

**CONSTRUIR CIUDAD EN TERRITORIOS  
URBANIZADOS | Transformaciones en  
la primera periferia**

*Isabel Arteaga Arredondo*

**Td**

**Tesis doctoral**

Director: Francesc Peremiquel Lluç  
Universidad Politècnica de Catalunya  
DUOT-ETSAB  
2009



Primera parte

## **CRECIMIENTO EXPANSIVO**

### **La conformación de la primera periferia**

### 1.2.2 La colonización



1.58 El plan de la Guineueta y el Instituto Mental de la Santa Creu, 1959.

Como colonización se entiende la acción de avanzar sobre un territorio no ocupado y establecerse allí, generando las condiciones óptimas para asentarse. En este caso, el proceso de colonización urbana del sector noreste se generó por la acción de las piezas residenciales y los ejes viarios en dos fases: Inicialmente, durante la segunda mitad del siglo XIX a través de los núcleos urbanos antiguos y la red viaria de primer orden, posteriormente durante el primer tercio del siglo XX a partir de nuevas formas de crecimiento que se apoyaron en los ejes viarios existentes, la estructura de rieras y torrentes, y algunos ejes recientes.

En la primera fase, los núcleos antiguos de Llacuna, Clot, Sagrera, Sant Andreu, Santa Eulalia de Vilapiscina y Horta se localizaron sobre ejes regionales y locales que permitían su conexión con el sistema territorial: a partir de la carretera de Ribes, la calle Joan de Malta y el reciente paseo Fabra i Puig conectando con la riera de Horta. De esta manera se ocuparon las zonas menos inclinadas evitando la ocupación de las pendientes de los tres turons. En una segunda fase, la colonización avanzó sobre terrenos menos accesibles como la ribera oeste del río Besòs o el piedemonte de Collserola, por medio de nuevas formas de crecimiento y de recintos sobre los mismos ejes y sobre otros preexistentes de menor relevancia, así como por la estructura de rieras y torrentes.

Mientras que los núcleos urbanos antiguos se extendían a través de sus tramas sobre los caminos antiguos o los recientes paseos urbanos, surgieron nuevas formas de crecimiento como respuesta a la necesidad de alojamiento: parcelaciones de baja densidad (posteriormente urbanizaciones marginales) y agrupaciones de vivienda en serie (las casas baratas). La mayor parte de estas nuevas piezas urbanas se caracterizaron desde su origen por su situación aislada y en suelos poco favorables (topografías accidentadas, zonas inundables y próximas a rieras, sectores industriales etc), por su urbanización incompleta (inexistencia de servicios públicos, insuficiencia de equipamientos públicos entre otros) y por su bajas condiciones de habitabilidad (en la unidad de alojamiento en sí misma).

Un ejemplo es la parcelación de Mas Dragó en la zona alta de Sant Andreu, la cual se comenzó a urbanizar en la segunda década del siglo XX con el nombre de la Prosperitat, a partir de casitas con huerto humildes que se construían al margen del planeamiento, transformando el entorno rústico por medio de la adaptación de las rieras entre las que se urbaniza para convertirse en calles estructurantes del nuevo asentamiento<sup>42</sup>. Otras parcelaciones surgidas

42 Fabre y Huertas (1985).



en este momento como Roquetes y Trintat Vella, que entonces se plantearon como interpretación económica del modelo de ciudad jardín, aparecen en terrenos rústicos donde, en pequeños lotes, se autoconstruía la vivienda en condiciones precarias, con una estructura de calles mínima y sin urbanizar, casi siempre en suelos de escaso valor por su inclinación topográfica o por su cercanía a equipamientos no deseados como estaciones eléctricas etc. Este tipo de parcelación se repitió en escala menor en Porta, Maresme, Can Carreras y Guineueta Vella, como intentos de constituir urbanizaciones de este tipo que no se concretaron, y las casitas con huerto construidas cerca de rieras quedarían aisladas en medio del proceso de crecimiento. Por su parte, las agrupaciones de casas baratas, antecedentes de los posteriores polígonos de vivienda masiva, se construyeron en la primera periferia de Barcelona como una exigua solución de vivienda económica en terrenos bastante alejados de la ciudad. Construidas para alojar a barraquistas desalojados de Montjuic por las obras de la exposición universal de 1929, se emplazaron en terrenos inundables, húmedos o mal orientados, como piezas aisladas y escasamente conectadas con lo urbano, y con escaso nivel de urbanización, pero en contraposición, con dotaciones anexas que incluían capilla, cuartel de la guardia civil, parque infantil y equipamientos escolares.

La colonización comporta la apertura de suelo a la urbanización, por tanto, genera expectativa de crecimiento. Esta expectativa se generó en dos ámbitos: en continuidad con la ciudad central y como aislamiento en geografías de difícil configuración y acceso. En el primer ámbito, los ejes viarios de escala urbana e intermedia permitieron la localización de nuevos asentamientos residenciales y actividades urbanas que el centro rechazó (equipamientos de alto impacto), constituyendo así una extensión de la urbanización hacia el norte y este. Sobre los caminos de conexión regional constituyen una extensión lineal, pues allí se localizan de forma inmediata las nuevas piezas por tanto, la urbanización necesaria es mínima y la accesibilidad está garantizada. Además de los núcleos antiguos, las industrias y la residencia obrera



1.59



1.60

1.59 Casas baratas Baró de Viver. 1.60 Casas baratas Eduard Aunés

en el Poblenou se localizan directamente sobre la calle Pere IV y la línea férrea de la costa, constituyendo una ocupación extensiva lineal del llano hacia el río Besòs. Las ramblas y paseos de corta extensión se aprovecharon como ejes secundarios conectados de los principales medios de transporte (tranvía y tren) y por tanto, organizando una estructura viaria jerarquizada que permite generar expectativa sobre suelo “interior”, entre los tres turons y la riera de Horta. Con esta estructura se garantiza una mínima accesibilidad de las nuevas piezas urbanas que se localizan completamente alejadas de las tramas consolidadas y por tanto, dependiente de éstas para servicios y empleos como por ejemplo, las casas de veraneo de Vilapiscina y Horta, o las viviendas de Porta. En el segundo ámbito, los cerros de Roquetes, Trinitat y de La Peira así

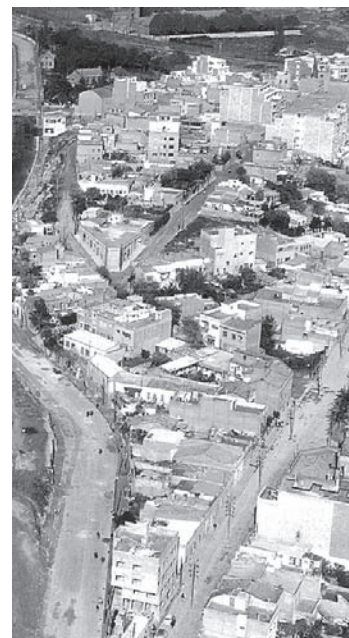


1.61 Guineueta Vella.

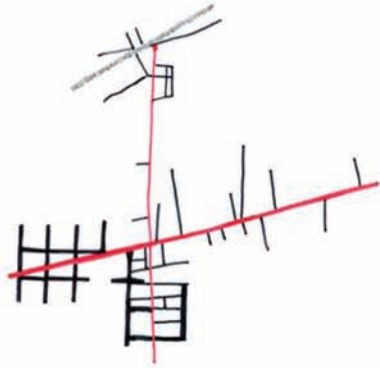
como la ribera del Besòs comenzaron a urbanizarse por piezas residenciales dispersas, que tuvieron como consecuencia inmediata una accesibilidad reducida. Un caso particular fue el desarrollo entre ejes hídricos, determinado por una estructura de rieras paralelas separadas entre 200 y 300 mts, entre cuyas separaciones se establecen diferentes tramas regulares. Los asentamientos de Verdum y Prosperitat se configuraron a partir de esta estructura de rieras que posteriormente se adaptaron como calles, con las cuales se conectarían los asentamientos con las estaciones de la línea férrea del norte, y de unas tramas regulares que se superpusieron a la inclinación topográfica<sup>43</sup>.

En suma, el sector noreste de la primera periferia en este momento se construyó con tramas urbanas incompletas que reflejaban tanto las formas alternativas de vivienda como las emprendidas por el Estado para la población de menores recursos económicos. Unas tramas urbanas que se desarrollaron como islas en medio del espacio rústico y que tendrán un papel de tramas colonizadoras para desarrollos urbanos posteriores.

43 Estas piezas para entonces aisladas por las corrientes de agua, ya se encontraban marcadas por las propuestas viarias de enlace de Barcelona y los municipios del llano: El plan de enlaces de 1917 llevado a cabo por Romeo, Porcel y Falques comenzaban a dejar su huella en las nuevas tramas: la vía Julia y la vía Favencia, entonces llamadas cuarenta metros y sesenta metros respectivamente, anticipaban las infraestructuras territoriales que llegarán al sector sesenta años más tarde.



