

## **ANEXOS**



## ANEXO I

### Evolución de la estructura viaria y antecedentes del planeamiento en Barcelona. *Repaso histórico*

#### La matriz histórica del plano de la ciudad

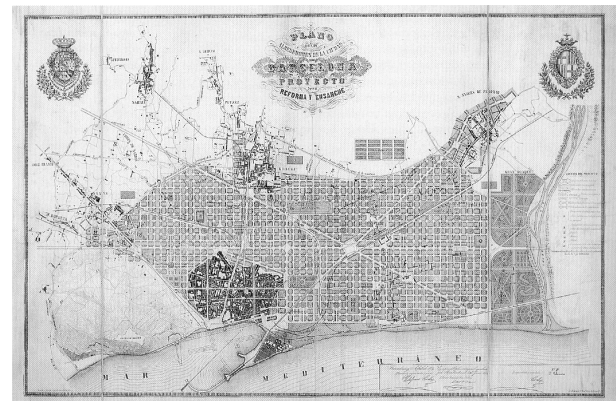
En el Siglo XIX tuvieron lugar aquellas transformaciones que definirán las imágenes que quizás con mayor potencia caracterizan hoy el territorio ocupado por la ciudad de Barcelona. El territorio natural definido entre las sierra de Collserola, el mar y los ríos Llobregat y Besòs, hasta ese momento un llano fundamentalmente agrícola sólo ocupado por la Barcelona amurallada y por pueblos que se habían formado fuera del área *non aedificandi* de ésta, se transforma en el espacio central de la urbe que ocupará todo este recinto.

Este territorio, se *devela como una unidad* recién cuando a partir de 1854 Cerdà comienza la ejecución de un "Plano Topográfico de Barcelona y sus alrededores". Y este espacio geográfico se concibe como el nuevo territorio de la ciudad fundamentalmente a partir del Anteproyecto de Ensanche concebido por el mismo Cerdà para el concurso de Proyecto de Ensanche convocado por el Ayuntamiento en 1859.

Las vías del ensanche, siguiendo *un modelo de malla isotropa y homogénea a partir de un ordenamiento ortogonal*, se plantearon como la estructura soporte de una "nueva ciudad" ligada casi con la misma neutralidad a la ciudad de origen del proyecto como a los pueblos que compartían con ésta aquella situación geográfica y topográfica común. Una malla indiferenciada, diez veces superior a la superficie de la ciudad antigua, en la que sólo se distinguían dos vías a 45° respecto de las demás vías y una diagonal que cruzaba una de las anteriores en el punto donde se definía una plaza a la que se adjudicaba una relevancia por encima de la uniformidad del conjunto (actualmente "Pl. de les Glories"). Estas vías singulares, "*trascendentales*" en palabras del mismo Cerdà, serán las encargadas de poner en relación a la ciudad con el resto del territorio al vincularlas a las vías que comunicaban con Madrid y Francia .

Las características de esta malla (vías de 20m 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 fundamentalmente de una concepción completamente nueva que no se sujeta a las condiciones de la ciudad antigua ni a la de los demás núcleos vecinos. La malla se concebía como una *estructura potente, capaz de*

*governar ese territorio y como un tejido urbano alternativo* que permitiera resolver los problemas de *higiene* que la ciudad padecía por entonces. La proposición por ejemplo, de un tipo de cruces donde la superficie del viario se duplica, respondía tanto a un estudio e interpretación de los problemas de tráfico como a la necesidad de convertir el ferrocarril en un medio de transporte urbano. La homogeneidad de la malla y de estos cruces apostaba por una racionalización de la ciudad y por iguales oportunidades para todos sus habitantes.



Al.1 y 2 Plano Topográfico de los alrededores de la ciudad de Barcelona realizado por Ildefons Cerdà en 1854 y Proyecto de Reforma Interior y Ensanche de 1959

Entre la ciudad antigua y el ensanche, Cerdà interpone una *ronda interior* que rodeaba a la primera y que permitía la entrega por un lado, de las vías nuevas y por otro, de las antiguas. El funcionamiento futuro de la ciudad antigua quedaba garantizado con la prolongación dentro de ésta de tres de las nuevas vías, de las cuales llegará a abrirse completamente una, la Vía Laietana y parcialmente otra (las calles Ferrán y Jaume I).

Estas transformaciones y los procesos derivados del crecimiento centrípeto hacia el vacío central, redefinieron las relaciones entre Barcelona y los pueblos o asentamientos próximos que se encontraban fuera del área *non aedificandi*. Este hecho derivó paulatinamente en la extensión también de los

límites administrativos. Entre 1896 y 1921 se producirá sucesivamente la anexión de los municipios vecinos, configurándose aquellos límites administrativos en los que prácticamente se reconoce esta ciudad hasta el presente .

A partir de entonces, en el plano será posible identificar tres tipos de manchas: la de la ciudad medieval, la del ensanche y la de los pueblos que habían quedado anexionados. Tomando como referencia estas manchas, podría decirse que la ciudad de Barcelona queda definida por un nuevo tipo de áreas de borde: un arco de tejidos heterogéneos que como interpretará Jaussely<sup>1</sup> semejaban los dedos de una mano que se extendían desde el ensanche (la palma), hasta los límites topográficos.

### El surgimiento de una necesidad de enlaces

Con la entrada al siglo XX, en Barcelona se manifestaron nuevas necesidades urbanas. Por un lado, se evidenciaban problemas de conectividad entre aquellos –ahora- “barrios externos al ensanche” y por otro, un nuevo ambiente socio político reclamaba transformaciones que permitieran introducir en Barcelona algunos de los nuevos patrones urbanos ensayados en los procesos de extensión y embellecimiento de París o Viena a mediados del S.XIX. Dicho de otro modo, se planteaba la *necesidad de comunicar y vincular entre sí los municipios anexionados* y se reclamaba la *posibilidad de introducir en la ciudad, una mayor variedad de formas de urbanización y de crear referencias formales y jerárquicas inexistentes en la trama neutra del ensanche.*

Estas necesidades derivaron en el llamado a “Concurso Internacional sobre anteproyecto de enlace de la zona del Ensanche de Barcelona y los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarriá y Horta” convocado por el Ayuntamiento de Barcelona en 1903<sup>2</sup> e interpretadas de manera ejemplar por León Jaussely, autor del anteproyecto ganador. Este anteproyecto es ratificado por el Ayuntamiento en 1905. El proyecto fue reelaborado por el mismo Jaussely y un equipo técnico local y aprobado definitivamente en 1907.

<sup>1</sup> León Jaussely, 1905. Memoria del Proyecto de Enlaces

<sup>2</sup> La Convocatoria del concurso expresaba “ *El objeto del concurso es el estudio y formación de un anteproyecto de enlaces del casco urbano de Barcelona con los pueblos agregados, el de éstos entre sí y además con los ensanches actuales y con los pueblos de Sarriá y Horta no agrupados, proponiendo las ampliaciones, variaciones, creación de zonas limítrofes, paseos de ronda y de circunvalación y que además exige el ensanche racional y lógico de las distintas zonas urbanas o urbanizables que integran dicho término*”

### - El Plan de Enlaces de Jaussely

*Jaussely partió de aquel territorio predefinido, en el que ya existían unas líneas de fuerza determinadas por las situaciones de hecho y por unos accidentes naturales todavía no explotados como recurso paisajístico.* Su propuesta tuvo por objeto potenciar el funcionamiento de las partes en su conjunto, completar la ciudad a partir de la urbanización de los vacíos que quedaban y monumentalizarla. En este proyecto introdujo por primera vez en la ciudad criterios básicos de zonificación y la idea de diferenciar tejidos en función del tipo de actividad que en ellos se desarrollasen: industria, residencia y comercio.

