por la situación relativa de la montaña y el mar, con todos los matices posibles que le proporcionan los cursos de agua, que por la existencia de un territorio determinado, con un centro potente al estilo de otras comarcas de Cataluña.

El principal tema de la historia del medio natural en esta franja estrecha entre la montaña y el mar han sido los marjales. La inseguridad de las marismas, tanto en el espacio inmediato a la ciudad central como en los espacios más alejados, provocaron un desplazamiento relativo de las comunicaciones transversales hacia el interior. Las marismas también obstaculizaron y retrasaron el poblamiento y la explotación agrícola de la franja inmediata al mar.

En este contexto, las grandes emergencias topográficas, como Montjuïc, o también las pequeñas, como el Monte Tabor de Barcelona, se convirtieron en excepciones que fácilmente atrajeron el poblamiento. Así, la forma de la ciudad asentada en estos puntos resultó un nodo estructurador del territorio, muchas veces al margen de los factores naturales propiamente dichos.

Al margen de los núcleos históricos, la diferente intensidad de las corrientes hidrográficas, con su efecto barrera o sus sedimentos, ha actuado históricamente como importante factor de estructuración del territorio.

Por este motivo, la relación de la ciudad y el medio natural ha sido diferente en la parte del este y la del sur. En el este, el Besòs no ha sido nunca un obstáculo insalvable y ha posibilitado el trazado de un camino real o carretera relativamente próxima al mar sin tener que construir un puente. En el sur, las cosas han funcionado históricamente de forma diferente; por una parte, Montjuïc obligaba a desplazar las comunicaciones hacia atrás; por otra, el área pantanosa del delta era mucho más ancha. Finalmente, el caudal del Llobregat obligaba a construir puentes en terreno relativamente firme. Por ejemplo, en Molins de Rei se construyó un puente que resultó clave en el desarrollo de la urbanización en una franja importante del Llobregat[24]. El núcleo urbano de El Prat se convirtió en un hecho de población aislada durante muchos años precisamente por estas causas.

En los dos planos que se reproducen en este apartado se reflejan estas características generales del relieve del área. En el primero, de 1818, hay una descripción cartográfica detallada de las principales emergencias topográficas. El plano es de principios del siglo XIX, un tiempo muy alejado de los comienzos del siglo XX, la época del estudio, pero enseña bastante bien los rasgos más importantes del medio natural en el entorno de Barcelona, y las principales diferencias de configuración. Señala entre los dos ríos: las dunas con bosques del delta, los estanques y los puntos de relieve emergente en el área del Llobregat; Montjuïc; los prados del área del Besòs, la configuración muy exacta de la línea de costa, etc.

En el segundo plano se hace una interesante hipótesis gráfica sobre la evolución de la línea de costa en los diferentes períodos históricos, desde el siglo V hasta la época del dibujo. Da una idea clara sobre la situación de las lagunas, del curso de los principales ejes fluviales y de la importancia histórica de los marjales. Paralelamente, también reproduce los principales puntos emergentes del relieve y los núcleos de población. Sobre todo, da una idea muy clara de su inestabilidad del medio natural a lo largo del tiempo. El tema principal de esta parte de la explicación de la forma del territorio y su diversidad.

Un plano militar, relativamente completo, del área situada entre los dos ríos, muy detallado y poco técnico, permite entrar en el asunto de la configuración detallada del medio natural. Contra la cartografía general del ensanche, que pone énfasis en las curvas de nivel, aquí se grafían los usos del suelo, la edificación y las infraestructuras propias del medio exterior de la ciudad.

Es un documento resumen interesante para fijar cartográficamente los aspectos del medio natural que intervienen en la activación o el retraso del proceso de articulación territorial de la costa de Barcelona. Es un inventario gráfico, completo y detallado, de todas las cuestiones que intervendrán en la interpretación del proceso de expansión metropolitana en la costa de Barcelona.

Grafía espectacularmente los elementos más importantes del relieve y la vegetación, con los caminos y casas dispersas que se insertan en él. Entre éstos tiene interés la estructura de los pequeños oteros próximos a la plaza de España, que justifica claramente el trazado de las infraestructuras principales y la primera fijación de la población.

En el área del delta del Llobregat dibuja cuidadosamente los campos, los caminos y los canales de riego, reflejando las hileras de árboles y los edificios. En este espacio tiene interés la configuración de la línea de la costa, donde diferencia los campos de los marjales y el espacio de la playa. Contrariamente, en el área del Besòs hay muy poco espacio de playa libre, y las construcciones llegan hasta muy cerca del mar.

Hay el trazado del canal de la Infanta y el Rec Comtal, con algunos de los usos industriales que se soportan en ellos, blanqueos, ladrillares, etc.

Se grafían en él los principales caminos adyacentes al centro, especialmente los de Madrid y de Francia, cuyo trazado se adapta puntualmente a las condiciones naturales y a la diferente resistencia del terreno natural en relación con el crecimiento en las áreas del este y del sur.

Paralelamente, se grafían los pequeños núcleos de población que limitan la ciudad central. Las circunstancias que intervienen en la situación de estos núcleos y las condiciones de localización pueden deducirse fácilmente del grafiado.

Puede decirse que es un buen retrato del paisaje periférico de Barcelona en el siglo XIX.

El puerto, la costa y la ciudad

La infraestructura más importante de la línea de la costa es el puerto. Es el principal núcleo de comunicaciones y uno de los factores más importantes de configuración de la franja de la costa.

Históricamente, el puerto ha sido a la vez un factor de agrupación y de fijación de actividades en la ciudad central, y también un factor de inestabilización de la línea de la costa. No ha sido nunca una infraestructura

fija, sino una construcción variable en el tiempo, en cuya evolución se han desarrollado centenares de propuestas y proyectos.

Por una parte, el puerto ha concentrado a su alrededor las principales estructuras de vialidad, los usos industriales y el comercio. Es decir, todo lo que en un momento histórico significaba el Pla del Palau; el sistema integrado de industria y de importación de materias primas, que tuvo mucha importancia en las décadas iniciales del siglo XX; y el sistema terciario y representativo, que se fijó, primero, en la Via Laietana, y después alrededor de la plaza de España. Temáticas todas ellas que han tenido un reflejo importante en la historia urbanística. Por otra parte, se convertía en factor de ocupación de la franja costera y de desestabilización de la dinámica de las arenas y de modificación del perfil de la línea de la costa.

En toda esta historia del puerto, la evolución de las tecnologías de transporte y la carga y descarga de los barcos ha sido un factor de cambio esencial.

Este factor es el que determinó el cambio del puerto inicial, basado en un brazo único que potenciaba exclusivamente la Barceloneta y el Pla del Palau, por un puerto más complejo que se extendía hasta el Paral.lel e intentaba maximizar el perímetro de contacto con el mar.

También fue este factor tecnológico el que, posteriormente, desplazó el puerto hacia el delta del Llobregat, donde se podía relacionar mejor con algunas industrias importadoras o exportadoras, y donde se podía pensar en una tecnificación mayor del proceso de carga y descarga.

El puerto en el Pla del Palau y la Barceloneta

Dos imágenes del puerto entre 1745 y 1845 permiten iniciar una breve síntesis de la historia de esta instalación y de los factores de diferenciación territorial que su evolución ha introducido en el sistema urbano. Precisamente entre estas dos imágenes es posible situar el principio de un proceso complejo de transformación del puerto y sus áreas adyacentes, que debía tener múltiples resonancias urbanísticas.

Inicialmente, el puerto se basaba en un solo muelle que conectaba con el Pla del Palau, la principal puerta de entrada en Barcelona. Posteriormente, también relacionó la Barceloneta.

La actividad portuaria se concentraba en aquel punto. Mientras que, en la otra parte, la muralla del mar no estaba pensada para la carga y descarga de barcos.

El proceso posterior de ampliación del puerto precisamente se explica en la segunda lámina, que recoge los muchos proyectos e ampliación y encauzamiento que ser hicieron hasta la mitad del siglo XIX[25].

Mecanización e integración urbana

Al principio de la segunda mitad del siglo XIX, el puerto ya se plantea como una infraestructura integrada en la ciudad. Precisamente por eso, la forma del puerto interviene activamente en la mayoría de los proyectos del ensanche, como en el caso de los proyectos de Cerdà, Garriga i Roca y Soler i Glòria, que se representan en este apartado. En el proyecto de Cerdà se insertó y representó el proyecto de puerto de José Rafo, aproximadamente el que se construyó posteriormente. Este proyecto, siguiendo el proceso anterior, cierra la instalación portuaria a la vez que define un nuevo conjunto de muelles interiores que aumentan considerablemente la línea de mar.

El proyecto de Garriga soluciona el acceso y la protección del espacio interior de manera muy complicada, al mismo tiempo que traslada la lógica del trazado geométrico de la ciudad al puerto, mientras que el proyecto de Soler i Glòria traslada la ampliación del puerto al espacio interior, tangente a Montjuïc, y al nuevo centro de la ciudad que proyectaba en su ensanche.

En esta época, el puerto no sólo crece y se integra en la nueva ciudad, sino que también evoluciona técnicamente. Aprovecha y se adapta al incremento del tráfico marírimo, e inicia una configuración acorde con las nuevas técnicas mecánicas de descarga. Los barcos ya no se descargan perpendicularmente al mar, sino paralelamente y mediante grúas que colocan las mercaderías en el ferrocarril. Por esa razón, resulta necesario el incremento de los metros lineales de muelles, y el puerto se convierte en una instalación unitaria y compleja. La ordenación interior del puerto se refleja en las pautas de estructuración y uso de aquellos muelles, muy diferentes de los de las primeras imágenes.

Paralelamente a esta mejora interior del puerto se empieza a vincular a la ciudad y el territorio exterior a través de la red ferroviaria. Esta circunstancia tendrá gran trascendencia en la evolución e integración funcional del frente marítimo y superará las dificultades que históricamente había generado el mal estado de los terrenos costeros.

Montjuïc, un obstáculo en la extensión indefinida

El encauzamiento y el crecimiento del puerto, iniciados en el siglo XIX, en la época inicial del ensanche, se convierte progresivamente en una especie de proceso de extensión indefinida a principios del siglo XX. Si la ciudad empezó a crecer indefinidamente a través del ensanche, lo mismo ocurrió en el puerto. En el conjunto de imágenes que se incluyen en estas páginas, los muelles, con la excepción de la primera propuesta que representa un crecimiento hacia el este, se van repitiendo hacia el sur y se diseñan no tanto en relación con la problemática de la superación del mar como por la mecánica de las maniobras marítimas y la mecanización del proceso de carga o descarga.

A través de la serie de planos que se reproducen en estas páginas se quiere dar una imagen de las nuevas pautas de ordenación del espacio portuario. Los planos representan muy claramente el uso del suelo en los nuevos muelles. Tienen una planta geocéntrica. Los tinglados ocupan una parte importante de la superficie. Las líneas de ferrocarril vinculan casi todo el sistema. Desde las antiguas playas con barcas y barracas de pescadores hasta este sistema complejo e integrado, el puerto ha cambiado mucho.

El puerto es repetitivo y mecanizado, más o menos como la serie de planos repetidos de este apartado. El sistema del muelle de España y los tres muelles verticales se repite en cada imagen. Este sistema se combina con pequeñas variaciones laterales que diferencian los planos de cada momento histórico. El primer plano, de 1916, dibuja la ordenación de los muelles de España y de Barcelona con relativa exactitud. En el segundo, de 1917, se amplía el espacio de la bocana. En el tercero de 1934, se dibuja el ámbito del puerto franco y se empalman los respectivos muelles.

El ferrocarril en este período se convierte en una pieza clave de la integración del puerto en la ciudad. A través de la línea ferroviaria se vinculan nuevas áreas industriales, situadas alrededor de las nuevas terminales de mercaderías, en el puerto. Así, el área de influencia llega mucho más allá del simple entorno inmediato, y se empieza a establecer una relación con el sistema urbano independiente de la que han diseñado los documentos de planeamiento.

El puerto franco y la urbanística de los años treinta

La cuestión de la construcción de un depósito o puerto franco se había planteado desde muy antiguo, pero no fue hasta principios del siglo XX que la cuestión se planteó seriamente. En el año 1900 se formó una comisión para el estudio de este asunto. En la memoria presentada por la comisión ya se proponía la construcción de un puerto franco en el otro lado de Montjuïc.

Las primeras ideas o proyectos de construcción del puerto franco son de los primeros años del siglo. Se elaboran paralelamente a los trabajos de la comisión y ya prevén la integración de la industria y el puerto en un único recinto y la construcción de una estación internacional de mercaderías. Poco después, en el año 1909, Frederic Armenter presentó un primer proyecto completo, publicado en la Geografia General de Catalunya de Francesc Carreras i Candi, proyecto que integró en su Proyecto de Enlaces de Barcelona con los pueblos agregados. En estas imágenes se representa un nuevo sistema portuario que integra la industria en el mismo recinto, dos grandes dársenas: la primera con cuatro grandes muelles constituía el puerto franco. El proyecto también preveía una gran estación, una zona de aviación, etc. La relación directa entre el puerto, las áreas industriales y el ferrocarril, que constituían el núcleo de la iniciativa, aún no se preveía sistemáticamente.

En el año 1926 se creó el Consorcio de la Zona Franca, y poco después se convocó un concurso internacional de proyectos, que fue ganado por el ingeniero Blas Sorribas. El proyecto de este ingeniero es el más conocido de los que se presentaron, posiblemente porque el GATCPAC lo incluyó en el Plan Macià.

Urbanísticamente, lo que resulta más interesante de esta última serie de proyectos es la integración del puerto, la industria y el ferrocarril. Los tres componentes del sistema formado por el puerto mecanizado, las líneas de ferrocarril que estructuraban el conjunto del puerto y las terminales de mercaderías que estructuraban nuevas áreas industriales como la de la parte baja del Poblenou, inciden simultáneamente en los proyectos.

Es interesante ver que uno de los asuntos más importantes de la estructura urbana de la Barcelona de la época, la formación de un sistema de comunicaciones integral entre la industria y el puerto, independiente y superpuesto al sistema de comunicaciones central del paseo de Gràcia y la Gran Via, sólo interviene en los razonamientos del planeamiento urbanístico a través de los proyectos parciales y detallados de la futura área industrial. Más adelante se verá que esta cuestión, sobre la que el Plan Jaussely no había mencionado nada, incidirá mucho más en el Plan Macià. A pesar de todo, en la forma global del plan, la racionalización de las relaciones industriales no dejará de ser una simple cuestión adicional frente a otros asuntos mucho más potentes.

Los canales, la agricultura y la industria

El medio natural del espacio exterior a la aglomeración urbana de Barcelona era diferenciado. Tenía espacios agrícolas fértiles, marjales inseguros, emergencias topográficas, rieras y ríos que hacían de barrera, etc. Pero aún estaba más diferenciado por el uso de los terrenos.

El área de la costa de Barcelona había quedado aislada en relación con el desarrollo de la ciudad central y la mayoría de los municipios próximos. Cuando la desaparición de los marjales hizo posible el acceso, no entró en el área de influencia urbana con una disponibilidad general e indiferenciada, sino que las diferencias entre las áreas fueron importantes y su grado de integración en el conjunto urbano también.

Poco antes del desarrollo residencial o industrial, muchos de los terrenos exteriores que anteriormente eran yermos tuvieron desarrollo agrícola, pero al estar próximos a una aglomeración urbana importante y dinámica tuvieron un desarrollo agrícola muy ligado al mercado urbano.

A pesar de que en el urbanismo de la época la temática de la agricultura estaba completamente ausente, no se pueden comprender algunos de los episodios del desarrollo urbano, o la misma diferenciación territorial, sin tener en cuenta esta cuestión.

El Rec Comtal, que fue construido en el siglo X, regaba parte del municipio de Sant Martí de Provençals antes de acceder a Bar-

celona. En el siglo XIX tuvo un desarrollo importante y motivó la creación de una agricultura orientada hacia el consumo interior de la ciudad de Barcelona.

En el seno de esta agricultura motivada por el mercado barcelonés se empezaron a instalar prados de indianas, molinos harineros, fábricas de cáñamo, establecimientos de blanqueo, etc. Se produjo un desplazamiento del uso agrario al uso industrial, al margen de cualquier calificación urbanística o de cambios relevantes de la estructura de comunicaciones. En estas áreas, los límites entre agricultura e industria eran muy imprecisos.

Al otro lado de la ciudad, entre 1817 y 1819 se construyó el canal de la Infanta y se empezó a desarrollar la agricultura de regadío. Dado que este canal era más moderno y se basaba en el agua del Llobregat, un río más fiable que el Besòs, tuvo rápidamente un desarrollo industrial que caracteriza una amplia franja del territorio. Tanto un canal como el otro son importantes precedentes de los procesos de urbanización de la franja litoral de Barcelona y se debe recoger en el correspondiente plano base.

Pero al margen de la simple grafía en el plano, hay que tener muy presente su peculiar proceso de integración en el mercado urbano. Son terrenos que pasan a ser urbanos al margen de cualquier tipo de reconocimiento en los procesos urbanísticos. Esta circunstancia nos permite situar estos procesos en su lugar real. Por una parte, se relativiza algún razonamiento sobre la estructura urbana. Por otra, se pone en cuestión la codificación de usos del planeamiento, tanto en el período del racionalismo como en los anteriores. Entre la agricultura y la industria no hay tanta distancia como la que tradicionalmente le otorga el planeamiento urbanístico.

La inercia de uso de muchos terrenos tiene causas mucho más profundas que la de los procesos de racionalización y optimización de las relaciones entre los usos en los que se basan los planes. La cuestión del espesor cultural del planeamiento también tiene mucho que ver con todo esto.

La estructura de comunicaciones

La estructura de comunicaciones tampoco es tan simple como aparece en los documentos de urbanismo. En una gran aglomeración urbana, las comunicaciones no se producen únicamente a través de las calles. Sus intensidades tampoco son proporcionales a la anchura. Es decir, son muy difíciles de reflejar en un plano porque se desarrollan a través de medios diferentes. Por ejemplo, los vehículos privados, automóviles o también bicicletas, vehículos públicos, ferrocarriles, tranvías, autobuses, etc. Cada uno de estos casos tiene un esquema de estructuración diferente, un alcance diferente e intensidades difíciles de concretar.

La Gran Via y los accesos a Barcelona

Antes de la prolongación de la Gran Via, el episodio central de la reestructuración de la costa de Barcelona en la época de la primera expansión metropolitana, la ciudad tenía tres carreteras de acceso importantes. La primera venía del valle del Llobregat y comunicaba con Madrid y la Península. La segunda se adentraba en el Besòs y comunicaba con la parte interior de la Cataluña Vieja. La tercera unía la ciudad con la costa norte, Girona y Francia.

Entre estas carreteras, la Gran Via tenía una posición estratégica. Unía las dos direcciones de vialidad regional y los terrenos de Levante y Garbí.

La urbanización y la formación de la ciudad central

La explicación de la estructura de las comunicaciones puede empezar a partir de la simple malla de las calles urbanizadas.

Una colección de planos de información, elaborados por la Comisión Especial de Ensanche de Barcelona y fechados entre 1904, antes del Plan Jaussely, y 1928, en la época de la Exposición Universal, informan sobre el alcance real del casco urbano compacto y acerca de la dinámica en este período tan importante del desarrollo urbano.

El primer grupo de planos, fechado en 1904, delimita claramente el alcance del núcleo urbano compacto en la época. Tiene interés diferenciar en él la malla radial, con las tres carreteras anteriormente, y la malla central del ensanche, donde la Gran Via empieza a tener importancia.

El segundo grupo pertenece al Plan de Obras en el Ensanche con Motivo de la Exposición, una publicación previa a aquel acontecimiento.

La tercera serie de planos está fechada entre 1927 y 1928, inmediatamente antes de la exposición. Destaca en ellos la información sobre la pavimentación, la iluminación y el alcantarillado.

Es particularmente significativo el papel de la plaza de España y de la Gran Via en el conjunto urbano. Alrededor de esta plaza y eje se concretan muchas de las tensiones y relaciones entre las dos escalas de comunicación a las que se ha hecho referencia. Ahora es muy evidente la debilidad de la urbanización de Poblenou. Dos temas centrales en las reflexiones de los capítulos posteriores.

La instalación de terminales ferroviarias entre 1948 y 1965

En la segunda mitad del siglo XIX y en la primera del siglo XX se desarrolla un importante proceso de construcción de infraestructuras de transporte público que tiene una incidencia notable en el proceso de expansión metropolitana. Sin los transportes públicos habría sido imposible el proceso de agregación de la Gran Barcelona de principios de siglo y la expansión exterior posterior.

En el primer momento, el proceso se refleja en la instalación de terminales ferroviarias. Entre 1848 y 1863 confluyen en los límites de la ciudad fortificada cuarto líneas ferroviarias de largo recorrido: en 1848, la línea de Mataró; en 1851, la de Manresa, en 1855, la de Granollers; en 1861, la de Martorell, y además de la pequeña línea de Sarrià en 1863.

No se trata todavía de líneas ferroviarias vinculadas al desarrollo metropolitano, sino de comunicaciones interurbanas que inciden en el centro de la ciudad, o, más exactamente, en sus límites o los terrenos "públicos" del glacis de la ciudad.

Las cinco localizaciones de estaciones formaban un anillo estructuralmente interesante que, en aquel momento, empezaba a dejar de ser un límite para transformarse en un espacio de intercambio de medios de comunicación. En este anillo también había puntos privilegiados. Entre las salidas tradicionales de la ciudad, y, sobre todo, los portales de Gràcia y el mar.

La búsqueda de estos focos centrales es ejemplar, sobre todo en el segundo caso. En este momento, el Pla del Palau era el centro más activo de la ciudad, que fue reforzado por las estaciones de Mataró y Granollers, que combinaban la llegada a este punto con un trazado de la línea que debía tener una incidencia importante en el desarrollo de la urbanización en la costa de la ciudad.

Las nuevas líneas impactaron sobre la estructura urbana, crearon puntos de atracción que incidían en el trazado de nuevas infraestructuras de transporte en común, exactamente las líneas de autobús y tranvía.

Al mismo tiempo, las líneas ferroviarias tuvieron efectos negativos para el desarrollo de algunas áreas urbanas. Éste es, por ejemplo, el caso de la zona de Levante. La localización de tres estaciones en esta zona y el característico trazado de las líneas en este ámbito urbano determinaron la segregación de una franja urbana costera, y posiblemente la debilidad de la urbanización que se reflejaba en los planos del punto anterior.

Pero esta segregación también fue inductora de nuevos usos vinculados al ferrocarril. Así, el área se convirtió en la sede de industrias metalúrgicas vinculadas al ferrocarril y el puerto, que completaban la vocación industrial de la zona y el proceso textil que se había generado alrededor del Rec Comtal. Una serie de empresas metalúrgicas, como La Maquinista, la Ferreria del Remei, Font i Alexander, etc., construyeron pequeñas derivaciones de la línea de uso particular, que debían tener un desarrollo importante ya entrado el siglo XX.

El mercado del suelo residencial en el ensanche y el sistema industrial de la periferia se empezaban a independizar, suponiendo que no hubieran sido independientes ya en el período anterior.

La red de tranvías y autobuses

El complemento de la malla de calles descrita en un punto anterior se puede encontrar en la red de tranvías, a partir de la cual se empieza a integrar el espacio de comunicaciones de la Gran Barcelona.

En el punto anterior se medía el alcance de la malla de calles y se hacía una primera aproximación a la delimitación de las áreas y calles centrales a partir de la constatación de los diferentes niveles de urbanización.

Pero el papel estructurador o central de los diferentes ejes también se relaciona con su vinculación a las líneas de transporte en común. Éste es el tema de la explicación y los gráficos y planos siguientes.

La implantación de la infraestructura de los tranvías tuvo un efecto importante sobre la estructura urbana. En primer lugar, permitió un aumento importante de las distancias y del área potencialmente "urbanizable" a efectos del crecimiento residencial. Paralelamente, permitió una progresiva diferenciación de las áreas de residencia y las de trabajo. Es decir, tuvo un efecto importante en el desplazamiento de la población a los municipios periféricos, y también hizo posible la creación del sistema industrial segregado, cuyo comienzo se ha mencionado en el punto anterior y se explicará con más detalle en el punto siguiente.

La estructura de la línea de tranvías fue predominantemente radioconcéntrica. En relación con este asunto también se descubre que la ortogonalidad y la homogeneidad del tejido urbano del ensanche era más teórica que real. La malla del ensanche fue poco más que un añadido sobre la estructura radial de la ciudad.

Si se observa el trazado de las ocho primeras líneas de tranvía, correspondiente al primer ciclo de construcción entre 1872 y 1884, se puede comprobar que siete de ellas son radiales. Excepto la línea de circunvalación, los cerca de 50 kilómetros de la red corresponden a líneas que unen la ciudad central y los pueblos agregados: 1872, Drassanes-Josepets; 1874, Barcelona-Poblenou; 1875, Barcelona-Sants; 1879, Barcelona-Sarrià; 1880, Barcelona-ensanche-Gràcia; 1881, Barcelona-Horta; 1884, Barcelona-Badalona.

La estructura de la red de tranvías se relacionaba de manera muy directa con la forma del sistema compuesto por la Barcelona central y los pueblos de alrededor. De hecho, no era más que la continuación de la de otros medios de comunicación que ya habían existido antes. El plano sobre las líneas de ómnibus y tartanas de 1864 así lo explica.

En este plano es interesante el predominio de un tronco central que pasaba por las Ramblas y el puerto, así como la apertura de radiales que comunicaban con la mayoría de los núcleos próximos. La línea de la costa sólo intervenía marginalmente. Las actividades aún no se asentaban en su entorno. Más tarde esa situación iba a cambiar.

En 1900, la situación aún no había evolucionado. En la araña de intensidades de tráfico de ómnibus y tartanas, reproducida en el plano siguiente, aún no se observan cambios sustanciales.

Si en el plano anterior se agrega la araña de intensidades de tráfico de las líneas de tranvía, aparecen en ella algunos cambios. La estructura general, radialidad y predominio de las líneas verticales sobre las horizontales continúa igual, pero se observa un flujo importante en la circunvalación que une el eje de las Ramblas, el puerto, la Ciudadela y, por primera vez, la Gran Via.

El trazado de las líneas de tranvía era fácil de integrar en la malla de calles e implicó pocos cambios en la estructura urbana. Se trataba de una infraestructura que no abría nuevas directrices de urbanización, sino que seguía puntualmente la estructura de las áreas urbanas existentes. De aquí, seguramente, deriva su dependencia hacia las directrices de circulación tradicionales. Varios ejemplos de líneas así lo atestiguan.

Quizá el cambio más importante que reflejan es la integración de la franja de influencia de las estaciones en el crecimiento en la estructura central. La línea de circunvalación seguramente tiene este origen.

El eje transversal de la Gran Via no empezará a pesar en la estructura urbana hasta el siglo XX. El plano de la línea de tranvía de Cortes y Paralelo que se reproduce aquí atestigua este cambio. Paulatinamente, empieza a superponer una nueva línea de estructura sobre la tradicional de la ciudad.

La estructura urbana, la industria y el puerto

La construcción de la infraestructura ferroviaria tiene un segundo episodio de trascendencia en los años del cambio de siglo, cuando se desarrolla el enlace de las áreas industriales y el puerto.

El trazado de las líneas ferroviarias que convergían hacia el centro de Barcelona generó una importante segregación de usos del suelo, que se había materializado en forma de pequeñas derivaciones entre la vía principal y muchos de los establecimientos industriales. Posteriormente, esta conexión de los establecimientos y la línea del ferrocarril se transformó en un potente sistema cuando se construyeron las primeras terminales de mercaderías. En 1906 se construyó la estación de Poblenou y el Bogatell, en 1917 la del Morrot y más tarde las de la Barceloneta y el Clot.

Poco a poco se separaban los tráficos de personas y de mercaderías. Esta separación resultó una cuestión clave en la estructura urbana e incidió tanto en la circulación y la comunicación entre áreas como en la distribución de usos.

En la costa, la inmensa franja de terrenos situada entre la línea de Mataró y la costa quedó dedicada casi exclusivamente a la gran terminal de mercaderías del Bogatell y sus instalaciones anexas. Al mismo tiempo, la existencia de esta estación consolidó el uso industrial y los almacenes a su alrededor.

El área costera, que años antes había sido marginada del crecimiento urbano por el mal estado de los terrenos y la existencia de marismas, fue integrada en el sistema de la Gran Barcelona a través de unas relaciones industria-puerto muy específicas y ajenas al desarrollo residencial del ensanche de la ciudad. Así se formó una estructura dual, difícilmente explicable a partir de la metáfora del taylorismo que guiaba los trabajos de planeamiento.

Poco a poco, el sistema territorial se diferenciaba. Esta situación también incidió manifiestamente en el desarrollo de otras áreas como, por ejemplo, el área de Badalona y la del futuro puerto franco y Can Tunis. Así se produjo una nueva segregación de la franja de la costa y del centro de la ciudad.

Un plano elaborado expresamente para este estudio indica el alcance del nuevo sistema ferroviario y su extensión y ocupación del suelo a principios de siglo. La extensión y la situación de esta red fue un factor determinante en la impermeabilización de casi todo el espacio costero en relación con el desarrollo del espacio central.

La red del metro y el autobús

El último episodio de vertebración de la aglomeración de Barcelona antes del año 1930 es la introducción de los dos medios de transporte que tienen más trascendencia en la actualidad: el metro y el autobús.

La red de autobuses, que ya no necesita ningún tipo de estructura fija, comienza en el año 1922 con una línea que comunicaba la calle de Provenza y la estación de MZA entre otras seis líneas. En 1930 ya había 13 líneas. Se trata de una red que se superpone a la anterior de los tranvías sin introducir una lógica de comunicación propia. Por eso, medir su eficacia es difícil. En este estudio, en lugar de hacer un estudio completo y exhaustivo de la red, nos interesa introducir algún elemento de reflexión. Un estudio completo de los transportes no está a nuestro alcance. Pero, en cambio, en algunos planos hay elementos que indican cambios interesantes de la estructura urbana de la época. Éste es el caso, por ejemplo, de un proyecto de modificación de las líneas de autobuses fechado en el año 1928, justo antes de la Exposición, en el que se detalla el trazado de dos líneas que conectan el ensanche con la estación de Francia a través de la Via Laietana, y de una tercera que sigue la Gran Via hasta Sant Andreu.

Parece que la apertura de la Via Laietana ha iniciado una nueva línea de comunicación vertical que ya no es ni la tradicional de las Ramblas ni la de la Ciudadela. Al mismo tiempo, precisamente antes de la Exposición, la Gran Via aumenta de importancia en el conjunto urbano y, en esta avenida, la plaza de España tendrá un papel importante en la nueva estructura urbana.

La segunda red es la del metro, que se empieza entre 1924 y 1934. Las dos primeras líneas seguían direcciones diferentes. La primera, entre la plaza de Lesseps y Colón, con un ramal por la Via Laietana, seguía aproximadamente la dirección mar-montaña típica de los transportes barceloneses. La segunda, de mayor trascendencia estructural, tenía que pasar también por la Gran Via, aunque se desviaba hacia las plazas de Cataluña, Urquinaona y la estación del Norte.

Estructura urbana y planeamiento

El conjunto de planos e imágenes anteriores permite empezar a entender el proceso de diferenciación metropolitana en los años treinta. Un proceso que tiene mucho que ver con la permanencia de diferentes configuraciones morfológicas y de usos del suelo. La forma del territorio natural y de los primeros usos agrícolas es una primera base de la diferenciación, y los procesos de formación de los diferentes tipos de tejidos urbanos, que se estudiarán después, serán la continuación. Pero la diferenciación también es inducida por la historia de algunas grandes infraestructuras que tienen una evolución y una lógica propias, que sólo a posteriori intervienen en la estructura urbana. En última instancia, la diferenciación también tiene mucho que ver con procesos sectoriales que se desarrollan en la ciudad. Por ejemplo, la existencia de procesos de reorganización de los transportes urbanos relativamente independientes. Por una parte, un proceso de estructuración de las relaciones industriales y, por otra, las relaciones propias del centro residencial e institucional.

Todos estos procesos explican que el planeamiento nunca se redacte sobre un vacío, sino en el contexto de la permanencia de unas formas y unos tejidos urbanos, unas grandes infraestructuras, o de procesos de comunicación de base muy diferente.

Pero la permanencia no es sólo de las formas materiales, sean tejidos o grandes infraestructuras y formas de transporte, sobre todo es permanencia de ideas y de concepciones del planeamiento. Precisamente los grandes proyectos o los grandes planes, en tanto que tienen mucha difusión o son origen de muchos comentarios y polémicas, también tienen una considerable permanencia en la mente de los ciudadanos en general y de los redactores del planeamiento en particular.

Antes de entrar en el análisis del proceso de formación de una nueva urbanística metropolitana, que se iniciará en los años treinta y se explicará en los próximos capítulos, es imprescindible dar un breve repaso a las grandes ideas de estructuración urbana que se formularon en los planes de ordenación urbana globales de los años del principio de siglo[26].

Los principales intentos de planeamiento global en los primeros años del siglo son el Plan Jaussely, que se redactó entre 1903 y 1907, y el Plan de Enlaces de 1917, una versión reducida del anterior.

El Plan Jaussely es un ejemplo excelente del planeamiento redactado en aplicación de los principios del Congreso de Urbanismo de Londres y de la Exposición de Urbanismo de Berlín del año 1910; es decir, es un plan que intenta la integración de una gran ciudad en proceso de expansión a partir de la creación de una nueva estructura de movilidad y de nuevos usos, como pasa en la mayoría de las grandes ciudades europeas de la época, y por eso dispone de dos instrumentos urbanísticos innovadores. Por una parte, la definición y el diseño cuidadoso de un nuevo esquema general de comunicaciones. Por otra, a través de aplicar la zonificación. Es decir, a través de un esquema general de integración del nuevo conjunto urbano, y mediante un instrumento de diferenciación de las áreas de urbanización.

No es éste el momento de explicar estos esquemas detalladamente, cosa que, por otra parte, ya hemos hecho en muchos otros escritos[27], pero sí de relacionar las propuestas de estos escritos con alguno de los procesos de diferenciación territorial observados. Este es el caso, por ejemplo, de la manera que el Plan Jaussely entiende la estructura urbana.

El esquema general del plan se basa prioritariamente en la definición de una vía de circunvalación que transcurre por la línea de la costa, el Paral..lel, una de las Travesseres y el parque del Besòs. Esta circunvalación se amplía también más allá de Montjuïc y se superpone a otro esquema radial que incluye tanto las líneas de comunicación exteriores tradicionales de la ciudad como otras más retóricas. La circunvalación es a la vez viaria y ferroviaria. Significativamente, el anillo ferroviario recoge todas las líneas radiales que acceden a la ciudad y crea estaciones y centros de recalificación en los puntos de contacto. Contra la lógica de otros planes de la época, como por ejemplo el plan de Berlín de 1910, donde predominaban el esquema radial y el ferrocarril pasando por el centro, el Plan Jaussely es cerrado. Si el ensanche Cerdà se había caracterizado por la lógica de la expansión homogénea e ilimitada, el Plan Jaussely se define por el cierre e intento de consolidación del espacio de influencia de la ciudad central. Esta cuestión será importante si se la compara con el esquema de los planes posteriores a los años treinta, como, por ejemplo, el esquema abierto del Plan Macià.

Esta idea de cierre, a pesar de que sea contradictoria con el desarrollo real de la Gran Barcelona, analizado a fondo en los puntos anteriores, quedará en la memoria de la ciudad e intervendrá polémicamente en muchos de los episodios posteriores. Esta idea aún será más potente si se estudia a través de la lógica mucho más reductiva del plan de 1917, en el que la idea de cierre del esquema radial se convertirá en una especie de pauta de relleno y urbanización del anillo exterior de la ciudad siguiendo unas pautas muy alejadas de las que afectan a los procesos en curso.

Este tema nos lleva a considerar la otra cara del planeamiento de la primera mitad del siglo XX: la diferenciación zonal. El Plan Jaussely definía zonas de tipología edificatoria unitaria: ensanche, ciudad jardín, viviendas obreras en hilera, etc. Esta idea, a través del plan y de toda la literatura urbanística de la época, contrasta con las lógicas de edificación y urbanización que estaban en curso en las distintas áreas diferenciadas de la costa de Barcelona. Áreas en las que también intervenían factores de permanencia, como la parcelación agrícola, que difícilmente podían intervenir en las definiciones casi cristalinas de la urbanización que difundían los manuales y los planos del urbanismo de la época.

En las páginas siguientes se explicará esto con mucha más atención.

Proyectos y tejidos diferenciados en el área del sur

En un análisis particularizado de los tejidos urbanos y de los procesos de producción urbana en curso, se descubren tentativas de urbanización diferenciadas además de las peculiaridades de la edificación en la ciudad central, en cada parte y territorio. Muchas de estas tentativas contrastan con las que se definen en el planeamiento.

A veces se han interpretado estas diferencias intentando definir tipos de urbanización referidos a una sola variable. Por ejemplo, el tamaño de la manzana, cuando se diferencian los ensanches centrales y menores. Pero lo que realmente se observa no es tanto la existencia de tipos diferenciados, al estilo de las zonas urbanísticas, como las distintas problemáticas de urbanización que, al superponerse sobre las permanencias territoriales, dan lugar a procesos de producción de ciudad muy diferentes.

En cada una de las áreas se pueden delimitar procesos de construcción urbana específicos. Las ordenanzas, las cuadrículas de ordenación, las infraestructuras generales e intermedias, los parcelarios, etc., originan formas y mallas de urbanización y edificación diferenciadas.

A la vez, los tiempos o las secuencias de la urbanización también son diferentes. En cada uno de estos lugares y procesos los proyectos de ordenación y el planeamiento en general tienen un sentido diferente. Aquí intervienen varios proyectos de nivel intermedio que, frecuentemente, tienen mucha más incidencia y permanencia que las ideas de ordenación demasiado globales de los grandes episodios de la historia urbanística.

En la urbanización metropolitana de Barcelona, estos temas intermedios, referidos a algunas infraestructuras y lugares caracterizados del territorio, como por ejemplo la plaza de España en Montjuïc, y los diferentes proyectos que les dan sentido tendrán precisamente un gran protagonismo. Por ejemplo, éste es el caso de varios fragmentos urbanos del área del sur.

En el sur, Barcelona tiene el delta del Llobregat. Es decir, la zona que tradicionalmente había sido casi inaccesible. El área de los marjales, donde incluso la agricultura fue difícil de introducir. En esta área, la urbanización más cercana a la costa y a Barcelona se concentraba en el límite del ella, donde había un camino histórico que vinculaba los diferentes núcleos urbanos desde Sants i Hostafrancs hasta L'Hospitalet y Cornellà. Poco a poco, varias infraestructuras acabaron de completar la estructura general del área. Por ejemplo, el trazado geométrico del camino real a Madrid, que continúa el eje del Paral.lel, el tren de Martorell, el canal de la Infanta y el ferrocarril de vía estrecha en el otro margen del Llobregat.

Más allá, al otro lado del Llobregat se había formado una línea de concentración del poblamiento parecida. Los núcleos de Sant Boi, Viladecans, Gavà y un incipiente Castelldefels se sitúan en la línea de contacto del delta con el macizo del Garraf. En el centro del delta sólo permanece una excepción, el núcleo de El Prat, de acceso difícil, y el trazado rectilíneo del ferrocarril de Vilanova.

Todas las líneas de infraestructura convergen hacia la plaza de España, un punto clave del territorio y de toda la urbanística de los años treinta. Alrededor de este núcleo de comunicaciones, que también es el punto justo de confluencia de dos trazados esenciales del urbanismo barcelonés, la Gran Via y el Paral.lel, conecta toda la historia de Montjuïc. Es decir, el parque, la urbanística menor y la Exposición.

Esta área tiene que ser objeto de uno de los episodios de expansión metropolitana más interesantes. En los años treinta, la prolongación de la Gran Via proyectará en esta zona una nueva dimensión urbanística. Pero a pesar de que el área será objeto de proyectos brillantes y globales, el espacio concreto y muchos de los procesos en curso también tendrán una presencia clara en la urbanización. Las líneas de infraestructura, carreteras, caminos, canales, ferrocarriles, etc., continuarán su presencia e intervendrán decisivamente en la conformación de la urbanización posterior. Al mismo tiempo, las estructuras de los campos, las propiedades y muchas de las prácticas de urbanización en curso continuarán o servirán de matriz de encuadramiento de muchas de las prácticas generadas al aplicar las nuevas ideas y principios de urbanización más académicos.

El resultado será un territorio nada homogéneo, lleno de diferencias de configuración y de procesos de construcción del suelo, en el cual, cuando menos, hay que diferenciar cuatro sistemas territoriales:

1. El área de Montjuïc.
2. El eje de Sants a L'Hospitalet.
3. El Prat y su especificidad territorial.
4. El eje de Castelldefels, Gavà y Viladecans.

El área de Montjuïc

Montjuïc es a la vez un obstáculo, un negativo y una montaña llena de actividades y urbanización. La topografía y la existencia del castillo la habían convertido en un espacio que no contaba en el desarrollo urbano. Por otra parte, la ciudad aún no había superado la muralla y no presionaba a su entorno.

En la segunda mitad del siglo XIX la situación cambió. Desde los años setenta, la presión de la urbanización en la montaña obliga a realizar los primeros proyectos de ensanche. Éste es el caso de los proyectos de los Huertos de San Beltrán, de Narciso Arán, fechado en 1871, el de Fontseré de 1874 y el de Josep Amargós de la Fransa, fechado en 1890. En la base de estos planos se puede observar que la edificación desordenada existente ya era importante.

Paralelamente, la presión urbanizadora había llegado a la vertiente marítima de la montaña con la construcción del muelle de San Beltrán, que también se refleja en los planos.

Todos estos episodios de urbanización contribuyen a incrementar la importancia de la avenida del Paral.lel, uno de los ejes viarios con más protagonismo en la urbanística de los años treinta. Pero el espacio donde hay la intervención más significativa es en el conjunto urbano: el parque y la Exposición Internacional.

El proyecto de parque de Montjuïc fue iniciado en 1894, poco después que los anteriores, y comprendía prioritariamente terrenos en la cima de la montaña, marginales en relación con la estructuración metropolitana. Pero estos terrenos sólo se ponían en contacto con la base de la montaña en el área de la Gran Via y la plaza de España. Esta circunstancia da un relieve especial a este punto en el conjunto de la ciudad, y la hace protagonista en la historia urbanística de Barcelona en la primera mitad del siglo XX. Años después, entre 1914 y 1924, la iniciativa de la Exposición Internacional se superpondrá a la construcción del parque y aún incrementará más la importancia de esta área.

El plano que se reproduce aquí, dibujado por M. Vega i March en 1917, sintetiza tanto el valor de posición de este punto como las diferentes iniciativas de urbanización que se apoyan en ella. El parque está representado por la vía K, diseñada por J. Amargós. Se trata de un vial que une la plaza de España y el mar, por encima de la montaña de Montjuïc, y estructura todo el conjunto. La exposición está representada por un proyecto previo al realizado.

Los pueblos del delta. Sants y L'Hospitalet

El sistema territorial que se desarrolla en el límite norte del delta del Llobregat se inicia en el núcleo suburbano de Sants y Hostafrancs, en inmediato contacto con la plaza de España, y continúa hacia L'Hospitalet y Cornellà. Es una área vertebrada por varias líneas de comunicación, viarias, ferroviarias o de canales. Líneas que al mismo tiempo son nexos y barreras. En el plano se indican todas estas líneas de infraestructura: la prolongación de la línea del Paral.lel, la carretera que transcurre por el límite del delta, dos líneas de ferrocarril y el canal de la Infanta.

El punto de origen del sistema territorial es la aglomeración de Sants y Hostafrancs. Se trata de una área urbanizada poco articulada con la ciudad de Barcelona y el ensanche Cerdà, pero muy cercana al puerto y al punto emergente de la plaza de España. Desde el siglo XVIII tenía una relativa tradición industrial, que se incrementó con la construcción del canal de la Infanta en territorios cercanos.

Esta área de Sants se había urbanizado mientras los demás núcleos, como L'Hospitalet, todavía tenían una clara vocación agrícola. Pero desde principios de siglo, todo el sistema urbano tuvo un desarrollo urbano importante.

Este proceso de urbanización es uno de los ejemplos más característicos de la expansión metropolitana posterior a 1930, cuando el conjunto de áreas urbanizadas situadas entre las múltiples líneas de infraestructura de este sistema territorial empiezan a recibir influencias del desarrollo del eje de la Gran Via y de la nueva plaza de España.

Es un caso claro de urbanización a escala intermedia, sobre el que intervienen diferentes tipos de inercias territoriales y proyectos de características muy diferentes. Recibe el influjo de los diferentes ejes de infraestructura, que, por una parte, originan puntos de aceleración de la urbanización —situados prioritariamente en los apeaderos del ferrocarril y los cruces principales—, y por otra crean el característico efecto barrera, que retrasa la urbanización.

Entre estos ejes estructuradores hay que tener muy presente el canal de la Infanta, que actúa como línea de atracción de industrias y actividades. También es el origen de una red de riego, acequias y líneas de desagüe de innegable incidencia en la estructuración de la futura urbanización.

También hay que tener presente la estructura de los campos y las parcelas agrícolas. Se trata de campos muy alargados que dan origen a parcelaciones que se desarrollan linealmente, hasta casi lo imposible.

La historia urbanística del área de los años treinta se puede resumir a partir de un conjunto de ejemplos. En primer lugar, planos globales, como el de 1865, que enseñan la debilidad inicial del núcleo, que es poco más que un camino, más o menos edificado.

Un pequeño plano de ensanche, firmado por F. Mariné en 1883, permite empezar a documentar los primeros intentos de dotar de una estructura geométrica a la ciudad que empieza a formarse. Este plano es parecido al de muchas otras ciudades catalanas de la época, tiene una malla ortogonal de calles, una plaza central parecida a la de Sant Jaume en Barcelona.

A pesar de este intento de geometrización inicial, el desarrollo posterior se lleva a cabo con la intersección de varios tipos de permanencias. El resultado siempre tiene que ser diferente de una urbanización como la del ensanche de Barcelona. Las formas dispersas, como una malla, originando una intersección con la urbanización, formaron el resto del núcleo urbano. Varios proyectos dan testimonio de la interrelación entre la estructura agraria y la urbanización. Los primeros son proyectos de parcelación lineales como las parcelas agrícolas. Los segundos se sitúan difícilmente entre los diferentes tipos de permanencias. Entre los dos casos es constante la tipología de las parcelas.

El Prat de Llobregat

El núcleo de El Prat y su entorno son una doble o triple excepción en el conjunto del área del sur. Por una parte, es un núcleo que aparece en medio del delta sin el apoyo de una infraestructura de comunicaciones potente preexistente. Son conocidas las antiguas dificultades de comunicación entre la parte central del delta y el núcleo central de Barcelona. Por otra, es un núcleo que se inserta en una red de canales de riego paralela, pero que enmarca la urbanización en un proyecto global de ensanche.

El núcleo originario de El Prat tiene una estructura parecida a la de L'Hospitalet. Tiene calles conformadas por la antigua estructura de caminos. Sobre esta estructura se delimita una malla de ensanche en una época relativamente tardía, 1916, que tiene límites claros en la red de canales de riego. Este marco unitario no implica que aquí la urbanización no se lleve a cabo fragmentariamente. Además, del precedente de una primitiva urbanización geométrica se pueden citar muchos ejemplos de urbanización parcial, algunos de los cuales se reproducen aquí.

Viladecans

Del conjunto de pueblos situados al oeste del delta sólo se puede citar el caso de Viladecans. Aquí, en los años treinta, la problemática de la urbanización aún era sencilla, a pesar de la complejidad que presentaban la estructura topográfica y los cortes de las rieras. El núcleo originario también era muy débil. Como siempre, se limitaba a un simple cruce de caminos, con una riera incluida. Dos planos geométricos antiguos lo documentan así. El crecimiento se hizo por fragmentos, como en los restantes casos. Diferentes planos de urbanización explican la superposición entre las alineaciones parciales y una topografía que, en este caso, es mucho más compleja.

Proyectos diferenciados en el área de Levante. El área de Sant Martí y Poblenou

En la costa de Levante, la situación de la urbanización y las tensiones de la expansión metropolitana son muy diferentes de las del área del sur. De entrada, la gran concentración de infraestructuras en un ámbito territorial muy estrecho, como es el caso de Sants y L'Hospitalet, se transforma en este caso en una estructura mucho más simple. En una franja relativamente ancha y regular hay una estructura dual, compuesta por una carretera que transcurre relativamente alejada de la costa y una línea ferroviaria totalmente ligada a la playa.

La carretera transcurría a media distancia y se adentraba para atravesar el Besòs, seguramente para evitar terrenos pantanosos del delta. Este eje de comunicación se había convertido en el soporte de parte de la edificación industrial que, al mismo tiempo, era abastecida con agua del antiguo Rec Comtal.

El ferrocarril transcurría por la playa, seguramente porque allí los terrenos eran baratos, y poco a poco también se convirtió en un importante soporte de edificación industrial. En este caso se trataba de industrias metalúrgicas o energéticas vinculadas el puerto.

Estos dos sistemas de urbanización se superponían con el sistema urbano y agrícola tradicional de la zona, basado en las antiguas parcelas y las mallas de caminos y rieras.

En el plano base, precisamente se ha intentado grafiar la preexistencia de estos diferentes sistemas de urbanización, sobre los que también se superpusieron la cuadrícula del proyecto de ensanche Cerdà y la de diversos sistemas de parcelación complementarios.

Para explicar la urbanización de esta área hay que tener muy presentes los sistemas de urbanización que se superponen en ella. Pero también hay que tener presente su marginalidad en relación con el centro de la ciudad, situación que se ha mantenido hasta tiempos muy recientes.

Históricamente, en esta área de Levante no ha existido un episodio motor como el de la plaza de España y la Exposición Internacional hasta el año 1992, cuando se edificó la Villa Olímpica. Pero a pesar de la marginalidad, no ha sido nunca una área vacía de actividad. Esta circunstancia quizá ha dificultado el trazado de infraestructuras nuevas como, por ejemplo, la prolongación de la Gran Via, que no se ha llevado a la práctica hasta hace muy poco tiempo. Mientras la plaza de España se convirtió en un núcleo activo y expansivo, la plaza de las Glòries quedó como un límite durante muchos años.

Más allá del Besòs, el núcleo de Badalona tenía una estructura diferente, aunque totalmente vinculada a la situación del este de Barcelona, Poblenou, Sant Martí y el Clot.

Badalona, un núcleo con tradición urbanística

La historia urbanística de Badalona también es muy diferente de la que tuvieron los núcleos del área del sur. De entrada, era un núcleo con mucha más tradición histórica. Estaba más poblado, y desde tiempos muy antiguos se planteó el tema del ensanche y la ordenación global del espacio urbano. En el año 1877 se elaboró el primer ensanche global, que fue modificado por un proyecto de 1895 y otro de 1918.

El núcleo más antiguo se había formado en el interior aprovechando las primeras colinas y evitando las dificultades de toda la costa del Maresme, pero pronto se extendió hacia el mar. A finales del siglo XIX se instalaron en la ciudad diferentes industrias, de abonos o energía, que, como en el caso de Poblenou, aprovechaban el trazado del ferrocarril. En relación con estas industrias se construyó la correspondiente estación de mercaderías, que ocupaba una extensión considerable de espacio marítimo.

En el proyecto de ensanche de 1877, la base del plano documenta claramente el alcance de la urbanización a finales de siglo. En la parte central hay al menos dos cuadrículas que denotan la posible existencia de proyectos anteriores. Se señala el paso de la carretera, aproximadamente en el área donde empiezan los desniveles topográficos y también se insinúa la tensión generada por el desarrollo industrial de la costa más cercana a Barcelona. Hay una situación que tiene alguna semejanza con la del área de Sant Martí de Provençals, pero al no estar sometida a las tensiones propias de la gran ciudad no hay un proceso de superposición de sistemas territoriales y lógicas de urbanización diferenciadas como en aquella área.

Al lado de todas estas informaciones, la potencia de la nueva cuadrícula aún es muy débil.

Un segundo proyecto de ensanche está firmado por Joan Pons y fechado en 1895. Se trata de un proyecto de ensanche mucho más ambicioso y potente, que define unas líneas de estructuración de la urbanización transversales, donde transcurren avenidas arboladas que tienen la intención de estructurar la nueva ciudad, que se extiende indefinidamente y crea una macrocuadrícula de avenidas que quiere enmarcar la urbanización parcial.

El plano también suministra informaciones interesantes sobre la estructura del sistema industrial desarrollado alrededor del ferrocarril.

Finalmente, en 1918, se redactó un proyecto de ensanche completo, que continúa y precisa los rasgos principales del proyecto de 1895.

El interés documental de este plano de ensanche es muy grande. Por una parte, fija el crecimiento, delimitando todos los caminos y las manzanas. Por otra, contiene una información superdetallada del área industrial de la parte del mar, con todas las industrias y todo el sistema de vías de la estación de mercaderías. Paralelamente a las dos cuestiones anteriores, tiene interés la interrelación entre la malla de calles y la topografía, con el trazado de las rieras como protagonista.

Para entender la urbanización de Badalona, la topografía y el trazado de las rieras son muy importantes. También en este caso hay un proceso de superposición e interrelación entre dos realidades: la vialidad que tiende a extenderse paralela al mar y las rieras que acceden a él perpendicularmente.

Con los años, esta situación resultará todavía más compleja a través de la aparición de las urbanizaciones parciales, diseñadas sin referencia a ningún tipo de proyecto global. Aquí, la situación de Badalona se acercará a la de L'Hospitalet, pero en presencia de una topografía y una malla agrícola diferente que dará origen a otro tipo de urbanización.

Esta urbanización fragmentada se documenta con dos ejemplos de urbanización parciales, que se limitan a señalar la situación y la inserción compleja en el conjunto urbano, la parcelación, la topografía y el perímetro de la finca en cuestión.

NOTAS

1 M. DURAN i BAS. La apertura del istmo de Suez y el puerto de Barcelona, Sociedad de Amigos del País, Barcelona, 1857.

2 Véase Ferran SAGARRA i TRIAS, Barcelona, ciutat de transició (1848-1868). El projecte urbà a través dels treballs de l'arquitecte Miquel Garriga i Roca, Institut d'Estudis Catalans, Archivos de las Secciones de Ciencias, CXI, Barcelona, 1996.

3 Véase Manuel de TORRES i CAPELL y cols., Inicis de la urbanística municipal de Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, Corporación Metropolitana, 1985.

4 Se podría comparar el peso de las técnicas en el urbanismo e, incluso, su inercia en relación con los proyectos y planes con la explicación del proceso de formación del pensamiento contemporáneo —o, más concretamente, el trabajo de los artesanos— y el pensamiento de Bacon y Raleigh que se explica en Christopher HILL, Los orígenes intelectuales de la Revolución inglesa, Crítica, Barcelona, 1980.

5 Las reglas de formación del espacio se conciben aquí más en relación con las concepciones de Enrico Guidoni que en algunas versiones extremadamente mecánicas y reduccionistas que han derivado de la traducción de las ideas de Aldo Rossi en Cataluña. Véase Enrico GUIDONI, La città europea, Electa, Milán, 1978.

6 En el mismo sentido que, por ejemplo, se utiliza en Jacques LUCAN (de.), Paris des faubourgs. Formation Transformation, Picard, París, 1997.

7 Es interesante ver cómo se aplica este concepto de continuidad espacial en el libro de Aldo ROSSI, L'architettura della città, Marsilio, Padua, 1966.

8 LUB, Las formas de crecimiento urbano. ETSAB.

9 Manuel de SOLÀ-MORALES, "La identitat del territori català. Les comarques", Quaderns, monográfico extra, 1981.

10 Por ejemplo: Manuel GUÀRDIA, Albert GARCÍA ESPUCHE, La construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900, Altafulla, Mataró, 1989.

11 Mi experiencia en la utilización de este instrumento cartográfico se ha reflejado en los planes generales de Montblanc, Rubí, Granollers y Reus, y, sobre todo, en el Plan Especial del núcleo antiguo de Premià de Dalt, un lugar en el que predominan las diferencias y la complejidad del espacio.

12 Michel SERRES, Atlas, Julliard, París, 1994, Prolongements. Où être? L'espace local, pp. 37-86.

13 Manuel de TORRES i CAPELL, Roser CASALPEU, Montserrat DALMASES, Pla Especial del Nucli històric de Premià de Dalt.

14 Aldo Rossi utiliza bastante las fuentes de la geografía regional francesa: Poëte, Lavedan, Vidal de la Blache, etc.

15 Demitri PORPHIRIOS, The Retrieval of Memory. Alvar Aalto's Typological Conception of Design, Oppositors 22, 1980.

16 Caroline CONSTANT, The Woodland Cemetery: Toward a Spiritual Landscape, Byggförlaget, Estocolmo, 1994.

17 Una referencia interesante sobre esta concepción de la tipología abierta al proyecto y a las reglas técnicas se puede encontrar en el número monográfico de la revista Casabella, "I terreni della tipologia", Casabella 509-510, enero-febrero de 1985. Son particularmente interesantes los artículos de Enrico Guidoni y de Bernardo Secchi sobre el tema.

18 Puede ser interesante ver cómo a través de razonamientos de este tipo se explica mejor el carácter propio de una urbanística y se sitúan su escala y sus parámetros de medida. A un nivel menor, se puede llegar a explicaciones semejantes a la que hace Corboz cuando compara la tradición urbanística europea con la americana, refiriéndose a cuestiones aparentemente laterales, como el concepto de límite, o la agregación de piezas alrededor del eje de vialidad. Véase André CORBOZ, Looking for a City in America, Occasional Papers from Los Ángeles, 1992.

19 Véase una explicación más completa sobre este cambio de la estructura urbana en la Barcelona de los años de cambio de siglo en Manuel de TORRE i CAPELL, "L'estructura urbana de Barcelona. De les annexions a la guerra civil", en Jaume SOBREQUÉS i CALICÓ, Història de Barcelona, v. 7. El segle XX, Enciclopèdia Catalana, 1995, pp. 29-70.

20 Véase una explicación interesante de esta variación de estructura de las ciudades europeas en los años del cambio de siglo en E. E. LAMPARD, "The Nature of Urbanization", en A. SUTCLIFFE, D. FRASER (eds.) The Pursuit of Urban History, Arnold, Londres 1983.

21 Pere GARCÍA FARIA, Proyecto de Saneamiento del subsuelo de Barcelona, 2 vols. I Atlas, Imp. Henrich y Cía. Barcelona 1992. Véase también M. GALERA, F. ROCA, S. TARRAGÓ, Atlas de Barcelona. Publicaciones del Colegio de Arquitectos de Cataluña, Barcelona 1982, lámina 233.

22 En el grafiado del plano base también se han tenido en cuenta diferentes planos parciales que no se reproducen en este punto:
El plano del ensanche Pascual de El Prat.
Los planos de la Brigada Topográfica del entorno de L'Hospitalet, y el plano base del ensanche Puig Gairalt de esta ciudad. El plano base del puerto franco y varios planos de detalle del área de Sants, el Poble Sec y Montjuïc.
Planos de detalle del área de Poblenou y Sant Martí: Rec Comtal, ensanche 1924, Sunyol, etc.

Las bases de los proyectos de ensanche de Pons Amigó y Fradera de Badalona. El plano de la canalización de las rieras de esta ciudad.

Planos del delta del Llobregat: el canal de la Infanta y el Sindicato de Regantes.

23 Un estudio completo sobre la historia urbanística de la ciudad central antes de la década de los treinta se puede encontrar en Manuel de TORRES i CAPELL y cols. Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Ayuntamiento de Barcelona y Corporación Metropolitana de Barcelona, 1985.

24 Francisco de ZAMORA, Diario de los viajes hechos en Cataluña, Curial, Barcelona, p. 405.

25 Para una explicación completa de las circunstancias del puerto en este momento histórico, véase Joan ALEMANY, El port de Barcelona. Història i actualitat, Puerto Autónomo de Barcelona, 1984.

26 La explicación el planeamiento menor, que también es importante en la inercia y la permanencia del territorio, se explicará en los puntos siguientes, conjuntamente con el estudio de los diferentes tejidos urbanos.