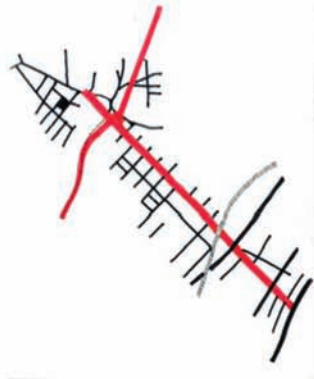
1.62 Trinitat Vella



Poblenuu Llacuna  
Crecimiento sobre Pere IV y Marià Aguiló



Horta  
Crecimiento sobre Pg. Maragall



Vilapiscina  
Crecimiento sobre Pg. Fabra i Puig



Trinitat Vella  
Crecimiento sobre carretera de Ribes

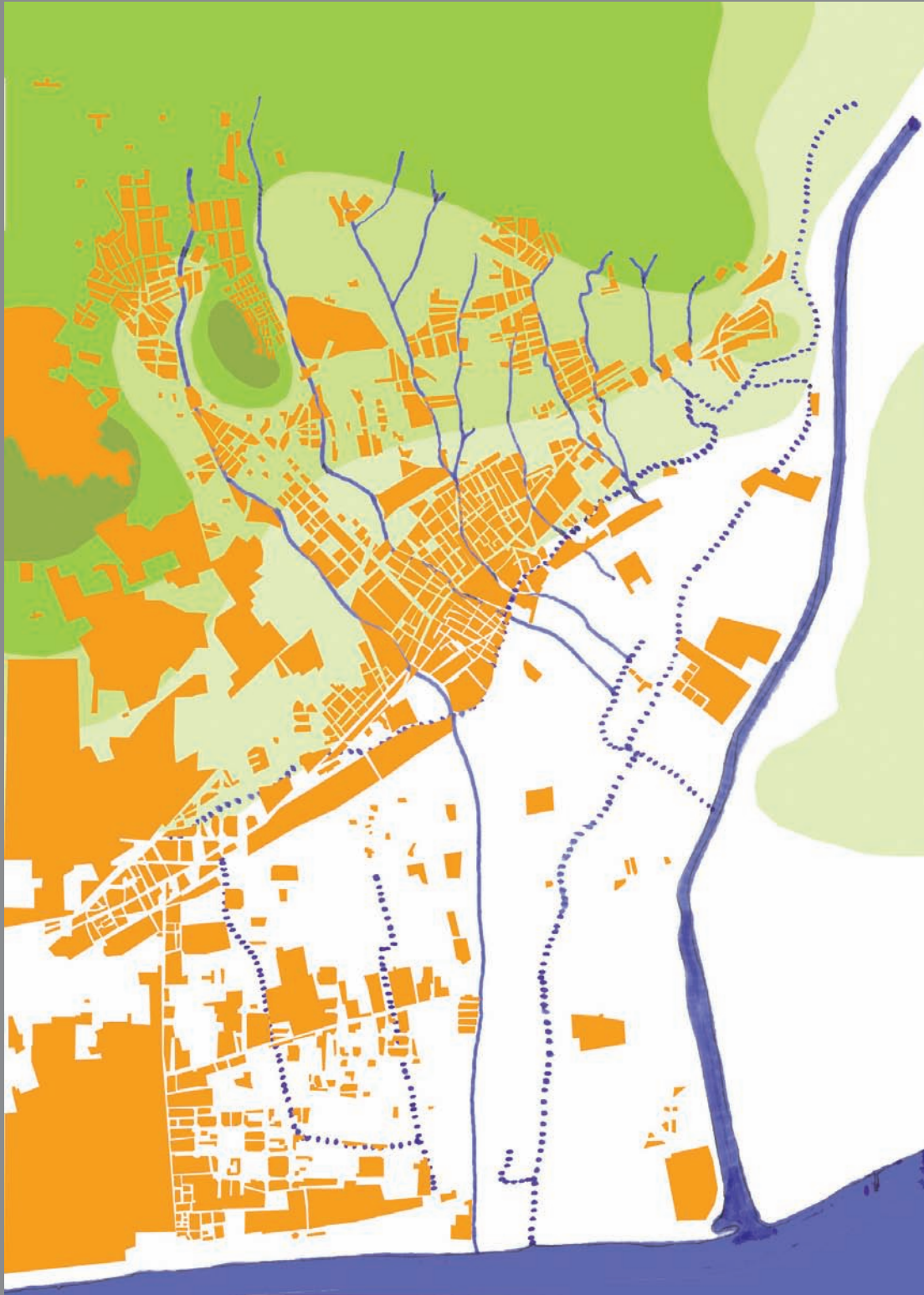


Prosperitat - Roquetes  
Crecimiento entre rieras Font Canyelles, Dragó, Xicú, Campanya



Porta  
Crecimiento entre rieras adaptadas: Piquer y Garrofer





1.64 Soporte territorial y crecimiento urbano. 1900 - 1930

#### EL SOPORTE TERRITORIAL

Inicia una transformación del soporte territorial: los límites de gran escala se ocupan con piezas residenciales y recintos. Las rieras configuran una estructura viaria precaria en la cual se apoya la urbanización marginal.



1.65 Infraestructura de comunicaciones y soporte territorial. 1900-1930

#### LOS EJES DE COMUNICACIÓN

Presencia de una estructura principal basada en vías férreas y caminos antiguos regionales, en continuidad con la ciudad central (este-oeste), y una estructura intermedia basada en caminos preexistentes de menor escala y paseos nuevos (montaña-mar). Ambas estructuras soportan la colonización.



1.66 Piezas residenciales e Infraestructura. 1900-1930

#### LAS PIEZAS RESIDENCIALES

Las tramas suburbanas se extienden por continuidad sobre ejes de comunicación preexistentes (carreteras y paseos), mientras paralelamente surgen parcelaciones de baja densidad (posteriormente urbanizaciones marginales) y agrupaciones de vivienda económica en serie (casas baratas). Estas nuevas piezas se emplazan aisladas sobre ejes preexistentes de menor escala.





1.67 Recintos e infraestructura. 1900 - 1930

#### LOS RECINTOS

Predominio de recintos industriales en sectores tradicionales (Sant Martí y Sant Andreu), sobre escasos recintos de sanidad, abastecimiento y servicios públicos. Se emplazan en relación con vías férreas y caminos regionales, aislados en su mayoría, y algunos en continuidad con la trama (Poblenou)





1.68 Intersticios y soporte territorial. 1900-1930

#### LOS INTERSTICIOS

No son determinantes por la condición dominante del territorio rústico sobre el urbano. Los escasos intersticios están determinados por la topografía en combinación con las rieras (Porta, Turó de la Peira, Sagrera).

### 1.2.3 La acumulación (mínima)



1.69 Sant Marti, en primer plano la calle Pere IV y en segundo plano la calle Guipuzcoa. 1958.

Por acumulación se entiende la acción que se genera cuando nuevas piezas se agrupan de forma aleatoria en torno a un espacio ya colonizado formando aglomeraciones caracterizadas como “urbanas”. En este caso se adiciona el término “mínima” para señalar las condiciones particulares de la ciudad en un momento de recesión económica, de crecimiento urbano reducido frente al sostenimiento de la migración campo – ciudad y de una infraestructura de subsistencia, es decir, de una reducida inversión en nuevos ejes viarios para el crecimiento urbano. En la primera periferia corresponde este momento a los años de la posguerra, un período de estancamiento con relación a las décadas anteriores debido a las dificultades económicas que condicionaron la expansión urbana a la producción de escasas intervenciones residenciales y

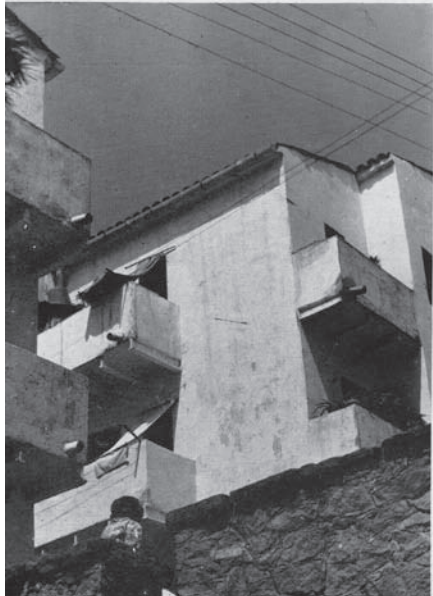




1.70



1.71



1.72

1.70 La Verneda. 1.71 Verdum. 1.72 Viviendas del Gobernador



1.73 Torre Baró, Vallbona

de infraestructuras, que no alcanzaron a ser significativas en la ciudad, manteniendo así y sin mayores cambios la estructura urbana consolidada durante el primer tercio del siglo XX.

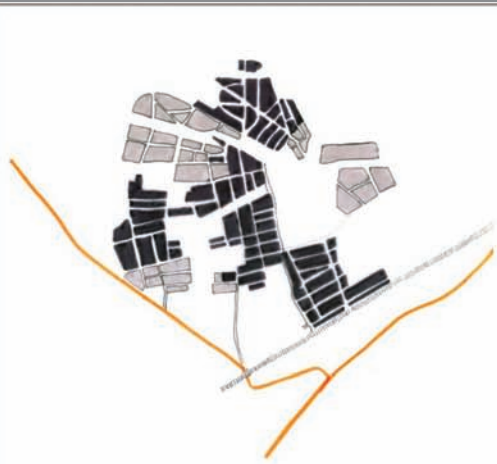
La acumulación (mínima) se presenta en el sector noreste sin la relevancia de los ejes de comunicaciones ya consolidados en la etapa anterior, aunque por supuesto de ellos depende el acceso al sector. Ante la prácticamente ausencia de nuevas infraestructuras de este tipo, los elementos de base para la nueva ocupación serán las piezas colonizadoras de la etapa anterior pues han desencadenado un cambio en el mercado del suelo en su entorno próximo. A estas piezas consolidadas se unen las piezas residenciales y los recintos dotacionales. Las piezas residenciales con las cuales se construye esta agregación son variadas: Las tramas suburbanas que se extienden a través de ejes consolidados como en Pere IV, en la Sagrera, en Horta, las anteriores parcelaciones ciudad-jardín convertidas por sus carencias en urbanizaciones marginales como Verdum, Prosperitat, y los polígonos de vivienda masiva construidos a partir de 1945 (calificados anteriormente como de urgencia y provisionales) como son las extensiones de las casas baratas de Ramón Albó y Milans dels Bosch, las agrupaciones de la Verneda, Trinitat Vella, Joan Antoni Parera, Verdum entre otras. Los recintos dotacionales por su parte representan también la escasez de inversión en obra pública, pues ante el constante crecimiento urbano del sector no se desarrollan más que los cuarteles en Sant Andreu y la cárcel en el límite de Trinitat Vella, ambos con una clara disposición cerrada al entorno próximo.

Las escasas piezas residenciales y recintos nuevos – en comparación con la etapa anterior - se disponen por **continuidad** de las tramas existentes o en

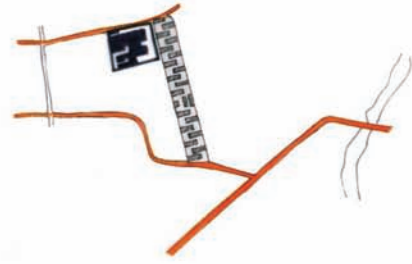
su defecto, por **yuxtaposición**: por continuidad, las nuevas piezas se integran al entorno a través de una trama viaria existente conformando así aglomeraciones más consolidadas como en Prosperitat, Verdum, Turó de la Peira y Bon Pastor. Por yuxtaposición se interpreta el emplazamiento según la lógica del proyecto y su uso a manera de paquete autónomo, que no se adapta la lógica del lugar y sus preexistencias o bien no permite la continuidad con las tramas contiguas, fenómeno que ya se había presentado con las casas baratas a finales de los años veinte. En consecuencia, por yuxtaposición se entiende que no existe una clara relación con el entorno a pesar de tener algún punto de contacto con las piezas colonizadoras como en Trinitat Vella, la Verneda o la Catalana, los cuales, a pesar de su carácter diferencial, se relacionan con recintos industriales próximos a partir de una calle como eje de articulación. De igual forma, no generan aglomeraciones consolidadas pues al contrario, continúan con una función más colonizadora del lugar en el que se emplazan.

En concordancia, la acumulación (mínima) no es la única lógica de ocupación del territorio en esta etapa. Con ella se presenta de nuevo la colonización de territorios igualmente distanciados y en una posición poco estratégica, por lo cual pondrán en juego nuevo suelo con escasa accesibilidad: el caso de Torre Baró y del primer polígono en Trinitat Nova en el turó de las Roquetas como asentamientos distanciados de los ejes viarios de primer orden. A su vez se evidencia la colmatación de intersticios en áreas consolidadas como en Poblenuu, en Sant Andreu y en aquellas áreas límite con el Ensanche y la ciudad consolidada como en los casos de las agrupaciones Congreso Eucarístico y Urbanización Meridiana.