*La propuesta de Jaussely proponía un modelo viario basado en un sistema de diagonales y de anillos de circunvalación solidarios con la malla del ensanche que permitían interconectar las áreas funcionales entre sí y con el área central y colonizar aquellos vacíos aún vacantes introduciendo formas de ordenación alternativas a la del ensanche, fundamentalmente para facilitar la urbanización de aquellos sectores donde la orografía no era compatible con el modelo de malla ortogonal anterior y para abrir el abanico parcelario a tipologías edificatorias diferentes.*

*Los nuevos ejes viarios no sólo tenían una finalidad funcional y urbanizadora sino también formal, los cruces entre las vías principales se convertían en el emplazamiento de nuevos equipamientos y elementos simbólicos.*



Al. 3 Anteproyecto para el Concurso de Enlaces de 1903 de León Jaussely

*La propuesta definía tres anillos de ronda.* El primero, denominado “*Circunvalación de la Industria*” tenía como propósito integrar el tejido residencial obrero al sistema industrial. Este anillo ponía en relación una futura área industrial detrás del Montjuic con las áreas que ya presentaban un carácter industrial como las de Sant Andreu y Sant Martí, pasando por futuras estaciones ferroviarias, equipamientos relacionados con el trabajo y escuelas

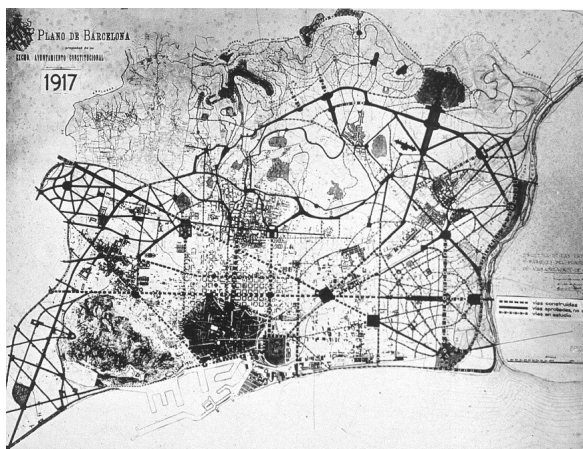
de formación profesional que también formaban parte de la propuesta. Como la propuesta incluía además la reorganización de la estructura ferroviaria, a partir de la construcción de un anillo ferroviario que permitiera vincular las líneas convergentes en la ciudad y la realización de un ferrocarril interior eléctrico subterráneo (metro), en los puntos de tangencia de este anillo con el de ronda se creaban las estaciones

El segundo anillo, denominado "Paseo de Ronda", enlazaba entre sí los distintos pueblos que habían sido anexionados a la ciudad..

El tercer anillo, denominado "Paseo Rural", aparecía por entonces situado fuera del área urbanizada, su trazado coincidía con una carretera existente (la de Cornellá) y era pensado como el eje que ligaría los espacios verdes naturales con nuevas áreas residenciales tipo ciudad jardín. *Este constituirá el primer antecedente de la traza de la actual Ronda de Dalt*

#### - Plan de Enllaços. 1917

El plan de Enlaces de 1917 confirma a nivel de planeamiento los principales ejes viarios que habían sido propuestos por Jaussely. Si bien supone una reducción drástica de los ambiciosos propósitos de la propuesta anterior, confirma la necesidad de determinadas trazas. El Plan de Enllaços de 1917 de F. Romeu, E. Porcel y P. Falques incluye la graficación de grandes vías de enlaces y de espacios verdes. Se establecen 3 categorías de vías con criterios operativos de gestión: las construidas, las aprobadas no construidas y las que se encuentran en vías de estudio



Al. 4. Plan de enlaces de 1917. F. Romeu, E. Porcel y P. Falques

#### El paso a un nuevo territorio de referencia

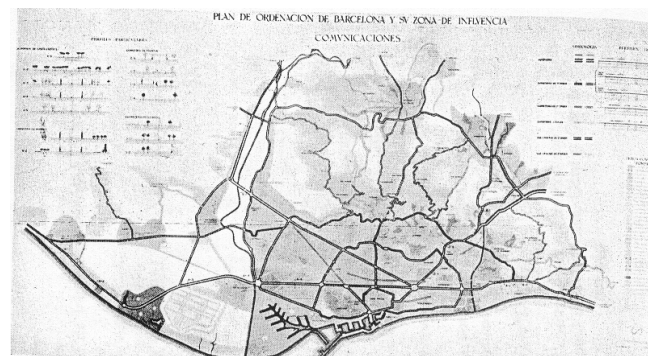
A mediados del S. XX el territorio de reflexión excede los límites del Municipio de Barcelona. Existe un esfuerzo por interpretar un área funcional mucho mayor que de hecho ya existe entre Barcelona y otros núcleos urbanos, para poder actuar sobre ella. Dos serán las cuestiones implícitas desde entonces:

por un lado, poder definir "hasta dónde" era necesario considerar el área funcional a Barcelona y por el otro, cómo gobernar y estructurar ese territorio.

#### - Plan General de Ordenación de la Comarca de Barcelona y su Área de Influencia. 1953

En 1953 se redacta el "Plan General de Ordenación de la Comarca de Barcelona y su Área de Influencia" que extiende el área de reflexión a 27 municipios. El espacio territorial definido por los límites naturales antes descritos es ahora interpretado dentro de un espacio de relaciones funcionales que los trascienden y en ese territorio mayor el sistema de vías de comunicación y enlaces cobra una nueva significación.

El plan presenta una propuesta viaria de "Comunicaciones Urbanas" donde se definen vías de distinto orden y donde las rondas son consideradas por primera vez como "cinturones". Estas vías ya no tienen por objeto el enlace sino la posibilidad de rodeo o desvío del centro urbano y son pensadas como una traza que permitirá poner un límite a la progresiva y desenfrenada extensión del área urbana central<sup>3</sup>



Al. 5 "Comunicaciones" Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia de 1953

<sup>3</sup> " Los cuatro accesos a Barcelona que agrupan a las seis principales carreteras de primer orden penetran directamente al corazón de la ciudad, uniéndose en la plaza de las Glorias, que formará así el <<nudo>> principal de comunicaciones por carretera, actuando las demás vías urbanas de red de dispersión del tráfico hacia los distintos puntos de la población. Sin embargo, es necesario completar este sistema primario formado por los accesos y sus inmediatas prolongaciones.....conviene prever la posibilidad de cruzar la ciudad dando un rodeo sin penetrar en el centro de la misma, estableciendo dos cinturones <<exteriores>> por su límite de montaña (prescindiendo del cinturón <<interior>>, formado por las rondas, que envuelven el casco antiguo

...." El segundo cinturón se proyecta como límite de la expansión hacia la zona montañosa, y empezando en la plaza de dispersión formada en el cruce del río Llobregat con la autopista de Castelldefels, se dirige a Espulgas, cruzando a distinto nivel de la autopista de Madrid a Barcelona y se desarrolla siguiendo la curva de nivel del terreno en la falda del Tibidabo, cruzando en túnel el montículo de Los Penitentes y uniendo los núcleos urbanos de Horta y San Andrés con Santa Coloma y Badalona." P. 72-73." Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia. Memoria 1954. Segunda Parte "Examen General de Necesidades y Previsiones". Cap. II Las Comunicaciones. Las negritas son nuestras

### - La definición de una red arterial básica

En los años 60 comenzarán las definiciones de redes arteriales básicas en todo el territorio español y se iniciarán inversiones importantes para su concreción. Cabe señalar que estas definiciones hechas desde instancias administrativas nacionales (el Ministerio de Obras Públicas del Estado Español) demandarán procesos de ajuste a nivel del planeamiento local.

La Red Arterial de 1963 para el área de Barcelona formulada por el mencionado ministerio, introduce la especialización de vías básicas y define el trazado de autopistas, túneles y cinturones de ronda. A las autopistas que vinculan a Barcelona con las ciudades ubicadas fuera del área metropolitana se agregan, tres cinturones del lado de montaña que se cierran con uno litoral y tres ejes transversales que conectan los cinturones entre sí superando el límite natural de Collserolla.

Durante este período, (como ya se indicara al desarrollar los antecedentes de las vías rápidas en el ámbito urbano), se construyen las autopistas radiales con centro en Barcelona como por ejemplo los ejes : Vallés Llobregat y Maresme. Estas autopistas se conectan de manera directa, sin intermediación, al sistema de grandes arterias urbanas de la ciudad : Diagonal, Gran Vía y Meridiana, convirtiéndolas en ejes de acceso rápido y en las vías de "paso a través" de la ciudad.

### - Plan Director de 1968

Entre 1964-68 se redacta la propuesta para el Plan Director que fue aprobado sólo como "*avance del Plan Director*" en 1968. Este plan realiza la revisión del Plan Comarcal y reconoce un estado de la urbanización y de la relación funcional entre los núcleos urbanos diferente a la que éste había definido. Este documento introduce el concepto de un área metropolitana, cuya superficie es superior al ámbito municipal y comarcal tradicionales (3000 km<sup>2</sup>) con 100km de longitud en la franja litoral.

Este plan prevé la descongestión de Barcelona a partir de la re-localización industrial (se supone que la residencia seguirá el movimiento de la actividad productiva) y de la localización de dos centros direccionales de crecimiento . En relación al sistema viario este plan incorpora la red arterial definida en 1963 como "*plan de infraestructuras metropolitanas*".