27 Por ejemplo, en el libro Manuel de TORRES i CAPELL y cols., Inicis de la urbanística municipal de Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona y Corporación Metropolitana, 1985. O también en algunos artículos posteriores, como, por ejemplo, Manuel de TORRES i CAPELL, "El Plan Jaussely tres veces moderno", Arquitecturas bis, Barcelona 1985, y "Barcelona planning problems and practices in the Jaussely era, 1900-1930", Planning Perspectives, 7 (1992), pp. 211-233.

La Gran Via y el delta del Llobregat, 1930-1950

El inicio del lenguaje urbanístico metropolitano

El plano de la costa en los años treinta sirve de referencia inmediata a uno de los episodios más brillantes del proceso de estructuración metropolitana: el Plan Macià. Muchas de las inercias territoriales o culturales que se han descrito en los diferentes epígrafes anteriores permiten medir con mucha más precisión las propuestas de este episodio relevante del urbanismo de la República.

El Plan Macià, redactado por los arquitectos del GATCPAC y Le Corbusier en los años treinta, tuvo propuestas espaciales radicalmente innovadoras, tanto por su propio valor como por su relación con la cultura urbanística europea de la época y por sus vinculos con las ideas que rodeaban el nuevo régimen político republicano.

Pero además del interés que presenta por establecer una relación con la cultura catalana y la europea de la década de los años treinta, tiene el de ser la primera propuesta urbanística que supera explícitamente el ámbito de Barcelona. Conceptualmente, las propuestas del Plan Macià llegaron a alcanzar todo el ámbito de Cataluña, y de manera más detallada significaron la integración de la problemática del delta del Llobregat en el espacio urbanístico barcelonés y, con menor fuerza, del área de Levante hacia Barcelona.

Puede decirse que alrededor de este momento histórico empieza el proceso de formación de la urbanística metropolitana. Primero con la extensión del ámbito territorial del crecimiento, y también con el inicio del problema de la integración de crecimientos autónomos y diferenciados en un marco común, que sustituye la lógica de la ciudad compacta. Y finalmente, con el nacimiento de unos temas, conceptos y problemas propios. En otras palabras, en la década de los años treinta empiezan una cultura y una gramática urbanística metropolitana nueva.

Sobre un segundo plano base, también a escala 1/10.000, se han grafiado las transformaciones territoriales más evidentes que se llevan a cabo en el espacio de la costa durante el período. Entre 1930 y 1950, la única infraestructura de nueva creación es la prolongación de la Gran Via entre la plaza de España y El Prat. La Gran Via se prolonga rectilíneamente hasta que llega al núcleo de El Prat, donde se curva y apunta una nueva dirección de crecimiento hacia el delta. En este punto, la nueva infraestructura se pone en relación con dos temas nuevos, que también se esbozan en el plano. En primer lugar, el aeropuerto, del que se marca una primera traza a pesar de que el acceso todavía se haga a partir del núcleo de El Prat. En segundo lugar, las urbanizaciones de segunda residencia del área costera del delta.

En ellas se extendía el radio de influencia de Barcelona al tiempo que se prolongaba el espacio conceptual del planeamiento y se iban introduciendo en él nuevas maneras de entender la ciudad y el territorio, o nuevas concepciones del proyecto urbanístico.

Paralelamente, en el plano también se señalan varias operaciones de crecimiento residencial repartidas en todo el territorio, y principalmente en las áreas periféricas de los núcleos residenciales, por ejemplo, en Badalona y toda el área del Besòs, en L'Hospitalet, El Prat, Gavà, Viladecans y Castelldefels, etc. Por una parte, se trata de la constatación cartográfica del crecimiento menor que se ha documentado en el capítulo anterior, y por otra, el reflejo del incremento importante de la presión demográfica sobre unos núcleos urbanos que, hasta el momento, habían permanecido muy estáticos. Presión demográfica que todavía no implicaba una gran renovación de las infraestructuras generales integradoras del nuevo conjunto territorial.

Es decir, el plano refleja fielmente la doble imagen del período. Por una parte, indica los nuevos temas de urbanización que centrarán la atención de los principales documentos globales: la Gran Via, el aeropuerto y el ocio de la playa. Por otra, refleja la continuidad de una cultura urbanística menor, que es a la vez la manifestación de la resistencia del territorio a las innovaciones de los planos más globales, y también un buen parámetro de medida de su realismo y de unos caminos de incidencia que no siempre son directos e inmediatos. Esta doble cara de la urbanística permitirá descubrir caminos de interrelación entre las propuestas generales y la urbanística menor que van más allá de la constatación del aparente y constante incumplimiento de las propuestas de los planes.

En el capítulo se prestará mucha más atención a las vertientes culturales del planeamiento. Se hará referencia a unos documentos conceptualmente potentes, claros e innovadores. El Plan Macià, por ejemplo, es un caso contundente. Refleja casi todas las innovaciones de la urbanística europea de las décadas de los veinte y treinta, uno de los períodos más brillantes de la arquitectura y la urbanística moderna. Representa la introducción de unos métodos de reconocimiento territorial y de actuación completamente diferentes de los tradicionales. También representa la traducción de muchas problemáticas locales en documentos de planeamiento propiamente dichos.

Paralelamente se procurará que el estudio no se independice de las problemáticas menores. De esta manera será más fácil reconocer el alcance real de las propuestas de planeamiento y entender su papel en el proceso urbanístico. Por otra parte, sería difícil superar la dimensión literaria o simplemente artística de los proyectos[1]. En conclusión, puede decirse que en el capítulo se hace referencia a tres tipos de temáticas.

En primer lugar, se hace referencia al ámbito o el concepto de globalidad en el territorio metropolitano, que nace de la conciencia del nuevo proceso de expansión de la Barcelona de los años treinta. O, en otras palabras, a la búsqueda de una racionalidad territorial, un funcionamiento conjunto del territorio, una interrelación entre las partes o zonas, e incluso una imagen general de la nueva aglomeración urbana. El planeamiento metropolitano nace precisamente de la búsqueda de esta coherencia global por encima de las diferentes individualidades de las zonas y tejidos. Pero por encima de los aspectos más anecdóticos de los distintos planes, el nuevo ámbito aparece como un problema específico en muchas otras manifestaciones de la cultura territorial[2].

En segundo lugar, se hace referencia al planeamiento, sobre todo en el Plan Macià y toda la obra del GATCPAC. Es decir, al reflejo de las teorías y los métodos racionalistas sobre el planeamiento urbanístico catalán de los años treinta. Acerca de los planes y proyectos del momento, y sobre la abundante literatura profesional vinculada a ellos se puede seguir el nacimiento de una gramática nueva, o a la formación de conceptos y técnicas cuya influencia puede llegar hasta los tiempos más recientes. Hay que tener en cuenta que esta gramática no se puede considerar al margen de la formulación de problemas, desde el general de la estructuración global del territorio hasta los problemas más específicos de la ordenación del litoral, las condiciones de edificación, la inserción de los edificios en el territorio, etc. También hay que considerar que alrededor de estos problemas se formulan programas que constituyen una de las bases esenciales del conocimiento de las etapas más recientes de la arquitectura[3]. En las últimas décadas, el planeamiento urbanístico y la arquitectura se han centrado preferentemente en los problemas formales rechazando el funcionalismo mecánico de muchas versiones reduccionistas del racionalismo. De aquí ha surgido una reducción del planeamiento a los temas del lenguaje arquitectónico o la gramática espacial. Por eso es necesario recuperar la cuestión del programa, donde se reflejan unas amplias e interesantes dimensiones técnicas y culturales de los problemas urbanísticos, con frecuencia olvidadas en planes recientes; pero hay que entender muy bien que el concepto programa no remite sólo a unas necesidades humanas pretendidamente objetivas, al estilo de su definición en los trabajos racionalistas.

Y hay que entender, sobre todo, que incluso en esta asimilación del programa a unas necesidades generales y "objetivas", como se hace por ejemplo en el Plan Macià, no hay sólo una concepción cerrada del problema propia del racionalismo, sino el reflejo de unos problemas específicos del lugar y el momento, unas técnicas profesionales, unas reglas de composición o la cultura del momento.

Finalmente, se hace referencia a unos temas territoriales específicos; por ejemplo, el binomio plaza de España-prolongación de la Gran Via, la ocupación de la costa para el ocio de masas y el desarrollo de las comunicaciones a través del aeropuerto. Son cuestiones a medio camino entre la organi-

zación global del territorio y la urbanización más cotidiana. Temas intermedios que son esenciales para entender el sentido territorial de los programas y para fijar más exactamente la escala y la medida de los modelos urbanísticos, y entender los vínculos territoriales y culturales de los planes.

No se trata, como se ha dicho repetidamente, de oponer los planes y modelos globales a la constante erosión y derogación realizada a través de la urbanística más cotidiana, sino que se debe entender tanto los planes y modelos globales como sus formas y gramática específica, los programas y la práctica intermedia y menor, como un todo en evolución constante, con importantes vínculos entre sí y a la vez con una independencia relativa. Lejos de determinismos, pero también con una independencia conceptual y práctica total.

Como el capítulo anterior, éste también se presenta a partir de un conjunto de flases o imágenes diferentes que quieren representar este tipo de concepción del planeamiento metropolitano. La reconstrucción de los procesos de formación de la urbanística metropolitana no pasa por la elaboración de una teoría global y absoluta, sino a través de la reconstrucción de su nivel de complejidad, sus diferencias y, en muchos casos, incoherencias.

De esta manera, el texto también quiere aproximarse a la explicación de las preocupaciones y formas de actuar propias de la urbanística de los tiempos más recientes, que está caracterizada por un cierto eclecticismo, y donde no predomina ningún conjunto de reglas ni ningún manual completo y excluyente, y donde hay una afición acentuada hacia la complejidad, la diversidad o las diferencias propias de la diferente estructura y forma de los lugares.

La Gran Via y el delta del Llobregat

Para introducir el tema de la estructura urbana tal como se presenta en el planeamiento de los años treinta, y el Plan Macià en particular, es necesario referirse a la relación entre Barcelona y todo el ámbito territorial de Cataluña. Esta relación se refleja claramente en alguno de los puntos clave del planeamiento urbanístico, donde las propuestas de racionalización territorial asumen fácilmente una dimensión regional.

Este es el caso, por ejemplo, de la prolongación de la Gran Via en el espacio de la costa, la única infraestructura de nueva creación de este momento histórico. A través de la Gran Via, la antigua área de marjales del delta del Llobregat, tradicionalmente marginada en el desarrollo urbano, pasa a tener una posición clave.

El delta del Llobregat se integra por primera vez en la estructura urbana, y pasa a ser el tema central de las propuestas urbanísticas[4]. Esta integración de la costa del Llobregat en el ámbito de Barcelona tiene mucho interés porque es mucho más que una adición al núcleo urbano; es una extensión significativa del ámbito de razonamiento urbanístico, que concuerda con la intención principal de muchos planes y estudios que se llevan a cabo en los años treinta. Por una parte, significa la ampliación de la intención racionalizadora a un ámbito territorial que va desde el Garraf hasta el Turó de Montgat y a la otra parte de Collserola. Es decir, un ámbito mucho más extenso de la Gran Barcelona de comienzos de siglo. Por otra parte, significa abrir el estudio y la justificación de la estructura urbana a todo el espacio catalán. O sea, un ámbito más regional que urbano.

El planeamiento y la estructura del territorio en Cataluña

En tiempos anteriores, y concretamente en los programas de los proyectos del ensanche del siglo XIX, el estudio y la justificación de la situación relativa de las piezas de edificación en las que se debía basar la nueva Barcelona exterior a las murallas, tenían una explicación exclusivamente referida a tres tipos de consideraciones: en primer lugar, sobre el modelo de ciudad definido por el proyectista; es decir, la forma de la malla de manzanas y la situación de los equipamientos secundarios; en segundo lugar, la reforma del centro urbano, y, finalmente, sobre la integración de las vías de infraestructura radiales que unían el centro con los núcleos exteriores, teniendo en cuenta la situación del puerto, la incidencia de las líneas de ferrocarril y las carreteras de acceso. El éxito del proyecto de Cerdà seguramente derivó de la solución eficaz a este tipo de cuestiones.

A principios de siglo, después de la agregación de los pueblos del entorno barcelonés —Sant Martí, Sant Andreu, Horta, Gràcia, Sants, etc.—, el Plan de Enlaces de Léon Jaussely se diseñó en línea con las tendencias del momento[5]. Por eso puso énfasis en la organización de las actividades económicas, la taylorización, tal como se decía, y la estructuración de la Gran Ciudad. Por eso, el programa y el esquema del plan se referían prioritariamente a la optimización de las relaciones entre unas áreas residenciales e industriales que, hasta entonces, habían estado aisladas. Precisamente el esquema de este plan se diferenciaba del de otros de la época, como el de Berlín de 1910, por la circunscripción extraordinaria de este esquema general a un ámbito muy inmediato a la ciudad amurallada. Mientras que el plan de Berlín de 1910 se refería a las ventajas del esquema radial para la extensión infinita de la ciudad y el dominio del mercado del suelo, en Barcelona el plan de 1905 diseñaba preferentemente anillos cerrados. El territorio exterior sólo aparecía indirectamente a partir de la incidencia de comunicaciones radiales sobre un esquema totalmente cerrado[6].

Contra este cierre territorial y conceptual, la urbanística de los años treinta se abrió a un ámbito mucho más extenso y, sobre todo, intentó relacionar el crecimiento con la estructura orográfica y viaria de toda Cataluña. Es decir, un espacio explícitamente regional.

Precisamente, en las formulaciones del GATCPAC, y concretamente en uno de los primeros artículos programáticos del grupo, "La urbanització de la Barcelona futura"[7], se justifica el esquema de tráfico en que se apoyaban las determinaciones del Plan Macià, sobre un esquema general de las comunicaciones de todo el territorio catalán.

De acuerdo con esta visión, la estructura de la capital pasa a ser asunto de la organización territorial de todo un país. Tres gráficos de este artículo reflejan claramente el razonamiento.

En el primero, que se refiere a las líneas de ferrocarril, Barcelona aparece como nexo de todo un conjunto de comunicaciones radiales. La primera, por mar, se dirige hacia Vilanova; en la segunda convergen la carretera de Vilafranca, hacia el sur, y la de Martorell e Igualada, que recoge todo el eje del Llobregat; mientras que la tercera va a Vic y todo el eje de actividad del Ter, y la cuarta se dirige a Girona y Francia, recogiendo tanto el trazado por la Depresión Prelitoral como la marina del Maresme. Entre las radiales, con la finalidad de suprimir el tráfico de paso de Barcelona, se establece un desvío que pasa por Sabadell y puede continuar hacia Hostalric, de trazado semejante al de la actual B-30.

Con esta idea inicial de trazado ferroviario queda claro que el problema de la estructuración de Barcelona no es un simple asunto interno. La urbanización es integración de actividades locales, pero también descentralización regional y la urbanización de un amplio hinterland. Es cuestión de "Planificación Regional", punto en el que hay coincidencia entre las determinaciones del GATCPAC, de Nicolau Rubió i Tudurí[8] y de otros documentos de la época que serán comentados más adelante[9]. Los temas de urbanismo incluyen, en este momento histórico, razonamientos regionales de alcance desconocido en períodos anteriores.

El espacio donde estas relaciones regionales quedan reflejadas con más claridad es en el área comprendida entre la parte de la Depresión Prelitoral situada detrás de Collserola y los deltas del Besòs y el Llobregat. Los dos esquemas siguientes del artículo tienen este ámbito espacial[10].

En el esquema número 7, la posición de la Gran Via se enmarca entre el trazado de los dos ríos y un conjunto de círculos que representan el peso de la población y las actividades asentadas en el entorno. No se plantea todavía la prolongación del eje desde la Gran Via, pero sí se justifica suficientemente la importancia estratégica de este eje. Sobre todo se superpone mentalmente este plano con el esquema regional de los ferrocarriles.

En el plano que lleva el número 9, de trazado más realista y referido también a las líneas de ferrocarril, se prolonga el eje de la Gran Vía hacia el delta y se explica muy claramente su importancia estructural en relación con las cuencas del Besòs y el Llobregat, es decir, los dos espacios que se integrarán en los razonamientos de urbanismo de Barcelona desde este momento histórico. Curiosamente, la "tangente colectora" que se plantea aquí no será ferroviaria, sino de tráfico de automóviles.

Aquí, como también en el artículo de Pierre Vilar citado, y en el Regional Planning de los Rubió, la organización de la metrópoli barcelonesa no se puede resolver sólo con la simple agregación urbana o la estructuración

El tradicional problema urbanístico de la optimización de las relaciones en el seno de un agregado urbano, grande pero cerrado en sí mismo, propio del urbanismo de principios de siglo, se desplaza al principio de la descentralización de las actividades en el territorio. En el artículo, cuando se afirma que Barcelona es una ciudad lineal, lo que se hace de hecho es poner en relación el desarrollo urbano con el desarrollo regional. Aunque, a primera vista, parezca osado reducir la estructura urbana al peso de una sola línea de circulación —la tangente colectora formada por la Gran Via y la calle de Aragó—, las consideraciones que se hacen en el artículo son muy importantes en tanto que significan un profundo cambio de actitud del planeamiento urbanístico.

Estas consideraciones iniciales el artículo del GATCPAC coinciden sustancialmente con las de un artículo de Pierre Vilar citado anteriormente, que fue escrito en el año 1936, poco años después.

El geógrafo Pierre Vilar retrata con mucha fidelidad la situación geográfica y estructural de la ciudad del momento. Su interpretación de Barcelona empieza, lógicamente, con una descripción del marco físico. Pone el mar en primer lugar, que para él, precisamente, no es sólo un paisaje contemplativo, estético o histórico, sino un lugar de circulación, "una batería de aluviones y arenas plena de actividad, con un delta que está lleno de fábricas que humean en medio de una rica huerta". Un espacio litoral en el que las actividades económicas sobresalen sobre las demás, tal como también aparece en otros planos de usos y transportes. Un espacio compuesto por dos deltas, tradicionalmente industrial el del Besòs y agrícola el del Llobregat, que potencialmente se anunciaba como asentamiento de una zona industrial franca, de un aeropuerto, etc., que habían de cambiar radicalmente su carácter. Este espacio está compuesto por una montaña, Montjuïc, que recientemente había pasado a ser algo más que un simple foco de actividad centrada en la Exposición Universal, y también con un puerto, completamente artificial, pero suficientemente potente para apoyar una parte importante de la actividad urbana.

En el escrito de Pierre Vilar, este corredor o espacio de actividad también parece vinculado a un traspaís vital económicamente a través de unas potentes vás de comunicación que coinciden con los cursos fluviales y deltas mencionados. Así, el desfiladero del Besòs concentraba uno de los conjuntos ferroviarios más densos del país, que se extendía hacia Lleida, en el interior, y Francia, pasando por el valle del Ter o por la re-

levante Girona. Por su parte, el paso del Llobregat unía la ciudad con Madrid, en el interior de la Península Ibérica, el Baix Ebre, Tarragona y todo el sur de los países catalanes, al mismo tiempo que la cuenca del Llobregat es también un importante punto de concentración de la industria textil catalana.

El conocimiento de la estructura territorial que se insinuaba en el trabajo del GATCPAC resultaba muy evidente y se ha descrito con precisión en este artículo. Aquí, la descripción de Barcelona se extiende a otros ámbitos culturales que, aun no siendo propios y exclusivos del urbanismo, tenían que influir en sus formulaciones. Se trata de un filón intelectual de la geografía humana que, a partir de este momento histórico, tendrá una influencia decisiva en el planeamiento territorial catalán. A partir de Pierre Vilar y sobre todo de los trabajos de Pau Vila sobre la estructura del territorio catalán, y diferentes monografías vinculadas a la Geografía Regional Francesa[11], se fundó una línea de pensamiento paralela al urbanismo, que en varios momentos históricos incidió en él con fuerza. Todo el urbanismo de Baldrich i Soteras, en los años cincuenta, está vinculado a él. La polémica que a finales de los años sesenta se estableció sobre el esquema Director del Área Metropolitana sería impensable sin el reconocimiento cultural que llegaron a tener las tesis de la Geografía Regional Francesa en la sociedad catalana del siglo XX. También influyeron las tesis, muy posteriores, de Aldo Rossi, sobre la construcción de la ciudad y el territorio, que encontraron un campo abonado en el reconocimiento social y cultural de esta corriente del pensamiento territorial.

Pero no es solamente en cuanto al conocimiento de la estructura geográfica de las actividades de la ciudad por lo que el artículo es interesante. También refleja el proceso de crecimiento demográfico más reciente. Espacio conceptual en el que, lógicamente, también coincide con la valoración del ámbito territorial al que se refieren los planos y escritos del GATCPAC.

Después de un período de crecimiento relativamente calmado, entre 1898 y 1914, la ciudad, a partir del impulso demográfico de la primera guerra mundial, sufrió un importante crecimiento cuantitativo. Pierre Vilar cita cifras de población de 587.411 habitantes en 1910, 710.335 habitantes en 1920, 1.005.565 habitantes en 1930 y 1.023.625 habitantes en 1933, como indicadores principales del proceso de crecimiento. Pero no limita la noticia al crecimiento estricto de la ciudad de Barcelona, sino que también la sitúa espacialmente en la periferia, en los municipios inmediatamente vecinos, como Badalona y L'Hospitalet, cuyo extraordinario impulso demográfico en esta época también documenta.

Esta tabla se puede completar para acabar de tener idea del alcance del crecimiento alrededor de Barcelona en los años treinta.

	1900	1910	1920
Badalona	19.240	20.957	44.291
l'Hospitalet	4.940	6.905	37.950

El papel territorial del contorno inmediato queda también claramente reflejado en otros documentos de la época. Este es el caso del Regional Planning redactado por Nicolau M. y Santiago Rubió i Tudurí para la Generalitat de Cataluña entre 1931 y 1932, al que ya se ha hecho alguna referencia anteriormente[12].

Del concepto de optimización al reconocimiento de los límites

Este texto o plan coincide en la valoración del potencial y la dinámica del área próxima a Barcelona, desde el Besòs hasta las costas de Garraf, y desde el mar al paso de Igualada, incluyendo el traspaís de la Depresión Prelitoral. No se trata de un documento extenso y totalmente acabado. Su título inicial era Avantprojecte del Pla de distribució de la superfície de Catalunya y es más una primera incursión en una temática nueva que un plan propiamente dicho, pero es un documento que refleja un significativo cambio de actitud del planeamiento urbanístico.

Por una parte es un documento que exige una información interdisciplinaria previa al planeamiento. Por otra, esboza un nuevo tipo de plan, basado más en las protecciones y reservas que en un modelo urbano y en la definición de una trama viaria y unas ordenaciones de edificación.

El Regional Planning se inicia en una serie inmensa de planos sectoriales de información: cinco planos "geográficos fundamentales" sobre la morfología y la geografía del territorio; cuatro planos sobre los usos agrícolas y ganaderos, de los que deriva el principio de incrementar la agricultura en los llanos aluviales, el delta del Llobregat y, por ejemplo, un plano sobre minería, tres sobre las fuerzas naturales y dos sobre la industria; tres planos sobre los puertos y 13 sobre el comercio regional completan la serie dedicada a la circulación. Finalmente, contiene cuatro planos sobre los monumentos y las reservas arqueológicas, tres sobre las bellezas naturales y cinco sobre la sanidad y la cultura física.

El desplazamiento cultural y metodológico que significa la introducción de esta cartografía de información previa al planeamiento, en relación con las bases informativas tradicionales del primer urbanismo municipal, es considerable. Su carácter de inventario cartográfico de recursos naturales es totalmente innovador porque hasta entonces los proyectos de ensanche o de estructuración urbana sólo se habían basado en la cartografía geométrica de las edificaciones urbanas o la cartografía topográfica. Ya desde el primer momento, el plan introduce la noción de límite o de compatibilidad entre el desarrollo urbano y unos espacios territoriales de calidades y formas diversas, en los que basará sus determinaciones.

Desde la óptica de la ordenación del entorno de Barcelona, tienen un relieve especial los planos 24 y 25, de localización de las fábricas de hilados y tejidos de algodón —que delimitan un ámbito de influencia que va mucho más allá de la estricta región de Barcelona—, y los planos 38, 41 y 43, sobre las intensidades de circulación en tren o autobús, que dan noticia de unos importantes flujos de tráfico que confluyen en Barcelona. Por ejemplo, es muy significativo el plano 38, que relaciona la circulación y la morfología del relieve.

El entorno de Barcelona es el ámbito en el que el Regional Planning concreta más sus determinaciones de estructuración física del espacio. Aquí el plan define la situación de los usos y actividades en sus respectivos lugares, y su óptica es seguir todo el ámbito catalán desde su primer esquema. En esto es un documento que, a la vez, está alejado de las formas de actuar, los principios y las técnicas tradicionales de los arquitectos catalanes de principio de siglo[13], y de los métodos vanguardistas del GATCPAC, en los que los experimentos de arquitectura tienen prioridad sobre otras consideraciones. Pero sobre todo es un trabajo que contiene razonamientos interesantes en relación con la idea de estructuración urbana de la que se parte.

En este entorno, el Regional Planning delimita zonas agrícolas de regadío y áreas agrícolas de árboles y viñas, y traslada sobre este ámbito muchas de las determinaciones y estudios de la parte general del plan. También define una gran zona de parques y bosques reservados, situada preferentemente en Collserola y complementariamente en el entorno de los cursos el Besòs y el Llobregat. Enfatiza muy poco la delimitación de zonas urbanas tradicionales. Define una zona general "mixta de habitación, circulación y comercio", que incluye prácticamente toda la ciudad existente; sólo distingue zonas y "barrios de habitación y jardín" en el límite de la ciudad con los primeros desniveles del terreno, y zonas industriales, en los polígonos existentes y el nuevo polígono de la Zona Franca.

Aparte de esta delimitación de zonas centrada preferentemente en el límite de la ciudad y sus reservas, tiene interés el esquema de circulación. Se basa preferentemente en el eje de la Gran Via, convenientemente prolongado, y en los dos ejes fluviales que le dan proyección territorial. También define un eje transversal que pasa por Sant Cugat y Cerdanyola.

La descripción de la circulación está tan próxima a la del GATCPAC que parecen copiadas. La idea de desviar el tráfico de paso sólo se diferencia de la del GATCPAC en el trazado concreto, que pasa por Sant Cugat y no por Sabadell. La sensibilidad geográfica le lleva más a definir un paso que rodee el parque natural que a mostrar una señal de actividad y geometría como en el esquema del GATCPAC. Pero todo esto sólo es anecdótico y lo que interesa es destacar la coincidencia en la valoración de los ejes de comunicaciones del Besòs y el Llobregat y el relieve que se da a la Gran Via[14]. Se está muy lejos de la ciudad cerrada de los planos de principios de siglo, y esto es más importante que todos los detalles anteriores.

En el artículo y los diseños del GATCPAC, siguiendo la línea argumental mencionada, se afirma taxativamente que Barcelona es una ciudad lineal y que, por este motivo, es importante la tangente colectora de tráfico señalada por la prolongación de las calles de Aragó o de Corts. Por eso, en los dibujos siempre se señala con gran énfasis la idea de prolongación lineal de la Gran Via.

La Gran Via, un eje regional

Conviene pensar mucho esta afirmación. Es muy fácil deducir de todo esto la importancia del modelo de ciudad lineal en los esquemas del grupo de arquitectos vanguardistas y vincular esta línea argumental a la tradición progresista de ciudades lineales, Soria y Mata, la repetición "lineal" de la cuadrícula Cerdà, la ciudad verde de Moscú[15], etc. Precisamente, hemos relacionado la definición de la estructura de Barcelona que se lleva a cabo en los trabajos de urbanismo de los años treinta haciendo referencia a las relaciones entre los ejes lineales y las directrices de comunicaciones generales de Cataluña, para invalidar esta interpretación inmediata y situar la cuestión en el ámbito de las polémicas culturales, políticas y, lógicamente, urbanísticas de entonces. Y para entender que al defender el desarrollo del eje lineal de la Gran Via se tiene muy presente su papel de colectora regional y no tanto la simple morfología y linealidad[16].

En este momento histórico, el problema de la prolongación del eje de la Gran Via tiene mucha importancia. Si se observa el plano de la aglomeración en los años treinta, o muchos de los planos incluidos en el capítulo anterior, la tensión de crecimiento se evidencia claramente. Existe una cierta formación urbana centrada en la Gran Via; es decir, una especie de ciudad lineal. Pero su presencia no es una simple cuestión de morfología o, exactamente, de linealidad. Lo importante es la relación que empieza a establecer con el territorio "regional" y que manifiestan palmariamente todos los documentos analizados. En esta tensión empieza a tener importancia el conocimiento previo de la forma del territorio o de una serie de ámbitos diferenciados, uno de los cuales es precisamente el delta del Llobregat. Así, el planeamiento empieza a abrirse hacia un reconocimiento de las cualidades de los lugares o ámbitos territoriales y se aleja de los modelos de optimización de las relaciones urbanas o de taylorización generales y abstractas. En este planeamiento, los elementos intermedios, como la Gran Via, cada vez tendrán más importancia. La complejidad de los métodos urbanísticos se empieza a desarrollar a partir de este tipo de consideraciones.

La plaza de España

El proyecto de prolongación de la Gran Via no se puede tomar en consideración independientemente de la potenciación de la plaza de España como consecuencia de la Exposición de 1929. Todas las reflexiones que se han llevado a cabo sobre la situación estratégica de la Gran Via en el contexto regional de Barcelona y acerca de su papel

en los procesos de crecimiento en curso en la década de los treinta, quedan reforzadas con el episodio de la Exposición y la reordenación del entorno de la plaza de España como polo de atracción.

Desde el día en que se inauguró la Exposición, los terrenos situados en aquel lugar adquirieron un valor importante. Valor que no era independiente del intento paralelo de prolongar la Gran Via y convertir aquel lugar, que había sido marginado en relación con el centro de la Gran Ciudad, en un núcleo activo, emprendedor y, lógicamente, bien comunicado.

El desplazamiento progresivo del centro de gravedad del puerto tampoco es independiente de esta importancia creciente del centro de la plaza de España.

Para no insistir en el tema del puerto y la Exposición y su importancia en el conjunto de Barcelona es interesante tener en cuenta dos episodios y documentos que se refieren a este ámbito, en los que intervino N. M. Rubió i Tudurí, el redactor del Regional Planning. La complementariedad de estos dos documentos, redactados a dos escalas diferentes, es muy interesante.

Un centro activo de Barcelona

En 1930, Nicolau Rubió i Tudurí[17] publicó un folleto sobre la plaza de España en el que comentaba su posición en el conjunto de Barcelona. En su opinión, la plaza estaba llamada a ser un centro de vital importancia de la Barcelona futura y, paralelamente, proponía la urbanización del área próxima en términos de compatibilidad de la urbanización y el parque, al estilo de otras áreas centrales de las grandes ciudades europeas y americanas.

Sus afirmaciones eran contundentes: "...La gran política urbanística que allí es necesaria, es ayudar a la rápida organización del centro vital de la plaza de España, tan admirablemente situada sobre Barcelona. La plaza de España sustituye, en el oeste de la ciudad, el centro que Cerdà y Jaussely, erróneamente, habían situado en el este, en la plaza de las Glòries. Grandes corrientes de tráfico comercial se vierten en la plaza de España: el que viene del puerto por el Paral.lel; de la Zona Franca por la calle de Les Corts; de los pueblos del Llobregat por el ferrocarril de Magòria; y las líneas de MZA por la estación de Sants, y la del norte por el metropolitano transversal también concurren allí. Mírese el gráfico adjunto. No hay en toda Barcelona un centro de más posibilidades de vida intensa. Esta vida creará, está creando, una fiebre formidable de construcción en la zona de la plaza de España. Los terrenos llegarán a faltar allí, después de haber subido de precio. Los rascacielos buscarán en el aire el espacio que en el suelo ya no se encontrará, y, como en tantas ciudades de América, las grandes sociedades industriales los ocuparán para hacerse una orgullosa propaganda en este centro de los negocios de Barcelona".

"La plaza de España tiene que ser un lugar de confluencia de las diferentes corrientes urbanas que vienen del puerto, del puerto franco y de la vasta zona edificada desde la Rambla, Sants, Hostafrancs hasta L'Hospitalet. La diversidad de las influencias que se unen y se funden en Montjuïc dará a la montaña su carácter definitivo. Nosotros la imaginamos como un lugar de esparcimiento no demasiado lujoso, rodeado de casas de clase media modesta, con museos no excesivamente refinados, no excesivamente sutiles, con una tendencia más bien hacia la técnica que hacia el arte puro. Montjuïc estará demasiado cerca de un centro vital de Barcelona del mañana para tener y conservar un aire precioso. Su gracia tiene que ser su vida y su eficiencia. Que en él haya jardines tranquilos y finos no quiere decir nada en contra de lo que imaginamos, ni tampoco que haya espacios de ocio popular. Pero su conjunto tiene que estar tan alejado, en carácter, del popularismo acentuado como de toda pretensión aristocrática. Así, el bloque de construcciones que hemos imaginado es para la gente que trabaja, limpia y civil, en la que ponemos las esperanzas de una Barcelona más importante".

Al mismo tiempo que la plaza estaba enclavada en un cruce urbano de extraordinaria importancia, estaba situada en una Gran Via o "tangente colectora" que se hallaba en un lugar estratégico en relación con el contexto regional y en el punto de confluencia de varias corrientes o ejes importantes. También debía tener un estilo de urbanización propio, que la había de relacionar con el centro de otras metrópolis. Así: "...Consideraba que la experiencia que existe entre nosotros de los grandes bloques de habitaciones, en forma moderna y con elevaciones considerables en toda o en parte de la superficie edificada, es insuficiente, y por eso, antes de formular una solución, ha creído indispensable visitar y estudiar la construcción de estos conjuntos allí donde existen, como por ejemplo, en Nueva York.

El Central Park de Nueva York constituye, de hecho, un ejemplo de espacio libre rodeado de edificios de gran densidad y elevación. Un gran parque que ocupa el centro de una zona de residencia tan terriblemente cara, por metro cuadrado, como ésta que decimos estaría amenazado de desaparición si no fuera porque precisamente su existencia permite que toda la región central de la isla de Manhattan (que, como es sabido, constituye la City de Nueva York propiamente dicha) esté formidablemente superedificada y superpoblada. Sin esta reserva de aire, de luz y de vegetación del Central Park, los edificios que lo rodean no serían, como son, tan apreciados: los alquileres no serían tan enormes ni, por tanto, los arbitrios tan fructíferos. En Hyde Park, en Londres, ocurre un fenómeno más parecido al que se presenta en Montjuïc; y es que, en virtud de la presencia de este parque, existen las edificaciones en fachada de Park Lane, donde se levantan los grandes bloques de Grosvenor House, del arquitecto Luityens, y de esta manera compensan económicamente, hasta cierto punto, el coste de la existencia de un parque en el centro de la ciudad.

Pero en los dos casos, y sobre todo en el Central Park de Nueva York, la disposición del terreno, casi horizontal, hace que la muralla de casas, de rascacielos en Nueva York, sea muy visible; mejor dicho, que cierre el horizonte de una manera absoluta, y así el visitante del parque tiene la constante sensación física de estar recluido en un bloque de construcciones enormes. No hay que temer que este inconveniente se produzca en Montjuïc, ya que el desnivel del terreno permite que las casas de los bajos de la montaña se eleven considerablemente sin que la libertad de vistas, la amplitud del espíritu que, por decirlo así, siente el visitante en la parte alta del parque, tenga que ser disminuida. La torre del hotel núm. ..... que tiene más de cincuenta metros, y las dos torres de entrada en la Exposición, que tienen, más o menos, esta altura, desaparecen, se aplastan y, en definitiva, no suponen ningún estorbo al espectador que se sitúa en la terraza del Palacio Nacional".

Las precisiones del artículo son interesantes en tanto que complementan la definición estructural del centro, que se introduce en el apartado anterior, aproximándola a las consideraciones de estilo y de tratamiento del espacio. La capa conceptual de la urbanística "regional" se superpone significativamente a la capa de la definición arquitectónica del espacio, y establece unos nexos, unas relaciones y también unas contradicciones que será interesante tomar en consideración en las páginas siguientes. Primero a través del concurso de ideas para la urbanización de la parte baja del parque de Montjuïc, que el Ayuntamiento convocó en febrero de 1935, y después con varias propuestas de urbanización del GATCPAC.

Las propuestas presentadas en este concurso tienen un interés desigual. Entre ellas se pueden escoger varios intentos de conjuntos de edificación abierta que son significativos porque introducen tipos de edificación innovadores, el rascacielos por ejemplo, y al representar otra manera de entender la relación edificio-espacio abierto.

División en zonas y concentración de usos

En el siglo XIX, los trazados de alineaciones siempre se hacían sobre la base informativa de un plano geométrico. El proyectista superponía una geometría de proyecto sobre una geometría de quería representar la ciudad. Por debajo de esta operación había una ciudad real compuesta de casas, calles, gente, actividades, flujos de gente y carruajes, etc. Y unas condiciones de programa que condicionaban directa o indirectamente la operación de planeamiento. La representación geométrica de la ciudad siempre era una reducción de las cualidades físicas y humanas de la ciudad real. Al mismo tiempo, la geometría de proyecto sólo tenía en cuenta algunos aspectos de la ciudad que tenía que nacer bajo su impulso. La operatividad, el proyecto, siempre representaba una sectorialización o angulación del proceso de construcción de la ciudad. El planeamiento, aunque quiera ser global, siempre es limitado y sectorial. La operatividad así lo exige.

En las reducciones y angulaciones que realizan tanto la arquitectura como el planeamiento urbano o regional hay que ver más cualidades que defectos. La objetividad absoluta no existe en el mundo real. En la angulación de la realidad urbana hay sobre todo una acción de cultura que, con frecuencia, no limita la realidad, sino que la enriquece y llena de acentos y sugerencias creadoras.

Hemos empezado la explicación del proceso de formación del urbanismo metropolitano en los años treinta dedicando atención a diferentes indicios de formación de un ámbito de interrelación y crecimiento supramunicipal, a la focalización de los problemas de estructuración del conjunto territorial sobre la prolongación de la Gran Via y la ordenación del entorno de la plaza de España. Son los reflejos de la emergencia de unos problemas nuevos, que merecen la atención del planeamiento urbanístico. Son temas que siempre se deben tener en cuenta si no se quiere reducir el planeamiento al papel de simple gramática sin contenido.

Pero, como en el urbanismo del siglo pasado, el planeamiento urbanístico no se limita a ser una respuesta directa a estos asuntos, los cuales, al mismo tiempo, no se presentan nunca como problemas fácilmente identificables y delimitables. Siempre están rodeados de una nube que enmascara su carácter. Esta circunstancia los hace todavía más interesantes.

Precisamente por todo ello, se puede añadir a la lectura de la realidad urbanística de la década de los años treinta que se ha iniciado en los puntos anteriores, la explicación de las sugerentes angulaciones que introdujeron los arquitectos del GATCPAC; en especial, Sert y Torres Clavé, que tradujeron al lenguaje político y cultural catalán la rica aventura de los arquitectos racionalistas europeos y su invento de una "nueva" ciudad, sus debates, sus congresos, etc.

En este momento histórico, muchos arquitectos de diferentes lugares europeos intentan afrontar la compleja problemática del cambio de las estructuras urbanas que existía en la primera mitad del siglo, el paso de las ciudades cerradas a las estructuras territoriales abiertas y complejas, inventando nuevos modelos urbanos. Unos son fuertemente estructurales, como los primeros de Le Corbusier o los de Hilberseimer de Berlín, mientras que otros están dispersos, como las "sugerencias" de Bruno Taut o las de los desurbanistas rusos.

Todos tienen tras de sí la persistencia de un conjunto de problemáticas locales o unas temáticas propias de una ciudad singular, que incide fuertemente en sus propuestas. Por ello, no es posible escribir una historia general del urbanismo europeo del siglo XX sin tener en cuenta los matices y las connotaciones que las problemáticas y culturas locales agregan al discurso general.

El Plan Macià

En Barcelona esto resulta muy claro en el conjunto de formulaciones del GATCPAC, más o menos reconducidas en el conjunto del Plan Macià de la aglomeración de Barcelona que redactaron conjuntamente con Le Corbusier y bajo el impulso de las fuerzas políticas y culturales que en aquel momento habían iniciado la Generalitat de Cataluña[18].

El Plan Macià es un conjunto de documentos que se inician en los artículos que bajo el título de "La urbanización de la Barcelona futura" se publicaron en la revista Mirador entre el 5 de diciembre de 1931 y el 19 de mayo de 1932, comentados anteriormente. Estos artículos se refieren a la estructura regional de Barcelona y al papel de la Gran Via en el conjunto.

El plan es un documento inicial que se completa a partir del análisis más detallado de la ciudad y el territorio regional que el GATCPAC redactó para el IV Congreso del CIAM, sobre la Ciudad Funcional, que se celebró en Atenas en el verano de 1933, y que se publicó inmediatamente, en el cuarto trimestre de 1933, en el n.º 12 de la revista AC[19]. Este documento es, a la vez, un interesante diagnóstico de la situación y un programa crítico, que empieza a introducir una angulada concepción del espacio y el planeamiento. El texto de la revista AC tiene el doble interés de ser el primer análisis y la constatación completa de los problemas urbanos de Barcelona que realiza el GATCPAC, y también la formulación inicial de su programa de intervención. Desde este punto de vista, se le puede considerar el documento que fija las bases del Plan Macià, que el grupo de arquitectos catalanes redactará conjuntamente con Le Corbusier.

Su motivo central es la asimilación de la ciudad a una estructura urbana racional. Es decir, un conjunto, o sistema simple, de funciones, elementos o zonas, claramente delimitadas y separadas, que deben tener una situación, una organización y un espacio muy determinado[20].

En ningún documento como éste se da una concepción de la ciudad tan simple y clara. La ciudad de Barcelona aparece con una simplicidad que contrasta claramente con la complejidad y diversidad que evidenciaba nuestro análisis cartográfico del capítulo primero.

De hecho, la asimilación de la ciudad a un sistema racional y el énfasis en la organización urbana no eran nuevas en el urbanismo de Barcelona. Incluso en los más remotos razonamientos de urbanismo —por ejemplo, en algunos documentos del siglo XIX, como el programa del concurso del ensanche y algunos proyectos de Miquel Garriga i Roca o del mismo Cerdà— se partía de la necesidad de racionalizar la situación relativa de los usos urbanos.

A principios de siglo, el asunto ya se había formulado de manera muy expresiva en el Plan Jaussely, cuyo punto de partida era la taylorización de la Gran Ciudad. En los esquemas de organización en los que se basaba este plan, y muchos otros de esta generación inicial del urbanismo moderno, la cuestión de la organización racional, la delimitación de unas relaciones y comunicaciones claras y expresivas y la delimitación y localización lógica de las partes o zonas de la ciudad se establecían de manera muy evidente[21].

Pero en ninguno de estos documentos la cuestión de la separación y situación relativa de las zonas urbanas se establecía con la claridad y contundencia de este programa inicial del Plan Macià. De tal manera que, a primera vista, puede parecer que en el número 12 de la revista AC se hace una caricatura de la situación urbanística de Barcelona completamente alejada de la realidad. Pero si se estudian detalladamente algunos de los documentos gráficos y escritos que se incluyen en ella, como por ejemplo los esquemas cartográficos que el GATCPAC presentó en el CIAM y los comentarios que los acompañan, esta concepción esquemática de la ciudad se puede enriquecer con otros acentos y consideraciones. Así, detrás de las definiciones esquemáticas se descubren muchos de los temas y problemas de la ciudad que han aparecido en el análisis cartográfico del capítulo anterior y en los primeros puntos de éste. Detrás de los esquemas y las grandes afirmaciones va surgiendo una Barcelona real y casi cotidiana, y se explica toda una concepción de la sociedad que incluye consideraciones sobre la localización de los usos y las clases sociales, las comunicaciones, el ocio, el medio ambiente, la industria relacionada con el puerto y la costa, etc.

El tratamiento simple y esquemático del espacio, la idea de la racionalización de la aglomeración urbana, etc., no son independientes del urbanismo, la vida más cotidiana o los debates y las polémicas de la metrópoli barcelonesa. Se inicia la explicación de un programa de urbanismo que es interesante tanto por los acentos culturales que le aporta la relación con el CIRPAC como por sus vínculos con un urbanismo real y cotidiano de la Barcelona de la época de la Generalitat republicana.

La estructura regional

En el primer plano que el GATCPAC presentó en el congreso de Atenas (plano III, a escala 1/50.000) se cartografía el ámbito de la región próxima a Barcelona en un radio de 30 kilómetros que corresponde aproximadamente al de los documentos que se han presentado y estudiado en el punto anterior.

De este ámbito se grafía sobre todo claramente el esquema de comunicaciones, incluyendo en él todos los medios de transporte, carreteras y avenidas principales, ferrocarril, tranvía intermunicipal, autobús, etc. Se señala el trazado concreto de estas líneas de comunicación, incluyendo alternativas de trazado de la Gran Via. Mientras que los asentamientos de población y las áreas industriales se reducen a signos abstractos o a simples señales de localización. Es interesante prestar atención a la cuantificación de los residentes y trabajadores que se destacan sobre los puntos de localización. Los núcleos urbanos aparecen más como contenedores de población y actividades que como estructuras físicas.

Junto a este esquema de comunicaciones, el plano señala los bosques y reservas naturales, los equipamientos para el ocio, las playas y las áreas de deporte. De esta manera, da entrada a uno de los términos innovadores del Regional Planning. Un tema nuevo en el urbanismo, que, como se verá más adelante, tendrá un peso decisivo en la estructura final del plan. Y es un tema que, al mismo tiempo, abre los esquemas de urbanismo, hasta ahora centrados exclusivamente en la optimización económica, la consideración de los recursos naturales, y una concepción más amplia de las necesidades humanas.

En todos estos asuntos, el documento es un excelente puente entre el punto anterior, en el que se definía genéricamente la cuestión de la estructura urbana de Barcelona, y éste, en el que se empiezan a introducir algunos temas más específicos del planeamiento.

En lo que se refiere al área de la costa, el plano grafía la sección viaria A, que corresponde a la prolongación de la Gran Via, y también tienen interés las secciones B hacia Badalona y C hacia los demás pueblos del delta, de menor anchura e incidencia en el plan.

Junto a la prolongación de la Gran Via, tema central de todo el urbanismo de este período, se puede notar la traza más flexible de la prolongación de la calle de Aragó desde Sant Andreu y hacia L'Hospitalet y el puerto franco, que coincide con una idea del Plan de Ensanche de R. Puig Gairalt, que se reproducirá y comentará más adelante. También hay que advertir las zonas de localización de futuras áreas industriales en la cuenca del Besòs y el Llobregat, las reservas del delta y las áreas de bosque y playa.

La estructura de comunicaciones

En el segundo plano (II Barcelona a escala 1/10.000), se esquematiza el núcleo central del sistema de comunicaciones. En él se grafían las calles principales y se pone énfasis en las que tienen arbolado; es decir, las más cualificadas. También se marcan las líneas ferroviarias, los tranvías, los autobuses y el metro, existentes y en proyecto. Y se señalan los diferentes tipos de estaciones y puntos de origen e intercambio de las circulaciones urbanas. Se trata de una interesante información sobre la estructura de las comunicaciones en la Barcelona de la época.

Pero el plano es sobre todo una valoración angulada del desarrollo urbano de aquel momento histórico. Es fácil observar que las vías de circulación en las que pone más énfasis son la Diagonal y la Gran Via; es decir, las dos salidas urbanas que se dirigen hacia el delta del Llobregat. Exactamente se indican cuatro puntos de cruce importantes: en primer lugar, la plaza de Cataluña, que es el núcleo de comunicaciones potenciado por el ensanche; después, la plaza de Francesc Macià, en la Diagonal, y, sobre todo, las plazas de les Glòries y de España. Y los cuatro puntos se unen a través de las dos grandes avenidas citadas. La Diagonal parte de la plaza de les Glòries y, desde aquí, sigue linealmente hasta el final del término municipal, en Esplugues. Es significativo que el plano no incluye ninguna previsión sobre su prolongación hasta el mar, que entonces ya estaba prevista en el planeamiento. La Gran Via está señalada con trazo grueso entre las plazas de las Glòries y de España, y también en su desarrollo hasta L'Hospitalet, mientras que por el lado del Besòs sólo hay un signo genérico de proyecto futuro.

La importancia de este triángulo de comunicaciones es esencial para entender la estructura de la ciudad de los años treinta, y también para valorar las propuestas del Plan Macià, entre otros de la época; en el triángulo sobresalen el papel de la Gran Via y el de la plaza de España. Sobre todo el de esta plaza, donde, paralelamente a la confluencia de dos grandes avenidas, se concentran innumerables medios de transporte: el ferrocarril, el metro, los autobuses y tranvías (por ejemplo, se indica una estación de autobuses exteriores).

Zonificación, información sociotopográfica y usos

En el tercer plano (I, Barcelona, 1/10.000), las indicaciones son estrictamente de zonificación. Se refieren a la residencia, los usos económicos y el equipamiento. Como los otros dos, tiene el doble interés de documentar la estructura de la ciudad en un período histórico clave y, a la vez, introducir la cultura de planeamiento que gira alrededor del Plan Macià.

En lo referente a las áreas residenciales es interesante la clasificación, que no tiene nada que ver con las clasificaciones en zonas que hasta aquel momento se habían aplicado en Barcelona. No se reproduce la clasificación de zonas de casas de orden abierto, cerrado, etc., típica de las ordenanzas y manuales de principio de siglo; como, por ejemplo, las del Plan Jaussely de 1905[22]. Es decir, no se parte de la tipología, sino de la sociología. Esta cuestión inaugura otro tema que, a partir de esta fecha, se desarrollará insistentemente en la literatura urbanística. Un tema que en los trabajos del GATCPAC tiene una importancia excepcional. Precisamente en la revista AC, las referencias al modo de vida, las necesidades humanas, y la conveniencia de adaptar la arquitectura a las necesidades es constante. En todo el racionalismo, las "necesidades" codificadas por las investigaciones sociológicas iniciales tienen un relieve importante en la elaboración de los programas en los que se basan las configuraciones formales, tanto de arquitectura de la vivienda y el trabajo como de urbanismo.

En el plano se señalan viviendas y ciudad jardín obreros, de clase media y de lujo, y se da una información sociotopográfica de mucho interés.

Por ejemplo, la información sobre la estructura del Poblenou coincide manifiestamente con la que se ha buscado a través

de otras fuentes, y se ha reflejado en el plano base. Es fácil de entender la situación de las áreas industriales junto al ferrocarril y en Pere IV, y las áreas residenciales obreras se entrelazan significativamente con las zonas industriales. También tiene mucho interés la estructura de la zona de Sants y L'Hospitalet. El eje de la antigua carretera de Madrid, prolongado por el Paral.lel, sirve de base de una área en la que predomina la vivienda obrera. La corona urbanizada alrededor de Montjuïc también está representada con precisión, diferenciando las viviendas obreras de la zona de Pueblo Seco, la Exposición y el parque, y algunas industrias que se sitúan en el otro lado de la montaña, donde se proyectaba la Zona Franca.

Entre estas dos áreas costeras, las viviendas de mejor calidad se sitúan en la parte central del ensanche y se extienden hacia la zona de la Bonanova, muy alejada de la costa. A ambos lados de esta zona se sitúan viviendas de clase media, que conforman el ensanche. Esta localización precisamente concuerda mucho con la estructura de las líneas de tranvías y autobuses que se han estudiado en el capítulo anterior.

El punto del plano que tiene mayor interés metodológico es la clasificación, o matriz de selección y lectura de los usos, que se utiliza, y no sólo al introducir la clasificación sociológica, sino también al mezclarla eficazmente con usos que deben tener una importancia decisiva en el modelo de planeamiento posterior.

Uno de estos usos es la City, los servicios y la industria que tienen que constituir el centro del razonamiento o metáfora de la ciudad funcional en la que se basa el Plan Macià; lógicamente, no es extraño que aparezcan en esta cartografía preliminar.

La información como programa virtual

Se ha dicho que la información actúa como programa virtual del plan, y esto es muy cierto en este caso.

La lectura de la ciudad de Barcelona se realiza siempre desde la perspectiva del programa. Así, si se constata que la ciudad forma parte de un conjunto económico-social-y-político de crecimiento acelerado, rapidísimo, es para entender que se trata de un conjunto en el que falta el control y donde es necesaria una reorganización que permita recuperar la escala humana y relacionarse con las "necesidades humanas". No se estudia la génesis de la estructura metropolitana para deducir de ella unas reglas de composición, tal como se haría hoy.

Se constata que los núcleos antiguos están degradados, faltos de aire, sol y luz para hacer entender que es necesario introducir un nuevo concepto de la edificación que haga compatible la alta densidad con la presencia de áreas verdes y servicios. El instrumento de esta racionalización de las áreas residenciales tiene que ser el plano. Sintomáticamente, se ignora la presencia de las diferentes versiones y escalas del plano, que en el capítulo anterior hemos visto aplicadas al crecimiento residencial de las áreas periféricas. Bajo la palabra plano, o falta de plano, se oculta una concepción del orden de la edificación que pasa por encima de las diferencias y matices.

La otra definición del programa, que contrasta con la realidad de la urbanización, se refiere a las mezclas de usos residenciales e industriales. La ciudad tenía que clasificarse en zonas monofuncionales, limitando al máximo las mezclas. El orden urbanístico también significaba la necesidad de concentrar los usos en áreas específicas; es decir, concentrando la industria en áreas expresamente dedicadas a este uso y eliminando los usos incompatibles en las áreas residenciales, desarrollando en ellas exclusivamente los espacios libres y de equipamiento a través de los cuales la vida residencial se podía expandir y mejorar. Es decir, impidiendo la mezcla de usos que evidencia el último de los planos de análisis comentados y tomando como modelo el polígono residencia y el polígono industrial, parecido al que entonces se proyectaba en el puerto franco.

En el capítulo anterior se ha observado que en la aglomeración de Barcelona hasta el principio del siglo XX, cuando empezó el desarrollo de la red de transportes en común, la industria y la residencia tenían que ser contiguas porque los obreros no tenían suficiente poder económico para atravesar la ciudad cotidianamente. En aquel momento era casi imposible suponer que los obreros pudieran desplazarse cotidianamente lejos de su área de residencia. Esta circunstancia sólo se empezó a superar en los años inmediatamente anteriores al Plan Macià.

A primera vista, contrastando las formulaciones del GATCPAC, la concepción del espacio monofuncional en el que basaban sus propuestas y la realidad de la urbanización, parece que sus propuestas estaban alejadas del mundo de la realidad. Sólo tenían el valor de ideas fuerza. Eran visiones de futuro. Sus proyectos no dialogaban con una realidad territorial concreta, compleja y diferenciada, como la de Barcelona. Se construían en el mundo de los proyectos de futuro y las ideas.

Pero, en realidad, las propuestas del GATCPAC no eran tan idealistas como parece a primera vista; responden a la constatación de las posibilidades de renovación de la estructura urbana. Las decisiones de planeamiento se ponían más en relación con el proceso de renovación de la estructura urbana en curso que con la simple lectura de esta estructura. Eran propuestas basadas en un auténtico programa; es decir, un conjunto de formulaciones con raíces profundas en los procesos de renovación en curso.

El orden geométrico

Un razonamiento semejante puede hacerse sobre la segunda dimensión del orden urbanístico a partir del cual se diseñaban los proyectos del GATCPAC. Se trata del orden geométrico. En el Plan Macià se propone la modificación del trazado actual del ensanche sustituyendo las manzanas Cerdà por otras de 400 x 400 metros. La propuesta tiene su origen en las investigaciones tipológicas y arquitectónicas del grupo o en las referencias que entonces se tenían sobre otros ejemplos de la arquitectura racionalista. Aquí también parece que, de repente y sin ninguna información previa sobre la estructura del mercado residencial en Barcelona, se proponga la sustitución de las diferentes mallas urbanas de la ciudad por una macromalla.

La única relación de esta malla con el mundo concreto de la urbanización de Barcelona se puede encontrar en la crítica de las modalidades de parcelación y las tipologías del centro de la ciudad, el ensanche y la corona periférica que hay en los números de la revista AC [23]. Si se contrasta la propuesta con la información sobre las modalidades de urbanización en varios lugares de la conurbación, que se ha incluido en el capítulo anterior, se ve que desde el GATCPAC hay conciencia de la estructura diferenciada de la urbanización de Barcelona, conciencia y conocimiento que se responden a través de la crítica. Es decir, que también desde este punto de vista el punto de partida del GATCPAC es el programa más que el detalle de la urbanización diferenciada.

El plan y el programa

Si en el número siguiente de la misma revista AC[23], la explicación de las propuestas del plan que elaboraron conjuntamente Le Corbusier y los arquitectos del GATCPAC no empieza con ningún análisis de Barcelona, sino con una serie de razonamientos históricos y programáticos derivados, al mismo tiempo, de las discusiones locales y de las formulaciones disciplinarias, eso se debe a esta actitud inicial del planeamiento de la época. El plan siempre empieza con un programa o una actitud crítica o combativa con relación a la realidad.

Esta actitud no se puede calificar de idealista o irrealista. En muchas interpretaciones de la arquitectura urbana de este período, tanto si se trata para glorificar sus propuestas como para criticar su contenido idealista, el programa nunca se pone en relación con la realidad y los acontecimientos urbanísticos del momento. Pero esta actitud, o este programa inicial, tiene fuertes raíces en la realidad. No tanto en una lectura simple e inmediata de la realidad como la que en tiempos recientes han hecho algunos estudios tipología-morfología, sino en la formulación de problemas como el de la nueva dimensión de las interrelaciones urbanas, la falta de higiene y orden en la urbanización menor o incluso la falta de consideración del valor de algunos recursos naturales, como la playa.

En cambio, aquí, el irrealismo o, mejor, la falta de referencias locales no se señala para invalidar o glorificar excesivamente las propuestas, sino para señalar el origen de una parte de éstas en el contexto de las discusiones disciplinarias. Las propuestas tienen origen en el mundo de la cultura urbanística y no en el de la urbanización y configuración concreta de la ciudad. Por este motivo, se presta atención a principios como el de la agregación de las áreas urbanas en grupos o polígonos de uso homogéneo, o se obsesionan con la geometrización del espacio.

Más allá de la concepción eonomicista de la ciudad funcional aparecen razonamientos sobre el orden de la urbanización que provienen de la arquitectura y de otros contextos culturales. Pero el fundamento de estas propuestas se basa en el caos que el crecimiento acelerado de la urbanización periférica ha creado en la metrópoli naciente, en la enrevesada organización de unas carreteras y líneas de ferrocarril cuyo trazado es una permanencia de órdenes antiguos, y también en el desorden de una urbanización que se ha basado excesivamente en la permanencia del parcelario agrícola.

Con todo lo que se ha dicho, no se puede llegar a la conclusión de la falta absoluta de referencias sobre los problemas de urbanización de Barcelona. Las propuestas del GATCPAC nunca parten y se desarrollan a través del análisis de las situaciones locales en el sentido que éstas se tomarían en consideración en el urbanismo actual, pero no se puede olvidar que la posición polémica del grupo le obligaba a definirse constantemente sobre los temas que se discutían en los periódicos, sobre las informaciones públicas de planos y las propuestas más vistosas del urbanismo local. También sabían incorporar a sus propuestas proyectos que encajaban en ellas, como el de la zona franca. O sabían traducir a su lenguaje ideas como la del enlace de las playas de Castelldefels mediante la prolongación de la Gran Via[24]. Desde esta perspectiva no se puede decir que fueran irrealistas. Vivían totalmente inmersos en la realidad cotidiana. Este factor se evidencia en el programa, y aún más en los esquemas y textos del plan, y también abre otra perspectiva de marco de sus propuestas.

Esta es una cualidad importante del urbanismo de los años treinta, que se ha olvidado mucho en el de los tiempos recientes, en los que el programa, entendido como crítica de la realidad inmediata, no se tiene en cuenta casi nunca. Con sus propuestas, el grupo intenta derivar las diversas maneras de edificar hacia un tipo nuevo de urbanización que se empieza a experimentar en Europa. No se trata tanto de forzar la sustitución global e inmediata de todos los tipos de urbanización que existen en Barcelona como de crear un programa de referencia que abra el paso a la intervención de otros niveles del planeamiento urbanístico que permitirán la adaptación de la propuesta sobre los lugares diferenciados.

Es más, la atención al análisis sociológico y sociotopográfico, y a los principios de urbanización que derivan de su crítica, no tienen que hacer pensar que, desde ellas, y sin demasiadas mediaciones, se pueda pasar a la comprensión de todas las dimensiones del planeamiento de los años treinta. La arquitectura de la ciudad que propone el GATCPAC, el orden racional de la ciudad, la separación esquemática de usos, el nuevo

orden de la edificación, etc., son unos magníficos puntos de partida o de programa, pero no resumen todo el desplegamiento instrumental del urbanismo de esta época.