Es evidente que en esta etapa el déficit de infraestructuras de comunicación ha aumentado. Ante la presencia de la misma estructura de comunicaciones de la etapa anterior - salvo la consolidación de algunas rieras como calles - la ausencia de nuevos ejes de escala intermedia conducirá a la desarticulación o aislamiento de las aglomeraciones que se han consolidado en esta etapa, por tanto, se acumula un déficit en infraestructuras.



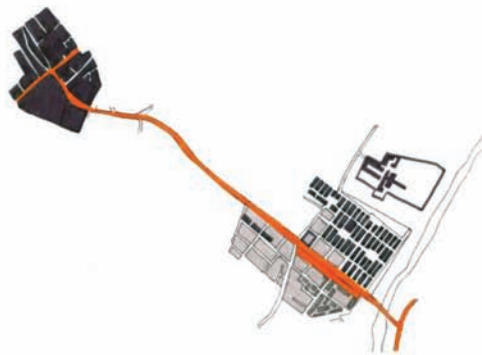
Prosperitat – Verdum – Trinitat Nova  
Crecimiento por continuidad con la trama existente



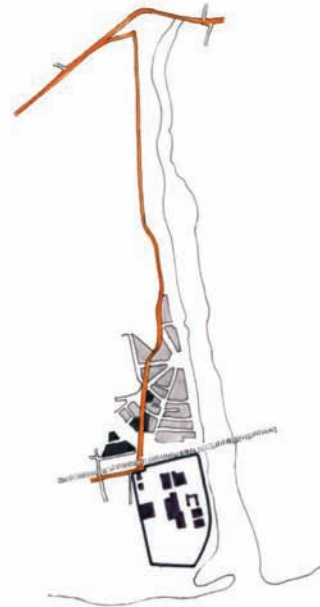
Verneda  
Yuxtaposición sobre caminos y recintos preexistentes



Trinitat Vella  
Nuevos recintos y polígono de viviendas

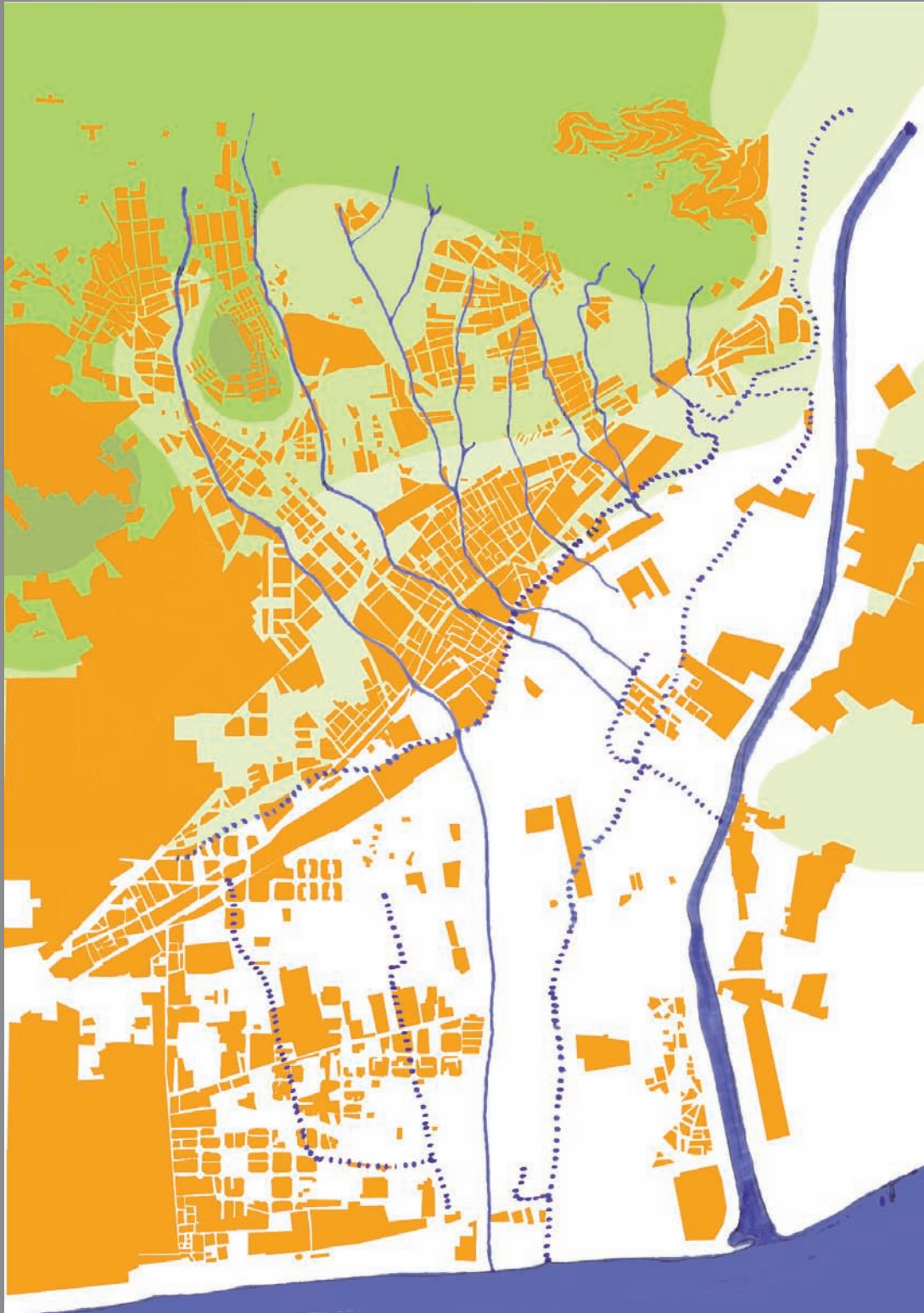


Bon Pastor  
Crecimiento en torno a las casas baratas



Catalana  
Crecimiento a partir de preexistencias





1.75 Soporte territorial y crecimiento urbano, 1930-1955

#### EL SOPORTE TERRITORIAL

Continúa la transformación de los límites de gran escala pero en reducida dimensión Las rieras se transforman en calles precarias y forman una estructura viaria de escala menor pero importante.

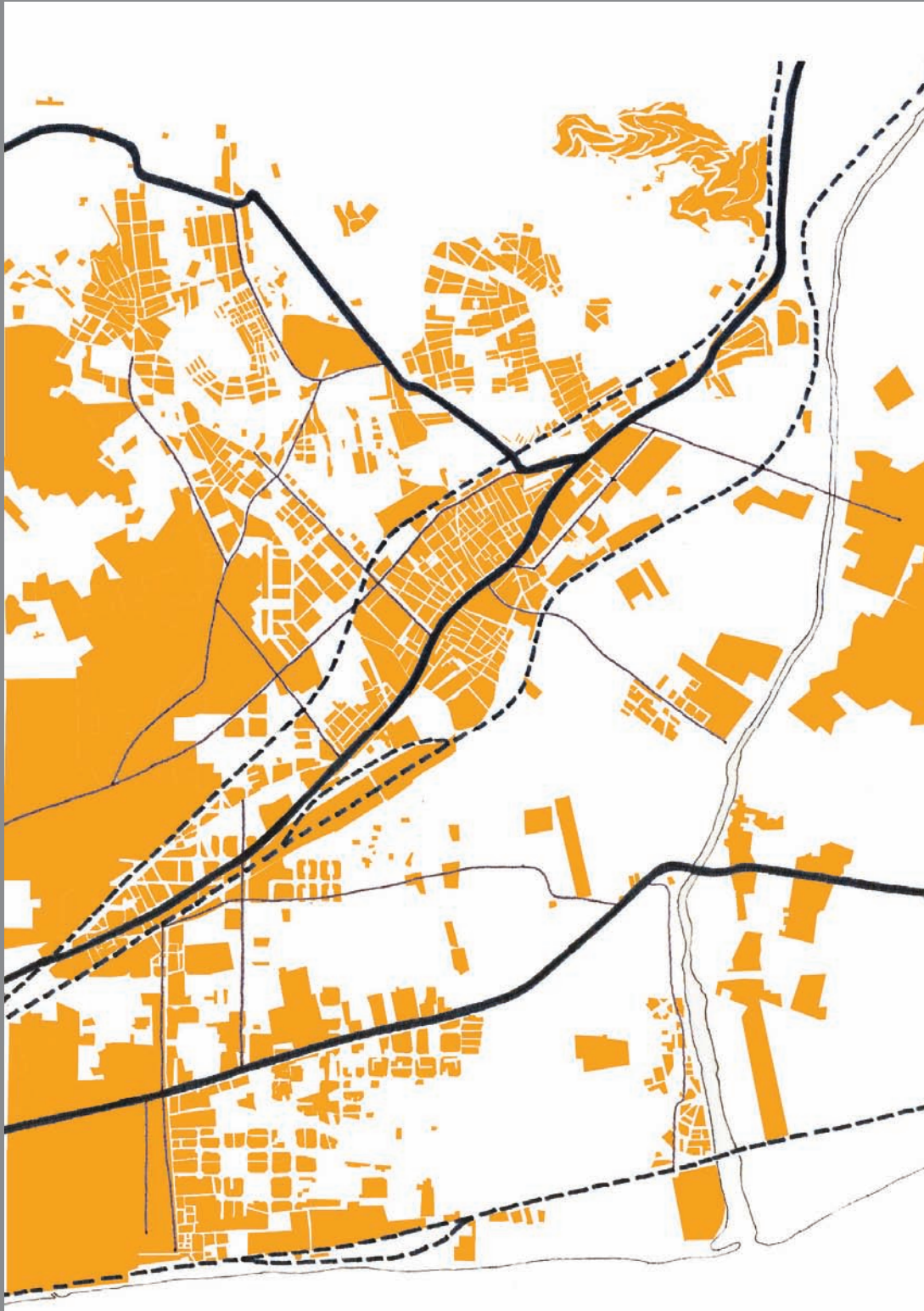


1.76 Infraestructura de comunicación y soporte territorial, 1930-1955

#### LOS EJES DE COMUNICACIÓN

La escasez de inversión en infraestructura se refleja en la permanencia de una estructura principal e intermedia sin cambios. La estructura intermedia compuesta por caminos preexistentes y rieras son la alternativa para la accesibilidad a la nueva urbanización.





1.77 Piezas residenciales e infraestructura , 1930-1955

#### LAS PIEZAS RESIDENCIALES

Se consolida la urbanización marginal y surgen los polígonos residenciales. Estos se emplazan por continuidad y por yuxtaposición sobre sectores ya colonizados por recintos o por piezas residenciales. La estructura viaria local determina este emplazamiento.



1.78 Recintos e infraestructura. 1930-1955

## LOS RECINTOS

Los escasos recintos se emplazan sobre áreas libres pero cercanas a la urbanización, sobre caminos principales.



1.79 Intersticios. 1930-1955

#### LOS INTERSTICIOS

Continúa siendo intrascendente la presencia de intersticios, por la permanencia del territorio rústico dominando sobre el urbano. Los escasos intersticios están determinados igualmente por la topografía en combinación con las rieras.