### Los exabruptos de los 70

358 *Hacia los años 70, una vez concretados los grandes ejes de acceso hacia el centro, el interés empieza a centrarse en los cinturones. La ciudad inicia la*

construcción del Primer y del Segundo Cinturón y la del Túnel de la Rovira que permitiría unir los dos en el área urbana.

La ex temporalidad entre el "Paseo de Ronda" proyectado por Jaussely y el Primer Cinturón que sigue prácticamente la misma traza con criterios ahora de vía rápida, supone la producción de conflictos con barrios que ahora existen donde antes existían suelos vacantes. Pero la urgencia y la prioridad funcional dada a estas vías, hacen que se soslaye cualquier preocupación por realizar un encaje adecuado a las tramas urbanas afectadas con su construcción, quedando éste encaje sujeto a la fuerza y el tipo de presiones ejercidas por los barrios afectados y a determinados intereses de explotación del suelo en aquellas áreas aún vacantes. Así, lejos de primar un criterio único o coherente de inserción, la construcción del 1º Cinturón supondrá la materialización de una vía cuyo carácter oscilará entre el de vías segregadas y el de vías urbanas según el poder reivindicativo de los vecinos en los distintos tramos, variarán los tipos y anchos de sección (desde secciones de 25 m a 50 m de ancho, de tramos resueltos en viaductos a tramos resueltos en trinchera)<sup>4</sup>.

Los irregulares procesos de expropiación seguidos en aquellos puntos donde será necesario producir derribos, así como la imposición de soluciones técnicas que afectaban negativamente algunos de los tejidos conducirá a procesos de reivindicación social tan fuertes que acabarán interrumpiendo la construcción de este cinturón hasta los años 80.

Esta situación no será ajena sino común a los procesos que seguirá la construcción del Segundo Cinturón y el fracasado intento de construcción del Cinturón Litoral. El desarrollismo que imperaba a fines de los 60 y principios de los años 70 habían dado lugar al inicio de la construcción de algunos tramos del Segundo Cinturón aún cuando la obra en su conjunto no había llegado a materializarse en un proyecto unitario y menos aún, habiéndose consensuado con los barrios afectados el proyecto definitivo. Estos inicios de obra tuvieron lugar en aquellos sectores más desfavorecidos y necesitados de una adecuada conexión a la ciudad pero también, de menor poder económico para anteponer recursos que por la vía judicial permitiera frenar decisiones técnicas que afectaban negativamente a sus intereses. Sin embargo, la fuerza de las reacciones sociales suscitadas frente al tipo de

<sup>4</sup> Las variaciones que se introducen en la construcción de esta vía y sus consecuencias a nivel de los tejidos que atraviesa son analizados en "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" Ene. 2002. Laura Alcalá. Tutor Profesor Francesc Peremiquel



obras que se iban llevando adelante acabó paralizándolas. Del mismo modo, se paralizará la construcción del Túnel de la Rovira<sup>5</sup>.

En el caso del Cinturón Litoral, la posible financiación y construcción de este eje rápido en el tramo urbano correspondiente al Poble Nou apareció ligada a la promoción de un nuevo barrio en la franja costera (franja donde se sustituirían los usos industriales que la habían caracterizado hasta entonces). En aquella propuesta denominada "*Plan de la Ribera*", el Cinturón se trazaba paralelo al mar, y entre el cinturón y la línea de costa se ordenaba un nuevo barrio residencial. El Cinturón se trazaba por detrás del "emprendimiento" garantizándose así su accesibilidad rápida pero sin interferir en la relación directa de éste y el mar. La ciudad existente en cambio y el barrio que históricamente había tenido vedada su accesibilidad al mar por el paso de las líneas férreas de la costa (rasgos que se describen con mayor detalle en el capítulo 3) ahora seguirían postergados detrás de la autopista y del nuevo barrio cuyos edificios en altura cortarían además, su poca visión hacia el mar. La fuerte reivindicación vecinal y el apoyo y presión ejercida por colectivos profesionales, impidieron oportunamente que esta propuesta prosperase<sup>6</sup>.

#### - El Plan General Metropolitano y la reserva del suelo.

En 1974 se crea la Corporación Metropolitana de Barcelona que se encarga de la elaboración del Plan General Metropolitano que se discute desde 1974 hasta su aprobación con modificaciones en 1976.

Este plan organiza el territorio a partir de 2 conceptos: zonas y sistemas. Mientras las primeras corresponden a suelos adscritos a intereses privados, los segundos se refieren a suelos de interés colectivo ya sean de propiedad pública o privada (y por tanto ajenos a especulación). Estos últimos vienen a conformar el instrumento que actuó como esqueleto del Plan: el "*sistema de comunicaciones*", el "*sistema de espacios verdes*", etc.

Este Plan contribuye a poner freno a los años de máxima especulación inmobiliaria y mínima regulación y constituye el soporte legal del nuevo tipo de intervenciones que aparecerán con el advenimiento de la democracia.

<sup>5</sup> Una descripción detallada de los pormenores que siguieron los proyectos y las ejecuciones de estos tramos puede leerse en Herce Vallejos, Manuel. "Por una alternativa a la red arterial de Barcelona" *Artículo*. CEUMT. Butlletí del Centre d'Estudis Urbanístics, Municipals i Territorials. Nº 15. Jun. 1979. Barcelona. También un repaso exhaustivo de las reivindicaciones sociales que se sucedieron frente a estos proyectos puede leerse en Domingo i Clota, Miquel y Bonet i Casas, Maria Rosa. "*Barcelona i els Moviments Socials Urbans*" Fundació Jaume Boffil. Editorial Mediterranea. Barcelona 1998.

<sup>6</sup> Una descripción de este proyecto y de las afectaciones que tendría puede leerse en el trabajo realizado por el Laboratorio de Urbanismo. "*Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera*". Ed. Gustavo Gili. Barcelona 1974.

En relación al sistema de comunicaciones, la estructura viaria sigue fundamentalmente la red arterial dibujada en 1963, se mantienen los tres cinturones, las otras autopistas y los tres ejes de conexión transversal (túneles) entre el tercero y el segundo cinturón.



Al.6 Sistema Viario Básico. Plan General Metropolitano de 1976

El sistema viario básico propuesto se caracterizaba por vincular el sistema de vías urbanas principales de Barcelona (fundamentalmente integrado por las vías del ensanche y sus diagonales), al resto del área metropolitana mediante la continuidad de alguno de estos ejes y la definición de tres cinturones interiores y uno litoral. En relación a la continuidad de determinados ejes cobraban especial relevancia tres túneles que atravesarían la Sierra de Collserola y permitirían tanto la vinculación entre el tercer y segundo cinturón como la comunicación transversal entre el área central y los núcleos urbanos ubicados del otro lado de la montaña. En el área central también se preveía la construcción del Túnel de la Rovira que permitiría la vinculación transversal entre el Primer y Segundo cinturón allí donde la orografía lo impedía.

El tercer Cinturón, discurría entre distintos municipios (Sant Cugat del Vallès, Rubí, Cerdanyola del Vallès etc) y constituía la prolongación natural de la autopista a Girona.

El Segundo Cinturón abarcaba un arco de 27 km desde el Municipio de Montgat hasta el del Prat de Llobregat, coincidiendo con el área central en 12 km desde el Río Besos hasta la margen izquierda del Río Llobregat y discurriendo entre el primero y la Av. Diagonal, al pie de la Montaña de Collserola.

El Cinturón Litoral se encargaba de unir por la margen izquierda del Río Llobregat, la costa y la margen derecha del río Besòs, el Segundo y Tercer Cinturón.

Existía por tanto en este plan la voluntad de garantizar una comunicación básica entre los distintos núcleos que componen el área metropolitana reforzando algunos ejes perpendiculares al mar a fin de superar los

impedimentos físicos del territorio y algunos ejes paralelos a éste como el Segundo y el Tercer Cinturón y el Cinturón Litoral en el frente de mar a fin de evitar el paso obligado por la ciudad para comunicaciones importantes como con el puerto.

El plano general, realizado a una escala de 1:50.000 se complementaba con planos sectoriales a escala 1:5000, donde se detallaban las zonas y usos como así también la reserva de suelo correspondiente al sistema de comunicaciones. De este modo, aún en esta escala poco precisa, el plan hace una reserva concreta del suelo para la materialización de la red arterial, que en algunos casos será excesiva pero que resultará fundamental para su concreción posterior. También hace las reservas necesarias para los demás sistemas y equipamientos.