Puede decirse que se trata del análisis y un programa que da el tono del trabajo. Pero el resultado, como se verá en los puntos siguientes, también deriva de otros razonamientos y consideraciones. Este es el caso de las modalidades de trazado urbano, al mismo tiempo geométricos y atentos a la forma del plano de la ciudad, el proyecto de la nueva ciudad residencial y la introducción de la geografía a través del esbozo y la perspectiva.

La estructura esquemática de la ciudad

Para avanzar en la comprensión de las dimensiones del planeamiento en este período histórico se puede prestar atención a la estructura global del plan propiamente dicho. Los esquemas de estructura urbana en los que se basa la descripción del Plan Macià en el número 13 de la revista AC son un instrumento interesante para entender esta dimensión del plan[25].

Los seis esquemas generales de estructura, referidos a temas de transportes y circulación, o zonificación y tratamiento de los tejidos urbanos, que se reproducen en la revista son el mejor punto de partida para una explicación de este aspecto del plan, y permiten una comprensión clara del sentido de las propuestas, en el contexto de una aglomeración metropolitana como la de Barcelona en los años treinta.

Empezaba aquella descripción a través de la organización de las comunicaciones y los transportes. Es decir, los esquemas III, IV, V, VI del plan, que se refieren a los diversos sistemas de comunicaciones.

Desde el principio del trabajo se impone la idea de segregación de tráfico. Idea que concuerda con la de simplificación. En todos los esquemas se hace una representación extremadamente rectilínea e independiente de la vialidad menor, que contrasta con la de las imágenes tradicionales del área o con la complejidad de la descripción que hemos efectuado en el capítulo primero.

Paralelamente, tiene mucha importancia el énfasis que se pone en la Gran Via. Es decir, el nexo de unión de los dos valles fluviales que convergen en el emplazamiento de Barcelona, a los que se ha hecho referencia anteriormente.

El esquema III se refiere a los transportes de automóviles y camiones, y se representa una red de tráfico principal basada en vías "independientes y elevadas".

Lógicamente, la vía más importante es la Gran Via, que hace de "tangente colectora de tráfico" (A), seguida por la V del Paral.lel y la Meridiana (D y E), que tenían la función de enlazar con los dos ejes fluviales. Estas tres vías eran autopistas que tenían la función de canalizar el tráfico de paso; es decir, el tráfico regional entre la ciudad central y su hinterland, y las tenían que completar otras vías de circulación rápida más locales. La prolongación de las dos radiales anteriores hacia el puerto (L y K). Una vía axial en dirección al mar (H), situada en el eje de simetría del conjunto, y una autopista que seguía la costa, sustituyendo el ferrocarril actual.

En el esquema resulta evidente que, en este período histórico, el automóvil se introduce en el urbanismo y genera un cambio importante en el tratamiento de la vialidad. Ya no se trata de calles más o menos anchas o de avenidas monumentales al estilo del urbanismo tradicional, sino de vías segregadas para automóviles.

También son importantes las pautas de trazado. La simplificación y la geometrización son evidentes y diferencian manifiestamente las propuestas de este plan de Barcelona como los de todos los documentos anteriores.

Pero quizá el tema más interesante es su carácter de esquema abierto, dirigido en relación con las directrices estructurales fundamentales del territorio catalán, y no tanto las internas de Barcelona. Esta estructura contrasta con la cerrazón de los esquemas del Plan Jaussely y, aún más, con la del Plan de Enlaces de 1917.

El esquema IV se refiere a los ferrocarriles. En este caso, la simplificación del esquema se traslada al tratamiento de un sistema completamente independiente de la vialidad tradicional.

Básicamente se dibuja en él una sola línea de pasajeros que pasa por la calle de Aragó, paralela a la Gran Via; tiene una estación general de clasificación situada tangente al Llobregat, y apeaderos situados en puntos estratégicos urbanos: la plaza de España en un extremo, el paseo de Gràcia en el centro y la plaza de las Glòries en el otro extremo. La segunda línea, paralela a la anterior, es de mercaderías. Conecta los principales asentimientos industriales: el puerto franco, el puerto comercial y el área industrial de Sant Andreu.

Tiene interés el tratamiento innovador que se da al ciclo de las mercaderías (taylorización) con una estación de clasificación exterior, una estación de mercaderías en la Zona Franca. De acuerdo con la lógica de asentamiento residencial del plan, se deja sin comunicación ferroviaria de mercaderías el área de Badalona y Poblenou, y se prevén apeaderos en puntos neurálgicos de la ciudad. Es interesante contrastar esta decisión con los planos de interrelación del ferrocarril y la industria que se incluyen al tratar la cuestión específica del transporte.

Como en los restantes temas, las propuestas del GATCPAC denotan, a la vez, una dosis de realismo al recoger e interpretar procesos en curso, e irrealismo, al esquematizar e introducir nuevas pautas de conceptualización del espacio.

En el límite, puede decirse que este intento racionalizado y simplificador es irrealista, teniendo en cuenta la complejidad de la estructura urbana de Barcelona. Pero también es realista porque basa sus determinaciones en la toma en consideración de unos vínculos entre la industria y el puerto que, por todo lo que se ha visto en el capítulo anterior, eran totalmente activos en la aglomeración urbana de principios de siglo.

Pero la intención de los redactores del plan todavía es más clara si se tienen en cuenta las polémicas y propuestas sobre la racionalización de los enlaces ferroviarios que se debatían en aquel momento. Por ejemplo, el Plan de Enlaces Ferroviarios de 1933, redactado prácticamente en paralelo al Plan Macià, tiene un esquema que se basa en dos líneas de penetración ferroviaria al centro de la ciudad, que se diferencia manifiestamente de los esquemas equivalentes dibujados en el planeamiento de principios de siglo.

El 29 de marzo de 1933 se constituyó una comisión de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, con participación municipal, estatal y de las compañías, que elaboró un Plan de Enlaces Ferroviarios que da un vuelco importante a los intentos de racionalización de las líneas, en curso desde hacía años. Era un plan global, que combinaba los objetivos ferroviarios y los urbanísticos. Por una parte, planteaba el problema de la capacidad de explotación de las líneas, afectada por la falta de conexión. Por otra, exponía la necesidad de solucionar el efecto barrera y los pasos a nivel, que impedían el desarrollo urbano en varias direcciones.

Las soluciones del plan que se esquematizan en los planos adjuntos se refieren a diferentes temas. El enlace de las líneas del norte y MZA a Montcada, prolongando la línea de la calle de Aragó hasta enlazar la línea de Granollers en La Sagrera. La construcción de un ramal que tenía que enlazar las líneas de Granollers y Mataró por el Besòs. De Levante a Poniente se establecía una línea entre La Bordeta-Aragó y la estación de la Sagrera. De esta manera se establecían dos líneas paralelas a la Gran Via, que comunicaban una y otra parte de la ciudad o, lo que es lo mismo, la cuenca del Llobregat y la del Besòs. Complementariamente, se establecía otro paso por el puerto, cuyo interés, por lo que sabemos, era motivado por otra serie de consideraciones. Al mismo tiempo se preveía la conexión con las nuevas líneas del metro.

La idea más potente del plan era el enlace de todas las líneas que confluían en la ciudad estableciendo un gran enlace longitudinal de este a oeste. La estructura radial ochocentista de las líneas quedaba totalmente superada por el plan. Pero también se superaban propuestas como las que se habían formulado en el Plan Jaussely, en el que se pretendía solucionar el problema de la conexión de las líneas radiales a través de una línea de circunvalación.[26] En este plan se optaba por la circunvalación, en parte por la aplicación de un modelo de estructura ferroviaria francés, opuesto al modelo de pasos a través alemán, aplicado en el planeamiento de Berlín, y en parte por la diferente consideración de la ciudad que se tenía en los dos momentos. A principios de siglo, la ciudad todavía era concebida como un todo diferenciado conceptualmente del espacio regional, mientras que en la década de los treinta, la cuestión de la regionalización ya tenía mucha importancia.

A través de la planificación de los enlaces ferroviarios se llegaba a unas consideraciones parecidas a las de los estudios regionales citados anteriormente. En todos los casos emergía el interés del establecimiento de una conexión este-oeste, que conectaba las dos cuencas fluviales, o los husos de líneas ferroviarias, y de esta manera abría Barcelona hacia su espacio metropolitano y regional.

Leyendo e interpretando la problemática del Plan de Enlaces Ferroviarios, los programas en los que se basa el Plan Macià se llenaban de realismo. Pasan a ser algo más que anticipaciones utópicas. Son propuestas críticas muy enraizadas en la realidad del momento. No es en absoluto casual que en el número 13 de la revista AC se incluya un esquema muy general de las propuestas del Plan de Enlaces Ferroviarios, paralelamente a las propuestas del GATCPAC. En las propuestas de este grupo de arquitectos no había solamente la intención de formular una propuesta alternativa "racional y simple" por emplear adjetivos que son muy propios de la actuación urbanística en aquel momento, que derivan de la cultura urbanística o de la influencia de los ambientes del CIRPAC entre los arquitectos catalanes.

Las propuestas del Plan Macià siempre tenían una doble dimensión. Por una parte, reflejaban la interpretación y la crítica de la situación urbana y regional de Barcelona. Y por otra, eran respuestas formuladas en términos de la cultura urbanística del momento. Pero la explicación inicial de la estructura del Plan Macià no se acaba en los dos esquemas anteriores. Los esquemas V Transportes marítimos y VI Aviación y zona de reposo, los completan y amplían las consideraciones introduciendo otros temas.

El primer esquema se refiere al tratamiento del puerto y su integración en el circuito del transporte industrial siguiendo la lógica taylorizadora del plan. Se dibuja en él una especie de transporte en "cables aéreos" entre el puerto y la estación del ferrocarril que hace pensar en una aplicación muy estricta de la lógica de racionalización y simplificación en el esquema de circulación establecido entre el puerto y algunas urbanizaciones industriales existentes[27].

El segundo esquema, aun refiriéndose al inicio del tráfico aéreo en el delta del Llobregat, pero también en la plaza de las Glòries, hace una primera referencia implícita al tema de la Ciudad de Reposo, muy importante en sus propuestas, de la que se hablará suficientemente más adelante. Si el tema anterior era una última manifestación de la aplicación de la lógica racionalizadora a la cuestión de las relaciones entre la industria y el puerto, que ya es suficientemente conocida, el último se abre a dos temas completamente nuevos, que intervendrán mucho en el planeamiento metropolitano de los años siguientes.

Tejidos residenciales

Un segundo grupo de esquemas se refiere al tratamiento de los tejidos residenciales, a la zonificación y a la estructura urbana propiamente dicha. Se trata de un conjunto de planos que están a medio camino entre la zonificación propiamente dicha y la introducción de un nuevo orden geométrico en la urbanización de Barcelona. La zonificación se limita a la segregación de los usos industriales, la definición del nuevo centro y la diferenciación del casco antiguo, el ensanche y unos nuevos barrios de manzana ancha o de urbanización de acuerdo con un nuevo orden. Es decir, en relación con este tema, el Plan Macià hace unas propuestas extraordinariamente esquemáticas.

En esta segunda parte del Plan Macià quizá lo más innovador es la utilización de una cuadrícula nueva de manzanas de 400 por 400 metros, y, con ella, la introducción de un nuevo orden geométrico que condiciona muchos otros temas. Se trata de la propuesta de la sustitución del módulo 133 por 133 que define el proyecto de Cerdà por un nuevo orden de edificación que pretende incluir el espacio correspondiente a nueve manzanas del antiguo ensanche en una sola macromanzana. Sobre esta macromanzana se tenía que desarrollar tanto la nueva edificación libre del condicionante de la calle como las áreas verdes y una nueva clasificación de las vías de tráfico.

En el esquema I, Zooning, se puede observar la división de módulos y la zonificación o reparto espacial de los usos, que se plantea desde un esquematismo semejante al de los planos de información urbana que los arquitectos catalanes aportaron al congreso del CIAM sobre la Ciudad Funcional.

Se define en ellos un centro administrativo y burocrático (A), situado cerca del mar, exactamente sobre el puerto antiguo, bien conectado por las dos vías en V i la comunicación marítima. Se trata de la City o centro motor de la ciudad, que ocupa la posición central propia de todos los proyectos de Le Corbusier, y que es una especie de traducción idealista del modelo de Manhattan. También se definen dos áreas de centro cívico (B), cercanas a la anterior, donde se debían asentar edificios administrativos y de cultura.

Las áreas residenciales se dividen en los siguientes tipos y emplazamientos Casco antiguo (C), donde el plan hace una propuesta de saneamiento y vaciado de las manzanas degradadas; Ensanche (D), donde el plan propone la sustitución de la manzana tradicional por otra de 400 por 400 metros; Barrios residenciales del puerto franco y el Poblenou (E y F), barrios obreros, próximos a las áreas industriales, con grandes bloques de viviendas y servicios colectivos.

Las áreas industriales se sitúan sobre el nuevo polígono del puerto franco y el área de Sant Andreu (G y H), y no sobre el Poblenou, una área industrial de gran tradición industrial y también de inversiones industriales y ferroviarias muy recientes, que el plan propone eliminar para sustituirla por una área industrial obrera.

El esquema II, Nuevo módulo de 400 por 400, completa la información del plano anterior y acaba de precisar la información aportada por este segundo grupo de planos.

El Plan Macià no se puede concebir nunca como una propuesta única, definida a un solo nivel de razonamiento. En primer lugar, es la elección de una directriz estructural, la Gran Via, abierta a una renovada influencia regional. También es una propuesta de situación de los usos urbanos, decidida a partir de una lectura atenta a la problemática estructural de la ciudad de los años treinta. Y, en tercer lugar, es la propuesta de un nuevo orden de trazado urbano, que tiene mucho que ver con la introducción de un nuevo concepto de la edificación. El nuevo módulo urbano de 400 por 400 metros se plantea como una nueva base de reestructuración de la ciudad, seguramente no tanto para sustituir inmediatamente todos y cada uno de los edificios y las manzanas como para iniciar un proceso de modificación que permita dar un nuevo valor a la edificación abierta, las áreas verdes, los servicios y equipamientos urbanos, y la vialidad del automóvil. Por este motivo, en el texto del número 13 de la revista AC se habla de invadir poco a poco el ensanche con edificios y ordenaciones efectuadas de acuerdo con las necesidades actuales. También se habla de "invadir" la ciudad antigua conservando una parte de ella.

La propuesta del Plan Macià es la de crear un nuevo orden, representado por una geometría estricta, de 400 por 400 metros, pero, de hecho, referida a la posición y la forma de los edificios, la integración de los espacios libres y equipamientos, en el trazado urbano y la reclasificación de la malla viaria.

A través del módulo puede verse claramente que la estructura no deriva sólo de razonamientos tayloristas, sino de la superposición de argumentos de este tipo con medidas de composición basadas en esta geometrización del espacio. El módulo es más una referencia de escala y de modelo urbano que la imposición de una geometría estricta.

El modelo

Pero el Plan Macià y en general todas las propuestas del GATCPAC sobre Barcelona no se pueden considerar independientemente de la historia de los proyectos urbanísticos de Le Corbusier, Se ha dicho que el Plan Macià es uno de los primeros trabajos de Le Corbusier en los que se supera el esquema concéntrico y se empieza a plantear la idea de la ciudad lineal. Eso seguramente es demasiado exagerado y esquemático. Aunque es cierto que el plan se sitúa a medio camino entre sus propuestas de París y las que elaborará sobre Argel, prácticamente en la misma época del Plan Macià.

Xavier Monteys[28] ha explicado hace poco esta evolución de las propuestas urbanísticas de Le Corbusier entre La Ville Contemporaine pour trois millions d'habitants de 1922, un proyecto estructurado sobre un punto central, y La Ville Radieuse, de 1932, que se estructura alrededor de un eje, y ha puesto en relación estos dos grandes modelos teóricos.

El primer proyecto, la Ville Contemporaine, fue expuesto por primera vez en el año 1922 y publicado en el libro Urbanisme tres años después. Por una parte, es una propuesta vinculada a París y su historia, y, por otra, todavía contiene muchas de las afirmaciones esenciales del urbanismo de principios de siglo.

Es una propuesta impensable si no se tiene en cuenta la relación de Le Corbusier con la ciudad de París. De la misma manera que, en las líneas anteriores, se han ido explicando los vínculos entre las propuestas del Plan Macià y la problemática urbanística de Barcelona en la década de los años treinta, la relación entre la Gran Via y el espacio regional, la problemática de la relación entre la industria y el puerto, los enlaces ferroviarios, etc., las primeras propuestas de Le Corbusier tienen como referente central la situación y, en muchos casos, la memoria histórica de París.

Esto es particularmente claro en el esquema de dos grandes ejes que enmarca todo el plan de la ciudad, teóricamente "abstracta", de tres millones de habitantes. La idea de situar la urbanización de París en dos grandes ejes; es decir, la Grande Croisée de París tenía una larga tradición. No era en absoluto un concepto inventado por Le Corbusier. Poco antes, entre los años 1903 y 1909, Eugène Henard había publicado unas propuestas de reorganización de la ciudad de París que incluían esta cuestión[29]. Repasando la historia de aquella ciudad es fácil encontrar referencias a un Grand Axe[30] y un eje complementario. A través de estos grandes ejes, el plan de Le Corbusier se enmarca en la memoria histórica y los temas de urbanismo específicos de aquella ciudad.

Normalmente, se dice que el Plan Voisin de París, redactado en 1925, deriva del modelo teórico de la Ville Contemporaine, aunque quizá es más correcto decir que tanto uno como el otro pertenecen a la misma reflexión urbanística. Hay que tener en cuenta que los proyectos de urbanismo tienen raíces tanto en los temas locales como en la sucesión histórica de las formulaciones culturales, a pesar de que el racionalismo arquitectónico y urbanístico es concebido con frecuencia sólo como hecho cultural, es decir, el proyecto deriva del modelo teórico. Es evidente que tanto en los proyectos como en los modelos teóricos también existe la historia urbanística local con sus problemas, discusiones e incluso vacilaciones. El modelo de la Ville Contemporaine sería impensable sin la historia de París, y el Plan Macià sería imposible de concebir sin las temáticas y polémicas de la Barcelona de los años treinta.

Pero, al mismo tiempo, bajo las propuestas de Le Corbudsier, hay también la incidencia de algunas de las reflexiones esenciales de la urbanística de principios de siglo. Monteys[31] encuentra cierto paralelismo entre el modelo de Le Corbusier y la concéntrica Stadtkrone de Bruno Taut, pero, más que este paralelismo, lo que se ve bajo el modelo es la incidencia de algunos de los principios definidores del urbanismo de principios de siglo. La mayoría de los manuales de urbanismo de aquella época —por ejemplo, el catálogo de la Exposición de Urbanismo de Berlín de W. Hegemann[32], o los planos de Berlín de Eberstadt[33], o, incluso, el de Chicago de Burnham[34]— se basan en esquemas concéntricos. Esquemas como el que compara la planta de París con las de Londres, Berlín y Moscú, que dibujó Henard y reprodujo Hegemann, son muy frecuentes en el urbanismo de este momento histórico. Como también lo son las teorías que enfatizan las nociones de aglomeración, concentración, etc.

El Plan Macià va más allá del absoluto predominio de estas gráficas concéntricas y de las teorías sobre la relación de la ciudad con el centro, propias de la urbanística de las primeras décadas del siglo. Cuando, en las propuestas de Le Corbusier y el GATCPAC, se sustituye el esquema concéntrico por el esquema lineal hay que ver allí mucho más que el simple capricho del proyectista. Lo que se hace allí es situar la ordenación urbanística en un campo conceptual muy diferente del de las propuestas de principios de siglo.

Se ha dicho que en la década de los años treinta Le Corbusier empieza a concebir el urbanismo en el contexto regional. Pero aún hay más. En el Plan Obus de Argel, el otro modelo de referencia, la nueva ciudad no se concibe sólo a través de la organización y la concentración, sino mediante su superposición en la geografía de la ciudad, con su línea de costa, sus montañas, etc. La nueva ciudad es tratada como una escultura situada en un paisaje, y de esta manera inicia otro orden de reflexión, tras el que se halla la geografía regional que Pierre Vilar había empezado a introducir en Barcelona en la misma época del Plan Macià.

Entonces, los modelos de concentración y los esquemas en general empiezan a perder la fuerza que tenían los planes de principios de siglo.

Por ejemplo, en el caso del Plan Jaussely de Barcelona, el esquema del plan tiene mucha fuerza, es concéntrico, cada una de sus partes o piezas es solidaria de las otras. La ciudad es concebida en el plan como una pieza unitaria y cerrada en sí misma. El cinturón de ronda da coherencia a todo el conjunto, en el que hay unos centros situados estratégicamente, unas áreas residenciales, unas áreas de vivienda obrera vinculadas a las áreas industriales. El sistema también está estructurado por un conjunto de grandes avenidas, que vinculan los puntos estructuradores principales, etc.

Mientras que en el Plan Macià, sobre unas ideas de estructuración principales referidas prioritariamente a la Gran Via y las dos comunicaciones en V, y unas ideas de localización muy generales sobre la City de negocios en el puerto, el plan se fragmenta en áreas diferenciadas. La relación entre éstas no se tiene que buscar en la cohesión y la coherencia conjunta. Los principios y las

formas de asentamiento pasan a tener mucha más importancia.

El urbanismo empieza a pensar a través de dos temáticas superpuestas, la geometría urbana propiamente dicha o el modelo, y la geografía o el paisaje. Entre ellas no hay homogeneidad, sino heterogeneidad, discontinuidades y rupturas, mientras que la armonía del conjunto no se tiene que buscar en las relaciones tayloristas, sino en el lenguaje, los símbolos de la nueva modernidad, la aplicación de los principios de edificación, etc.

La actualidad del Plan Macià en relación con la situación actual radica precisamente en este desplazamiento de la coherencia del plan al terreno de las imágenes y principios. Un plan puede ser coherente porque desde cualquier área o punto se llega fácilmente a otro, desde éste se ve un tercero, el cual es integrado en el conjunto por una gran avenida, etc. Es decir, el plan es un todo a partir de la aplicación de reglas de proximidad y pertenencia a un todo conjunto. Pero también puede ser unitario a través de la presencia de un lenguaje y unas reglas de composición conjuntas. Mediante el lenguaje, la coherencia puede pasar por encima de las diversidades y las rupturas. Y la urbanística metropolitana actual necesariamente tiene más semejanza con esta actitud abierta que con la de los planes de principios de siglo.

Aquí es donde hay que situar las innovaciones del Plan Macià, en el camino que va de la Ville de Trois Millions d'Habitants a la Ville Radieuse. Si en la década de los veinte, Le Corbusier aún leía la situación de París desde la óptica de la concentración alrededor de un centro único. Después en el Plan Obus de Argel y en el texto teórico La Ville Radieuse, la urbanización ya aparece como una superposición del modelo sobre la geografía. El plan de Argel tiene un esquema teórico: la Ville Radieuse. Es un organismo urbano compuesto por una cabeza —la City— y un eje alrededor del cual se van desarrollando franjas de uso y de edificación diferenciadas[35]. Pero la Ville Radieuse también es geografía; es, sobre todo, lectura de la morfología del territorio; es el croquis del territorio previo al proyecto urbanístico, es observación del conjunto desde un punto alejado. Precisamente el libro donde se publicó la Ville Radieuse está lleno de observaciones de este tipo[36].

Entre los dos modelos, en el Plan Macià hay un intento de simetría que recuerda remotamente el primer modelo, pero hay sobre todo la dislocación de las piezas de acuerdo con la forma del territorio y la lectura de los procesos de transformación urbana en curso, hay el inicio de la fragmentación y la diferenciación. Aquí es donde la menera de concebir y representar la idea de edificación en el Plan Macià tiene un relieve importante. Y aquí, también, es donde hay que situar la actitud complementaria de Le Corbusier y el GATCPAC de adaptación de sus propuestas a la forma del plano, de los tejidos urbanos y de la geografía. En los puntos siguientes todo esto se verá con más detalle.

La idea de edificación

Es evidente que la geometrización del espacio a la que se refieren los esquemas del Plan Macià no se puede entender si no se refiere a una nueva idea de edificación. Una idea basada en la sustitución de las pautas tradicionales de formación de ciudad, el ensanche, la periferia y el casco antiguo, por una nueva manera de concebir los edificios y sus relaciones con la vialidad. Algunos de los planos o láminas de plano permiten tomarlo en consideración de forma más detallada. En un primer grupo de láminas, con planos y fotomontajes, se contrasta la nueva propuesta de edificación con el ensanche. Las láminas tienen interés tanto por la propuesta como por la manera de representarla.

La propuesta de Le Corbusier y el GATCPAC es sustituir un grupo de manzanas del ensanche Cerdà por una nueva macromanzana de 400 por 400 metros, en el seno de la cual la edificación, los espacios verdes, los equipamientos y la vialidad pueden desenvolverse con más libertad.

En el grafiado resalta particularmente el contraste entre la simplicidad y el esquematismo de la malla Cerdà con el libre desarrollo y la superposición de líneas de edificación, espacios verdes, viales, etc.

En la edificación se aplica el modelo de "redents", típico de las propuestas le corbuserianas, que, como las dos calles centrales de su proyecto de ciudad de tres millones de habitantes, también deriva de los trabajos de Henard. Este modelo ya había sido introducido en Barcelona por Jaussely. Se trata de un tipo de edificio nuevo en la urbanización de Barcelona. Es un bloque, y no una casa entre medianeras, y se desvincula de la alineación de la calle englobando los espacios libres al estilo del proyecto de la Casa Bloque de Sant Andreu, del GATCPAC.

En las láminas, la rigidez de la trama de ensanche contrasta con la gran flexibilidad de los "redents" del GATCPAC y Le Corbusier. A pesar de que la trama de 400 por 400 metros de los planos generales parece muy rígida, la implantación de la edificación da origen a espacios intermedios de muchos tamaños y formas diferentes. En la comparación de las dos plantas se ve inmediatamente la diferente naturaleza del trabajo arquitectónico en uno u otro ejemplo. En el Plan Macià, la implantación de la edificación, aun basándose en unos principios muy contundentes, el asoleamiento, la integración del espacio libre y la edificación, etc., originaban un trabajo de composición arquitectónica caracterizado por la diversidad de formas y situaciones que podía enriquecer mucho el vocabulario arquitectónico que se utilizaba tradicionalmente en Barcelona.

Al mismo tiempo, en los planos y las perspectivas se grafían espacios libres completamente independientes de los edificios. Los espacios libres, que engloban caminos, campos de deportes, jardines, pasan por debajo de los edificios como si éstos no existieran. El conjunto se grafía como si los edificios fueran masas estáticas, que delimitan espacios intermedios, mientras que la circulación pasa por debajo, aprovechando los pilotis[37]. El conjunto es combinación de las geometrías puras de los edificios, una especie de barreras y masas estáticas, las formas libres de los jardines y equipamientos, y la retícula de las calles, que también fluye por debajo de la trama. Las calles o la cuadrícula de 100 por 100 metros se han eliminado como espacios de circulación rodada, pero aún continúan en cuanto barrera secundaria de servicio interior.

De la yuxtaposición a la superposición

El nuevo tejido urbano se origina mediante la superposición de diferentes niveles de regla de composición o formación. El nuevo modelo de ciudad no se desarrolla a través de la yuxtaposición de zonas de uso diferente, sino a partir de la superposición de los diversos elementos y reglas de composición sobre el lugar.

Esta actitud es esencial para entender el modelo. Si en los planos y proyectos del siglo XIX y de principios del XX se trataba de buscar la estructura y la organización racional a través de la situación lógica de las zonas o piezas urbanas de uso diferencial, aquí el plan se plantea como superposición de las reglas de composición sobre una realidad o una trama urbana. Es más un urbanismo de impacto y superposición que un urbanismo de optimización.

En esto, el Plan Macià también es mucho más actual que muchos urbanismos de zonificación cerrada que se realizarán en los años siguientes. El plan no es un documento innovador sólo por su esquema abierto, también lo es por esta manera de introducir la complejidad urbana y la diferenciación de las piezas.

Esta actitud también se refleja en el estudio y la representación de otros tejidos urbanos. Sin tenerla en cuenta sería impensable una lámina que explica como se llega a una parcelación absurda, y grafía la descomposición de una antigua finca agrícola en un conjunto de pasajes sin salida y parcelas minúsculas. Viéndola, rápidamente acude a la memoria la referencia a algunas parcelaciones en curso alrededor de los núcleos del Baix Llobregat y también la referencia al proceso de formación de las áreas marginales, que tanta importancia tendrá en la renovación conceptual del urbanismo de los años sesenta y setenta.

Tanto en ésta como en otras láminas que se refieren al tema de la edificación, la urbanización se ve como un proceso. Metodológicamente, éste es muy nuevo y hay que situar este avance conceptual junto al de otros que se han señalado anteriormente: la atención a una nueva área de influencia regional o metropolitana y la apertura del esquema estructurador.

El Plan de Saneamiento

Un tercer ejemplo de este énfasis en la superposición es muy conocido. Se trata del Plan de Saneamiento del casco antiguo, plan que con frecuencia se explica como excepción casi absurda en el contexto de la arquitectura racionalista, porque sin tener en cuenta la lógica de superposición, que en este caso es entre la idea de edificación y el tejido antiguo, es casi imposible entenderlo.

Para explicarlo quizá hay que referirse otra vez al Plan Obus de Argel de Le Corbusier, donde no solamente se adaptan los grandes bloques ondulados a la morfología de las colinas, sino que se conserva toda la casbah. Algunos autores señalan que en la conservación de la casbah hay una actitud parecida a la de los ready-made dadaístas[38]. Pero al margen de esta concepción del espacio, es innegable que los principios de la superposición de la nueva realidad sobre la preexistente, la prioridad a las reglas de composición sobre las zonificaciones cerradas o solamente referidas a un modelo, son muy activos en el urbanismo que realizan Le Corbusier y los arquitectos del GATCPAC.

El Plan Macià es más una estrategia arquitectónica que un modelo cerrado. Al mismo tiempo que, como en muchos proyectos de gran escala de Le Corbusier, la traducción de los principios de composición es tan importante como la adaptación al lugar o a la trama urbana preexistente[39].

Le Corbusier, desde sus primeros escritos —por ejemplo en Vers une Architecture, cuando analiza la Acrópolis de Atenas aplicando conceptos de Auguste Choisy—, define el espacio y los principios de asentamiento y de composición a partir de una concepción muy pictórica del espacio y el movimiento[40]. En ésta hay siempre un dualismo y una tensión entre objetos arquitectónicos diferenciados. La relación y oposición entre un edificio y otro, el nuevo y el preexistente, la ciudad nueva y la vieja, el edificio y el contexto, siempre están presentes.

Por eso no debe extrañar que las propuestas de saneamiento del casco antiguo de Barcelona se expliquen más desde la superposición del orden nuevo sobre el antiguo que por la apertura de nuevas mallas de vialidad o la optimización de las relaciones interiores de la ciudad antigua. No se trata de estudiar la morfología de la ciudad existente para comprender su orden interior y tratar de restituirlo, como se intenta en algunos planeamientos recientes. Le Corbusier y el GATCPAC superponen y tensan uno y otro orden para imponer un proceso o una política de transformación.

De hecho, el Plan de Saneamiento realiza una relectura del programa de renovación del casco antiguo, que la cultura local había sedimentado a lo largo de los años, y lo traduce en forma de modelo de futuro. Sobre el modelo se añaden algunos temas propios del nuevo planeamiento como, por ejemplo, la introducción de los espacios verdes entre los edificios residenciales, superponiendo espacios verdes y de residencia de una manera equivalente a la de su proyecto de transformación del ensanche; o también superponiendo espacios de equipamiento entre las manzanas edificables. Así confecciona el modelo de referencia que marca la tendencia de trans-

formación del ensanche. Esto aún se verá más claro en los documentos que se comentan en el punto siguiente.

La utilización del esbozo y la perspectiva

La superposición de las propuestas de proyecto sobre la forma del territorio, el relieve o la estructura de vialidad convierte en necesaria una operación técnica de reconociminto del lugar que se refleja muy claramente en los documentos preparatorios y borradores del Plan Macià.

En la historia del planeamiento hay numerosos casos de documentos previos a las propuestas de proyecto y plan que proporcionan informaciones básicas para el conocimiento del carácter de los lugares en los que se desarrollan el plan o el proyecto. Las técnicas de trazado y composición siempre hacen de enlace entre unos y otros. Por ejemplo, los proyectos de alineaciones o de ensanche de los siglos XVIII y XIX son impensables sin el reconocimiento previo del lugar al que se referían los planos geométricos, y entre unos y otros siempre se establecía un enlace llevado a cabo por las técnicas de alineación o conformación geométrica del espacio. En los borradores de estos trabajos de planeamiento se encuentran con frecuencia restos de los dibujos con escuadra y compás que dan testimonio de la aplicación de pautas geométricas tanto en la lectura del lugar como en los proyectos.

De la misma manera, los esbozos de estudio sobre papel cebolla del área del núcleo antiguo de Barcelona, que pertenecen a la Fundación Le Corbusier[41], explican claramente que las propuestas del Plan Macià surgen tanto de unos principios y reglas generales como de la lectura previa de una serie de circunstancias locales. Los autores del plan tuvieron que hacer un tanteo previo para adaptar los principios a las características de los diferentes lugares o tejidos urbanos.

En este caso, la adaptación se basa prioritariamente en la lectura de la estructura viaria y monumental. Por ejemplo, en el croquis sobre papel cebolla del Plan de Saneamiento que reproducimos, se repasa el trazado de las calles, se marca la edificación en cada lado de la calle y se diferencian los principales edificios monumentales. En este croquis, como en los restantes borradores, se ofrece una visión muy clara del método utilizado por aquellos arquitectos de los años treinta en la composición urbanística.

Se lee la estructura del núcleo histórico de la ciudad partiendo de una idea base, la implantación de la trama geométrica del esquema del Plan Macià, concebida no solamente como una retícula, sino como idea de urbanización. Así, se da un paso intermedio en el proceso de elaboración de los instrumentos de composición urbanística, que relaciona la concepción del proyecto y la lectura del lugar. Hay que ver en esta operación un paso adelante hacia esta ciudad diferenciada y fragmentada que nace de unos principios de composición urbanística racionalistas en los años treinta, y que se desarrolla a través de una muy interesante lectura de los diversos lugares o tejidos urbanos. De esta manera, el Plan Macià se convierte en un paso hacia adelante hacia el urbanismo metropolitano más actual.

Esta lectura es paralela a la que Le Corbusier hizo en otros croquis de la estructura territorial general de Barcelona. Por ejemplo, entre los papeles de la Fundación Le Corbusier hay un croquis del área del puerto que evidencia ya lectura o análisis gráfico equivalente a la del ejemplo anterior. También hay varios croquis de tanteo sobre la prolongación de la Gran Via y la definición de la estructura "metropolitana" del delta del Llobregat. En alguno de ellos, la prolongación de la Gran Via se plantea paralelamente a la prolongación de la Diagonal y a una especie de cinturón de ronda superior. En otrs, el eje de la Gran Via se combina con otro que viene el puerto. En todos ellos, la idea de estructuración general, que, por lo que se ha visto, se basa en la prolongación de un eje que integra los dos trazados fluviales, se adapta a las características del lugar, variando su trazado, leyendo las circunstancias locales. Este urbanismo, aunque tenga su origen en un principio, regla o idea de estructura general, y esta idea sea particularmente potente, siempre indica una lectura del lugar y una adaptación a las circunstancias locales. Esta operación es tanto o más interesante que la definición del modelo.

Hay que entender el sentido de estas operaciones de planeamiento situándolas en relación con el precedente de los planos geométricos que servían de base a los proyectos de alineaciones de los siglos XVIII o XIX, o al de los planos de tipología-morfología del urbanismo de las últimas décadas. Si se analizan en la perspectiva de los planos tipología-morfología, con sus parcelas y las casas tan bien dibujadas, con una vialidad histórica definida con nucha exactitud, etc., pueden parecer imprecisos, faltos de referencias o poco profundos. Pero son embrión de las técnicas de reconocimiento de la forma de los lugares, y de integración de este reconocimiento en las propuestas que, a partir de este momento, tendrán mucha importancia en el planteamiento.

Estos planos no son tan detallados como los planos de reconocimiento morfológico más recientes, pero tienen, en cambio, la ventaja de una espontaneidad que los acerca a las ideas de proyecto de manera más inmediata y potente que muchas de las complejas cartografías tipología-morfología recientes, que se pierden en muchas complicaciones analíticas y no llegan a alcanzar nunca la problemática del proyecto[42].

Contrariamente a lo que ha pasado en la época de predominio absoluto de la tipología-morfología, que se perdían en el conocimiento sin llegar nunca al proyecto, en trabajos más actuales, la inmediatez en la relación reconocimiento-proyecto no es vista como un defecto, sino como una cualidad que acerca el proyecto al reconocimiento del lugar y viceversa.

El dibujo o el plan como imagen

El mismo tipo de aproximación que se refleja en los croquis anteriores se puede encontrar en varios dibujos del puerto de Barcelona que Le Corbusier hizo durante su viaje en barco a Mallorca. En estos dibujos se comparan las alturas y los volúmenes de varios edificios existentes y proyectados en el Plan Macià con la montaña de Montjuïc. El que se reproduce en nuestro libro, fechado en la Pascua de 1932, representa el perfil de la montaña de Montjuïc, con el castillo y el característico acantilado, la línea de la costa y las torres de la Sagrada Familia y la catedral, y sitúa las tres torres de la City del Plan Macià en relación con la imagen del frente marítimo de Barcelona. Sobre una segunda imagen, Le Corbusier escribe: "Il faudrait gratte-ciel-même auteur que Monjuich". Es decir, relaciona el proyecto con la imagen del frente marítimo de la misma manera que relacionaba el trazado de la prolongación de la Gran Via con la forma del delta. Superpone el reconocimiento y el proyecto, midiendo la forma de los bloques en relación con el paisaje[43].

Se trata de otra operación de lectura y medida de la topografía y los espacios preexistentes, previa a la composición urbanística, muy interesante. Una operación que refleja un cambio metodológico en los trabajos de Le Corbusier en los años treinta, y que representa la superación de los proyectos estáticos, cartesianos, con una estructura celular aditiva, como tenían los planos de tayloristas de principios de siglo o las primeras propuestas de Le Corbusier. Al mismo tiempo empieza a proponer una nueva sintonía entre las necesidades humanas, la arquitectura y el paisaje, y nuevos modelos que se basan prioritariamente en las tensiones y superposiciones entre la geografía y la propuesta[44].

Paralelamente, en estos planes empiezan a aparecer curvas y sinuosidades y se acentúan las interrupciones y distorsiones. Es decir, se define en él un espacio muy distinto.

Los planos y proyectos urbanos de principios de siglo se definían prioritariamente en planta. Eran trabajos de reparto del suelo. Definían una malla viaria, unas anchuras de calles, unas direcciones y, a veces, una jerarquía. Dibujaban manzanas, en las que situaban volúmenes o tipologías de edificación. Asignaban usos, a veces espacios verdes y equipamientos, otras veces de residencia o industria.

En cambio, en estos planes de Le Corbusier en la década de los años treinta, la definición de una imagen o un paisaje tiene mucho protagonismo. Si el origen del plan o la idea de proyecto están en la superposición o el impacto de la propuesta sobre el lugar geográfico, y si ambos tienen consistencia visual, es natural que la definición de la imagen sea prioritaria.

A veces se olvida que los trabajos de urbanismo tienen una doble eficacia. Por una parte, son trabajos de reparto del suelo o de definición de sistemas de crecimiento o transformación; por otra, son imágenes de futuro, más o menos innovadoras. Cuando predominan las vertientes burocrático-administrativas del urbanismo, como pasa hoy en muchos trabajos municipales y comarcales; entonces, desgraciadamente, es natural que esta vertiente cultural desaparezca bajo una selva de decisiones difícilmente comprensibles.

El ensanche de Badalona. Un contraste

Las formulaciones del Plan Macià se pueden contrastar con las que se desarrollan paralelamente en dirección a Badalona. La prolongación norte de la Gran Via es el nexo de una serie de trabajos de diferente escala que siguen una metodología muy diferente de la del ejemplo de Barcelona. Puede decirse que, en este momento, el Plan Macià y todo el conjunto de proyectos que se desarrollan en la ciudad central no son más que un aspecto sectorial del urbanismo metropolitano.

El Plan Fradera de Badalona, el último de la serie de planes de ensanche de esta ciudad, y el conjunto de ejemplos de urbanización menor que se redactan en este término municipal en la década de los años treinta permiten introducir un contrapunto a la explicación que se ha dado hasta aquí haciendo referencia a otra manera de concebir las relaciones entre la urbanización menor y la escala global.

Para explicarlo, se hará referencia al retórico y grandilocuente plan de ensanche que redactó el arquitecto Fradera en el año 1930, poco antes que Le Corbusier y el GATCPAC redactaran el Plan Macià. Paralelamente, se situará y documentará mínimamente la urbanización menor, que se redactaba en Badalona paralelamente al plan de ensanche. En las relaciones entre estas dos escalas de planeamiento se puede encontrar una manera de concebir el planeamiento diferente de la de la Barcelona republicana, y que remite a la urbanística del período inicial del siglo.

El ensanche Fradera de Badalona no corresponde ni cultural ni políticamente al urbanismo del período republicano. Es retórico y lleno de aparentes caprichos de trazado.

En el trazado de la malla viaria del plan se utilizan técnicas de composición de origen Beaux Arts, que son muy diferentes de las de aproximación y simplificación utilizadas por el GATCPAC. Así, en el plano se definen cuatro importantes puntos de convergencia de los viales que focalizan la atención del plan. Al mismo tiempo parece que, desde estos puntos, se abren perspectivas de regusto barroco. Paralelamente, hay la intención de completar una ciudad, que por lo que se ha visto anteriormente, tenía un trazado en el que predominaban la ortogonalidad y una cierta monotonía, con un buen sistema estructurador en el que aquellos puntos de fuga y las avenidas diagonales tienen un peso importante. Paralelamente, toda la riqueza conceptual de

la formación de tejidos urbanos en el Plan Macià; aquella característica superposición de los diferentes elementos de urbanización, edificios, espacios verdes, equipamientos, y vialidad, sobre el mismo lugar y a diferentes escalas, está ausente en este documento, donde hay poco más que la idea de una nueva estructura urbana que se añade a la existente, y una simple zonificación o asignación y reparto de usos y tipologías edificatorias en el espacio.

Es cierto que en el plan se plantean calles curvas para adaptarse a la topografía, y que bajo los diferentes trazados hay una cierta lectura de la topografía y del plano de la ciudad existente. Pero nunca hay una referencia a la forma del territorio y al paisaje equivalente a la de las vistas de Le Corbusier en el Plan Macià. En uno y otro plan hay un acercamiento diferente a la forma del territorio. Contraponiéndolos se pueden acabar de entender los avances de la urbanística de Le Corbusier y sus discípulos en los años treinta. Una cosa es adaptar el trazado de las calles a las curvas de nivel y otra muy diferente es medir el efecto del plan en la imagen del territorio o el paisaje.

Todo cuando se ha dicho hasta aquí no implica la falta de razones estructurales. Bajo el bosque de trazados del plano de ordenación también hay problemas importantes de trazado de la vialidad metropolitana. Por ejemplo, éste es el caso de la definición de una nueva variante de la carretera de Mataró. Esta carretera es prolongación de la Gran Via, el eje viario que centra la atención de todo este estudio. Sobre el trazado de esta variante se define una nueva malla intermedia que enlaza los diversos puntos de fuga o centros de interés. Estos puntos, que se resaltan en el esquema auxiliar que se ha elaborado, sirven para interpretar la incidencia del plan en el núcleo urbano y los crecimientos en curso. Puede decirse que bajo la estructura compleja del plan también hay la intención de integrar en un nuevo conjunto la malla menor del antiguo ensanche y de algunas urbanizaciones menores que se han documentado en el capítulo anterior[45].

El plan tiene el interés adicional de introducir una nueva manera de relacionar la urbanización menor con la de alcance general de Badalona, y también del área metropolitana naciente. Define un nivel de vialidad intermedio a través de la aplicación de unos criterios y reglas de composición muy diferentes de las del Plan Macià.

También es curioso ver cómo se teoriza la cuestión del trazado en la memoria del plan. Allí se hace referencia a la utilización de diferentes sistemas de urbanización: ortogonal, triangular, clasicista, paisajística, nuclear y futurista. En la aplicación de estos sistemas se puede observar la importancia de los modelos de tejido viario en el trazado. La conformación de los tejidos es cuestión que se resume en la forma de la malla y la vialidad, y que se estructura a través del reparto. Aún se está muy lejos del método experimentado con la superposición de temas, o de los paisajes e imágenes que utiliza el GATCPAC.

Aquí el planeamiento se convierte en un simple juego entre la lectura de los tejidos urbanos y los desniveles del suelo o entre las exigencias de programa (por ejemplo, el enlace de las urbanizaciones segregadas y la previsión de una variante o paso a través) y las referencias o modelos que aporta la tradición del planeamiento. Cuando se habla de la construcción de un plano "lógico" se hace referencia a este juego, no a cualquier medida de racionalización o taylorización, como los trabajos de urbanismo de principio de siglo, ni a la invención de nuevos paisajes y nuevas maneras de habitar o solucionar las necesidades humanas, como en el Plan Macià.

Se actúa a través de una superposición de criterios que puede parecer equivalente a la que se seguía en el Plan Macià. Pero se opta por otro método. Se utilizan otros instrumentos y se busca más la "variedad dentro de la unidad" que la gran simplificación formal o la invención de la variedad a través de la superposición que se buscaba en los trabajos del GATCPAC.

Es importante tener en cuenta que toda esta articulación de instrumentos de planeamiento tiene la finalidad principal de solucionar el problema de la escala intermedia. Un tema de planeamiento que resulta claro para la comprensión del proceso de transformación de la costa de Barcelona, y de formación de la urbanística metropolitana.

El problema y tema de intervención que aparece aquí no es ni la previsión de una malla de crecimiento ni la definición general de un modelo de ciudad, sino la articulación entre la escala mayor y la escala menor a través de infraestructuras intermedias, bajo las que se reconduce toda la eficacia del planeamiento..

Pero este tema aún se podrá seguir con más claridad en la prolongación de la Gran Via por la parte sur, que se explica a continuación.

La Gran Via a Poniente

Contra la simplificación que determina todo el Plan Macià, el episodio de la prolongación de la Gran Via permite desarrollar algunas de las cuestiones iniciadas alrededor del ejemplo de Badalona. La prolongación de la Gran Via por el área de Poniente no es sólo un episodio de infraestructuración, sino un episodio complejo y completo, de transformación urbanística del territorio, en el que la articulación de niveles, los tiempos de urbanización, la diversidad y la complejidad, desempeñan un papel importante. Posiblemente, la aplicación de los principios generales de trabajos de planeamiento donde predominan las connotaciones culturales, como el Plan Macià, se tiene que buscar en el seno de procesos complejos como el que se llevó a cabo alrededor de esta prolongación sur de la Gran Via.

Alrededor de este episodio de urbanización se incluyen la transformación de la plaza de España después de la Exposición, que se ha explicado entre los precedentes del capítulo anterior, el ensanche de L'Hospitalet, la construcción del aeropuerto y el puerto franco. Finalmente, la adaptación de la costa del delta del Llobregat para el ocio. En este punto se vuelve a encontrar la experiencia del GATCPAC.

En la explicación del episodio resulta evidente el proceso de diferenciación del espacio, así como la presencia de un tiempo histórico diferente del que expone el GATCPAC, además de unos instrumentos de planeamiento menos innovadores culturalmente, pero con más incidencia en la conformación del territorio.

Las primeras imágenes del proceso son sobre el carácter del nuevo eje de vialidad. Se trata de un vial que está a medio camino entre la carretera y la avenida. Así, por ejemplo, en un primer documento gráfico se explica la sección del vial, con una importante masa de árboles, y los correspondiente puentes. En un segundo, del año 1925, la sección se completa por el trazado de una línea de tranvía. El tercero, que pertenece a trazados más urbanísticos de R. Puig Gairalt, el autor del proyecto de ensanche de L'Hospitalet, tiene una sección de gran avenida urbana; es decir, un carácter monumental semejante al que le otorgaba aquel plan de ensanche.

No es una carretera ni una simple alineación. Se trata de un vial muy complejo, que incluye, ex novo, innovaciones como la de la vía del tranvía, y que pretende tener relevancia y convertirse en el foco de la operación de estructuración urbanística de toda el área de L'Hospitalet.

Precisamente, en dos perspectivas del proyecto de ensanche de L'Hospitalet, de Ramon Puig Gairalt, se le otorga este carácter de vial de referencia monumental. En la primera intervienen significativamente las calzadas modernas, el paseo arbolado, el tranvía, y unos márgenes de edificación excesivos. En la segunda, un puente, más propio de París que de L'Hospitalet, le proporciona este exagerado carácter monumental.

El contraste de estas imágenes con las del GATCPAC, y quizá con las de la actual autovía de Castelldefels, permite situar culturalmente la iniciativa.

El ensanche de L'Hospitalet

En el conjunto del tema generado por la prolongación de la Gran Via y la urbanización de la plaza de España, el Ayuntamiento de L'Hospitalet redactó en 1926 un proyecto de ensanche paralelo cronológica y temáticamente al de Badalona.

Este trabajo de planeamiento hay que entenderlo situado entre los temas de reestructuración global de la aglomeración de Barcelona y el trabajo menor de urbanización. Es decir, se trata de un documento de alcance intermedio, como lo era el Plan Fradera de Badalona, y en esta interrelación entre los dos niveles del planeamiento se halla su riqueza principal.

Por una parte, es un plano de alineaciones concebido para encajar en un orden general toda la urbanización menor del término de L'Hospitalet, documentada suficientemente en el capítulo anterior cuando se hacía referencia al grosor histórico del plano de 1930. Esta urbanización, como se sabe, se desarrollaba a través de cada parcela agrícola sin demasiadas preocupaciones de estructura.

Por otra parte, es un documento de estructura que define el nivel de urbanización intermedio, que tiene tanto interés en la explicación del proceso de formación metropolitana.

La realidad de la urbanización fragmentada se muestra en el plano número 1, preliminar al plano de ensanche, en el que se señalan detalladamente las preexistencias que se tienen en cuenta en su redacción. También se puede observar en el primero de los esquemas interpretativos de este documento que se ha efectuado para nuestro estudio.

Mientras que el nivel intermedio de urbanización y la intención de interrelacionar los diferentes centros activos a través del plan se muestran en el plano 2, las interrelaciones entre los núcleos que se señalan en este plano también se esquematizan en otro elaborado expresamente para este estudio, en el que se ha reforzado con líneas rojas todo el viario de interrelación intermedia.

La documentación sobre la intención estructurada de este documento de planeamiento se completa con el plano 11, donde se enmarca el plan de L'Hospitalet con el de Enlaces de Barcelona.

Pero la intención racionalizadora del plan no se agota en los argumentos de estructura viaria. La situación estratégica de los parques y jardines se convierte en otro tema relevante, grafiado en el plano 35 y el esquema interpretativo anexo. En este plano se ve la idea de situar una zona verde cerca del Llobregat y una concentración de otras áreas de jardín entre el ferrocarril y la Diagonal, dejando sólo pequeños núcleos de plazas en las áreas más urbanas y en el entorno de la Gran Via. El "realismo" del plan en esta matería es muy patente.

La acción calificadora de las áreas verdes, la completan los núcleos de equipamiento, documentados suficientemente en el conjunto de perspectivas que se reproducen a continuación. El mercado de Collblanc, el Ayuntamiento, un grupo escolar, el matadero, un centro cívico, la plaza de la Torrassa, ilustran bien este aspecto de la política municipal que se recoge en el plan. Aspecto que al mismo tiempo refuerza el contenido ideológico del documento. Es evidente que desde la perspectiva ideológica y metodológica se sitúa en un ámbito diferente del de los documentos del GATCPAC, que intentaba integrar todos los argumentos en un tejido único. Pero también es cierto que entre ambos se puede llegar a comprender muchos de los razonamientos a la vez unitarios y múltiples que se le hacían al urbanismo de aquel período histórico.

El plano número 7 introduce la elaboración de nuevos tejidos urbanos. En este tipo de documentos, el plano de alineaciones se

mide sobre la intención de configurar zonas definidas de acuerdo con tipologías diferentes, equivalentes a los sistemas del Plan Fradera de Badalona. Este plano, que también es útil para situar todas las imágenes anteriores, indica tres tipos de malla urbana y de zonificación tipológica: la ciudad jardín, cerca de la Diagonal; el simple soporte del ensanche cuadriculado en el área central, y el espacio terciario y metropolitano que se genera alrededor de la Gran Via.

Precisamente, el giro de la trama que se evidencia en el área cercana a la Gran Via es reflejo de esta concepción diferente de los tejidos. En el tramo central, la cuadrícula es relativamente respetuosa con la parcelación agrícola, y ya se sabe la importancia que tenía esta trama en el crecimiento de L'Hospitalet[46]. No sucede así con la trama intermedia de conexión, pero eso ya es otro asunto. En cambio, cerca de la Gran Via, la directriz es esta avenida, y aquí la orientación es paralela a la definición tipológica de los edificios ya que se trata de bloques alineados en relación con la gran avenida. En este punto, como en ningún otro, la directriz principal es el espacio metropolitano, y no se trata sólo de una traza inscrita en el suelo, sino, sobre todo, de la imagen, o la "ciudad americana", más o menos como en las explicaciones de Nicolau Rubió i Tudurí sobre el área de la plaza de España[47]. Esto se puede observar bien en las perspectivas del área de la estación. De la definición de este espacio a la City del GATCPAC, sólo hay diferencias de estilo y de calidad arquitectónica. El tema es el mismo.

En cambio, la dimensión urbanística no es equivalente. En aquel caso se trataba del invento ex novo de una nueva ciutat, y de aplicar el nuevo concepto de ciudad sobre los diferentes tejidos; y aquí todavía se confía la intervención al plano de alineaciones.

En éste, sin embargo, hay diferencias de escala en la definición de la malla. Por una parte, hay la malla de definición tipológica y soporte de la edificación, y por otra, la malla intermedia de enlace. Un tema de razonamiento y de formación urbana esencial en la historia urbana y urbanística del área de la costa de Barcelona.

A nivel general, el plan de ensanche de L'Hospitalet de Ramon Puig Gairalt tenía una orientación muy diferente que el Plan Macià de Barcelona, a pesar de que eran prácticamente contemporáneos. Sólo respecto a la decisión de las grandes líneas estructurales se puede encontrar una relativa coincidencia entre uno y el otro. La Gran Via y el enlace de la urbanización compacta de Barcelona y la dispersa que se abría hacia el delta del Llobregat eran exigencias comunes de los dos planes. Pero la definición de la urbanización en uno y otro eran completamente diferentes. En el Plan Macià había una propuesta de método potente, mientras que en el proyecto de L'Hospitalet predominaban el pragmatismo y la continuidad de las metodologías de principios de siglo. Se intentaba estructurar el territorio a partir de un conjunto de centros monumentales y su enlace. De aquí derivan precisamente algunas de las perspectivas que se publican.

Paralelamente, se dejaba la problemática de la edificación a algunas imágenes de referencia y a la actuación de unas genéricas ordenanzas de edificación. Básicamente se trataba de una edificación compacta y expresivamente potente en la proximidad de la Gran Via, y de la introducción de algunas versiones de la ciudad jardín. No había nada de la idea potente del nuevo tejido urbano del Plan Macià, que resolvía y superponía en su seno tanto las exigencias de edificación como lo verde y el equipamiento, y dejaba a la superposición sobre los tejidos urbanos existentes la cuestión de la adaptación a las circunstancias locales.

En este último nivel de la introducción de la urbanización residencial en el territorio es donde hay otros documentos de referencia que permiten situar los episodios de la gran urbanización respecto a la construcción cotidiana de la ciudad.

Por una parte, tiene interés una lámina del proyecto de ensanche de L'Hospitalet que diferencia los sistemas de parcelación y edificación. Es una lámina interesante porque da idea de un intento de definir nuevos sistemas de parcelación y edificación y, a la vez, marca los límites de la urbanística de L'Hospitalet en este período; urbanística que van poco más allá del intento de insertar nuevas tipologías de vivienda en un proceso de reparto en manzanas, parcelación y edificación en el que predomina la continuidad.

Un proyecto de ciudad jardín obrera de R. Puig Gairalt, de regusto centroeuropeo, un proyecto de casa barata, y diferentes versiones de urbanización de una nueva ciudad jardín obrera, fechados entre 1922 y 1929, con un agregado de 1940, ya después de la guerra civil, permiten acabar de medir el alcance y el sentido de los episodios de nueva urbanización.

Nuevos usos y equipamientos

Al comienzo de este capítulo se hacía referencia a la ampliación del ámbito de la aglomeración de Barcelona en los razonamientos urbanísticos de este período. Tanto en el artículo de Pierre Vilar citado como en los trabajos del Regional Planning y los estudios previos del Plan Macià de Barcelona, el ámbito del planeamiento ya no es sólo de la ciudad central y del ensanche y los agregados, sino un espacio mucho más extenso, que también incluye el delta del Llobregat, el Besòs hasta Badalona y Montgat, y también una parte del Vallès situada inmediatamente detrás de Collserola.

En los años treinta, alrededor de la directriz de la extensión sur de la Gran Via, a continuación del espacio continuo de L'Hospitalet, empezaron dos episodios de transformación del territorio, muy activos en la conformación estructural del nuevo ámbito de la aglomeración de Barcelona. El planeamiento urbanístico de la época no los desdeñó en absoluto. En el término de El Prat empezó a construirse el nuevo aeropuerto después de unos años de incertidumbres y de localizaciones cambiantes. Al mismo tiempo, más allá, en la línea de mar, se empezó a llevar a cabo el proceso de construcción de equipamientos y asentamientos de segunda residencia vinculados al mar.

Es interesante observar que tanto uno como el otro caso corresponden a unos usos nuevos que no se pueden resolver en el contexto de la ciudad compacta. Se trata de usos y equipamientos muy propios de la época que hasta aquel momento no habían incidido en el urbanismo y que tienen una localización desvinculada del simple proceso de extensión urbana. Por este motivo, los dos temas merecen un estudio atento y aparte de los restantes.

El aeropuerto. Una nueva tipología

En la segunda mitad del siglo XIX y a principios del siglo XX el tema estrella de las infraestructuras relacionadas con el planeamiento era el puerto. La mayoría de las decisiones de estructura urbana se referían al puerto. Los proyectos de ensanche siempre contenían decisiones importantes sobre el puerto e incluso en el planeamiento de principios de siglo el invento del puerto franco fue decisivo.

Paralelamente, las decisiones sobre la infraestructura ferroviaria y la localización de las estaciones también tuvieron un papel esencial, a veces conectado con el del puerto.

Pero en la década de los años treinta, el invento del aeropuerto comenzó a completar y sustituir el papel histórico de aquellas otras infraestructuras de comunicación de la ciudad con el territorio exterior.

Por eso es imprescindible precisar mínimamente el papel del aeropuerto en el conjunto de la urbanización del delta del Llobregat o la expansión de la ciudad en el sur. No se puede desligar el problema urbanístico de la continuación de la Gran Via del de la localización del aeropuerto, que sin duda es el equipamiento más importante de este período en la costa sur de Barcelona. El proceso de construcción del aeropuerto empezó lleno de incertidumbre. Inicialmente, el aeropuerto era una instalación que no tenía unas exigencias funcionales y de localización muy concretas. Había habido diferentes proyectos e instalaciones cerca de El Prat, entre Gavà y Viladecans, en Can Tunis, incluso en la plaza de las Glòries. Varias compañías hacían aterrizar los aviones en sus propios terrenos, y no se planteó la necesidad de construir un aeropuerto único hasta la década de los treinta. Protagonista central de este proceso de construcción del aeropuerto es un proyecto de Antoni Puig Gairalt fechado alrededor de 1932, que el mismo arquitecto explicó y documentó en la revista Arquitectura i Urbanisme48. Paralelamente, hay interesantes informaciones gráficas sobre las localizaciones y formas de los aeropuertos en los planos de la Ciudad de Reposo del GATCPAC, entre otros documentos de la época.