### 1.2.4 La colmatación



1.80 La calle Guipuzcoa en la confluencia con la calle Pere IV. En primer plano La Pau. 1966.

Por colmatación se entiende la ocupación prácticamente hasta el límite del territorio, bien sea al completar los intersticios o al sustituir espacios ya construidos que pierden su dinámica. En el caso del sector noreste la colmatación se presenta por el crecimiento acelerado frente a un agotamiento del suelo disponible entre sus límites naturales y edificados, crecimiento generado en gran parte por el aumento de las migraciones a Barcelona ante el auge económico y laboral y el despegue del sector de la construcción a partir de la segunda mitad de los años cincuenta.

En este momento el sector noreste de la primera periferia era aún un territorio ambiguo: si bien se había comenzado a ocupar con tramas urbanas dispersas entre la ciudad consolidada y los municipios próximos (Badalona, Sant Adria y Santa Coloma); predominaban aún las zonas abiertas y rústicas dedicadas al cultivo, regadas por las acequias paralelas al río Besòs y con una estructura de caminos antiguos que conectaban la primera periferia con el centro y con los municipios próximos. Se considera que a partir de la segunda mitad de los años cincuenta es cuando se desata un crecimiento urbano acelerado que cambia la escala de la ciudad: de una escala urbana pasa a una escala metropolitana. En el caso del noreste pasará de una condición ambigua entre lo rural y lo urbano a una condición totalmente urbana, de una dispersión de fragmentos urbanos sobre el territorio a una consolidación aunque incompleta en su condición de “urbano”.

En este proceso los ejes viarios toman nuevamente relevancia como elementos centrales del mismo, mientras que las piezas con las cuales se configura la ocupación del territorio serán principalmente el polígono de vivienda masiva y de naves industriales. Por su parte, las tramas suburbanas y las urbanizaciones marginales así como algunos asentamientos de barracas, se consolidaron por sustitución o por colmatación de pequeños intersticios apoyados en la infraestructura viaria.

Los ejes de comunicación vehicular tendrán un protagonismo dado por la masificación del automóvil en la sociedad española (como motor de crecimiento económico pero también como nueva forma de vida urbana) por lo cual, la vía segregada de escala territorial (la autopista) será el tipo de obra pública considerada necesaria para el desarrollo de las ciudades. En el caso que aquí ocupa, la apertura de la calle Guipúzcoa como continuidad de la calle Aragón hacia el este (1957) marca el inicio de la construcción de estas vías en Barcelona, afectando directamente la primera periferia al abrir nuevo suelo a la urbanización en el sector industrial de Sant Martí. A partir



1.81 La Gran Vía de las Cortes Catalanas, su paso por Sant Martí. 1998.

del Plan de Accesos y Red Arterial (1963) y del Plan de Enlaces Ferroviarios (1967) aparecen nuevos ejes que cambian la estructura de la ciudad y del sector de estudio: la apertura de la Gran Vía, la transformación de la vía férrea del norte en Avenida Meridiana y la conformación de la conexión férrea entre la línea interior y la línea de costa, configuran una nueva infraestructura de comunicaciones segregada que fragmenta el territorio vacante pero también que permite acceder a éste desde diferentes frentes. Desde esta óptica, es el área de Sant Martí la que experimentará los mayores cambios en esta etapa.

La principal forma de crecimiento en esta etapa está constituida por los polígonos de vivienda masiva, frente a aquellas que constituyeron la otra alternativa en las etapas anteriores. Como parte de una ofensiva política nacional de vivienda, los polígonos de promoción pública<sup>44</sup> estuvieron destinados prioritariamente a la población inmigrante de menores recursos económicos y especialmente para la absorción de barracas que aun existían en Barcelona (por ej. Sudoeste del Besòs, Canyelles, La Mina), mientras que aquellos de promoción privada respondieron a operaciones de transformación del uso existente o del asignado en el planeamiento bajo las discutidas figuras de planes parciales (por ej. Barcinova, Can Enseña). Es en este momento cuando los polígonos evolucionaron en su propuesta urbanística y arquitectónica<sup>45</sup>, y se dirigieron a la consolidación de la ciudad central así como también a la expansión urbana del área metropolitana.

En el caso del noreste, estos polígonos respondían a tres acciones de colmatación del territorio:

Colmatar intersticios entre tramas consolidadas como Porta, Can Enseña, Barcinova, Renfe entre otros, los cuales se apoyan en infraestructura de segundo nivel ya existentes.

<sup>44</sup> Especialmente aquellos construidos entre 1965 y 1975.

<sup>45</sup> Cfr. Apartado 2.2 de este capítulo

Agregar grandes piezas por yuxtaposición con otras ya existentes hasta alcanzar los límites naturales o artificiales (vías férreas), utilizando la colonización previa en urbanización e infraestructura y alcanzando la articulación de piezas aisladas: Sant Martí, Sudoeste del Besòs, Guineueta, La Pau, La Mina, Trinitat Nova, Canyelles entre otros.

Extender el crecimiento urbano con paquetes aislados y dispersos sobre el territorio, que se convierten en piezas colonizadoras de suelo urbanizable: Ciutat Meridiana, polígono que se considera como una excepción en este caso por su lógica de inserción metropolitana.

La inserción de estos polígonos está determinada por los ejes viarios de escala metropolitana y urbana, a manera de paquetes autónomos con un mínimo de relación con las preexistencias: en algunos casos se conectan con el entorno consolidado pero en la mayoría la relación se establece con el eje vial.

Otro tipo de polígonos con los cuales se consolidó la primera periferia y especialmente se configuró el sector noreste fue el polígono industrial. El polígono del Bon Pastor, localizado en un sector aún vacante en un 70%, estaba limitado por la línea de FFCC, el paseo de Santa Coloma, el río Besòs y la calle Guipúzcoa. Propuesto desde los años veinte<sup>46</sup> pero concretado hasta 1955 con la redacción del correspondiente plan parcial, respondía a la necesidad de retener la actividad industrial en Barcelona ante su progresivo traslado al área metropolitana desde los años treinta. El sector donde se localizó este polígono ya había sido colonizado por las casas baratas, y se propuso bajo la tendencia reciente de construcción de grandes superficies en amplios y modernos complejos fabriles, frente a la pequeña y mediana industria im-

46 La propuesta de enlaces de Jaussely desde entonces ya indicaba la dedicación de este suelo a la industria, aunque en una menor dimensión de la concretada en los años sesenta. En esta propuesta y en las siguientes durante los años veinte se mantiene el gran parque sobre el río Besòs que había propuesto Cerdà. Sin embargo es el Plan Comarcal con el cual se emprende el desarrollo de este sector tal como se lleva a cabo en los años sesenta.





1.82



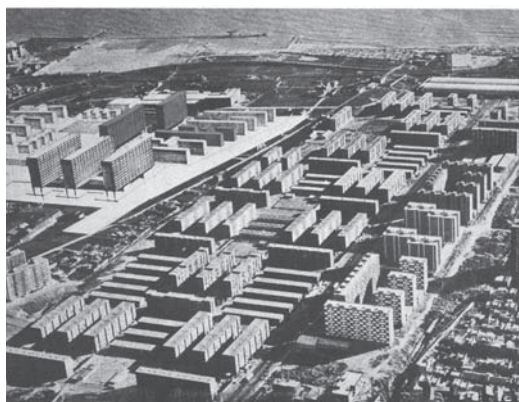
1.83



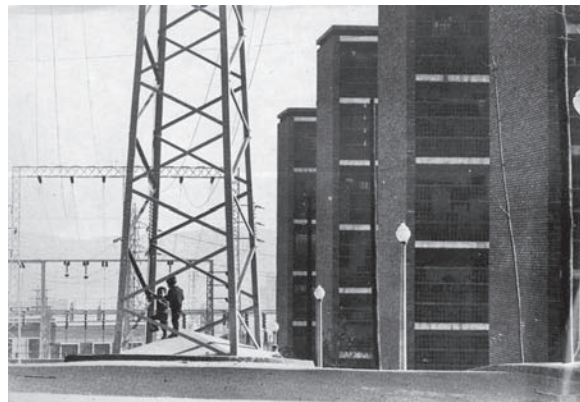
1.84



1.85



1.86



1.87

1.82 Ciutat Meridiana. 1.83 La Mina. 1.84 La Pau. 1.85, 1.86 Polígons Sudoeste del Besòs. 1.87 Trinitat Nova.



bricada con la vivienda obrera como en el caso del Poblenou<sup>47</sup>. Junto a este polígono se levantaron grandes polígonos de vivienda masiva como Sudoeste del Besos, La Mina, La Pau, para obreros y clases populares, con los cuales no sólo se había cambiado la escala de actuación de la actividad industrial y residencial, sino también se había establecido de nuevo una cercana vinculación entre fabrica y espacio residencial obrero.

A pesar del protagonismo de estos polígonos en la configuración del sector noreste en esta etapa, es preciso señalar que se identifica la sustitución como otra forma de colmatación. Por una parte, la sustitución edificatoria en tramas suburbanas y urbanizaciones marginales se hace relevante cuando, a partir de los años sesenta<sup>48</sup>, se produce la más fuerte y grave incidencia de la especulación inmobiliaria sobre las tramas de finales del siglo XIX y comienzos del XX, lo cual se tradujo en una acelerada dinámica sustitutoria en determinados sectores o ejes viarios importantes del tejido, reflejada en nuevas edificaciones en altura que sustituyeron a la casa suburbana de planta baja y piso. Esta sustitución tomó un carácter conflictivo con la consecuente ruptura de las relaciones tipo-morfológicas esenciales del tejido: Los edificios pantalla sobre la (recientemente construida) avenida meridiana y el paseo Torres i Bagès, la densificación en altura de Verdum y Prosperitat son algunos ejemplos. Por otra parte, se hace explícita la renovación de recintos industriales y se da inicio a propuestas para sustituir antiguas agrupaciones de vivienda económica<sup>49</sup> por su obsolescencia pero también por su aprovechamiento económico frente a su posición central recientemente obtenida en el marco del área metropolitana. Mientras aumentó el valor del suelo en esta primera periferia, los recintos industriales como Enasa, Macosa, o las estaciones de mercancías de Renfe en Sant Andreu y el Clot entre otros,

47 Tatjer, Mercedes. (2006)

48 Busquets, Ferrer; Calvet (1985)

49 En este momento surge la primera propuesta de renovación de las casas baratas de 1929, y los planes parciales para renovar urbanizaciones marginales.



1.88



1.89



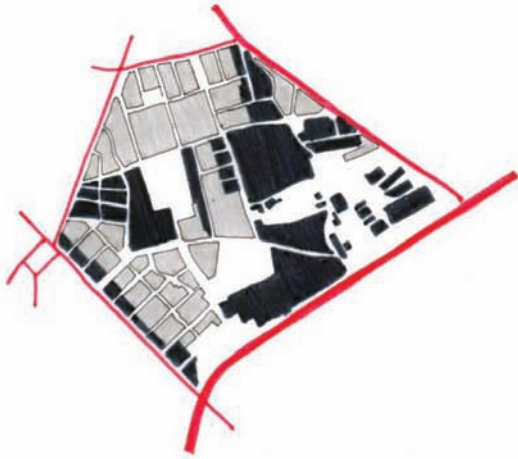
1.90

1.88 Sector industrial del Bon Pastor, 1966. 1.89, 1.90 Densificación en Nou Barris, años setenta.

comenzaron un proceso de transformación de suelo industrial en residencial incluso contraviniendo el Plan Comarcal<sup>50</sup>.