La observación de estos planos (de los que aparecen algunas muestras en el Capítulo 3) permite verificar el tipo de concepción general de estas vías básicas: el interés radicaba en *componer una red viaria básica, que garantizase la conexión rápida entre áreas alejadas y prever sólo unos puntos singulares donde ésta se articulara a la red viaria local*. El número reducido de estos puntos en el conjunto y la importancia que en consecuencia tendrían, se refleja en la enorme superficie de suelo urbano que se reserva para la materialización de estos nudos.

El Segundo Cinturón en el tramo central se piensa como vía segregada de alta capacidad acompañada por vías urbanas paralelas a todo su largo. Si bien esto llevaría a suponer un interés por actuar simultáneamente sobre la distribución y accesibilidad a las áreas recorridas, el análisis de las trazas previstas permite constatar que se trataba más de vías que cumplirían la función de colectoras (en el sentido descrito en el capítulo 1) ya que por ejemplo, la continuidad entre las vías urbanas existentes y éstas no se planteaba con una frecuencia realmente efectiva ni las vías transversales que podían llegar a ellas podían tener continuidad con las demás vías transversales que quedaban *del otro lado* del cinturón.

La observación de estos planos permite constatar también la escasa o nula flexibilidad con que se conciben estas vías en función de los tejidos atravesados y de las condiciones orográficas (fundamentalmente en términos de anchos de sección o de variación del tipo de sección, en viaducto, en trinchera, etc.). Sólo se observa un mínimo cuidado en el sector central de la ciudad y el puerto viejos donde directamente se opta por resolverlo en túnel por debajo del agua.

Tampoco se observa un ajuste de la posición de las trazas a los territorios ya ocupados, de este modo aparecen barrios enteros afectados como Barò de Viver o trozos importantes de otros como el barrio de la Trinitat que de cumplirse el plan deberían someterse a importantes derribos.

La misma desconsideración se hace plausible en los nudos como por ejemplo el nudo que habría de resolver el enlace entre el túnel de Vallvidrera y el Segundo Cinturón que se superpone indiscriminadamente al tejido histórico de Sarriá.

En el tramo de la costa, el Cinturón Litoral se prevé como vías segregadas de paso a ambos lados de la línea ferroviaria y tres puntos de articulación a la trama local a la altura del Carrer Prim (también pensada como vía segregada), Calos I y Av Bogatell

En el tramo paralelo al río Besòs el Cinturón pierde las vías urbanas laterales y se traza sobre la margen izquierda, planteándose otra vía segregada complementaria sobre la margen derecha, entre ambas existe una "única comunicación" a la altura del mar. En este tramo si bien se pondrá de manifiesto la voluntad de multiplicar el número de cruces y garantizar la continuidad lineal de las principales vías paralelas al mar, la observación de la total independencia de aquellas vías paralelas al río y la observación del modo en que se conciben las vías transversales refleja claramente que el interés está en la aproximación funcional a gran escala y no a la de los barrios próximos situados a ambos lados del río

Un dato de interés es que la reserva de suelo para el sistema viario será acompañada en general de reservas para áreas verdes, ello permite pensar en un propósito de *intermediación pasiva* entre las áreas urbanizadas y las vías rápidas y pone en evidencia el carácter que caracterizará a este plan: el de resolver las cuestiones por ámbitos funcionales y entre ellos garantizar su mutua no afectación. Por un lado, *se hacen importantes reservas de suelo sobre todo en los nudos para defender la independencia funcional de las vías rápidas y garantizar la no intromisión del tránsito local y por otro, los bordes de estas vías se reservan como áreas verdes para "defender" las áreas habitadas de los efectos nocivos de las autopistas*.

Desde el interés de la ciudad, es preciso reconocer sin embargo que este Plan será un instrumento fundamental para detener el proceso descontrolado de ocupación del suelo y para hacer las reservas que serán imprescindibles no sólo para permitir la apertura de estas vías sino para la inclusión de espacios verdes y equipamientos en áreas carentes de ellos. Otra importancia no menor, será el hecho de que constituirá el marco legal desde el que será posible gestionar sus propias modificaciones y el marco que regulará todas las intervenciones posteriores en la ciudad hasta la fecha.





A I. 7 Algunos tramos representativos que permiten visualizar el modo en que se conciben el Segundo Cinturón y el Cinturón del Litoral . Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana de la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona. Aprobación inicial 1974, Segunda aprobación 1976

## De la planificación general al proyecto urbano.

*“Entre la dicotomía y disociación estéril entre la planificación o plan urbanístico (reducido al campo de análisis y zonificación) y el proyecto de arquitectura (propuesta aislada) toma consistencia el “proyecto urbano” (Solà- Morales UR Nº 5 y 6)*

En los años 80 se reivindica la escala intermedia de actuación, se hablará de “proyectos en el plan”, es decir, de un ajuste o verificación coyuntural en cada lugar de intervención sin que ello suponga la pérdida de compromiso con el conjunto. Este tipo de procesos será un rasgo común en las intervenciones de este momento histórico de “recalificación urbana” y en ellas se verificarán tres tipos de escalas de trabajo según Joan Busquets<sup>7</sup>:

- de rehabilitación urbana,
- de reestructuración urbana,
- otras, claves estructurales de la forma urbana

Como lo explicará Joseph Acebillo<sup>8</sup> las intervenciones que tendrán lugar entre los 80 y los 90, irán variando de escala. Mientras las primeras serán de escala reducida con fuerte impacto en sus entornos inmediatos las siguientes tendrán un fuerte impacto en la estructura urbana general. Entre ellas, la construcción de las Rondas será decisiva tanto en la estructuración de barrios como en la definición de un nuevo modelo funcional de la ciudad.

Aunque no llegarán a tener carácter de ley como el Plan de 1976, las intervenciones urbanas desde el Ayuntamiento de Barcelona tendrán por entonces como referentes tres Planes de Actuación muy importantes: el de las *Áreas de Nueva Centralidad*, el *Plan de Vías* y el Plan de Costas.

### - El Plan de Vías

El “Pla de Vies” cuya figura visible más extendida es el documento que reúne las discusiones mantenidas en el Seminario Sarriá en 1984, constituye un cuerpo teórico que servirá de base y de referencia al conjunto de operaciones de vialidad que se desarrollen a partir de entonces<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Busquets Grau, Joan “Barcelona Evolución urbanística de una ciudad compacta” Ed. Mapfre 2ª Ed.1994. 1ª Ed. 1992 Madrid

<sup>8</sup> Acebillo i Marín, Joseph A. “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”. *Artículo*. P.179-199. “Barcelona y el Sistema Urbano Europeo”. Colección 1. Barcelona Eurociudad. Ed. Ajuntament de Barcelona y Programa CITIES CIUDADES. 1990

<sup>9</sup> Ajuntament de Barcelona “Pla de Vies . Materials pel Seminari de Vies” 1984

El Plan de Vías constituirá el “primer puente” entre la planificación metropolitana general y un ajuste y readecuación a las necesidades urbanas. Los distintos profesionales<sup>10</sup> que participan en este seminario y cuyas ponencias forman parte del libro homónimo establecen precedentes sustantivos en la nueva manera de realizar el diagnóstico de situación y de encarar las operaciones viarias.

En términos de diagnóstico, será decisiva la puesta en valor de la red viaria urbana existente y de su capacidad potencial si se resuelven sus discontinuidades o cuellos de botella, y la reinterpretación de la red arterial metropolitana prevista pero aún inconclusa –fundamentalmente en lo atinente al Segundo Cinturón y Cinturón Litoral-, como ejes ineludibles desde el punto de vista funcional pero potencialmente útiles para estructurar los barrios periféricos.

En términos de actuación, el programa de “conectividad viaria” presentado por Joan Busquets (obras de apertura y /o urbanización de vías urbanas específicas que permitirían coser y completar la red viaria urbana existente ), el Anteproyecto del Segundo Cinturón presentado por Manuel Ribas Piera, el del Frente Litoral entre el puerto y el Besòs por Lluís Cantallops y el de las vías litorales y el frente portuario por Manuel de Solà Morales constituirán los precedentes inmediatos y el marco de interpretación de la materialización final de las Rondas.

