



CUADERNO URBANO. Espacio, cultura,
sociedad

ISSN: 1666-6186

cuadernourbano@gmail.com

Universidad Nacional del Nordeste
Argentina

ALCALÁ, LAURA INÉS

REFLEXIONES SOBRE ALGUNAS ESTRATEGIAS URBANÍSTICAS EN LA CIUDAD DE
BARCELONA DURANTE EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XX

CUADERNO URBANO. Espacio, cultura, sociedad, núm. 5, octubre, 2006, pp. 75-103

Universidad Nacional del Nordeste

Resistencia, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369236766004>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

REFLEXIONES SOBRE ALGUNAS ESTRATEGIAS URBANÍSTICAS EN LA CIUDAD DE BARCELONA DURANTE EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XX

LAURA INÉS ALCALÁ

Arquitecta de la FAU, UNNE, Argentina, Doctora en Urbanismo por la Universidad Politécnica de Catalunya y docente e investigadora de la FAU, UNNE, Argentina.

Cuaderno Urbano N°5, pp. 75-104, Resistencia, Argentina, Junio 2006

Resumen

Este artículo propone reflexionar sobre algunos aspectos de la experiencia urbanística de la ciudad de Barcelona entre los años 1970 y 2000. La hipótesis central que se sostendrá es que las causas que permitieron superar las condiciones altamente deficitarias en que se encontraba esta ciudad en los 70 y lograr los rasgos de cohesión y urbanidad que hoy la caracterizan deben buscarse en:

- * la existencia de un *proyecto de ciudad*,
- * un *marco regulador* sólido pero también flexible,
- * el acierto de *estrategias y políticas* en el *momento y lugar apropiados*,
- * la *adecuada elección de escalas y tipos de intervención* en función de la capacidad operativa de cada momento histórico,
- * la *coherencia y secuencia estable* entre las *intervenciones sucesivas*,
- * la actuación de personas con *formación disciplinar alta, visión social clara* y un *conocimiento profundo de la ciudad*
- * y el *comportamiento reivindicativo de la sociedad*.

Abstract

ANALYSIS ABOUT SOME URBAN STRATEGIES IN BARCELONA CITY DURING THE LAST QUATER OF THE XX CENTURY

This paper reviews selected aspects of Barcelona city urban experiences during the period 1970 – 2000. The main argument is that the cause which allowed to improve from the precarious condition the city was in during the seventies, and gains the current urban cohesion lays on the following features:

- * The existence of a “city project”,
- * Solid and flexible planning framework,
- * Right strategies and policies applied in the right time at the place,
- * Appropriate scale of intervention, linked with operative capability and social acceptance,
- * Well planned flows of projects inception,
- * Skilful management based on highly trained individuals with clear social vision and in deep city knowledge,
- * Society involvement.

INTRODUCCIÓN

Barcelona, como otras ciudades, es resultado tanto de procesos urbanos que se produjeron “de hecho” por la sociedad civil como de procesos que “se diseñaron y planificaron” desde las instancias de gobierno. En este segundo caso —aunque pudiera parecer lo contrario— muchas más veces como consecuencia de los anteriores que anticipándose a ellos. Es resultado, además, de la dialéctica entre dos tipos de procesos que se reprodujeron cíclicamente a lo largo del tiempo: por un lado, *procesos de “extensión”*, contemporáneos a fuertes oleadas migratorias del campo a la ciudad o desde otras ciudades de España. Períodos en los que el ritmo de crecimiento y de ocupación de suelo urbano fue superior al ritmo de urbanización; la ciudad se vio desbordada, conquistó nuevos territorios y los límites urbanos conocidos fueron superados. Y por el otro lado, *procesos de “consolidación”*, en los que el crecimiento se ralentizó y más que extender su territorio, la ciudad se dedicó a ocupar los vacíos intersticiales. Períodos en los que la mirada se volverá hacia la escala local, barrial. Si en el primer caso el reclamo social y la apuesta desde el planeamiento pasará por poner freno y organización a ese crecimiento, por encontrar una nueva “estructura” que permitiera gobernar ese territorio funcional mayor o área metropolitana y establecer nuevos y más rápidos sistemas de comunicación, en el segundo caso, los reclamos sociales y el planeamiento apuntarán a los problemas próximos, a urbanizar los territorios sub o mal urbanizados previamente, a introducir y redistribuir equipamientos, a adecuar las grandes infraestructuras metropolitanas que desde su concepción puramente territorial desconocieron la escala humana; por ejemplo, del peatón.

El período que se pone a consideración es uno de los del segundo tipo. Hace 30 años Barcelona era una ciudad con un área central degradada como resultado de un proceso incontrolado de densificación, con una periferia muy poblada sin servicios mínimos, carente de infraestructuras, de espacios públicos y equipamientos, con sectores urbanos centrales obsoletos y en decadencia.

En los 80, la necesidad de consolidar el territorio desigualmente colonizado y urbanizado, así como la necesidad de revertir los excesos producidos en las décadas anteriores,

I- El área non aedificandi era el área determinada por el poder militar alrededor de una ciudad amurallada en la que no se permitía edificar para asegurar la observación directa del sistema defensivo. El radio estaba definido en general por el alcance de los cañones.

derivaron en la serie de estrategias de **reurbanización** que veremos en detalle. Se tratará de planes o proyectos que debieron mediar entre situaciones “de hecho”, muy condicionados por los datos de partida, pero que no por ello dejaron de ser fuertemente propositivos y decisivos para la ciudad.

Si bien no creemos en la conveniencia ni en la factibilidad de trasladar modelos, el objetivo de poner a discusión la experiencia de este período de Barcelona pasa por considerar que su análisis puede enriquecer la mirada que hacemos sobre nuestras ciudades o apoyar nuevas pistas para repensarlas.

BREVE HISTORIA PREVIA

Aún cuando la historia de Barcelona se remonta a más de 20 siglos, las características esenciales de su plano actual vienen de mediados del Siglo XIX cuando tuvieron lugar las transformaciones que demarcaron definitivamente su estructura urbana.

La ciudad que conocemos hoy está fuertemente ligada a un espacio geográfico de límites naturales muy claros. Se trata de un llano que se extiende entre las elevaciones de Collserola y el Mediterráneo y entre los ríos Llobregat y Besòs. Este espacio geográfico sólo comenzó a reconocerse como el “espacio de la ciudad” y se consolidó progresivamente como tal a partir del siglo XIX. Hasta ese momento se trataba de un llano fundamentalmente agrícola apenas ocupado por la Barcelona amurallada y por pueblos que se habían formado fuera del área *non aedificandi* de ésta.