En el artículo de Antoni Puig Gairalt se dan indicaciones precisas de localización del aeropuerto: situado en un lugar abierto, alejado de los núcleos importantes de población, cerca de las vías de comunicación, en parajes que no se formen nieblas, con direcciones de los vientos constantes, con fáciles desagües naturales, etc.

También se dan indicaciones precisas sobre la organización general de la nueva tipología: superficie de un kilómetro de diámetro completamente libre, con espacio para situar en él las múltiples edificaciones que requiere su funcionamiento y con espacio para futuras ampliaciones, etc.

Entonces, la forma de las pistas era muy diferente de la actual. Tanto en el proyecto publicado en Arquitectura i Urbanisme como en el que consta en los planos del GATCPAC, las pistas tenías forma redonda. Esta circunstancia obligaba a una colocación muy diferente del edificio en el conjunto.

Tiene mucho interés un plano de Antoni Puig Gairalt firmado en el año 1932, que sitúa diferentes opciones de localización del aeropuerto cerca de El Prat en relación con dos opciones de prolongación de la Gran Via. Esta localización contrasta con la del proyecto publicado en la revista Arquitectura i Urbanisme, que lo situaba junto a la línea del ferrocarril, entre Gavà y Viladecans; es decir, en la localización que se grafió en los planos de la Ciudad de Reposo. Por la fecha de los planos, parece que entre la opción de un aeropuerto separado de la Gran Via y otro que se vinculaba a ella estrechamente, se optó finalmente por esta última. Inicialmente, el aeropuerto no tenía importancia estructural, pero progresivamente, con la mejora técnica y con el incremento del tráfico, se convirtió en una pieza esencial de la estructura urbana.

Años después, terminada ya la guerra civil, el aeropuerto se convirtió en "nacional" y también en "transoceánico" con el consiguiente alargamiento de las pistas y el replanteamiento de su relación con la Gran Via o la autovía de Castelldefels.

Urbanísticamente, un tema esencial es la situación del aeropuerto en relación con la ciudad. En principio, el aeropuerto era una instalación totalmente urbana. Esta circunstancia determinó su situación en relación con las infraestructuras de vialidad y la forma axial de muchos de los edificios de servicios construidos durante la época[49]. Así, no debe extrañar que en algunos proyectos de la época el aeropuerto fuera tratado como un hito "final" de la Gran Via, al estilo de muchos de los proyectos de entonces, abriendo una perspectiva desde esta avenida y, seguramente, olvidando otros temas de la ordenación del delta. También debía tener acceso ferroviario. En este caso, desde el Metro Transversal.

Desde esta óptica de proyecto, el aeropuerto debía integrarse en la ciudad a través de la Gran Via, no sólo abriendo una nueva circulación, sino compositivamente,

abriendo una nueva perspectiva[50] al estilo del Plan Jaussely o del Plan del Ensanche de L'Hospitalet.

En el urbanismo racionalista, el tema de la situación relativa del aeropuerto y las infraestructuras viarias metropolitanas se planteaba desde una perspectiva muy diferente. En los trabajos del GATCPAC y Le Corbusier, el aeropuerto es una simple pieza situada en medio de otras zonas, sin forzar las perspectivas y el significado monumental.

Contrariamente, en el plano de localización del aeropuerto de 1939, el edificio de servicios aún se vincula a una autovía de Castelldefels, y como la avenida no se detiene en el aeropuerto, se dibuja un eje lateral que abre una perspectiva de composición potente. ¿Beaux Arts no estaba lejos de la extrema modernidad?

La Ciudad de Reposo del GATCPAC

El segundo episodio de la prolongación de la ciudad a través de la Gran Via, la ordenación de las playas del delta para el ocio y los baños de mar, se puede explicar prioritariamente a través del proyecto de Ciudad de Reposo del GATCPAC. Las ideas del GATCPAC se contrastarán con el proceso de transformación real, más o menos como se ha efectuado entre el Plan Macià y el Plan de Ensanche de L'Hospitalet. De esta manera, se tendrán en cuenta los tiempos reales de la urbanización y la aparición de temas de estructuración del espacio que no están contenidos en el proyecto racionalista.

La Ciudad de Reposo fue una iniciativa del GATCPAC que incluía el proyecto de un nuevo conjunto urbano de segunda residencia situado en Castelldefels, al final de la prolongación de la Gran Via, y una cooperativa de usuarios que llegó a tener 80.000 socios, con la colaboración de los sindicatos y varias asociaciones culturales y deportivas. El proyecto era muy completo e incluía tanto equipamientos y servicios para el uso masivo de la costa como áreas de cura de reposo, baños, estancias de fin de semana, deportes, huertos de alquiler, etc.[51].

El proyecto del GATCPAC tenía su inicio en un tema muy propio del urbanismo racionalista: el descubrimiento de una nueva necesidad de la población. Este tema es representado simbólicamente en la portada del número de la revista AC en el que se publicó el proyecto[52]. En la imagen, sobre el fondo de un plano se dibuja un grupo de personas que se dirigen a la playa. Es una imagen muy dinámica que indica claramente la condición del emplazamiento del nuevo equipamiento, la relación de tensión entre el núcleo de Barcelona y el área de baños de mar. El área pertenece a Barcelona y, al mismo tiempo, está lejos. Entre las dos no hay una relación de continuidad como a los aeropuertos axiales, sino de tensión.

El nacimiento de una nueva necesidad urbana también se argumenta en los textos que acompañan la publicación del proyecto en la revista AC y en las pancartas de exposición del proyecto de la Ciudad de Reposo. En estos textos de expone que el deporte, la vida higiénica al aire libre, el equilibrio físico, constituyen necesidades imprescindibles para las masas. El ritmo acelerado de la vida moderna exige paréntesis de contacto directo con una atmósfera completamente sana. Hay que organizar las zonas de reposo de las que carecen las ciudades y crear algo totalmente nuevo. Se trata de un problema completamente nuevo que impone una solución absolutamente nueva. O un problema de nuestro tiempo que impone una solución nueva, independiente de todas las tradiciones históricas y experiencias anacrónicas. Las grandes aglomeraciones humanas y los desplazamientos simultáneos de las masas en los fines de semana crean un problema que tiene que ser resuelto por un plan moderno, expresión del espíritu de nuestra época.

No se trata del conocido problema de la introducción de la naturaleza en la ciudad mediante plazas o parques centrales, o superponiendo lo verde y la urbanización como en el proyecto de Le Corbusier para Barcelona, sino de un plan pensado para potenciar el éxodo masivo de habitantes de la ciudad hacia los espacios libres exteriores. Es decir, un problema de movilidad exterior o de tensión entre el centro y la periferia, que, por cierto, es muy metropolitano. Por este motivo, en las páginas de AC se mezclan los documentos del plan con imágenes de viajes en autobús o ferrocarril, y de personas que se desplazan y se mueven. Desde el momento inicial, el urbanismo se sitúa en un contexto muy diferente del mundo de los ejes y perspectivas Beaux Arts. La nueva necesidad y su tensión de situación se representan esquemática y unidireccionalmente en las pancartas de la exposición de la Ciudad de Reposo. Por ejemplo, en la pancarta 1-CR se detalla un árbol de funciones con imágenes sugerentes. En el planeamiento, la idea es explicada con claridad y contundencia, pero también con una relativa unidirecionalidad. En esto, contrasta con la complejidad y los matices del proceso real de construcción de este espacio de la costa metropolitana.

La elección del lugar como estrategia de tensión

En las formulaciones iniciales del plan no hay únicamente necesidades, también hay una estratégica elección del lugar, que es consecuencia del enfoque de las relaciones entre ciudad y territorio, o de la tensión a que antes se hacía referencia. En esta decisión hay en primer lugar un razonamiento de estructura general que permite insertar el tema en el reconocimiento de un nuevo radio de aglomeración de Barcelona.

De acuerdo con lo que se señala en otro croquis del archivo de Le Corbusier, la situación de la Ciudad de Reposo deriva de la idea de prolongación de la Gran Via. Las playas pueden ser buenas o malas, pero sólo interesan en tanto que cuelgan de aquella avenida estructuradora de la aglomeración.

Pero, yendo aún más allá, la situación no es solamente influencia directa del trazado de la Gran Via, sino que también deriva del potencial global de demanda de toda la aglomeración. En el plano hay otra serie de pancartas significativas en relación con esta cuestión. En la primera (n.º 5), la zona de reposo se pone en relación con un esquema en el que aparecen todos los núcleos habitados donde hay población que puede acceder a ellas. Esta interrelación entre la población potencial y el área de ocio también se explica en otra serie de esquemas que comparan el caso de Barcelona con el de otras ciudades metropolitanas: Madrid, Berlín, Amsterdam, Nueva York, Los Ángeles, Atenas y Roma.

Evidentemente, se trata de un problema propio de las nuevas aglomeraciones urbanas. No puede pensarse a nivel de una ciudad unitaria, sino de un sistema metropolitano.

Las características del lugar

Un segundo tema importante de la elección del emplazamiento es la atención a las características propias del lugar. Estas playas no son interesantes por su situación, sino por las características propias del lugar. La arena, los pinares, etc., determinan el proyecto. La pancarta 3 es clara: "Éste es, pues, el único emplazamiento adecuado para la zona de reposo". Esta afirmación contrasta con la que aparece en la pancarta 2, sobre las playas de Badalona y Montgat. "Es urgente para la salud de los habitantes de Barcelona organizar el éxodo de las multitudes hacia otras playas de mejores condiciones". Estas playas son poco extensas, la pendiente es pronunciada, hay acumulación de basura, alcantarillas, etc.

Aquí el planeamiento también se plantea un tema nuevo: la incidencia de los principios y modelos generales sobre las características diferenciales de los lugares, de la misma manera que la definición del modelo de urbanización se diferenciaba y adaptaba a las características diferenciales de los tejidos urbanos, en la elección del emplazamiento y en la definición de las características de la Ciudad de Reposo. El lugar, con su arena, pinares, pendiente, tiene una importancia insustituible.

Poco a poco, el planeamiento urbanístico abandona el contexto de la racionalización, la taylorización y la optimización de las relaciones urbanas, y comienza a adentrarse en el contexto de las diferencias incluidas por el carácter histórico de los tejidos urbanos o de las formas naturales.

Todo se plantea como si en el proyecto de Ciudad de Reposo se avanzara mucho en la lectura y aprovechamiento de los recursos territoriales, entrando en una lógica propia del urbanismo de finales del siglo XX[53].

El proyecto

Dejando a un lado el tema de la situación y de la estructura metropolitana, hay que hacer referencia al proyecto de la Ciudad de Reposo propiamente dicho.

Se trata de un proyecto completo y complejo en cuanto a definición del espacio de la imagen. Un proyecto que es un todo integrado, al estilo de los proyectos de las ciudades nuevas del siglo XX, desde las ciudades industriales de Tony Garnier hasta las más modernas New Towns. Es decir, algo muy diferente de las tradicionales mallas de ensanche ochocentistas.

La memoria empieza introduciendo la necesidad de zonas de reposo en las grandes ciudades, en el sentido que se acaba de comentar, y relacionando la idea con el proyecto de ciudad verde de Moscú y el Wandsee de Berlín. Dos ejemplos paradigmáticos del urbanismo racionalista. Continúa haciendo referencia al caso de Barcelona, las necesidades de los ciudadanos, que las playas de la Barceloneta, el Poblenou, Badalona, Montgat y El Masnou no cumplen, y justificando el emplazamiento propuesto. Un lugar situado a 15 kilómetros de la gran ciudad, bien comunicado y con una playa extensa de 10 kilómetros de longitud, rodeada de una magnífica pineda.

El programa es muy completo. Contiene:

Una zona de baño bien organizada y capaz para cobijar grandes aglomeraciones periódicas, de manera que las zonas restantes no queden afectadas por las aglomeraciones. Esta zona consta de un grupo de cabinas para baños, piscinas junto a la playa, grandes restaurantes populares y áreas de estacionamiento. Inmediatamente detrás de esta zona se sitúa un gran parque público "sin ningún trazado de jardín", con pinos y romero, e interrumpido sólo por vías de comunicación situadas cada 800 metros. Junto a esta zona, hacia el interior, se sitúan campos de deportes, fútbol, hockey, tenis, velódromo, cines y espacios para parques de atracciones, y tiendas en el camino hacia la estación.

Una zona de campos de fin de semana, de 2.000 metros de extensión, desde el estanque de la Murtra, dedicada a albergar a quienes deseen pasar un fin de semana cerca del mar. Consta de edificios compuestos por una cédula mínima (cabina, dormitorio y ducha), en forma de sierra y que permita la permeabilidad inferior, espacios para casetas desmontables, campos de deporte y terrenos para acampada.

Una zona de residencia de 2.500 metros de extensión, entre el estanque del Remolar y el de la Murtra, con hoteles, casas mínimas, parques, pinares, colonias escolares, etc.

Una zona para cura de reposo, también de 2.500 metros de extensión hasta la carretera del Garraf, con hoteles-sanatorios en los que se puedan llevar a cabo curas de sol y aire.

Una zona de cultivo, de aprovisionamiento, de huertos de alquiler, como en la barriada Romerstad de Francfort.

Un sistema de comunicaciones definido a diferentes niveles: tráfico ligero, autopista de 15 kilómetros de longitud, tren eléctrico, autocares, servicio de camiones, pequeño aeródromo embarcadero.

Es interesante leer este programa sobre los diferentes planos temáticos del plan, y también comparar la distribución de zonas con la articulación de espacios del proceso real que se reproducirá a continuación.

También es interesante comparar el esquema de accesos con el de paseos marítimos y carreteras perpendiculares que se observará en los ejemplos de urbanización concreta que se adjuntan más adelante.

Finalmente, se puede hacer referencia al tipo de construcción, interesante interpretación y, también, simplificación de unos ejemplos tradicionales.

La construcción de la playa

En la explicación del proceso de construcción de la playa se podría partir simplemente de la contraposición de modelos ejemplificada en una pancarta de la Ciudad de Reposo. La redacción de esta pancarta es clara: "El plan de conjunto. Sus ventajas". "Dos criterios urbanísticos. La urbanización tipo siglo XIX, fragmentaria, desordenada. La urbanización propuesta, único criterio urbanístico aceptable para garantizar el reposo de los ciudadanos".

Esta contraposición ordenada-desordenada invita a profundizar en el estudio de la lógica de este "desorden", cuyas dimensiones son muy interesantes.

La colonización del delta occidental del Llobregat ha sido relativamente reciente. Un territorio excesivamente llano, sometido a inundaciones periódicas, con difícil desagüe al mar, aguas estancadas, una línea costera poco definida, bancos de dunas, estanques, etc., configuraba evidentemente una "resistencia" territorial importante que se enfrentaba a cualquier proceso urbanizador, aunque éste pudiera estar generado por un polo urbano tan cercano e importante como el de Barcelona. Los pueblos de Castelldefels, Gavà y Viladecans se habían asentado e iban creciendo al pie de la sierra, al margen de su marina, o sea, de los terrenos inundables e insalubres. Sólo el núcleo urbano de El Prat, con origen en el siglo XV, se había constituido como un precedente avanzado de la colonización del delta, al asentarse en medio de la marina de Sant Boi.

La colonización agrícola había sido progresiva, pero lenta, y no se aceleró hasta el siglo XIX; sobre todo en los años inmediatamente próximos a 1930, que aquí se estudia, y en estos años el impulso llegó con frecuencia desde el conjunto barcelonés.

Hasta entonces, las expectativas de utilización del delta habían sido suelos agrícolas y los agentes eran básicamente locales. Con el nuevo siglo, este territorio natural cercano a Barcelona se empezó a ver como una área de esparcimiento, segunda residencia de la creciente metrópoli; la revalorización social y cultural de los baños de mar y de sol abría grandes expectativas a las, hasta entonces, olvidadas playas del delta.

Ejemplarmente, uno de estos nuevos agentes —el más avanzado— fue el banquero barcelonés Manuel Girona, quien compró un amplio sector de la marina de Castelldefels alrededor del año 1890 coincidiendo con la construcción del apeadero del tren[54]. El indiano Artur Costa fue un ejemplo paralelo en el caso de Gavà, donde construyó, junto a la carretera de Barcelona a Calafell, entre los años 1917 y 1918, una especie de parque de atracciones denominado Amerikan Lake[55]. El término de El Prat vio también cómo le llegaban nuevas actividades por la misma época, en este caso ligadas al sector de la aeronáutica (campo de aterrizaje de la Volatería).

Este cambio de orientación hacia las expectativas del delta generaron inevitablemente conflictos y enfrentamientos. Alrededor de los años veinte, parece que ya se habían consolidado dos frentes en torno a los cuales se polarizaban las posturas y las decisiones de carácter urbanístico: uno representado por los propios municipios del delta, y el otro por las sociedades, consorcios y cooperativas creadas desde Barcelona y refrendadas aparentemente por organismos estatales[56]. El proyecto de la Ciudad de Reposo y de Vacaciones elaborado por el GATCPAC en los años treinta no era ajeno a esta coyuntura.

Las iniciativas que provenían de Barcelona se apoyaban en proyectos potentes y siempre basados en la ideología de la modernización. Por el contrario, los proyectos locales eran de carácter más limitado. Generalmente, se amparaban en diferentes disposiciones legales, como, por ejemplo, la normativa sobre los proyectos de desecación y saneamiento, que permitían expropiar a bajo precio los terrenos que se debía regenerar y que también permitían volverlos a vender posteriormente a las obras de saneamiento. Lógicamente, la discusión alrededor de estos proyectos oscilaba entre el problema del precio de expropiación y la utilización final[57].

En el área de la costa, este asunto era paralelo al de la delimitación de la zona marítima-terrestre. La cuestión de las concesiones de establecimientos en la playa es paralela al mecanismo anterior y se basa en la disposición legal que autoriza circunstancialmente la cesión de la playa —pasando de dominio público a uso privado— para establecer en ella usos íntimamente ligados con la playa y el mar, y a un procedimiento administrativo específico. Esta dinámica provocó un alud de solicitudes de establecimiento de baños a lo largo de los años veinte y treinta en toda la marina del delta que, de llevarse a cabo, hubieran privatizado la mayor parte de la playa[58].

Todo este proceso se refleja en muchos de los documentos que se incluyen en la relación siguiente. En estos documentos se expone de manera muy clara la fragmentación del proceso real, basado en proyectos de tipos y alcance muy diferente, y las iniciativas globales generadas desde Barcelona. La Ciudad de Reposo es un ejemplo paradigmático de esta otra práctica de planeamiento.

El primer grupo de proyectos hace referencia a los paseos marítimos. Líneas paralelas al mar, frecuentemente limitadas, como en el caso de Gavà, donde acaban en dos cul de sac, o buscando efectos visuales como el de Castelldefels, firmado por Fradera, el arquitecto del último plan de ensanche de Badalona. En el caso de El Prat, promovido por el GATCPAC, el protagonista es el pinar, no tanto la carretera.

Un segundo grupo de proyectos se refiere a los accesos perpendiculares a los paseos anteriores, desde las estaciones o los cascos de los pueblos. Estos proyectos denotan una estructura muy diferente de la integración global del proyecto de la Ciudad de Reposo. Proyectos que, al no derivar de un instrumento de ordenación global, se superponen sobre el conjunto del delta.

Un tercer grupo de proyectos son los de ensanche, más o menos global, y también de parcelas particulares. El caso de Castelldefels es importante por su alcance, y continúa a través de varios ejemplos de parcelación de fincas particulares. Se trata de parcelaciones fragmentarias al estilo de las de extensión de los núcleos urbanos consolidados.

Finalmente, se puede hacer referencia a prácticas administrativas referidas a la concesión de baños de mar, y a edificios o conjuntos como el de El Prat, más próximo a la práctica del GATCPAC, pero también desarrollados fragmentaria e independientemente de los restantes elementos que constituyen esta práctica de construcción del nuevo territorio.

Aquí, como en las áreas de L'Hospitalet o Badalona, a uno y otro lado de la Gran Via, es importante la fragmentación, que casi siempre deriva de la superposición del nuevo orden de la urbanización sobre el orden antiguo, agrícola o de la costa, y también la sucesiva construcción de los elementos urbanísticos sobre el espacio. Con infraestructuras intermedias, como los paseos marítimos o las carreteras perpendiculares de acceso que determinan gran parte del proceso posterior.

Se trata de un urbanismo limitado y, si se quiere erróneo, pero en su análisis se manifiestan temas como el de las infraestructuras intermedias y las superposiciones, que serán esenciales en la práctica del urbanismo de las últimas décadas del siglo XX.

NOTAS

1 En la explicación de los modelos racionalistas, a pesar de que se refieran a territorios concretos, con frecuencia se pasa por encima de las características diferenciales de los territorios en cuestión. Por ejemplo, los planes de Le Corbusier se explican más prestando atención a los vínculos entre los planos y los modelos urbanos globales; por ejemplo, la ciudad de tres millones de habitantes o la Ville Radieuse, o los Trois établiments urbains, que en las relaciones entre la problemática específica el lugar y el plano o proyecto. Y se actúa como si en la elaboración del currículo urbanístico de Le Corbusier la experiencia del lugar no tuviera importancia. Más adelante se intentará avanzar en estas cuestiones sobre la lectura concreta del Plan Macià.

2 Por ejemplo, es ejemplar el tratamiento de esta cuestión desde la geografía humana que se realiza en el artículo Pierre VILAR, "Interpretació geogràfica de Barcelona", Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya.

3 "To address the notion of the program today is to enter a forbidden field, a field architectural ideologies have conciously banalished for decades. Programmatic concerns have been dismissed both as remnants of humanism and as morbid attempts to resurrect now obsolete functionalist doctrines... But let us briefly recall some historical facts that govern the notion of the program. Although the eigteenth century's development of scientific techniques based on spatial and structural analysis han already led architectural theorists to consider use and construction as separate disciplines, and hence to stress pure formal manipulation, the program long remainded an important part of the architectural process. Implicity or explicity related to the needs of the period of the state, the program's apparently objective requirements by and large reflected particular cultures and values...". Bernard TSCHIMI, Architecture and disjunction, The MIT Press, Cambridge and Londres, 1994, p. 113.

4 Siempre existe el precedente del Proyecto de Saneamiento de García Faria. Proyecto que, a pesar de su innegable interés y anticipación, no se puede considerar estrictamente un trabajo de urbanismo.

5 Particularmente referidas a las teorías y los métodos reflejados en la Exposición de Urbanismo de Berlín y el congreso de urbanismo de Londres de 1910. Véase Giorgio PICCINATTO, La costruzzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914, Officina, Roma 1974. Werner HEGEMANN, Catalogo della Esposizioni internazionali di Urbanistica. Berlino 1910-1912, II, Saggiatore, Milán 1975.

6 Manuel de TORRES i CAPELL, Inicis de la urbanística municipal de Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona y Corporación Metropolitana, 1985.

7 GATCPAC, "La urbanización de la Barcelona futura", Mirador, mayo de 1932 (serie de tres artículos).

8 Generalitat de Cataluña, El pla de distribució en zones del territori català. Barcelona 1932.

9 Se puede hacer referencia, por ejemplo, a Pierre VILAR, Barcelone Revue Geographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, vol. VII, fasc. 1, Toulouse, enero de 1936. Y también a Generalitat de Cataluña, Pla General de Carreteres. Secció de camins, memoria, 1935.

10 Ámbito en el que se hace referencia a los dos deltas, coincidiendo con el del plano base de este trabajo.

11 Los dos conceptos centrales del artículo, la estructura o la morfología del lugar, y la importancia de la circulación son propios de esta corriente histórica de la Geografía Regional Francesa. Por ejemplo, son temas dominantes de un texto de referencia: Paul VIDAL de la BLANCHE, Tableau de la géographie de la France, Tallandier, París 1979. Texto que fue publicado en 1903 y que se relaciona con el reconocimiento de Francia como nación, o conjunto de subconjuntos, de la misma manera que la introducción de estos conceptos en Cataluña tiene mucho que ver con la afirmación de un espacio nacional compuesto de comarcas diferenciadas.

12 Generalitat de Cataluña, "El pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning), Barcelona 1932". Reproducido como separata en la revista Novacrítica n.º 1, enero-febrero 1976, paralelamente al Congreso de Cultura Catalana.

13 En el mismo plano se da una explicación inicial que sitúa el trabajo en el conjunto de una amplia e interesante corriente del urbanismo anglosajón de la época. Cita la obra de Patrick Geddes. Cita también artículos interesantes de Patrick Abercrombie en la Town Planning Review, y varios planes regionales de los que toma modelo: la Ruhr Verband alemana, los clásicos ingleses de Doncaster, East Kent, etc., y el entonces incipiente Greater London Regional Plan.

En este tipo de planes regionales se desarrollan diferentes conceptos que tendrán influencia en el urbanismo de los tiempos actuales. En primer lugar, la necesidad de una información previa que sintetice los diferentes aspectos económicos, sociológicos, etc., donde hay que apoyar las decisiones de planeamiento. Información que se traduce en los múltiples e interesantes planos de información de Regional Planning. Como se sabe, esta concepción de la información urbanística que tiene su origen en la obra de Patrick Geddes será importante en el urbanismo de los años cincuenta y sesenta.

El segundo aspecto innovador es el concepto de límite, o de reserva no apta para la urbanización. Hasta aquel momento, el urbanismo sólo había sido un tema de optimización de relaciones. Nunca había considerado los usos rurales y la necesidad de preservarlos. En documentos importantes como los manuales o el catálogo de la exposición de Berlín de 1910 esta cuestión ni siquiera entraba en los razonamientos. A partir de aquí el tema del límite se insertará en el planeamiento. Primero en forma de la delimitación de comarcas y barrios de los años cincuenta y, actualmente, en forma de la atención de las inversiones y construcciones que existen en las áreas agrícolas y naturales.

14 La coincidencia de los trazados en el plano no corresponde a las valoraciones que se hacen en el texto. Así como en los trabajos del GATCPAC se pone más énfasis en la Gran Via, en el Regional Planning se hace una referencia mayor al eje de comunicaciones del Llobregat. La situación de la zona industrial de la Zona Franca y el incremento de la población en la zona pueden ser las bases sobre las que se apoya esta insistencia en un eje muy exterior de Barcelona. Pero quizá el factor que influye más en este énfasis es la posibilidad de demostrar el principio de coexistencia de usos, de circulación, industrial y agrícola, en que se basa el plan. De acuerdo con los principios ingleses del plan, la noción de límite de la urbanización es importante, y en la coexistencia de usos del delta se puede demostrar que la agricultura de calidad actúa como límite de crecimiento. Un razonamiento semejante se realiza para la parte alta de la ciudad, al pie del Tibidabo.

Es importante recordar esta cuestión, que más adelante entrará en la línea argumental del estudio del ámbito costero de la aglomeración barcelonesa. Es un argumento innovador, que anticipa tendencias recientes de la urbanística regional.

15 En la revista AC se explicó este modelo de ciudad lineal, inserta en el territorio natural. Modelo que es el inicio de una nueva serie que, en lugar de centrarse en la optimización, tiene en cuenta las relaciones entre la ciudad y el territorio. Siguiendo esta misma línea argumental, Le Corbusier formulará su teoría de los Trois établiments humains. Véase Kenneth FRAMPTON, The Rise and Fail of the Radiant City Oppositions 19/20, 1980, pp. 2-25.

16 Es interesante comparar las consideraciones sobre la estructura viaria que se hacen aquí con las de Generalitat de Cataluña, Pla General Secció de Camins, 1935. En este documento, las decisiones de inversión en infraestructura se apoyan en la búsqueda del equilibrio entre las comarcas y en la evaluación posterior del potencial económico, recursos naturales, etc. No es en absoluto casual que las decisiones sobre esta materia en los planos de este documento difieran mucho de las que se exponen en los documentos que aquí se estudian.

17 Nicolau M. RUBIÓ i TUDURÍ, La plaça d'Espanya, centre actiu de Barcelona. Librería Catalònia, 1930.

18 Para un conocimiento más completo de la obra del GATCPAC y el Plan Macià se pueden consultar: "El GATCPAC", números monográficos de Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 90-94, 1972, AC. GATEPAC, 1931-1937, facsímil de la revista AC, Gustavo Gili, 1975. También se puede consultar Le CORBUSIER, La Ville Radieuse, Vicent Freal y Cía., París, 1933.

19 Véase Una cronología completa del proceso de redacción del plan y otros documentos colaterales en Salvador TARRAGÓ, "El Pla Macià o la Nova Barcelona", Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, n.º 90, pp. 25-36.

20 El argumento de organización racional es tan evidente y claro en este documento que no debe extrañar que en algunos estudios antiguos sobre el Plan Macià se haga referencia casi exclusiva a este tipo de cuestiones. Así, por ejemplo, en M. De SOLÀ MORALES, "De la ordenación a la coordinación", CAU, n.º 22, noviembre-diciembre de 1973, se hacen interesantes consideraciones sobre la transición del urbanismo de ordenación, de ensanche, por ejemplo, hasta el de coordinación. Consideraciones que se pueden contrastar con las que se harán más adelante sobre la coexistencia de ambas ópticas en los trabajos del GATCPAC. Alternativamente, en Francesc ROCA, "AC, del GATCPAC al SAC". Introducción a la reedición de la revista AC. Gustavo Gili, 1975, se insiste en la asimilación de la ciudad en el conjunto (o sistema) de elementos (o funciones), y se la hace corresponder a una caricatura del modelo walrasiano. Es decir, a la identificación de la ciudad a un proceso económico definido como repetición de procesos de producción/consumo, y donde el crecimiento urbano es explicado únicamente por el desarrollo lineal de las fuerzas productivas. Concepción, por cierto, muy alejada de la actual manera de entender la complejidad de las formulaciones de esta corriente urbanística en la que se entrará en los puntos siguientes.

21 Sobre la incidencia de estas cuestiones en el Plan Jaussely de Barcelona véase Manuel de TORRES i CAPELL y otros. Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Ayuntamiento de Barcelona y Corporación Metropolitana, 1984.

22 Para una explicación de la importancia de la clasificación tipológica en las zonificaciones y la cultura urbanística de Barcelona en general entre 1900 y 1930, véasse Manuel de TORRES i CAPELL, Inicis.

23 AC, n.º 12-13, primer trimestre de 1934.

24 En el programa del Plan Macià, reproducido en el número 13 de la revista AC, se fija el objetivo de la unión de la ciudad y el mar, refiriéndose a la necesidad de suprimir la industria construida cerca de la playa, y la valoración de las "playas verdes, llenas de pinos, que estaban incomunicadas", que se podían poner en relación con Barcelona a través de la prolongación de la Gran Via.

25 Esta información es complementaria de la que se reproduce en LE CORBUSIER, La Ville Radieuse, Éditions Vicent Fréal, París, 1933, pp. 306-309. Los planos de los dos textos no coinciden exactamente. Esta circunstancia ha abierto el paso a comentarios sobre la falta de relación entre los criterios de Le Corbusier y los de los arquitectos locales.

26 Para más información sobre el esquema ferroviario del Plan Jausseluy, véase M. de TORRES i CAPELL, Inicis..., pp. 213 y ss.

27 Para considerar su alcance, hay que hacer referencia tanto al sistema de transporte existente entre las áreas industriales del Poblenou y Badalona y el puerto como a la disposición de las industrias en el área inmediata a este último que se muestra en la mayoría de los proyectos del puerto franco.

28 Xavier MONTEYS, La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier, Ediciones del Serbal, 1996.

29 Eugène HENARD, Études sur les transformations de Paris, reedición prologada por Jean-Louis COHEN, L'Equerre, paris, 1982, pp. 129 y ss.

30 Pierre PINON (director) Les traversées de Paris. Éditions du Moniteur, París, 1989.

31 Xavier MONTEYS, op cit., pp. 33 y ss.

32 Werner HEGEMANN, Catalogo delle Esposizioni Internazionali di Urbanistica, Il Saggiatore, Milán, 1975.

33 Véase Giorgio PICCINATO, La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914. Offizina, Roma, 1974.

34 BURNHAM and BENNET, Plan of Chicafo, Princeton Achitectural Press, Nueva York, 1993.

35 Xavier MONTEYS, op. cit, pp. 43 y ss.

36 En la lectura del territorio por Le Corbudsier hay una técnica de observación visual muy específica que tiene relación con la geografía, pero también en otras lecturas del territorio a pequeña escala como la de la Acrópolis de Atenas, que traduce los puntos de vista de Augusto CHOISY en Histoire de l'Architecture, Vincent Fréal, París, 1964. Sobre esta cuestión, véase también: M. TAFURI, "Machine et mémoire. The City in the work of Le Corbusier", en H. ALLEN BROKS (ed.), Le Corbusier. Princeton University Press, 1987, y Stanislas von MOSS, "Urbanism and transcultural echanges 1910-1935, en Survey", en H. ALLEN BROKS (ed.), op cit. Y Kenneth FRAMPTON, "The Rise and Fall of the Radiant City", Oppositions, 19/20, 1980.

37 Alan COLQUHOUN, "La composition et le problème du contexte urbain", en AAVV, Le Corbusier, une encyclopédie. Centre Georges Pompidou, París, 987.

38 Por ejemplo, en Stanislas von MOSS, Urbanism and transcultural echanges 1910-1932: a Survey, y M. TAFURI, "Machine et mémoire. The City in the work of Le Corbusier", en H. ALLEN BROKS (ed.), op cit.

39 Véanse interesantes consideraciones sobre esta adaptación de los principios y reglas sobre el lugar en Alan COLQUHOUN, "La composition et le problème du contexte urbain", en AAVV, Le Corbuier, une encyclopédie, Centre Georges Pompidou, París, 1987.

40 Ignasi de SOLÀ MORALES, "Nouveaux espaces dans la ville moderne", en AAVV, Le Corbusier, une encyclopédie, Centre Georges Pompidou, París, 1987.

41 LC. Oemre... Fondation LC.

42 La revista Casabella, cuando era dirigida por V. Gregotti, dedicó muchos artículos y números a valorar un Le Corbusier abierto al reconocimiento de la forma de los lugares, y cartografías equivalentes a las que se incluyen en este punto e imágenes perspectivas como las del siguiente. Véase Casabella, pp. 531-532, enero-febrero de 1987.

43 Debería expresarse un matiz: la adaptación del modelo al lugar se lleva a cabo aplicando conceptos de geografía. El concepto de paisaje se podría aplicar en su denominación geográfica. En cambio, aquí se habla de imagen y de visualidad. Es decir, del paisaje más bien artístico.

44 Mary Mc LEOD, "Le Corbusier and Algiers", Oppositions, 19/20, 1980.

45 Tiene interés observar tanto la estructura de las diferentes urbanizaciones parciales, situadas en el esquema adjunto, como su representación en la exposición de planos que se ha incluido en el capítulo anterior, donde las urbanizaciones parciales se expresan a través de esquemas de parcelación y característicos planos de situación que sustituían el planeamiento general donde éste no llega.

46 Como puede verse en el capítulo anterior y en el plano base de 1930, reproducido anteriormente.

47 Nicolau RUBIÓ i TUDURÍ, La plaça d'Espanya, centre actiu de Barcelona.

48 Antoni PUIG GAIRALT, "L'aeroport de Barcelona", Arquitectura i Urbanisme, 4, octubre de 1933.

49 Es interesante completar las informaciones del capítulo con otras que poco antes se habían dado en la revista del CAME, Ricard GUIRALT CASADESÚS, "Los modernos problemas de urbanización. Aeropuertos", Revista del CAME, año II, n.º 17, agosto de 1930, pp, 77-89, en el que se explican diferentes proyectos de aeropuertos europeos: Londres, París, Berlín, Madrid, Los Ángeles, Chicago. En todos los proyectos el edificio abraza una pista circular y se relaciona con la ciudad a través de un eje viario y de composición potente.

50 Así es como se concibió el proyecto del aeropuerto firmado por los arquitectos Bofill y López, que se publicó en la revista Mirador.

51 Véase Salvador TARRAGÓ, El Plan Macià, síntesis del trabajo del GATCPAC para Barcelona, 2 C, 15-16, 1975, p. 80.

52 Revista AC, año II, número 7, tercer trimestre de 1932, dedicado a la necesidad de la vida al aire libre.

53 Hay que matizar esta afirmación, teniendo en cuenta que el caso de Barcelona no es excepcional y que los problemas territoriales o la atención al medio natural es muy propia del urbanismo de los años treinta. Éste es el caso de los planes regionales ingleses, las formulaciones de la Regional Association Americana o, incluso, de los desurbanistas rusos.

54 Sobre el proceso de urbanización de la marina de Castelldefels, véase: Memòria del Catàleg d'Edificis d'Interès Històrico-Arquitectònic de Castelldefels, elaborada por Lorenzo N., Sanahuja D., Pérez M. También el estudio Propiedad y espacio en Castelldefels, de A. de Habsburgo. La línea del ferrocarril llega a Castelldefels en 1881 y el edificio del apeadero se construyó en 1883. El banquero Manuel Girona compró en aquella época un amplio sector de la marina, en aquellos momentos totalmente deshabitada. En 1897 se construyó la Casa de las Plumas, en Les Botigues, que constituyó el primer ejemplo documentado de viviendas de veraneo. A finales de siglo, Manuel Girona compra la Casa Quadra con el domus e inicia la reconstrucción del castillo; paralelamente, inicia la repoblación forestal con pino piñonero. En los años veinte, el mismo Girona proyecta un nuevo centro urbano más representativo, rematando la perspectiva de la avenida de la estación e inicia la construcción de la nueva iglesia. En 1926, se realiza el proyecto de paseo para unir la población con la playa. La Mancomunitat de Catalunya completa la plantación de pinos para fijar definitivamente los bancos de dunas de la marina. En 1930 se aprueba el proyecto de urbanización de la Pineda, junto al mar.

55 Sobre el American Lake de Gavà existe un informe sin firmar en el Archivo Municipal de la misma población con la cronología de la construcción del parque. En 1917, Artur Costa Martí presenta una instancia para construir un "Montecarlo" con una especie de parque de atracciones. Seguidamente, construye fuera del recinto, al otro lado de la carretera, una especie de motel. También proyecta construir un tranvía hasta el Nou Rals, donde quería construir unos baños. Paralelamente, comercializa en los hoteles de Barcelona Aigua de Brugues, que se extraía de la mina del Fangar.

Para la documentación fotográfica hay que consultar la revista Brugues, de enero de 1974.

56 Para la comprensión de estos enfrentamientos se puede consultar la siguiente documentación. 3.a Escrito de oposición al proyecto de autorización para sanear terrenos en los términos municipales de Prat de Llobregat, del año 1929. Archivo Histórico de El Prat, exp. 411/1. 3.b. Informe sobre el proyecto de ferrocarril secundario con tracción eléctrica sin garantía de interés, de Barcelona a Castelldefels por la costa, el año 1930. Archivo Histórico de El Prat, exp. 473/7. 3.c. Memoria relativa al Plan Urbanístico de Castelldefels y Ferroviario de El Prat de Llobregat a este pueblo, del año 1933. Archivo Histórico Municipal de El Prat, exp. 473/10. 3.d. Memoria de la Colonia Escolar que el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat ha de construir a la platja del seu terme municipal, del año 1934, y expedientes anexos a la oposición de la privatización de la playa para construir baños en ella.

57 Se pueden citar los proyectos siguientes: 1925 Proyecto de desecación y saneamiento del llano del Llobregat, de R. Gimeno Cernuda. Significativamente tramitado conjuntamente a un ferrocarril.

1929 Proyecto de desecación del marqués de la Foronda destinado a regadío y urbanización,.

1935 Precisamente, la Ciudad de Reposo del GATCPAC se tramitaba como proyecto de desecación y saneamiento.

58 Es particularmente interesante el caso de la playa de El Prat de Llobregat, caso que puede seguirse desde los legajos relativos a "Baños", del Archivo Histórico de este pueblo.

Accesos, comarca y descentralización, 1950-1970

La descentralización territorial en los años cincuenta

En los años de la posguerra, se continúan planteando en Barcelona la mayor parte de los temas de la urbanística de los años treinta. Éste es el caso, por ejemplo, de la problemática de la prolongación de la Gran Via y el aeropuerto, y también del tema del ocio y la segunda residencia en la playa del delta. Quizá la única cuestión nueva sea la prolongación del eje de la Gran Via y otras calles paralelas por el área norte del Poblenou. En este tramo, precisamente, se llevará a cabo uno de los episodios de mayor relieve del período.

Seguramente, la novedad más importante es el crecimiento masivo de la industria y la residencia en toda el área de la costa. Precisamente a partir de este crecimiento, se concluye el desarrollo de la mayoría de los procesos de metropolitanización empezados a esbozar en el período anterior, y también se plantean nuevos temas de urbanismo.

Como en los casos anteriores, para precisar los conceptos se ha dibujado un plano detallado a escala 1/10.000 en el que se esquematiza el crecimiento de residencia e industrial que deviene en los años de la posguerra. El plano puede servir de índice de las transformaciones que se llevan a cabo en el período.

En primer lugar, se observa que la línea de la Gran Via ya abarca toda la extensión de la franja de la costa. Se prolonga en dirección sur hasta las playas de Castelldefels, rodeando el núcleo urbano de El Prat y el nuevo aeropuerto, que en este momento ya tiene una estructura y una superficie parecida a la actual. La Gran Via también se prolonga rectilíneamente en dirección norte, da accesibilidad a los nuevos polígonos de viviendas del Poblenou y rodea el ensanche de Badalona. Además, aunque no quede reflejado en el plano, se verá que los dos accesos tienen carácter de autopistas. La anticipación del Plan Macià queda expuesta casi únicamente en esta circunstancia.

Más que la vialidad, quizá el cambio más evidente en el plano es el relleno masivo de la superficie periférica, interior o exterior de Barcelona para una nueva trama industrial y residencial de varias tipologías. Se trata del polígono de la Zona Franca, que se había planificado en el período anterior y en el que, por lo que se ve en el plano, se construye más un polígono industrial que una zona portuaria propiamente dicha. También es una superficie importante de polígonos de viviendas situados a uno y otro lado de la nueva autopista de la prolongación de la Gran Via, al norte, en el área de Levante entre el Poblenou y Sant Andreu, y en Badalona; y al sur, en el área de El Prat.

Otra novedad del período es la multiplicación de los crecimientos exteriores de los núcleos menores, cuya trama viaria también se grafía en los planos. En algunos casos, por ejemplo en Gavà, Viladecans y Castelldefels, se trata de pequeños ensanches que ocupan una superficie muy grande en relación con los cascos urbanos de estas ciudades, pero que aún no tienen una entidad importante en la globalidad del plano, mientras que en la mayoría de los restantes casos son urbanizaciones fragmentadas y separadas y, con frecuencia, urbanizaciones marginales unidas únicamente al conjunto por el débil hilo de un antiguo camino agrícola.

La urbanización en áreas desvinculadas que se ha iniciado en el período anterior empieza a pesar en esta época de urbanización acelerada, y se convertirá en uno de sus procesos más característicos. Cuando menos críticamente, tendrá una incidencia muy manifiesta en la urbanística de los años sesenta y setenta. El énfasis actual de la urbanística metropolitana en la fragmentación de las áreas y la diferenciación de los procesos de urbanización parte en gran medida de la crítica de este tipo de urbanización.

En el área de la costa de Castelldefels y Gavà, el plano indica la consolidación del proceso iniciado en el período anterior. Las áreas residenciales y de ocio situadas cerca del mar, que se proyectaron en las décadas de los años veinte y treinta, ya son realidad en este período y se engloban por una prolongación de la Gran Via que, al acercarse, les da una nueva accesibilidad. Al mismo tiempo, las carreteras de unión de antiguos núcleos situados en la parte alta, fuera del delta, con la playa ofrece nuevas posibilidades de estructuración del área.

En un segundo plano[1], dibujado con marcas de color, se diferencian las áreas industriales existentes en el año 1930, en la época inicial del estudio; las ocupadas entre 1930 y 1950, y las urbanizables en la dos últimas décadas, 1950-1970, y se puede precisar mucho más la cuestión de la localización industrial, sólo indicada genéricamente en el plano anterior.

Las áreas industriales más antiguas, de color más oscuro, se concentran preferentemente en los espacios a los que se ha hecho referencia en el primer capítulo. Es decir, alrededor del Rec Comtal y el canal de la Infanta y en relación con las nuevas líneas del ferrocarril. La zona es particularmente potente en el área de Levante, en el Poblenou y en Badalona. Las restantes aún no tienen peso industrial.

En el período intermedio, 1930-1950, hay poco crecimiento de la superficie industrial, pero se insinúan cambios de tendencia importantes. Las señales de color morado se localizan intensamente en las áreas intersticiales entre las de urbanización anterior del Poblenou, y menos intensamente en Badalona. Pero quizá la novedad radica en la aparición de áreas industriales en los nuevos crecimientos alargados de L'Hospitalet, y sobre todo es novedad el surgimiento de unos crecimientos industriales exteriores en los núcleos urbanos periféricos del área del Llobregat. En El Prat, Viladecans, Gavà, y también incluso en Castelldefels se grafían pequeños crecimientos industriales, de grano relativamente grande, que inician un proceso de edificación de industrias descentralizadas que tendrá gran trascendencia en la evolución posterior del área. Empieza la historia muy importante de la industria descentralizada, que se desvinculará progresivamente de los núcleos urbanos. Significativamente, el proceso indicado en el plano coincide con alguna noticia sobre la nueva arquitectura industrial que se puede encontrar en la literatura especializada de la época[2].

Finalmente, en el período 1950-1970, el crecimiento es mucho más importante en superficie. Hay nuevas fábricas que se sitúan en espacios intersticiales entre los solares de las antiguas urbanizaciones industriales. Pero, sobre todo, hay un importante crecimiento en extensión en las áreas exteriores que aún quedan. Es el caso preeminente del polígono industrial de la Zona Franca, donde se establece una de las superficies edificadas industriales más importantes del área. Este crecimiento también iba a incidir manifiestamente en las polémicas sobre la conveniencia de la descentralización industrial que se desarrollaron en la década de los sesenta alrededor de la redacción del Esquema Director del Área Metropolitana.

Otras concentraciones industriales se localizan en Badalona hacia el exterior del núcleo o en Sant Adrià y el Besòs —precisamente una de las áreas que el GATCPAC había elegido en el Plan Macià para este uso—, y finalmente en la periferia de los núcleos urbanos del Baix Llobregat, en El Prat, apoyándose en la autovía de Castelldefels o prolongación de la Gran Via. También se localizan en los núcleos de Gavà, Viladecans y Castelldefels, con más apoyo en la carretera que en los núcleos urbanos. Así comienza el proceso imparable de descentralización industrial, uno de los temas esenciales del período que empieza.

Todos estos procesos reflejados en los planos permiten situar y valorar los proyectos mayores de ordenación urbana, que en este caso son: el Plan Comarcal de 1953, el Esquema Director del Área Metropolitana y, al final del período, el Plan General Metropolitano. En relación con procesos y problemáticas de ocupación del suelo, como los de la expansión residencial e industrial del área, se puede medir el interés de muchas de las propuestas de los planos. Por ejemplo, uno de los instrumentos más importantes del Plan Comarcal de 1953 es la regulación normativa de la edificación, que tiene una relación clara con la dispersión de la urbanización residencial. Al mismo tiempo, las propuestas de nucleización tienen el contrapunto de este proceso. Paralelamente, la descentralización industrial ayuda a entender algunas de las propuestas más potentes del Esquema Director.

En este capítulo se prestará atención al proceso de expansión, descentralización y devinculación territorial, como antes se ha dedicado atención a la aglomeración de la población y las actividades alrededor del núcleo central de Barcelona. Pero también se describirán algunos aspectos de las propuestas intermedias que, más allá de los ejemplos mayores, ayudan a entender el proceso de formación de unos nuevos razonamientos y conceptos o la gramática de constituir el núcleo originario de la urbanística metropolitana actual.

Un conjunto de propuestas intermedias de este tipo se formulan alrededor del acceso norte de la Gran Via, cuya historia es tanto o más interesante que la del acceso sur, estudiada en el capítulo anterior.

La cuestión de los accesos

Desde la década de los cincuenta, paralelamente al inicio del proceso de estructuración metropolitana, se empieza a vivir un replanteamiento a fondo de la problemática institucional del urbanismo y se crea una nueva administración urbanística estatal descentralizada. En 1945 se constituye la Comisión de Ordenación Provincial de Barcelona. En 1947 se redacta su reglamento, en el que destaca la elaboración del Plan de Ordenación Provincial y se faculta al Ayuntamiento para preparar un plan del término de Barcelona y su área de influencia. En 1949 se crea la oficina para redactarlo, y entre 1949 y 1951 se llevan a cabo los trabajos.

Los artículos del arquitecto Josep Soteras i Mauri, uno de los protagonistas principales del desarrollo del urbanismo en los años de la posguerra, proporcionan mucha información sobre las preocupaciones y los métodos utilizados en la época. En su artículo conmemorativo de la exposición instalada con motivo del Día Mundial del Urbanismo, que se celebró en Barcelona en el año 1950[3], se explican muchas de las preocupaciones de los técnicos del momento, centradas preferentemente en las materias del tráfico y el uso del suelo, y que no iban mucho más allá de la definición del lema del congreso, Sol, aire y vegetación.

En el artículo se menciona un plan de accesos por carretera, previo al Plan Comarcal. En este plan, las polémicas sobre la estructura urbana que habían contrapuesto el esquema cerrado del Plan Jaussely y el esquema lineal abierto del Plan Macià se funden, y sólo queda una genérica valoración de la importancia de cuatro vías de acceso. El nuevo plan se limita a fijar las secciones de los cuatro accesos principales: la Diagonal, la Meridiana y los dos extremos de la Gran Via.

Las secciones de estas carreteras son interesantes. Permiten situar la cuestión en relación con los numerosos desarrollos posteriores. Se ve que se trata de accesos para automóviles, y no todavía de autopistas como las que se realizarán más adelante, pero es más importante la imagen que su contenido. La presentación del tema queda en poco más que en la sección. No hay ninguna innovación en planta ni ningún avance estructural. Todavía se está lejos de la definición de la nueva trama viaria metropolita-

na, definida en una escala mayor y superpuesta a la vialidad tradicional que anunciaba el Plan Macià y que se desarrollará completamente en las décadas de los ochenta y los noventa.

El enfoque que se da al tema en el urbanismo de aquel momento no acabaría de entenderse sin tener en cuenta que la apertura de los nuevos accesos también es una operación de urbanización. Aunque no pertenezca al ámbito de la costa, la imagen en maqueta del acceso por la Diagonal que también ilustra el artículo de Soteras da una idea clara. Allí el trazado del vial principal se integra en la urbanización cerrada. En los años siguientes, la autopista de prolongación de la Gran Via se integrará en el conjunto de los polígonos de viviendas de La Verneda y el Besòs.

Todas estas imágenes se deberán contrastar con el plano de la estructura viaria del Plan Comarcal, al que se hará referencia más adelante.

La vivienda como problema

Entre los meses de diciembre de 1952 y enero de 1953, el número monográfico 14-15 de la revista Cuadernos de Arquitectura, dedicado íntegramente al estudio de la vivienda económica, publicó los resultados de un Concurso de Soluciones al Problema de la Vivienda que había convocado el Colegio de Arquitectos.

En las memorias del concurso se observa la presencia de una nueva generación de arquitectos que iban a ser protagonistas de algunos episodios de renovación de la arquitectura y el urbanismo en los años siguientes. Los firmantes del trabajo que obtuvo el primer premio son: Francesc Mitjans, Antoni de Moragas, Ramon Tort, Josep Maria Sostres, Josep A. Balcells y Antoni Perpiñà. En el trabajo que obtuvo el segundo premio colaboró uno de los principales autores del urbanismo del período anterior: Ricard Giralt Casadesús, y en el estudio resumen que se publica ya aparece el nombre del principal protagonista del urbanismo reciente: Oriol Bohigas.

De esta manera se empieza a evidenciar, primero, la difícil continuidad de las propuestas innovadoras del urbanismo catalán de la década de los años treinta en la posguerra, y después, la aparición de nuevas generaciones y mentalidades. Muchos de los protagonistas de la renovación de la arquitectura y el urbanismo en la época de la República habían muerto, como era el caso de Torres Clavé, o estaban en el exilio, como Sert. La continuidad tenía poco sentido después del gran traumatismo de la guerra civil. Por eso tiene mucha más importancia constatar la aparición de nuevas generaciones y mentalidades, que en aquel momento y en los años siguientes sólo podían manifestarse críticamente.

Así se producirá una dualidad de planteamientos que perdurará hasta el período democrático. Aparecerá, por una parte, el urbanismo oficial, con sus planes y, sobre todo, sus aprobaciones. Mientras que por otra existirá una especie de conciencia crítica alrededor de la cual se agruparán muchos de los nuevos profesioales. El urbanismo crítico se apoyará prioritariamente en las revistas y publicaciones de todo tipo. Por ejemplo, en este monográfico de la revista del Colegio de Arquitectos y en muchos otros números posteriores de la misma publicación, o en Serra d'Or, una revista esencial para entender los nuevos temas y mentalidades.

Las fronteras entre el urbanismo oficial y el crítico nunca estarán completamente claras. En el Esquema Director del Área Metropolitana y el Plan General Metropolitano habrá un componente importante de conciencia crítica.

En el informe resumen sobre el problema de la vivienda que se publica en la revista del colegio, sobresalen algunos temas del nuevo urbanismo. Por una parte, se pone énfasis en la insalubridad, continuando alguno de los razonamientos del GATCPAC sobre el casco antiguo y trasladándolo a otras zonas, donde el nuevo problema de la inmigración se manifiesta con más fuerza. Por otra parte, se reflexiona alrededor de los programas y distribuciones de las viviendas, y, finalmente, se propone un plan de zonificación, pensado en relación con la solución del problema de la vivienda.

Respecto a los programas y distribuciones de las viviendas hay un cambio de referencias significativo. Ya no se habla de Alemania o Inglaterra, los dos modelos de referencia tradicionales, sino que empiezan a imponerse los modelos nórdicos. Se ha dicho que en estos países es donde el racionalismo se impone con más fuerza y sin los traumas y las polémicas de los países centroeuropeos. Pero también es cierto que el modelo de vivienda que exportan estos países en los años de la posguerra es muy diferencia del modelo lecorbuseriano, en el que se habían centrado los arquitectos del GATCPAC. Detrás de los modelos de vivienda nórdicos hay otra escala y otra manera de entender el proceso de formación de ciudad que influirá significativamente en el crecimiento en polígonos que, después de estas fechas, se realizará alrededor de la prolongación de la Gran Via a Levante.

Más significativa es la propuesta de elaborar un plan de zonificación que fije el emplazamiento de las viviendas, las infraestructuras y los lugares de trabajo. En el informe se propone que la Comisión de Ordenación Provincial promueva viviendas modestas a través de una política del suelo eficaz. Aquí se reproduce uno de los temas esenciales del urbanismo de principios de siglo: la optimización de las relaciones entre vivienda, industria y transporte.

Será interesante ver cómo el planeamiento urbanístico pasa de esta cuestión de las relaciones vivienda-industria-transporte, propia del urbanismo de principios de siglo, a la de la producción del suelo. Los grandes trabajos de optimización de las relaciones urbanas o metropolitanas perderán fuerza en el nuevo régimen, y progresivamente se impondrán otros temas que trasladarán los razonamientos de arquitectura a otro contexto.

Precisamente, en el trabajo presentado por Ricard Giralt Casadesús y su hijo Enric Giralt Ortet se propone la construcción de una ciudad satélite en el otro lado de Collserola, con la que se inicia otra manera de entender el urbanismo. La propuesta tiene un cierto sabor londinense. Se nota que los trabajos de Abercrombie, que ya habían influido en el Regional Planning de Nicolau Rubió i Tudurí, continúan influyendo entre los arquitectos catalanes. Pero, más allá de las fuentes de la idea de la ciudad satélite o de su localización concreta, es interesante que se propongan nuevos paquetes integrados de ciudad, y que incluyan el nuevo polígono de vivienda conjuntamente con el acceso viario radial.

Este se ve muy claramente en el plano de este trabajo que se publicó en la revista. Es un plano muy interesante. Es una especie de plano de estructura paralela o precursor del plan de 1953, en el que se vinculan casualmente las cuatro direcciones de acceso citadas en el punto anterior con la localización de áreas de futuro creciente residencial. No es un documento oficial, pero indica claramente el estado de la cuestión en el momento de la redacción del nuevo plan. Si se compara el plano con el que hemos elaborado expresamente para este estudio, se podrá ver que estas opciones de crecimiento, aunque no tengan forma de plan, serán realizadas efectivamente en los años posteriores.

El episodio de los polígonos de viviendas de la extensión de la Gran Via a Levante y al sur se empieza a esbozar en este plano y en los escritos que lo acompañan. Aquí se dibujan los polígonos de Sant Martí (zona 1), de L'Hospitalet y El Prat, de los que se podrá hablar más adelante buscando las relaciones o contradicciones entre la zonificación del Plan Comarcal de 1953 y los nuevos polígonos residenciales.

Nuevos instrumentos técnicos de planeamiento

En la misma época se redactó el primer plan de ordenación de alcance supramunicipal de la historia de Barcelona: el Plan Comarcal de 1953.

El nuevo plan de Barcelona es muy convencional y aporta pocas novedades en relación con los trabajos de los años treinta aparte de su retórico organicismo. Pero el plan se basa en una cartografía de información innovadora, por los instrumentos utilizados y por los temas que trata. Utiliza el fotoplano 1/10.000 quizá por primera vez en la historia del urbanismo catalán, y realiza una encuesta de campo del territorio situado entre Sitges y Montgat, y en Sant Cugat.

A partir de estos dos instrumentos se elabora un plano de usos del suelo a escala 1/5.000, muy completo, que da un testimonio muy interesante de la ciudad de la época y, a la vez, sitúa el planeamiento urbanístico en otro orden de preocupaciones. En este plano de usos se diferencian las áreas residenciales, rojas, de las áreas industriales, lilas; se hace referencia a un tema introducido por el urbanismo de principios de siglo, pero nunca sistematizado hasta los extremos a los que se llega aquí. Asimismo, se incluye información sobre las áreas de cultivo, forestal y sin uso definido. La vialidad existente también se grafía detalladamente.

Toda esta información es esencial para el conocimiento de la urbanización de la Barcelona de posguerra, que aún coincide mucho con la de los años treinta y que, en el caso de nuestro estudio, permite entender la diversidad de situaciones de la franja de la costa de la aglomeración metropolitana en aquella época.

Lógicamente, este plano ha sido utilizado manifiestamente en la elaboración del plano base del estudio. Tiene información de todo el ámbito y detalles de algunos núcleos importantes, como Badalona y El Prat. Permite delimitar la extensión de los bosques de Castelldefels, las áreas agrícolas del delta del Llobregat, las de secano y los regadíos del Besòs, que se interrelacionan con algunas áreas de viviendas e industriales dispersas. También es un instrumento que permite el conocimiento exacto de la estructura de las áreas industriales del Poblenou, en contacto con las cuales se crearán nuevos polígonos residenciales que trastornarán toda la estructura de esta área del este de Barcelona. Paralelamente, delimita exactamente las áreas residenciales e industriales del área del sur, cuya dispersión a partir de algunos ejes de vialidad principales es particularmente manifiesta.

Pero su interés, sobre todo, es metodológico. En los planos anteriores el trazado se basaba en la observación de planos geométricos o topográficos. Era un razonamiento sobre las curvas de nivel y las construcciones reflejadas en este documento gráfico. Por ejemplo, la mayoría de las decisiones del Plan Jaussely se apoyaban en este tipo de plano. El uso era una categoría añadida al plano, más vinculada a la ordenanza que a la delimitación de estructuras diferenciadas[4]. En el Plan Macià la cuestión del uso se empezó a tener en cuenta. En los planos que el GATCPAC presentó en el Congreso del CIAM de 1933, sobre la ciudad funcional, se detallaba aproximadamente el uso del suelo, y se delimitaban las áreas de vivienda, trabajo y ocio[5].

Pero esto se hace más con la intención de valorar la calidad sociológica de las diferentes áreas urbanas y delimitar problemas de mal uso que con la intención de dibujar la estructura urbana. En el planeamiento racionalista, este tipo de cuestiones se originaba en otros razonamientos que se han estudiado detalladamente en el capítulo anterior.