### La concreción final de las Rondas

El proceso de construcción definitivo irá de 1987 a 1992. La situación particular de la elección de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de 1992 tuvo como derivaciones directas la apuesta por la consolidación de infraestructuras básicas de la ciudad entre ellas su sistema viario y la facilitación de algunos mecanismos de gestión que probablemente en circunstancias ordinarias no hubieran sido posibles. Por ejemplo, el convenio con el Ministerio de Obras Públicas (del Estado Español) y la Generalitat de Catalunya (gobierno autonómico) por el cual el Ayuntamiento se reservaba la facultad de redactar los planes especiales urbanísticos del Segundo Cinturón y el del Cinturón del Litoral en el área de Barcelona. Estos planes fueron encargados en el primer caso a Manuel Ribas Piera y Manuel Herce y en el segundo a Lluís Cantallops.

<sup>10</sup> Joan Busquets Grau, Manuel Ribas Piera, Lluís Cantallops, Manuel de Solà Morales, Ole Thórson, J. L. Gómez Ordóñez, entre otros.

Las Rondas de Dalt y del Litoral se resolvieron por tramos, coincidentes en general con aquellos que pueden ser definidos por características y condicionamientos específicos de las áreas urbanas donde se insertaron y fueron financiados y gestionados por distintas sociedades (HOLSA, IMPU) en las que con diferente grado de participación en la financiación y en los proyectos participaron el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, el Ministerio de Obras Públicas, la Mancomunitat Metropolitana de Municipios<sup>11</sup>.

La concreción del anillo en su conjunto fue contemporánea al completamiento de los accesos y la finalización de los túneles de Vallvidrera y el de la Rovira y paralela al reinicio de las obras del Primer Cinturón. La dimensión de la obra viaria y la transformación consecuente en la ciudad y el área metropolitana más próxima puede ilustrarse teniendo en cuenta que entre 1987 y 1992 se construyó casi el mismo porcentaje de obra vial que desde 1962 a 1987<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Detalles de estas inversiones pueden consultarse en Riera, Pere, 1996, "Rentabilidad Social de las Infraestructuras: las Rondas de Barcelona", Ed. Civitas 1996; Manuel Herce, 1992 "Las Infraestructuras de Transporte y la Transformación Metropolitana". Art. P. 53- 63. Ciudad y Territorio. Nº 93. Año 1992.

<sup>12</sup> Manuel Herce, 1992 *Op cit*





## ANEXO II

### EL PLAN DE VÍAS

El Seminario de Sarriá de 1984, que da origen a lo que se conoce como el "Pla de Vies" resulta un espacio de reflexión entre arquitectos e ingenieros que acercan sus posturas disciplinares en la interpretación de lo que "ha de ser" el proyecto viario y en el que se crea "una base común" en la interpretación de la ciudad y el territorio donde deberán concretarse las vías previstas por el Plan General Metropolitano.

De algún modo supone el reconocimiento de un *estado de la cuestión* en el que si bien ya no se pueden seguir sosteniendo intervenciones viarias como las de los 60 y 70, tampoco es posible renunciar a la construcción de determinadas vías segregadas que permitirían superar los importantes déficit de movilidad que padecía la ciudad en ese momento. Por otra parte, si bien el PGM establecía cuáles serían estas vías, no podía seguirse esta planificación sin una adecuación a lo que podía *soportar* la ciudad, y a lo que podía *aportar* la misma ciudad si este sistema viario básico actuase complementariamente con la red viaria urbana.

*Este Plan parte de la consideración de que el viario no puede ser diseñado de manera meramente funcional y unidimensional. A estos criterios se incorporan consideraciones formales y del medio ambiente. Se considera que los proyectos viarios deben reducir el impacto negativo sobre la ciudad y que el tráfico es uno, pero no el fundamental de los criterios de diseño. La urbanización del viario se debe afrontar además "por su capacidad re-equilibradora y por su fuerza configuradora de la imagen de la ciudad"*<sup>13</sup>.

El Plan parte de la hipótesis de que es posible responder paralelamente a una necesidad de conectividad (mayor movilidad) y la de revertir el déficit de urbanización de distintos sectores de la ciudad

El sistema viario básico definido por el Plan General Metropolitano de 1976 es reinterpretado desde el análisis previo de la capacidad de la red viaria de la ciudad. A partir de un estudio del tránsito en los distintos tejidos se considera que en Barcelona la red viaria tiene un enorme potencial desaprovechado por la existencia de rupturas y cuellos de botella que distorsionan el funcionamiento global de esa red. Se detecta por ejemplo un

<sup>13</sup> Al respecto Joan Busquets dirá: "la voirie...c'est encore davantage qu'une simple question de trafic, c'est le support visuel de la ville" Busquets Grau, Joan. "Les trottoirs de Barcelone" L'Architecture D'Aujourd' Hui. N° 260

desequilibrio entre tránsito y urbanización: *por exceso del tráfico* fundamentalmente en los barrios centrales de la ciudad con pérdida de calidad residencial e incremento de actividades terciarias; *por defecto o carencia de urbanización*: no satisfaciendo una movilidad potencial y desaprovechando aquella como posible estructura de estos barrios respecto del conjunto.

Se detectan sectores como el del ensanche cuya geometría homogénea permite el "paso a través", a diferencia de otros de geometría inconexa que presentan una distribución de accesos más jerarquizada<sup>14</sup> Estas consideraciones constituyen el primer paso para sostener la necesidad de un modelo de intervención diversificado

El análisis reconoce una importante cantidad de suelo urbano expectante de urbanización. *Urbanización que podría representar una cualificación y recuperación de barrios; contribuir a la re-equilibrio de la ciudad al reforzar la conexión entre barrios para restar pendularidad al centro.* Esto requiere además el completamiento del servicio de transporte público con una estructura más diversificada.

El trazado del Cinturón Litoral y del Segundo Cinturón previstos por el planeamiento, se asumen como ineludibles una vez que las autopistas ya han llegado sin intermediación a las vías principales de la ciudad: Meridiana, Diagonal, Gran Vía.

Pero se los concibe como vías que deberán dar respuesta simultánea tanto a la relación ciudad-área metropolitana, como a la relación Inter- barrios. Por un lado, las *rondas deberían permitir la redistribución de los flujos.* Por el otro, *las rondas vendrían a suplir al Ensanche en la comunicación entre barrios, contribuyendo a disminuir el tráfico y mejorar la calidad residencial de éste* (se consideraba que el 20% del tráfico de este sector estaba constituido por el tipo "paso a través" y que otro 20% correspondía al tránsito que conectaba barrios tangentes es decir, que giraba sobre el ensanche). En este último caso se consideró además la necesidad de actuar sobre el sistema de aparcamientos elevando el número de plazas tanto para aparcamientos residenciales como de corta permanencia.

De este modo estas vías vendrían a:

- interconectar piezas tangentes incomunicadas (*efecto ronda*) y

<sup>14</sup> Mientras el Eixample 35 % de suelo dedicado a vías tiene una importante capacidad viaria, Poble Sec, con una proporción similar no tiene la misma capacidad; en el caso de Gracia, con gran continuidad del tejido sin embargo se tiene, por las dimensiones del viario, una mínima capacidad de "paso a través".



- sistematizar los ejes de distribución de escala metropolitana (*cinturón como vía especializada*)

La propuesta general planteaba cuatro niveles de articulación

- la maxi-red o red primaria, el cinturón del litoral y el de la montaña actuando como "*rondas distribuidoras*" encadenadas a la red secundaria con el fin de favorecer los recorridos medios entre barrios. Con un diseño conjunto que incluyera dos partes, una vía segregada que permita el tránsito rápido (*con la menor incidencia posible en las áreas de tangencia*) y una red viaria urbana con capacidad de difusión y distribución de éste tránsito (*con capacidad de configuración urbana*).
- La red secundaria de grandes calles. Aumentando sus capacidades como vías locales con un papel estructural fundamental dentro de la ciudad como ejes de borde en situaciones asimétricas, como ejes estructuradores y ordenadores de sectores discontinuos o fragmentados, como eje de equipamientos (paseo o vía con continuidad propia y referencia del peatón)
- La red local o red interna que conforma el tejido urbano.
- Los espacios peatonales

Se proponía por otra parte un método de trabajo disciplinar complementario entre arquitectos e ingenieros y a escalas sucesivas de 1:2000, 1:5000 y 1:10.000 que permitiese hacer un *ida y vuelta* entre las necesidades específicas de cada sector y el conjunto de la "red" arterial

