

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

Isabel Arteaga Arredondo

Td

Tesis doctoral

Director: Francesc Peremiquel Lluç
Universidad Politécnica de Cataluña
DUOT-ETSAB
2009

3

Tercera parte

CRECIMIENTO INTERIOR

**La transformación de la primera
periferia**

Tercera Parte

CRECIMIENTO INTERIOR

La transformación de la primera periferia.

3.1 LÓGICAS. Una lectura conjunta del proceso en el tiempo

3.1.1 Desde el interior: Puntos difusores

3.1.2 Desde la frontera: Ejes articuladores

3.1.3 Desde el centro: Piezas aglutinadoras

3.1.4 Capa sobre capa: Una lógica de “crecimiento interior”

3.2 ATRIBUTOS. Una interpretación abstracta de las actuaciones y sus aportaciones

3.2.1 Cohesión y Diferencia

3.2.2 Continuidad y Transversalidad

3.2.3 Reconfiguración y Ensamblaje

3.2.4 Sustitución y Apertura

3.2.5 Urbanidad

3.3 ENLACES. Una exploración del resultado a través del itinerario

3.3.1 Redes. De Lluçmajor a Trinitat Nova

3.3.2 Ejes. Del Clot a Trinitat Vella y a La Verneda

3.3.3 Nuevos fragmentos. De Glòries al Fòrum

3.3.4 Una suma de relaciones. De Karl Marx al Paseo Litoral

“Al final de casi un siglo de urbanismo moderno, las ciudades se parecen bastante a lo que eran al principio.”

Peter Hall. Las ciudades del mañana. 1988



La transformación urbanística reciente de Barcelona ha despertado un gran interés por parte de diversos medios académicos y profesionales; interés que ha generado una intensa producción bibliográfica durante los últimos veinticinco años. Según Monclús¹ se identifican dos tendencias en esta producción:

El contraste de los enfoques: Desde las diversas perspectivas externas al proceso (Cohen, 1998, Sokoloff, 1999, Rogers, 1999, entre otros) hasta la visión homogénea local dada a menudo por aquellos que han participado en el proceso (Busquets, 1987, Bohigas, 1998, Esteban, 1999, entre otros).

El valor de los aspectos más destacables del proceso: Desde la calidad formal del espacio público (Buchanan, 1984, Rowe, 1991, Gehl-Gemzoe, 2001, entre otros) hasta la capacidad de gestión a través de acontecimientos extraordinarios (Marshall, 1996, Portas, 1998, Ward, 2002, entre otros).

La revisión de la producción bibliográfica más reciente indica que el “Modelo Barcelona” se encuentra en un proceso de cambio. El *Fòrum de Les Cultures* se identifica como el acontecimiento que cerraría un momento iniciado en 1979 y daría inicio a otro a partir del 2004. En este marco, la tendencia es a la defensa y valoración de estos cambios por parte de los políticos y técnicos que participan del proceso más reciente, frente a los discursos críticos por parte de académicos y ciudadanos sobre las consecuencias urbanas de dichas políticas (Borja, 2001; Montaner, 2002, Capel, 2005, entre otros). Estas críticas atacan las intervenciones donde la ciudad subyace frente a las intervenciones autónomas del entorno en el cual se insertan.

En esta investigación, la lectura que se hace de este proceso no es una interpretación global que tiene en cuenta todas las variables en juego. Tampoco

¹ Quien aborda una nueva reconsideración del “Modelo Barcelona” a través de la identificación e aquellos aspectos universales y aquellos originales del “modelo”, partiendo de la revisión de las diversas interpretaciones sobre los cambios en la cultura urbanística internacional así como de las experiencias propias de la ciudad. Monclús, Francisco Javier (2003).

tiene una posición crítica que valora lo actual frente lo anterior durante el proceso. Es una lectura urbanística, que parte del interés por el significativo cambio de la primera periferia del término municipal de Barcelona entre 1979 y 2004, teniendo como eje el proyecto entendido como un instrumento para construir una nueva realidad urbana y por tanto, un crecimiento interior de la ciudad a partir de sí misma.

Del proceso de transformación urbanística reciente se ha destacado significativamente el proyecto como herramienta de actuación para concretar las propuestas con rapidez, eficiencia y atendiendo la realidad con precisión. Pero el proyecto no es homogéneo, ni forma parte de un programa lineal y jerárquico que va del planeamiento a la ejecución. Son proyectos de diversa posición, naturaleza y escala cuyo origen está en la situación urbanística de la ciudad en los momentos anteriormente expuestos, y que en suma constituyen su transformación. Esta voluntad proyectual se concretiza en intervenciones sobre el espacio público, las vías urbanas, la generación de nuevas centralidades, equipamientos, vivienda; que van de la escala local pasando por la escala intermedia y llegando a la gran escala, afectando fragmento a fragmento pero también transformando la estructura urbana, con actuaciones puntuales sobre un entorno concreto así como con operaciones de gran impacto que en el ámbito urbano y territorial contribuyen en la configuración de una nueva realidad.

Así, el punto de vista con el cual se hace la lectura de esta transformación como proceso tiene como protagonista el proyecto en el marco de una visión fragmentaria de la ciudad frente a las visiones globales del plan. El proyecto se entiende como aquel mecanismo que verifica el planeamiento, que permite la constatación de las hipótesis metodológicas de los programas de actuación urbana, y que colabora en términos morfológicos en la construcción de ciudad. Tiene de particularidad que no se interesa por el proyecto en sí mismo como un tema de análisis sino como un medio para construir la transformación

en el marco de aquellas lógicas que el proceso adquiere de acuerdo con unos períodos temporales homogéneos en políticas y decisiones sobre la ciudad y que afectan la primera periferia.

Este apartado se centra en comprender la transformación de la primera periferia a partir de la lógica dada por proyectos, actuaciones físicas de diversa naturaleza y escala, acumuladas entre 1979 y 2003 bajo una misma dirección: El ayuntamiento de Barcelona. Admitiendo esta experiencia como un referente, y que en el caso de la primera periferia la transformación se construye a partir de actuaciones puntuales y dispersas, se plantea como tercera cuestión de este estudio si existe alguna lógica de transformación urbanística en estos territorios, en el marco de un proceso basado en proyectos de diversa naturaleza y escala.

¿Esta amplia y diversa muestra de intervenciones físicas forma parte de una programación lineal de principio a fin? es decir, ¿formaba parte de un proyecto de ciudad preconcebido y llevado a término durante estos años? De partida se comprende que esta transformación no tiene una lógica unitaria que haya sido programada desde su inicio y buscando un resultado final. Con otras palabras, este proceso no ha sido el resultado de una línea de actuación única, homogénea e indiscutible, sino al contrario, ha sido el resultado de muchas ideas, objetivos e intereses y, cada cual con argumentos que responden a unas condiciones particulares de la ciudad. En este sentido no hay una visión homogénea y unitaria del proceso hacia un producto final, una visión lineal y jerárquica que busque un resultado programado. Es un proceso variable, con diferentes lógicas que se superponen pero que también permiten generar otras más. Así, se considera que el proceso que se elabora con múltiples proyectos, se pone en marcha a través de determinadas lógicas que aparentemente tendrían coherencia entre ellas.

La tesis es que este proceso, visto de forma sincrónica, refleja la suma de diferentes lógicas que a su vez constituyen una apuesta de conjunto, de

construir una unidad, una estructura articulada y cohesionada, en definitiva, un sistema. De acuerdo con Montaner, se entiende como sistema “*un conjunto de elementos heterogéneos (materiales o no) de distintas escalas, que están relacionados entre sí, con una organización interna que intenta estratégicamente adaptarse a la complejidad del contexto, y que constituye un todo que no es explicable por la mera suma de partes*”². En resumen, este proceso se puede considerar una agregación no sistemática como procedimiento, pero que finalmente configura un sistema.