En suma, la lógica de la colmatación busca la ocupación de espacios vacantes localizados estratégicamente al borde de los ejes viarios recientes o reconvertidos de naturaleza segregada, hasta alcanzar los límites y formando nuevas aglomeraciones urbanas que se van uniendo por yuxtaposición con otras cercanas. Pero también se presenta a través de la sustitución de lo obsoleto en las tramas ya consolidadas, aprovechando la posición central que han alcanzado estas tramas en el sector y en la ciudad. Sin embargo esta colmatación no alcanza a ocupar completamente este territorio. La ocupación del sector hacia 1975 resalta la presencia de áreas vacantes en torno a los elementos de soporte territorial como las líneas de costa, riberas de ríos y líneas de rieras o torrentes sin urbanizar, en muchos casos unidos a vías férreas y recintos industriales o ferroviarios que entran en obsolescencia. La presencia de estos vacíos “interiores” es una de las primeras evidencias del paso de la primera periferia de borde a centro.

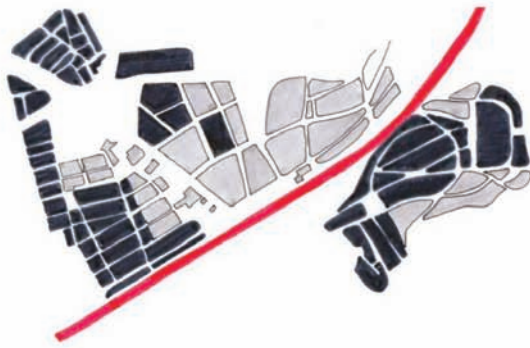
50 El cual les calificaba como zonas aptas para la industria, pero bajo la figura de los planes parciales se realizaron cambios de calificación urbanística para convertirlos en áreas residenciales. Un ejemplo es el Plan de la Ribera presentado en 1965 por una asociación de grandes empresas ubicadas en la franja litoral entre la Barceloneta y el Besos, cuyas instalaciones resultaban obsoletas o bien se habían trasladado. Buscaba reconvertir el suelo industrial en residencial y terciario de alto nivel. Otra renovación que no se llevó a cabo fue la de sectores de vivienda económica pues en los años sesenta se aprueban los primeros planes parciales para remodelar sectores como Torrè Baró o agrupaciones como las casas baratas por su reducida dimensión interior, por la calidad de los materiales, por la carencia de servicios e infraestructura. La crisis económica del 73 retrasó y paralizó muchos de estos procesos junto con la fuerza que tomaron las reivindicaciones de los Movimientos Sociales Urbanos. Tatjer, Mercedes (2006).



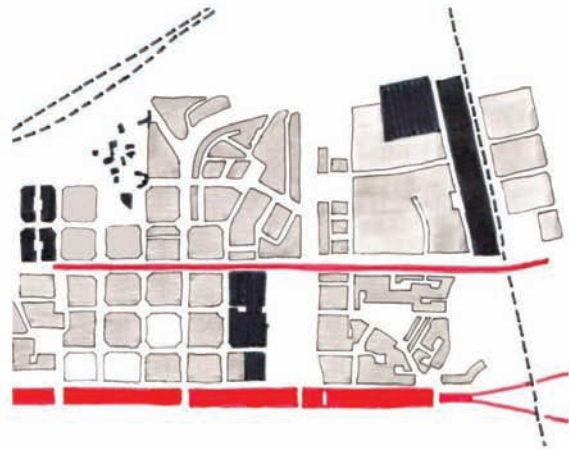
Porta  
Colmatación de intersticios entre ejes de escala urbana



Guineueta – Can Ensenya  
Yuxtaposición sobre ejes de escala urbana



Trinitat Nova  
Yuxtaposición sobre ejes de escala metropolitana



La Verneda  
Yuxtaposición sobre ejes de escala metropolitana





1.92 Soporte territorial y crecimiento urbano, 1955-1975

#### EL SOPORTE TERRITORIAL

Transformación total del soporte territorial por ocupación de lo urbano. Síntomas de deterioro, desaparición de estructura de rieras y acequias, ocupación urbana de la ribera.

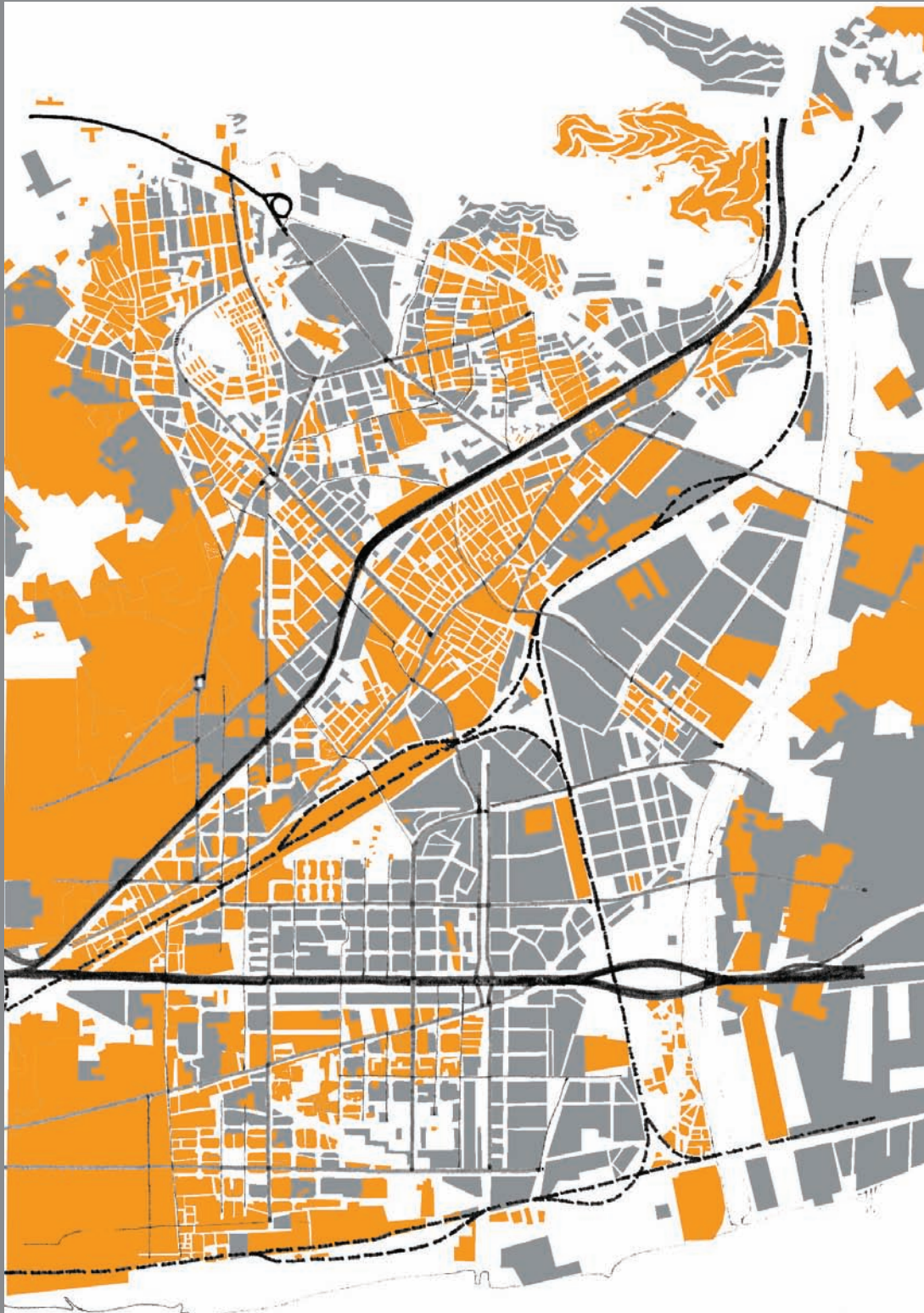


1.93 Infraestructura de comunicaciones y soporte territorial, 1955-1975

#### LOS EJES DE COMUNICACIÓN

Nuevas infraestructuras territoriales de naturaleza segregada (autopistas) este-oeste, abren nuevo suelo al uso urbano y reafirman la relación con la ciudad central. Consolidación de ejes de escala intermedia a partir de trama consolidada, montaña-mar, pero incompleta, fraccionada.





1.94 Piezas residenciales e infraestructuras. 1955-1975

#### LAS PIEZAS RESIDENCIALES

Nueva lógica del polígono de vivienda masiva sobre vías arterias nuevas (inserción metropolitana). Predominio de yuxtaposición de las piezas antes que continuidad. Sustitución edificatoria en tramas suburbanas y urbanizaciones marginales, desaparición del barraquismo.



1.95 Recintos e infraestructuras. 1955-1975

#### LOS RECINTOS

Nueva forma de los recintos: el polígono Industrial conformado por supermanzanas en áreas libres. Introduce una nueva lógica de supermanzanas. Otros recintos industriales continuaron ocupando sectores tradicionales, apoyados en las vías férreas y caminos preexistentes





1.96 Intersticios, 1955-1975

#### LOS INTERSTICIOS

Determinados por la topografía en combinación con rieras, infraestructura viaria de primer nivel (autopistas y vías férreas), recintos industriales, y cesiones para viario sin concluir. Carácter residual a la vez segregador.

### 1.2.5 Una lógica de crecimiento por expansión.

La lectura del proceso de ocupación a través de la colonización, la acumulación y la colmatación, permite identificar tres lógicas de la expansión:

En una primera etapa, una **lógica urbana**, en la cual la inserción de nuevos elementos urbanos sobre el territorio rústico (piezas residenciales y recintos) corresponde con una relación con el entorno, aprovechando ejes de comunicación de diferentes escalas: caminos preexistentes, carreteras territoriales, nuevos paseos urbanos. En definitiva, un alto grado de accesibilidad en el ámbito observado. En estos ejes, el predominio de una dispersión de nuevas piezas urbanas por **continuidad** con la trama preexistente. Sin embargo, hay dos factores que van en contravía de esta lógica, y que se hacen evidentes en menor proporción en esta etapa: Un **aislamiento** disperso de nuevas piezas residenciales, a través de caminos preexistentes y red de rieras que se van adaptando como calles precarias; y una sutil transformación del soporte territorial: Los límites de gran escala (cerros y riberas) ocupados por una débil urbanización.