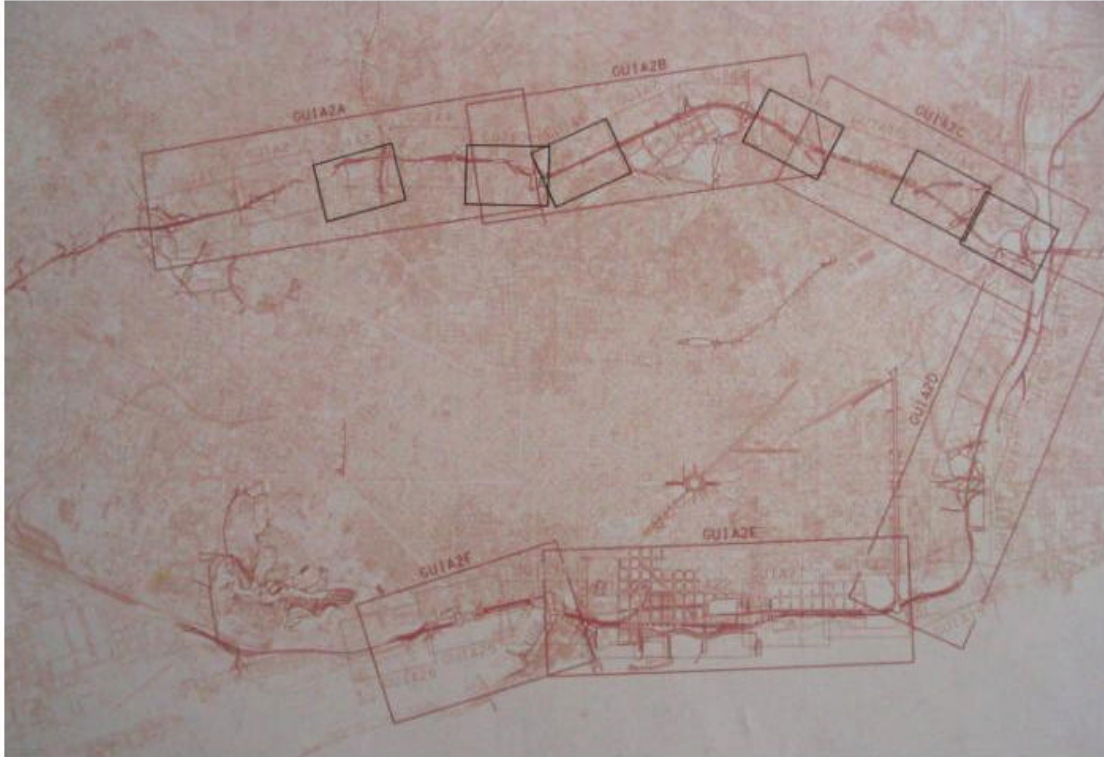
El Plan también proponía mecanismos claros de ordenación y gestión:

- Completamiento de la estructura básica reorientando los trazados existentes y urbanizando las nuevas vías y calles.
- Operaciones de aumento de conectividad (bajo costo y alto rendimiento a corto plazo. (Ej Bach de Roda, Guipúzcoa)
- Consolidación de elementos de distribución metropolitana (Eje Litoral, y Segundo Cinturón)



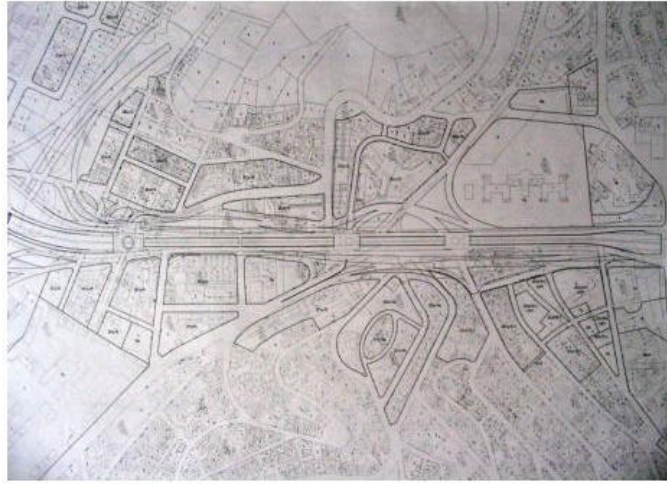
All. 1 y 2.

**ANEXO III.**  
**PROPUESTA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS BORDES DE LOS**  
**CINTURONES DE BARCELONA**

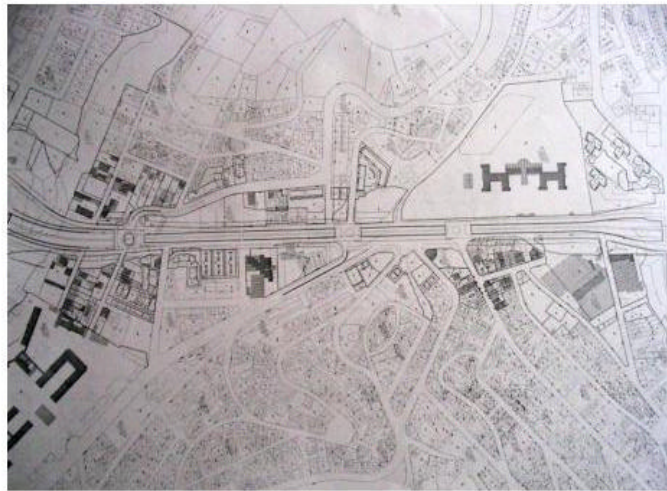


Taller de Arquitectura y Urbanismo  
Director del proyecto: Antonio Fort  
Año 1991