En consecuencia, este apartado tiene como objetivo hacer una lectura conjunta de un proceso aparentemente fragmentario, identificando aquellas lógicas con las cuales se construye, las actuaciones y sus aportaciones al territorio, y la relación que se establece entre actuaciones y el todo que constituyen.

2 Montaner, Josep María (2008).

3.1 LÓGICAS

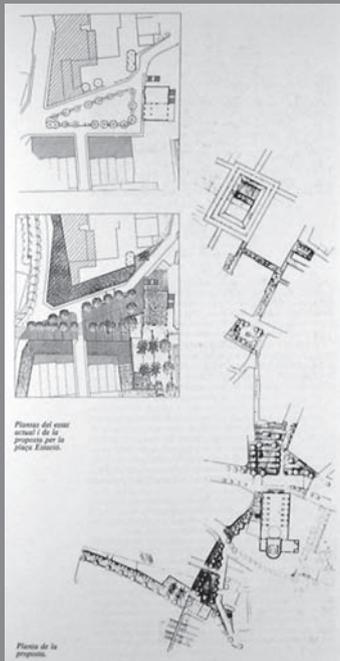
Una lectura conjunta del proceso en el tiempo

Partiendo de la idea de proceso, de una superposición de tiempos y espacios, pero sin una solución final programada, el interés está en identificar y caracterizar aquellas lógicas con las cuales se construye dicho proceso, y establecer la existencia o no de una coherencia, de una suma en el resultado alcanzado, en la ciudad que emerge de este proceso hoy. Se entiende como Lógica la identificación y abstracción de los argumentos que construyen una forma de proceder y las relaciones que dichos argumentos establecen, y su definición se basa en la lectura del proyecto en cuanto a su posición, naturaleza y escala. Se entiende por posición del proyecto la relación que establece con el entorno, por naturaleza del proyecto la acción de la intervención en cuanto a mejora o modificación del espacio, y por escala del proyecto la influencia sobre el entorno, su carácter estratégico y su efecto sobre la ciudad

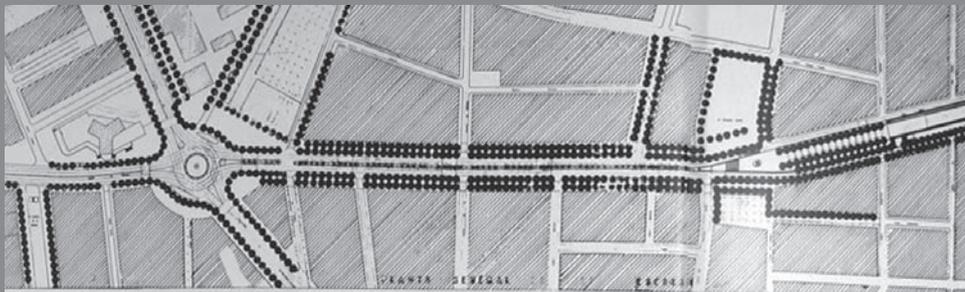
Como instrumento de análisis, estas lógicas que se identifican a través de cartografías de construcción propia (originalmente a escala 1/7.500) con las cuales, a través de una representación gráfica monocromática que homogeniza diferencias, se interpreta posición, naturaleza y escala de cerca de ciento veinte proyectos en los tres momentos claves explicados en el apartado anterior. A pesar de la homogenización gráfica, se interesa por reconocer la diversidad en el marco del proceso en la individualización del tiempo, pues lo aísla con el fin de hacer una lectura de dichos proyectos como parte de un conjunto, para establecer los argumentos de una lógica.

3.1.1 Desde el interior: Puntos difusores

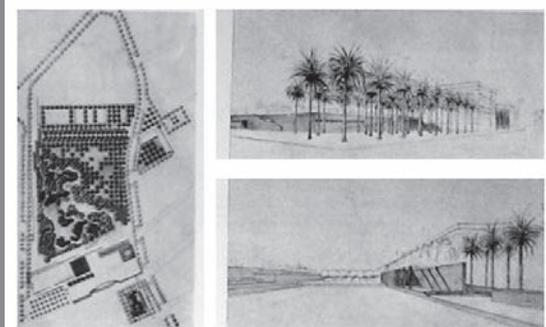
Una primera lógica de intervención parte del reconocimiento de una situación urbana específica, la cual fue una denuncia reiterada en varias ciudades al comenzar la década de los años ochenta: una crisis caracterizada por los bajos niveles de calidad de vida urbana. Se propone entonces como



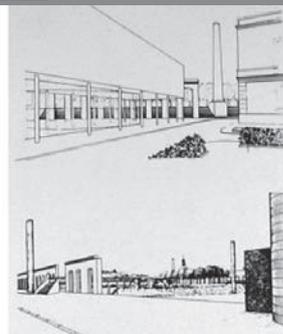
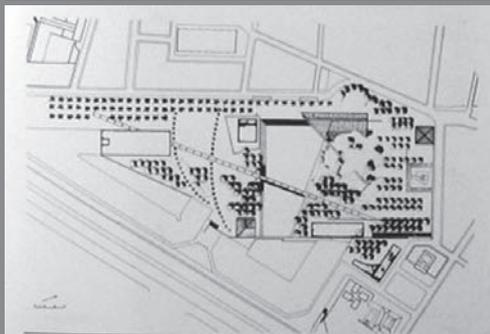
3.2