La superpoblación y condiciones pésimas de habitabilidad de la ciudad amurallada junto con la obsolescencia de las murallas como instrumento defensivo promueven el llamado a concurso de un Anteproyecto de Ensanche en 1859 del que resulta ganador el proyecto visionario del ingeniero Ildefonso Cerdà .

Cerdà concibe una malla ortogonal, isótropa y homogénea, diez veces superior a la superficie de la ciudad antigua, en la que sólo se distinguen dos vías a 45° respecto de las demás y una diagonal que cruza una de las anteriores en el punto donde se define una plaza a la que se adjudica una relevancia por encima de la uniformidad del conjunto. Estas vías singulares, *trascendentales* en palabras del autor, son las encargadas de relacionar la ciudad con el resto del territorio al vincularlas con las vías que llevan hacia Madrid y Francia. Las características de la malla regular (vías de 20 m de ancho e intervías de 113 m de lado) si bien encuentran referentes en la interpretación de este territorio (como posición y ubicación de aquellas vías trascendentales), parten de una concepción com-



Imagen 1. (Idelfonso Cerdà, 1859)
Proyecto de Ensanche para la ciudad de Barcelona.

pletamente nueva que no se sujeta a las condiciones de la ciudad antigua ni a la de los demás núcleos incipientes. La malla se concibe como una *estructura potente, capaz de gobernar ese territorio y como un tejido urbano alternativo que permite resolver tanto problemas de higiene como de movilidad.*

Estas transformaciones y los procesos derivados del crecimiento centrípeto hacia el vacío central, redefinieron las relaciones entre Barcelona y los pueblos o asentamientos próximos. Este hecho derivó paulatinamente en la extensión también de los límites administrativos. Entre 1896 y 1921 se anexionarán sucesivamente los municipios vecinos configurándose aquellos límites administrativos que la ciudad tiene en el presente.

Hasta mediados del S.XX, la ciudad siguió desarrollándose dentro de este espacio y si bien al proyecto del ensanche sucedieron otros que básicamente proponían el desarrollo de mejoras en el sistema de conexión entre barrios periféricos e intervenciones que permitieran embellecer la ciudad, no existieron grandes transformaciones más que la consolidación del ensanche como el nuevo centro comercial y residencial. A principios del siglo pasado existieron fuertes oleadas migratorias desde el resto del territorio español, movidas por las incipientes industrias textiles y por el auge de la construcción con las Exposiciones Universales de 1888 y 1929. Estas oleadas generaron movimientos y nuevas ocupaciones pero siempre dentro de estos mismos límites urbanos.

El período 50–70 puede caracterizarse por ser uno de esos momentos de clara expansión en el que se configurará el territorio metropolitano. Por entonces Barcelona se consolidaba como centro industrial y ello generaba una nueva y fuerte inmigración desde otras ciudades de España. Este desarrollo industrial se producía en una España de posguerra, pobre, alejada o aislada de los demás países europeos. Tanto por las devastaciones producidas durante la Guerra Civil como por el crecimiento poblacional, en ese momento existía una necesidad acuciante de vivienda. Es cuando se empiezan a construir polígonos de viviendas masivos, económicos, alejados del área central por el precio del suelo. Y cuando, paralelamente, se producen asentamientos marginales, en sitios también marginales desde el punto de vista orográfico, de escasa accesibilidad y alejados de todos los servicios.

Entre los 60 y 70 estos mismos antecedentes, sumados a un paulatino despegue de la economía, derivan en intervenciones urbanas caracterizadas por los **inmediatismos y excesos**, promovidas por sectores con fuerte poder financiero en connivencia con gobiernos no democráticos del ayuntamiento. En este período se dieron tres tipos de procesos paralelos:

- * **Crecimiento sin urbanización** (legal) polígonos de viviendas masivas (illegal) asentamientos marginales.
- * **Construcción de primeras vías rápidas ligadas a procesos especulativos de ocupación del suelo.**
- * **Densificación** del área central y de los barrios suburbanos (1.150 hab /ha).

Crecimiento sin urbanización

Formal e informalmente la ciudad creció con un ritmo superior a su capacidad de consolidar este crecimiento. La ciudad se extendió formando manchas yuxtapuestas de conjuntos de viviendas oficiales y de ocupaciones marginales. En el primer caso se trataba de edificaciones en altura, en bloques lineales o torres, dispuestos según una lógica propia que nada tenía que ver con el trozo de ciudad que se encontraba próximo, ni con la orografía. Cada polígono constituía una **bolsa de urbanización** rodeada de vacíos aún sin urbanizar y se encontraba ligada *umbilicalmente* al centro. Mal conectados entre sí, sin servicios mínimos de transporte público, sin equipamientos básicos, dejando en algunos casos las reservas de suelo donde se preveía hacer —algún día— la plaza, o la escuela, o el centro de salud.

Construcción de las primeras vías rápidas ligadas a procesos especulativos inmobiliarios

Por entonces, existía un vínculo fuerte entre determinados grupos de poder financiero y quienes dirigían el ayuntamiento. Fue el momento en que se construyeron los primeros accesos rápidos a Barcelona y la primera autopista urbana (el Primer Cinturón o *Ronda del Mig*) cuyo dise-

2- *La construcción del Primer Cinturón a su paso por la Plaza de la Reina María Cristina es un ejemplo paradigmático de ello. Los grupos que financiaron las obras viales recibieron como contraparte permisos de mayor edificabilidad, resultado de ésto son por ejemplo las torres que hoy caracterizan esa plaza.*
(Alcalá, L., 2002).

ñó respondió claramente a intereses inmobiliarios: en barrios suburbanos, esta autopista cortó indiscriminadamente tejidos históricos a nivel de superficie o pasando a la altura de las ventanas de la segunda o tercera planta, según conviniera, para reducir costos, mientras en lugares centrales —donde aún quedaban terrenos vacantes— la autopista se soterró o se construyó en trinchera. Esos tramos especiales fueron financiados por el sector privado a cambio del derecho a una “mayor edificabilidad”⁷. Estos nuevos ejes, *justificados* como solución al tránsito, estaban orientados sin embargo a resolver una accesibilidad rápida, que revalorizaría determinados terrenos y que terminarían generando nuevos problemas de tráfico hacia el interior de la ciudad.