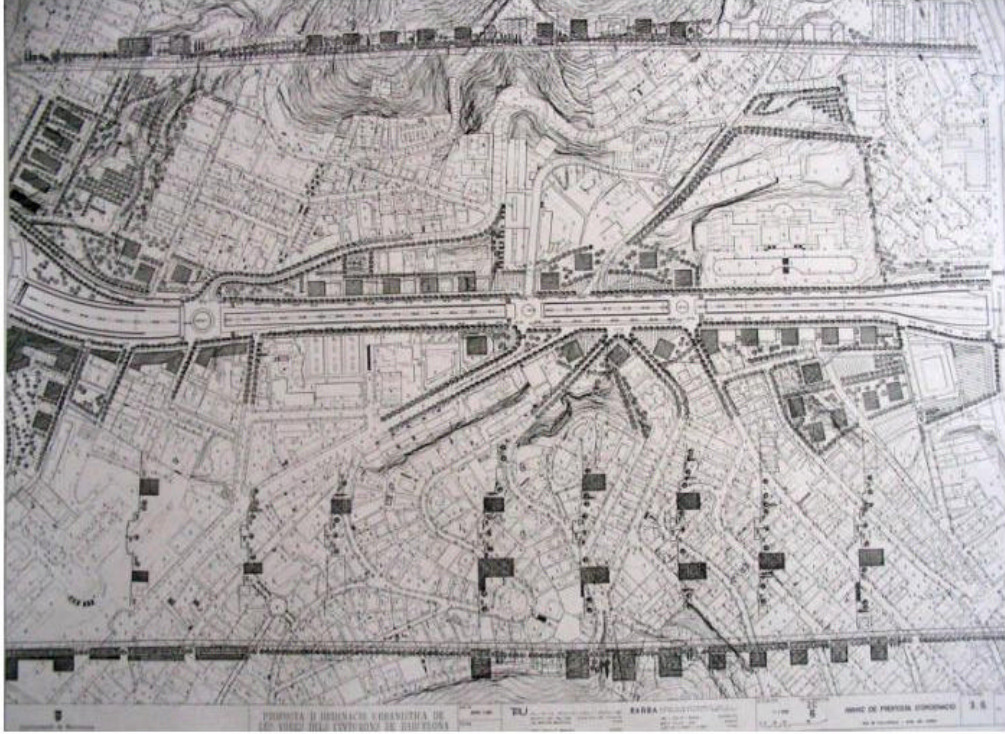
Planeamiento  
urbanístico vigente



Propiedad, edificación  
y usos





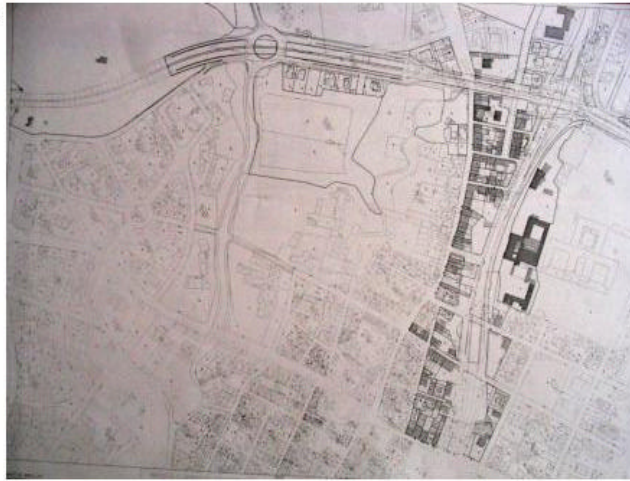


Propuesta de ordenación

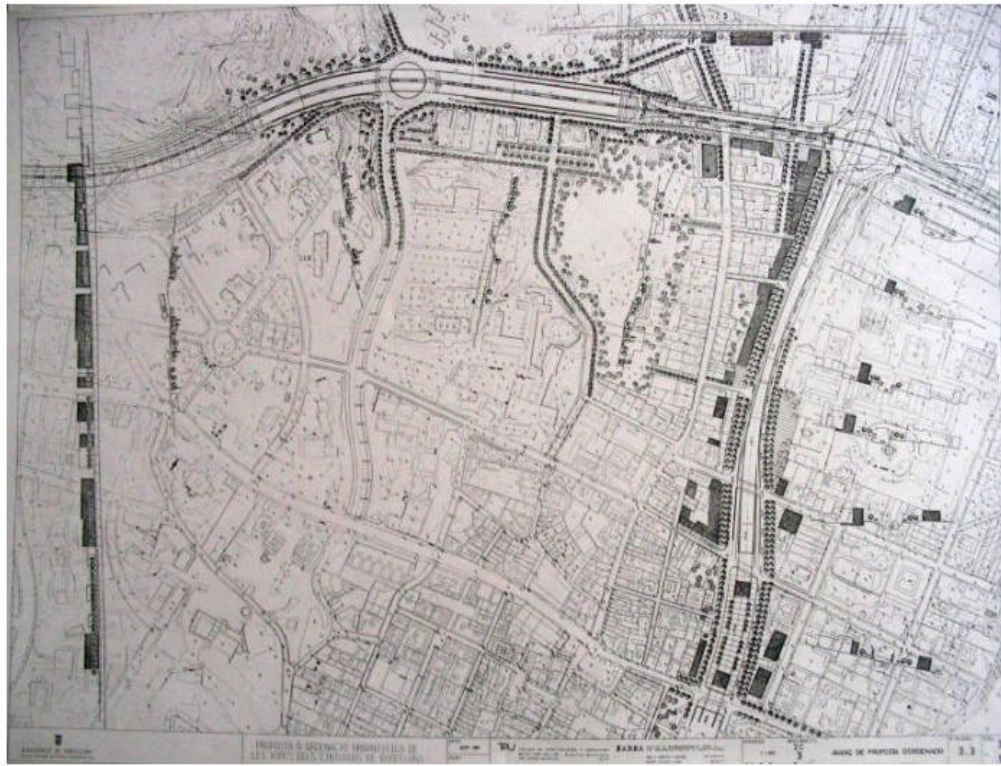
Planeamiento  
urbanístico vigente



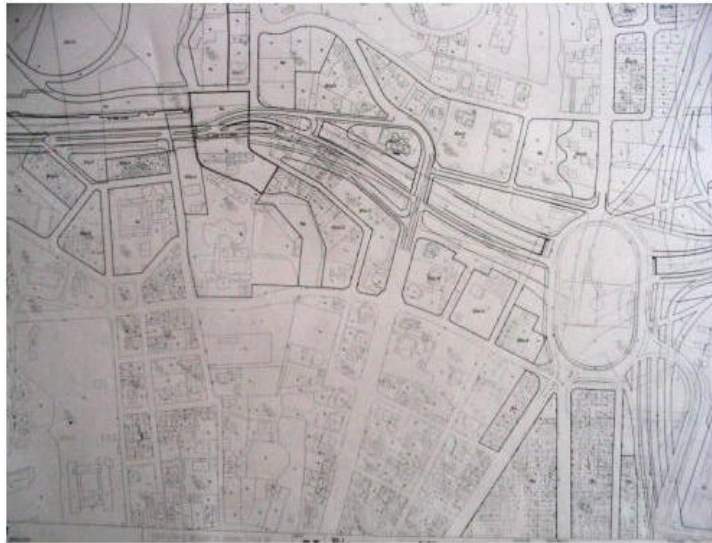
Propiedad, edificación  
y usos



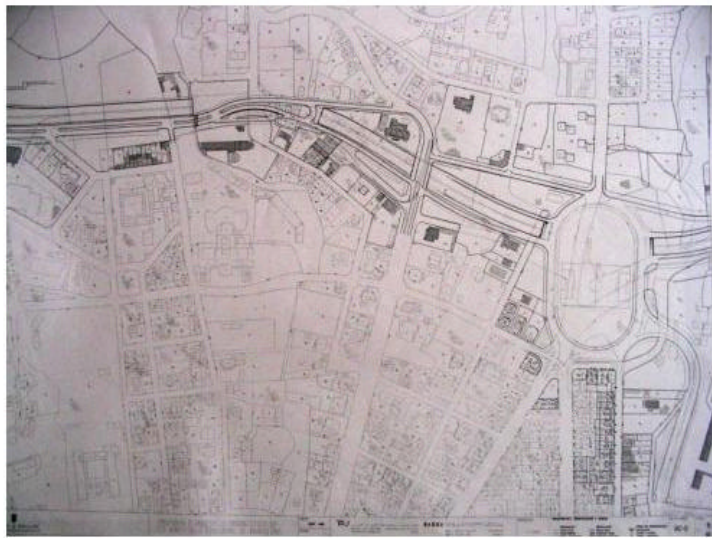




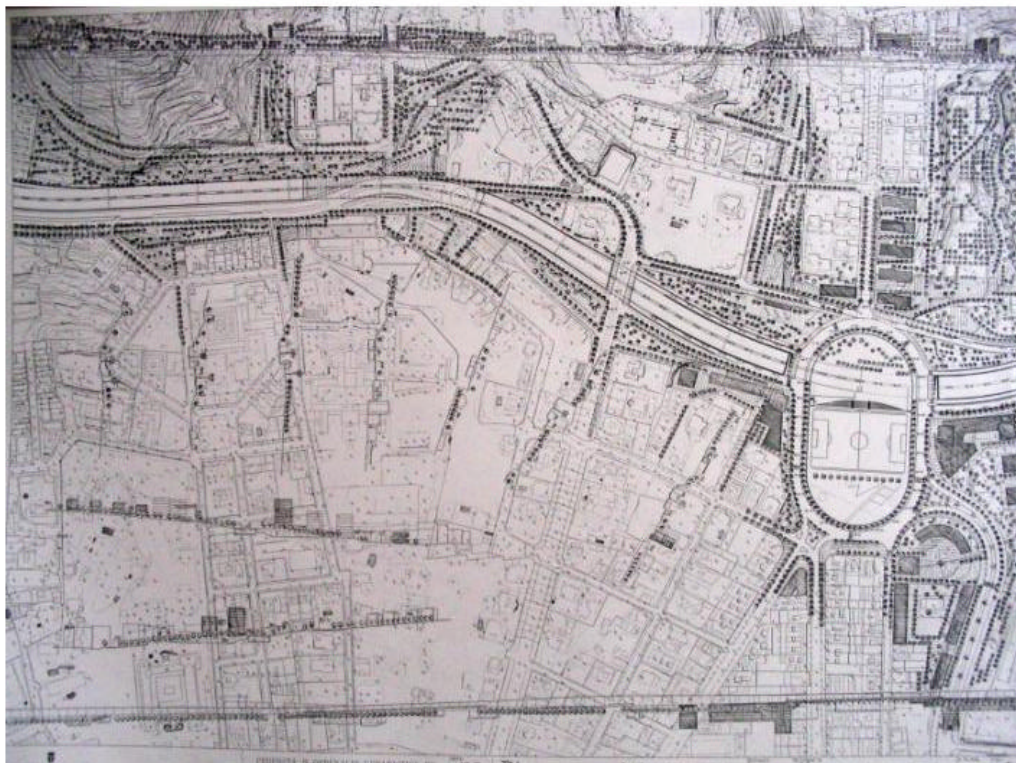
Propuesta de ordenación



Planeamiento  
urbanístico vigente