Un plan nunca se había basado en una información urbanística de estas características. Nunca se habían organizado unos trabajos de información sobre los usos del suelo tan exhaustivos y acerca de un alcance territorial tan amplio, y no se había realizado una información de usos de carácter

institucional pensada exclusivamente en el fundamento de las opciones de desarrollo urbano y territorial. El plan de 1953 se ha glosado muchas veces haciendo referencia al interés de sus razonamientos de raíz sociológica más o menos reflejados en el reparto de los usos del suelo. Más adelante se entrará en esta historia. Pero, antes de llegar a ella, hay que tener muy presente la existencia y el alcance de esta información cartográfica. Más allá de las genéricas consideraciones sociológicas del plan, discutibles como muchos otros aspectos de un plan elaborado en un momento de perfil cultural bajo, en esta información cartográfica hay quizá el avance metodológicamente más relevante.

La información temática

El resto de la información del plan se refiere a temáticas más tradicionales, como el crecimiento urbano, la potencia industrial, las densidades, la historia, etc., que se refleja en otros planos de información que tienen una explicación, más o menos directa, en la memoria del plan[6]. Por ejemplo, se grafía el crecimiento de la población en los diferentes núcleos de su ámbito. Se dibuja una gráfica de crecimiento que, después, continúa con la correspondiente curva de proyección del crecimiento.

También se incluye una referencia al crecimiento histórico de los diferentes núcleos, a la densidad de población y a una historia realizada a grandes rasgos, operativamente muy inútil, etc. Estos temas se mencionan aquí sólo para dar noticia de su presencia y para insistir en la progresiva introducción de la historia urbana en el planeamiento. Este aspecto había empezado a ser introducido por el GATCPAC y, a partir de este momento, se convertirá en una nueva metáfora que intervendrá en la conformación final del plan desde la ideología de una manera semejante a la antigua metáfora del taylorismo.

El Plan Comarcal de 1953

La información sobre los usos del suelo urbano del territorio a los que se hace referencia en el punto anterior no tendría sentido si no fuera en el contexto de una operación de planeamiento de gran envergadura. Desde la inmediata posguerra, el régimen franquista, a través de la actuación de su jefe nacional de Urbanismo, Pedro Bigador, intentó desarrollar la administración del urbanismo y crear los instrumentos técnicos necesarios para extender el planeamiento a todo el ámbito del Estado. Así, en Barcelona, en el año 1945, se creó la Comisión de Ordenación Provincial de Barcelona con la finalidad de redactar el Plan Provincial, y en 1947 se permitía la elaboración del Plan de Ordenación correspondiente al núcleo de la capital y una zona circundante en la que, provisionalmente, se incluían todos los municipios del entorno inmediato de la capital entre Castelldefels y Montgat, y entre Barcelona y Sant Cugat. Poco después, entre 1949 y 1951, se constituyeron una oficina de estudios y la Comisión Técnica Especial de Urbanismo, con participación de diferentes servicios técnicos municipales, que redactó el plan[7].

Los resultados de los estudios e informaciones sobre el uso del suelo y la demografía se reflejan en un plan basado en una concepción de la organización urbana muy peculiar y diferente de todas las anteriores. Su preocupación fundamental fue la elaboración de un modelo de desarrollo urbano pensado para impedir la extensión ilimitada de la nueva ciudad metropolitana en "mancha de aceite". Es decir, el modelo de crecimiento disperso que se ha evidenciado en nuestros planos y en el mismo plano de información del uso del suelo del Plan Comarcal. Este modelo se basaba en la nucleización. En contraposición al crecimiento ilimitado se preconizaba un crecimiento formado por diferentes núcleos independientes[8].

Al mismo tiempo, el Plan Comarcal prestaba poca atención a la definición de una nueva estructura viaria. En relación con ella, las decisiones del plan son muy continuistas, implican poco más que la idea de arreglo de los cuatro accesos y una ronda de cierre, herencia lejana de los planes Jaussely y de Enlaces. Pero el plan es sobre todo una herramienta de zonificación y potenciación del crecimiento acelerado que se llevó a cabo en los años siguientes.

Todas estas cuestiones, la concepción de la vialidad principal, la metáfora de la nucleización y el límite, y, finalmente, la zonificación y las maneras de definir el espacio urbano, se estudiarán detalladamente en los puntos siguientes.

Estructura metropolitana y vialidad principal del plan

A primera vista, la vialidad principal del plan sigue las pautas del período anterior, la idea genérica de la prolongación de los cuatro accesos centrales de la ciudad, la Gran Via, norte y sur, la Diagonal, la Meridiana y unos cinturones de ronda. Pero, sobre todo, es importante destacar que contra el énfasis de los envolventes —los cinturones de ronda, viario y ferroviario, que se habían desarrollado en el urbanismo de principios de siglo, desde el Plan Jaussely en adelante—, se pasa al potenciamiento preferente de los ejes de acceso que conectan con las carreteras exteriores.

En el plano de vialidad, el eje de la Gran Via, que estructura toda el área costera, tiene mucha importancia. Es fácil observar en él que el tratamiento de las dos prolongaciones de la Gran Via, norte y sur, es más ampuloso que el del cinturón de ronda. Parece como si la idea de estructura del Plan Macià se hubiera superpuesto sobre los esquemas del planeamiento más convencional. Pero quizá lo que ocurre es consecuencia de la importancia creciente, demográfica y económica, de la corona exterior a Barcelona. La necesidad de vincular unas áreas exteriores, donde se realiza el crecimiento residencial e industrial, estira el esquema, que ahora tiende a la radialidad. Pero en el esquema también se insinúa otra tendencia, que será mucho más importante en los planes posteriores. En el centro de la ciudad distingue las grandes avenidas y marca una malla principal de circulación que se superpone a la vialidad tradicional. Esta malla se continúa en el espacio exterior, donde se llega a insinuar un inicio de cuadrícula de tráfico principal, relativamente independiente de los ejes viarios en torno a los que se había estructurado el primer crecimiento disperso. Por ejemplo, esto resulta muy claro en L'Hospitalet, donde se dibujan variantes exteriores que engloban el eje tradicional. O también en Badalona, donde alrededor de la variante exterior se empieza a diseñar una malla principal de comunicaciones. Y en el mismo delta del Llobregat, donde se enlaza la carretera que estructuraba los pueblos de media montaña con Cornellà, a través de un nuevo puente, y donde se aprovechan los ejes que van del núcleo a la playa para cerrar la cuadrícula.

En resumen, se puede decir que el esquema principal es radial y que sólo resulta parcialmente ortogonal a través de las diferentes obras de complemento de la malla. Esta radialidad del esquema aún es más acentuada si se tiene en cuenta el sistema del transporte público ferroviario que se superpone al de las grandes avenidas. En el plano también se define un esquema del metro. Tiene interés compararlo con el que se había definido en el Plan Jaussely. Se pasa del esquema anular cerrado, un esquema "francés", tal como se denominaba en los manuales de urbanismo de principio de siglo, a un esquema radial de paso a través, o "alemán", según los mismos manuales[9].

Estas decisiones acerca de la estructura de las comunicaciones se completan con las decisiones sobre la estructura de los ferrocarriles exteriores. En este tema el plan se basa en el Plan de Enlaces Ferroviarios de 1944, que sustituía al de 1933, explicado en el capítulo anterior. El nuevo plan era totalmente continuista, pero reducía alguna de las propuestas iniciales. Se mantenían los enlaces periféricos entre las líneas para permitir el enlace de las líneas de Puigcerdà, Granollers y Mataró, y también se mantenía la idea de establecer un nudo central de comunicaciones en el triángulo Aragó-Sagrera-Norte, las tres líneas que atravesaban la ciudad de este a sur, por el puerto, las rondas y la Gran Via, y por la calle de Aragó. Los cambios se limitaban al trazado de alguna vía; por ejemplo, la que pasaba por la calle de Lepant en lugar de la de Padilla, la unión con Sagrera y Aragó.

En el nuevo plan sobresalía la idea de concentrar las estaciones centrales alrededor del área de Levante, marginando la del sur, que tanta importancia había tenido en el período anterior. Al mismo tiempo, se abandonaba la idea de dirigir un ramal complementario hacia el puerto franco y Castelldefels. Quizá la idea más importante del Plan Comarcal de 1953, que lo diferencia del Plan de Enlaces Ferroviarios, es la idea de supresión de la estación de Francia. Esta idea se explica en relación con la progresiva introducción de la lógica de la radialidad en los esquemas y la idea complementaria de introducir una nueva urbanización residencial en el área de la Sagrera y el Poblenou. Uno de los temas importantes del urbanismo más reciente ya se empieza a señalar en este momento. La barrera ferroviaria era y será una dificultad importante para el crecimiento residencial en la dirección este.

Posteriormente al plan de 1953, en el año 1966, se produjo una revisión más importante del Plan de Enlaces Ferroviarios. Se proponen dos grandes estaciones terminales en las áreas de la Sagrera y de Sants, se suprime la vía entre la estación de Francia y el Besòs y el complejo de estaciones de carga del Poblenou y el Bogatell. De esta manera se empiezan a crear unas nuevas condiciones de permeabilidad que permitirán la urbanización residencial de esta área. Muchas propuestas de urbanización recientes han derivado de esta idea del plan de 1966, que coincide cronológicamente con el Plan de la Ribera.

Resumiendo, todos los esquemas de estructuración urbana y metropolitana que se elaboran en Barcelona entre esta fecha y nuestros días se tienen que medir en relación con esta idea de vincular el centro de la ciudad con las cuatro carreteras y pasos naturales que convergen en la ciudad, que precisamente se reurbanizaron entre 1930 y los años sesenta. Ferroviariamente, esta idea coincide en la necesidad de interrrelacionar las diferentes vías que se adentraban en aquellas mismas direcciones. Las líneas que se han denominado "ocho" catalán.

Paralelamente, se empieza a insinuar la idea de la urbanización residencial del área de Levante, que tendrá un primer momento importante en los polígonos de viviendas que acompañan el nuevo trazado de la prolongación de la Gran Vía, y que también tendrá incidencia en algunas propuestas de los años setenta y, sobre todo, en las más recientes. Se trata de un buen tema para medir los diferentes tiempos de transformación de la ciudad metropolitana y situar las diversas operaciones de urbanización en el espacio intermedio entre la globalidad y la simple parcialidad.

La nucleización del crecimiento. Una idea de composición

La composición del Plan Comarcal no es únicamente materia de estructura de las comunicaciones y de localización de las futuras áreas residenciales en relación con las áreas industriales. Una nueva metáfora de origen sociológico, la necesidad de limitar y nucleizar el crecimiento incide en la estructura del plan. El tema del planeamiento ya no es sólo la organización o la taylorización de las actividades económicas. El objetivo es la ciudad limitada y equilibrada, en la que las relaciones sociales quieren tener más importancia que las económicas.

Se trata de una curiosa idea de composición, muy propia de aquel tiempo, que quería incidir en una de las patologías más evidentes del crecimiento disperso y

desestructurado de la época. Puede decirse que era una respuesta a la situación advertida en el plano inicial de este capítulo.

La metáfora de la nucleización tenía el origen en la literatura urbanística de la época. Josep Soteras, en su artículo de presentación del Plan Comarcal, publicado en Cuadernos de Arquitectura en el año 1950[10], al explicar los trabajos de información del plan aún no mencionaba esta cuestión esencial del método. Pero años después, en un artículo de 1977, sitúa el tema entre los principios más importantes del plan[11]. En la memoria de éste se indica: "En el plan se estudian los límites del crecimiento urbano de forma nuclear, evitando la extensión ilimitada de la metrópoli y su absorción de los pueblos satélites, los cuales, al contrario, tendrán que desarrollarse como núcleos independientes con carácter propio"... "Hay que concebir el futuro de la gran ciudad como un racimo de comunidades organizadas con la base social cristiana y ligadas al tronco de la zona rectora, e insertas en la espléndida vegetación del Tibidabo, el cual, como una gigantesca parra, protege el racimo nuclear de pueblos y barrios que se extienden a su alrededor".

En aquella época, las formulaciones organicistas y nucleares no estaban en el patrimonio exclusivo del plan del entorno de Barcelona. Otro protagonista del planeamiento de los años de la posguerra, Manuel Baldrich, el hombre de la Comisión Provincial de Urbanismo y del Plan Provincial, introducía la cuestión de la nucleización desde una perspectiva mucho más urbanística e interesante al hablar de la necesidad de mantener el equilibrio entre las áreas urbanas y las agrícolas. En el año 1952, Baldrich escribió una memoria sobre la comarcalización[12] en la que defendía la necesidad de establecer una organización del territorio o Regional Planning que consiguiera un poblamiento más equilibrado. Lejos de las metáforas fascistas del Plan Comarcal de 1953, planteaba el principio en términos estrictamente territoriales. A través del planeamiento se tenía que recuperar el equilibrio que se perdió hace muchos años. Esto se podía conseguir a través de la descentralización industrial, el reparto de la población y la política de desarrollo agrario. Entonces el urbanismo ya no podía ser municipal, sino comarcal. La comarca tenía que ser la unidad urbanística alrededor de la cual debía organizarse un programa socioeconómico completo, que abarcara todos los aspectos de la vida urbana.

Paralelamente, un tercer protagonista del urbanismo de la década de los cincuenta, Gabriel Alomar, escribió una ponencia sobre la teoría y el método del urbanismo[13] en la que desgranaba todas las ventajas de la nueva concepción del planeamiento. Explicaba el nacimiento del concepto de región metropolitana y cómo el planeamiento se independizaba progresivamente de la ciudad. De esta manera, el planeamiento se aproximaba a los fenómenos económicos o al funcionamiento real de las relaciones humanas. Esta cuestión era válida tanto para una comarca catalana, organizada por el mercado central de la capital, como para la región metropolitana de Barcelona.

El planeamiento, lógicamente, también se aproximaba al proceso de dispersión de personas, viviendas y actividades, y tenía en cuenta la ampliación del ámbito del mercado y de las relaciones humanas. De la misma manera que el planeamiento de principios de siglo era una respuesta al proceso de formación de un nuevo mercado urbano, el nuevo planeamiento también tenía en cuenta la evolución de la estructura económica de la ciudad.

La consecuencia urbanística más interesante de la aproximación del urbanismo al proceso de dispersión metropolitana era la introducción de la problemática de los espacios naturales en el planeamiento. Se intenta reintroducir al hombre en el hábitat y el medio natural. Se inserta lo verde en la ciudad, renaturalizándola. Se trata de proteger y abrir al público extensas zonas naturales y de poner un límite decisivo al desarrollo urbano. Es decir, en otras palabras, se intenta redefinir las relaciones entre el medio natural y la ciudad, tal vez al estilo del Regional Planning de los Rubió, o de la Ciudad de Reposo del GATCPAC.

En el mismo artículo, Alomar relacionaba estas ideas con el estado del Planning en Inglaterra. Hacía referencia a las leyes de planeamiento inglesas y a cómo, desde 1932, el planeamiento inglés había ido aumentando de ámbito introduciendo la problemática del territorio rural junto a la de la ciudad. De esta manera vuelve a la temática regional y a la obra de Patrick Abercrombie, que tanto había influido en el planeamiento urbanístico catalán de la década de los treinta. Así, se aproxima a las maneras de realizar la geografía regional, al planeamiento de las regiones naturales y los Civic Survey de Patrick Geddes, o también al Country and Regional Planning de Abercrombie, con su característico reconocimiento de los recursos naturales, con su tradición del Landscape Design, y con su emblemático Plan Regional del Gran Londres. Plan que en este momento actúa como referente principal del urbanismo catalán de la época.

Pero en el planeamiento de la Barcelona de posguerra hay algo más que la influencia del planeamiento inglés. Sobre todo, hay la atención a la problemática específica del proceso de expansión que se vive desde la época de los años treinta, cuando se empiezan a generalizar el uso del automóvil y la electricidad y se permite mucha más dispersión de las actividades y las personas. En este momento, las relaciones entre el medio natural y el crecimiento urbano no se tienen que buscar sólo en los libros o en los referentes que aportan los libros y las revistas de urbanismo y arquitectura. Están en la calle, en el inicio de la dispersión industrial, que tan bien refleja el plano inicial de este capítulo; en la multiplicación de pequeñas parcelaciones situadas en la periferia de las áreas de influencia de las infraestructuras viarias; en el comienzo del uso masivo de los espacios naturales exteriores, la costa sobre todo, y los bosques.

Por este motivo, no debe extrañar que, en este momento, la cuestión de las relaciones entre el territorio urbano y el natural se introduce en filones del urbanismo muy diferentes del catalán. Desde el planeamiento inglés de la escuela de Abercrombie hasta Les Trois Établissements Humains de Le Corbusier[14] y las ciudades ramificadas de Hilberseimer de Chicago[15], se tiene muy en cuenta esta cuestión, que tiene un interesante trasfondo intelectual en los estudios de estructura territorial del geógrafo Christaller, que precisamente también estaba detrás de la obra de la división territorial de Cataluña que Pau Vila llevó a cabo en los años de la República, y la Ciudad Comarca o el Plan Provincial de M. Baldrich.

Por todos estos motivos, en la ciudad nuclear o, si se quiere, orgánica del Plan Comarcal de Barcelona de 1953 hay más que un simple eslogan comunitarista ligado a una versión muy retrógrada del nacionalcatolicismo.

Alrededor de esta metáfora, y con un lenguaje cuando menos difícil de entender, se introduce el concepto de límite en el planeamiento. Hasta este momento, la ciudad concebida por el planeamiento no habría tenido nunca límite. El ensanche había sido ilimitado. Según Cerdà, la ciudad era un sistema que se extendía en todo el territorio. El objetivo de los planes de principio de siglo era la organización, y por organización sólo se entendía la solución del problema de la formación del nuevo espacio económico de la gran ciudad, cuyo paradigma era Berlín. Sólo en las versiones del planeamiento más avanzadas de Europa —por ejemplo, en el plan de Berlín de Eberstadt— se introducía el problema de las relaciones entre el medio natural y el medio urbano. Pero este medio natural no era concebido nunca como un límite o un freno al crecimiento, que implicaba, por ejemplo, la necesidad de fragmentar el hecho urbano. El plan de Eberstadt define precisamente la alternancia de radios verdes y radios de edificación para que no se impida el crecimiento ilimitado del conjunto urbano. Precisamente, el crecimiento ilimitado también era sinónimo de urbanización de baja intensidad y de edificación y de renta del suelo.

La cuestión de la fragmentación del crecimiento urbano en núcleos independientes es básica para entender la metodología del plan, y también para entender su derogación en la práctica urbanística posterior. Por una parte, y por primera vez, se plantea la posibilidad de una ciudad discontinua, y el planeamiento se empieza a aproximar a la ciudad fragmentada y diferenciada actual. Por otra parte, la cuestión de los espacios verdes ya no se plantea sólo como necesidad de obtener unos estándares de espacios verdes, sino como necesidad de hacer compatible el desarrollo urbano y la conservación de los recursos naturales. No en cuanto introducción artificial de parques y jardines urbanizados, sino como integración del uso de los espacios naturales en el desarrollo urbano. Es decir, de una manera que a primera vista parece también muy actual.

El problema vendrá en el desarrollo de las previsiones, o mejor, en el incumplimiento de las determinaciones del plan sobre esta y otras materias como consecuencia del desarrollo incontrolado y feroz que se vivió en los años siguientes, no sólo en las múltiples áreas marginales o semimarginales que absorbieron la parte más incontrolada del crecimiento urbano, sino incluso en las áreas de los polígonos masivos, como los del Poblenou y La Verneda, que aparentemente tenían que ser la cara más amable del urbanismo del momento. Más adelante se podrá estudiar esta experiencia con más detalle.

El otro problema es metodológico. Si la idea de fragmentar el crecimiento urbano parece bien adaptada a las nuevas condiciones de movilidad, suministro de energía e integración del medio y los recursos naturales, no ocurre lo mismo con las interrelaciones que se plantean en el plan. En la definición de las interrelaciones entre los núcleos urbanos, el plan tiene mucho de ideología y muy poco de reflexión sobre las posibilidades reales de desarrollo de las infraestructuras.

El plan, por una parte, es muy reductivo. En el plano de vialidad limita las propuestas a los cuatro ejes tradicionales de acceso. Por otra parte, trata de diseñar una ciudad orgánica, formada por un conjunto de núcleos diferenciados, en aplicación de unas teorías sociológicas que preconizan estas relaciones en un contexto cerrado. Y, finalmente, quiere incidir en unas relaciones económicas y humanas propias del espacio metropolitano, que cada vez se convierte más en un espacio abierto. Las contradicciones entre los tres puntos son claras.

Esto resulta muy evidente si se analizan los criterios de zonificación y las informaciones que contienen varios planos de este plan.

En la memoria se parte de la hipótesis de que toda el área tiene una capacidad de cuatro millones de habitantes. La población de entonces era de 1.290.000 habitantes y, por tanto, siguiendo las tendencias del momento, se preveía un crecimiento humano muy importante. Precisamente, para evitar el impacto de este extraordinario incremento de la población se proponía repartirlo en los diferentes núcleos o pequeños grupos previstos. El reparto de la población se tenía que realizar a través de un tanteo que se refleja en varios planos.

En el primer gráfico se esquematiza la información del plano de usos del suelo a escala 1/5.000 y se representan las interrelaciones entre áreas residenciales y de producción. Es el plano en el que se explican las intenciones iniciales de estructura. Estas relaciones son muy inmediatas y no tienen nada que ver con la complejidad real del funcionamiento de una área metropolitana.

Estas primeras informaciones y las proyecciones de población se trasladan sobre dos planos de tanteo y dan origen a los gráficos siguientes. En el primero se grafía el cálculo de reparto, mientras que en el se-

gundo se lleva a cabo el primer tanteo de zonificación y se da una idea más completa de la información del plan introduciendo en él las áreas agrícolas, los bosques, los parques y jardines.

Si en los planes anteriores el diseño de los planos de ordenación se basaba en la superposición de criterios y reglas de composición de distinto origen, aquí el plan tampoco está cerrado en un contexto unívoco. El Plan Jaussely era una inteligente combinación neoclásica de los grandes trazados y de uso adecuado de la cartografía topográfica en la adaptación de la trama de las irregularidades del relieve. El Plan Macià articulaba un razonamiento sobre la estructura regional y la centralidad del eje de la Gran Via con otros referidos a la estructura en "cadena de montaje" del ámbito central, al carácter geométrico del esquema general o a un concepto de la edificación muy específico. Por su parte, el plan de 1953 también nace de la combinación de temas y cuestiones de origen muy diverso: por un lado, la idea de limitación y fragmentación; por otro, la atención al medio natural y su integración en el conjunto, una articulación muy ideológica de los diferentes núcleos de población y actividades, o el reparto de unos pesos demográficos y de actividad industrial a través del tanteo y la intuición.

La zonificación

Las determinaciones anteriores sobre la limitación y fragmentación del crecimiento, la nucleización y la inserción de los espacios verdes y naturales, o el reparto de pesos demográficos e industriales se reflejan sobre dos planos del Plan Comarcal.

El primero es la traducción sintética del plano de información sobre el uso del suelo. En él se indica la ocupación aproximada de los diferentes núcleos residenciales e industriales actuales, con unas marcas que son muy claras en los núcleos dispersos que aún no han sido engullidos por el continuo urbano y que son más discutibles en el entorno inmediato de la ciudad central. Sintomáticamente, es un plano de marcas, o más exactamente, de mongetes, en el argot de entonces. No contiene ninguna indicación de los ejes de vialidad.

El segundo plano pretende ser el reflejo de la propuesta de nucleización y zonificación final del plan. En su grafismo hay un esfuerzo para representar los diferentes núcleos urbanos, formados por agrupaciones de zonas de diferente calificación. Hay un esfuerzo para delimitar subnúcleos, alrededor de los cuales se agrupan varios polígonos y extensiones. Por ejemplo, en el área del Poblenou todos los polígonos se agrupan alrededor del núcleo de Sant Martí, circunstancia que también se da en torno a Badalona, Sant Andreu, el área de la Exposición en Montjuïc, L'Hospitalet, El Prat, Gavà, Viladecans, Castelldefels, etc., mientras que en el centro de Barcelona y las urbanizaciones costeras de la playa del delta del Llobregat quedan en una situación ambigua, a medio camino de la nucleización y la situación en relación con el sistema general.

Contra el sistema de representación del plano de estado actual, en este esquema de futuro se representa una estructura general de vialidad. Se dibuja la Gran Via, con sus ampliaciones norte y sur; la Diagonal; el eje de la Meridiana, que conecta con la Gran Via en la plaza de las Glòries y no enlaza directamente con la Diagonal; y también un nuevo eje complementario que une la Gran Via con Sant Boi, Viladecans, Gavà y Castelldefels.

La estructura arbórea de este esquema se completa con las ramas interiores de los núcleos urbanos, y llega a extremos impensables en la perspectiva actual. El esquema en árbol dependiente del tronco del centro de Barcelona es exactamente lo contrario de la malla homogénea que ha ido ocupando progresivamente el área metropolitana de Barcelona. El irrealismo de las opciones ideológicas del plan llega a este extremo casi caricaturesco: las ramas y los troncos secundarios casi nunca se relacionan.

Esto demuestra tanto la falta de potencia de las opciones de diseño de la estructura urbana en el Plan Comarcal de 1953 como la importancia que tenía la zonificación en el conjunto del plan. El proceso acelerado de crecimiento, que no estaba acompañado de unas propuestas de desarrollo de la estructura más allá de la organización de las cuatro entradas de Barcelona, quizá sólo necesitaba una ordenanza y una relativa permisividad. Tal vez por eso, los planos de zonificación son más importantes que los restantes documentos del plan.

Alrededor de los planos de zonificación finales se puede terminar el estudio del proceso de composición urbanística en que se basa el plan. Es importante ver que se trata de un plano de marcas; es decir, de asignaciones de usos y de cantidades. Al margen del diseño de los grandes troncos viales que parten del centro de Barcelona, no es un plan de trazado. Las cuestiones de arquitectura del territorio quedan para otro momento, un planeamiento parcial posterior o un tiempo de concreción ulterior. El plan pasa a ser una operación de asignación de edificabilidades y usos en el territorio, no es un instrumento de trazado. Esta cuestión es muy importante metodológicamente y anuncia muchas cosas que pasarán más adelante.

Contrastando este plano con el de crecimiento, 1950-1970, puede verse que la zonificación hace bastantes referencias al proceso real de transformación territorial. Esto resulta evidente en los núcleos exteriores. Por ejemplo, en el eje de Sant Boi, Viladecans, Gavà y Castelldefels, donde es muy sencillo estructurar el crecimiento en núcleos acotados. También lo es en Badalona, pero ya no ocurre así en el área inmediata a Barcelona, por ejemplo, en los dos extremos de la Gran Via, donde simplemente se dibujan dos núcleos urbanizables con verde de cabecera y sin verdes instersticiales. También es muy ambiguo en los espacios intersticiales entre los núcleos urbanos exteriores, donde calificaciones como la de "Campo Urbanizable", enmascaran la intención inicial.

Teniendo presente toda la información sobre la urbanística menor que se ha aportado en los capítulos anteriores, y lo que se ha grafiado en el plano donde se representa el crecimiento entre 1950 y 1970, se entiende que entre el proceso de asignación de pesos y zonas del plan de 1953 y la articulación compleja de los niveles de la urbanización parcial e intermedia que se daban en la realidad no había una relación inmediata y fácil. Puede decirse que el plan derivaba de una metáfora ideológica, y también técnica, pensable en aquel momento, pero no se debe confundir nunca con el problema de la construcción del territorio.

Tal vez para entender mejor la situación del plan en el contexto de la construcción real del territorio hay que observar unos documentos menores. Por ejemplo, en los archivos históricos de L'Hospitalet y El Prat hay dos planos de zonificación que trasladan las determinaciones generales sobre los núcleos menores y ayudan a entender el alcance real de las determinaciones del plan. En el plano de El Prat se copian las zonas del plan sobre la malla del ensanche Pascual que se ha reproducido anteriormente. Las zonas del casco antiguo, suburbana semiintensiva, suburbana extensiva, residencial urbana semiintensiva, etc., se superponen sobre la malla del ensanche con relativa indiferencia. Igual ocurre en el caso de L'Hospitalet, donde el plano de zonificación se superpone, también con relativa indiferencia, con el plano de la ciudad y con el característico proceso de crecimiento y formación del casco urbano que se ha documentado anteriormente.

En ambos ejemplos está claro que la zonificación, en su aplicación final, pierde tanto el contenido tipológico como todas las referencias al proceso de nucleización o de formación de núcleos exentos, coherentes en sí mismos[16].

Las zonas aparecen como simples concesiones de cantidades de edificabilidad o de usos, al margen de los demás condicionantes del proceso urbanístico. En el caso de El Prat, el instrumento más importante es la trama del antiguo ensanche que permanece a lo largo del tiempo, la zonificación sólo es algo añadido. Igual ocurre en L'Hospitalet, donde las asignaciones de zonificación se aproximan al proceso detallado que se ha estudiado anteriormente y le otorgan unas cantidades de edificación desproporcionadas, que rayan en el absurdo.

En los restantes casos, como en las prolongaciones de la Gran Via, este papel complementario lo desempeñará la trama del plan parcial o el proyecto del polígono, que se estudiará más adelante.

Un complemento imprescindible de toda la explicación de la estructura general del Plan Comarcal de 1953 es el plano de espacios verdes públicos, que grafía el negativo de todas las cuestiones anteriores. Se trata de un documento gráfico en el que se representan los espacios verdes intersticiales y donde se expresa suficientemente bien la debilidad de las propuestas del plan en relación con la política de espacios libres.

En el plano se relaciona el emplazamiento de las zonas verdes con los núcleos urbanos. Por ello, por una parte se dibujan los parques urbanos y jardines de barrio concebidos en íntima relación con los espacios urbanos, y por otra se indican los parques urbanos boscosos situados en el espacio exterior.

Las áreas verdes urbanas casi nunca tienen una situación central. Las áreas verdes existentes se concentran en puntos del núcleo central de Barcelona suficientemente conocidos, como la Ciudadela o Montjuïc, y en algún punto exterior, por ejemplo, el paseo Marítimo de Castelldefels. Los restantes emplazamientos importantes son siempre muy exteriores. Por ejemplo, en el eje de la Gran Via se dibujan tres parques. En primer lugar, el del Besòs, en el área ya prevista en los planes Cerdà y Jaussely, donde, en lugar de aumentar, se reduce la superficie inicial. En segundo lugar, un parque simétrico al anterior, situado en la encrucijada de la Gran Via y el Llobregat; es decir, un parque relativamente marginal en relación con el crecimiento continuo de la ciudad. Finalmente, un parque situado cerca del mar, en plena área de influencia y servidumbre de un aeropuerto que entonces empezaba a tener importancia.

Al mismo tiempo, los bosques y parques forestales se sitúan en posiciones completamente periféricas. Únicamente el parque de Collserola se dibuja con fuerza y ocupa una posición estratégicamente relevante. Esta circunstancia, conjuntamente con la ambigüedad de muchas calificaciones del suelo no urbanizable, convierte en teórica la propuesta programática de limitar el crecimiento, nucleizarlo e integrar la conservación del medio en la ordenación urbana.

El espacio residencial. El polígono

La memoria del Plan Comarcal de 1953 acaba en un capítulo dedicado al tema de los planes parciales y a la manera de llevar a cabo las previsiones del plan. En aquel momento, cuando no se había redactado la primera ley del suelo, la figura del plan parcial todavía no estaba totalmente delimitada. Sin embargo, en los textos de la memoria ya empezaba a quedar claro que si el Plan General, o Comarcal en este caso, era el instrumento concebido para marcar la ruta que seguir, el Plan Parcial era un instrumento complementario pensado para la actuación, la programación o la elección de la manera de llevar a cabo las ideas generales.

A través de este texto se puede empezar a introducir la problemática de la urbanística menor que, como en los casos anteriores, sirve de pauta de valoración de muchas de las propuestas del Plan Comarcal.

La introducción de esta segunda escala del planeamiento se lleva a cabo precisamente a partir de dos episodios de urbani-

zación situados sobre el eje de la Gran Via. El primero, que ocupa la mayor parte del texto y las ilustraciones, es el área de Levante situada en la Sagrera y el Poblenou. El segundo se refiere al área de Poniente y a una "zona deportiva y de reposo de Viladecans, Gavà y Castelldefels", que tiene la referencia alejada de la Ciudad de Reposo del GATCPAC.

Dado que el estudio utiliza como un banco de comprobación la historia urbanística reciente de la costa del área metropolitana, en la que la Gran Via tiene un protagonismo central, esta parte es interesante. En primer lugar, porque permite estudiar uno de los sectores urbanizables que el plan dibujaba situado en relación con los nuevos ejes viarios de acceso a la ciudad[17]. Era ésta una de las propuestas de expansión principales en el plan y en la política urbanística del momento. En segundo lugar, porque todas las urbanizaciones parciales que explica están situadas en la costa y sobre el eje de la Gran Via, indicando así el papel central que esta área de la costa tenía en aquella época. Y, finalmente, porque ilustra muy bien el cambio de tendencia de los impulsos de urbanización. Si en los años treinta el peso fundamental estaba en la prolongación de la Gran Via en el sur, en los años cincuenta y sesenta se pone mucho mayor interés en la prolongación de Levante.

Según la Memoria del Plan Comarcal[18], la urbanización de la zona de Levante ocupa una extensión de unas 774 hectáreas, de forma triangular y situada entre la prolongación de la Diagonal y la Ronda de Sant Martí y con centro en la plaza de las Glòries. En esta zona, se querían asentar 150.000 habitantes junto a las industrias que permanecen en el área.

Un fragmento del fotoplano que será utilizado en la redacción del plan señala los límites de éste e informa sobre el estado de la urbanización en el momento de la redacción.

En el plan se diferencian tres zonas: la zona industrial, la zona residencial urbana semiintensiva, y los parques urbanos o áreas deportivas y de ocio. En la zona industrial se concentraban todas las industrias existentes, que por su coste elevado no se podían desplazar. La zona residencial urbana semiintensiva estaba pensada para situar bloques de viviendas. Tenía una densidad elevada: 600 habitantes por hectárea hacia el centro, y 500 y 400 cuando se alejaba de éste. Densidades que superan en mucho los cálculos que se llevan a cabo actualmente. La otra zona correspondía a lo que hoy se denominan sistemas.

El plan se basaba en cuatro vías importantes que ya estaban previstas inicialmente: la Gran Via, la calle de Aragó —es decir, los dos grandes colectores transversales de la ciudad— y las calles de Felipe II y Riera de Horta, perpendiculares a las anteriores. También se preveía el trazado de la Ronda de Sant Martí y de la Diagonal, periféricas en el conjunto. A un segundo nivel de vialidad se situaba una retícula, que remite al Plan Cerdà, con calles de 30 y 20 metros de anchura.

La cuestión de la nucleización rezumaba bajo un programa de necesidades sociales y unos cálculos de estándares que justificaban la situación de los núcleos de equipamientos. Es decir, una serie de puntos de condensación de actividades que daban identidad a unidades vecinales, barrios, núcleos y distritos, que estructuraban jerárquicamente el conjunto de acuerdo con las más estrictas pautas orgánicas.

La ordenación de la plaza de las Glòries y el problema de la accesibilidad

Para entender la estructura del plan es imprescindible hacer una referencia inicial a su entronque con la malla viaria principal de la ciudad y, más concretamente, a su posición en el punto de prolongación de la Gran Via en dirección a Levante. En este punto, la plaza de las Glòries tiene una posición semejante a la que había ocupado la plaza de España. Carece de la fuerza que le proporcionaba el episodio de la Exposición y también de la fácil relación con el puerto que conseguía a través del Paral.lel, pero es el punto neurálgico del crecimiento urbano en esta zona tan triturada por los trazados ferroviarios.

La ordenación de esta área estratégica del crecimiento urbano en la dirección de Levante de la Gran Via estaba muy relacionada con la solución de los Enlaces Ferroviarios. Sin algunas de las soluciones que se proponían en este plan era impensable conseguir la permeabilidad necesaria para la correcta urbanización de la zona. En dos planeamientos parciales del área, el del sector de la estación del Norte y el de la plaza de las Glòries, fechados en el año 1958, poco después del Plan Comarcal, se expresa la necesidad de sustituir muchas de las implantaciones ferroviarias y conseguir más permeabilidad.

En el fotoplano que se incluía en el primer plan parcial se explicaba la trituración del trazado urbano en esta zona. Paralelamente, en el plano de alineaciones del plan parcial del área de la estación del Norte, complementario del anterior, se explicaba la intención de implantar la trama Cerdà reagrupando la zona.

Esta intención concuerda con las variantes de la zonificación y las alineaciones que se proponen sobre el área de la plaza de las Glòries en el segundo documento. En los planos se dibujan dos alternativas de zonificación, la primera es la del Plan Comarcal y la segunda corresponde al plan parcial de 1958, propiamente dicho. La primera todavía es más formal y cerrada, mientras que la segunda recoge implícitamente las dos alternativas de alineaciones y la definición de las zonas circundantes de los edificios que se incluyen en los dos últimos planos.

El interés de estos documentos no radica sólo en su representatividad en relación con los problemas estructurales de la zona, sino que dan idea de la importancia estratégica de la urbanización de la plaza de las Glòries y la relacionan con los problemas del trazado ferroviario. Pero también representan uno de los temas que aparecerán con fuerza en los planes parciales del área de Levante; la tensión entre la continuidad de la trama Cerdà con las manzanas cerradas, y la edificación abierta que se empieza a implantar en este período.

Esta tensión será fundamental en la fragmentación y diferenciación de los futuros tejidos urbanos.

El Plan Parcial de Levante

La primera versión del Plan Parcial de Levante, en el corazón del nuevo espacio urbanizable, es la que se redactó conjuntamente con el Plan Comarcal de 1953 y se publicó en la memoria, después de los planos de información.

Dos planos permiten una primera aproximación al estadio inicial de este plan parcial.

El primer plano, de alineaciones, es simple. Superpone la trama Cerdà al grafiado de los edificios existentes, sin introducir demasiadas novedades. Se observan algunos de los temas esenciales de la estrategia de planeamiento en el área: la apertura de la Gran Via siguiendo pautas cercanas a algunos trabajos de planeamiento anteriores[19] y la implantación de una cuña residencial de ensanche entre la industria preexistente. Pero todo esto se resuelve sin malabarismos ni novedades.

En el segundo plano, de alineaciones actuales y proyectadas, se empiezan a introducir cambios en relación con el planeamiento anterior. Se mantiene una parte considerable de las manzanas de ensanche, pero se cambia completamente la estructura de la edificación alrededor de las tres avenidas principales, donde se disponen dos líneas de edificación que siguen la alineación y se ordenan libremente las últimas. En el área norte también se introducen cambios, que a distancia parecen arbitrarios. En parte se adapta la trama de ensanche a los pasajes que permiten edificios más propios de las periferias, y en parte se abren plazas y se jerarquiza la malla.

De un tercer plano de la versión inicial del plan parcial de la zona de Levante sólo se conservan la parte superior y la inferior. A pesar de esto, los dos fragmentos permiten entender mucho más las diferencias entre las primeras ideas y la ordenación abierta. En el plano se grafían los volúmenes de los edificios con mucho cuidado, diferenciando las nuevas ordenaciones y marcando las sombras. A pesar de que, de hecho, es una repetición del plano anterior, se observa mucho mejor el esfuerzo de introducir áreas verdes y en abrir las manzanas cerradas tradicionales. Algunas variaciones sirven para fragmentar las manzanas al estilo del Poblenou, pero otras realizan el ensayo de nuevas tipologías, generalmente en peine o en bloques paralelos. En la parte inferior hay un intento interesante de conseguir una macromanzana y situar un equipamiento en el interior.

Sin la influencia de los CIAM, y quizá del Plan Macià, sería impensable la introducción de este tipo de ordenación de la edificación.

Resumiendo, puede decirse que después de este inicio vacilante, en el planeamiento o composición de este polígono de Levante se empieza a reflejar toda la tradición que tiene el origen en los mismos CIAM y en otros episodios próximos[20] o también la exigencia de solucionar el problema de la vivienda, al que constantemente hacían referencia los textos de la época.

Pero aquí no se trata de adentrarse en estas cuestiones teóricas, sino de fijarse sobre todo en los métodos que se utilizan en la composición, o en algunos temas técnicos, por ejemplo, la articulación de escalas. Estos asuntos han sido marginados con frecuencia en beneficio de consideraciones simplemente literarias.

De entrada, estos trabajos de composición urbanística menor parten de los experimentos sobre los tipos de vivienda y sus agrupaciones desarrollados en el período racionalista. Esto se empieza a reflejar en otros dos planos del mismo episodio, que únicamente incluyen el área situada entre el ferrocarril y la Gran Via. Precisamente, donde se observaban más variaciones.

Si se comparan estos planos con los de la primera versión del plan parcial se ve que en el proceso la diferenciación de las áreas se ha incrementado mucho. Al mismo tiempo, lo que se grafía en los planos se aproxima mucho a la realidad, a pesar de que lo que se ha grafiado en el plano base del capítulo, interpretando la disposición y forma de los bloques de edificios construidos, no coincide exactamente con ninguno de estos dos planos. Progresivamente, los planos se aproximan mucho más a la estructura y la forma de la urbanización efectivamente construida.

En relación con las primeras versiones del plan parcial es evidente que el plano ha perdido unidad, o mejor, intención unificadora. En los primeros todavía había mucha superficie de ensanche ocupada por manzanas cerradas, y en las partes donde esta unidad se rompía había una clara intención unificadora que obligaba a relacionar las propuestas de cada grupo de manzanas. A veces, esto se hacía para conseguir un frente viario continuo en las grandes avenidas. En otros casos, se abrían perspectivas intencionadas hacia un edificio de equipamiento. También los edificios se agrupaban en una especie de macroensanche alrededor de un equipamiento. Aún permanecían muchas de las actitudes de trazado propias del urbanismo de los años de cambio de siglo, ejemplificadas muy claramente en el Plan Jaussely, donde la búsqueda de continuidades espaciales era muy importante.

En cambio, en las últimas versiones del plan parcial cada vez se acentúa más la diferenciación. Puede decirse que son una especial de collages de tipos de edificios y de usos muy diferentes. Esta sensación aún se acentúa más cuando se relaciona con el proceso de actuación y el parcelario[21]. Las manzanas de ensanche, partidas o no, son el resultado de procesos que ya estaban en curso en el momento de la redacción del plan

parcial, el cual lo que hace es completarlos. Hay diferentes promociones de polígonos, cada una de ellas con una forma autónoma y diferente, que agrupan una o varias manzanas de ensanche, y se mantiene la idea de los edificios que limitan las grandes avenidas.

Un plano más detallado sobre la modificación de la ordenación de una manzana acaba de explicar el proceso de diferenciación. En este otro plano tiene mucha importancia la estratégica colocación de los equipamientos, pero en la ordenación del conjunto intervienen también otros criterios: el trazado de la vialidad, la edificación, la ordenación de los espacios verdes y los equipamientos, etc. Poco a poco, el planeamiento del área de Levante se aproxima al de Le Corbusier en el Plan Macià. Las áreas residenciales del ensanche del Plan Macià se construían a partir de la superposición de criterios de ordenación diferenciados. No se buscaban continuidades visuales, ejes de simetría o ritmos monumentales, y en la ordenación del sector de Levante en los años cincuenta sucede algo semejante. La diferenciación territorial actúa por este camino.

Poco a poco, entre 1953 y 1965, se va consolidando una nueva manera de construir la ciudad. La ciudad ya no tiene que hacerse obligatoriamente por calles y manzanas del ensanche. Se puede construir por polígonos separados y no es necesario que un trozo de ciudad sea igual o continuo en relación con otro. Se da un considerable paso hacia adelante en relación con las formulaciones de principios de siglo.

Pero, inmediatamente, la mala calidad de los espacios intersticiales de los polígonos genera críticas. Al mismo tiempo, se empieza a desarrollar una nueva concepción de los espacios intersticial y libres, a medio camino entre el urbanismo antiguo y el de los nuevos polígonos abiertos.

Por una parte, las críticas son sociológicas y comunitarias. Por otra, son arquitectónicas. Las dos coinciden en asegurar que los espacios simplemente libres son despersonalizados y hay que recuperar la calidad de las antiguas calles, plazas y ramblas. Aquí también inciden dos números polémicos de la revista del Colegio de Arquitectos dedicados al tema del suburbio[22]. En el primero de ambos números hay tres artículos polémicos e interesantes sobre la sociología del suburbio. El primero está firmado por Francisco Candel[23] y se refiere a la segregación social en los nuevos polígonos y suburbios. El segundo es de Jordi Pujol[24], insiste en el tema de la segregación y desarrolla un razonamiento sobre la integración social rico en referencias políticas. El tercero, del sociólogo Jaume Nualart[25], es más profesional y efectúa unos comentarios sobre la idea de ciudad muy interesantes. Por ejemplo, dice que hay que anteponer a la idea de ciudad como punto de reunión la idea de ciudad como punto de unión, de solidaridad, de comunidad y de comprensión. Hay que contraponer a la ciudad que atomiza al hombre, la ciudad que lo personaliza[26]. La que se desintegra individualizando, la integran todos en la búsqueda de objetivos comunes. Todo lo que hace referencia a la individualidad y la fragmentación espanta y es rechazado.

En línea con estas cuestiones, se empieza a proponer la atención a los espacios de calle y de centro integradores. De esta manera, los razonamientos sociológicos empiezan a tener incidencia urbanística. Aunque este tipo de razonamiento pueda tener evidentes influencias comunitaristas, y sea fácil trasladarlo a concepciones de la ciudad semejantes a las de la ciudad comarca de Manuel Baldrich[27], también es importante en la búsqueda de nuevas formas de centralidad urbana. En esto conecta con muchas de las investigaciones espaciales del urbanismo europeo y americano de la época.

La manifestación más clara de este cambio de tendencia quizá se encuentre en algunos proyectos que se presentaron al concurso del polígono Canaletas, en Cerdanyola, que se publicó un año después[28]; en éste, el proyecto que obtuvo el primer premio, redactado por el arquitecto Manuel Teran y el sociólogo Mario Gaviria, definía una nueva "Rambla" o eje de agregación social que estructuraba todo el conjunto.

Junto a estos razonamientos, las imágenes fotográficas de Maspons y Ubiña que se incluyen en los dos números de Cuadernos de Arquitectura son impresionantes. Los prismas de edificación aparecen prácticamente construidos sobre terreno virgen. Los nuevos barrios y polígonos se construyen sin ningún elemento de edificación y de vida conjunta que pueda hacerlos mínimamente amables. La necesidad de calidad y complejidad resulta totalmente evidente. Muchas de las consideraciones arquitectónicas que se hicieron en los demás artículos de los números monográficos de la revista del Colegio de Arquitectos iban precisamente en esta dirección[29].

Éste es también el caso de otras críticas al ensanche despersonalizado que se hicieron entonces. Por ejemplo, en algunos fragmentos del libro de Oriol Bohigas Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme [30]. Este texto es esencial para entender el paso del urbanismo de este período al siguiente. Su defensa de la agrupación urbana en contra de la dispersión, la valoración de la "psicología de la masa urbana", "una intuición que Cerdà no tuvo", la mención de "una preocupación estética e, incluso, psicológica, contra la monotonía", o la mención del error de Cerdà "de borrar los antiguos caminos circulatorios que tenían una tradición humana, la justificación topográfica", etc., dan a entender un importante cambio de la sensibilidad espacial. Frente a esta crítica, experiencias como la del barrio del Suroeste del Besòs, con su esquematismo y falta de humanidad, tienen poco que decir.

Algunos objetivos de modificación del Plan Cerdà que cita Bohigas en el libro van en la misma dirección. Así, junto a algunas propuestas que se pueden situar en el contexto de la memoria histórica, como la agrupación de las manzanas en módulos de 400 por 400 igual que en el Plan Macià o la organización de unidades vecinales, se refiere a la necesidad de conseguir densidades elevadas, por razones económicas y también por razones humanas; la revitalizaciòn de la calle y la plaza como núcleo de enlace entre las zonas y como elemento propiamente urbano, centrífugo y coordinador a un tiempo; la calle y no el jardín, el pavimento de piedra y no el "gazon", la plazuela como nueva ágora cultural; o, finalmente, la "revisión desapasionada de la manzana cerrada".

Bohigas, contra la prioridad del espacio libre entre los edificios, defiende la prioridad del espacio de calle, denso, que facilita las relaciones humanas.

Aquí se empieza a descubrir un nuevo tipo de espacio que ya no es homogéneo e isótropo, indefinido, como la malla Cerdà, sino que quiere ser más complejo y cualificado. Un espacio que será esencial en el proceso de diferenciación de las áreas de la nueva ciudad metropolitana.

En línea con esta atención en la forma y estructura del espacio público conectivo, se empieza a insistir en el tema de las conexiones del área con la ciudad. Estas conexiones ya no están proporcionadas a priori por el plan parcial o general, que se define a otro nivel de razonamiento. El concepto de barrio autosuficiente, que por lo que sabemos también está fragmentado y diferenciado, está en crisis. Entonces pasan a tener importancia las conexiones y las estructuras de accesibilidad, y toda la operación urbanística resulta mucho más compleja.

Todas estas cuestiones se empiezan a manifestar en el planeamiento del sector sur del área de Levante. Este sector, aunque tiene una historia semejante al anterior, se diferencia mucho de él en el esquematismo de algunas operaciones de polígono como el "poblado" del Suroeste del Besòs en relación con el tratamiento de algunas avenidas o márgenes de edificación.

El polígono del Suroeste del Besòs, bien representado en las imágenes adjuntas, es el paradigma del barrio que aísla y que no tiene las cualidades humanas y urbanas que se exigían en el libro de Bohigas y el artículo de Tusquets en la revista del Colegio de Arquitectos. La reproducción del plano de alineaciones y ordenación general, el montaje fotográfico sobre un fotoplano en el que se observa la complejidad de la trama agrícola precedente y la fotografía aérea del proceso de construcción explican más que las palabras.

A su lado, el Plan Parcial del área más cercana al Besòs y la Gran Via (1962), firmado por Gabriel Alomar, tiene innovaciones curiosas en el aprovechamiento y la caracterización del espacio público conectivo. La comparación de los dos proyectos es interesante. En el curioso tratamiento de la arteria central en este plan se inicia otra historia que tiene relación con algunos conceptos introducidos por Bohigas y también con el tratamiento de otros márgenes como, por ejemplo, el paseo Marítimo de la Barceloneta, explicado en el último ejemplo.

Se trata de un concepto de centralidad muy diferente de la centralidad geográfica de Christaller, de Pau Vila o de la comarca de Baldrich. Es un concepto que tiene más relación con el espacio físico que con las teorías de la localización. Es un concepto que, al mismo tiempo, convierte el espacio homogéneo e isótropo del racionalismo, donde la repetitividad tiene un papel determinante, en un espacio diferenciado en el que coexisten varios conceptos de ordenación y diferentes puntos de vista.

Se trata de una idea que tiene que ver con algunos trabajos de Sert en su etapa americana, cuando superpone elementos de nuevo "monumentalismo" en el conjunto urbano. Por ejemplo, cuando diseña centros cívicos de sabor mediterráneo que, a la vez, entroncan en la tradición de las nuevas ciudades suramericanas[31]. Pero también es una idea que remite a los trabajos de los arquitectos del TEAM 10 cuando, en la década de los sesenta, preconizan la integración total de las actividades humanas, la desaparición de las jerarquías urbanas o la especialización de las funciones. Cuando defienden la compresividad el espacio, la expresividad y la claridad de las formas urbanas, o cuando proyectan sus característicos espacios para el movimiento urbano y para el ritmo de la vida. Estos espacios son canales, puertos o muelles que conducen a los edificios y los integran en conjuntos, que son todo lo contrario de las agrupaciones repetitivas, isótropas u homogéneas del primer racionalismo. En un escrito de la época se decía: "Los Ángeles es una ciudad maravillosa en muchos aspectos, pero le falta legibilidad ... su trazado y la forma de los edificios no indican lugares para detenerse ... Su forma depende del esquema de movimiento, pero no define lugares..."[32].

Tanto en la obra de Sert como en estas definiciones del espacio urbano del TEAM 10, por encima del espacio sin cualidades del primer racionalismo entendido desde el único punto de vista de un proyectista totalmente separado de la vida urbana, aparece un espacio lleno de connotaciones, de contaminaciones y de viscosidades, en el que los puntos de vista diferentes se combinan y superponen, y la presencia conjunta de reglas de composición diferentes da una riqueza superior.

No se trata sólo de un espacio urbano compuesto como un puzzle de elementos de proyecto simples, la parcela, las infraestructuras o los módulos edificatorios repetibles. No se trata de una especie de espacio objetivo, despojado de todo tipo de vínculo con la cultura del momento o, mejor dicho, las diferentes culturas existentes sobre la ciudad, las tradiciones o las innovaciones, sino de un espacio en el que las imágenes y su lectura pueden tener una importancia considerable, y detrás de ellas quizá pueden incidir muchas de las innovaciones conceptuales y expresivas que el arte contemporáneo ha desarrollado al margen del urbanismo tradicional[33].

Todo esto podrá continuar tratándose en las páginas siguientes, en las que se explicarán algunos avances del urbanismo crítico de los años setenta y se discutirán algunas tendencias del urbanismo más reciente. La urbanística metropolitana actual sería incomprensible sin tener en cuenta esta tendencia a la diferenciación del espacio en la que se superponen reglas de composición, áreas y culturas de origen muy diferente.

La ciutad "limitada y equilibrada" hacia el Sur

Hacia el Sur, la otra direccipón de la Gran Vía, el Plan Comarcal de 1953 repite la intención de desarrollo urbano que ha desarrollado en la dirección de Levante. Dibuja un polígono residencial de nueva creación centrado en la Gran Vía y zonificado como "residencial urbana intensiva o semintensiva". En la memoria del plan también indica la necesidad de hacer un plan parcial de estos terrenos, parecido al del área de Sant Martí y del Poble Nou y incluye la fotografía de una maqueta equivalente a las anteriores, pero como menos matices e interés.

En esta otra dirección de la Gran Vía más interés el recorrido de la nueva infraestructura que conecta el centro de la cuidad con la nueva periferia, que no el detalle de sus propuestas de desarrollo. Aquí se materializa muy claramente la intención del plan de concretar y limitar el crecimiento. El nuevo núcleo se dibuja como polígono de 150.000 habitantes, limitado y envuelto de verde y de áreas industriales como la de Levante, con áreas industriales producto del desarrollo anterior y con un parque que lo separa del Llobregat. En este caso, el pantambién reocge las propuestas del planeamiento anterior. Si a Levante el Plan Comarcal incluía la reforma de un parque queprovenía de la memoria histórica inciciada por el proyecto del ensanche Cerdà y continuadapor losplanes de Jaussely y de Enlaces, hacia el Sur, se trataba de un parque que anteriormente se había dibujado en el Proyecto del Ensanche Puig i Galralt de los años veinte.

Después e este parque, la Gran Vía se adentraba en el espacio agrícola, con el crecimiento del Prat y del Aeropuerto a la izquierda, para llegar, más allá cuando el trazado se aproximaba al amr, a otro parque y a las áreas de ciudad jardín y "parque urbanizado" del litoral. Aquí el plan recogía y transformaba la memoria histórica de otro proyecto anterior, la Ciudad del Reposo del GATCPAC.

Metodológicamente esta sucesión tiene el interés de reglejar la intención de limitar y nuclizar el crecimiento, que se defendía en la memoria y se graflaba en los planos esquemáticos previos a la zonificación. En su recorrido la Gran Vía no encontraba una ciudad continua sino que pasaba de un tipo de ciudad a otro, de la ciudad compacta al aprque y del parque a los terrenos agrícolas y al parque equipado, y de éste aun confuso parque "urbanizado", reflejando una de las muchas contracciones del urbanismo de la época.

Las propuestas de desarrollo del plan en este sector se ven mucho más desdibujadas que en el otro. La urgencia de la época erra la urbanización para los inmigrantes y las propuestas de urbaismo de calidad que se dibujaban en este sector quedaban en segundo término. El plan parcial que seibujaba en la memoria del Plan Comarcal era muy esquemático, y en su desarrollo se tenía que poner mucho menos interés. La intensidad de la propuesta que figuraba en la otra vertiente de la Gran Vía no tiene un paralelo exacto en este otro sector.

Como máximo se puede decir que hay una matriz del polígono de Bellvitge construido años después, en cuyo proyecto inicial hay precisamente, la mano de Antoni Perpiñà, protagonista de las propuestas de urbanismo más avanzadas que se hicieron en este desarrollo de la Gran Vía hacia el Sur.

En la memoria del Plan Comarcal hay un dibujo impreciso de un parque deportivo, situado en la cabecera del aeropuerto, entre la Gran Vía y la laguna del Remolar. En este estudio inicial, sobre el fondo del parque, se destingue la laguna, el campo de golf y la ubicación de algunas instalaciones deportivas.

A pesar de esta debilidad inicial de la propuesta del Plan Comarcal, en elintento de desarrollo posterior de esta área se concentraton propuestas de innegable valor arquitectónico, la mayoría de ellas proyectadas por el arquetecto Antoni Perpiñà.

El año 1955, inmediatamente después de la aprobación del Plan Comarcal, en la III Bienal Hispanoamericana de Arte y el Gran Premio Ciutat de Barcelona, se convocó un Concurso de Ordenación Urbanística de un Centro de Deportes y Tursimo en la Autovía de Barcelona a Castelldefels. El proyecto de Antoni Perpiñà, que ganó el concurso, concretaba mucho más las propuestas iniciales de la memoria del Plan Comarcal. Dibujaba un conjunto de edifcios y de campos de deportes casi simétricos, ordenados alrededor de un espacio abierto, con una área de deportes del mar al Remolar. Este conjunto deportivo estaba acompañado por un tímido dibujo de un espacio de pabellones unifamiliares y hoteles, al lado de la costa, deonde se reflejaba un uso turístico que posteriormente tendría que imponerse sobre el deportivo. Inicialmente, se trataba, simplemente, de la incorporación de la zona de "parque urbanizado" prevista en el Plan Comarcal con la memoria alejada de las propuestas del GATCPAC. Pero, simultáneamente, comenzaban a indicar el camino de la modificación posterior del plan.

En el año 1956, se encargó el plan parcial, que modificaba muy poco la propuesta inicial, documento que fue modificado más adelante, entre 1961 y 1963, aumentando el aprovechamiento e introduciendo un cambio notable en los criterios de ordenación.

La última propuesta de Antoni Perpiñà es la más interesante y innovadora desde el punto de vista arquitéctonico. Proyecta un conjunto de bloques de viviendas en Y, a los que se añade un cuerpo bajo que acaba de dibujar la trama hexagonal, en la que se apoya toda lacomposición del conjunto. La trama viaria es compleja con "culs de sac" que se introducen en el área de los bloques.

Se trata de un polígono residencial, accesoriamente "turístico", muy diferente a todos los otros del área de Levante. Se tiene en cuenta la continuidad de los espacios verdes. Los bloques de viviendas se cierran definiendo un tipo de plazas centrales bastante interesantes. También cambia completamente el concepto de paseo marítimo. Se elimina el paso de vehículos paraelelo al mar, mientras se mantiene el de peatones, y sobre todo, la continuidad de los espacios verdes hasta el mar. Detrás de todas estas propuestas innovadoras se nota la influencia del urbanismo europeode la época. No hay que olvidar que precisamente el plan de Toulouse le Mirail, de Candils, se publico en año 1962[34].

Una nueva manera de concebir el urbanismo

Más allá del estudio estricto de los documentos de planeamiento del área de la costa de Barcelona, la formación de la urbanística metropolitana en las décadas de los sesenta y setenta comporta la progresiva introducción de la lógica de las ciencias sociales en el planeamiento.

El proceso ya se había iniciado en los documentos que se han estudiado en el punto anterior, pero se acentúa en estas décadas. Una parte del contenido programático del Plan Comarcal de 1953 ya se basaba en la nucleización preconizada por una sociología comunitarista medio emparentada con la geografía regional francesa y alemana y con la ideología del régimen. Paralelamente, el fenómeno del crecimiento de Barcelona en los años de la expansión económica de posguerra, con sus barrios marginales, polígonos y urbanizaciones híbridas carentes de cualquier calidad, es vivida en los círculos del urbanismo en clave sociológica. Algunas de las críticas más avanzadas de este momento, como las de Bohigas y Tusquets, precisamente iban en este sentido.