En una segunda etapa, una **lógica sectorial**, de carácter local, en la cual la inserción de los elementos urbanos sobre un territorio ambiguo, corresponde con la relación de **yuxtaposición** que se establece entre pequeños polos de colonización (que abrieron nuevo suelo en etapa anterior) y las nuevas piezas, a partir de caminos preexistentes de menor escala con los cuales se establece la **continuidad** con el territorio. Es en suma una relación con el entorno inmediato, donde la infraestructura de comunicaciones no tiene relevancia por su escasez, pues prácticamente el territorio continua su urbanización sobre una infraestructura consolidada anteriormente sin nuevas obras. La alternativa para la accesibilidad está en los caminos preexistentes y las rieras.

En una tercera etapa, una **lógica territorial**, de escala metropolitana, en la cual la inserción de nuevos elementos está determinada por la relación directa con nuevos ejes de comunicación regional o con una posibilidad cer-

cana a su conexión (ejes de escala urbana preexistentes). Estos ejes de naturaleza segregada, sugieren una ocupación por **yuxtaposición de paquetes autónomos**, antes que por continuidad con tramas, conduciendo una ocupación fragmentada del territorio. Debido a las inversiones en esta infraestructura, la red viaria de escala intermedia queda incompleta y fraccionada. Así, la primera periferia se establece como un lugar de paso, intermedio, entre la ciudad central y la región.

Es en esta etapa cuando se identifica el **paso de borde a centro de la primera periferia**, lo cual se demuestra en: i) la transformación del soporte territorial por ocupación de lo urbano, y la evidencia de síntomas de deterioro del medio ambiente natural (la desaparición de la estructura de rieras y acequias, la ocupación del 90% la ribera), ii) la sustitución edificatoria en tramas suburbanas y urbanizaciones marginales, y desaparición en gran parte del barraquismo, iii) la continuidad con la ciudad central a través de nuevos ejes de comunicación regional, iv) la configuración de intersticios con localización estratégica, al interior de un área ahora consolidada con accesibilidad territorial.

**COLONIZACIÓN**

1900-1930

Apertura de suelo urbano

**Soporte territorial**



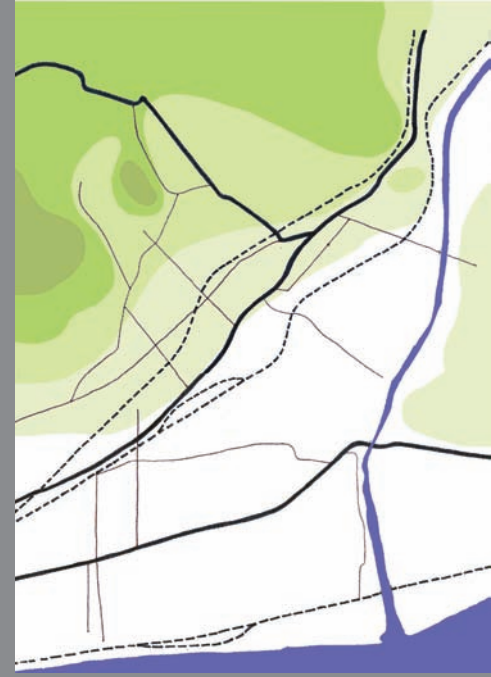
**Ejes de comunicación**



**ACUMULACIÓN**

1930-1955

Agrupación aleatoria en espacio colonizado



**COLMATACIÓN**

1955-1975

Saturación por nueva ocupación y por sustitución





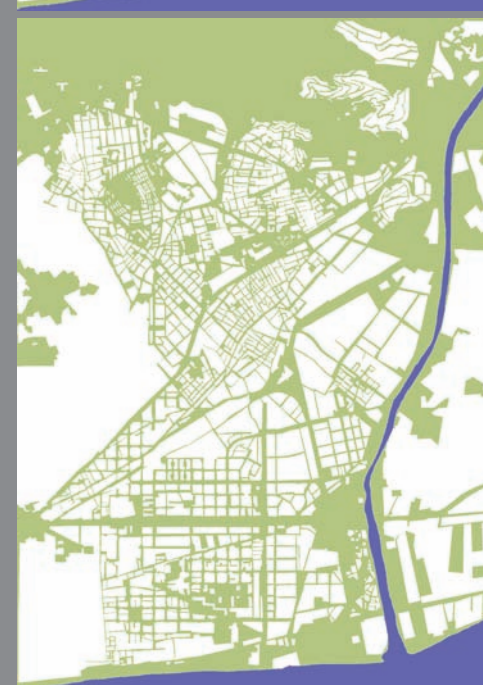
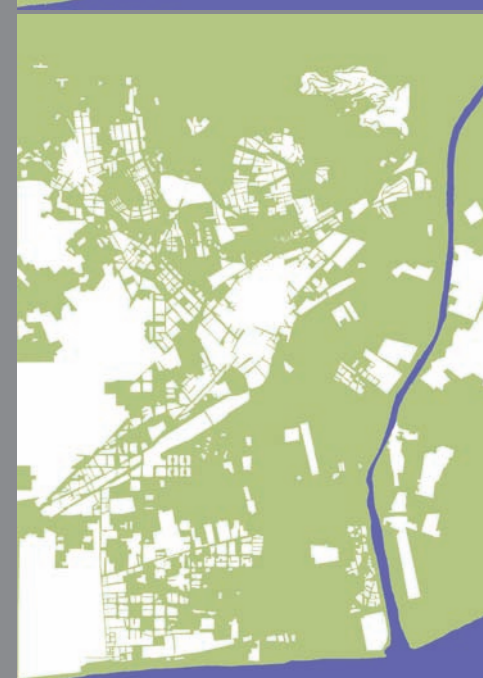
Piezas residenciales



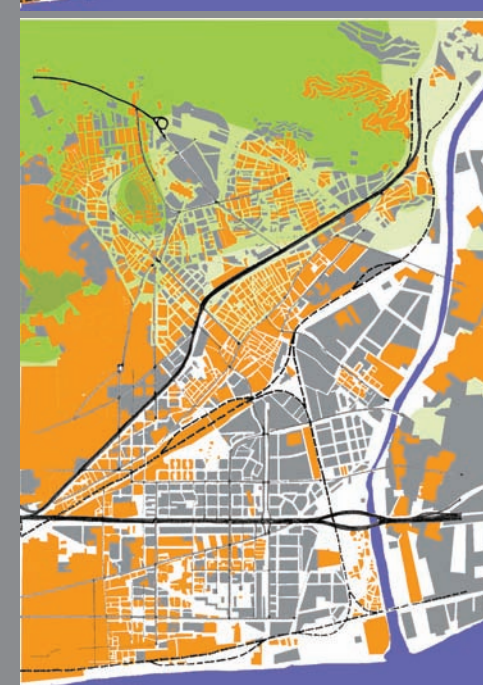
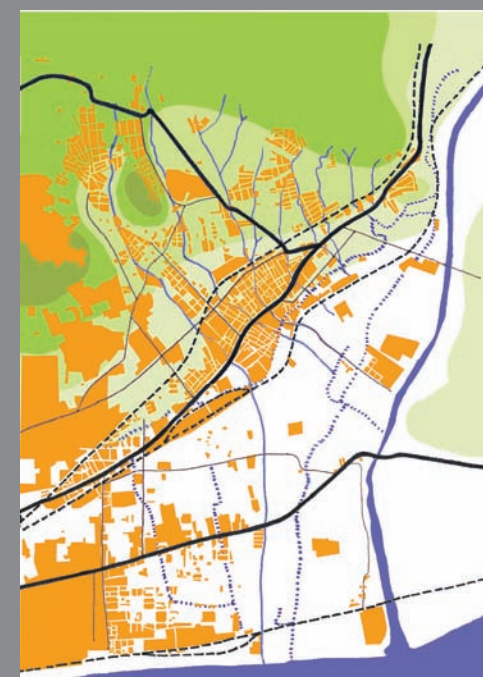
Recintos



Intersticios



Ocupación del territorio



Lógica urbana

Lógica sectorial

Lógica metropolitana



## Una lógica de crecimiento por expansión Colonización, Acumulación, Colmatación

### Lógica Urbana

Dispersión en el territorio rústico por continuidad con la trama existente y aislamiento a través de caminos antiguos y rieras.

### Lógica Sectorial

Extensión menor por continuidad y yuxtaposición en áreas colonizadas y sobre ejes preexistentes de escala menor.

### Lógica Metropolitana

Predominio de una ocupación por yuxtaposición de paquetes antes que por continuidad con las tramas. Las nuevas infraestructuras conducen la ocupación del territorio y se configura una red viaria intermedia incompleta y fragmentada junto a intersticios con localización estratégica.

## 1.3 NECESIDADES, CONFLICTOS Y OPORTUNIDADES

La lectura diacrónica del proceso de formación del noreste de Barcelona permitió la identificación de lógicas con las cuales se configura el territorio como urbano. Esta lectura como proceso que acumula estratos temporales, utilizó cinco elementos (soporte territorial, las piezas residenciales, los ejes de comunicación, los recintos y los intersticios) de manera aislada pero también superpuesta, para comprender la conformación de este sector.

En este apartado se hace una lectura de dichos elementos con otro enfoque. No como proceso sino como resultado, con el fin de identificar las características de una situación urbanística alcanzada a mediados de los años setenta, cuando el territorio se agota y su proceso de crecimiento prácticamente termina. A partir de esta caracterización, se traza como objetivo identificar conflictos y oportunidades urbanísticas como punto de partida de un proceso de cambio, en suma, un potencial de transformación.

### 1.3.1 La situación urbanística

A mediados de los años setenta la primera periferia alcanzó prácticamente su colmatación, ganó posición de centralidad en el sistema metropolitano y a su vez, inició un proceso de sustitución interior. Pero por otro lado y de manera significativa, el sector noreste comenzó a identificarse como un espacio problemático para la ciudad: incompleto y albergando una importante cantidad de vivienda económica con altos niveles de déficit. Esta situación urbanística alcanzada se caracterizaba por:

#### **Constituir un territorio confinado por el soporte territorial.**

Por una parte, los elementos territoriales de gran escala constituyeron límites al crecimiento físico: Una fuerte topografía conformada por la sierra de Collserola y los Tres Turons que definió el territorio al norte y a la vez lo separó del Ensanche, el río Besòs que formaba el límite entre los tejidos que se desarrollaron a lado y lado del mismo, y finalmente la línea de costa al sur

### 1.3 NECESIDADES, CONFLICTOS Y OPORTUNIDADES

La lectura diacrónica del proceso de formación del noreste de Barcelona permitió la identificación de lógicas con las cuales se configura el territorio como urbano. Esta lectura como proceso que acumula estratos temporales, utilizó cinco elementos (soporte territorial, las piezas residenciales, los ejes de comunicación, los recintos y los intersticios) de manera aislada pero también superpuesta, para comprender la conformación de este sector.

En este apartado se hace una lectura de dichos elementos con otro enfoque. No como proceso sino como resultado, con el fin de identificar las características de una situación urbanística alcanzada a mediados de los años setenta, cuando el territorio se agota y su proceso de crecimiento prácticamente termina. A partir de esta caracterización, se traza como objetivo identificar conflictos y oportunidades urbanísticas como punto de partida de un proceso de cambio, en suma, un potencial de transformación.