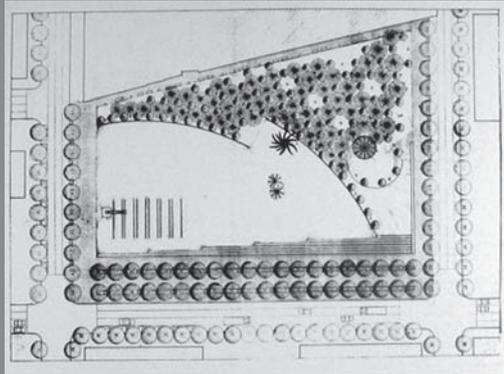
3.3



3.4

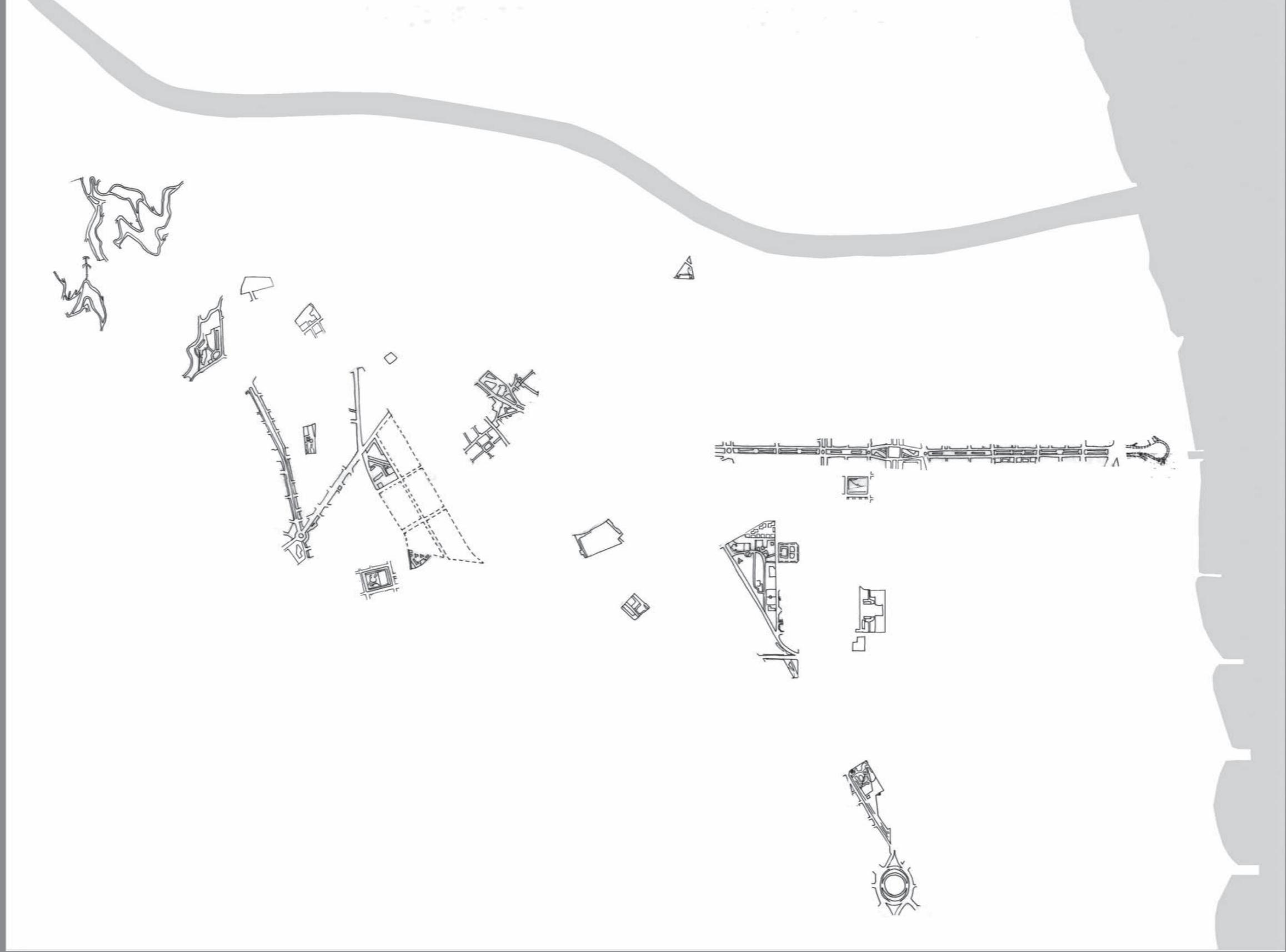


3.5



3.6

- 3.2 Eje peatonal | Sant Andreu
- 3.3 Via Julia
- 3.4 Parque de La Pegaso
- 3.5 Parque del Clot
- 3.6 Plaza de La Palmera



3.1 Desde el interior: Puntos difusores. Actuaciones en la primera periferia sector noreste 1979-1983. Elaboración del autor escala original 1/7.500 con base en memorias del Ayuntamiento.

Desde el interior: Puntos difusores

objetivo la homogenización de la ciudad a través de la inserción de calidad en aquellos espacios urbanos que no la tienen porque la perdieron (degradación de tramas históricas) o bien porque nunca la tuvieron (las carencias en la urbanización reciente).

Para emprender la inserción de calidad urbana es preciso analizar la realidad con detalle e intervenir con precisión. El análisis de la ciudad a partir del fragmento de forma e identidad homogénea es el instrumento para conocer de cerca esa realidad, y el proyecto puntual y confinado, con límites definidos, el instrumento para concretar una intervención que requiere soluciones precisas y que no se encuentran en el nivel de abstracción del planeamiento.

El protagonismo del proyecto puntual en esta lógica se debe a esta aproximación, pues se confía en el efecto de dispersión en el territorio para alcanzar la recualificación de la ciudad, contando con la ejecución detallada y a corto plazo del proyecto confinado. De esta manera, la mayor parte de las intervenciones se ubican de forma aislada en el interior del territorio, en medio de tramas residenciales consolidadas (Sagrera, Clot, Sant Andreu, Prosperitat, Porta) o en sus límites aún indefinidos (Sant Martí, Prim, Bon Pastor), sin relación alguna con los principales ejes viales (Av. Meridiana y Gran Vía). Por su posición aislada, estas intervenciones no constituyen un sistema de espacios concatenados; sin embargo algunas alcanzan la formación de pequeñas redes de espacio público, conectándose entre sí y conectando tejidos consolidados y separados, mientras, por su posición interior significan la actuación desde adentro de las tramas urbanas “cotidianas”, alejados de los elementos estructurales de la ciudad como la infraestructura viaria principal.

Los entornos que se intervienen en gran parte ya están consolidados: los espacios libres designados como públicos (Pl. Moseén Clapés, Pl. Soller, Pl. Palmera, Pl. Ángel Pestaña), y ejes viarios urbanizados o por urbanizar (Vía Julia, Rambla del Prim, calles peatonales de Sant Andreu). Pero también se afronta la reconversión de edificaciones y solares obsoletos, que ya habían sido objeto de reivindicaciones vecinales (Pegaso, Renfe Clot y Renfe

objetivo la homogenización de la ciudad a través de la inserción de calidad en aquellos espacios urbanos que no la tienen porque la perdieron (degradación de tramas históricas) o bien porque nunca la tuvieron (las carencias en la urbanización reciente).

Para emprender la inserción de calidad urbana es preciso analizar la realidad con detalle e intervenir con precisión. El análisis de la ciudad a partir del fragmento de forma e identidad homogénea es el instrumento para conocer de cerca esa realidad, y el proyecto puntual y confinado, con límites definidos, el instrumento para concretar una intervención que requiere soluciones precisas y que no se encuentran en el nivel de abstracción del planeamiento.

El protagonismo del proyecto puntual en esta lógica se debe a esta aproximación, pues se confía en el efecto de dispersión en el territorio para alcanzar la recualificación de la ciudad, contando con la ejecución detallada y a corto plazo del proyecto confinado. De esta manera, la mayor parte de las intervenciones se ubican de forma aislada en el interior del territorio, en medio de tramas residenciales consolidadas (Sagrera, Clot, Sant Andreu, Prosperitat, Porta) o en sus límites aún indefinidos (Sant Martí, Prim, Bon Pastor), sin relación alguna con los principales ejes viales (Av. Meridiana y Gran Vía). Por su posición aislada, estas intervenciones no constituyen un sistema de espacios concatenados; sin embargo algunas alcanzan la formación de pequeñas redes de espacio público, conectándose entre sí y conectando tejidos consolidados y separados, mientras, por su posición interior significan la actuación desde adentro de las tramas urbanas “cotidianas”, alejados de los elementos estructurales de la ciudad como la infraestructura viaria principal.

Los entornos que se intervienen en gran parte ya están consolidados: los espacios libres designados como públicos (Pl. Moseén Clapés, Pl. Soller, Pl. Palmera, Pl. Ángel Pestaña), y ejes viarios urbanizados o por urbanizar (Vía Julia, Rambla del Prim, calles peatonales de Sant Andreu). Pero también se afronta la reconversión de edificaciones y solares obsoletos, que ya habían sido objeto de reivindicaciones vecinales (Pegaso, Renfe Clot y Renfe

Meridiana). De esta manera, la naturaleza de las intervenciones es en gran parte de reurbanización del espacio público y del viario, es decir, de un proceso de modificación sutil sobre el suelo, sobre los materiales, de un entorno ya configurado; sin que por ello no surjan las primeras intervenciones de renovación, de modificación en cuanto a uso y edificado de lo obsoleto.