Densificación del ensanche y de los barrios suburbanos

Simultáneamente, se produjo la densificación de los tejidos existentes. La altura estándar del ensanche de 5 plantas pasó sistemáticamente a 6 y 7 plantas, luego a 7 plantas más ático y sobre-ático. Los patios interiores de manzanas, concebidos como espacios libres por Cerdà, fueron ocupados progresivamente con uno y dos niveles, y luego llegaron a construirse verdaderas pirámides interiores para permitir la mínima entrada de luz y ventilación.

LA NECESIDAD DE UNA INTERPRETACIÓN FUNCIONAL DEL TERRITORIO METROPOLITANO

Con las primeras autopistas metropolitanas se potenció la construcción de polígonos cada vez más distantes del centro y el progresivo traslado de las industrias del área central a lugares más alejados (Ferrer i Aixalá, A., 1982). La mayor movilidad entre municipios aledaños, la mayor distancia entre la residencia y el trabajo, la masificación del automóvil *volvieron necesaria una interpretación “funcional” del territorio*. Se sucedió entonces una serie discusiones para definir qué territorio debía reconocerse como área metropolitana y sobre cómo gobernarlo y estructurararlo.

En los 70, estas necesidades —como la de volver a definir límites horizontales y en altura— desembocarán en el Plan General Metropolitano.

UN MARCO REGULADOR RIGUROSO PERO FLEXIBLE

En el 74 se empezó a discutir el Plan General del Área Metropolitana de Barcelona (en adelante PGM) que se aprobó con modificaciones en 1976.

Este plan, aún en vigencia, organizó el territorio a partir de dos conceptos: zonas y sistemas. Mientras las primeras corresponden a suelos adscriptos a intereses privados, los segundos refieren a suelos de intereses colectivos y por tanto ajenos a especulación, ya sean de propiedad pública o privada.

El PGM definió de manera precisa “reservas” de suelo para completar la red viaria, para equipamientos, para áreas verdes. No se metió en cuestiones de *forma* o de *calidad* sino de *cantidad*, constituyó un *instrumento de “redistribución”*. Contribuyó a poner freno a los años de máxima especulación inmobiliaria y mínima regulación y constituyó el soporte legal del nuevo tipo de intervenciones que aparecerán con el advenimiento de la democracia.

Pero una de las mayores virtudes del PGM radicó en haber incluido reglas claras para admitir futuras y necesarias modificaciones. Determinó, por ejemplo, los mecanismos y procedimientos administrativos y de proyecto que habrían de seguirse para cambiar parcialmente la norma. En otras palabras, el mismo plan reconocía que con el tiempo la cambiante realidad urbana exigiría ajustes, y que ello no podía suponer el descontrol del planeamiento en su conjunto ni el sometimiento a urgencias coyunturales o a modificaciones manipuladas políticamente. Con este objetivo reguló la manera en que habrían de llevarse adelante las posibles futuras transformaciones³. Si bien siempre existieron críticas al PGM y muchas veces se planteó la necesidad de reformularlo, la mayoría de los profesionales y de la población reconoce que este instrumento urbanístico ha sido el responsable en gran medida de que las transformaciones urbanas se sucedieran progresivamente desde entonces con relativa y, en algunos casos, extraordinaria coherencia.

3- Entre los pasos o mecanismos de reforma se incluyen por ejemplo períodos de exposición pública de los proyectos y plazos para posibles alegaciones. De este modo, los cambios nunca resultan imposiciones propuestas por sectores determinados sino que necesariamente pasan por instancias de consenso y acuerdo con los distintos estamentos de la sociedad.

POLÍTICA DE COMPRA DE TIERRA

Seguramente el PGM no hubiera bastado por sí mismo si no hubiera existido una política inmediatamente posterior de compra de tierras. Aprovechando un *impasse* de recesión económica el ayuntamiento adquirió terrenos a bajo costo. Con un eslogan muy simple para aquel momento específico: “*la casa, la escuela y lo demás es verde*”, A. Solans —el mentor de estas compras— contribuyó de manera significativa a **aumentar las reservas de suelo para la ciudad**. Esta política de tierra será fundamental para las intervenciones futuras. *Recordando lo dicho hasta aquí es importante destacar que ante una circunstancia económica propicia, la ciudad aprovecha para aumentar sus reservas de suelo y no de manera aleatoria, sino basándose en ese marco general preconcebido y previsto. Dicho de otro modo, cuando se da la ocasión precisa, se sabe qué y dónde comprar.*

Imágenes 2 y 3. (Ajuntament de Barcelona, 1987).

Plaza de la Mercè, una de las primeras intervenciones de los 80. El derribo de edificios obsoletos puntuales permite descomprimir el tejido denso de la Ciudad Antigua, regenerar el espacio público y revalorizar algunos edificios patrimoniales.



EL ESPACIO PÚBLICO COMO MOTOR DE LA REGENERACIÓN URBANA

Durante el primer gobierno democrático, el alcalde socialista dará espacio de actuación y el respaldo de poder necesario para pilotear las primeras transformaciones urbanísticas a Oriol Bohigas. Arquitecto de larga trayectoria y conocimiento profundo de la ciudad, centrará la política urbana en el “*espacio público*”.

El espacio público será entendido como un instrumento de introducción de “urbanidad” tanto en las áreas centrales como en los barrios periféricos, fundamentalmente.

Operaciones acotadas en cuanto a escala, tiempo e inversión pero de alto impacto en el entorno inmediato

*Imágenes 4 y 5.
(Ajuntament de Barcelona,
1987.)*

*La Plaza Trillas en el
barrio histórico de Gracia,
antes y después de la
intervención que permite
ganar espacio público
para los peatones.*



4- En este momento prevalecerá por ejemplo el cemento sobre el verde, una característica que se justificará en el hecho de que en aquel contexto resultaba más económico tanto para construirlos como para mantenerlos. (Bohigas, O., 1985).

Bohigas desarrollará la idea conceptual del “**efecto de metástasis**” en sentido positivo (Bohigas, O. 1987). Propuso la producción de espacios públicos de calidad, en lugares muy concretos, con potencial de impacto directo. Es decir, donde la intervención puntual sobre el espacio público terminara produciendo un efecto de regeneración en cadena sobre su entorno inmediato. Partía del convencimiento, luego verificado, de que este proceso tiene resultados inmediatos y más radicales que la trayectoria deductiva que puede seguirse del planeamiento sistemático a gran escala.

Para Bohigas además era necesaria una *estrategia: la elección de un lugar apropiado*. Como en la enfermedad de la que proviene la idea de metástasis, cuanto más neurálgico es el lugar donde actúa, más rápido y eficaz es su impacto. El éxito entonces radica en descubrir aquellos lugares más significativos de un barrio y de la ciudad para que su repercusión local tenga efecto sobre toda la metrópolis.