#### 1.3.1 La situación urbanística

A mediados de los años setenta la primera periferia alcanzó prácticamente su colmatación, ganó posición de centralidad en el sistema metropolitano y a su vez, inició un proceso de sustitución interior. Pero por otro lado y de manera significativa, el sector noreste comenzó a identificarse como un espacio problemático para la ciudad: incompleto y albergando una importante cantidad de vivienda económica con altos niveles de déficit. Esta situación urbanística alcanzada se caracterizaba por:

##### **Constituir un territorio confinado por el soporte territorial.**

Por una parte, los elementos territoriales de gran escala constituyeron límites al crecimiento físico: Una fuerte topografía conformada por la sierra de Collserola y los Tres Turons que definió el territorio al norte y a la vez lo separó del Ensanche, el río Besòs que formaba el límite entre los tejidos que se desarrollaron a lado y lado del mismo, y finalmente la línea de costa al sur



1.98 Panorámica del noreste de Barcelona desde el turó de las roquetes hacia el mar. En primer plano Ciutat Meridiana, Torrè Baró y a la izquierda el río Besós. 1966

donde las tramas y las infraestructuras férreas se extendieron hasta el borde con el mar. Estos elementos geográficos fueron ocupados por tramas residenciales constituyendo zonas habitacionales en riesgo: Bien fueran terrenos de grandes pendientes donde los problemas más acuciantes estaban en la adaptación de las tramas a la topografía sin infraestructura adecuada. o bien en zonas indudables sobre riberas de rieras, ríos y mar.

Por otra parte, los elementos territoriales de escala local como las rieras, torrentes y acequias constituyeron un sistema de barreras al crecimiento, pues las tramas urbanas evitaron su encuentro en una primera fase. Posteriormente algunos se fueron adaptando a través de un proceso de incorporación de la servidumbre en calle, mientras que otros conformaron espacios residuales por su unión con topografías complejas.



**Soportar una red de comunicaciones discontinua y fragmentada, determinada de poniente a levante por ejes de gran escala, que interrumpían los ejes de conexión intermedia de montaña a mar.**

El crecimiento urbano se generó a partir de los ejes viarios especialmente cuando soportaban el transporte colectivo, por tanto, fueron elementos de localización y de relación de los nuevos asentamientos, los lugares de accesibilidad de las nuevas tramas y los espacios de articulación con la ciudad central, con las tramas dispersas y con el territorio de influencia.

La red que formaba estos ejes, caracterizada por su discontinuidad en el sentido montaña – mar, estaba compuesta por diferentes escalas: A gran escala, las infraestructuras tuvieron continuidad con la ciudad central y constituyeron la relación con el territorio, pero al mismo tiempo formaron barreras entre las tramas impidiendo su integración y comunicación, es decir, generando discontinuidad en el tejido consolidado. Los ejes de acceso como Meridiana, Gran Vía y Guipuscoa, y las líneas férreas de Granollers y Mataró fragmentaron el territorio en sectores aislados como Sant Martí y Poble Nou, inconexos como Nou Barris o infranqueables como Sant Andreu. A su vez, estos ejes se concibieron como espacios segregados del entorno donde predominó la continuidad sin interrupción de la movilidad vehicular.

A escala intermedia, se conformó una estructura de ejes históricos y construidos durante la primera mitad del siglo XX, constituida por caminos antiguos, paseos y ramblas, constituyendo una red de conexiones entre las diferentes tramas urbanas que se vio interrumpida por los ejes de gran escala. En la escala local, el tejido construido se caracterizó por la ausencia de permeabilidad entre las diferentes tramas yuxtapuestas y al mismo tiempo por la carencia de urbanización de las calles, formando una imagen de espacios incompletos e inacabados. De esta manera se formaron tramas aisladas del contexto, encerradas en sí mismas o con vacíos al interior, que impidieron su conexión con los tejidos circundantes y la continuidad de vías importantes para la circulación en estas áreas.



1.99 Gran Vía hacia Mataró. En primer término, el espacio destinado a la plaza de las Glòries, 1965.

**Formar un tejido residencial compacto visto a través de las tramas que lo constituyen, pero fragmentado visto desde la entidad que forman.**

Las tramas son piezas residenciales que tienen la mayor participación en suelo ocupado en el proceso de colonización y colmatación de la primera periferia. Se destacan por la variedad morfológica así como por emplazamiento disperso y yuxtapuesto sobre el territorio, aunque cada trama se identifica como una unidad, como una zona homogénea individual encerrada en sí misma. Estas tramas formaron un territorio morfológicamente variado, en el que se puede identificar las formas de crecimiento más significativas en la construcción de la primera periferia: tramas suburbanas, polígonos de vivienda masiva, urbanizaciones marginales y asentamientos de barracas.

Vistas como unidades, estas tramas se caracterizaron por la homogeneidad espacial, donde se destacó la ausencia de centros de referencia que organizaran el territorio para la vida urbana colectiva. La consolidación de las extensas áreas de vivienda en barrios dormitorio fue la constante: vivienda alejada de las actividades urbanas complementarias, haciéndose especialmente necesario el desplazamiento diario del lugar de residencia al lugar de servicios. Y aunque algunas de estas tramas acogieron actividades terciarias en sus principales ejes, no constituyeron nodos de organización de espacios y de configuración de áreas de centralidad. Como un segundo factor, estas tramas se construyeron de forma incompleta, con deficiencias de accesibilidad, urbanización y servicios, constituyendo aquella denominada periferia “vil”<sup>51</sup>.

Vistas las tramas desde la entidad que constituyen, la característica de más relevante fue la fragmentación de los tejidos construidos, tanto por la morfología de cada pieza como por el tiempo y la forma de construirse. Cada pieza o fragmento se yuxtapuso en el terreno, conformando un espacio de reducida permeabilidad y gran variedad. Por la forma de disposición en el terreno y el tiempo tan corto de construcción, fueron muchas las áreas intersticiales que

51 Solà-Morales (1997:24).





1.100 La av. Meridiana a su paso por la Trinitat, 1966.

permanecieron entre espacios urbanos consolidados, formando un espacio fragmentado y sin continuidad con la ciudad central y el entorno metropolitano.

**Acoger una importante cantidad de recintos que obstruyen la continuidad del espacio urbano consolidado.**

La industria y los equipamientos colectivos no deseados y de alto impacto se construyeron bajo la lógica de los recintos: piezas cerradas y autónomas, inaccesibles y aisladas que se rigen por sus propias leyes de composición y desconocen la relación con el entorno. En consecuencia se formaron enclaves que impidieron la permeabilidad del tejido, configurando áreas de circulación laberíntica y anárquica. La dinámica urbana de los recintos en la primera periferia alcanzó la obsolescencia al colmatarse y se generaron áreas con expec-

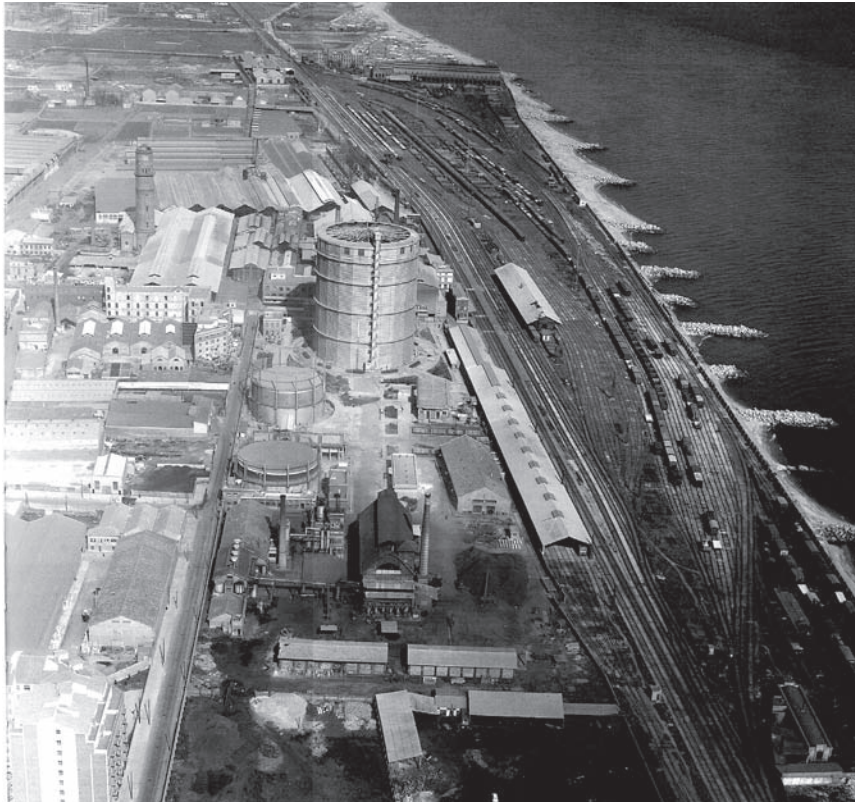


tativas de aprovechamiento inmobiliario: implantaciones industriales, cárceles, sanatorios, vertederos, cuarteles militares, o bien, puertos, estaciones férreas abandonadas o en desuso etc.

**Encontrarse fragmentado por intersticios residuales como resultado del proceso de crecimiento físico por piezas.**

La presencia de áreas intersticiales acompañadas de los límites territoriales y de las infraestructuras férreas formaron fisuras en el espacio urbano, actuando como barreras al crecimiento y a la continuidad urbana: Constituyeron un borde, una ruptura en este tejido formando así la principal característica del lugar: la fragmentación, y generando la imagen de espacio urbano disperso y sin consolidar. Estas fisuras se identificaron en la ribera del Besós en Trinitat y La Catalana, los residuos a lo largo de corredores férreos la vía férrea en Sant Marti, Sagrera y Sant Andreu delatan áreas sin consolidar o en situación de límite. Otros vacíos de menor dimensión se encontraban en medio de tramas consolidadas formando áreas expectantes a su alrededor: el entorno del Hospital de la Santa Creu, la fragmentada trama industrial del Poble Nou, el interior del barrio de Porta, el entorno de la estación ferroviaria sobre Meridiana, el cruce de vías sin construir entre Prosperitat y Trinitat Nova, entre otros. En suma, fueron espacios expectantes que a la vez generaron la desarticulación urbana de la primera periferia.

En conclusión, en este territorio, los ejes y las tramas actuaron como elementos ordenadores del espacio urbano, mientras que los recintos, los intersticios residuales y el soporte territorial se desempeñaron como elementos obstaculizadores, ambos con una lógica propia de emplazamiento y funcionamiento en el territorio que constituyen. Los elementos ordenadores permitieron que se colonizaran nuevos territorios y que el crecimiento físico tomara una dirección determinada, poniendo en juego nuevo suelo urbanizable: los ejes por una parte fueron los canales de comunicación que permitieron la accesibilidad a los lugares a urbanizar, mientras que las tramas fueron aque-



1.101 Fábrica La Catalana de Gas y Electricidad, Macosa y estación del Poblenou, 1963.

llas unidades con las cuales se colonizó y también se saturó el territorio. Los elementos obstaculizadores se desempeñaron como piezas desarticuladoras del lugar en el que se emplazaban, con una lógica propia que no se adaptaba con facilidad al entorno y que al chocar con los elementos urbanos que le rodeaban, formaban barreras al crecimiento urbano y a la continuidad del espacio: los recintos por ser grandes piezas cerradas sin contacto con el exterior que se comportan como enclaves, los intersticios residuales por formar grandes fisuras que fragmentan lo urbano.