La dimensión reducida de los espacios intervenidos sugiere a su vez una lectura de puntos sobre el territorio. Por ejemplo, las actuaciones a manera de plazas están entre las 0,30 y las 2,2 hectáreas, siendo el promedio actuaciones de 1,5 hectáreas. Los parques están entre 1,6 hectáreas y 8,4 hectáreas, siendo el promedio actuaciones de 3,8 hectáreas. La excepción la constituye el proyecto que aunque sin construir comienza a plantearse sobre Renfe Meridiana: La escuela y la vivienda nuevas, sumadas a un trazado regular sobre el preexistente, busca formar un área mixta en una sola entidad de 30 hectáreas: vivienda, parques, dotaciones deportivas, escolares, centro terciario, es decir, crear un área de nueva centralidad.

La mayor parte son proyectos de espacio libre público, ya sea construyendo nuevas plazas, jardines y ramblas, o transformando ejes viarios en paseos, todos estos al interior de tejidos residenciales consolidados. Resalta la forma de concebirse: estableciendo recorridos, conexiones, articulaciones con otras actuaciones de la misma naturaleza, equipamientos escolares y los primeros proyectos de vivienda de dimensión reducida que contrastan en dimensión con los polígonos, formando así nodos de actividad en lugares donde no existían: En Prosperitat por ejemplo, los jardines de Nou Barris se proponen en articulación con el CEIP Mercé Rodoreda, formando un nodo de actividades en los límites del barrio que cualifica su entorno próximo. O bien en Sant Andreu, donde se articulan plaza tradicional, plaza de mercado, iglesia, estación del tren, a través de recorridos peatonales.

La escala dominante en esta lógica es la que remite sus efectos al entorno próximo. La definición con detalle arquitectónico del lugar y su entorno deli-

mitador, buscando un efecto difusor próximo de mejora del área de intervención, corresponde a la plaza dura y las calles peatonales. Sin embargo, algunos proyectos se distancian levemente de estos parámetros: una escala que media entre el entorno próximo y la ciudad se presenta en parques y ramblas, los cuales se proponen en este momento pero se concretan posteriormente. En suma, la definición de las propuestas está unido al tamaño reducido del proyecto: menor costo y concreción de las propuestas en un ayuntamiento con bajo presupuesto y en medio de una recesión económica significativa.

En suma, los proyectos construidos son en su mayoría de escala local, que parten de afrontar el espacio libre público como espacio de inserción de calidad urbana. Se llevan a cabo sobre dos espacios: industrias obsoletas y espacios libres conformados en sus bordes, cuya aportación individual es significativa para el cambio del entorno residencial en el que se insertan, pues integran, consolidan o componen el tejido desestructurado con pequeñas suturas; sin embargo, no llegan a configurar un sistema de espacios públicos que incida a escala urbana. Constituyen de todas formas una muestra “aleccionadora” de aquello que se debe hacer para afrontar la renovación de espacios en dificultad como la primera periferia.

Las relaciones que el proyecto establece con el entorno se sintetizan al los límites próximos que le definen, casi al borde edificado que le confina, y en ello se establece la proximidad como el diálogo con el entorno. En este sentido, la escala de la intervención tiene un ámbito de influencia local y por tanto, los efectos que tienen sobre la recualificación equilibrada de la ciudad se entiende más como complementación de un modelo tradicional compacto existente, antes que una transformación radical de este modelo. Es decir, una posición de intervención moderada, acorde con las condiciones urbanas y económicas dominantes del momento.

Así, esta lógica se compone de intervenciones puntuales y limitadas a un ámbito espacial concreto, cuya calidad, basada en la solución detallada, re-

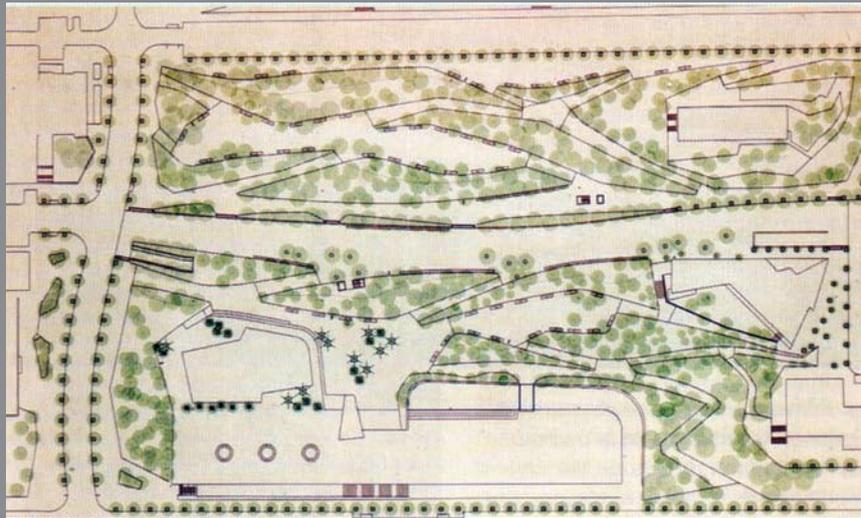
cualifica el entorno próximo por efecto dispersor de los nuevos valores espaciales alcanzados. La repetición sucesiva de este principio, aunque variando su naturaleza, permitirá que se abarque con reducidas dimensiones y poca inversión el territorio estudiado. Aquí, la primera periferia se convierte en protagonista de efectos positivos con la mejora de la calidad de los espacios urbanos intervenidos. Hacer círculos de 500m peatonales en torno a los puntos difusores

3.1.2 Desde la frontera: Ejes articuladores

Una segunda lógica parte de reconocer una ciudad compleja con diversas necesidades de transformación, a pesar de los avances significativos que tuvo como resultado la anterior lógica. En consecuencia, el punto de partida es examinar las diferencias entre las partes de la ciudad y consecuentemente referir actuaciones de diversas escalas a una idea de conjunto. Con ello, se pretende alcanzar una ciudad equilibrada que sostenga niveles adecuados de calidad urbana en todo su ámbito municipal, desde la estructura urbana hasta la calidad del espacio urbano.

Dos condiciones coyunturales le marcan: La integración de España a la Unión Económica Europea en el año 1985 y la asignación como sede de los Juegos Olímpicos del 92, otorgada en el año 1986. Estos dos eventos permitirán mejorar notablemente las condiciones económicas para emprender intervenciones de mayor dimensión y relevancia que aquellas de la lógica anterior, y sobre todo el evento olímpico configura un horizonte claro y definido para llevar a cabo los proyectos propuestos durante estos años. Es decir, actuará como un acelerador temporal del desarrollo de las intervenciones globales sobre la ciudad, de forma rápida y eficiente.

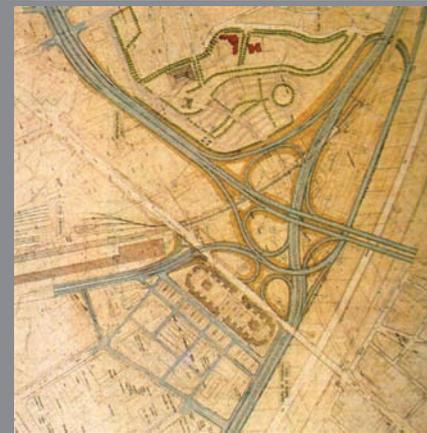
En esta lógica también se identifica una dispersión de las intervenciones por el territorio, gran parte de las cuales tienen una posición de contigüidad con relación a las intervenciones de la lógica anterior, es decir, construyendo nodos de mejora en calidad del espacio urbano al interior de los tejidos, que