Pero lo que resulta más interesante en esta crítica es su ambivalencia técnica y política. En aquellos años los círculos más comprometidos de la cultura urbanística recuperan el tono crítico de la época del GATCPAC. Pero lo hacen sobre una realidad muy diferente de la de los años anteriores a la guerra. Por una parte, el entorno de Barcelona está sometido a un proceso de transformación acelerada que sólo se empezaba a insinuar en los años treinta. Por otra, las referencias de proyectos, las imágenes y toda la cultura urbanística internacional también habían evolucionado mucho. Es interesante ver cómo en los ambientes de la arquitectura y la urbanística de la época se combinan las influencias de una memoria histórica progresivamente recuperada, y el descubrimiento, superando todas las dificultades de la autarquía, de una nueva imagen de la urbanística europea y americana. Finalmente, no se debe olvidar que, en gran medida, la nueva cultura urbanística es subversiva. Tiene una innegable proyección política que la lleva a vincular estrechamente las propuestas técnicas y la defensa de un nuevo orden urbano, metropolitano o nacional de Cataluña.

Todo lo dicho obliga a valorar el papel clave de los intelectuales progresistas o de toda una franja ilustrada de la población de Cataluña en los cambios políticos, culturales y urbanísticos, que tanta influencia han tenido en la sociedad catalana actual.

Las conferencias del Grupo R

Es interesante estudiar detalladamente este proceso de cambio de las formulaciones urbanísticas de la arquitectura progresista de los años sesenta y setenta. Varias fuentes bibliográficas facilitan esta búsqueda. Entre ellas hay que citar en primer lugar la aportación de las conferencias sobre urbanismo, economía y sociología que organizó el Grupo R de arquitectos[33] en los años 1958 y 1959[35]. Las conferencias de estos ciclos anuncian un claro cambio de orientación en el estudio de las relaciones entre el planeamiento urbanístico, las ciencias sociales y la política. Varios temas de economía, sociología y demografía dan una nueva proyección social a la urbanística. Entre ellos, por ejemplo, es básica la aparición de una nueva figura: el plan económico, paralelo al urbanístico de raíz arquitectónica. Todos estos temas también tienen importancia en el contenido de dos revistas: Cuadernos de Arquitectura y, sobre todo, Serra d'Or, entre 1960 y 1975. Aquí se formularon muchas de las propuestas innovadoras del urbanismo de la época[36].

Dos de las conferencias sobre economía merecen un comentario aparte. La primera, de Ramon Trias Fargas, es de gran interés metodológico. Se dirige a los arquitectos, hasta entonces preocupados prioritariamente por las cuestiones físicas; les informa del interés de las investigaciones de los geógrafos y economistas regionales sobre la región homogénea y la región nodal. Con un lenguaje que rezuma liberalismo por todas partes, y con un conocimiento extensísimo de la economía regional americana, Trias Fargas explica que el urbanismo no tiene que ser únicamente cosa de arquitectos o de algún ingeniero "extraviado", con clara referencia al Cerdà recientemente recuperado, sino que el urbanismo no tiene sentido si no es en el marco de la planificación económica. Hay unos problemas "no urbanísticos" del urbanismo, que van desde la justificación económica de las propuestas del plan hasta el estudio de la incidencia de la energía, la tierra, la localización industrial, los transportes, etc., en el desarrollo metropolitano. Al mismo tiempo, se refiere a los problemas fiscales y a la política estatal.

La conferencia introduce un punto de vista, o una definición del hecho urbano, en el que el espacio y la distancia desempeñan un papel esencial. Es un punto de vista económico espacial o, más concretamente,

locativo-estructural, que el urbanismo anterior sólo había tenido en cuenta de manera implícita. Si no se hubiera tenido en cuenta, no se acabarían de entender los vínculos entre la cuestión urbana y rural a las que se refiere Cerdà, los esquemas de organización de Jaussely o la situación de la Gran Via en el territorio catalán, que preconiza el Plan Macià. Pero aquí todo esto se expresa explícitamente, como objeto de otra disciplina territorial científica, que completa o engloba el trabajo de ordenación física, encargado tradicionalmente a los arquitectos.

Así, Ramon Trias Fargas repasa varios aspectos de la aplicación de la lógica económica a los estudios de la ciudad: las economías de aglomeración y de localización, internas o externas, la valoración económica del tamaño del "monstruo" urbano, los factores agregadores y descentralizadores, el uso residencial, el uso industrial, el tráfico, etc., e intenta encontrar unas leyes económicas generales de la edificación urbana.

La fuerza y la debilidad de las formulaciones de Trias Fargas radican precisamente en aquella búsqueda de unas leyes económicas generales del desarrollo urbano. Por una parte, abre el urbanismo a la consideración explícita de unas relaciones económicas que con frecuencia quedaban enmascaradas bajo las formas físicas. Pero también sitúa el urbanismo en un contexto más determinista que nunca. El trabajo de los arquitectos o la búsqueda de unas formas urbanas innovadoras sólo se puede entender en el contexto de unas leyes generales que transcurren independientemente, y por encima, de los problemas de habitabilidad. Las relaciones humanas y los espacios físicos sobre los que se desarrollan tienen poco sentido sin la referencia a las leyes de la economía del mercado. Una frase de la transcripción de la conferencia publicada en la revista del Colegio de Arquitectos es clara de connotaciones en este sentido: "Un arquitecto urbanista, cuando está revestido por el Estado de autoridad para planificar, puede, aun con la mayor buena fe, lesionar seriamente intereses privados legítimos y, sobre todo, los intereses colectivos que se le confían. Creo que si se asiste de la economía, sus posibilidades de acierto serán mayores"[37]. Todo utopismo quedaría cerrado con esta frase. Por eso, no debe extrañar que el vanguardismo de los arquitectos progresistas reaccionara totalmente en contra. Particularmente si se añadían algunas de las conclusiones de otro artículo del mismo autor sobre el mercado del suelo, donde critica la expropiación y defiende el libre desarrollo del mercado[38].

No es el mismo caso de otra publicación, Catalunya i el modern concepte de regió econòmica [39], donde tras repasar toda la historia de la economía y la geografía regional, desde von Thünen hasta los modelos económicos más avanzados, agrega al concepto político de Cataluña la figura de región económica. Una formulación que tendrá una influencia manifiesta en el Esquema Director del Área Metropolitana de 1966.

Otras conferencias de este primer ciclo sobre economía no aportan tantas innovaciones. Joan Sardà Dexeus, desde la autoridad de su cargo, habló del desarrollo económico y de la planificación económica estatal. Fabià Estapé trató del problema o déficit de la vivienda, y se refirió también a la tradicional separación entre técnica y economía, a la intervención del Estado en la cuestión de la ordenación urbanística, especialmente en los planes generales y parciales, que tienen una incidencia diferente en el sistema económico. Es muy importante tener en cuenta si el país es rico o pobre, el nivel de renta y los recursos disponibles en el momento de fijar las determinaciones de cada uno de estos planes. El país necesita unos instrumentos técnicos eficaces, y no pensar en horizontes propios de países ricos, sino en procedimientos técnicos, jurídicos y financieros realistas en relación con sus posibilidades concretas. Es decir, su intervención era realista y no tan impregnada de ideología como la de Trias Fargas. Este conferenciante, como Sardà Dexeus, valoraba los nexos entre economía y planeamiento o, más exactamente, entre planificación económica y planeamiento físico de una manera sectorial, sin caer en falsas generalidades como las de Trias Fargas, y sin defender la independencia de los factores económicos en relación con unas propuestas físicas que siempre son el reflejo de otros órdenes de necesidades, o sin tener en cuenta que la cultura de la habitabilidad quizá es más antigua y potente que la económica.

Desde la perspectiva actual, es esencial entender bien todo cuanto precede para entrar en el conocimiento del proceso de formación de una urbanística metropolitana en la que suenan mucho mejor la sectorialidad, las diferencias y las superposiciones de criterios diferentes, económicos o físicos, que las globalidades metafísicas.

El segundo ciclo de conferencias del Grupo R, que se celebró en el edificio racionalista del Dispensario Antituberculoso, trató el tema de la sociología y abrió otro orden de consideraciones que entroncan muy bien con algunas propuestas que se han avanzado al referirnos al Plan Comarcal de 1953, la política de polígonos y sus primeras críticas.

El primer conferenciante el ciclo fue el geógrafo Pierre George, quien trató la cuestión del crecimiento urbano de París. Esta metrópoli tenía entonces más de siete millones de habitantes y estaba afectada por innumerables problemas: déficit de viviendas, transportes, descentralización industrial y, sobre todo, integración de unas áreas suburbanas cuyo gobierno no dependía de la ciudad central. El final de la conferencia fue la presentación de un programa para Barcelona. Hay que descentralizar conjuntamente industria y población. La descentralización no puede ser únicamente industrial, tiene que ser global, total.

La conferencia de Alfred Sauvy fue diferente. Se refirió la política francesa de la vivienda, en la que, con frecuencia, las decisiones políticas están alejadas de los deseos de los habitantes, y en la que la cuestión de los servicios comunes es importante. Hay que evitar la segregación, un tema que también estaba candente en la Barcelona de la época, y se debe provocar la mezcla de clases, religiones, edades, etc. Ésta, muchas veces, era la motivación central de la nucleización. De esta manera, Sauvy introducía unas cuestiones que serían clave en las discusiones urbanísticas posteriores.

Las otras conferencias no tuvieron el mismo relieve. Trataban sobre la comarcalización, la importancia de la sociología, la municipalización del suelo, los flujos migratorios, etc.

Desde la perspectiva actual parece muy sugerente la conferencia de Manuel Sacristán, quien criticó el humanismo abstracto de muchas corrientes del urbanismo contemporáneo y la necesidad de llevar a cabo "una organización de la sociedad en cuyo seno la diferenciación humana fundamental no sea estrictamente económico social". El tema de las diferencias se planteó con un sentido de anticipación que sorprende cuando se lee cerca de 40 años después.

Serra d'Or

La otra fuente de documentos para el estudio de los cambios conceptuales del urbanismo desde los años sesenta es un conjunto de artículos que se publicaron en la revista Serra d'Or. La revista era entonces el portavoz de la nueva intelectualidad catalana. En cerca de 100 artículos, noticias y notas sobre urbanismo aparecidos entre 1960 y 1975 se traducen puntualmente los puntos más sensibles de la cultura urbanística catalana de la época. Leyéndolos se pasa de la visión del urbanismo, inevitablemente sesgada, que habían dado las conferencias organizadas por el Grupo R de tema muy especializado, a una visión más global, plural, y más atenta a los problemas reales que a las grandes teorías.

En el año 1960, Oriol Bohigas publicó una primera noticia sobre la urbanística de la región de París[38]. Esta nota permite enlazar las conferencias de Pierre George y Alfred Sauvy con una de las tres referencias que tenían que resultar esenciales en el urbanismo de los años sesenta: el Plan Regional de Londres, el de la Région Parisienne, y el Piano Intercomunale de Milano. En un escrito italiano de la época se decía que con esta aprobación del plan regional y la consiguiente política de descentralización de industria y población, la ciudad de París se liberaría de la tiranía de la concentración. Éste había de ser el leitmotiv de la urbanística del futuro Esquema Director del Área Metropolitana de 1966.

Dos meses después, Bohigas insistía en el tema desde la perspectiva de la distinción entre planificación y tecnocracia, y valoraba especialmente la componente política del nuevo planeamiento regional. Poco después, Manuel Ribas i Piera publicaba unas notas sobre el Plan Provincial de Barcelona[39] que completan la información sobre el nuevo planeamiento regional.

De esta época, un número particularmente interesante es el monográfico sobre el futuro urbanístico de Barcelona, que se publicó en 1962[40]. En este número se relacionan los problemas de la ciudad compacta, con unas "nuevas murallas", el ensanche, con las posibilidades de una nueva ciudad comarca, al mismo tiempo que se valora la importancia política de una nueva "urbanística democrática", de una nueva región urbana, etc. El camino hacia el nuevo Esquema Director del Área Metropolitana parecía abierto. El paralelismo entre este nuevo plan y el Regional Planning, también.

En el año 1967 el tema ya no era el nuevo planeamiento regional, sino el conflicto de un plan. El urbanismo progresista había topado con la realidad del franquismo. El Esquema Director del Área Metropolitana, ya redactado después de muchas polémicas, quedaba cerrado bajo siete llaves por presiones políticas y corría el peligro de ser censurado[41]. Un año después se señalaba que los trabajos de redacción habían continuado, siguiendo el vaivén de las luchas de la época.

Abriendo otra línea argumental, en los primeros años sesenta, Josep M. Martorell inició otra serie de artículos que se referían a temas sectoriales de incidencia urbanística, con un escrito sobre la localización escolar. Sobre este asunto se volvió en otras ocasiones. Las explicaciones de temas sectoriales se ampliaron poco a poco con referencias a la circulación y los aparcamientos, las carreteras o la autopista de Barcelona a La Jonquera. Otros temas sectoriales fueron, por ejemplo: la industria, el gas natural, la agricultura, y, desde otro punto de vista, los espacios verdes, el equipamiento sanitario, etc.

Entre los temas sectoriales, el de las barriadas residenciales, polígonos o barracas, tenía un interés especial. Así se publicaron varios trabajos de encuesta local, el primero de ellos sobre Torre Baró y, más tarde, acerca del polígono de Sant Ildefons. Otras veces se trataba de referencias más genéricas como, por ejemplo, el valor de la prestación personal en la construcción obrera, la imagen del suburbio, etc. Un cuarto tema que se inició en esta misma época versa sobre los estudios de geografía en el principado, que, por lo que se ha visto, ya habían tenido mucha importancia en la ordenación urbanística de los años treinta. En el año 1962, Josep Iglésies explicaba la obra de Pau Vila en Venezuela recuperando indirectamente su obra anterior a la guerra civil. En 1969 ya se celebraba la publicación de la Geografía de Catalunya, una obra esencial en la recuperación de los estudios territoriales en los años de la posguerra.

Precisamente en aquel tiempo, la búsqueda de las raíces iba a ser obsesiva. No se cierra con los modelos más eminentes, por ejemplo Cerdà y el GATCPAC, o la geografía regional. Otros casos, como por ejemplo el de Cebrià de Montoliu, llegan al primer plano del recuerdo, quizá inmerecidamente. El Gaudí urbanista, en la cooperativa obrera de Mataró, también es recuperado. Asimismo, es reinventada la política regio-

nal de la Mancomunitat de Catalunya, y todo el comarcalismo histórico.

Las inundaciones de septiembre de 1962 proporcionaron una buena ocasión para estudiar la vertiente urbanística de Cataluña en el contexto de su relación con la geografía. En 1963 se publicó un artículo ejemplar de Salvador Llobet[42].

Una parte importante de los artículos incluyen referencias a lugares diferenciados sometidos a procesos que implicaban acentos diferentes del planeamiento urbanístico. Un lugar claro era el ensanche de Barcelona, o Gràcia, donde se preparaba "otro asesinato", la apertura de nuevos viales y alturas edificatorias[43]; pero las referencias se ampliaban también a las carreteras, donde entonces se habían talado los árboles, la costa[44], con referencias a la Ciudad de Reposo del GATCPAC, etc. Desde la costa también se llegaba a Menorca, "el único territorio donde el urbanismo y la arquitectura todavía pueden salir adelante". Otro ejemplo era Tarragona, con su desarrollo industrial reciente, o la Valencia modernista, o L'Hospitalet de la inmigración y las escuelas, o la Mancomunitat de Sabadell i Terrassa, Sant Adrià de Besòs, Manresa, el Canyeret de Lleida, el barrio intersticial de Hostafrancs, la Santa Coloma de los conflictos y movimientos urbanos, la revitalización del Raval, etc. Un número monográfico se dedicaba a la región del Ebro. Un artículo de 1965 y un número monográfico de 1970 se referían al urbanismo de Lleida.

Muchas veces los artículos no se referían a un tema de planeamiento urbanístico concreto, sino que eran glosas genéricas a la planificación. Por ejemplo, en 1961, Oriol Bohigas publicó una noticia sobre la planificación en Cuba que traducía el interés que se daba a esta planificación, a un tiempo política, económica y urbanística, en nuestro país, y que, al mismo tiempo, situaba en su contexto algunas de las consideraciones que Trias Fargas había expuesto anteriormente. En otros artículos se hacia referencia a la planificación agrícola en Israel, en el mismo sentido metafórico del artículo anterior.

De todo este rompecabezas que seguramente tendría que completarse a través de las ponencias, notas y reuniones que se hicieron alrededor del ámbito octavo del Congreso de Cultura Catalana[45], la mejor idea que se puede sacar de él es sobre el nuevo alcance de la política urbanística. Esta idea se refleja en una multiplicidad de chispas, algunas episódicas, otras de mucho mayor alcance teórico.

El espacio del trazado o el espacio de distancia

La introducción de la lógica de las ciencias sociales y, particularmente, de la economía en el urbanismo catalán de finales de los años cincuenta, tiene la consecuencia de dirigir los razonamientos hacia una óptica locativo-estructural en la que el espacio quedaba reducido a simple distancia y perdía muchas de sus antiguas connotaciones. El urbanismo se empezó a perder en modelos matemáticos carentes de todo sentido y medida, en los que el espacio perdía casi todo su papel sugerente y muchas de sus antiguas connotaciones culturales.

El espacio tradicional del urbanismo era el espacio de los técnicos, en el lenguaje empleado por algunos ponentes de las conferencias del Grupo R, concebido prioritariamente desde la óptica del trazado y la aplicación de las reglas de composición arquitectónica. Sobre este espacio técnico y las imágenes que generaba se insertaban razonamientos más complejos acerca de la habilidad o la economía de la localización y la vivienda. Con la introducción de los razonamientos de las ciencias sociales se pasó a un espacio en el que se perdía toda la materialidad y donde predominaban las distancias inmateriales y los lugares se convertían en simples puntos. Todo esto bajo el dictado de unas leyes generales, casi inmutables, de la planificación económica.

El planeamiento de los años setenta vivió completamente tenso por la ambivalencia de la nueva situación. Por una parte, se introducen razonamientos nuevos que enriquecían mucho el urbanismo. Pero, por otra, la fuerza se perdía en modelos matemáticos carentes de las imprescindibles raíces culturales.

Este cambio era paralelo a la sustitución de la lógica de la organización, propia de las grandes ciudades industriales de principios de siglo, por la del crecimiento, propia de las nuevas estructuras territoriales expansivas que aparecen después de la crisis de 1929, y las guerras española o mundial. En este momento se dice que la concentración-descentralización de las actividades en los núcleos urbanos no sólo tiene que posibilitar una producción más racional y ordenada, sino potenciar el desarrollo y el crecimiento económico. Progresivamente, el taylorismo es sustituido por el plan concebido desde la perspectiva del progreso económico, la recalificación y la difusión de un nuevo tipo de ventajas. A través de la producción de obras públicas, autopistas, centros industriales y terciarios no se busca sólo la optimización de las relaciones, sino la reactivación de la economía y el desarrollo.

Si detrás de la urbanística de la racionalización siempre había implícita la actuación del municipio —"la institución urbanística por excelencia del período racionalista"—, detrás de este nuevo tipo de urbanística hay la región, homogénea y nodal, delimitada en relación con la lógica del mismo proceso económico. O, en palabras de Baldrich y Alomar, la comarca homogénea. Y si el nuevo espacio es el de la región, la institución es el Estado, directamente o a través de organismos descentralizados como, por ejemplo, la Comisión Provincial de Urbanismo, o, ya entrando en este período más avanzado, la nueva institución catalana de gestión del entorno metropolitano.

Cuando se habla de la subordinación del planeamiento urbanístico al plano económico, nacional, estatal, o como se quiera, uno se está refiriendo también a un nuevo orden de cuestiones polémicas de la actuación urbanística, aunque en los trabajos de urbanismo de la época las referencias a la necesidad de una planificación general de todo el ámbito metropolitano, de todo el ámbito catalán, o de toda Europa, sean múltiples. En la literatura urbanística también aparecen con frecuencia los temas y las referencias locales. En el seno de estas referencias locales se desarrollan muchos de los avances del momento y también muchas confusiones polémicas y vacilaciones. En el contexto de esta ambivalencia temática, el planeamiento urbanístico pasa de ser concebido como un todo absoluto, un espacio de la planificación, a un espacio técnico, de trazado, que en relación con el desarrollo del regionalismo arquitectónico en Europa, pondrá mucha atención a las circunstancias locales, geográficas o culturales, abriendo la vertiente arquitectónica del urbanismo a un nuevo reino de la diversidad.

En este contexto adquieren relieve algunos de los puntos más polémicos del libro Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme, que Oriol Bohigas publicó en 1963[47]. En este texto, fundador de una nueva forma de entender la arquitectura y el urbanismo, Bohigas busca obsesivamente las raíces de la arquitectura catalana y su continuidad cultural. Tiene una actitud muy diferente de la de los arquitectos racionalistas, que empezaban preferentemente su discurso con la ruptura y la búsqueda de una nueva manera de actuar.

Es sugerente la forma en que Bohigas trata el asunto de la estructura urbana en el libro. Como si fuera un discípulo ferviente de Canetti[48], [49]encuentra el valor principal de los modelos de ensanche del siglo XIX en la psicología de la masa humana que se demuestra en el tratamiento de las calles y avenidas principales. Desde esta perspectiva, que combina la sensibilidad geográfica con unas referencias psicológicas que remiten a los textos del TEAM 10, encuentra que los modelos de ensanche que integran los flujos entre la ciudad central y los agregados son superiores a los que se limitan a parcelar y dividir el territorio. Este es el déficit principal de la ciudad americana diseñada por Cerdà y es el valor del proyecto de Rovira i Trias, que unía radicalmente la ciudad central y los pueblos agregados; pero también es el valor principal del tipo de calle realzado por Cerdà, que queda limitado por las interesantes casas del neoclásico romántico, trazadas en sentido clásico, aunque con una independencia absoluta de los modelos arqueológicos. Arquitectónicamente, lo que resulta esencial no es la división entre vías e intervías, una distinción abstracta y algébrica, sino el concepto de calle. En esta cuestión, su razonamiento conecta con sus críticas a los polígonos de la época y también con formulaciones innovadoras como las de los Smithson y el TEAM 10 a los que se ha hecho referencia antes.

Al mismo tiempo, el principal valor de la arquitectura urbana no es la pureza de las formas o la racionalidad de los esquemas, sino la "variada sucesión de la arquitectura manteniendo, sin embargo, una superior unidad de materiales y de estructuras impuesta por las exigencias geográficas". Éste era, a su entender, el principal valor que había encontrado en el pueblo navarro de Lesaca, y que trasladaba polémicamente el Pueblo Español de Barcelona.

En su libro, Bohigas se sitúa en una tercera generación de los arquitectos racionalistas, ya muy lejos de los primeros Mies, Gropius o Le Corbusier y de los arquitectos de una segunda generación, en la que Aalto, Kahn, Albini, el mismo Sert o incluso Wright, arrancan su arquitectura de las traducciones de sus respectivos países.

La consecuencia más inmediata de todas estas consideraciones es la defensa de la calle contra el bloque. Pero hoy, más de 35 años después, no basta con quedarse en este nivel anecdótico. De la misma manera que sería reductivo limitar el mensaje de Bohigas al "elogio del tocho", en la defensa de la calle no se halla sólo la defensa de una morfología contra otra, sino la valoración de la complejidad, interesantísima desde la perspectiva actual. Las formas urbanas no derivan sólo de un orden puro, cristalino, sino de la complejidad, la mezcla y la presencia simultánea de órdenes diferentes. O, por otra parte, la tradición cultural, las permanencias y la historia.

Éste es un tema esencial en la perspectiva del urbanismo más reciente. Como se verá en las páginas siguientes, de la urbanística arquitectónica de los años sesenta deriva un discurso hacia la complejidad y la diversidad que tendrá un primer momento en la crítica de los polígonos, aparentemente puros y carentes de cualidades; continúa en la apertura conceptual que se refleja en los escritos publicados en Serra d'Or, y tendrá, después, un desarrollo importante en el redescubrimiento de los tiempos de la evolución urbana y en la presencia de duraciones o tiempos diferentes en una área o un artefacto urbano.

Pero para pasar a esta cuestión es necesario volver a la dimensión global del planeamiento y estudiar mínimamente la experiencia del Esquema Director del Área Metropolitana.

Alrededor del Esquema Director

Aproximadamente hacia 1966, se publicó el primer avance del Esquema Director del Área Metropolitana de Barcelona, un documento de planeamiento promovido por grupos profesionales vinculados directa o indirectamente a la administración urbanística municipal y provincial de Barcelona, que tenía la finalidad de revisar el Plan Comarcal de 1953. La revisión tenía el motivo aparente de que habían transcurrido cerca de 15 años desde la fecha de aprobación de aquel documento de planeamiento, y el motivo más real de la necesidad de renovar conceptualmente el urbanismo metropolitano adaptándolo a la nueva forma de actuar anunciada en el punto anterior.

En muchos de los artículos y notas publicadas en Serra d'Or en esta misma época, se habla de los objetivos y también de las dificultades surgidas en el camino de esta aventura intelectual. Es fácil establecer paralelismos entre este plan y la aventura entre intelectual y política y lo que se defendía en Serra d'Or en estos mismos años.

El plan de 1953 había sido un plan central en la asignación de zonas de uso homogéneo, es decir, relativamente avanzado en relación con el urbanismo de trazado urbano de los años de principios de siglo. Pero se basaba en un modelo de relaciones territoriales relativamente cerrado. Es sintomático que en sus esquemas de organización casi nunca vaya más allá de la articulación inmediata entre unos núcleos residenciales menores, otro núcleo industrial equivalente y un centro comunitario. El comunitarismo y el organicismo eran demasiado ideológicos e impedían el reconocimiento de unas nuevas relaciones territoriales, que en la década de los años sesenta ya iban mucho más allá de la región delimitada en los años treinta y que, quizá por mimetismo, se había hecho coincidir con el ámbito del planeamiento metropolitano de los años cincuenta. En la década de los setenta resultaba evidente una nueva estructura metropolitana que se basaba en un sistema de relaciones mucho más extenso y complejo que el de los racimos del Plan Comarcal de 1953.

Tenía que hacerse una renovación importante de los instrumentos de planeamiento, y la renovación pasaba a través de la delimitación de un nuevo ámbito de planeamiento: el área metropolitana y la introducción de temas y métodos nuevos. Precisamente, el Esquema Director del Área Metropolitana que se redactó en la segunda mitad de la década de los sesenta se inicia a través de un tema de estructura que lo diferencia completamente del plan de 1953.

Este tema central en el que se basa el Esquema Director es la necesidad de descentralizar la industria y la población para conseguir una mejor eficacia y desarrollo económico. La descongestión espacial y la concentración económica pueden ser paralelas.

Descentralización y concentración

La descentralización es el objetivo central del Esquema Director, mantenido reiteradamente tanto en los textos de definición del plan como en otros colaterales; por ejemplo, en el libro Gestión o caos [49], que editó el Círculo de Economía, y en el número monográfico de Cuadernos de Arquitectura [50] dedicado a esta cuestión.

El proceso creciente de acumulación de población y actividades, en curso en la mayoría de ciudades occidentales, se reflejaba en la Barcelona de los primeros años de la década de los setenta en una tendencia, aparentemente contradictoria, de aumento del poder de atracción de la ciudad central y de progresiva descentralización de población y actividades en su entorno inmediato. En la década de los sesenta se había producido el estancamiento de la población del núcleo estricto de Barcelona, al mismo tiempo que el crecimiento de la primera periferia empezaba a superar el del primer núcleo y comenzaba el crecimiento acelerado de una tercera corona, que llegaba a tener un radio superior a 40 kilómetros.

Pero este crecimiento acelerado de las coronas exteriores comportaba también un incremento notable de todo tipo de déficit de urbanización. En primer lugar, un déficit de pavimentos, alcantarillas, etc., semejante al de los polígonos a los que se ha hecho referencia anteriormente. Pero también déficit de viviendas y de todo tipo de equipamiento, empezando por las escuelas. La solución de estos déficit tenía que estar en el invento de un nuevo urbanismo y de una institución gestora capaz de afrontar todos los nuevos retos de la urbanización dispersa creciente. Una institución gestora que debía tener nuevas atribuciones y, sobre todo, actuar a escala supramunicipal sobre un ámbito mucho más extenso que el de la comarca de 1953.

El objetivo principal de esta nueva institución de gestión, y del plan en el que tenía que centrar su actuación, era el crecimiento equilibrado en la relación vivienda-industria-comunicaciones, en la relación áreas residenciales-equipamientos, y en la relación más general áreas urbanas-espacios libres intersticiales. Pero todos estos objetivos no son una finalidad cerrada en sí misma. Tras ellos hay la necesidad de preparar el área para el desarrollo económico. La saturación y el caos afectaban a la economía y originaban un importante descenso de la tasa de crecimiento.

La movilidad y las nuevas mallas de transporte

Los objetivos de concentración y descentralización del Esquema Director del Área Metropolitana contrastan con el resultado de los dos planos elaborados para este estudio que se incluyen en las primeras páginas del capítulo.

En el primero se observa el gran crecimiento de la malla urbana entre 1950 y 1970. La trama nueva ocupa una extensión muy importante en L'Hospitalet y engloba tanto áreas industriales como residenciales. También es importante el crecimiento en el Besòs, entre el Poblenou y Badalona, donde predomina el crecimiento residencial, excepto en lo que se refiere al área próxima a Sant Andreu. Pero el crecimiento de la malla urbana aún no va acompañado por el replanteamiento de las infraestructuras de movilidad en el conjunto del área.

La estructura general de las vías de acceso a Barcelona todavía no supera el esquema de las cuatro penetraciones principales de acceso, la Gran Via sur y norte, la Meridiana y la Diagonal, planificado en la inmediata posguerra y desarrollado, con dificultades, en las épocas posteriores. Ninguna de las obras de circunvalación previstas desde principios de siglo se lleva a la práctica, tampoco se realiza ningún by pass, ninguna penetración interior, ni se abre ningún nuevo acceso.

La única novedad viaria era la prolongación de las cuatro vías de acceso por nuevas autopistas. La malla viaria metropolitana todavía era muy embrionaria, y hasta tiempos muy recientes no ha pasado de ser una simple prolongación de los accesos de Barcelona a empezar a estructurarse como malla completa. Este modelo se empezó precisamente a proponer en el Esquema Director del Área Metropolitana.

En la malla de ferrocarriles y metro, los cambios aún fueron más difíciles. La estructura general de la malla todavía tenía mucho del modelo inicial de las estaciones independientes situadas en la inmediata periferia del recinto amurallado. El trazado de la malla de ferrocarriles prácticamente no había cambiado en todo el período. En cambio, respecto al uso, cada vez estaba más claro su carácter de acceso metropolitano desde las áreas residenciales periféricas al núcleo de trabajo, prioritariamente terciario, del centro de Barcelona. Esta circunstancia era muy importante en el nuevo planeamiento metropolitano. Hasta años muy recientes no se ha establecido con claridad el esquema de las líneas que penetran y atraviesan el núcleo urbano, preconizado por varios planes de enlaces ferroviarios.

La malla de metro iniciada en los años treinta se había desarrollado siguiendo un esquema totalmente cerrado. Precisamente en un estudio de J. A. Solans sobre la malla del metro en el contexto del transporte público de la aglomeración se hacía referencia a su extraordinaria cerrazón[51].

Las informaciones cartográficas que proporcionan algunos planos de información del mismo Esquema Director pueden completar los comentarios anteriores. En general, en estos planos se observa que en aquel momento empezaba a ser absurdo plantear cualquier malla de transporte, público o privado, que se circunscribiera al perímetro urbano de Barcelona o de la comarca de 1953. El flujo de las líneas de autobuses llegaba a superar el ámbito de la comarca de 1953 hasta Gavà, hasta Molins de Rei, hasta Mollet o hasta Mataró. El de las líneas ferroviarias se extendía aún mucho más, mientras que la red arterial de autopistas en la época de la redacción del nuevo planeamiento metropolitano llegaba a Castelldefels, Molins de Rei, Granollers y Mataró, y todavía no se había construido ninguna autopista transversal ni ningún túnel que insinuara la futura malla.Dos planos son particularmente interesantes :

En el plano número 13, isócronas ponderadas en transporte público, se delimitan dos ámbitos de accesibilidad, de 30 minutos y una hora, plenos de significación. Incluso la línea de accesibilidad de 30 minutos supera con mucho el ámbito de la comarca de 1953, y casi toda la extensión de la costa mediterránea entra dentro de este ámbito de 30 minutos.

En el plano 48, líneas de tráfico entre los núcleos en el año 2010, se representa un sistema de relaciones metropolitanas extenso, completo y complejo. Está basado en los vínculos entre Barcelona y una corona formada por un numeroso conjunto de ciudades intermedias. Precisamente sobre trabajos como éste se organizó el criterio del Esquema Director.

Localización residencial e industrial

En un plano de las páginas 74 y 75 del primer capítulo se grafían las diferentes fases de la localización industrial. En ellos se puede situar el crecimiento industrial del período 1950-1970, que incluye: una trama importante en L'Hospitalet, superpuesta a las marcas propias del período anterior, una marca entre El Prat y el polígono de la Zona Franca, pequeñas extensiones en los restantes pueblos del delta, y una extensión importante en Sant Andreu, completada por la continuación de la gran área industrial del Poblenou y Badalona que, en líneas generales, pertenece al período posterior.

En la década de los sesenta, hay una contradicción entre las tesis del planeamiento, que preconiza la descentralización de la industria, la población y los servicios terciarios, y un importante crecimiento de actividades industriales y terciarias en el ámbito inmediatamente próximo a Barcelona. El planeamiento y la realidad divergen en este asunto esencial de la descentralización industrial. La Zona Franca y el Poblenou precisamente son dos áreas en las que esta problemática y sus contradicciones se manifiestan con mayor fuerza.

En un estudio publicado en el año 1970[52], se analiza exhaustivamente el proceso de localización industrial en el período. Se pueden seleccionar algunos planos de este trabajo que permitirán profundizar aún más en la mencionada divergencia. Los planos de este estudio pueden completar la información que aportan los planos del mismo Esquema Director.

Los dos primeros planos seleccionados son del Esquema Director y presentan informaciones que a primera vista pueden parecer contradictorias, pero más bien corresponden a dos procesos paralelos muy propios de las aglomeraciones metropolitanas.

En el primero, "Dependencia laboral, año 1962", se grafía el porcentaje de la población activa que se desplaza cotidianamente a Barcelona por motivos de trabajo. La marca se aproxima a las de los flujos viarios y de transportes públicos anteriores. Pero tiene variaciones significativas: se alarga mucho más en el ámbito de la costa, tiene discontinuidades, y no se dibujan Sabadell ni Terrassa, quizá por la mayor importancia de la población activa propia que trabaja en el mismo núcleo.

En el segundo se grafía el grado de industrialización de los municipios y su dinámica. En este caso, la marca es más extensa y tiene puntas más alejadas de la ciudad central. La actividad industrial descentralizada resulta un importante factor de polarización del territorio metropolitano, que empieza un proceso de flujos descentralizadores que se superpone al anterior.

Este mismo tipo de contradicción o superposición entre la dinámica centralizado-

ra y descentralizadora se grafía en los planos del estudio posterior de la Comisión de Urbanismo.

En el primero se indica el área ocupada por suelo industrial y se señalan los planos parciales probados y en funcionamiento. El impacto del suelo industrial alrededor del núcleo urbano de Barcelona en general, y en la franja de la costa en particular, todavía es importante en este momento. También es importante aún el área del suelo calificado o disponible. Se está lejos de la regresión del suelo industrial central que se ha vivido en la década de los noventa, alrededor del episodio olímpico.

Pero, en cambio, ya está en funcionamiento un importante proceso de dispersión industrial. El último plano de la serie informa de la localización de las inversiones industriales. A pesar de que el fenómeno sea paralelo a la continuidad del área industrial alrededor del núcleo central, existe una primera tendencia a la descongestión industrial. Los procesos de la nueva era ya están en curso.

El modelo de la ciudad territorio

El planeamiento urbanístico va mucho más allá de la constatación del proceso de descentralización de la población y la industria en el área metropolitana de Barcelona. Los razonamientos de planeamiento nunca se limitan a una sola cuestión, a pesar de que en este caso el tema de la descentralización territorial tenga mucha importancia. A partir de este primer y esencial tema, hay que descubrir un modelo de planeamiento más completo y complejo.

La declaración de objetivos y los principios técnicos en los que se enmarcan los trabajos del Esquema Director son una fuente importante de sugerencias sobre la progresiva conformación del modelo en que se enmarcó aquel plan (precisamente la distinción entre modelo y esquema fue importante en aquel momento de debates).

El Esquema Director se basaba en el modelo de la ciudad territorio, un modelo de planeamiento importado de Italia a través de una traducción libre del Piano Intercomunale de Milano de 1962[53]. Se basaba en principios muy diferentes desde el taylorismo o el organicismo tradicionales. Definía una metáfora urbana basada en una variedad de componentes: la densidad de relaciones, la movilidad, etc., y en imágenes próximas al modelo del París paralelo, Toulouse le Mirail, los planes comerciales de Victor Gruen, los centros direccionale italianos, etc., en los que la nueva vialidad y las localizaciones estratégicas del terciario tienen mucha importancia.

A medio camino entre el espacio homogéneo, liso y sin cualidades al que había llevado el predominio de algunos temas importados desde las ciencias sociales en el urbanismo de los años sesenta y setenta, y la búsqueda obsesiva de la arquitectura de la complejidad, tienen interés las nuevas metáforas y actitudes que se reflejan en el Esquema Director del Área Metropolitana. Entre el espacio económico y el espacio arquitectónico propiamente dicho hay puentes y mediaciones que merecen nuestra atención. No puede decirse que el espacio económico del urbanismo se quede sólo en la abstracción generalizadora, ni que el espacio arquitectónico se limite a una búsqueda de una complejidad ausente en nuestros tejidos y polígonos residenciales.

El modelo de la ciudad territorio ofrece una excelente oportunidad para profundizar en las innovaciones que se dan entre una y otra vertiente, y permite avanzar mucho en la comprensión del urbanismo metropolitano actual.

En el Esquema Director del Área Metropolitana no influye sólo el proceso económico de la descentralización. No puede decirse que todo quede únicamente a nivel de la defensa de la perennidad de las leyes generales de la economía que se reflejaba en las ponencias y artículos de Trias Fargas[54]. Como en los restantes modelos urbanísticos anteriores, junto a intenciones generales sobre la economía del suelo y la localización tienen mucha importancia las imágenes y referencias gráficas. Incluso el sector económico terciario interviene más como imagen y referencia que por su peso y efectividad económica.

En aplicación de este modelo urbanístico, el nuevo planeamiento pasa de las intenciones nacionalizadoras y taylorizadoras propias de la economía urbana de principios de siglo a dedicar una atención preferente a los procesos de recalificación territorial y a la potenciación del desarrollo económico de las diferentes regiones urbanas. El urbanismo, a través de la construcción de nuevas infraestructuras, polos industriales y centros genéricamente terciarios, pasa a tener una actitud diferente hacia el espacio y el tiempo. Si en los períodos anteriores se había centrado preferentemente en el proyecto de esquemas de funcionamiento, que colocaban armónicamente las zonas o piezas para conseguir más eficiencia urbana, a partir de estos años concibe su acción desde una óptica procesal. Cada infraestructura, cada centro de equipamiento es pensado más por los efectos que generará que por su simple eficiencia.

Aquí el modelo entronca con una nueva dirección de los estudios económicos. Desde los años posteriores a la guerra mundial, al plantearse el problema del desarrollo de las regiones deprimidas, los economistas regionales empezaron a pensar el espacio en forma de polos de desarrollo y polaridades. Si en el planeamiento racionalista había la incidencia de las teorías de localización de Alfred Weber, en las que las relaciones entre las actividades económicas y las distancias a los lugares centrales son importantes, a partir de esta época se plantea el tema de la incidencia de la actividad en el espacio y la difusión de las cualidades a través de las obras públicas y las localizaciones industriales. Es el espacio polarizado, que se difunde a partir de las tesis de Perroux[55] y que tuvo mucha importancia en la sociedad occidental de los años del desarrollo.

La idea de espacio que deriva de este modelo económico es importante en el urbanismo de los años sesenta. El espacio metropolitano se basa en una trama general de infraestructuras isótropa, o una retícula que puede tener una forma y una extensión indefinidas, y un conjunto de polos que la estructuran difundiendo cualidades, generalmente propias de un mitificado sector terciario. En el caso de Barcelona, este esquema tenía una fácil aplicación sobre la malla viaria y territorial de los corredores geográficos de la costa y la Depresión Prelitoral en su contacto con Barcelona, y en la idea de generar un nuevo proceso de difusión de cualidades o de terciario que completara el proceso de descentralización industrial alrededor de los numerosos núcleos o polos periféricos existentes. Este tema fue esencial tanto en la redacción del Esquema Director como en los debates anteriores y posteriores.

De la misma manera que en los trabajos del GATCPAC, el Plan Macià o el Plan de Enlaces de Jaussely se intentaba racionalizar, taylorizar o simplemente organizar las áreas y actividades, y que esta acción racionalizadora se reflejaba en el tratamiento gráfico de los esquemas generales de infraestructuras y en la zonificación, en este caso, el razonamiento conceptual y gráfico sobre la definición del ámbito del planeamiento que hizo el Esquema Director también refleja muy claramente la nueva cualidad del espacio. Ya no se trata del espacio de la organización, es el espacio de las interrelaciones múltiples, las polaridades y la difusión de las cualidades terciarias. Por este motivo, el ámbito es mucho más extenso y se basa prioritariamente en la detección de las interrelaciones múltiples de un espacio regional extenso. El ámbito del plano de flujos de circulación previstos para el año 2010, que se ha reproducido anteriormente, enseña muy bien el nuevo carácter del espacio. Es muy diferente de los planos equivalentes que se habían elaborado en el período racionalista y marca relaciones múltiples, no simples flujos de circunvalación en relación con el centro[56].

Éste también es el caso de los planos de evaluación de las calidades del sistema urbano y de tipificación de los centros urbanos o polos de desarrollo que aparecen en los estudios previos del Esquema Director. Aquí, el grado de industrialización y concentración demográfica, sus dinámicas, las diferentes modalidades de interrelación y tráfico, la detección de las polaridades significativas, pasan a ser materia de cartografía interesante. Se trata de un trabajo y un razonamiento técnico tanto o más relevante que muchos de los anteriores, cuyo desarrollo llevará a un urbanismo muy diferente.

En los dos primeros planos, 42 Polaridades detectadas en el estudio basado en la tipología de las poblaciones, y 53, Sistema de polaridades, hay la expresión del tema de estructura territorial más interesante de todo el plan. El territorio metropolitano de Barcelona no es sólo la ciudad y su hinterland de influencia —por ejemplo, las líneas concéntricas que se dibujaban en los trabajos del GATCPAC— ni un simple conjunto de carreteras y caminos. El territorio metropolitano es un sistema de centros urbanos con un potencial humano, industrial y terciario. El plan, precisamente, diseña un sistema de núcleos y grandes equipamientos sobre este potencial. De acuerdo con este esquema, el territorio es concebido siempre como sistema de polos que influyen y califican el espacio del entorno.

En el segundo grupo de planos, 54 Núcleos urbanos propuestos y equipamientos, y 49 Área de influencia de las polaridades propuestas, se diseña un sistema que se independiza relativamente de la influencia de la ciudad central. En el primero se dibuja un sistema de poblamiento completo que sigue el eje de la Depresión Prelitoral. La independencia de este sistema en relación con Barcelona es interesante y significativa. Precisamente tiene explicación en el segundo, donde se dibuja el ámbito territorial relacionado con cada uno de los núcleos. Si en el grupo de planos anterior se empezaba a diseñar un nuevo sistema territorial, que continuaba y extendía Barcelona, aquí el sistema ya aparece con más fuerza e independencia y se relaciona con un ámbito territorial propio.

Los objetivos del plan

Después de la definición general del sistema territorial polarizado anterior, se puede hacer una breve descripción de los objetivos del plan. El Esquema Director se basaba en unos principios de bienestar social más propios de las ciencias sociales que del planeamiento tradicional. Curiosamente, los factores de medio físico, instituciones, rentas, que aparecían como referencias positivas en el planeamiento racionalista, intervienen en este nuevo planeamiento más como limitaciones que como temas propios.

El primer objetivo es la obtención del máximo bienestar económico de todos. Por eso el plan diseña la actividad productiva pensando prioritariamente en el rendimiento de las inversiones económicas y en su incidencia en la mejora de las rentas individuales y sociales. Es decir, sólo en segunda instancia se plantea la necesidad de racionalizar las relaciones entre residencia y trabajo o consumo y servicios. El planeamiento ha pasado de ser concebido como un instrumento de racionalización de la nueva gran ciudad; es decir, un nuevo centro de producción y consumo de alcance mucho más extenso que el de la ciudad tradicional, a ser concebido como instrumento de mejora de la productividad y el bienestar en un sentido francamente keynesiano.

Por eso, complementariamente a la simple productividad, se plantea una serie de temas complementarios: la intensificación del nivel cultural, el uso del tiempo libre, etc. Al mismo tiempo, se plantea la redistribución social y se quiere dotar el plan de un profundo sentido social e integrar a los inmigrantes en los sistemas de valores y formas de vida urbana, todo lo cual otorga un valor importantísimo a la ciudad.

Contra estas intenciones, las limitaciones no son únicamente las propias del medio físico actual y de una estructura territorial y urbana heredada impropia del nuevo concepto de vida en común. El entorno institucional y las rentas económicas, los costes de asentamiento, los costes de funcionamiento o los costes sociales, también condicionan cualquier posibilidad de sustitución global del poblamiento, las infraestructuras y los usos heredados de una historia pasada hacia la que se es muy crítico.

Un segundo grupo de objetivos se refiere a un nuevo concepto de ciudad, un lugar definido por "la variedad de componentes y la densidad de relaciones entre ellos". Es decir, no se trata tanto de una expansión o crecimiento estructurado alrededor de un centro metropolitano o de un conjunto articulado racionalmente alrededor de un centro como de un conjunto homogéneo de áreas y de niveles urbanos. Establece un tejido de todo tipo de infraestructuras, extendido de manera homogénea sobre todo el territorio, con la persistencia de los centros urbanos actuales y la asociación de grupos urbanos de magnitud variada a fin de dotar al sistema de las necesarias polaridades y un nivel de calidad homogéneo.

Es decir, el Esquema Director no limita la actuación en la demarcación de zonas y cantidades localizadas, sino que actúa realizando una malla de infraestructura homogénea y eficiente con la finalidad de la movilidad total como principio director, y también prevé la creación de nuevos polos industriales y terciarios. Estos centros de recalificación tienen una misión importante en todo el diseño del plan, cuya eficacia depende de su influjo de cualidades en el territorio de los alrededores.

Como se decía antes, en este concepto de ciudad tiene interés la definición del espacio, que se basa en la búsqueda de la homogeneidad de niveles, la previsión de polaridades y también la operatividad y dinámica de la implantación. El espacio definido no busca sólo la distribución racional de las zonas o piezas urbanas en el conjunto, sino la homogeneidad, la polaridad y la dinámica. Todos estos conceptos son relativamente innovadores en el contexto del planeamiento.

El nuevo modelo urbano se desarrolla en un contexto territorial muy diferente del anterior. Se trata del tejido heterogéneo formado por mallas urbanas y usos muy diferenciados, a medio camino de la ciudad y el campo . Un contexto que no pertenece a la ciudad compacta ni está pensado para integrarse en ella, pero que tampoco pertenece al territorio agrícola o natural. Es un territorio dinámico y flexible en el que las contradicciones y tensiones entre la ciudad y el campo son normales y crecientes. Es decir, el territorio extenso, diferenciado y complejo que los italianos en aquella época denominaban Città Territorio, y que era concebido como algo más que el ámbito más o menos amplio de extensión de la ciudad o la antigua región polarizada alrededor de un centro único.

El plan actuaba sobre este contexto o territorio a través de la malla de infraestructuras. Una malla que al comienzo del plan se definía como teóricamente rectangular (a pesar de las distorsiones del relieve y la geografía), que tenía que configurarse para desarrollar al máximo las interrelaciones y los nexos entre todos los lugares (no una malla radial pensada en la accesibilidad al centro, como definía el planeamiento de principios de siglo). En este contexto, conceptos como el de indiferencia de las localizaciones en el interior del área, el poblamiento nebuloso y la superación de los límites y las resistencias morfológicas pasan al primer plano.

Al mismo tiempo, se tenía que completar la estructura del poblamiento existente a través de un sistema de centros terciarios o de equipamiento, más o menos vinculados a los núcleos antiguos, según las versiones e interpretaciones. Estos centros se denominaban centros direccionales y estaban concebidos para canalizar la incidencia del terciario en el contexto del nuevo sistema territorial.

Terciario, difusión de cualidades y movilidad total llegan a ser sinónimos de Esquema Director. En este sentido, puede decirse que el terciario es la imagen del plan, pero bajo este nombre hay mucho más que un sector económico. Por terciario, sobre todo, se entiende una imagen que en el planeamiento tiene un papel semejante al de las referencias que guiaban los trazados barrocos y del neoclásico.

Por eso, los centros direccionales no sólo debían contener una cierta superficie de equipamientos e implantaciones terciarias, sino que sobre todo debían tener una forma potente que ayudara a difundir las cualidades en el territorio. No tenían que ser sólo polos de atracción, sino una especie de ganglios que agrupaban infraestructuras y áreas de actividad, y actuaban como una especie de órganos primarios del funcionamiento de la nueva ciudad dispersa y dinámica.

A través de todos estos conceptos, el planeamiento urbanístico ya entra en la óptica de la complejidad y la multiplicidad. Los nuevos centros terciarios debían tener un programa complejo. Se concebían como núcleos de agregación de infraestructuras de vialidad y varios servicios de comunicación vinculados (por ejemplo, aparcamientos, estaciones de autobuses, el metro, equipamientos varios, comercios, algunas actividades productivas, etc.). Superada la tendencia racionalista de subdividir, zonificar y clasificar la realidad urbana para resolver los problemas separadamente, la nueva óptica de la composición urbanística entra en la esfera de la agregación, la multiplicidad, la complejidad y el desarrollo dinámico.

A todo ello, el nuevo urbanismo integra lo que había sido insinuado en algunos trabajos de Le Corbusier y el GATCPAC, cuando presentaban aquellos esquemas de estructuración de las áreas urbanas, del ensanche de manzanas de 400 por 400 metros o de la ciudad vieja de Barcelona, donde los diferentes niveles de la vialidad, las áreas verdes, los equipamientos y la vivienda se superponían sobre los principios de ordenación de los tejidos preexistentes.

De la nueva concepción del espacio a las referencias de proyecto y las imágenes

En el modelo de ciudad del Esquema Director aún había más, había una imagen de ciudad futura que se diferencia de la racionalista, y en estas imágenes es importante el grafismo. Se define una tomorrow town en la que pesan mucho las imágenes de autopistas, centros de comunicaciones, macroedificios, etc. Se trata de imágenes como las que se reproducían en las revistas de la época. Por ejemplo, alrededor de la explicación del centro de Chandigarh, de Brasilia, del París paralelo, de Toulouse le Mirail, del centro de Estocolmo, del centro direccional de Helsinki, del Tokio de Kenzo Tange, etc.[579]; o también en los proyectos de centros direccionales italianos[58], donde se combinan los esquemas viarios de dimensiones excesivas con edificios potentes y expresivos. No se puede subestimar la importancia de estas imágenes, esquemas o axonométricas, en la globalidad del modelo. Esta "visión física del tema" no es en absoluto marginal metodológicamente.

Los esquemas previos del Plan Director son una referencia básica para entender el nuevo grafismo y para diferenciar la experiencia catalana de las restantes europeas. En la memoria del Esquema Director[59] se reproducen cinco esquemas alternativos de estructuración general del área metropolitana, que se debatieron previamente en la elaboración de las opciones definitivas del plan[60], donde se puede empezar a descubrir la importancia de estas nuevas imágenes de la ciudad.

La isotropía de la trama es general en todos los planos, donde se dibuja una trama que tiende más a la ortogonalidad que a la tradicional radialidad de los esquemas de Barcelona. Es sintomático que en la mayoría de los casos esta ortogonalidad e isotropía se consiga forzando completamente la forma del territorio natural. Aquí, el modelo con todas las constataciones anteriores se impone totalmente.

En el primer esquema se dibujan una línea de infraestructuras continua en el litoral y dos bandas de infraestructuras interiores que siguen el curso de la Depresión Prelitoral y sólo se funden en una en el Vallès Occidental, cerca de Sant Celoni. Este esquema lineal del Vallès y el Penedès se rompe rítmicamente por varias transversales que siguen los valles principales creando una malla homogénea. Pero estas transversales sólo llegan a la costa en los casos del Besòs y el Llobregat. La edificación y las reservas de espacios libres y de parque se dibujan esquemáticamente alrededor de estas líneas.

El segundo esquema es mucho más complicado. A distancia es difícil captar ninguna lógica de trazado. Se basa en la continuidad y la duplicación de las líneas de infraestructura existentes. Las líneas de infraestructura transversales, que inciden en la misma costa, están mucho más marcadas. Se señala una área importante de edificación en el Vallès, siguiendo lo que será la B-30, mientras que las restantes zonas de edificación son de simple compleción de los núcleos y líneas de edificación existentes.

El tercer esquema se caracteriza por un intento de nucleización del crecimiento alrededor de los principales centros comarcales. Las polaridades son esenciales en el modelo general y su traducción en Barcelona.

El cuarto parece el más denso. Dibuja una malla muy cerrada en el eje transversal del Vallès y el Penedès, con dos autopistas periféricas y un eje estructurador central. Dibuja un crecimiento muy potente alrededor de Barcelona y el delta del Llobregat. La prolongación y extensión en anchura del eje de la Gran Via pesa mucho en él. Parece que es la opción que concuerda con el Proyecto Barcelona 2000 de la Barcelona de Porcioles.

Y el quinto es el único que rompe el predominio de la malla alrededor de la Depresión Prelitoral. Basa el diseño del nuevo sistema en los polos urbanos exteriores y en la continuidad de la malla de infraestructuras. Esta malla es radial en todo el territorio excepto en el área de Sant Cugat.

De la comparación de los cinco esquemas, sus paralelismos y sus divergencias, se deduce la importancia del razonamiento geográfico en el episodio del Esquema Director. Desde los años treinta, el razonamiento geográfico ha sido importante en la cultura catalana, en general, y en el urbanismo y la ordenación del territorio, en particular. Por eso, en la configuración de la malla territorial metropolitana y en la discusión de sus alternativas se dio mucha importancia a la forma del territorio, a la continuidad de las grandes directrices de comunicación y los centros urbanos intermedios que polarizaban el territorio alrededor de Barcelona. Era una actitud muy propia de la cultura catalana, que, en esto, se diferenciaba manifiestamente de la urbanística y las propuestas de otros contextos territoriales y culturales.

Había alternativas de trazado viario. Pero en la redacción del Esquema Director, sobre todo, se contrapusieron dos ideas: la primera se basaba en la potenciación de las polaridades urbanas existentes, y la segunda en la construcción de nuevas ciudades y centros direccionales que reequilibraran el territorio a partir de su posición en el conjunto del área.

Entre una y otra alternativa había mucho más que la contraposición de dos modelos de organización física del territorio. Alrededor de la propuesta de potenciar los centros existentes había un conocimiento auténticamente geográfico y una concepción procesal del planeamiento, mientras que la propuesta de construir autopistas, nuevas ciudades y centros direccionales tenía relación con una falsa concepción del oficio de arquitecto o ingeniero.

En la concepción procesal del planeamiento es precisamente donde radica la principal novedad. Hasta aquí el objetivo principal del planeamiento era la

racionalización de las relaciones entre las diferentes áreas urbanas o la organización del territorio a una u otra escala. Se trataba siempre de un planeamiento estrictamente sincrónico y referente a un objetivo lejano o prácticamente infinito. A partir de este momento, el urbanismo se convierte en un medio para conducir un proceso. Tiene una fase inicial, la estructura metropolitana de Barcelona, y un proceso de realización en el que hay factores que permanecen y factores que evolucionan a diferentes velocidades.

Puede decirse que en la contraposición de las alternativas del Esquema Director había sobre todo una concepción diferente de este proceso. Por una parte, existía una concepción cerrada, aún construida a imagen del urbanismo racionalista, según la cual las propuestas se basan prioritariamente en la definición de una ciudad futura, con autopistas, centros direccionales, etc., y una concepción procesal e innovadora que veía el proceso de construcción metropolitana como un camino complejo que apoyaba la innovación en la conservación y potenciación de unas polaridades esenciales en la ordenación del territorio.

Curiosamente, el grafismo en el que se basan todas las alternativas del Esquema Director, las mallas de autopistas dibujadas y superpuestas sobre las mallas urbanas menores, los ejes y centros direccioneles, etc., es llevado al extremo por el "porciolano" proyecto Barcelona 2000, que metodológicay gráficamente es equivalente a todos los esquemas anteriores. El proyecto Barcelona 2000 es muy pobre. No tiene la fuerza expresiva de los centros direccionales italianos, pues se limita a trazar la malla de infraestructuras. También es una opción centralista, que potencia exageradamente el centro de Barcelona, contra la política de dispersión territorial y potenciación de los núcleos exteriores preconizada por el Esquema Director del Área Metropolitana.

Pero este proyecto permite poner de relieve la importancia de las imágenes en el modelo. La tomorrow town de estos esquemas tan abstractos se evidencia en una serie de imágenes futuristas, más o menos equivalentes a las de este último proyecto. El diseño de la malla de comunicaciones es tema de imagen y también lo es de búsqueda de un nuevo tipo de interrelaciones viarias y ferroviarias. Aunque estas imágenes no sean más que un medio de propaganda y arquitectónicamente tengan muy poco valor, nos remiten a otros ejemplos que se explicarán posteriormente, los planes de la Ribera y Montjuïc, que combinarán esta nueva imagen de referencia con unas cualidades arquitectónicas sensiblemente más relevantes. Si la concepción procesal del modelo es importante, también lo es esta adhesión del planeamiento a unas imágenes que combinan la centralidad con la movilidad.

Es evidente que se trata de una manera de concebir el urbanismo que, a distancia y cuando no se mide en relación con los negocios inmobiliarios y las especulaciones urbanísticas de la Barcelona en la que mandaba el polémico alcalde Porcioles, convierte en equivalentes incluso propuestas que podían ser contradictorias.

Otra lectura de la ciudad

En el Plan Comarcal de 1953 el estudio detallado del uso del suelo era importante en el origen de los razonamientos de planeamiento. La información del plan se fundaba en la interpretación del fotoplano de la ciudad y su entorno, y la filosofía y la estructura del plan se basaban preferentemente en la articulación de usos alrededor de varios centros dispersos. En cambio, en el Esquema Director, la elaboración de una cartografía detallada del uso del suelo no tiene tanta importancia. Por eso, la explicación de este tema se puede dejar a un lado hasta llegar a este último punto.

En el Esquema Director, la importancia de los argumentos programáticos o ideológicos, por ejemplo referidos a la estructura del territorio metropolitano, tienen preferencia sobre la lectura detallada del estado del territorio. O, mejor dicho, la lectura del uso del suelo no es detallada, sino agregada, o genéricamente geográfica, y se refiere preferentemente a la posición y el peso de las diferentes polaridades y líneas de infraestructura en el conjunto metropolitano. Pero, en este caso, los análisis de la trama menor también existen. En los estudios de información del Esquema Director también se efectuaron trabajos de mapificación a escala menor utilizando el fotoplano de 1961 y los censos de empleo y residencia.

Puede decirse que estos estudios continúan la tradición iniciada en los planos de usos que el GATCPAC presentó en el Congreso de CIAM sobre la ciudad funcional y en los dibujados por el equipo de Soteras en el plano de 1953. Pero, como están elaborados con una orientación metodológica diferente, serán más útiles para estudiar los cambios el planeamiento que para el estudio objetivo de la evolución de los usos del suelo urbano. Paralelamente, servirán de introducción a la lectura de algunos ejemplos de urbanística menor que se explicarán a continuación.

En este caso, el análisis de los usos no es un trabajo completo, acabado y reflejado puntualmente en un plano de estructura global del ámbito del plan, como pretendía ser el estudio previo del plan de 1953, sino que es un muestreo del que se quieren extraer criterios que guiaran la regulación normativa posterior. No se trata de un estudio pensado para fundamentar la estructura general del plan, sino de un simple soporte a los criterios de ordenanza o de regulación de los procesos de edificación.

La novedad metodológica principal del estudio de los usos radicaba en el intento de tipificación de áreas de trama física y contenido de uso homogéneo y en la detección posterior de su potencial de transformación. Es decir, el descubrimiento de las características tipológicas de cada trama urbana, la malla de las calles, los tipos edificatorios, y, sobre esta base, la determinación de su potencial de transformación.