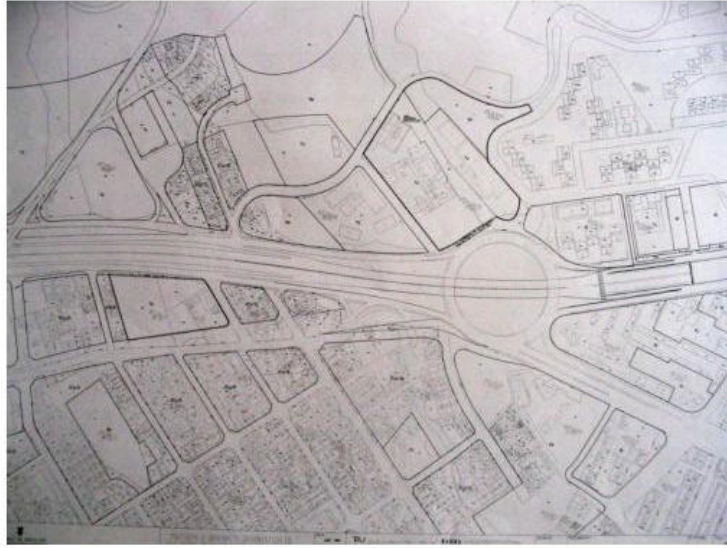
Propiedad, edificación  
y usos



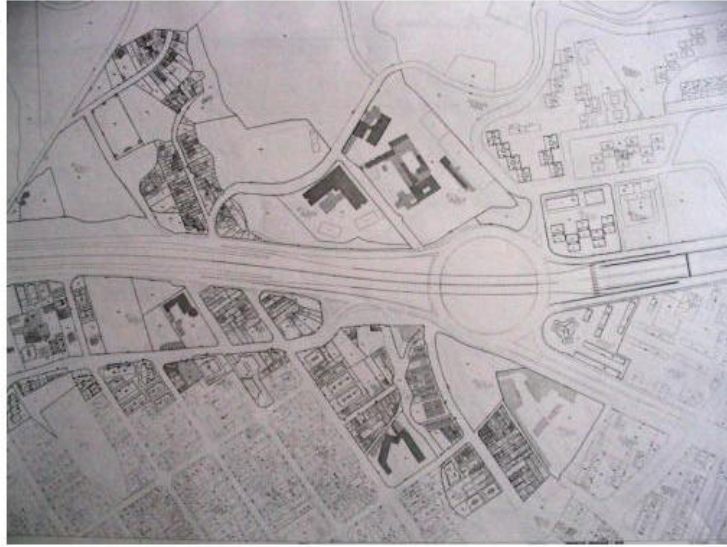
Propuesta de ordenación

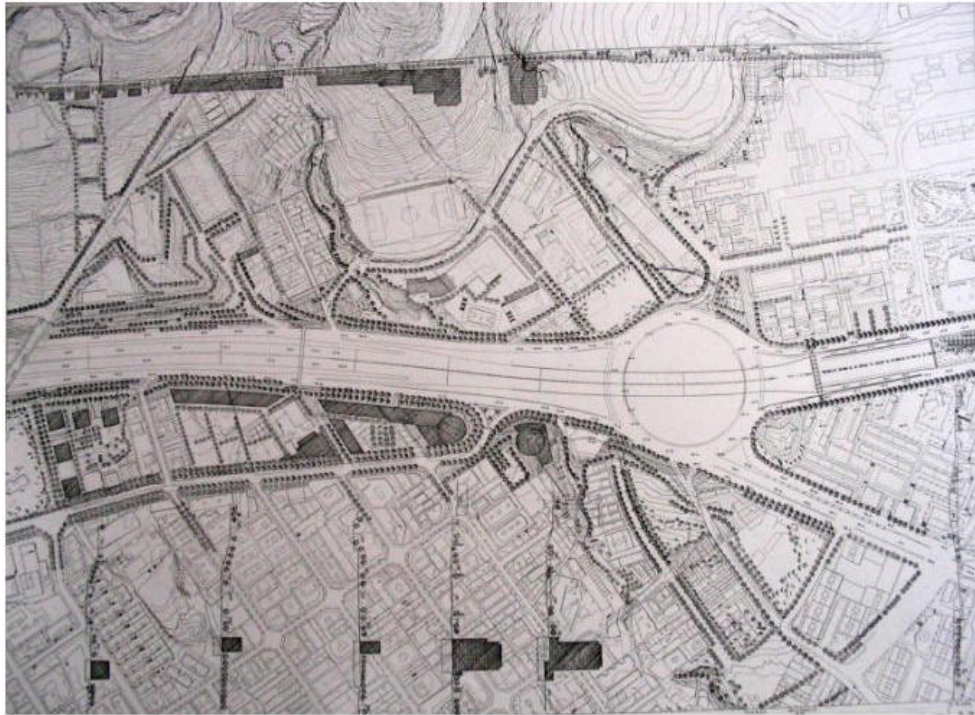


Planeamiento  
urbanístico vigente



Propiedad, edificación  
y usos





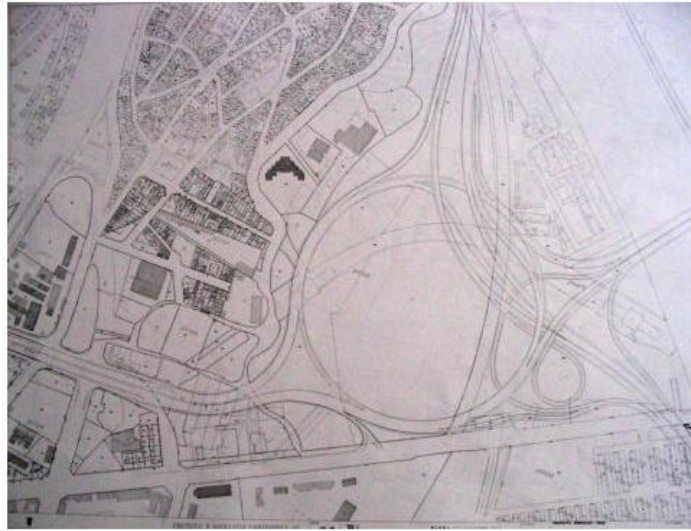
Propuesta de ordenación

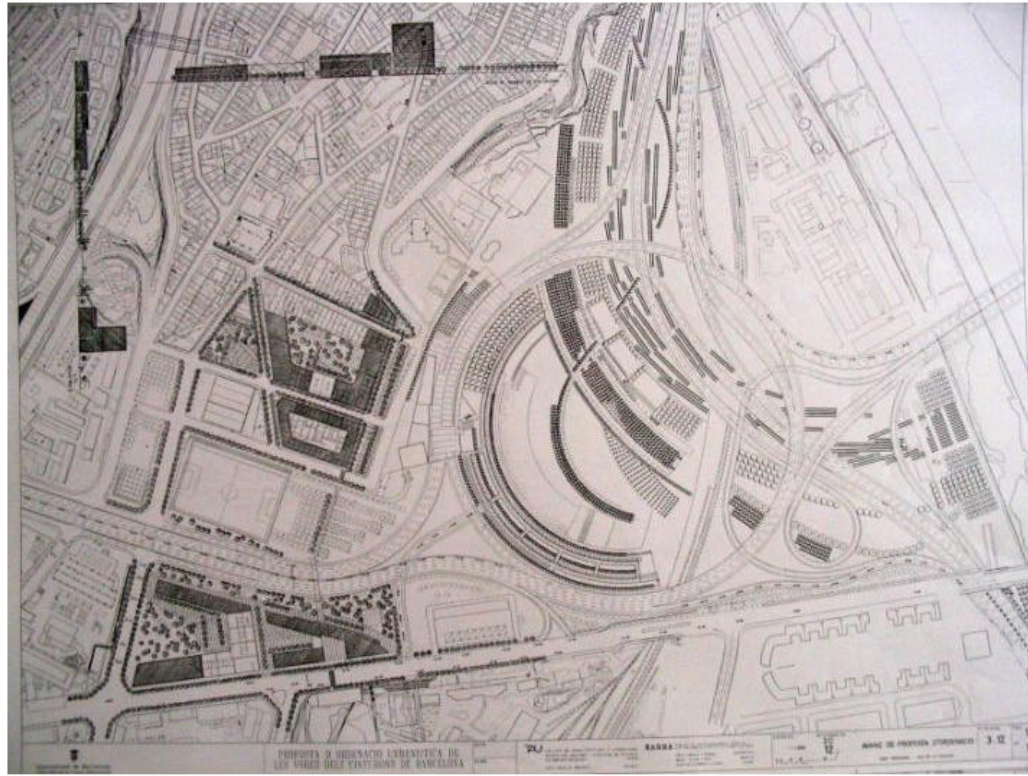


Planeamiento  
urbanístico vigente



Propiedad, edificación  
y usos





Propuesta de ordenación.