Tampoco aquí era casual la propuesta. Se trataba de un momento de transición muy delicado, en el que existía una gran expectativa de la ciudadanía puesta en el ayuntamiento democrático lo que suponía la demanda de resultados rápidos, a corto plazo. Pero por otro lado, el ayuntamiento en ese momento no contaba con recursos para grandes obras. Esto explica el tipo y el carácter de las actuaciones: el *vaciado* de algunos puntos de la ciudad antigua (Imágenes 2 y 3), algunas plazas (Imágenes 4 y 5), la apertura o urbanización de algunas calles (Imágenes 6 y 7), etcétera. Intervenciones todas que serán de una escala acotada y con unas características constructivas y tecnológicas determinadas⁴.

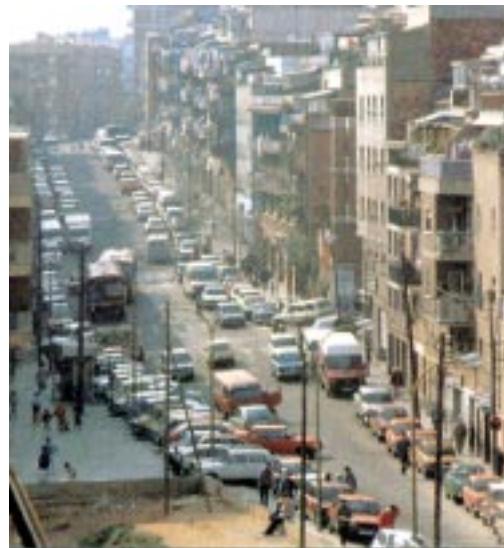
ROL EDUCATIVO DEL ESPACIO PÚBLICO

Estos espacios fueron concebidos también con la voluntad de introducir “**cultura urbana y cívica**”, tradición por el espacio de la ciudad que pertenece a todos y en el que puede producirse la mezcla social.

En este tipo de operaciones subyacía también la idea de que estas intervenciones —que no serían muchas— debían ser ejemplares, debían crear un *corpus* lo suficientemente sólido

para promover un **modo de hacer ciudad**. La manera de llevar adelante este propósito fue cuestionado sin embargo por el escaso margen dado a la participación. Para el diseño de determinados espacios urbanos, se convocó a determinados arquitectos. Los responsables justificaron estas decisiones en el hecho de que en aquel momento la ciudadanía en general, aislada y alejada del resto de Europa, no tenía ejemplos para juzgar y decidir. Es cierto, empero, más allá de esta crítica, que con el tiempo estos espacios fueron altamente aceptados por la comunidad en general.

El diseño de estos espacios tenía otra peculiaridad. El proyecto del espacio público era concebido como un **proyecto unitario** y de autor, no la suma de proyectos. El espacio público no es entendido como el espacio residual que queda entre edificios sino como un vacío



Imágenes 6 y 7.
(Ajuntament de
Barcelona, 1987.)
La reurbanización
de la Vía Julia
constituye un
ejemplo
paradigmático de
cómo el proyecto
viario permitió
introducir
urbanidad en un
barrio suburbano
de la periferia.

5- El mentor de la determinación de las áreas de nueva centralidad fue Joan Busquets cuando fuera director del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona.

capaz de estructurar, de definir estructura urbana, con un orden y unas leyes compositivas propios.

El espacio público debía convertirse en un episodio urbano significativo. Se buscaba que la identidad de este espacio sirviese para reforzar la identidad de un sector urbano o bien para crearla donde ésta no existía. Este tipo de actuaciones tendrá relevancia fundamentalmente en los barrios periféricos. Se hablaba de **monumentalizar la periferia** no en el sentido de obras grandilocuentes sino en el doble sentido de monumento: como contenido rememorativo y como presencia puramente artística (Bohigas, 1987).

ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD COMO MOTORES DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA



Imagen 9.
(Ajuntament de Barcelona, 1992)
La cualificación del espacio público y la dotación de equipamientos y servicios urbanos constituyeron un instrumento potente de cohesión en barrios degradados y periféricos.

Si las intervenciones a las que hacíamos referencia en los primeros años de democracia fueron de una escala pequeña, posible de desarrollar en espacios intersticiales, plazas, o en algunos tramos de vías aún no abiertas, las áreas de nueva centralidad referirán en cambio a intervenciones de escala mayor que comportaron un objetivo urbanístico pero también económico. En ellas no se trataba solamente de la cualificación de un espacio público o de la dotación de un equipamiento, sino de la reconversión productiva de áreas que por distintas razones habían quedado obsoletas o que en otros casos permanecían como vacíos urbanos expectantes ubicados en una posición estratégica (Busquets, 1987)⁵.

La clave en la determinación de estas áreas pasará por detectar aquellos emplazamientos con potencialidades para reactivar económicamente un sector urbano. La idea de “**nueva centralidad**” hace referencia a que supondrán la creación de un nuevo centro económico a partir del desarrollo de distintos tipos de actividades (comerciales, financieras, de ocio) promovidas en función de los mismos rasgos o vocaciones del área a intervenir. Estas áreas tendrán además la función de restar pendularidad al centro y resignificar áreas urbanas deterioradas y deprimidas.

El desarrollo de estas áreas supone un proceso más largo en el tiempo, a mediano y largo plazo. Ya no se trata de proyectos unitarios sino de la suma y coordinación de intervenciones sucesivas. Lo importante de su definición urbanística radica en que una vez identificado el sector urbano y definido un proyecto base de conjunto (densidades, tipos de actividades, usos, morfología general) cada vez que aparece la posibilidad de financiar una de las operaciones previstas se la lleva adelante en el marco de aquel proyecto general de referencia.

En la mayor parte de los casos las primeras operaciones fueron financiadas por la administración, y éstas promovieron las posteriores inversiones privadas. Es posible observar que en los casos en los que se acertó en la definición de estas áreas y en el tipo de inversión inicial, las inversiones posteriores del sector privado vinieron prácticamente solas. Ejemplo de ello ocurrirá en el frente litoral al que luego nos referiremos.

Quizás el área de nueva centralidad por autonomía, entre las 13 que se definieron en situaciones y barrios muy distintos de Barcelona en 1986, sea la de la **Sagrera– Meridiana**, donde las vías del ferrocarril y los talleres ferroviarios, produjeron históricamente un tajo entre barrios residenciales carentes de urbanización. Esta área, aún hoy en desarrollo, se convertirá en una estación intermodal de pasajeros, acompañada de operaciones de parque urbano, nuevos proyectos residenciales, etcétera.