A otra escala, se trata de la misma actitud del plan a nivel global. Si la estructura general del plan se basaba en la detección de polaridades en el diseño de su proceso de transformación posterior, en este caso la base es la detección de unas características físicas, o de una tipología de trama, que determinan el proceso de evolución posterior. La diferencia en relación con los estudios de los años treinta y cincuenta es grande. En aquellos estudios, el objetivo era la determinación del uso principal del área. Aquí se estudia la permanencia de las características tipológicas de las calles y de los edificios. En los estudios anteriores, el uso del suelo sólo se refería a la zona que ocupaba la extensión de un polígono. Aquí se trata de polaridades constituidas por núcleos de población o de tramas compuestas de calles y edificios en los que, tanto en el caso de las polaridades urbanas como en los tejidos urbanos, se observa una nueva atención a los procedimientos de la geografía. Los estudios de la geografía humana o regional, que habían tenido una primera incidencia en los estudios de estructura urbana de los años treinta[61], se introducen definitivamente en los métodos de urbanismo a partir de estas consideraciones.

A partir de este momento, la imagen urbanística de las áreas componentes del territorio metropolitano, que hasta entonces había sido totalmente unitaria, se empieza a romper, diferenciar y matizar. Hasta ahora, cada zona era exclusivamente una zona. En los esquemas racionalistas, el territorio se diferenciaba en zonas que aún tenían un componente importante de homogeneidad. Cada una de ellas tenía un uso, una trama de calles y una tipología edificatoria unitaria. Por ejemplo, en el planeamiento de principios de siglo, una zona era la ciudad jardín que se caracterizaba por un tamaño y una forma de las manzanas y por la presencia de edificios residenciales separados de los límites de la parcela, otra zona podía ser la vivienda obrera, formada por manzanas de unos 50 metros de anchura y con viviendas entre medianeras.

El Plan Macià intentaba imponer un único estándar de tejido urbano residencial, pero ya admitía diferencias motivadas por la diferente estructura de los tejidos existentes en el casco antiguo, en el ensanche o en las áreas de nueva creación.

Mientras, en el nuevo planeamiento metropolitano, el punto de partida son las componentes diferenciadas de cada tejido urbano, y las componentes no siempre tienen la misma presencia y la misma importancia en la evolución anterior y posterior del área. Así, el estudio detallado de las diferentes configuraciones y estructuras de los tejidos preexistentes pasa a ser imprescindible. Entonces no se trataba tanto de reconocer un uso o tejido como de estudiar detalladamente su proceso.

Los estudios del uso del suelo en los diferentes tejidos urbanos no se extienden a todo el territorio. Teniendo en cuenta su finalidad de aportar sólo criterios de regulación de la dinámica edificatoria futura, sólo se efectúa un muestreo. Curiosamente, uno de los ejemplos de estudio es el polígono del Suroeste del Besòs, situado en el área de la costa, entre la Gran Via y el mar, que precisamente es una de las actuaciones emblemáticas del urbanismo de los años sesenta explicadas anteriormente. Otra muestra es un fragmento del ensanche.

En un plano del estudio de este polígono que ilustra el escrito, se explican sus características físicas (en este caso, al tratarse de un polígono muy esquemático, se limitan a la altura de los bloques). Estas características, completadas con los datos demográficos y los índices de actividad, dan lugar a la definición de los diferentes tipos de tejido.

En aquella época, el concepto de tejido urbano, fácil de matizar y de diferenciar haciendo referencia a la estructura viaria, la parcelación y la edificación, empezaba a sustituir el de zona, muy agregada, que se utilizaba anteriormente.

Había conciencia de que las áreas urbanas metropolitanas eran complejas y, sobre todo, dinámicas. Por este motivo, en cada área se tenía que relacionar el volumen de edificación actual con el potencial todavía no utilizado, y el porcentaje de espacios libres, de equipamientos y de viales. Al mismo tiempo, la distribución de usos no era exclusiva nunca para una zona, y para cada una de ellas se podía diferenciar las superficies de suelo dedicadas a la vivienda de las destinadas a actividades productivas.

Así nacían los estándares de densidad (viviendas/hectárea), de edificabilidad (superficie construida/superficie total); los porcentajes de ocupación del suelo para vivienda o para actividades productivas, o los porcentajes de dedicación del suelo al uso particular; los servicios, equipamientos y espacios verdes, etc. Es decir, una serie de medidas y estándares que partían del análisis de la situación actual de los diferentes tejidos urbanos para convertirse, posteriormente, en medidas normativas de control y seguimiento de la dinámica urbana posterior. El objetivo final de estos cálculos es la redacción de una normativa de edificación atenta a todas las diferencias y matices que aparecían en los diferentes tipos de área urbana, mediante unas normas basadas en el análisis particularizado de la realidad, en lugar de los antiguos estándares objetivo o prototipo propios del período racionalista.

Incluso a este nivel menor, la cuestión de la complejidad urbana, la diferenciación de las áreas y, sobre todo, la atención a la dinámica urbana se empiezan a delimitar con claridad. El cambio de sensibilidad que se apuntaba en los artículos de Tusquets y Bohigas en el número de Quaderns d'Arquitectura sobre los polígonos[62], donde reclamaban una mayor complejidad y mezcla de los usos en el espacio, o en los mismos artículos de economía urbana que ha-

bían introducido la lógica procesal, se empieza a concretar en estos estudios. Esto no debe extrañar en absoluto, sobre todo si se tiene en cuenta que el libro L'Architettura della Città, de Aldo Rossi[63], un texto esencial en la introducción de la dinámica en los análisis y proyectos de arquitectura urbana, es de 1966, aproximadamente la misma época de la redacción de un Esquema Director de manifiestas influencias italianas. La influencia de este texto será evidente precisamente en algunos de los proyectos de transformación del ámbito de la costa que se incluyen al final de este capítulo.

La complejidad y la dinámica en los proyectos urbanos

Como en todos los casos anteriores, se puede entrar en la problemática de la urbanística menor a través de diversas propuestas que se hacen en torno a la costa metropolitana y el eje de la Gran Via. Al contrario que en algunos de los ejemplos realizados anteriores, en este caso se trata de proyectos no desarrollados, tanto por las dificultades políticas o económicas que encontraron en el camino posterior como por su mismo carácter de proyectos experimentales, más teóricos que reales.

En un primer grupo se incluyen dos planes parciales en los que intervino Antoni Bonet, un arquitecto con conexiones con el GATCPAC que, después de su exilio en Argentina, llegó a tener mucha influencia en la Barcelona de la década de los setenta[64]. Estos dos proyectos, al no depender directamente de la práctica urbanística principal y hacer referencia a situaciones muy singulares, presentan innovaciones interesantes en la definición del espacio residencial y la articulación de la promoción en el conjunto.

En el segundo grupo se detallan dos proyectos teóricos, prioritariamente procesales, que incluyen consideraciones interesantes sobre la estructura de los tejidos urbanos y la dinámica diferente de sus componentes.

Los planes de la Ribera y Montjuïc o la renovación de la idea del polígono

El primer proyecto es el Plan Especial de Ordenación de la Zona Suroeste de Montjuïc, redactado por Antoni Bonet entre 1964 y 1969 con la colaboración de Oriol Bohigas y Josep Martorell[65]. La idea fundamental de este proyecto es la creación de un barrio residencial situado en el acantilado de Montjuïc al lado del puerto y el mar.

El proyecto es muy espectacular. Se basa en un nuevo tejido residencial en pendiente que aprovecha un marco natural excepcional. La forma de los bloques de vivienda depende tanto del programa y la distribución interior y exterior como del impacto visual producido al contraponer la regularidad geométrica de los volúmenes lineales con la irregularidad del acantilado. El primer plano define y sitúa los usos en la montaña. Representa la intención de acabar y regularizar los diferentes usos de la montaña, integrando un barrio residencial y una nueva línea de accesibilidad.

Se basa en dos acciones: El cambio de la zonificación actual. La vertiente que mira a Barcelona se convierte en un gran parque que permite la ampliación del Pueblo Español, el parque de atracciones y el Jardín Botánico, y elimina las barracas actuales. La vertiente que da al mar se dedica a la nueva zona residencial, una especie de balcón que mira al mar y soluciona la tradicional marginalidad de esta parte de la montaña.

La integración de Montjuïc en el centro histórico-cultural de la ciudad prolongando el centro urbano, perpendicularmente a las Ramblas, hasta la montaña. Este enlace se debía realizar mediante una nueva carretera que accedía a una franja del casco antiguo en la que se tenía que situar un nuevo edificio con el Museo de Arte Cataluña, trasladado desde Montjuïc, y el Museo de Arte Moderno y Contemporáneo. Paralelamente, en esta área del Raval se definía un nuevo barrio que debía contribuir al saneamiento del casco antiguo de la ciudad, una antigua reivindicación del GATCPAC.

El plan continuaba con una definición de los volúmenes de este nuevo barrio del núcleo antiguo, su conexión con la calle de Muntaner y la parte alta de la montaña de Montjuïc y, sobre todo, el nuevo barrio situado en el acantilado. El barrio residencial del acantilado, la parte más vistosa del conjunto, se dibujaba con un grafismo vigoroso que integraba, en un único espacio, los nuevos edificios y un sistema viario compuesto de un eje para vehículos situado en la cota 120, un eje para peatones situado en la parte alta de la montaña, en la cota 160, y un eje inferior, que correspondía aproximadamente a la autovía litoral.

El eje más espectacular es el de la cota 120, donde se apoyan diversos grupos de viviendas escalonados, situados por encima o por debajo de la nueva calle, que introducen una imagen lineal, relativamente regular, que contrasta con la irregularidad del acantilado. El eje inferior da apoyo a varios grupos de viviendas, lineales u organizados alrededor de plazas, que aprovechan un relieve más plano. Como conjunto es menos impactante que el eje intermedio. Por su parte, en el eje superior sólo se definen tres torres de viviendas, muy verticales, concebidas para compensar el diseño en su conjunto y la imagen del barrio desde el mar.

Los criterios de composición del plan son muy diferentes de los tradicionales. Por ejemplo, en el polígono del Suroeste del Besòs, que se ha visto anteriormente, sólo se intentaba un reparto, más o menos acompasado, de los volúmenes edificables y de los espacios libres. Nunca se intentaba generar una imagen global del área.

El plan de Montjuïc no se limita al simple reparto de vacíos y llenos. Pretende conseguir una imagen global y potente, y para hacerlo tampoco utiliza los instrumentos tradicionales del urbanismo clásico. No intenta componer el conjunto a partir de ejes o figuras geométricas académicas. Concibe el conjunto como un recorrido, vinculado a un eje de comunicación, que le marca la posición urbana. Un eje que intenta ser activo, como los que entonces habían comenzado a diseñar los componentes del Team 10. El nuevo polígono no se limita a resolver los temas internos de la distribución, sino que intenta conseguir la máxima expresividad, a través del propio recorrido y la visión lejana. Así se sitúa en la ciudad y le quiere difundir calidad. Pretende actuar como una especie de polo de desarrollo.

Pero la composición aún tiene más temas de innovación. La forma no se crea sólo a través del razonamiento tipológico, al estilo de muchos proyectos racionalistas, sino que se crea en el diálogo con un emplazamiento suficientemente característico, cuya forma final depende de él en gran medida. En esta cuestión se acerca a la actitud del Le Corbusier más tardío, y enlaza con las imágenes que el arquitecto suizo había dibujado desde el mar en su viaje a Mallorca.

Pero entre unas imágenes y otras hay diferencias de matiz que no se pueden olvidar. Aquí se intenta conseguir un conjunto equilibrado con relación al lugar, mientras que las imágenes de Le Corbusier servían para medir el impacto de sus rascacielos. Una fotografía de la maqueta incluida en el articulo de Cuadernos de Arquitectura lo indica muy claramente. El skyline y la linealidad del conjunto no son nada casuales.

Al margen de los excesos inevitables de este proyecto, en él se inicia un nuevo camino respecto al proyecto urbanístico, que integra la lectura del lugar natural o urbano entre los criterios de composición.

El segundo proyecto se sitúa en la franja costera de Levante, entre el parque de la Ciudadela, la Barceloneta y el curso del Besòs. Se trata de la sustitución de una parte importante de los terrenos industriales que se habían creado en los años del cambio de siglo alrededor de la terminal ferroviaria de mercaderías del Poblenou (empezando por la Catalana del Gas y La Maquinista Terrestre y Marítima). Era un proyecto que ocupaba una franja de 6.000 metros de fachada del mar entre el puerto y el Besòs, y que tenía una anchura de 500 metros. Se trata de un proyecto que fue muy criticado en la época, tal vez por su imagen de gran densidad de edificación y por la consiguiente atribución de una lógica especulativa a la operación inmobiliaria que lo promovía, en el contexto de la política urbanística del alcalde Porcioles.

Dejando al margen esa polémica, el Plan de la Ribera redactado por Antoni Bonet es un paso claro de articulación de la trama intermedia en el conjunto urbano y, sobre todo, de definición de un espacio urbano complejo.

La parte más interesante de este plan es la reconsideración de la manzana edificable. Parte de un razonamiento parecido al del Plan Macià de los años treinta. Es importante en este proyecto la delimitación de macromanzanas que relacionan el barrio con la trama urbana y sirven de base de composición de unos conjuntos de bloques muy integrados. En cada manzana había una plataforma que servía de base de interrelación de todos los edificios. Sobre esta plataforma elevada se proyectaban unos bloques de viviendas de formas mucho más libres que los tradicionales.

De entrada, las nuevas supermanzanas tenían una dimensión mucho mayor que las del Plan Cerdà. Medían 500 metros por 500 metros, y agrupaban cuatro manzanas tradicionales por cada lado, es decir: ocho manzanas de Cerdà.

Pero más que el tamaño era importante la superposición de funciones sobre un mismo territorio. La base elevada, o suelo artificial, sobre la que se organizaban las supermanzanas se justificaba para conseguir un nivel bajo elevado que permitía dominar la vista desde el mar, y, a la vez, conseguir más libertad de movimientos y de composición, según los condicionantes del tráfico y el aparcamiento.

En relación con el proceso de formación del urbanismo metropolitano actual, más que estos detalles, interesa sobre todo la aplicación del concepto de la superposición en el plano. En cada manzana se incluyen usos y funciones diferentes, que se integran en un conjunto arquitectónico.

Si la actitud tradicional del urbanismo racionalista había sido la de separar niveles, usos, tramas, funciones, y después ponerlos en relación mutua a través de la simple proximidad o de su organización en el espacio, aquí se trata de superponerlo y resolverlo todo conjuntamente.

Esta era ya la actitud de Le Corbusier en su definición de la manzana del Plan Macià, y será también la de algunos proyectos modernos, como por ejemplo la misma macromanzana de la Villa Olímpica.

Las diferencias entre uno y otro proyecto se deben encontrar más en los temas y modelos o reglas de composición que se tienen en cuenta en uno u otro caso, que en la actitud de integración y superposición de usos y funciones.

En el Plan de la Ribera se habla de la libertad de composición, pero tal vez hay una ley de composición que domina el conjunto: siempre se intenta potenciar la imagen desde el mar o desde la dinámica del paseo marítimo. Se trata de una actitud parecida a la del proyecto de Montjuïc, cuando se diseñaba un paseo interior que se tenía que percibir dinámicamente, o cuando se decidía la horizontalidad del conjunto y el skyline en relación con la visión desde el mar.

En cambio, en el Plan Macià no hay una regla general que domine el conjunto. Cada elemento tiene su propia lógica o una relativa indiferencia respecto de los demás. Los bloques siguen un modelo concreto: los "redents". Los espacios verdes se distribuyen libremente, con una disposición fluida. Los equipamientos tienen una situación estratégicamente precisa y la vialidad se organiza en tres niveles superpuestos.

En el caso, posterior, de la Villa Olímpica hay otras cuestiones que no se tenían en cuenta en el Plan Macià ni en el de la Ribera. Es importante la permanencia de la tra-

ma Cerdà, que sirve de malla conectora de todo el conjunto. La idea de calle cerrada, y muy urbana, tiene importancia, y finalmente, tiene mucha incidencia la idea de recinto cerrado o semicerrado.

En los tres casos, los criterios de composición son muy diferentes de los que se habían seguido en los polígonos de la posguerra. En estos polígonos los razonamientos intermedios de composición e integración de usos diferenciados habían tenido un peso muy débil.

El espacio y el tiempo

En los dos proyectos anteriores empieza una nueva atención a la lectura del territorio urbano o rural y la progresiva sustitución de la lógica del reparto espacial de las piezas o funciones urbanas por la lógica de la acumulación y la superposición. Los proyectos ya no surgen sólo de un esquema abstracto, sino de la comprobación de su incidencia en el lugar. Por ejemplo, el acantilado. Los proyectos tampoco se basan en el simple reparto espacial de las zonas o tipologías edificatorias y equipamientos en el territorio, sino que intentan la integración de las diferentes funciones. Por ejemplo, el recorrido viario y el bloque de viviendas en Montjuïc o las diferentes tipologías sobre una plataforma neutra en el Plan de la Ribera.

Más que en la bondad de uno y otro caso, hay que fijarse en su actitud en relación con el proyecto, que tiene mucha relación con lo que entonces se discutió en los últimos congresos de CIAM, o con lo que se afirmaba entre los ambientes del TEAM 10[66]. Pero la explicación de este cambio de orientación del proyecto urbano sería incompleta si no se tuviera en cuenta la introducción de la lógica procesal. Esta circunstancia se puso de relieve en dos proyectos experimentales redactados por el LUB y que afectan al ámbito de la costa de Barcelona y el eje de la Gran Via. Se trata de un proyecto experimental sobre la costa de Levante, redactado como crítica al Plan de la Ribera aprovechando el concurso de ideas que varias asociaciones ciudadanas convocaron en el año 1972, y de otra propuesta experimental de ordenación del territorio del delta del Llobregat redactada para un concurso de ideas sobre un nuevo centro de comunicaciones situado cerca de El Prat.

El primer proyecto, publicado en forma de libro[67], es más una propuesta de método que un proyecto propiamente dicho. Se basa en una lectura histórica del territorio objeto del concurso y en la hipótesis de la existencia de un modelo general de crecimiento propio de la zona, mientras la propuesta no es tanto un diseño concreto como unas indicaciones de proceso.

La lectura del territorio se basa en la delimitación de nueve tipos de organización del espacio o relaciones tipología-morfología.

—Alineaciones, parcelaciones y edificaciones urbanas basadas en la continuidad de la calle, como el Poblenou y la Barceloneta.

—Edificaciones industriales apoyadas en antiguos caminos agrícolas.

—Parcelaciones rurales consolidadas por la edificación, como por ejemplo el antiguo camino de Francia, o Pere IV.

—Parcelaciones rurales con edificios residenciales de baja altura e industriales, que respetan las alineaciones de Cerdà.

—Parcelaciones y edificaciones urbanas que respetan la trama de Cerdà y que incluyen los característicos bloques de viviendas de esta trama.

—Parcelación y tipología de edificación nueva resultante de la reforma de vías, como, por ejemplo, el paseo Nacional.

—Parcelaciones y edificaciones del tipo de las barracas.

—Urbanizaciones marginales, como por ejemplo La Mina y La Catalana.

—Ordenaciones y supermanzanas residenciales como el polígono del Besòs.

Bajo la definición de este nuevo tipo de organizaciones del espacio hay una concepción de la ordenación urbanística totalmente nueva. La ordenación urbanística no se basa sólo en la definición y adaptación de un modelo, sino en la intervención en el proceso urbano, respetando la continuidad de algunos elementos o características de los tejidos y modificando el resto. Por eso se diferencian claramente los elementos de continuidad o permanentes y los variables a través del proyecto o la simple normativa.

Por eso las indicaciones del proyecto del LUB no se dan tanto en forma de imagen física cerrada como de forma procesal. Exactamente se definen tres tipos de procesos. En primer lugar, los procesos de ordenación. Es decir, procesos que se instrumentan por vía normativa, referida a la construcción de edificios en relación con una trama de vialidad predeterminada. En segundo lugar, los procesos de calificación, sobre actuaciones residenciales o de equipamiento (grupos residenciales, policlínico, ampliación del parque de la Ciudadela, etc.), que difunden calidad al entorno. Finalmente, procesos de estructuración. O sea, que inducen cambios cualitativos a través de la generación de nuevas infraestructuras, como el Cinturón Litoral, etc.

La filosofía que guiaba la propuesta era de continuidad de las clases populares en la zona, con el consiguiente mantenimiento de la estructura morfológica y la intervención esporádica o estratégica. Esta continuidad tenía que ir acompañada de una mejora considerable de la accesibilidad. El problema tradicional del área.

El segundo ejemplo, la ordenación de una parte del delta del Llobregat en relación con la implantación de un centro de comunicaciones, no es tan denso e interesante como el de la costa de la Ribera.

En la metodología era importante el peso del razonamiento geográfico. Aquí se volvía a manifestar la importancia de los razonamientos geográficos en la cultura urbanística catalana de las diferentes fases del siglo XX. Estos razonamientos habían empezado a incidir en los trazados curvados del Plan Jaussely, más o menos influido por las clases de Marcel Poëte. Seguían en la implantación territorial del Plan Macià, como consecuencia de un Le Corbusier que empezaba a ser "geográfico" o de la incidencia de Pau Vila y Pierre Vilar en la cultura catalana de los años treinta y que, en este caso, se refleja en la lectura tipológico-morfológica del área y la detección de los diferentes tipos de organización del espacio. Este hecho ocurrió otra vez en un momento en que el razonamiento geográfico tenía la incidencia que se reflejó suficientemente en el ámbito octavo del Congreso de Cultura Catalana.

Tras la propuesta, también está clara la incidencia de la concepción del espacio el libro de Aldo Rossi L'arquitectura de la ciutat, que trastornó toda la concepción del urbanismo catalán en la década de los setenta[68]. Este libro, que empezó a ser conocido en Barcelona en el año 1967, introdujo la afición a los análisis de las estructuras viarias y parcelarias o de las tipologías edificatorias previas al planeamiento que tanta fortuna han tenido en las últimas décadas.

Curiosamente, en estas primeras manifestaciones la metodología de la tipología-morfología está entendida en un auténtico sentido procesal. Tiene en cuenta que el planeamiento se debe basar en el conocimiento de unos hechos territoriales, unos ejes viarios, unos edificios o unos tejidos que son más permanentes que los demás, y sobre los cuales se pueden construir proyectos abiertos a la variación.

Este sentido procesal se ha perdido mucho en proyectos recientes, que aparentemente pertenecen a la misma corriente. En estos proyectos y planes, los tejidos urbanos sólo se conciben como tipos cerrados y nunca se presentan en su evolución, permanencias y variaciones. A la vez se pierden en representaciones de las telarañas de parcelas urbanas y rurales, planas y poco expresivas, que tienen muy poco que ver con los modelos originales.

Si se han incluido estos ejemplos en la parte final del capítulo dedicado a la urbanística de las décadas de los sesenta y setenta es para destacar su valor metodológico en relación a la situació actual. El planeamiento, en las últimas décadas, ha hecho un paso atrás en relación a muchas de las consideraciones de estos proyectos y estudios que será preciso recuperar. La cuestión de la dinámica y la diferente variación es importante en la urbanística de la diversidad.

NOTAS

1 Reproducido en el primer capítulo, páginas 74 y 75.

2 Véase, por ejemplo, "L'arquitectura a les fàbriques. La seva evolució", Arquitectura i Urbanisme, n.º 3, enero de 1933.

3 Josep SOTERAS MAURI, "El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo", Cuadernos de Arquitectura, n.º 14, 1950.

4 A pesar de ello, el autor de este estudio pudo comprobar sobre algunos borradores del Plan de Enlaces de 1917 que en éste el trazado ya se definía sobre una aproximación al uso del suelo, grafiada sobre papeles transparentes.

5 AC, n.º 12, cuarto trimestre de 1933.

6 Comisión Superior de Ordenación Provincial, Oficina de Estudios del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona. Plan de Barcelona y su Zona de Influencia. Memoria. Barcelona, 1954.

7 Para una explicación completa del proceso de redacción del plan, véase Josep SOTERAS MAURI, "El Plan Comarcal de Barcelona", Ciudad y Territorio, 2/77, pp. 87-94, y también el artículo del mismo autor en Cuadernos de Arquitectura, 14, citado anteriormente.

8 La influencia de las teorías de Patrick Abercrombie en estas formulaciones son evidentes. Precisamente, la traducción del libro de aquel arquitecto inglés, P. ABERCROMBIE, Planeamiento de la ciudad y el campo, Espasa-Calpe, Madrid, 1936, está en la biblioteca del COAC, a través de la donación del fondo bibliográfico de F. Folguera, uno de los protagonistas del urbanismo de la época.

9 Véase el esquema de Berlín, tal como se explica en los textos de W. Hegemann.

10 Josep SOTERAS MAURI "El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo", Cuadernos de Arquitectura, n.º 14, 1950.

11 Josep SOTERAS MAURI, "El Plan Comarcal de Barcelona", Ciudad y Territorio, 2/77, pp. 87-94.

12 M. BALDRICH TIBAU, La ciudad comarca, trabajo presentado en el XXI Congreso Internacional de Urbanismo y Vivienda celebrado en Lisboa, Barcelona, 1952.

13 Gabriel ALOMAR, "De la arquitectura al urbanismo y del urbanismo al planeamiento. Cuadernos de Arquitectura, n.º 11-12, primer trimestre de 1950.

14 LE CORBUSIER, Los tres establecimientos humanos, Poseidón, 1964.

15 Véase Richard POMMER y col., In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer, Architect, Educator and Urban Planner, Rizzoli, Nueva York, 1988; y Ludwig HILBERSEIMER, Un'idea di Piano, Marsilio, Padua, 1967.

16 Véase Manuel de TORRES i CAPELL, Inicis de la urbanística municipal de Barcelona, donde se explica un proceso de pérdida del contenido inicial de la zonificación sobre el proceso posterior a la redacción del Plan Jaussely, de 1907.

17 Es decir, en la posición que ya se había insinuado en el esquema de localización de las nuevas áreas residenciales publicado en el número 14 de Cuadernos de Arquitectura.

18 Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia, Memoria, pp. 115 ss.

19 Por ejemplo, se adaptaba aproximadamente a las diferentes versiones del Plan Jaussely y el Plan de Enlaces de 1917. En cambio, lógicamente, no seguía en absoluto el modelo de urbanización del Plan Macià.

20 Por ejemplo, la reflexión sobre la vivienda desarrollada en el monográfico número 14 de Cuadernos de Arquitectura.

21 Esto resulta muy claro en la interesante explicación del proceso de actuación en el polígono de Sant Martí, que se explica en Amador FERRER, Els polígons de Barcelona, Ediciones UPC, Barcelona, 1996. En las páginas 158-159 hay planos que, comparados con los 3-49 y 3-50 de este capítulo, pueden explicar muy bien las relaciones entre algunas de las diferencias y el proceso histórico de construcción del territorio.

22 "Suburbios", números monográficos 1 y 2. Cuadernos de Arquitectura, 60-61, segundo y tercer trimestre de 1965.

23 Francisco CANDEL, "El amazacotamiento", Cuadernos de Arquitectura, 60, segundo trimestre de 1965, pp. 5-6.

24 Jordi PUJOL, "Integración y urbanismo", Cuadernos de Arquitectura, segundo trimestre de 1965, pp. 9-10.

25 Jaume NUALART, "Concepto de ciudad", Cuadernos de Arquitectura. M. BALDRICH TIBAU, La ciudad comarca, trabajo presentado en el XXI Congreso Internacional de Urbanismo y Vivienda celebrado en Lisboa, Barcelona, 1952, pp. 13-15.

26 Evidentemente, Emmanuel Mounier y su personalismo están detrás de estas afirmaciones.

27 M. BALDRICH TIBAU, La ciudad comarca, trabajo presentado en el XXI Congreso Internacional de Urbanismo y Vivienda celebrado en Lisboa, Barcelona, 1952.

28 Concurso Canaletas, Cuadernos de Arquitectura, 66, cuarto trimestre de 1966.

29 Óscar TUSQUETS, "Reflexiones en torno al subur-

bio del Besòs". Cuadernos de Arquitectura, 60, segundo trimestre de 1965, pp. 41-47.
30 Oriol BOHIGAS, Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme, Edicions 62, Barcelona, 1963.
31 Eric MUMFORD, "Els CIAM i Amèrica Llatina", en AAVV, Sert, arquitecte a Nova York, Macba, Barcelona, 1997.
32 Alison SMITHDON (ed.), TEAM 10, Nueva Visión, Buenos Aires, 1962.
33 Véase André CORBOZ, "Avete detto 'spazio'?", Casabella, 597-598, enero-febrero de 1993, pp. 20-23. En este texto se discute el espacio absoluto típico, perspectivo o newtoniano, de muchos trabajos de urbanismo actuales o antiguos, y se defiende la introducción de muchos de los avances del arte moderno en la definición de espacio. Tanto si se trata de la multiplicidad de puntos de vista que abrió el cubismo como si se trata de la percepción dinámica del espacio en alguna de las esculturas de Richard Serra.
34 L'Architecture d'aujorrd'hui, n., mayo de 1962.
35 Para una información detallada sobre este grupo, véase Antoni de MORAGAS i GALLISSÀ, "Els deu anys del Grup R d'Arquitectura", Serra d'Or, III, 11-12, noviembre-diciembre de 1961.
36 Las conferencias organizadas por el Grupo R se dividieron en dos ciclos, el primero sobre economía y el segundo acerca de sociología. Los temas de economía serán los siguientes: Joan Sardà Dexeus, director del Servicio de Estudios del Banco de España, Tècnica monetària i finançament dels programes de desenvolupament; J. J. Perulles Bassas, profesor adjunto de la cátedra de Economía Política y Hacienda Pública de la Universidad de Barcelona, La construcció des d'un angle tributari; Ramon Trias Fargas, Urbanisme i localització econòmica; Fabià Estapé, Tècnica i economía en el problema de l'habitatge; J. L. Sureda Carrión, Limitacions econòmiques dels programes de desenvolupament; Vicente Martorell Otzet, delegado del Ministerio de la Vivienda y gerente del Plan Comarcal de Barcelona, Experiencies i propòsits d'urbanisme. El ciclo de conferencias de sociología tuvo aportaciones internacionales muy interesantes. Constó de los ponentes y temas siguientes: Pierre George, profesor del Institut Géographique de la Sorbona, Problemas de crecimiento de la ciudad de París; Alfred Sauvy, director del Institut National d'Études Démographiques, Bases sociológicas y fenomenológicas del urbanismo; J. Vilà Valentí, catedrático de la Universidad de Murcia, Bases geogràfiques i humanes per a la planificació comarcal; Manuel Jiménez de Parga, catedrático de Derecho Político de la Facultad de Derecho, Tendencias actuales de la sociología; Josep Benet Morell, Urbanisme i Revolució Industrial; Manuel Sacristán, L'home i la ciutat; Jaume Nualart, Urbanisme, població i moviments migratoris; A. Serra Ramoneda, Problemes econòmics i socials del Pla Comarcal; Claudi Esteva, Ciudad, barrio, suburbio, como formas de la vida social.
37 Ramon TRIAS FARGAS, "Urbanismo y localización económica", Cuadernos de Arquitectura.
38 Ramon TRIAS FARGAS, "La financiación del planeamiento urbano y la equidad", Revista Jurídica de Cataluña, marzo-abril de 1961.
39 Ramon TRIAS FARGAS, Catalunya i el modern concepte de regió econòmica, R. Dalmau editor, Panorama actual de les idees, Barcelona, 1966.
40 Oriol BOHIGAS, "Actualitats: 'France de demain', 'La Région Parisienne'", Serra d'Or, 5, mayo de 1960.
41 Manuel RIBAS i PIERA, "Notes sobre el recent Pla General d'Ordenació Urbanística de la Provincia de Barcelona", Serra d'Or, II-8, agosto de 1960.
42 Josep M. MARTORELL, Manuel RIBAS i PIERA, Francesc ESCUDERO, Oriol BOHIGAS, "El futur urbanístic de Barcelona", Serra d'Or, IV-3, marzo de 1962.
43 Ernest LLUCH, "Un pla tancat a pany i clau", Serra d'Or, febrero de 1967.
44 Salvador LLOBET, "Les tres inundacions vallesanes", Serra d'Or, V-1, 1963.
45 David MACKAY, "Un altre assassinat: el de Gràcia", Serra d'Or, marzo de 1968.
46 Lluís CANTALLOPS, "La platja de Barcelona", Serra d'Or, VI-2-3, febrero-marzo de 1964.
47 Oriol BOHIGAS, Barcelona, entre el Pla Cerdà i el barraquisme, Edicions 62, Barcelona, 1963.
48 Elias CANETTI, Masa y poder, Muchnik Editores, Barcelona, 1977.
49 Círculo de Economía, Gestión o caos, Ariel, 1973.
50 "El área metropolitana de Barcelona" (monográfico), Cuadernos de Arquitectura, 87, enero-febrero de 1972.
51 Joan Antoni SOLANS, "Barcelona. Planeamiento del metropolitano versus planeamiento metropolitano", Cuadernos de Arquitectura, 76-77, segundo y tercer trimestre de 1970.
52 COMISIÓN DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA, Localización industrial en la comarca de Barcelona, 1970.
53 Véase La Città Territorio, Leonardo da Vinci, Bari, 1965; Aldo ROSSI, "Nuovi Problemi", Casabella, 264, junio de 1962; G. PICCINATO, V. QUILICI, M. TAFURI, "La Città Territorio. Verso una nuova dimensione", Casabella 270.
54 Véanse las referencias anteriores sobre la ponencia de Ramon Trias Fargas en el ciclo del Grupo R y los artículos que se han citado.
55 J.-R. BOUDEVILLE, Les espaces économiques, Presses Universitaires de France, París, 1966. Véase también Stuart HOLLAND, Capitalismo e squilibri regionali, Laterza, Roma, 1976.
56 Por ejemplo, los esquemas de circulación de Berlín, Londres, París, Viena, Boston, etc., que se reproducen en el catálogo de la Exposición de Berlín, redactado por Hegemann en el año 1910.
57 Véase por ejemplo, el interesante níumero monográfico sobre "Cités Nouvelles, Centres Urbains", L'Architecture d'Aujourd'hui, 101, abril, mayo de 1962.
58 Véase Carlo AYMONINO, Pierluigi GIORDANI, I Centri Direzionali, De Donato Editore, Bari, 1967.
59 COMISIÓN DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA Y OTROS MUNICIPIOS, Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona, enero de 1966.
60 En esta explicación se ha querido huir de las discusiones que se hicieron en aquella época. Por eso no se han introducido criterios de valoración sobre una u otra opción, y los comentarios se han circunscrito a los aspectos gráficos y a la manera de transmitir la nueva imagen urbana.
61 Por ejemplo, este es el caso de la incidencia de los estudios de Pau Vila y Pierre Vilar en la estructura del Plan Macià.
62 Cuadernos de Arquitectura, 60 y 61, sobre el tema del suburbio.
63 Aldo ROSSI, L'Architettura della Città, Marsilio, Padua, 1966, traducción española de ..... en Gustavo Gili.
64 Véase la monografía sobre este arquitecto: Fernando ÁLVAREZ, Jordi ROIG (de.). Antoni Bonet Castellana, 1913-1989, COAC, 1996.
65 El proyecto fue publicado en el segundo monográfico de Cuadernos de Arquitectura dedicado al tema del suburbio. Véase n.º 61, 1965, pp. 41-45.
66 Véase, por ejemplo, TEAM 10, Cuadernos de taller. Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires. Traducción del texto de Architectural Design, diciembre de 1962.
67 M. de SOLÀ MORALES, J. BUSQUETS, M. DOMINGO, A. FONT, J. L. GÓMEZ ORDÓÑEZ, Barcelona, remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental, G. Gili, Barcelona, 1974.
68 Aldo Rossi, L'Architettura della città, Marsilio, Pàdua, 1966.

Final. El PGM de 1974-1976 y la situación actual

Entre mallas homogéneas y diferencias

Los últimos episodios del capítulo anterior están fechados en la década de los setenta. El plan de Montjuïc es de finales de los sesenta. El Plan de la Ribera y las polémicas que generó pertenecen a los primeros años setenta. La crítica del LUB al Plan de la Ribera se publicó en 1974, y en estos años ya se estaba gestando una nueva planificación global de la área de influencia inmediata de Barcelona. El Plan General Metropolitano, cuya redacción entroncaba con el antiguo Esquema Director del Área Metropolitana, se terminó y aprobó entre 1974 y 1976.

Desde estas fechas tal vez se ha realizado más urbanismo que en tiempos anteriores. Los más de veinte años transcurridos no se pueden dejar sin hacer ningún comentario. Si el libro pretende ser un auténtico proyecto virtual de urbanística metropolitana; si no quiere ser sólo una historia de la urbanística de Barcelona a partir de los años treinta; si intenta ser un texto intencionado con un objetivo claro o una lectura sesgada y tendenciosa del proceso de formación de una urbanística metropolitana, claramente diferenciada de la urbanística municipal tradicional —una urbanística con un tiempo y un espacio propios—, es imprescindible una referencia final a los últimos años.

En el proyecto inicial del libro, elaborado hace unos diez años, esta referencia final aún era impensable. En aquel momento, el PGM era el pasado inmediato. Su crítica tenía poca perspectiva histórica, y entrar en ella era pasar directamente del estudio a la polémica política. En aquel tiempo, la recuperación de algunos temas del pasado metropolitano debían tener una incidencia muy débil en una urbanística en la que predominaban las pequeñas operaciones y la recuperación muy inmediata de la calidad urbana. Por eso no se planteó la posibilidad de efectuar un estudio detallado de la urbanística metropolitana de las últimas décadas.

Ahora, cerca de veinticinco años después de la primera redacción, empieza a ser el momento de iniciar un estudio crítico del alcance, las aportaciones y los límites de uno de los planes de urbanismo que han tenido una vigencia más larga en la historia de la ciudad y su primera aglomeración metropolitana. Sin entrar en polémicas y juicios políticos, se puede dirigir la atención a alguno de los aspectos del pasado urbanístico metropolitano más olvidados en las últimas décadas. Por eso aprovecharemos nuestra propia experiencia y algún estudio sectorial que hemos podido llevar a cabo en estos años.

Precisamente, aquí puede incidir con fuerza la lectura de los primeros momentos de la historia de la urbanística metropolitana que se ha realizado en los capítulos anteriores. Empezando por la constatación de la diversidad intrínseca de las áreas urbanas y rurales de la costa del territorio metropolitano, de sus múltiples contactos, superposiciones y tensiones, o también su densidad de propuesta. Continuando con la valoración de alguno de los aspectos más olvidados de la época del Plan Macià; su apertura a los fenómenos territoriales de gran escala, su característica superposición de los diversos conceptos de arquitectura y urbanización, y la adaptación de las propuestas sobre las diversas realidades territoriales, sean el casco antiguo, el ensanche o un trazo del delta del Llobregat. Finalmente, constatando la incidencia del proceso, parece que irreversible, de fragmentación de la piezas de urbanización en el territorio urbano o rural a que ha llevado la planificación más reciente. Este proceso va acompañado por la valoración paralela de los espacios intersticiales, a veces vías de comunicación, pero también espacios libres verdes o de equipamiento.

Pero la urbanística metropolitana de estos años es más que lo que acabamos de citar. En este momento, la ciudad y el territorio catalán han cambiado mucho. Algunas tendencias advertidas en los períodos anteriores se han convertido en regla generalizada. El proceso de descentralización que se comenzó a notar en las primeras piezas residenciales desestructuradas de los años treinta, o en las primeras implantaciones industriales desligadas de los núcleos de población, se ha convertido en norma general del crecimiento metropolitano de las últimas décadas. Al mismo tiempo, el simple tema del desarrollo y la reestructuración de los accesos radiales de Barcelona se ha convertido en la construcción de una nueva malla diaria, definida por encima de la vialidad inmediata a las parcelas y casas.

Paralelamente, la manera de pensar de la ciudad metropolitana ha evolucionado. El utopismo que había guiado alguno de los episodios más brillantes del pasado urbanístico de Barcelona ha perdido mucha fuerza, mientras que la gestión de la urbanización se ha convertido en una ardua tarea, con dedicación de muchos esfuerzos de las administraciones local, supramunicipal o nacional.

Puede decirse que muchas de las fuerzas y certidumbres tradicionales del urbanismo se han fundido. Hoy es impensable la elaboración de un proyecto de ciudad del futuro parecido al del GATCPAC. Tampoco es fácil trabajar con la fuerza de una idea de futuro parecida a la del Esquema Director del Área Metropolitana o del mismo PGM, que resistió muchas de las dificultades del franquismo. Pero, poco a poco, nos hemos acostumbrado a ver las cosas de forma diferente. Las visiones del futuro se formulan hoy de manera distinta a como se hacía en los años de principio de siglo. Hay una desconfianza importante contra unas utopías sociales que con el tiempo se han convertido en factores de esclavitud, no sólo en los sectores oficiales, sino también en la misma conciencia intelectual crítica al franquismo. En este contexto, no es fácil creer en una ciudad ideal, de uno u otro signo, y parece más correcto relacionar las certidumbres con

la cotidianidad, por ejemplo, en el reconocimiento de las áreas urbanas existentes o de los recursos naturales y territoriales de diversa índole.

En un programa de televisión reciente, Pere Duran i Farell, tal vez uno de los hombres más lúcidos de la sociedad catalana actual, hablaba de la necesidad de orientar el discurso sobre el futuro. Hacia falta innovar más que pensar simplemente en la mejora de la sociedad actual. El mensaje era interesante. Muchos de los problemas del urbanismo o de la política y la cultura actuales derivan del inmediatismo y de la falta de ambición de las propuestas de futuro. Tal vez haría falta volver a formular utopías que proyecten la ciudad y la sociedad sobre los tiempos nuevos. A primera vista la propuesta parecía muy acertada. Estaba claro que el futuro tenía que entrar en nuestro pensamiento de manera más decidida. Pero con el tiempo, esto no me ha parecido tan evidente. Si el inmediatismo de las propuestas es un mal de los tiempos presentes; si es desacertado limitarse a resolver las cuestiones cotidianas sin pensar en el futuro, no lo es en absoluto mantener un relativo escepticismo hacia las propuestas que se proyectan en el futuro sin tratar ni resolver los asuntos cotidianos. Lo que hace falta no es simplemente preparar el futuro, sino resolver el tiempo intermedio situado entre la conciencia del pasado, la constatación de los problemas actuales y la dinámica de futuro.

Esta formulación se relaciona muy bien con la mentalidad del urbanismo actual, en el que el tiempo intermedio entre el reconocimiento de las formas y estructuras del pasado y las acciones y las propuestas de futuro cada vez tiene un papel más relevante. No se trata tanto de proyectar o formular utopías de futuro que guíen los proyectos actuales, o propuestas de futuro que utilicen el pasado como trampolín hacia la formulación de la utopía, al estilo de algunos estudios históricos o proyecciones de población y actividades del urbanismo de los años sesenta y setenta. Se trata de trabajar en el espacio intermedio entre dos realidades, la ciudad existente, con su espesor histórico y sus problemas y contradicciones, y una ciudad del futuro tal vez más sectorial y angulada que global.

Estas páginas pretenden ser precisamente un proyecto virtual en este sentido. No son ni una simple reconstrucción histórica ni un proyecto o plan: son una reflexión a medio camino, situada entre el reconocimiento de unas formas permanentes del territorio metropolitano, la constatación de algunas tendencias a largo plazo de la cultura urbanística metropolitana, la conciencia de innegables virtudes y carencias del urbanismo más reciente, y la voluntad de reinventar el futuro. Como es propio de una profesión en la que estas cuestiones siempre han tenido valor.

Tal como ocurre generalmente en el comentario de los hechos de tiempos relativamente recientes y en los cuales se ha participado de una manera más o menos directa, la viveza y el interés se mezclan con imágenes borrosas y difuminadas. Por eso es impensable una crítica completa y concluyente, parecida, por ejemplo, a la que se puede hacer al proyecto de Cerdà.

Cuando se quiere relacionar el conocimiento del primer proceso de formación de la urbanística metropolitana con las tendencias recientes, se es consciente, por una parte, de que el urbanismo reciente de Barcelona acaba de tener un relativo reconocimiento internacional; mientras que por otra no se pueden olvidar muchas carencias fácilmente constatables del Plan General Metropolitano vigente y de su aplicación. El blanco y el negro se mezclan y originan una compleja paleta de grises.

Precisamente, estas últimas páginas del libro sólo pueden tener valor en el contexto de este territorio incierto, como un comentario más que ayude a desarrollar un urbanismo metropolitano que en los tiempos recientes se ha cerrado en sí mismo y deja entrever pocos signos de cambio.

Es difícil que se pueda superar el escepticismo característico de nuestras mentalidades, propio de la gente de final del siglo XX, a la que difícilmente se podrá movilizar con utopías de futuro. Nuestro espacio, y el de los comentarios que siguen, es el de la intermediación entre el estudio de la ciudad actual, con todos sus problemas y contradicciones y con todo su espesor histórico, materializado en construcciones o en la memoria colectiva, y las utopías de futuro, que dan una dinámica y una dirección al pensamiento y al proyecto urbanístico.

El Plan General Metropolitano de Barcelona. Dibujo en planta de una fina telaraña de calles

El primer tema que permite relacionar el Plan General Metropolitano de Barcelona de 1976 con algunos de los aspectos relevantes de la estructura territorial de Barcelona en los años pasados o con las propuestas de planificación, globales, sectoriales o particulares, precedentes es la estructura viaria.

La imagen más potente del PGM es una extensa telaraña de calles de grano relativamente fino. La propuesta del plan metropolitano que tiene más fuerza seguramente es el dibujo de una malla de calles estructuradoras, que engloba el núcleo de Barcelona y todo su término municipal, los de Badalona, L'Hospitalet y El Prat, el área de Sant Cugat y Cerdanyola, dos pasillos que unen los núcleos urbanos de las dos vertientes del Llobregat y las áreas costeras de Castelldefels en el delta del Llobregat.

Se trata de una malla que traduce y desarrolla muchas de las grandes propuestas de vialidad de los planes anteriores. Por ejemplo, los cuatro grandes accesos radiales a Barcelona que habían definido y precisado todos los planes anteriores: los dos lados de la Gran Via, la Diagonal y la Meridiana, cuyas prolongaciones en forma de autopistas constituyen la referencia principal de todas las mallas. También dos cinturones que tenían que rodear la ciudad central, que aproximadamente siguen las directrices establecidas por los planes de 1917 y 1953. Y, finalmente, una autopista que recorre el sistema de pueblos de la otra vertiente del delta: Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi, etc., y el corredor transversal del Vallès, anticipado ya en los planes de la década de los años treinta y dibujado en el plan de 1953.

Pero las innovaciones de este documento de planificación no se encuentran tanto en esta malla general como en unos husos finos de viales complementarios, que engloban y estructuran los diferentes sectores urbanizados nacidos alrededor del eje principal y los núcleos de población que agrupa.

El plan se grafió a escala 1/5000, circunstancia que no es ajena a su contenido propositivo. Recientemente, Juli Esteban ha citado las referencias de escala entre el tratamiento del suelo urbano en el plan de 1976 y los planes generales de los núcleos urbanos exteriores a Barcelona redactados en aplicación de la política de la Generalitat sobre esta materia[1]. La escala 1/5000 se sitúa en el territorio fronterizo entre los esquemas de estructura y el tratamiento del suelo urbano, mientras que las escalas 1/1000 y o 1/2000 son propias del detalle y el dibujo de la estructura viaria y de la edificación que necesitan los núcleos urbanos consolidados. En relación con la escala, los planos no son ni de estructura ni de suelo urbano, se hallan a medio camino.

Si se relacionan las propuestas de estructura viaria con los trabajos semejantes de los planes anteriores, se ve claramente que el Plan General Metropolitano se plantea un tema similar al del Plan de Enlaces de 1917 o también al de los planes del ensanche de L'Hospitalet y Badalona en la época de la primera dictadura. En todos ellos se intenta crear una estructura de vialidad principal, por encima de la malla de calles donde se apoya la edificación. Una malla concebida para relacionar piezas de edificación, pequeños ensanches, polígonos, etc., y no una malla para situar las parcelas y edificios. O una malla intermedia, tal como se la ha denominado en nuestro estudio del desarrollo urbano de las áreas periféricas de Badalona y L'Hospitalet, con unas líneas de vialidad permanentes y estructuradoras de una urbanización basada en piezas de formas y tamaños relativamente erráticos.

En relación con las experiencias anteriores, tal vez la innovación más interesante del PGM es la sistematización de los trazados y la búsqueda de una forma de homogeneidad territorial. La malla que se dibuja en el plan de 1976 es diferente de la de los planes anteriores. De entrada, porque no se basa en la radialidad de los accesos tradicionales, ni en la idea de rodearlos con cinturones de ronda, como se hacía en los planes de la primera mitad de siglo e incluso en el Plan Comarcal de 1953. Dibuja una malla continua que engloba todos los núcleos urbanos existentes en el entorno de Barcelona.

De hecho, se trata de una nueva ciudad que se sobrepone sobre el sistema existente y pretende darle unidad. La tensión respecto a la radialidad tradicional del núcleo de Barcelona, y también de otros núcleos menores, queda clara en los dibujos a escala 1/5000. Las mallas históricas generalmente son radiales, unen los núcleos más antiguos con el exterior o, a veces, los núcleos originarios se apoyan directamente en el trazado de las antiguas calles y carreteras. En cambio, los trazados nuevos forman una malla y, más que prolongarlas, engloban las piezas urbanas antiguas y nuevas.

A otra escala, la formación de las mallas intermedias trastornan totalmente el tema tradicional de los accesos a Barcelona. La historia de la prolongación y duplicación de los cuatro accesos que han protagonizado los tres capítulos anteriores, prioritariamente en relación con la prolongación de la Gran Via al este y el sur, pierde todo el sentido cuando se comienzan a poner en práctica las propuestas del PGM; es decir, cuando se construyen el túnel de Vallvidrera o los cinturones de ronda olímpicos. Éstos, más que un simple cinturón de ronda superpuesto a la malla radial, son un elemento más de una malla viaria que abarca todo el espacio inmediato de Barcelona y también se extiende hacia el Vallès y el Maresme. Empiezan a materializar el nuevo concepto de ciudad dispersa que había anunciado el Esquema Director del Área Metropolitana y desarrollado el PGM[2].

En relación con esta estructura de la malla viaria principal e intermedia se puede decir que el Plan General Metropolitano de 1976, aun siendo un elemento importante de desarrollo de una nueva ciudad metropolitana, unificada por las infraestructuras de comunicación y diversificada por los restantes factores, es el último plan de la vieja escuela. Aún es un plan que busca una imagen global, pero en el detalle de la definición de los espacios urbanizados, tiende a la diversificación. Esta circunstancia aún resulta más patente en el proceso de actuación, y también con relación a la necesaria renovación de unos instrumentos de formación de ciudad que han quedado limitados respecto a las tendencias más recientes del territorio, tal como se podrá ver en las páginas siguientes.

El Plan General Metropolitano. La regulación del mercado del suelo y la formación de la urbanística municipal

El efecto más interesante de la extensión de la malla viaria principal e intermedia definida en el PGM ha sido la extensión del sistema urbano hasta lugares muy alejados de las estructuras centrales. El proceso de expansión que había comenzado en los años treinta aprovechando el potencial deslocalizador de las redes de energía eléctrica y del automóvil, se ha desarrollado extraordinariamente después de los años setenta y ha trastornado los modelos de ciudad tradicionales.

La eficacia del PGM en relación con este proceso ha sido doble. Por una parte, ha creado las condiciones para el nacimiento de una nueva ciudad dispersa, relativamen-

te fluida. Por otra, ha permitido difundir unos procedimientos de construcción de ciudad relativamente innovadores. El PGM confunde su implantación con la de la Ley del Suelo, y con ella, la aplicación de los procedimientos de reparcelación, la necesidad de cesión de sistemas de zona verde y equipamientos, el establecimiento de los diferentes estándares, etc. Y, lo que aún es más importante: la distinción clara entre el suelo urbano y el urbanizable.

Si se tienen en cuenta las evidencias que explican los planos de desarrollo urbano de 1930, 1950 y 1970 que se han incluido en el libro, se constata una expansión casi incontrolada de las áreas de urbanización. Se puede entender la importancia que puede llegar a tener la fijación clara y concreta en los planos de los perímetros urbanos, urbanizables, y no urbanizables.

Aquí se evidencia la intervención de la planificación en la regulación del mercado del suelo. Por encima de las ideas de estructura urbana o de la intención de configurar una nueva ciudad, con unas manzanas edificables de una forma y un tamaño determinado, con unos edificios de viviendas más o menos saludables y adaptados a las diversas pautas de vida, o de unos espacios verdes y de equipamiento, siempre existe el problema de la producción de las áreas urbanas, la política del suelo, y sus evidentes relaciones con la economía. La intervención de estos temas en la planificación no es nueva. El proyecto de Cerdà, a través del desarrollo indefinido, tenía mucho que ver con esto. También en la planificación de principio de siglo, la regulación del mercado del suelo debía ser importante para conseguir terrenos libres de los vínculos especulativos, que permitiesen desarrollar una política eficaz de casas baratas[3]. Por eso no es de extrañar que en la época de las relaciones entre la planificación urbanística y el desarrollo económico, a partir de las conferencias del Grupo R, los razonamientos de economía tengan una gran incidencia en la planificación.

El PGM ha permitido desarrollar un mercado de suelo nuevo. Un mercado muy diferente del que produjo el ensanche o del que, entre los años treinta y setenta, desarrolló la producción de paquetes de parcelas marginales hasta el infinito. Un mercado del suelo en el que se prevé tanto la cesión del espacio viario como de nuevas áreas verdes y espacios para equipamientos escolares, sanitarios, sociales, etc., y en el que las densidades de edificación y población nunca llegan a los excesos de las décadas anteriores.

En las explicaciones del proceso de redacción del plan y de su implantación posterior que ha efectuado Joan Antoni Solans, uno de sus principales redactores, destaca precisamente esta dimensión de los trabajos[4]. El plan fue concebido como herramienta que debía reorientar la realidad de la urbanización. Era posibilista y tenía una firme voluntad de solucionar el grave problema de los déficit de urbanización que desde hacía años se denunciaba desde las principales tribunas críticas profesionales y desde las asociaciones de vecinos y fuerzas políticas y sociales de la oposición.

La clave de esta reorientación de la urbanización en lo que respecta al cumplimiento de las exigencias de los equipamientos y espacios públicos es la señalización de estándares de cesión obligatoria. Históricamente, las exigencias previas a la urbanización se habían limitado a las cesiones de espacios viarios. Hasta la década de los treinta, en el inicio del período que se estudia en este libro, las cesiones se limitaban al espacio público, y sólo en algún caso se hacía referencia a la necesidad de incluir parques y jardines. A partir de los años treinta, paralelamente al replanteamiento de la función de la administración local en el Estado de bienestar, se comenzó a hablar de la necesidad de construir equipamientos de titularidad pública. Esta cuestión quedó definitivamente clara en los años setenta, cuando el replanteamiento de la sanidad y la enseñanza publicas, bajo el empuje de las reivindicaciones ciudadanas de la época, extendió esta exigencia al planeamiento.

Con el concepto de sistemas que consolida el PGM se pasa de un espacio de cesión muy poco consistente, presente en los proyectos de ensanche y en la mayoría de las urbanizaciones periféricas de la primera época de la expansión metropolitana, a un espacio de cesión más completo y complejo. Algunas de las exigencias que partieron de la crítica de los polígonos y urbanizaciones de los años sesenta, referidas sobre todo a la debilidad de los espacios públicos, a su falta de calidad o de complejidad, que no resistían la comparación con los antiguos tejidos urbanos, empiezan a tener solución con la aplicación de las nuevas exigencias de urbanización. Las plazas y las calles empiezan a estar pavimentadas correctamente, tienen espacios libres diseñados, con árboles y jardinería general, y también contienen edificios de equipamiento, prioritariamente escolares, sanitarios y culturales.

Claro que alrededor del PGM se ha difundido una cultura de la actuación urbanística radicalmente nueva, que entronca con la nueva práctica de la administración local derivada de las primeras elecciones democráticas, a finales de la década de los setenta, poco después de la aprobación del plan.

Precisamente alrededor de esta práctica administrativa se empieza a resolver el problema del dualismo entre administración y urbanismo crítico, que se vivió intensamente en los últimos años del franquismo. Tal como se ha visto en el tercer capítulo, los intelectuales tuvieron un papel importante en la crítica al urbanismo franquista. En las revistas Serra d'Or y Quaderns d'Arquitectura, que en muchos casos introdujeron propuestas agudas e innovadoras, e incluso en el marxismo burocrático de la revista CEMUT, se empezaron a establecer las bases de gran parte del urbanismo que se realizó en los primeros años de la democracia.

De esta relación, debería hablarse mucho. Se sabe que el papel de los intelectuales en la transformación cultural y política de las sociedades occidentales entre el final de la segunda guerra mundial y la década de los ochenta es esencial. Muchas de las propuestas de reorganización política o social provienen de la efervescencia de unos ambientes intelectuales que en aquellos años vivieron un período muy brillante. Y el urbanismo no fue independiente de lo que pasaba en este mundo paralelo.

Albert Serratosa, el máximo responsable de los trabajos de redacción del plan, ha destacado en varios artículos que las propuestas más innovadoras del plan se deben a la presión de los equipos técnicos[5], y quienes lo vivieron pueden dar testimonio de ello.

Pero si es cierta la potencia e innovación del discurso intelectual efectuado antes y después de mayo de 1968, también es cierto que con el advenimiento de la democracia se produjo un corte entre las ideas desarrolladas por estos grupos y la política efectiva realizada por los municipios, las instituciones nacionales y los diferentes organismos intermedios. Hubo ideas que conectaron bien y otras no tanto.

Este libro no es el lugar para descubrir los detalles y las causas de esta separación entre las dos historias, la de los intelectuales disidentes del franquismo y la de los dirigentes de las nuevas instituciones democráticas; pero sí se pueden señalar algunos detalles del reflejo que esta cuestión tiene en el urbanismo.

Por ejemplo, entre 1976 y 1983 se realiza una política urbanística centrada preferentemente sobre el suelo urbano. Las exigencias inmediatas de los vecinos y la necesidad de legitimarse de las administraciones municipales llevan a dar prioridad a las opciones de reforma de las áreas urbanas y, aún más, a las operaciones de reurbanización de plazas y de pequeños parques.

Junto a esta política hay un olvido consciente de todo tipo de proyectos estratégicos. La legitimidad "democrática" del PGM justifica que no se piense en ningún tipo de revisión. Urbanísticamente, no hay una nueva época que haga necesario un proyecto metropolitano nuevo. Sólo se admiten ordenaciones en forma de Plan Especial para limar algún aspecto difícil de aceptar por parte de los vecinos, como por ejemplo algunas de las grandes vías definidas por el PGM, que debían atravesar el casco antiguo o barrios antiguos como el de Gràcia. Los nuevos estudios y las nuevas opciones estratégicas eran entonces impensables[6].

Desde el punto de vista intelectual se trata de una época muy estéril. Gran parte de la viveza que habían tenido algunos trabajos teóricos de los primeros años setenta, la definición de unas "formas de crecimiento urbano" atentas a los procesos de transformación, y que introducían inicialmente la cuestión de la variación diferente de los elementos urbanos en proyectos como el de la Ribera, se pierde en esta época. El urbanismo pasa a ser sólo una cuestión de buena distribución, buena pavimentación o buena plantación. El experimentalismo de los grupos intelectuales alternativos de antes de la democracia se funde.

La etapa siguiente corresponde a la preparación del episodio de los Juegos Olímpicos, prioritariamente entre 1983 y 1992, pero también antes. La opción de los Juegos Olímpicos supera la dimensión anterior. Es claramente una decisión estratégica, que obligatoriamente ha de ir acompañada de un mínimo estudio del contexto metropolitano y de una teoría del planeamiento metropolitano diferente de la del PGM[7]. Se trata de una defensa apasionada de las virtudes del proyecto frente la abstracción propia del planeamiento, o de la contraposición de la formalización y el detalle intentado por el PGM frente a la atención a la forma concreta de los espacios urbanos. La homogeneidad intentada por el plan choca con la heterogeneidad y diversidad propias de los tejidos y las situaciones urbanas.