### 1.3.2 El potencial de transformación

A partir de esta caracterización, y teniendo en cuenta los elementos que participan en la construcción urbanística de la primera periferia, es preciso

preguntarse en qué se fundamenta un potencial de transformación urbanística. Muchas veces descrita esta periferia como una “negación de la ciudad que es necesario convertir en ciudad”, se parte de reconocer donde se encuentran las necesidades por suplir, los conflictos por superar pero también las oportunidades para mejorar, como variables que permitan comprender dicho potencial.

Como **necesidades urbanísticas** se considera aquello que es imprescindible para vivir en la ciudad y de lo cual se carece, en este caso, subsanar las condiciones “límite” heredadas de un crecimiento urbano rápido y definido por la razón de la cantidad: superar un déficit de vivienda económica. Por tanto, lo que se busca es mejorar las condiciones mismas de la vivienda y su entorno en términos de calidad: que el alojamiento en si mismo sea estable y tenga la superficie adecuada para el número de habitantes, pero al tiempo, que las calles estén urbanizadas, que tenga acceso a la infraestructura de servicios públicos, y que esté conectada con el empleo y los servicios de la ciudad por medio de sistemas de transporte, en suma, cuestiones de vida urbana cotidiana.

Se trata entonces de una discusión sobre la **inserción de calidad al espacio urbano cotidiano**, lo cual se refleja en la vivienda como edificación, la urbanización primaria (estado de vías y redes de servicios) y secundaria (equipamientos y espacios libres públicos) y los medios de transporte, ya sea por carencia o por deterioro. Estas necesidades se hacen evidentes en las tramas residenciales que han protagonizado el proceso de formación de la primera periferia y que sean calificado anteriormente como áreas urbanas incompletas: polígonos de vivienda masiva, urbanizaciones marginales y asentamientos de barracas, pero también en cierta medida en algunos núcleos antiguos.

En los polígonos de vivienda masiva las necesidades urbanísticas se concentraban en la urbanización incompleta, indefinida e inadecuada frente al alto porcentaje de suelo libre público (entre 40 y 60% exceptuando el viario) sin configurar, y la carencia de equipamientos colectivos que aunque pro-

puestos en varios casos no se concretaron. En las urbanizaciones marginales y asentamiento de barracas las necesidades se agrupaban en la ilegalidad urbanística, la precariedad en la urbanización, la insuficiencia de espacios libres verdes y equipamientos, y el bajo nivel de accesibilidad. En los núcleos urbanos antiguos se considera como necesidades urbanísticas la insuficiencia de espacios libres públicos ante la alta densificación edificatoria.

Como **conflictos urbanísticos** se consideran aquellas situaciones difíciles que es preciso superar para alcanzar un nivel de urbanidad del cual carece en este caso la primera periferia. Los conflictos superan la escala local de las tramas y de una respuesta inmediata, como es el caso de las necesidades. Por tanto comportan una reflexión de escala intermedia a través de ciertas situaciones urbanas, con la cual se comprende cómo funciona el territorio. En este caso, ante la fragmentación del tejido construido y la presencia de áreas vacías y expectantes se precisa su sutura y cohesión así como su definición y puesta en dinámica, ante la obsolescencia y la desarticulación de recintos industriales y dotacionales se precisa su sustitución y articulación al entorno, ante la discontinuidad y segregación de la red de ejes viarios y en tanto los bajos niveles de accesibilidad se precisa consolidar su continuidad y permeabilidad, ante el predominio y homogeneidad de las funciones productivas y residenciales se precisa insertar diversidad e identidad. Se trata entonces de una discusión sobre la **inserción de valores de urbanidad** en los cuatro elementos que participan en la construcción urbanística de la primera periferia y que fueron definidos en el apartado anterior: las tramas, los ejes, los recintos y los intersticios.

Los intersticios se configuraron como espacios residuales, imprecisos y expectantes, compuestos por la confluencia de terrenos sin urbanizar, límites territoriales y barreras viarias y ferroviarias. Fueron el resultado del proceso de formación de la primera periferia y en éste, de la superposición de diversas lógicas conformando alrededor un entorno sin consolidar, sin dinámica y en deterioro acelerado. Se constituyeron como fisuras en el territorio formando





1.102 Tramas residenciales incompletas, 1975



1.103



1.104



1.105

1.03 Trinitat Nova. 1.04 Roquetes. 1.05 Camp de la Bota



1.106 Espacios libres públicos, 1975





1.107



1.108



1.109



1.110

1.07 Viviendas del Gobernador. 1.108 Maresme. 1.109 Trinitat Vella  
1.110 La via Favència, Nou Barris





1.111 Red viaria discontinua y segregada, 1975



1.112



1.113



1.114



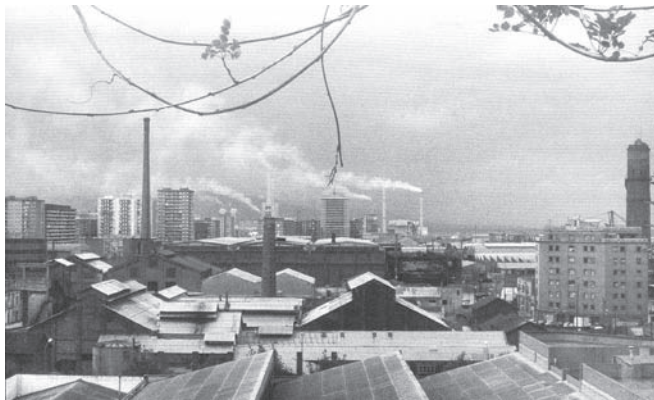
1.115

1.112 Avenida Meridiana. 1.113 Avenida Guipuzcoa. 1.114 Vía férrea hacia Mataró, Poblenou 1.115 Avenida Diagonal, Poblenou



1.116 Recintos obsoletos e interstícios expentantes, 1975





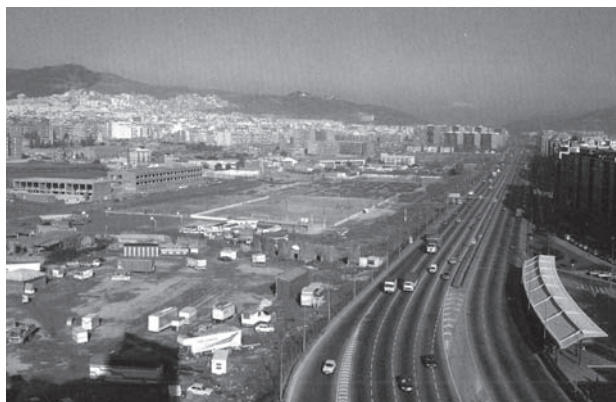
1.117



1.118



1.119



1.120



1.121



1.122

1.117, 1.118 Poblenou, Sector Industrial entre el Clot y el Poblenou. 1.119 Catex (Poblenou) 1.120 Renfe Meridiana 1.121 Entorno de Glòries con Diagonal. 1.122 Can Carreras

un tejido urbano fragmentado y sin continuidad urbana, las cuales se manifiestan en espacios indefinidos a lo largo de las vías férreas e instalaciones en desuso, grandes bordes de agua, cesiones de suelo para vías segregadas y sin construir, y rieras sin adaptación a la trama urbana, entre otros ejemplos.

Los recintos se reconocen en instalaciones fabriles, dotacionales y ferroviarias que se convirtieron en espacios obsoletos porque perdieron su dinámica urbana, y al tiempo se constituyeron en enclaves que desarticulaban las piezas que le rodeaban e impedían una cohesión y una integración de éstas: las instalaciones industriales, los equipamientos de alto impacto (cárceles, los cuarteles, sanatorios etc)

Los ejes de comunicación viaria alcanzaron a configurar una red de diferentes escalas, construida sucesivamente entre la colonización y la colmatación del territorio, pero una red discontinua, interrumpida a escala intermedia bien fuera porque estaba incompleta pues los proyectos no se habían llevado a término, o por los obstáculos que impedían su continuidad. A su vez, los ejes de gran escala de esta red se configuraron como vías segregadas, que daban prioridad a la movilidad vehicular y que dividían las relaciones transversales constituidas años previos entre las tramas que atravesaban: los cinturones de ronda, autopistas y vías rápidas.

Las tramas se configuraron a partir de una variedad de unidades morfológicas residenciales que al interior tenían una estructura definida pero con un grado de urbanización incompleto, y caracterizadas por una identidad homogénea. Como principal referente, la carencia o el deterioro del sistema de espacio libre público generó una condición de deficiencia que incidió en el establecimiento de relaciones colectivas y de la apropiación y arraigo con el lugar.

Como **oportunidades urbanísticas** se consideran aquellas situaciones propicias para conformar una nueva realidad urbana adecuada a nuevos tiempos. Se trata de actualizar la primera periferia en términos de escala urbana y de integrarla a un sistema urbano complejo utilizando sus propias

condiciones, las cuales se identifican en la lectura de tres variables: aquello de naturaleza colectiva; aquello de naturaleza obsoleta y aquello de naturaleza residual e incierta. La naturaleza colectiva se refiere a aquellos espacios donde es posible la socialización: Las tramas y ejes son oportunidades en este sentido por su condición de elementos ya construidos. La naturaleza obsoleta se refiere a los espacios que han perdido su valor económico o funcional, es decir, su dinámica independientemente de su condición física: los enclaves por su dimensión y localización además de la posibilidad de cambiar un uso constituyen otra oportunidad. La naturaleza residual e incierta se refiere a los espacios sin consolidar y sin una destinación específica: intersticios con posición estratégica en el territorio. En esa búsqueda de la actualización, se trata entonces de una discusión sobre las **posibilidades propias para la innovación** basadas en la identificación de oportunidades a partir de las condiciones urbanísticas inherentes a la primera periferia.

Un potencial de transformación urbanística de la primera periferia, entendido como aquella capacidad material cuya variación origina un fenómeno, se constituye a partir de la identificación de necesidades, conflictos y oportunidades, y en consecuencia, de las discusiones que cada tema propicia: la inserción de calidad, de valores de urbanidad y de posibilidad de innovación.

Elementos	Necesidades	Conflictos	Oportunidades
Tramas	Calidad de la edificación	Homogeneidad	Lo colectivo
	Inserción de Urbanización	Incompletas	
Ejes	Medios de acceso	Discontinuidad	Lo obsoleto
		Segregados	
Enclaves		Desarticulación	Lo incierto y residual
		Obsoletos	
Fisuras		Fragmentación	Innovación
		Expectantes	
	Calidad	Urbanidad	

Cuadro 02. Potencial de transformación urbanística.





Noreste | Fotoplano 1947





Noreste | Fotoplano 1975