6- Pueden consultarse libros editados por el Ajuntament de Barcelona, como *Barcelona espacio público de 1992*, *Barcelona. Espais i Escultures (1982-1986)* de 1987, el *Pla de Vies de 1987*, etcétera.

Imagen 8. (Ajuntament de Barcelona, 1986)

Definición de 13 áreas de nueva centralidad sobre el plano de Barcelona.



PROYECTO VIARIO COMO PROYECTO DE ESTRUCTURACIÓN Y URBANIZACIÓN DE LA CIUDAD

Dentro de las intervenciones sobre el espacio público el proyecto viario cumplirá un rol fundamental. Las calles, debidamente diseñadas, serán un medio potente para volver accesibles los distintos barrios de la ciudad y para reequilibrar los espacios de uso del peatón y del automovilista. En la homogeneización de esta accesibilidad y de los derechos de uso de las calles radicará en buena medida la democratización misma de la ciudad.

El ayuntamiento llevará adelante una política de apertura y urbanización de calles. El proyecto viario interesaría tanto por su aportación a la organización y descongestión del tráfico como por su capacidad para estructurar la ciudad y formalizar ejes urbanos⁶.

Por un lado, estas operaciones cumplirán la función de desobstruir los cuellos de botella existentes resolviendo la continuidad entre vías de igual y distinta jerarquía con lo que se logrará irrigar el conjunto de la ciudad y descomprimir arterias sobrecargadas. Esto supondrá la mejora de la accesibilidad a sectores aislados y la mejora de la comunicación *entre* barrios, hasta entonces sometida al paso obligado por el centro.

Por el otro lado, las operaciones viarias cumplirán la función de *formalizar* la ciudad. Un ejemplo paradigmático será la construcción del anillo de circunvalación que sin dejar de ser una vía rápida

permitirá coser y estructurar el conjunto de barrios periféricos que habían crecido aisladamente, sin planificación previa. La formalización en este caso hará referencia a la construcción de un espacio integral de transición entre urbanizaciones distintas, aglutinándolas o haciéndolas formar parte de un espacio urbano común. En igual sentido, lo que en otras soluciones daría lugar a grandes nudos de derivación *anti-urbanos* en este caso se convertirán en verdaderas plazas capaces de articular funcional y formalmente partes inco-nexas de la ciudad. (Alcalá, 2004)

7- *Como ocurrió con las infraestructuras de la Expo Sevilla 92, resuelta en una isla y hoy subutilizadas.*

PROYECTOS EXTRAORDINARIOS DE DOBLE CICLO

Hay quienes dicen que Barcelona realiza sus grandes transformaciones “por saltos”, producidos con la realización de eventos internacionales extraordinarios, puntuales, de los que esta ciudad tiene larga experiencia: Exposición Universal de 1888; Exposición Universal de 1929; Olimpiadas de 1992; el Forum de las Culturas, 2004.

Pero la preocupación por ser sede de este tipo de eventos (como los mundiales de fútbol, las olimpiadas, etcétera) no es tradición exclusiva de Barcelona sino de muchas otras ciudades. Estos eventos suponen una atracción *extra-ordinaria* de recursos, de inversiones no sólo locales sino internacionales, una divulgación o lanzamiento de la ciudad al mundo.

Sin embargo, lo que sí puede considerarse bastante paradigmático en el caso de Barcelona es la capacidad de convertir estos eventos en ocasiones capaces de producir para la ciudad mejoras perdurables en el tiempo, es decir, que una vez acabados se incorporen al uso cotidiano de la ciudad. La idea de *doble ciclo* refiere a que estas grandes inversiones no sólo sirvan al acontecimiento puntual y luego permanezcan como infraestructuras obsoletas⁷, sino que se incorporen al patrimonio activo de la ciudad.

El repaso rápido de los distintos eventos que tuvieron lugar en Barcelona permite verificar lo dicho. La exposición de 1888 permitió convertir un bastión militar en uno de los parques más grandes que tiene el centro de la ciudad, la *Ciutadella*. Los pabellones de aquella exposición universal hoy albergan al Parlamento de Catalunya, una escuela y un museo. Su eje de ordenación sirvió para urbanizar una de las avenidas del ensanche. Con

aquella intervención se logró por otra parte convertir un sitio “maldito” para la ciudad (control militar sobre los propios ciudadanos), en un sitio claramente público.

La Exposición Universal de 1929 permitió abrir la ciudad hacia la montaña del *Montjuic*. Con ella llegó la primera línea de metro. El pabellón principal hoy es el Museo Nacional de Arte de Catalunya, y los pabellones restantes fueron transformados sucesivamente en teatros, museos y muchos de ellos forman partes de la *Fira*, donde tienen lugar las distintas exposiciones comerciales en la actualidad.

Las intervenciones olímpicas de 1992 llegan quizás a la expresión más acabada de este modelo. El evento constituyó la oportunidad para que en el sector litoral la ciudad llegara al mar, ganara parques urbanos, áreas de ocio y playas. En el sector de montaña, la ocasión para que las nuevas instalaciones deportivas equiparan barrios históricamente desprovistos de ellas. Con similar objetivo, en el Área Olímpica del *Monjuic* el Estadio Olímpico se convertirá después en la cancha oficial de uno de los clubes de fútbol, el Palacio de los Deportes, en el recinto donde tienen lugar los grandes recitales de la ciudad, etcétera.

Pero al margen de estas intervenciones extensamente publicadas y conocidas nos referiremos a algunos aspectos de importancia y poco señalados. Por un lado, *los lugares elegidos* para el emplazamiento de los equipamientos necesarios. En vez de elegir un sitio retirado de la ciudad se eligieron cuatro de las áreas de nueva centralidad antes explicadas, áreas que permitirían revalorizar sectores urbanos existentes. La ligazón de estas cuatro áreas será la excusa perfecta, además, para construir el anillo de circunvalación, planificado y pendiente desde los años 60. Pero ahora, más que en un eje rápido, se convertiría como hemos dicho, en un eje que irrigaría y revalorizaría la periferia. *Una vez más, algo que estaba previsto, se desarrolla en el momento oportuno, cuando las condiciones económicas, sociales y políticas lo hacen factible y del modo en que la ciudad puede beneficiarse en conjunto.*

Por otro lado, cabe reflexionar sobre la *mayor capacidad de decisión y gestión del gobierno local* durante el período preparatorio de estos eventos para ciudades secundarias, que no son capitales de Estado y que en general tienen un gobierno de diferente color

político al del gobierno central. Ante un compromiso internacional, frente al que su fracaso supondría también el del resto del Estado y cuyo éxito supone también un beneficio indirecto para todo el país, se produce un *período de gracia* en el que se flexibilizan y agilizan todos los mecanismos y trabas administrativas que supone la superposición de competencias en el territorio urbano. En el caso de las vías de circunvalación por ejemplo, el Municipio de Barcelona logró tener competencias sobre el proyecto que de otro modo hubiera sido atributo exclusivo del Ministerio de Obras Públicas del gobierno central, ganando así la posibilidad de orientar esta inversión extraordinaria en función de las necesidades locales.