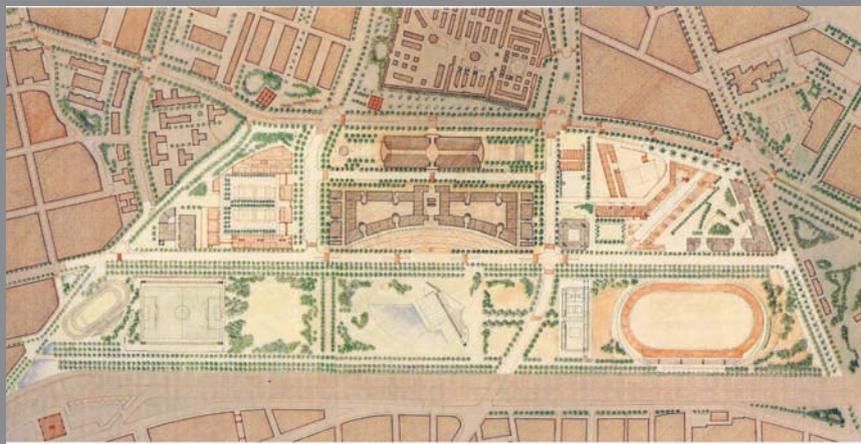
3.8



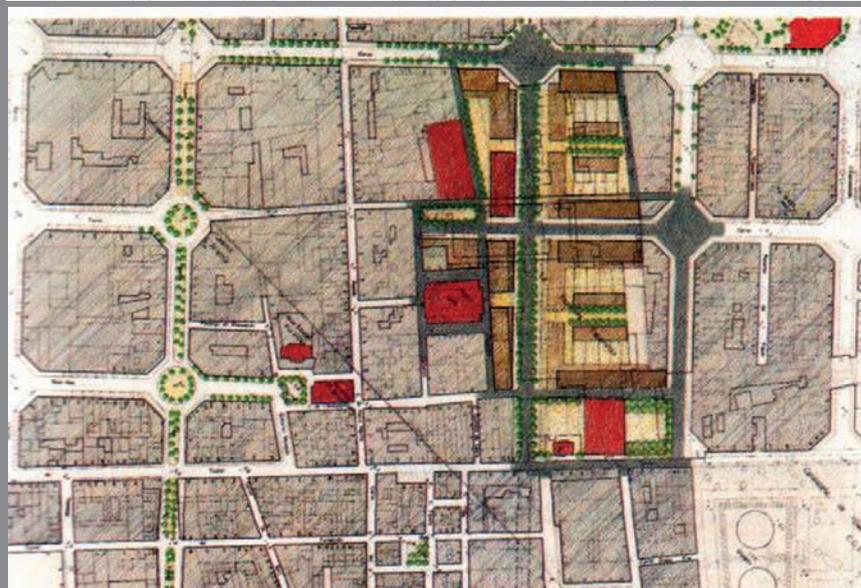
3.9



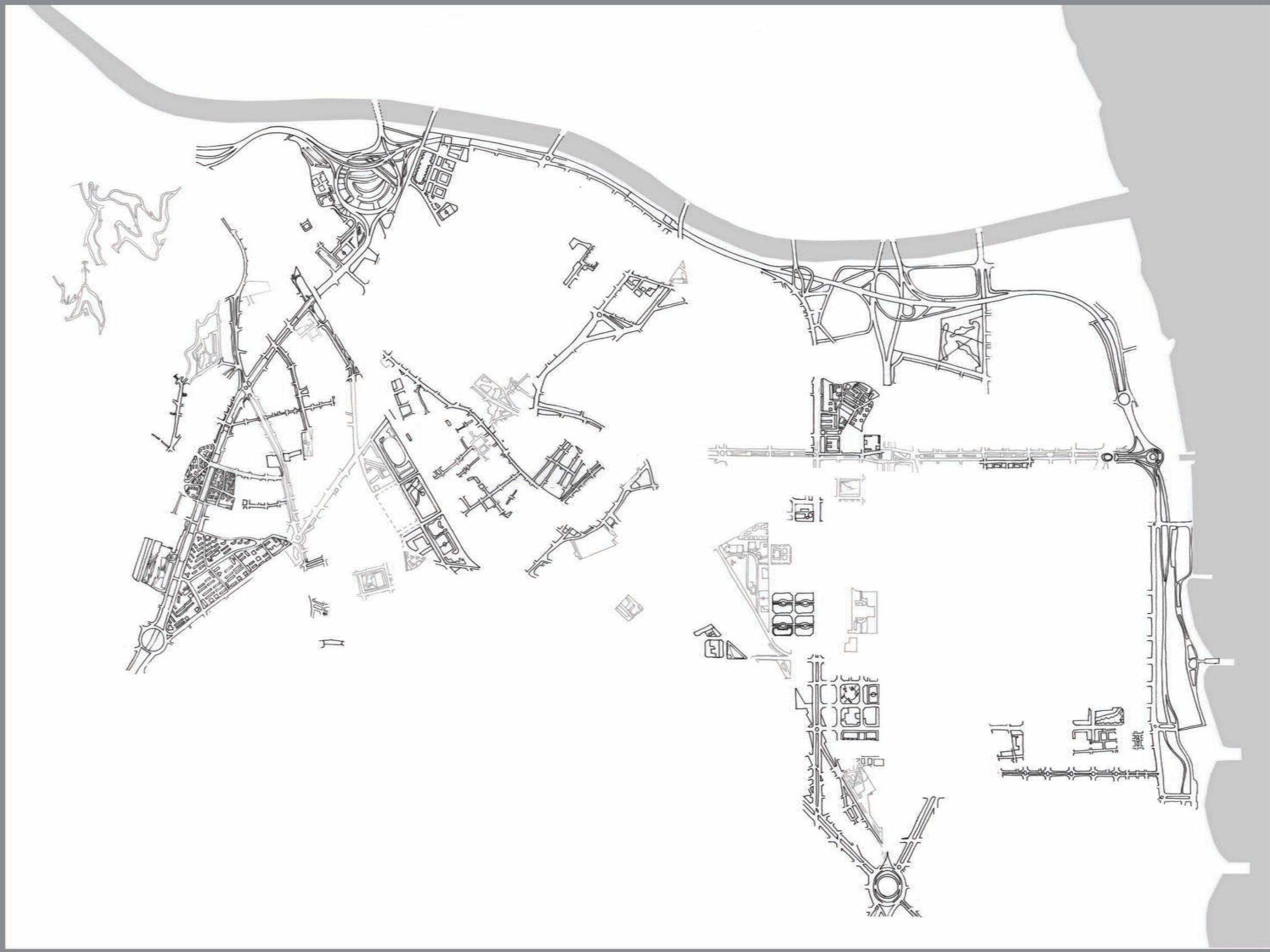
3.10



3.11



3.12



3.7. Desde la frontera: Ejes articuladores. Actuaciones en la primera periferia sector noreste 1983-1982. Elaboración del autor escala original 1/7.500 con base en memorias del Ayuntamiento.

logran difundir sus efectos en el entorno en el cual se insertan o complementan proyectos anteriores. Sin embargo, son los proyectos con posición de frontera con relación a la primera periferia y a la ciudad, aquellos que caracterizan esta lógica pues modifican la localización de la primera periferia en la ciudad: de estar en el borde pasan a formar parte del centro.

Los proyectos de frontera, en este caso acciones de constitución de nuevo viario de escala urbana y territorial, definen los bordes, los límites de la periferia antes imprecisos, al tiempo que actúan como elementos de enlace o articulación con otros proyectos de espacio libre público, formando redes de desplazamiento y de ocio conectados en aquellas áreas donde estas actividades no existían o eran deficitarias.