El diagnóstico es muy propio del tiempo. Por una parte empieza a manifestar la disconformidad hacia los saberes globales y sistemáticos como el PGM; por otra, pone énfasis en la individualidad de los sectores físicos y sociales de la ciudad, y a través de ella la "recuperación de la dignidad formal" y la rehabilitación adquieren protagonismo. Pero esta opción es matizada por una atención a "la idea de la calle, la plaza y el jardín urbanos conformados según la arquitectura" que remite al protagonismo de las arquitecturas de los Krier, Culot, Kleihues, etc., en las revistas de la época. Aquí seguramente se halla el paso hacia atrás que, visto en la perspectiva actual, parece más evidente y que, tal vez, pone en cuestión la idoneidad de algunos aspectos de las arquitecturas olímpicas.

Después de 1992, la situación ha cambiado mucho. Se han recuperado las dimensiones mayores. En torno a la construcción de nuevas infraestructuras generales es posible que la planificación urbanística dé un significativo paso hacia adelante. Respecto a los futuros proyectos del área del delta del Llobregat y la prolongación de la Diagonal hacia el mar es posible que aparezcan nuevos temas de debate que hagan avanzar considerablemente el urbanismo.

No se trata sólo de la aparición repentina y como si se tratase de una casualidad del tema de la "gran escala", que entronca con el estado de la cuestión en las revistas internacionales, sino de un cambio esencial de las políticas de infraestructuras que transforma los antiguos datos del tema con la imposición de Internet, el cable, el TGV, y unos aeropuertos decisivamente diferentes de los que había en los años treinta. Y, sobre todo, con una jerarquía entre las infraestructuras que lleva el proceso de metropolización iniciado en los años treinta hasta extremos insospechados.

Más que por la escala, los proyectos se pueden caracterizar por la imposición de nuevos temas. Por ejemplo, el del medio ambiente y el paisaje. Un tema que puede tener un gran peso en la formalización de los nuevos ejes de infraestructuras.

Las lecciones del estudio iniciado en este libro pueden servir para entender mejor los proyectos generados en torno al tema de las nuevas estructuras territoriales, no sólo proyectos a "gran escala", sino otro tipo de proyectos intermedios equivalentes a los que se plantearon en otros períodos históricos. Por ejemplo, sobre la prolongación de la Gran Via, en los que el proyecto enlazaba los temas de arquitectura menor con las opciones estratégicas de mayor alcance.

Cuanto antecede se podrá entender mejor después de otro recorrido por la arquitectura y la urbanística reciente de Barcelona y entender algunas de las rigideces que le han impedido adaptarse eficazmente a las nuevas realidades culturales y territoriales.

Junto a todas las innovaciones del PGM, referidas a la regularización de una nueva política de infraestructuras, del suelo y de los sistemas urbanos, a través de este plan también se introdujo un nuevo concepto de normativa urbanística, y con ella una manera diferente de concebir el espacio urbano, alejado de los esquemas funcionalistas que habían predominado en los planes de la primera mitad de siglo[8].

Se intentaba concebir el espacio urbano dinámicamente, pensando más en los procesos de formación urbana que en las funciones y tipologías de los edificios futuros. Por eso se introdujo un concepto nuevo: "el tipo de ordenación", que podía llevarse a cabo según alineaciones de vial, en ciudad jardín, en polígono, etc. Pero eso se realizaba desde la perspectiva de los métodos tipología-morfología de influencia italiana que se habían introducido recientemente, que entroncaban con alguno de los proyectos experimentales explicados en el tercer capítulo y, sobre todo, con la influencia de algunas investigaciones realizadas en el seno de la Escuela de Arquitectura de Barcelona. Por ejemplo, la definición de "formas de crecimiento" que hizo el LUB hacia los años setenta[9]. Se trataba de una teoría interesante, justificada en trabajos de investigación sobre la organización periférica de la época, y que podía relacionarse fácilmente con una concepción de la urbanización como la del PGM, a escala 1/5000, a medio camino de los trabajos de estructura y los de tratamiento del suelo urbano.

Pero al basarse en una definición muy general de los procesos urbanos, difícilmente entroncaba con los trabajos a escala menor, tanto si se trataba de los planos de suelo urbano, detallados, a escala 1/1000; de los planos generales de los municipios menores o de los barrios de Barcelona como si eran proyectos de urbanización menor, como el plan emblemático de la Villa Olímpica de Barcelona. En todos estos trabajos, las diferencias del trazado y la atención a temas diferenciados se imponían sobre unas formas de crecimiento concebidas de forma muy general.

Como se verá más adelante, estas dificultades tenían mucho que ver con las limitaciones de las teorías de la tipología-morfología, que hacían el papel de teoría oficial de la época.

La Villa Olímpica de Barcelona. Hacia un nuevo espacio urbano

Los evidentes avances del PGM en la producción de nuevo suelo urbanizable a través del diseño de una red viaria de accesibilidad y permeabilidad y de la regularización de la producción de suelo urbanizable, así como en la normativa de urbanización y edificación, no han tenido incidencia en la formalización de los espacios. Diferentes rigideces han impedido que en la concepción de la forma de las nuevas áreas urbanas se llegase a los niveles del Plan Macià o del proyecto de Cerdà, más antiguo.

Es conveniente entretenerse en la consideración de estos trabajos de urbanística a escala menor para avanzar en los argumentos que se iniciaban en el punto anterior. Ahora bien, a pesar de que se haga referencia a proyectos concretos, no se debe entender la dificultad de producir espacios urbanos propios de una ciudad volcada al siglo XX como una carencia de este plan, o de algunos de los proyectos que lo han desarrollado, sino como rigidez de la cultura urbanística catalana de nuestra época, difícil de superar.

En la área de la costa, precisamente, se ha realizado la urbanización más emblemática de los últimos tiempos: la Villa Olímpica de Barcelona. Con diferencia, es el proyecto de una nueva área residencial que se ha realizado con más medios y ambición. Allí, la ordenación de la edificación no se ha efectuado aplicando ningún tipo de automatismo, sino a partir de una reflexión interesante que intenta resolver algunas de las carencias tradicionales de nuestra arquitectura de espacios urbanos. Es más, sobre ella también hay suficientes publicaciones para entender y discutir los argumentos con un poco de precisión[10].

La fuerza y la debilidad de este proyecto tienen precisamente mucho que ver con el predominio de las metodologías tipología-morfología en nuestro país.

El plan parte de un objetivo innovador. La Villa Olímpica se tiene que construir en un lugar y con una forma que permita irradiar beneficios de transformación a un entorno degradado, donde las fábricas construidas en el período de cambio de siglo están obsoletas. No se trata de hacer un trabajo finalista como los clásicos planes generales, sino un plan que genere un proceso de transformación, o, según sus palabras, "de metástasis" saludable para toda el área del Poblenou. Se trata de un plan en el que la cuestión del proceso pretende ser importante y las relaciones entre el interior y el exterior intentan ser fluidas. Todas estas ideas generan un enfoque que diferencia manifiestamente este producto de muchos otros de la época.

El segundo objetivo es el de mejora de la estructura urbana de la ciudad y de toda la región metropolitana a través de la opción estratégica de relacionar la Villa con el Anillo Olímpico de Montjuïc. Se abre así un nexo que, después de todas las consideraciones que se han expresado anteriormente sobre la historia de la Gran Via o acerca del enlace ferroviario entre el puerto y las áreas industriales, parece innovador e interesante. Se trata de abrir un nuevo eje intermedio parecido al de muchos otros realizados anteriormente en la perspectiva de la mejora de la estructura urbana.

Al mismo tiempo, este nuevo eje no es una simple calle o avenida, sino un cinturón rodeado de áreas verdes y equipamientos, y con presencia importante de vínculos con el medio ambiente. Es decir, se trata de una figura estratégicamente clara y conceptualmente muy abierta a los temas del urbanismo más reciente.

Interiormente, el proyecto se construye a partir de la delimitación de supermanzanas, que engloban otras del ensanche Cerdà, tema siempre presente en la urbanística de Barcelona. También aplica el énfasis en la calle, que los autores del proyecto habían defendido históricamente. Intenta la introducción de tipos de edificación con ventilación transversal más adaptados a la vida moderna que los del ensanche. Y, sin explicitarlo del todo, adopta criterios de composición de los espacios públicos parecidos a los de otros proyectos de renovación que han tenido mucho éxito en el contexto internacional.

Pero, más allá de estos detalles, lo más interesante es que en muchos casos en el proyecto se actúa por superposición. Por ejemplo, se superponen las macromanzanas a la trama Cerdà, y se superponen tipologías edificatorias o líneas de edificación continua a todo el conjunto. En la historia de la urbanística de Barcelona la macromanzana siempre se ha resuelto por superposición, y en esta cuestión el proyecto tampoco es una excepción.

El resultado da una diferenciación polémica e interesante entre las líneas básicas de vialidad, que rodean las macromanzanas y sorprendentemente tienen el tratamiento de calle, y las calles secundarias, que siguen la trama Cerdà y penetran en el interior de las manzanas, a veces de una manera voluntariamente forzada. El resto se deja muy libre. Los esquemas opcionales de distribución de las manzanas aportan suficiente testimonio de ello.

El resultado es una urbanización llena de sugerencias, algunas de las cuales no se han terminado de desarrollar. Se trata de una urbanización con mucha libertad de trazado, que quizá podía haber incrementado su carácter experimental trabajando más en el tema de la superposición, incluyendo trazos, resistencias y referencias al pasado industrial del área.

La fachada del mar es tratada de manera muy diferente que la Villa Olímpica propiamente dicha. De hecho, es una parte del eje de conexión de la Villa con el área de Montjuïc. Esta circunstancia se nota mucho, y quizá se podía haber notado todavía más.

Se incluye un eje de tráfico importante. Una ronda o autopista que, por una parte, completa la radialidad de los trazados tradicionales de acceso a Barcelona y, por otra, se integra en una nueva retícula metropolitana. También incluye áreas de parque y jardín, relacionadas directa o indirectamente con la playa y los usos de equipamiento relacionados, como, por ejemplo, el puerto olímpico. Los edificios tienen carácter singular. Los más característicos, dos torres situadas en la confluencia de la avenida, cumplen muy bien su función de referencias, tanto si se ven desde el mar, desde el interior o desde la misma ronda.

Más allá de su evidente acierto global, a veces parece que el carácter de eje estructurador no se tuvo suficientemente en cuenta. Quizá denota la falta de reflexión sobre la estructura de Barcelona y la región metropolitana de la época que precedió al proyecto. A la vista del estudio del proceso de formación de la estructura central y de accesos a Barcelona, y teniendo muy en cuenta la historia del eje de la Gran Via, se puede entender que, estratégicamente, era más importante el eje que la Villa Olímpica; que el eje debía tener una dinámica importante, y que tenía que convertirse en el centro equipado de la ciudad del siglo XX, sustituyendo las instalaciones ferroviarias e industriales obsoletas.

En esta perspectiva, no se ve muy clara la supresión de la línea del ferrocarril ni la sección del eje viario. El origen de la propuesta de crear un huso ferroviario que atravesara Barcelona desde la Sagrera hasta la plaza de Sants era de los años treinta. Por todo lo que se ha visto en las explicaciones anteriores, en aquel momento era una opción innovadora. Frente a la idea de construir un ferrocarril de circunvalación que enlazara las líneas radiales que incidían en el núcleo urbano, la opción de la travesía era francamente interesante. Se trataba de una obra de infraestructura paralela a la de prolongar la Gran Via enlazándola con las líneas de los dos ríos. Significaba la apertura del centro de la ciudad a todo el territorio regional. En cambio, en el momento actual, la problemática urbanística del ferrocarril es diferente. Tiene más relación con la posibilidad de mallas de transporte en común que relacionen el hinterland metropolitano con varios puntos urbanos, que faciliten las interrelaciones y los movimientos múltiples. Es decir, abriendo otra penetración a través de la costa que, por ejemplo, llegara al Maresme, Montjuïc y el aeropuerto, se reforzaría el carácter central del área y se le daría una proyección auténticamente metropolitana, teniendo en cuenta que el territorio metropolitano no es un área convergente a partir de un centro único, sino el territorio de la multicentralidad y de los movimientos abiertos.

Pero hace falta recuperar el hilo de nuestros argumentos insistiendo en el interés de algunos de los temas iniciados por los proyectos olímpicos en la renovación conceptual del urbanismo del país, y refiriéndonos a otros tres temas. En primer lugar, la necesidad de reforzar los vínculos entre la urbanización del área y el espacio exterior. En segundo lugar, tratando la diversidad y va-

riedad en los nuevos espacios. Y, finalmente, de la reutilización del patrimonio industrial anterior como síntoma de una urbanística más atenta a la superposición que a la simple composición.

El primer tema se refiere a las relaciones entre el interior y el exterior del área, y a la prevista irradiación de nuevas cualidades en los espacios adyacentes. Antes se ha hecho referencia al potencial carácter central metropolitano del espacio costero de la Villa Olímpica en el contexto de toda la franja marítima de la ciudad. Aquí, en esta área, como en ninguna otra parte, la sustitución de las antiguas instalaciones industriales tiene que pensarse como espacio intermedio. Es decir, un espacio interior que también tiene una proyección y un significado en el espacio teóricamente exterior, teniendo en cuenta que las relaciones entre el interior y el exterior hoy no están definidas unívocamente por un modelo urbanístico que les da automáticamente el programa, sino a través de un razonamiento mucho más complejo. El libro está lleno de sugerencias sobre relaciones de este tipo en la historia urbanística de la costa de Barcelona.

Estos tipos de relaciones no son exclusivos de las grandes infraestructuras, también se pueden aplicar a otro tipo de viales intermedios que relacionan más directamente el área y los espacios exteriores. El proyecto de la Villa Olímpica actúa así cuando se plantea el problema de la superación de las antiguas barreras, pero no siempre lo hace con contundencia. A veces podría integrar espacios exteriores, podría insinuar procesos posteriores; en ocasiones, podría integrar piezas diagonales sin cerrarlas en plazas circulares, por muy bien diseñadas que estén, y continuarlas a través de la costa.

Pensar en la superposición en vez de la composición y el engranaje de piezas es precisamente eso. Es saber que la ciudad actual se hace por partes que no son siempre totalmente coherentes, que no provienen siempre de un reparto racional del espacio, e intentar entrar en el juego que insinúan trabajando en la perspectiva de la variedad y la diversidad, y, seguramente, también de la permeabilidad.

Aquí la explicación enlaza con el segundo tema: la individualidad, la variedad y la diversidad. El proyecto precisamente es innovador en relación con esta cuestión. Se plantea una ordenación abierta y flexible, pero tal vez lo hace a partir de unos esquemas muy jerárquicos. El proyecto se divide en supermanzanas; las manzanas, en manzanas y bloques, etc. Ya sé que habría sido muy difícil actuar de otra manera, pero tal vez sin la operatividad inmediata que exigían los plazos de los Juegos Olímpicos, todo el mundo habría podido obtener un resultado metodológicamente más avanzado.

Aquí no se trata de criticar el proyecto. Los comentarios que se realizan pretenden precisamente situarse fuera de la bondad o no de las soluciones, como se ha hecho en muchos ejemplos históricos anteriores. Si lo que se busca es descubrir unas líneas de tendencia y unos movimientos metodológicos que, con mayor o menor aproximación y con más o menos altibajos, sigan la imparable carrera de los hechos urbanos y metropolitanos, hay que dedicar atención a este tipo de potenciales.

Se trata de contraponer lo que puede ser la búsqueda de la variedad a través de los métodos de la composición y el ensamblaje de piezas, la aplicación de la lógica de la variación diferente y la superposición.

En este punto se pueden situar algunas críticas realizadas respecto a la poca importancia que la recuperación de las antiguas instalaciones industriales tiene el proyecto. Si se llama Nova Icària, parece que sería más coherente si hubiera recuperado parte de las antiguas instalaciones, y mucho más de su memoria[11]. Hablar de esto no es hacer simple arqueologicismo, sino referirse al carácter de la ciudad actual y a la necesidad de adaptar la metodología a este carácter cambiante.

Tal vez por esto se deberá tener en cuenta que los espacios que recuperar no son simples trazos inmateriales marcados en los planos, sino espacios con un carácter y con una cultura de ordenación propia, a pesar de que a veces sean producto de diferentes operaciones de proyecto superpuestas históricamente. El descubrimiento de este carácter es esencial en la operación. Dicho en otras palabras, cuando se trata de recuperar las calles del ensanche Cerdà no basta con marcar unos trazos en el plano, sino que tras esta referencia hay unas connotaciones culturales tanto o más importantes que el trazo. La apertura conceptual y temática que se busca en el urbanismo actual tiene mucho que ver con lo que decimos.

La tipología-morfología.
Una certidumbre tradicional

Lógicamente, la composición de la Villa Olímpica tiene mucha relación con las teorías y los métodos que se aplicaron en el IBA de Berlín. Los vínculos personales y cronológicos entre una experiencia y la otra parecen claros. Precisamente, la referencia al IBA nos permite avanzar en la comprensión de la evolución más reciente de la metodología urbanística.

A partir de esta coincidencia se puede incidir en el estudio de la progresiva sustitución de las relaciones entre la forma y la función en la arquitectura y el urbanismo actuales, y en la necesidad de superar parte de las antiguas metodologías tipología-morfología que han introducido muchas rigideces en el proceso de renovación de la metodología. Este punto continúa el razonamiento sobre la incidencia de la tipología-morfología en el PGM y lo relaciona con las experiencias de proyecto. De esta manera se podrá profundizar en la valoración y en la crítica de una metodología que, a pesar de haber revolucionado las formas de pensar la arquitectura urbana, en los últimos tiempos ha perdido mucha fuerza.

Por ello se hará un breve repaso de los conceptos principales en que se ha basado esta metodología, se pondrán de relieve las vacilaciones, dudas y alternativas actuales, y se procurará indicar un camino o salida de futuro. Este camino, a la vez, pretende tener la virtud de vincular muchas de las sugerencias extraídas de la lectura de la reciente urbanística de la costa metropolitana de Barcelona con una especie de proyecto virtual o de bases de renovación de la urbanística metropolitana.

Si se releen los antiguos textos fundacionales de la tipología-morfología se advierte que un concepto esencial es el de área. En el libro de Aldo Rossi que estableció las bases fundacionales de la metodología tipología-morfología a finales de la década de los sesenta[12] hay un capítulo dedicado al tema del área. El concepto de área le permite dar relieve a la posibilidad de estudiar la ciudad desde el punto de vista de la forma. En la ciudad no hay sólo relaciones económicas y funcionales, y una forma que depende directamente de ellas. Existe una unidad morfológico-estructural, que permite un estudio formal autónomo.

El trabajo de proyecto o de información a escalas 1/2000 o 1/1000, desarrollado abundantemente por los planes y proyectos redactados en las últimas décadas, deriva precisamente de esta opción, así como también la idea de cartografiar la estructura de la costa de Barcelona en los tres cortes cronológicos en que se divide el estudio. Al mismo tiempo, también derivan de ella los numerosos estudios cartográficos que ha generado el urbanismo desde aquella fecha.

Desde hace tiempo las telarañas de parcelas son frecuentes en el urbanismo de nuestra cultura. De alguna manera, dedican su atención a las características formales y los tiempos de los diferentes tejidos urbanos y rurales. Pero al hacerlo, oscilan entre dos direcciones.

A veces, el dibujo minucioso y atento a todos los detalles se realiza con la intención de identificar tejidos urbanos o rurales, delimitar áreas de características homogéneas o formas de crecimiento. En este caso se presta más atención a las secuencias históricas o a la evolución interna del área que a las tensiones y contradicciones que van apareciendo en ella. La morfología urbana, es decir, la forma de las calles y las parcelas, aparece como base o fundamento de toda la evolución posterior de tal manera que puede decirse que la morfología determina la tipología o las formas de los edificios que se asientan, así como las estructuras determinaban las funciones racionalistas[13]. Este puede ser el caso, por ejemplo, de algunas de las versiones más reductivas de las "formas de crecimiento".

En otra dirección, el plano es más un inventario de todos los rasgos históricos, de los proyectos sedimentados, a varias escalas, de edificios de tipología diferente y también de evolución diferenciada, que un signo de identificación en el que ningún aspecto o capa derivan del otro y donde el conocimiento avanza a través del descubrimiento de las diversas diferencias, o, a menudo, de incoherencias y contradicciones.

Si se quiere que la cartografía siga cercana al proyecto, es mucho más sugerente un plano de este tipo que uno de identificación de tejidos. Estos planos tienen la virtud de introducir el proyecto en unos procesos reales en los que los tiempos de evolución distintos de los trazos históricos, las parcelas agrícolas, las divisiones urbanas, los diferentes tipos de edificios, etc., se delimitan claramente. También es fácil de entender la relación entre los diferentes elementos constitutivos del área y las distintas ramas de la cultura. No se trata sólo de conceptos de arquitectura. Por todo lo que se ha visto en las páginas anteriores, y en el primer capítulo en particular, en la evolución del territorio influye también la cultura del medio natural, que en Barcelona habría facilitado más o menos el aprovechamiento de los marjales. La cultura agraria habría comportado el paso directo de los campos de la agricultura a la industria, al margen de las mismas valoraciones urbanísticas. Las tecnologías portuarias habrían tenido una incidencia evidente en la evolución de la estructura urbana, para no referirse también a las tecnologías de transporte, las modalidades de producción industrial, los conceptos de espacio residencial, la valoración del patrimonio construido, etc.

Si se quiere que una información cartográfica esté cercana al proyecto y a la intervención o si se pretende que la información que contiene este libro llegue a ser esa especie de proyecto virtual del espacio metropolitano del que se hablaba, es imprescindible que la cartografía y las informaciones complementarias que lo refuerzan se abra en todas estas direcciones complementarias y divergentes a la vez.

En la dirección apuntada en los párrafos anteriores es esencial que los trabajos de arquitectura y planificación tengan muy presente la duración o variación diferentes de las construcciones y elementos urbanos. En muchos casos las construcciones tienen mucha más duración que las modalidades de uso. Aldo Rossi, en el libro citado anteriormente, explica el caso de un palacio de Padua que se ha mantenido a lo largo del tiempo con variaciones de imagen y, sobre todo, con variaciones de uso. Es un caso paradigmático de la cuestión a la que se está haciendo referencia, como también podía serlo la permanencia de un camino histórico en muchos siglos de variación urbana. Un tema tremendamente repetido en nuestra historia urbana. O también podría ser el caso de la permanencia de un trazado urbano, la permanencia de una cuadrícula agrícola o de un trazado de ensanche. Es un tema esencial en cualquier estudio de evolución urbana, y también lo es en cualquier proyecto territorial en una época en la que los proyectos difícilmente pueden llegar a hacer tabla rasa de todo los existente[14].

Pero la evolución diferente también tiene sus trampas. A veces el reconocimiento de las preexistencias acaba encadenando todas las opciones posteriores. Por ejemplo, este es el caso de la mayoría de los planes de cascos antiguos que parten del recono-

cimiento de las relaciones tipología-morfología[15], donde las determinaciones de proyecto se reducen a una repetición engañosa de las formas detectadas en el análisis. Pero también es el caso de otros planes y proyectos en los que el reconocimiento se dirige exclusivamente a la delimitación de áreas de proceso uniforme. Entonces se produce la dependencia de las transformaciones en relación con la morfología inicial. Lo nuevo, lo proyectado, depende inmediatamente de lo existente, y el proyecto resulta algo automático y deshumanizado. Este vicio limita mucho las propuestas de proyecto actuales y muchos de los análisis previos al proyecto. Generalmente, si el reconocimiento no se relaciona con el proyecto, es por la aplicación de estos automatismos, que niegan la misma libertad del proyecto en el contexto de las restantes connotaciones.

Precisamente por eso es muy importante la independencia relativa de los diversos temas y conceptos implicados en el proceso de transformación y en el proyecto. No se trata de complicar las cosas e introducir una especie de juego arbitrario entre los niveles de racionamiento, sino que la independencia relativa de los niveles es debida a las relaciones de cada uno de ellos con diferentes hechos de cultura que les dan consistencia y los explican. Hechos que, como en la vida misma, no se pueden reducir a una unidad.

Los trazos, las diferencias, las dificultades, las variaciones, las excepciones y las tensiones tienen precisamente este valor de aproximar el proyecto a las valoraciones humanas, sean económicas o culturales. Este es el caso de las tipologías de edificación, que fácilmente se pueden considerar como automatismos o bases de clasificación y no como bases de una búsqueda cultural y de unos experimentos de proyecto.

A veces, hablar de una tipología de vivienda, por ejemplo el chalet de la ciudad jardín, es constatar la existencia de una ordenación repetitiva. Se dice que en un espacio hay una ciudad jardín, que se compone de calles relativamente estrechas, parcelas de un tamaño situado entre 200 y 2.000 metros cuadrados, y casas separadas delante, detrás y a los lados. Así se constata la existencia de una ordenación regular, clasificable y también regulable a través de una normativa homogénea. Puede ser una forma de crecimiento urbano o una zona de un plan.

Pero las dificultades del proyecto no radican tanto aquí como en el momento en el que van apareciendo las excepciones y las diferencias o cuando se superponen otros criterios a los de ordenación de los volúmenes anteriores. Estos criterios, respecto al proyecto, aún son más importantes que los temas genéricos de la clasificación o la normativa.

Por eso no hay que separarse de algunas constataciones iniciales del libro de Rossi. En particular cuando cita los apuntes de un curso de Geografía Humana impartido por J. Tricart, explica detalladamente la dependencia de la tipología en relación con los criterios y las técnicas de construcción de la estructura, los materiales, los programas de vida, los criterios estéticos, etc.[16] Y relaciona explícitamente el tipo con los temas técnicos de proyecto y de cultura en general.

También hay que tener muy presente que, en arquitectura, el tipo es más una referencia inicial que un modelo para copiar o repetir. Por ejemplo, en la obra de Aalto o de Asplud y de Lewerenz, o también del mismo Le Corbusier, el tipo es entendido como referencia inicial que el proyecto tiene que transformar, adaptar al lugar y, sobre todo, desarrollar a partir de un proceso de experimentación en el que se aplican los diversos criterios de la cultura arquitectónica.

También debe tenerse presente que en la arquitectura urbana, al margen de la simple claridad visual, de la colocación en el espacio de una pieza junto a la otra, cualquier obra tiene un interior y un contenido. Cuando Richard Sennett contrapone la ciudad neutra a las calles llenas de vida o los lugares llenos de tiempos narrativos, tal vez se refiere a esta necesidad de comunicar que tienen las obras de arquitectura[17]. Una comunicación que no sería posible sin su difícil, y a veces complejo, proceso de construcción cultural, entendiendo por cultura precisamente la transformación de la naturaleza a través del ingenio. Y el ingenio no es tema que comporte sólo el conocimiento y la clasificación, es decir, la determinación de tipos, sino precisamente la experimentación que convierte los proyectos de arquitectura de simples referencias de manual en obras llenas de vida y sugerencias.

Incluso en nuestra propia búsqueda de proyecto, cuando se toma en consideración el caso de las tipologías de urbanización mixtas o híbridas que se generan en las periferias de la actual ciudad metropolitana, se advierte la dificultad de definir todas sus cualidades y relacionarlas a través de teorías o árboles de clasificación completos y acabados. En cambio, aparecen miles de referencias de proyecto que pueden dar un potente grueso narrativo y cultural al trabajo posterior de los arquitectos[18]. En este trabajo a que nos referimos tienen más importancia las sugerencias narrativas sobre el lugar, la permanencia de la cuadrícula, el paisaje, el camino estructurador, etc., que el conocimiento del proceso de transformación y su situación en un árbol de casos.

Cuando se estudian los espacios intermedios entre el edificio y la calle, por ejemplo, en el caso de un espacio urbano como el de Premiá de Dalt, donde no hay relaciones numéricas y asépticas entre el edificio, la fachada, la calle y la riera, se descubre que bajo las formas muy diferentes de espacio vacío se esconde mucho ingenio, en forma de orientación solar, técnicas de asentamiento, ritmos de edificación, simetrías, formas de visualización, etc.[19]

Finalmente, con referencia a los capítulos anteriores del libro, los planos e imágenes incluidos se han construido precisamente con la intención de extraer la máxima cantidad posible de sugerencias de la historia urbanística de un territorio, y pensando en la necesidad de elaborar una especie de proyecto virtual del espacio metropolitano de Barcelona. En este proyecto tiene mucha importancia el descubrimiento de la variedad de referencias espaciales, en el contexto de la imprescindible solidaridad económica del área. Precisamente por eso se han añadido múltiples imágenes, complementarias o no, a los tres planos base.

Los planos se han dibujado con la intención de situar las diferentes configuraciones morfológicas. De ellos podría haberse derivado sólo una enumeración de casos y tipos de tejido. En el dibujo se ha optado por indicar los diversos elementos constituyentes, y para acabar de completarlo se han incluido ilustraciones complementarias que explican los procesos: la permanencia de la parcelación agrícola sobre las cuadrículas del ensanche o los simples repartos de parcelas, la integración de los trazos antiguos en la urbanización o, incluso, la permanencia de ideas o proyectos intermedios que explican la continuidad entre los períodos sin que esta continuidad pase necesariamente por la materialización de trazos espaciales.

La explicación no concluye en la descripción de los procesos de transformación. De éstos se pasa siempre a las referencias culturales. Esto queda claro en el capítulo sobre el plano de 1930, donde se completan las informaciones sobre los tejidos y lugares con referencias sectoriales. Se habla del medio natural, de la agricultura, de los canales, de las diferentes modalidades de organizar los trabajos industriales, del puerto, de la valoración cultural de lugares preeminentes, como la encrucijada de la plaza de España, etc. Y se abre la explicación en múltiples direcciones.

La introducción de referencias culturales no acaba aquí. Es en los dos capítulos siguientes donde se hace más explícita. Por ejemplo, se explica el urbanismo de los años treinta poniendo énfasis en la presencia de diferentes tipos de razonamientos, de experiencias, e incluso de ingenios en la planificación. Se habla de la geografía humana que se relaciona con la apertura del esquema del Plan Macià. Se trata de la voluntad de simplificación de los esquemas, del papel de los bocetos y las perspectivas en la transmisión de la imagen del plan, etc. También de la introducción de la cultura del límite paralelamente al inicio de la valoración de los espacios naturales, y con ella de la fragmentación del crecimiento; de la sociología y la psicología de la masa en la valoración de los ejes viarios centrales; de la introducción de la dinámica urbana, de la óptica de la polaridad económica, etc.

Todo esto no se lleva a cabo para definir modelos de planificación cerrados y estáticos, sino para descubrir la superposición de las diferentes capas de razonamiento, las diferentes culturas o los diferentes ingenios. Por ello no es en absoluto casual que se preste mucha atención a la superposición en el Plan Macià y se insiste sobre la misma cuestión en los últimos proyectos de polígonos e incluso en el proyecto de la Villa Olímpica.

Así, se van fijando las ideas básicas que conforman el libro. La principal de ellas seguramente es esta demanda de humanización de la arquitectura y el urbanismo, humanización que precisa del énfasis en las referencias culturales que se reclama en estas páginas.

El proyecto de la ciudad del futuro, de una ciudad que necesariamente será metropolitana, debería tener en cuenta todas estas consideraciones. No se trata exactamente de hacer una ciudad metropolitana que funcione eficazmente. Es posible que la misma lógica de mercado consiga llevar a cabo la tarea que, más o menos eficazmente, ha comenzado a hacer el PGM. Y si no lo hace el mercado habrá que reclamarlo a la correcta administración de los asuntos colectivos. De lo que se trata es de recuperar la dimensión cultural del urbanismo. Una dimensión, o unas dimensiones, que en otros momentos históricos ha tenido abundantemente. Y tras esta dimensión cultural, hay que salir del falso objetivismo de algunos trabajos actuales de tipología-morfología y similares, y rehumanizar los proyectos desde sus vertientes técnicas, o, en los términos anteriores, de ingenios abiertos a las diversas culturas. En otras palabras, se trata de reabrir el urbanismo metropolitano al proyecto.

Un urbanismo de proyectos estratégicos intermedios

En este punto, la explicación reencuentra la historia más reciente del urbanismo metropolitano de Barcelona. Es decir, la historia del Plan General Metropolitano de 1976, de su difícil proceso de homogeneidad territorial y de la puesta al día de los mecanismos de producción de ciudad. O la historia del proyecto de la Villa Olímpica y sus intentos de superposición de criterios de composición diferentes, en la búsqueda de una mayor variedad y humanidad de los espacios.

Estas historias se reflejan sobre algunos temas de urbanismo de máxima actualidad como, por ejemplo, el frente marítimo de la prolongación de la Diagonal o la reorganización de las infraestructuras en el delta del Llobregat, en los que la costa metropolitana vuelve a tener protagonismo demostrando una vez más su importancia estructural.

En los últimos años del siglo se está imponiendo la conveniencia de redactar otro tipo de proyectos intermedios sobre esta clase de espacios. Son proyectos a una escala muy diferente de los anteriores e incluyen temáticas completamente nuevas. Hay quien dice que se caracterizan por el tamaño, superior a los de la década anterior, y quien señala que en la última época hay un aumento importante de la dimensión de los proyectos urbanos. Se pasa de los pequeños proyectos de plazas y calles a otros muy extensos.

Pero no es tan interesante constatar el aumento de escala como interesarse por las temáticas que abarcan y su situación en el

proceso de producción de ciudad. Generalmente se trata de proyectos que incluyen temas estratégicos de reordenación de la malla viaria o de las infraestructuras de comunicación en general, sea en autopistas, en aeropuertos o en el TGV. También se trata de proyectos que incluyen impactos importantes en el medio ambiente, que tienen relación con el tema del límite de la ciudad que ha podido verse en nuestra explicación en torno de la urbanística de los años treinta, el delta del Llobregat y Collserola, o alrededor del intento de nucleización y de fragmentación de la ciudad metropolitana del Plan Comarcal de 1953.

Es aquí donde hay que situar la reflexión que se ha realizado en las páginas anteriores. Esta historia de la urbanística de la costa metropolitana de Barcelona, hecha de diferencias, estratos conceptuales, proyectos y memorias, explica algunos aspectos de este nuevo urbanismo intermedio.

Se trata de una urbanística hecha de diferencias, por partes, rota. Aparentemente contradictoria con la urbanística tradicional, en la que predominan los aspectos de racionalidad, de orden y de homogeneidad de las piezas, pero, en realidad, mucho más cercana a los procesos de construcción de la ciudad, donde las construcciones permanecen, se superponen sobre ordenaciones anteriores, las transforman, son transformadas, etc.

Es una urbanística que también está compuesta de estratos conceptuales. Que tiene razonamientos que se refieren a la valoración y transformación del medio natural. Que genera teorías, ingenios y prácticas sobre la construcción de infraestructuras. Que tiene muy presente las actividades productivas, sus modalidades y vínculos. Que origina diferentes conceptos y prácticas sobre la urbanización, referidas tanto a la edificación como a los espacios libres o los equipamientos vinculados a la función de habitar.

Es una urbanística formada por proyectos de temática y de escala muy diferentes. No tanto por las conocidas figuras de plan general, parcial, especial, de reforma interior, de parque, de calle, etc., como por figuras más complejas y relacionadas con los procesos reales de construcción del territorio: proyectos de superposición, de compleción, de sedimentación, etc., que hemos visto aparecer intermitentemente en las páginas anteriores[20].

Es una urbanística de memorias que van mucho más allá de la lógica de los proyectos efectivamente materializados sobre el territorio. Tal como se ha visto, los proyectos no realizados, o su memoria, continúan interviniendo en la transformación del territorio. La arquitectura y el planeamiento urbanístico son mucho más que la materialidad de los proyectos, son actividades culturales que actúan como tales en las obras y la vida de las personas.

Se trata de una urbanística, finalmente, que es una actividad disciplinariamente abierta. Que es mucho más que aquellas arquitecturas urbanas en busca de una aparente "especificación disciplinaria" que no es más que limitación y empobrecimiento, porque la actitud para afrontar los nuevos temas de urbanismo, la ordenación de extensas áreas del delta del Llobregat o los sectores marítimos de Barcelona, ya no puede ser la de especificación, sino la de la apertura conceptual a temas nuevos, tanto si se refieren a sistemas y dinámicas de urbanización diferentes, estratos conceptuales, o a memorias y referencias técnicas y culturales.

En esta actitud abierta precisamente hay unos temas tratados en el libro que pueden llegar a adquirir relieve.

En primer lugar, el papel de las infraestructuras y temáticas de urbanización intermedias. Es decir, cuestiones como la de la Gran Via, a medio camino entre el soporte de los proyectos de urbanización individuales, la plaza de España, el crecimiento de L'Hospitalet, los polígonos de Levante y los problemas de estructuración metropolitana de la aglomeración. Se entiende que en este caso el urbanismo no es sólo el trazado de una calle con laterales, arboles, tranvía, calzadas laterales, etc., sino que su importancia radica en la posición que dicha calle ocupa en el conjunto y, sobre todo, en el modelo de estructuración territorial global.

El nombre de intermedio se le da precisamente al pertenecer a la vez a los dos ámbitos. Se sabe que su proyecto no depende exclusivamente de las características del lugar, tal como se piensa desde ambientes de la arquitectura dedicada a la urbanización de espacios públicos, generalmente calles, plazas y jardines, sino de la proyección de un modelo de estructuración territorial sobre el lugar.

En este caso tampoco se trata de trabajar como si existiera un modelo de estructuración implícito, que coloca cada pieza sobre el lugar y le otorga un carácter. Se trata de trabajar como en el caso de la Gran Via, que establece una relación dialéctica entre los dos niveles, y donde se cruzan los razonamientos sobre la malla urbana menor y los atributos de programa que le proporciona su dependencia del ensanche, su posición estratégica entre los dos ríos, la situación en dos líneas de acceso de las cuatro que definen el Plan Comarcal del 1953, o su posición en el seno de la malla de autopistas sobre la que trabajan los modelos de los años setenta. Juli Esteban, hace tiempo, fue innovador al plantear la necesidad de reorientar el planeamiento metropolitano en proyectos de medio alcance[21] en los que es esencial la presencia de elementos geográficos, como un valle, una costa, relativamente definidos. La fuerza de las estructuras territoriales y la fuerza de los límites de las unidades geográficas eran decisivas en la ordenación urbanística, donde el orden era aportado por las características morfológicas de la unidad geográfica. Ahora, cerca de 15 años después, se puede avanzar en esta cuestión, sin referirse a un orden morfológico permanente, sobre el que se tienen que basar todas las determinaciones, y abriendo el razonamiento a la temática de los proyectos intermedios de órdenes superpuestos. Unos dependen de los modelos de estructura, que les otorgan gran parte de las características programáticas[22]. Otros dependen del ámbito geográfico o la naturaleza que se cruza con el motivo central y lo limita. Y otros muchos que dependen de las múltiples capas de razonamiento abiertas que inciden en la urbanización. En fin, auténticos intermedios, es decir, situados entre algo[23].

Sólo parcialmente, se tratan trabajos como el Plan de Costas, que elaboró la Corporación Metropolitana entre los años 1984 y 1986. Se trataba de un plan en el que el protagonismo principal lo tenía la ordenación de un elemento geográfico segnificativo, y en el que la potencia del lugar se superpone al orden general el PGM. Es decir, se trataba de un caso que, fácilmente, habría podido desarrollar las ideas de Juli Esteban sobre el desarrollo del PGM. La fuerza de la geografía había de ser decisiva, incluso por encima de la lógica generalizadora del PGM. También se trataba de un plan que fácilmente habría avanzado alguno de los aspectos de los proyectos intermedios, relacionando un tema local con la estructura general del área metropolitana.

Reordenaba los más de 40 km de la costa metropolitana interviniendo sobre el agua, el medio ambiente, los espacios verdes, las infraestructuras generales y locales, y la urbanización de grano más pequeño.

La presencia de todos estos temas hacía presuponer un avance en relación con la urbanística de aquel momento histórico limitada a operaciones de grano muy pequeño y poca proyección territorial,y en temáticas excesivamente centradas en la arquitectura. Podía relacionar múltiples iniciativas de urbanización desarrolladas o simplemente enunciadas, en el ámbito dela costa, dándoles una unidad más propia de su situación geográfica, que del modelo global del PGM. Podía haber relacinado la urbanización menor, protagonista esencial del plan, con diversas opciones estructurales o territoriales. Rediscutiendo el papel de la comunicación viaria del frente marítimo en el conjunto de la ciudad metropolitana. O repensando el papel de la urbanización de la costa en la nueva estructura. Por todo lo que se ha estudiado anteriormente en ellibro, se puede comprender que el episodio era lo suficientemente inovador para dejarlo en una simple formalización de piezas de urbanización, al margen de las definiciones estructurales. Barcelona hasta aquel momento no había tenido una estructura viaria unitaria que laatravesara en la fraja inmediatamente de la costa. Y la urbanización industrial del área desde finales del siglo XIX hasta principios del siglo XX, había tenido una relativa independencia en relación con la estructura central. El episodio no se podría dejar sólo a nivel de la urbanización residencial, más o menos relacionada con el ocio en la costa.

Pero la opción metodológica del equipo redactor acabó con muchas de estas expectativas. Por más que en la información se hagan intentos interesantes de plantear los problemas de la costa en todas sus complejas dimensiones, movimiento de las arenas, planificación de las actividades portuarias, trazado infraestrusturas, etc, el plan se encerró en el lenguaje de la arquitectura más tradicional. Se trata de un plan hiperdiseñado e hiperformalizado qe abusa de la escala 1/2000. Con trazados basados en criterios de composiión académicos.

Con ejes de simetría, curbas trazadas a compás, islas semiabiertas que dificilmnte superan el tamaño de las del ensanche. En el dibujo se repiten las pautas de edificación, como la barra o la Isla semicerrada indiferentemente a las características del lugar, y a la lógica de superposición de las pautas sobre territorios cargados de forma y de historia. Se trata más de un ejemplode aplicación del PGM, que no de un estudio imaginativo y parcialmente alternativo en relación con la ordenación general.

A este nivel,el carácter intermedio, o situado "entre", del plan es poco consistente. Es cierto que en algún punto, como por ejemplo el delta del Llobregat, la consideración de la estructura parcelaria de los terrenos y canales modifica los trazados. O que las previsiones ferroviarias y el carácter e la autopista litoral varían substancialmente en relación al modelo del PGM recogiendo la cultura del momento sobre estas cuestiones. Pero el conjunto del plan avanza con dificultad en el camino de la renovación de la urbanística metropolitana. Posiblemente, el eso del academicismo de su concepción, de la forma del territorio, era demasiado engorroso.

Curiosamente, la ordenación física contrasta con e intento final de programación de las opciones. El plan acaba con un descripción de las opciones de actuación obligatoriamente fragmentadas, donde la referencia a la secuencia: descripción estructura de la propiedad, objetivos, propuesta, que fácilmente se hubiera adaptado a un urbanismo culturalmente más abierto. Un urbanismo más acorde a las características del lugar y a los diversos temas sectoriales que afectan al planeamiento.

A través de todas las explicaciones anteriores, puede ser fácil entender que uno de los problemas esenciales de la urbanística metropolitana es el de los límites de la urbanización, el reconocimiento de los elementos del medio natural o la intersección urbanización-medio.

De acuerdo con la lógica de desarrollo del PGM, se puede afrontar el problema de las áreas verdes y de equipamiento vinculadas directamente a la edificación. O, en otras palabras, se puede afrontar el tema de la calidad de la urbanización en unos términos que serían inimaginables en la urbanística de principio de siglo. Pero no es fácil solucionar el problema de los grandes parques, que en nuestro caso toman la forma de la urbanización, de intersección del sistema metropolitano con el sistema natural o, en lenguaje popular, de corredor verde o corredor ecológico.

Aquí la urbanística basada en la yuxtaposición y la organización armónica de las pie-

zas de urbanización tiene poco que decir, tanto si se trata de polígonos unifuncionales como de áreas de morfología o proceso homogéneo, porque en un lugar perimetral, de límite, la fricción es importante. Y, con ella el impacto y la superposición tienen muchos más elementos de diálogo.

Hoy en día la urbanística de la costa metropolitana, una importante área de medio natural y de límite, sólo se puede tratar desde esta perspectiva.

Pero aquí también interviene otro tema que ha aparecido insistentemente en el libro: el de la memoria. Los proyectos no realizados y materializados en el territorio también perduran e intervienen en etapas sucesivas. Reducir la perduración de los elementos urbanos a la permanencia de trazos que, en muchos casos, no son más que señales en el plano, es esquematizar y reducir demasiado la historia del urbanismo. En la permanencia de la trama Cerdà hay mucho más que el mantenimiento de una cuadrícula. Se trata de la imagen de las calles con mucha más potencia que las líneas de un plano. La permanencia de la plaza de España tiene mucha más fuerza que la Exposición. La imagen de la Gran Via permanece y cambia muchas veces. La imagen del puerto pasa por encima de la compleja evolución de las tecnologías de transporte. Todas estas imágenes, u otras equivalentes son suficientemente interesantes para pensar que hay que tenerlas presente en el nuevo planeamiento metropolitano.

Y aquí, en todo este conjunto de historias, es donde puede tener mucho protagonismo una lectura del territorio y de la cultura urbanística metropolitana como la que se ha intentado en estas páginas.

A partir de ella puede nacer otra historia: la historia de los proyectos. En éstos la lectura del territorio es esencial. Son proyectos que tienen que leer y reconocer el territorio, pero que no por ello deben depender completamente de la lectura. Antes precisamente se criticaba el uso acrítico del reconocimiento territorial en muchos planes de los núcleos históricos, y aquí tampoco tienen sentido los automatismos y las dependencias directas de unas pretendidas cualidades objetivas de los lugares.

La lectura o el reconocimiento de la forma y la historia del territorio de acuerdo con muchas de las consideraciones que se han efectuado en las páginas anteriores tiene tanta incidencia en el urbanismo de estas últimas décadas del siglo XX que ha originado un instrumento de mediación entre la información y el proyecto nuevo. Se trata de unos diagramas, a menudo gráficos, que sintetizan las cualidades del territorio que recoge el proyecto. Es un instrumento de mediación sobre el que habría mucho que comentar porque está lleno de referencias a todos los temas tratados hasta aquí. Se trata de recopilaciones de historias, o incluso historietas, que narran la interpretación del tema del que parte el proyecto. Normalmente son historias construidas por capas conceptuales y referencias muy diferenciadas. No tienen por qué ser completas e intentar un conocimiento globalmente cerrado. Son narrativas, son historias y basta. Se puede decir que están cercanas a las explicaciones de la historia urbanística de la costa metropolitana de Barcelona que se han intentado aquí.

Igual que los planos geométricos del siglo XIX y los esquemas de los planos del siglo XX, son indicaciones de estrategia y de programa que se sitúan a medio camino entre el reconocimiento territorial y el plan o el proyecto.

En todo caso, es esencial señalar que son muy diferentes los planos geométricos de las ciudades de los que partían los proyectos de ensanche del siglo XIX. También son diferentes los esquemas de estructuración urbana de los que siempre han partido los planes del siglo XX. Admiten las diferencias, la variedad y el tiempo, de una manera completamente nueva, y anuncian una interesante etapa nueva del planeamiento urbanístico que no pasa por muchas de las rigideces y esquematismos de la secuencia de planes que han acabado con el Plan General Metropolitano de Barcelona de los años setenta.

Pero todo ello no determina unívocamente la dirección de los planes y proyectos. A partir de estos reconocimientos territoriales y de los diagramas intermedios, los proyectos de transformación de la ciudad y el territorio tienen muchos caminos que seguir. De la misma manera que el reconocimiento territorial en el sentido indicado puede reforzar el planeamiento urbanístico diversificándolo mucho, en el momento de la intervención y el proyecto también caben opciones diferentes, cuya contraposición crítica también puede generar innovaciones.

Hay quien discute que en el momento de la intervención hay que actuar con criterios de orden, o que es más interesante el desorden aparente de nuestras aglomeraciones metropolitanas. Se trata de una discusión sobre dos alternativas no excluyentes, que, relacionadas, están llenas de sugerencias, como las que se apuntan en dos direcciones.

En primer lugar, la atención a lo que es discontinuo en el territorio, contra la óptica tradicional de la búsqueda de la coherencia a través de la continuidad de los paseos estructuradores, o las mallas de infraestructuras[24], en una conversación entre el arquitecto Hans Kollhoff y el director de cine Wim Wenders, publicada hace tiempo[25].

El director de cine hace una afirmación que siempre me ha interesado mucho. Dice: "Lo roto y fragmentario se graba mucho mejor en la memoria que lo entero. Lo roto tiene una superficie rugosa donde se puede coger la memoria. La memoria resbala por todas las superficies pulidas de lo entero". Evidentemente, la ruptura, la discontinuidad, el límite, son tanto o más interesantes que las coherencias parcelarias o las direcciones de los ejes que han llenado muchas páginas y dibujos de urbanismo. Hace unos años, cuando impartíamos un curso en la Universidad de Guadalajara, en México, pudimos constatar este hecho viendo el final, o límite, de una avenida totalmente recta, que atravesaba casi toda la ciudad y que acababa, o se rompía, en la misma escuela, sobre un espectacular acantilado. La avenida precisamente era más recta por la información que daba a nuestra mente su ruptura en el acantilado.

Contra esta importancia de la ruptura, la fragmentariedad y el límite, aún hay quien se refiere a la continuidad. Pero lo hace desde un punto de vista diferente del de la arquitectura académica. Por ejemplo, el paisajista francés Michel Corajoud, en una conferencia reciente en Girona decía que para él, "el proyecto era una historia que se integraba en la historia". Es decir, buscaba las raíces del proyecto en la continuidad. Pero era una continuidad referida a las características del lugar. Es decir, la búsqueda del mantenimiento de un orden del lugar descubierto y valorado a través del reconocimiento territorial, no la continuidad de un sistema de plazas, de una avenida o de un conjunto de edificios. Y también era una continuidad referida al diálogo, el tiempo y la historia[26]. En la época del predominio de la aterritorialidad de los flujos de información, Internet, etc., la referencia a las cualidades del lugar, a la historia del territorio o a la continuidad cultural de los lugares puede estar llena de significados[27].

Las dos opciones, la continuidad y la discontinuidad, desde estos puntos de vista, no son excluyentes. Pueden coexistir y pueden significar dos estilos diferentes de la misma cosa. Su crítica y contraposición puede generar un proceso de experimentación parecido al de otros momentos brillantes de la historia de la urbanística.

Tanto en un caso como en el otro otorgan un interés especial a la lectura del territorio. Una lectura, si se quiere, tendenciosa, como lo son todas las manifestaciones de la vida. Pero sobre todo que puede tener el interés crítico de permitir un paso adelante en la construcción de una urbanística propia de las nuevas realidades territoriales. Una auténtica urbanística metropolitana o, en otras palabras, una urbanística de las diferencias, no compuesta por la yuxtaposición de piezas, sino por el impacto y la superposición, que puede recoger muchos de los mensajes que nuestra historia ha dejado por el camino.

NOTAS

1 Juli ESTEBAN, "Els 20 anys del Pla General Metropolità. Les distintes escales i formes de desplegament del pla". Papers, Regió Metropolitana de Barcelona, 28, pp. 69-83.

2 En relación con este proceso, la definición de nuevos espacios de centralidad, o "áreas de nueva centralidad", que hizo el Ayuntamiento de Barcelona en el período de preparación de los trabajos olímpicos, parece insustancial al carecer de cualquier relación con procesos reales de creación de ciudad, con la estructura histórica de la ciudad, o con propuestas de formación de una ciudad metropolitana extensa y diferenciada.

3 Son muy interesantes los comentarios a esta cuestión en la explicación del Plan de Berlín de 1910 que realizó su redactor Eberstadt en una ponencia del Congreso de Londres del mismo año. Para una aplicación de esta política en Barcelona, véase M. de TORRES i CAPELL, El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña. O también Francesc ROCA, Política econòmica i territori a Catalunya, 1901-1939, Ketrés, Barcelona 1979.

4 Joan Antoni SOLANS, "Els canvis que el Pla General Metropolità va introduir a la pràctica urbanística. Un balanç". Papers 28, Regió Metropolitana de Barcelona, 28, pp. 87-105.

5 Albert SERRATOSA, Objetivos y metodología de un plan metropolitano. Oikos-Tau, Vilassar de Mar, 1979.

6 En esta época, en Barcelona sólo hay intentos tímidos de recuperar las dimensiones urbanísticas mayores. Pero tanto el plan de vías como la propuesta de área de nueva centralidad tenían limitaciones evidentes en el momento de plantear los auténticos temas estructurales. Difícilmente van más allá de la mejora y la definición de las opciones tomadas por el PGM. A pesar de la política de revisión generalizada del planeamiento municipal, compuesta por la Generalitat en esa misma época, tampoco se hacen avances significativos más allá de la búsqueda del buen trazado y la buena implantación territorial. El planeamiento general casi no va más allá de la normalización de la política del suelo y el tratamiento detallado del suelo urbano. En este asunto, los planes de este tipo, a pesar de muchos artificios propagandistas y de imagen, difícilmente iban más allá del PGM y de su política de aplicación.

7 Oriol BOHIGAS, "Per una altra urbanitat", en Plans i projectes per a Barcelona, 1981-1982, Ayuntamiento de Barcelona, 1983.

8 Joan Antoni SOLANS, op. cit.

9 Laboratorio de Urbanismo, Formas de crecimiento urbano. ETSAB, 1971.

10 MARTORELL/BOHIGAS/MACKAY, Transformación de un frente marítimo. Barcelona. La Villa Olímpica, 1992, Gustavo Gili, 1988 ; y también MARTORELL/BOHIGAS/MACKAY, La Villa Olímpica, Barcelona 92, Gustavo Gili, 1991.

11 Son interesantes los comentarios sobre esta cuestión que se efectúan en Josep Maria MONTANER, "L'idea del Villaggio olimpico di Barcelona. Tipi e morfologia, Lotus 67, 1990, pp. 19-35.

12 Aldo ROSSI, L'Architettura della Città. Marsilio, Padua, 1967.

13 La dependencia de las superestructuras y las infraestructuras que se da en este trabajo se puede contrastar con muchas de las consideraciones que se efectúan en Gilles DELEUZE, Félix GUATARI, Mille Plateaux. Éditions du Minuit, París, 1980, pp. 88 ss.

14 Véase Marcel POÉTE, Paris. Son évolution créatrice. Vicent Fréal, París, 1938.

15 El caso paradigmático de estos planes es el del casco antiguo de Bolonia, que ha influido en toda una generación de planos de este tipo. Véase P. L. CERVELLATI, R. SCANNAVINI, Politica e metodologia del restauro. Il Mulino. Bolonia, 1973. Véase también F. CIARDINI, P. FALLINI, Los centros históricos. Política urbanística y programas de actuación. G. Gili, Barcelona, 1978, y F. CIARDINI, P. FALLINI, L'analisi dei centri storici. Officina, Roma, 1981.

16 J. TRICART, "Types d'immeubles de residence a Strasbourg" y "Étude structurale détallée d'un quartier", en Rev. De geographie de Lyon, 1950, pp. 153-156.

17 Richard SENNETT, La conciencia del ojo. Versal, Barcelona 1990.

18 Manuel de TORRES i CAPELL, La transformació del paisatge a l'entorn e les carreteres. Colegio de Arquitectos de Cataluña, Girona, 1992.

19 Manuel de TORRES i CAPELL, Roser CALSAPEU y Montserrat DALMASES, Pla Especial de Reforma i Protecció del Nucli Històric de Premià de Dalt.

20 Es interesante el tratamiento de este tema que se lleva a cabo en J. LUCAN (ed.). Paris des Faubourgs. Formation, transformation. Picard, París, 1996.

21 Juli ESTEBAN, Projectar la ciutat metropolitana. Corporación Metropolitana de Barcelona, 1981-1986.

22 Sobre esta temática se podrían confrontar varios proyectos publicados en las revistas de la última década. Por ejemplo, el proyecto de Tschumi en Chartres, el conjunto de proyectos de Saint-Denis en París, y sobre todo los límites del proyecto de la Ville Nouvelle de Melun Senart, de la OMA.

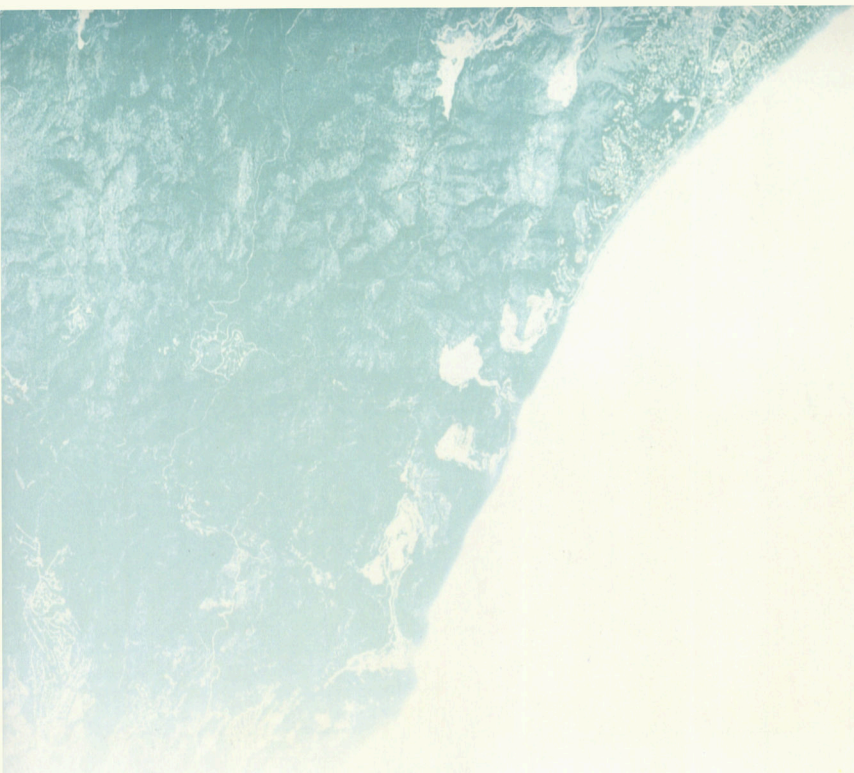
23 La experiencia de nuestro equipo de trabajo al proyctar y estudiar varias formaciones metropolitanas nos ha permitido argumentar el interés de estas temáticas sobre algunas formaciones periféricas, no necesariamente pertenecientes al ámbito de la costa metropolitana. Por ejemplo, calles-mercado de la Costa Brava, calles industriales del Vallès, rieras metropolitanas del Maresme, etc. Formaciones en las que se entrecruzan las temáticas estructurales, las definiciones tipológicas y el medio natural, la geografía y el paisaje.

24 Por ejemplo, tal como se habla en Werner HEGEMANN, Civic art. The american Vitrubius. Princeton University Press.

25 Hans KOLLHOFF, Wim WENDERS, "La ciutat. Una conversa", Quaderns d'Arquitectura, 177, pp. 62-77.

26 Michel CORAJOUD, "Parc. Ville et Paysage", Cahiers du CCI, 4, Ed. Centre G. Pompidou, 1988.

27 En este sentido, se puede insistir en el interés que tiene la contraposición de las grandes redes de comunicaciones, espaciales y el espacio local, en Michel SERRES, Atlas, Juliard, París, 1994.



Estudi del procès de formació de la urbanística metropolitana en l'àrea de la costa de Barcelona, des de 1930. S'hi relaciona el plànol de l'àrea amb el planejament. El plànol de la costa de Barcelona entre Montgat i Castelldefels s'explica en la seva globalitat, en relació als territoris o teixits diferenciats que s'hi observen, i fent referència a diverses explicacions sectorials sobre els espais naturals, l'agricultura, la indústria, el port, els transports, etc. El planejament s'hi explica fent referència als plans i models globals, i al planejament parcial. Entre uns i altres s'observa l'existència d'unes idees o programes que tenen continuïtat per sobre dels casos particulars.

De l'explicació en sorgeix la constatació del pes creixent d'un urbanisme desagregador, on l'atenció a la cultura dels llocs i la memòria contrasten amb la lògica concentradora pròpia de l'urbanisme municipal tradicional.

Darrera s'insinua la possibilitat d'un urbanisme metropolità, on els projectes territorials intermedis, a mig camí entre la pràctica menor i els esquemes generals, poden tenir una nova força, i on la intervenció, lluny dels mètodes deductius i algebraics, pot fluir com una narració o història complexa, en la qual tenen relleu tant les propostes de futur, com llur impacte en el medi natural o urbà precedent i la memòria de l'arquitectura i de la cultura territorial.