EL PROYECTO URBANO COMO MODALIDAD DE INTERVENCIÓN

Proyecto urbano es un término extensamente utilizado en distintos países pero que no tiene en todos los casos el mismo significado. El concepto acuñado de manera teórica en Barcelona por Manuel de Solà-Morales (Solà-Morales, 1987) y aplicado en la mayor parte de las intervenciones en esta ciudad desde los 80, hace referencia a una serie de ideas que podríamos resumir en los siguientes ítems:

- * Intento de superación de la dicotomía entre *planeamiento y proyecto de arquitectura*.
- * Diseño más ligado a la arquitectura de la ciudad y al diseño pluri-disciplinar que a la *arquitectura de los edificios y a la ingeniería del viario*.
- * Escala de actuación *intermedia* entre un sector específico y el conjunto;
- * Multifuncionalidad de la intervención;
- * Minuciosidad en el estudio de la ciudad existente y del territorio;
- * Atención especial a la forma urbana: preocupación por dar estructura y forma a lo sin forma que proponían los planes metropolitanos.

Para explicarlos nos apoyaremos en un ejemplo concreto:

La costa de Barcelona, desde su puerto original (el *Port Vell*), hasta el *Poble Nou* (uno de los primeros pueblos formados fuera de las murallas) fue el lugar por donde discurrieron las primeras vías férreas hasta el corazón de la ciudad. El ferrocarril había promovido en este sector la instalación de industrias fundamentalmente textiles y el Poble Nou se transformó progresivamente en un barrio netamente obrero por su proximidad a las fábricas. La ciudad burguesa —desde el desarrollo del *ensanche*— se desplazó hacia el interior, dando la espalda al mar. El litoral fue así el territorio del ferrocarril, de las fábricas y los asentamientos espontáneos (*Imágenes 10 y 14*).

En los 60, la aparición de las primeras autopistas metropolitanas, sumado a la de nuevas industrias y a la complejización de las infraestructuras requeridas por éstas, derivaron en su progresivo desplazamiento fuera de la ciudad. Es entonces cuando las antiguas fábricas del litoral fueron abandonadas. Simultáneamente en aquellos años España comenzó a estructurar y ligar su territorio y desde el gobierno central se redactaron los Planes de



Redes Arteriales cuya finalidad sería organizar las áreas metropolitanas. Así, en 1963 la Red Arterial de Barcelona previó el paso por este sector de una vía rápida costera (Cinturón del Litoral) que vincularía el resto del territorio con el centro de la ciudad y la zona portuaria (ahora desplazada más al sur). Por esa época debe recordarse además que se empezaba a volver la mirada hacia el mar como zona privilegiada de ocio y de residencia.

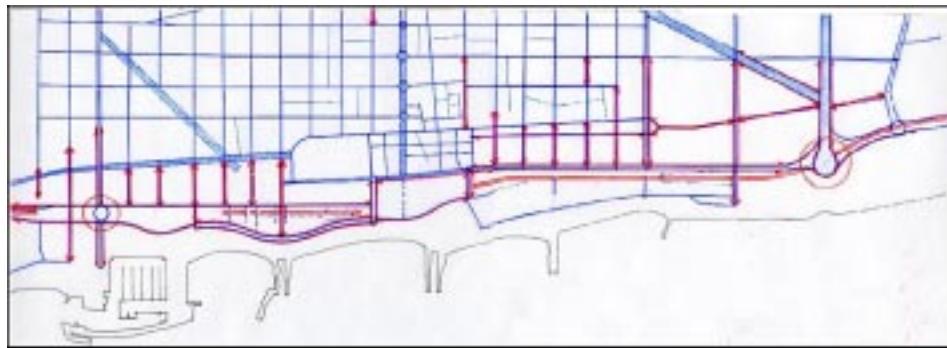
En este contexto, apareció el *Plan de la Ribera*, una propuesta por la que sus promotores privados ofrecían la financiación del Cinturón del Litoral a cambio de construir un barrio residencial de alta calidad. En el proyecto, el barrio se ordenaba paralelo a la línea de costa y el Cinturón se trazaba por detrás de éste, asegurando la accesibilidad rápida al barrio pero sin interferir en su relación con el mar. La ciudad existente en cambio, y el barrio que históricamente tuvo vedada su accesibilidad al mar por la presencia del ferrocarril, seguirían postergados detrás de la autopista. Esta propuesta fue abortada como resultado de una fuerte movilización de la ciudadanía, de grupos de profesionales y de la Universidad (Laboratorio de Urbanismo, 1974).



Imágenes 10 y 11.
(Alcalá, 2004)
El frente litoral
hacia 1979 y 2001.

El PGM de 1976 puso freno final a este proceso especulativo pero no fue mucho más allá: definió zonas, densidades e hizo las reservas necesarias de suelo para la autopista que alguna vez habría de pasar por allí.

A mediados de los 80 esta franja litoral fue definida como una de las *nuevas áreas de centralidad* y como ya lo referimos, cuando Barcelona se presentó como candidata a los Juegos Olímpicos.



Imágenes 12 y 13. (Alcalá, 2004)
El proyecto del Cinturón del Litoral se concibe en simultaneidad con la apertura de distintas vías transversales que permiten la llegada masiva de la ciudad al mar. El viario actúa como soporte y estructura del proyecto urbano general que incluye nuevas áreas residenciales, áreas comerciales, de ocio, de espacios verdes, etcétera.

cos de 1992 fue pensada como emplazamiento de la Villa Olímpica (sitio donde se alojaría a los deportistas). De este modo, las Olimpiadas serán la ocasión que dispare la conquista definitiva de la costa pero esta vez con otro criterio urbano (*Imágenes 11 y 15*).

La reurbanización del suelo y la creación de una nueva zona residencial junto al mar supondrían operaciones de distinto tipo y envergadura. Por una parte, el desmantelamiento de las infraestructuras industriales, el desmantelamiento de ocho vías de ferrocarril, la concreción simultánea del Cinturón y como consecuencia de éste, la resolución simultánea de todo el drenaje de la ciudad hacia el mar.