A los espacios de intervención de la lógica anterior (edificaciones obsoletas y espacios libres públicos conformados), se agregan los límites formados por el soporte territorial en combinación con infraestructuras férreas como en el litoral, la ribera del Besòs, y el pie de monte de Collserola. En estas áreas imprecisas se desarrolla nueva infraestructura viaria de escala territorial y se recalifican algunos polígonos de vivienda masiva (incluso llegando a la remodelación como Baró de Viver) cuyos espacios libres públicos no son adecuados o no están urbanizados. Es relevante también la diversificación del espacio vacío: grandes áreas en los límites urbanos, intersticios entre manzanas consolidadas, áreas residuales entre tejidos irregulares, solares sin construir, los cuales son aprovechados para concretar espacios libres públicos en continuidad con la lógica anterior.

En consecuencia, la naturaleza de los proyectos es diversa, aunque como ya se ha anunciado, son los proyectos de naturaleza viaria los que dominan en esta lógica. En el proyecto del viario se distingue dos actuaciones: Como parte de los PERI para las áreas residenciales, la reurbanización de calles locales, ramblas y paseos antiguos, y como parte del planeamiento general, la configuración de una nueva estructura viaria de carácter “urbano”. De pensarse

logran difundir sus efectos en el entorno en el cual se insertan o complementan proyectos anteriores. Sin embargo, son los proyectos con posición de frontera con relación a la primera periferia y a la ciudad, aquellos que caracterizan esta lógica pues modifican la localización de la primera periferia en la ciudad: de estar en el borde pasan a formar parte del centro.

Los proyectos de frontera, en este caso acciones de constitución de nuevo viario de escala urbana y territorial, definen los bordes, los límites de la periferia antes imprecisos, al tiempo que actúan como elementos de enlace o articulación con otros proyectos de espacio libre público, formando redes de desplazamiento y de ocio conectados en aquellas áreas donde estas actividades no existían o eran deficitarias.

A los espacios de intervención de la lógica anterior (edificaciones obsoletas y espacios libres públicos conformados), se agregan los límites formados por el soporte territorial en combinación con infraestructuras férreas como en el litoral, la ribera del Besòs, y el pie de monte de Collserola. En estas áreas imprecisas se desarrolla nueva infraestructura viaria de escala territorial y se recalifican algunos polígonos de vivienda masiva (incluso llegando a la remodelación como Baró de Viver) cuyos espacios libres públicos no son adecuados o no están urbanizados. Es relevante también la diversificación del espacio vacío: grandes áreas en los límites urbanos, intersticios entre manzanas consolidadas, áreas residuales entre tejidos irregulares, solares sin construir, los cuales son aprovechados para concretar espacios libres públicos en continuidad con la lógica anterior.

En consecuencia, la naturaleza de los proyectos es diversa, aunque como ya se ha anunciado, son los proyectos de naturaleza viaria los que dominan en esta lógica. En el proyecto del viario se distingue dos actuaciones: Como parte de los PERI para las áreas residenciales, la reurbanización de calles locales, ramblas y paseos antiguos, y como parte del planeamiento general, la configuración de una nueva estructura viaria de carácter “urbano”. De pensarse

como vías rápidas segregadas a concebirse como vías urbanas de relación entre tejidos, las nuevas rondas por ejemplo, constituyen una de las mayores aportaciones a la construcción de una nueva estructura urbana con calidad, pero también con relaciones urbanas próximas a través de proyectos que por su naturaleza habían actuado como elementos fragmentadores del tejido urbano. Es decir, son actuaciones de reestructuración que modifican la organización del territorio a diferentes escalas.

A pesar de este protagonismo, no se debe desconocer la continuidad en el proyecto del espacio libre público: parques, plazas y jardines con una menor dimensión en comparación con la lógica anterior³. Y aparece como un nuevo argumento la reurbanización del espacio libre en los polígonos de vivienda masiva⁴, a lo que se añade el inicio de la apertura de nuevo viario (Av. Diagonal y Av. Guipuzcoa), la reurbanización de ramblas (Poblenou, Sant Andreu entre otros), y otros ejes que integran la movilidad vehicular y peatonal en diferentes escalas. Muchos de estos proyectos son de reurbanización porque modifican la calidad del espacio urbano, y otros más de renovación, porque modifican el ordenamiento espacial del lugar

Pero es en la diversidad de escalas de proyecto donde se destaca esta lógica: por una parte, una escala territorial dada por las infraestructuras sobre la ciudad y su conexión con la región, generalmente de tipo viario que se articula con las tramas a través de equipamientos y espacios libres públicos. Estas intervenciones son las que permiten que “entren en juego” o se integren en la estructura urbana áreas o sectores de la ciudad que se encontraban fuera de este sistema, por ej. La zona lateral del Besós y la zona residencial norte del distrito Nou Barris. Por otra parte, la escala próxima al entorno tiene conti-

3 La inserción de plazas y jardines se reduce con actuaciones entre 0,2 y 0,4 hectáreas (por ej. las plazas de Layret, Trinitat y Olot Palmer en Nou Barris, Raïm de l'Aigua en la Verneda y Félix Rodríguez en Estadella) al igual que en parques (por ej. y 3 hectáreas de Josep Maria Serra en Canyelles de 1,5 hectáreas y Torrent de la torre vella en Torre Baró de 3 hectáreas).

4 Actuaciones de 1,2 a 3,9 hectáreas en La Pau, Verdum, Guineueta y J.A. Parera, lo cual significa 17,3 hectáreas de nuevo espacio público.

nidad con la lógica anterior, dada por los proyectos de espacio libre público, equipamientos a la cual se agrega la remodelación de piezas residenciales y la reurbanización de polígonos ya mencionada. Por último, la escala urbana está presente en las intervenciones de renovación de espacios obsoletos y configuración de intersticios⁵ las cuales tienen un efecto de articulación con los elementos preexistentes en el lugar.

En conclusión, se destaca las diversas escalas de intervención en todo el territorio, formando redes articuladas de espacios transformados con la suma de diversos proyectos, donde predomina la construcción del espacio vacío y su modificación en espacio libre público. Es igualmente importante la integración de la vivienda como proyecto, pues son objeto de reurbanización y a veces de renovación algunos sectores de vivienda con baja calidad habitacional.

Si bien es cierto que se continúa en varios aspectos con la lógica anterior, esta segunda lógica es protagonizada por los ejes como elementos que resuelven problemas a nivel de sistemas generales pero al mismo tiempo articulan operaciones ya concretadas con operaciones recientes, la mayor parte a escala general de la ciudad con sentido del entretejido urbano, es decir, en la conexión de fragmentos homogéneos. Su posición frente a la periferia aún existente es de configuración de frontera y la vinculación de ésta con el interior intervenido anteriormente. Su condición formal de ejes le permite funcionar como operaciones extensivas y conexas, situando en el “mapa” de la ciudad sectores antes no integrados.

Entre estas dos lógicas se consigue consolidar una primera etapa significativa de la transformación de Barcelona y particularmente de la primera periferia. Así, se recompone la estructura urbana a través de dos proyectos: el de las infraestructuras y el de las áreas de nueva centralidad, cada uno con un

5 Se destacan las áreas de nueva centralidad y las actuaciones privadas. Las áreas de nueva centralidad son operaciones de cooperación entre sector público y privado con áreas que van de las 30 a las 80 hectáreas; mientras que las actuaciones privadas son intervenciones más reducidas, que están entre 0,8 y 5 hectáreas sobre zona 14b (por ej. Catex, Paperera del Poblenou, Illa Pont Dragó y Cartellá).