Por otra parte, para que esta zona realmente se convirtiera en un nuevo centro “económicamente activo” el proyecto residencial inicial debía completarse con actividades comerciales y de ocio, y para que Barcelona se convirtiera en una ciudad costera (desde el punto de vista turístico) debía tener playas y un puerto deportivo, así que éstas operaciones también se agregan al programa. Ninguna de estas obras podrían hacerse si no se atraían capitales. La guinda será la explotación por unos años del futuro centro comercial y la posibilidad de construir las dos torres más altas de la ciudad.

Imágenes 14 y 15.
(Guardia, M., 2002)
La construcción de la Villa Olímpica supuso la conversión de un área industrial obsoleta en un área de nueva centralidad que actuó como motor de transformación de toda la franja litoral.



8- Sobre esta distribución puede consultarse Martorel, Bohigas, Mackay, Puig Doménech, 1991.

En definitiva, no se trató de un proyecto residencial, tampoco de un proyecto viario, ni de un proyecto portuario o de espacios públicos. Se trató de un **proyecto urbano**, multifuncional, imposible de llevar adelante sin el trabajo conjunto de urbanistas, arquitectos e ingenieros, sin abogados y economistas. La residencia temporal de los deportistas se resolvió como una operación de viviendas que promovió sucesivas operaciones residenciales en el sector y fue simplemente una excusa para promover la transformación de un área mayor. (*Imágenes 12, 13 y 15*).

La transformación de toda la banda costera no fue resuelta cerrada en sí misma sino como área de transición entre la ciudad y el mar. La construcción del cinturón por ejemplo, incluyó simultáneamente la llegada del conjunto de vías urbanas transversales hasta la costa y la cobertura del tramo que permitiría la llegada peatonal de los pobladores de aquel barrio histórico al mar.

COHERENCIA Y DIVERSIDAD

¿Cómo se hace para mantener la coherencia global entre los distintos proyectos encadenados introduciendo a su vez la calidad de los proyectos específicos? ¿Cómo se hace además para introducir la diversidad urbana?

El “proyecto urbano general” es desarrollado por un equipo técnico; pero una vez concebido éste, se subdivide en distintos proyectos a cargo de otros equipos que desarrollan las distintas partes sin perderse a lo largo del proceso la coordinación del conjunto. Esto dio origen, por ejemplo, a que las manzanas de la Villa Olímpica fueran asignadas a distintos despachos de arquitectura, con lo cual fue posible encontrar diversidad entre los proyectos residenciales dentro de una coherencia de conjunto: alturas similares, semejante criterio de ordenación respecto de la trama urbana, etcétera.⁸

REFLEXIONES FINALES

La calidad de los espacios públicos de la periferia de Barcelona y la accesibilidad del conjunto de la sociedad a sus áreas de mayor centralidad ilustran de alguna manera los niveles de cohesión bastante significativos alcanzados en los últimos años del S. XX. Ello habla de una manera de **concebir la ciudad** y del **modo de hacer ciudad** que se ha seguido. De los aspectos analizados nos parece de interés conceptualizar algunas cuestiones.

La existencia de una idea previa o proyecto de ciudad supone la construcción de una idea general y global de la ciudad que se quiere, no de partes, sino del todo. Esto no niega el desarrollo de partes con especificidades propias sino que las supedita a un conjunto coherente. **La importancia de una idea previa o proyecto de ciudad** radica en que la ciudad no resulta de la sumatoria de iniciativas e inversiones privadas y públicas aisladas y autistas, sino que éstas se promueven y gestionan complementariamente en función de aquella idea preconcebida.

Esta idea de ciudad debe responder a un Objetivo Colectivo con mayúsculas, que antecede a los objetivos parciales y sectoriales. Este objetivo no puede estar supeditado a los problemas coyunturales ni a los recursos disponibles de un momento determinado sino que debe ser formulado en función de **aquello que la ciudad pretende ser y ofrecer a los ciudadanos**.

El logro de aquel proyecto acabado de ciudad sólo puede conseguirse en la medida que exista una coherencia entre los emprendimientos y las posibilidades tanto técnicas como financieras de cada momento. **Las escalas y los tipos de actuaciones deben estar estrechamente vinculados con la capacidad operativa y económica de cada momento histórico.** Esto no significa la apuesta por objetivos pequeños, sino por objetivos grandes. Ello no supone la necesidad de inversiones únicas desmesuradas, sino la comprensión de que estos objetivos pueden ser alcanzados progresivamente, potenciando al máximo la capacidad de cada momento pero sin exceder los propios límites operativos. Implica sí **mantener una coherencia y secuencia estable entre las inversiones sucesivas.**

Aquella idea de ciudad entendida como un Objetivo Colectivo trasciende a los cambios político-administrativos circunstanciales. Entendiendo que los tiempos de gobierno son distintos a los de desarrollo de un proyecto urbano y que en todo caso los cambios políticos que se producen en los primeros, podrán incidir en la calidad y efectividad de la gestión, pero nunca en la variación de estos objetivos. Instrumentos como el PGM dan un marco de regulación en este sentido. Pero otro tipo de estrategias como la definición y el desarrollo progresivo de las *áreas de nueva centralidad* constituyen otro ejemplo de una manera menos inmediatista de hacer ciudad.

Casi que se trata de comprender que existe otra forma de hacer política urbana. Que el éxito político puede sustentarse en el compromiso de dar continuidad a los objetivos a más largo plazo y en concebir las intervenciones urbanas como instrumentos de redistribución de riquezas y de orientación hacia la construcción de una ciudad más justa y equilibrada.

Para el logro de estos objetivos resulta fundamental el acierto en la elección de las estrategias y políticas urbanas. A veces no se trata de que las estrategias o las políticas sean buenas o malas en sí mismas sino que sean coherentes a la circunstancia histórica y al lugar específico. Una misma estrategia quizás no sea adecuada para dos ciudades diferentes o ni siquiera para la misma ciudad en momentos diferentes. *Es tan importante entonces cuáles son las estrategias, como así también el acierto en el cuándo y dónde pueden ser aplicadas.* En el ejemplo hemos visto cómo en un momento dado se optó por intervenciones pequeñas de gran impacto a escala barrial, mientras en otros, por operaciones de mayor envergadura capaces de estructurar barrios entre sí y revitalizarlos económico. También pudimos advertir cómo determinadas circunstancias extraordinarias fueron aprovechadas para la construcción de las grandes infraestructuras pendientes o para transformar completamente áreas urbanas enteras.