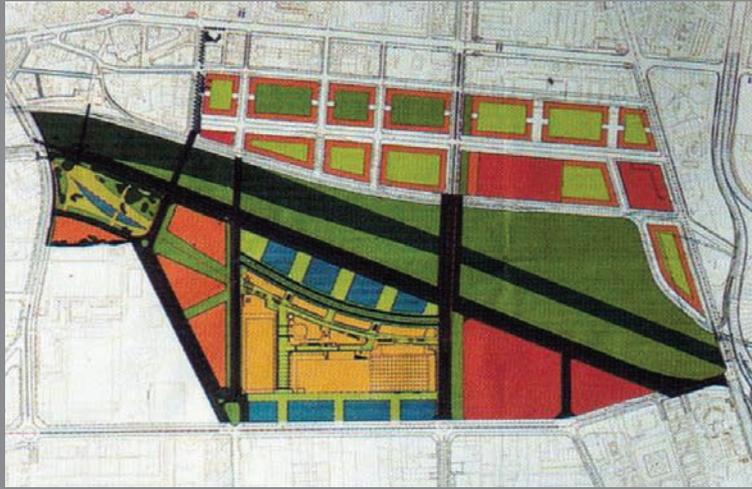
plan propio que le da origen y que genera las pautas para su concreción. Con estos elementos se busca abrir, poner en juego, los sectores aún marginados e insertarlos en la dinámica de la ciudad.

A partir de este momento la periferia se convierte en ciudad: está integrada entre sus fragmentos y con los otros sectores de la ciudad, al tiempo que el espacio urbano ha alcanzado una calidad física destacable. La complementariedad de la lógica desde el interior, con puntos difusores, y posteriormente desde la frontera, con ejes articuladores, puede explicar cómo se logra este cambio.

3.1.3 Desde el centro: Piezas aglutinadoras

Una tercera lógica es aquella que parte de reconocer que la ciudad, fruto del esfuerzo anterior, ha alcanzado un buen nivel de mejora urbana pues las intervenciones de diversa escala han generado una ciudad equilibrada que es preciso mantener. Por ello, se propone continuar con esta tarea en medio de una recesión de las inversiones tanto públicas como privadas una vez terminan los Juegos Olímpicos. Sin embargo, un nuevo panorama condiciona esta posición: es tiempo de aprovechar lo conseguido, a lo cual se agrega que, la globalización económica y la creciente competencia entre ciudades por atraer negocios, entretenimiento y residentes, pondrá en juego un objetivo diferente: relanzar económicamente la ciudad buscando consolidarla como un centro terciario de carácter metropolitano. Este ámbito será decisivo en la forma de proponer y afrontar las intervenciones físicas en la antes periferia ahora ciudad central.

La posición de los proyectos en esta lógica es de saturación del territorio, ya que unen aquellos puntos y ejes de las lógicas anteriores con piezas de gran dimensión, completando aquellos intersticios que aún quedaban en la primera periferia. Este proceso, similar al emplazamiento de los polígonos de vivienda masiva de los años sesenta, evidencia el deseo de precisar los



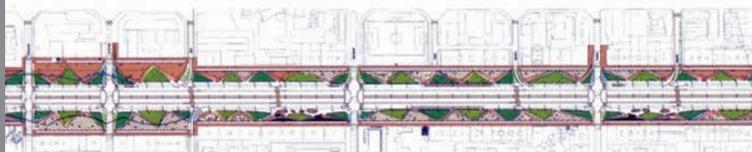
3.14



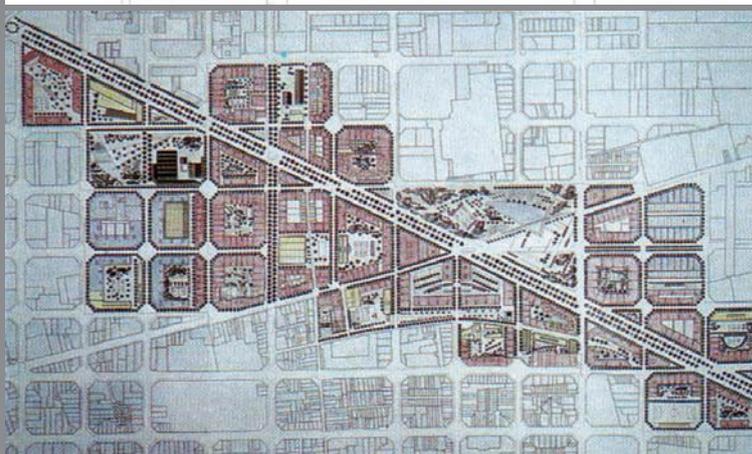
3.15



3.16

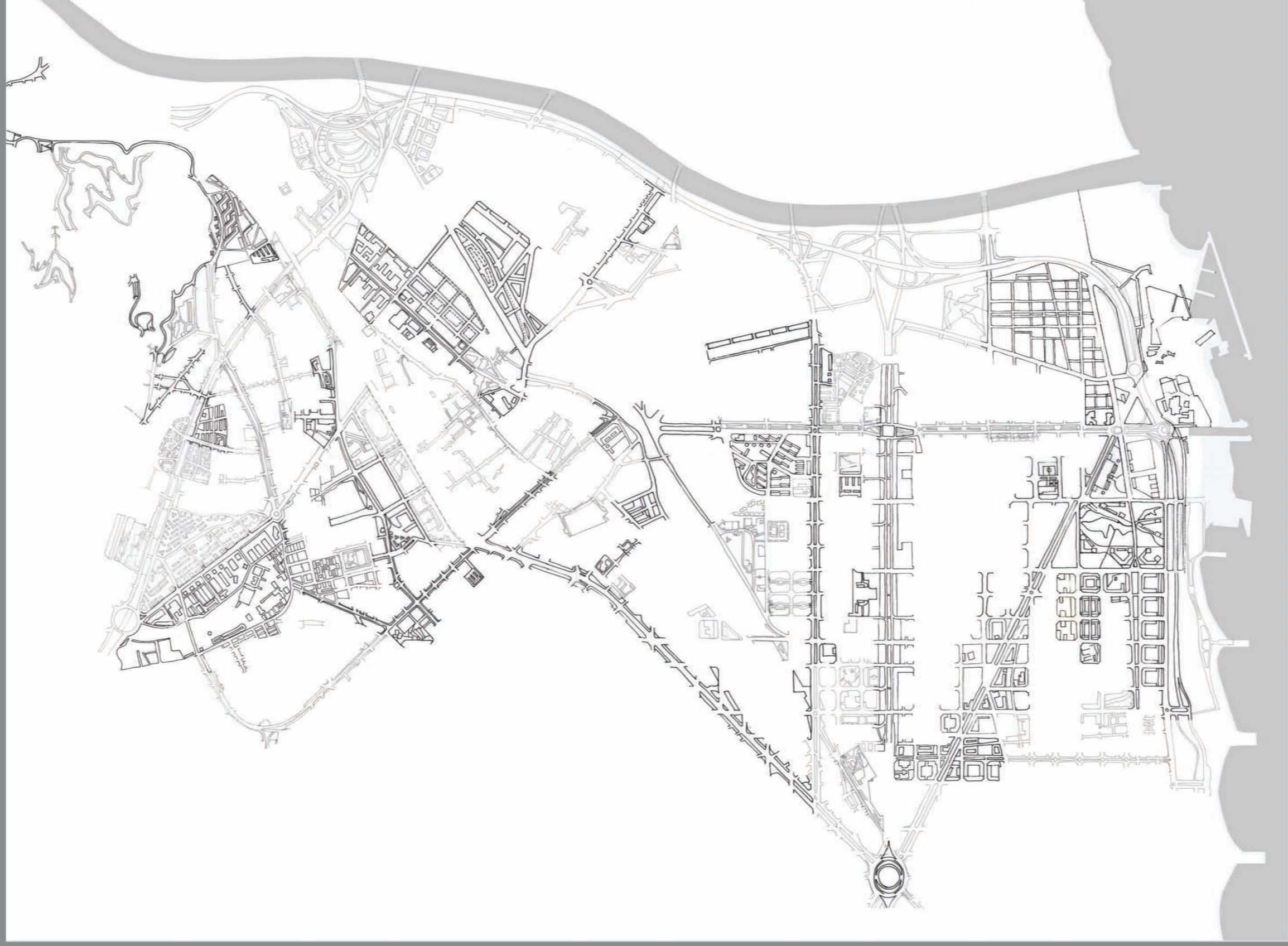


3.17



3.18

3.14 Sector Colorantes - Maquinista. 3.15 Reordenación del barrio La Mina. 3.16 Fórum Nora - Parc Central de Nou Barris. 3.17 Bordes de la Gran Vía. 3.18 Diagonal Poblenou.