En gran medida, el logro de los puntos anteriores pasa por dar apoyo y espacio de actuación a quienes realmente están formados para hacerlo. No resulta un dato menor el hecho

de que en Barcelona, las transformaciones de mayor impacto hayan sido llevadas adelante por profesionales que tenían muchos años previos de investigación y reflexión sobre la ciudad y que alguno de ellos haya empezado por el estudio de los barrios más pobres y marginales. Esto pone sobre la mesa la necesidad de dar *espacio de actuación a personas con buena formación disciplinaria, con visión social clara y conocimiento profundo de la ciudad*. Y la necesidad de que quienes ocupan cargos políticos de gobierno tengan la capacidad de propiciar la formación de equipos técnicos competentes y estén dispuestos a darles el respaldo y el poder de actuación suficientes. Políticos avocados a la gestión de las propuestas técnicas, fundamentalmente de aquellas más difíciles de llevar adelante en función del número de actores implicados o de la carencia de recursos suficientes.

Ninguno de los puntos anteriores sería suficiente, sin embargo, si no existiese como contraparte una *ciudadanía reivindicativa y movilizada* para frenar y exigir cambios oportunos a las decisiones técnicas y políticas. Hay autores que se preguntan cuánto de las transformaciones de Barcelona, conocidas en el mundo como el “*modelo Barcelona*”, son deudoras de un grupo de profesionales y cuánto de los fortísimos movimientos sociales reivindicativos que exigieron las mejoras que hoy disfrutan (Domingo y Bonet, 1998; Huertas y Andreu, 1996). Sea como sea, se trata del contrapeso necesario para evitar “*las dictaduras de los técnicos*” pero también por otro lado, del espacio necesario para que la ciudadanía se involucre y “*se apropié*” de las transformaciones urbanas. En la medida que los logros urbanos resultan de una negociación colectiva también es mayor el sentimiento de pertenencia, de afecto por la propia ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Acebillo i Marín, Joseph A., 1990. “De la Plaza Trilla a la Villa Olímpica. Notas sobre el progresivo cambio de escala en las intervenciones urbanas de Barcelona entre 1980 y 1992”. P.179–199. En *Barcelona y el Sistema Urbano Europeo*. Colección 1. Barcelona Eurociudad. Ed. Ayuntamiento de Barcelona y Programa CITIES CIUDADES. 1990.

Ajuntament de Barcelona, 1992 *Barcelona espacio público*. Ed. Ajuntament de Barcelona.

- 1991** *Memòria 1987–1991. Ambit d'Urbanisme i Serveis Municipals.* Ed. Ajuntament de Barcelona.
- 1989.** *Barcelona. La ciudad i el 92.* Instituto Municipal de Promoció Urbanística. Ed. Ajuntament de Barcelona.
- 1987.** *Arees de Nova Centralitat. New Downtowns in Barcelona.* Director Joan Busquets i Grau.
- 1987.** *Barcelona. Espais i Escultures (1982–1986)* Col.lecció Materials de Disseny Urbà. Nº 11. Area d'Urbanisme i Obres Pùbliques. Ed. Ajuntament de Barcelona.
- 1984.** *Pla de Vies. Materials pel Seminari de Vies.* Ed. Ajuntament de Barcelona.
- Ajuntament de Barcelona. Patronat Municipal d'Habitatge. 1999.** *Les cases barates.*
- Alcalá, Laura, 2004.** “Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona”. *Tesis Doctoral.* Director, Francesc Peremiquel Lluch. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio. ETSAB. UPC
- 2002** “Las huellas de los distintos tipos de vías de circunvalación en la conformación actual de la Ronda del Mig. Consecuencias y derivaciones a nivel urbano” *Monografía.* Tutor Profesor Francesc Peremiquel.
- Bohigas, Oriol, 1987.** “Metàstasi i Estrategia”. En *Barcelona. Espais i Escultures (1982–1986)* Col.lecció Materials de Disseny Urbà. Nº 11. Area d'Urbanisme i Obres Pùbliques. Ed. Ajuntament de Barcelona.
- 1985.** *Reconstrucción de Barcelona.* Ediciones 62. Barcelona.
- Busquets Grau, Joan, 1992.** *Barcelona. Evolución Urbanística de una capital compacta.* Ed. Mapfre 2º Ed.1994. 1ª Ed. 1992 Madrid.
- 1989,** “De nuevo, la calle en el proyecto de ciudad. Algunas reflexiones sobre el Plan de Vías de Barcelona” *Artículo.* Revista Casabella Nº 553–554. Año:1989.
- Busquets, Joan, Parcerisa, Josep, 1983.** “Instruments de projectació de la Barcelona suburbana”. Treballs d'Investigació. Revista ANNALS Nº 2 ETSAB Año 1983.
- Domingo i Clota, Miquel y Bonet i Casas, Maria Rosa, 1998.** *Barcelona i els Moviments Socials Urbans.* Fundació Jaume Bofill. Editorial Mediterránea. Barcelona.
- Fabre, Jaume y Huertes, Joseph María, 1976.** *Tots els barris de Barcelona. El Clot. El Poble Nou. La Sagrera. Sants. La Bordeta. Hostafrancs.* Edicions 62. 2ª Ed. Barcelona, 1980. 1ª Ed. Barcelona.
- Ferrer i Aixalà, Amador.** “La Vivienda Masiva y la formación Metropolitana de Barcelo-

na". *Tesis Doctoral*. Director: Manuel de Sola-Morales. Barcelona, 1982.

Galera, Monserrat; Roca, Francesc; Tarragó Salvador, 1982. *Atlas de Barcelona. Segles XVI-XX*. Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. Barcelona.

Guardia, Manel, 2002. *Barcelona, Memòria des del cel*. Ajuntament de Barcelona. Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura. Lunwerg Editores. España, 2002.

Huertas, Josep Maria y Andreu, Marc, 1996. *Barcelona en Lluita (El Moviment Urbà 1965-1996)* Ed. FAVB. Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, con la colaboración de la Diputació De Barcelona y la Fundació Jaume Bofill. Barcelona.

Laboratorio de Urbanismo. *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Riera*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona 1974.

Martorel, Bohigas, Mackay, Puig Doménech, 1991. *La Villa Olímpica. Barcelona 1992* Ed. Gustavo Gili. Barcelona.

Solà Morales, Manuel de, 1987. "La segunda historia del proyecto urbano". P. 21-26. Revista UR N° 5. Año 1987.