3-13 Desde el centro: Píezas aglutinadoras. Actuaciones en la primera periferia sector noreste 1992-2004. Elaboración propia con base en Memorias y publicaciones del Ayuntamiento. Escala original del plano: 1/7.500

últimos lugares indefinidos y aún expectantes de la ciudad donde es posible la renovación.

Esta saturación del territorio se da desde el centro, entendido éste como la nueva posición de la primera periferia en el territorio, pero también la energía transformadora que desencadenan estas intervenciones en diferentes escalas y la condición de atracción y de centralidad de las piezas en sí mismas, de buscar el desplazamiento del centro hacia esta primera periferia en el noreste.

Una vez reactivada la ciudad económicamente, es el momento para pensar en hacer realidad la nueva ordenación de las zonas industriales obsoletas, para lo cual se busca una alta participación del sector privado partiendo de unas líneas previas definidas por el Ayuntamiento. En este sentido, el factor dominante que caracteriza esta lógica es, más que la posición de las intervenciones, la escala. Si bien se continúa con la política de recuperación de espacios de dimensiones reducidas en tejidos consolidados; la gran escala, aquella que relaciona la ciudad con el territorio es la que predominará en esta lógica. Teniendo como base este principio, se desarrollan sectores industriales obsoletos como áreas de renovación urbana en los sectores de Poblenou, Bon Pastor, Sant Andreu y Sagrera. Así, es la anterior periferia el nuevo lugar de la centralidad de Barcelona al convertirse en el principal sector de proyectos metropolitanos de gran escala.

En continuidad con las lógicas anteriores, se llevan a cabo intervenciones sobre el espacio libre público como reurbanización de plazas, ejes peatonales y espacios libres de polígonos de vivienda masiva, pero también en la configuración de áreas residuales en tejidos consolidados. Estas intervenciones responden a una moderación inicial y una escasa innovación en las propuestas en el marco de una recesión económica. Sin embargo, son las intervenciones de gran escala las que se destacan en esta lógica: la reurbanización de ejes viarios segregados, la renovación de agrupaciones de vivienda masiva y la reor-

últimos lugares indefinidos y aún expectantes de la ciudad donde es posible la renovación.

Esta saturación del territorio se da desde el centro, entendido éste como la nueva posición de la primera periferia en el territorio, pero también la energía transformadora que desencadenan estas intervenciones en diferentes escalas y la condición de atracción y de centralidad de las piezas en sí mismas, de buscar el desplazamiento del centro hacia esta primera periferia en el noreste.

Una vez reactivada la ciudad económicamente, es el momento para pensar en hacer realidad la nueva ordenación de las zonas industriales obsoletas, para lo cual se busca una alta participación del sector privado partiendo de unas líneas previas definidas por el Ayuntamiento. En este sentido, el factor dominante que caracteriza esta lógica es, más que la posición de las intervenciones, la escala. Si bien se continúa con la política de recuperación de espacios de dimensiones reducidas en tejidos consolidados; la gran escala, aquella que relaciona la ciudad con el territorio es la que predominará en esta lógica. Teniendo como base este principio, se desarrollan sectores industriales obsoletos como áreas de renovación urbana en los sectores de Poblenou, Bon Pastor, Sant Andreu y Sagrera. Así, es la anterior periferia el nuevo lugar de la centralidad de Barcelona al convertirse en el principal sector de proyectos metropolitanos de gran escala.

En continuidad con las lógicas anteriores, se llevan a cabo intervenciones sobre el espacio libre público como reurbanización de plazas, ejes peatonales y espacios libres de polígonos de vivienda masiva, pero también en la configuración de áreas residuales en tejidos consolidados. Estas intervenciones responden a una moderación inicial y una escasa innovación en las propuestas en el marco de una recesión económica. Sin embargo, son las intervenciones de gran escala las que se destacan en esta lógica: la reurbanización de ejes viarios segregados, la renovación de agrupaciones de vivienda masiva y la reor-

denación de grandes recintos industriales y ferroviarios. La reurbanización de ejes viarios segregados se encuentra entre 1 y 3 kilómetros, y alcanza los 15 kilómetros aproximadamente en el sector noreste, en actuaciones sobre la Gran Vía, las avenidas Diagonal y Meridiana, y los paseos Fabra i Puig, Valldaura, Torres i Bagès, entre otros. Con ello, se configura una nueva estructura de ejes, espacios libres públicos de escala urbana, en combinación equilibrada con la movilidad vehicular. La renovación de agrupaciones de vivienda son actuaciones que van de las 3,5 a las 6,5 hectáreas, y se centra en polígonos como las viviendas del Governador, la Verneda, las casas baratas o la Trinitat Nova, caracterizados por una baja calidad urbana y habitacional. Estas actuaciones se abordan como un proceso más complejo, pues para mejorar la calidad de vida en estas áreas es preciso cambiar desde el espacio público y los equipamientos hasta la tipología de vivienda. La reordenación de grandes recintos industriales y ferroviarios que combinan la obsolescencia con la expectación y la indefinición, está constituida por actuaciones de gran dimensión comparadas con las actuaciones de las lógicas anteriores: El sector de la Sagrera abarca 230 hectáreas, Diagonal Poblenou 63 hectáreas, Front Marítim 43 hectáreas, el área Forum 70 hectáreas, entre otros ejemplos. Estas grandes piezas son operaciones complejas, que se constituyen a través de diversas áreas de actuación y por diferentes actividades: la residencia, el terciario y el ocio: agrupaciones de vivienda en altura, centros comerciales, de convenciones, de exposiciones, hoteles, oficinas, parques urbanos, playas, puertos deportivos..... y a diferencia de las lógicas anteriores predomina el desarrollo de nueva edificación en combinación con nuevos espacios libres públicos.

En resumen, en esta lógica se pretende la renovación de grandes sectores de actividades obsoletas, la cual parte de la conformación de nueva edificación y espacio público, y se lleva a cabo a través de la iniciativa privada y. Pero por otra parte, se enfoca en la mejora de la calidad del espacio público libre existente y en algunas transformaciones de espacios vacíos en espacios libres públicos, en concordancia con las lógicas anteriores. Así, suplir los altos dé-

ficit de la anterior periferia ya no es una necesidad debido a las intervenciones anteriores que han recualificado notablemente el sector, ahora es la reurbanización de los espacios existentes pero degradados, es decir, la insistente búsqueda de la calidad del espacio urbano. La conformación de espacios vacíos, de integración de tejidos, se ha ido paulatinamente superando para llegar a instauración de calidad del espacio urbano.

Así pues, si bien es cierto que las lógicas anteriores tienen continuidad, es preciso reconocer que el rol protagónico del proyecto está en la reordenación de piezas urbanas con una dimensión mucho mayor comparada con las lógicas anteriores. Estas piezas corresponden a los sectores obsoletos que habían sido identificados desde los años ochenta como lugares de reforma pero por su dimensión y complejidad no habían sido intervenidos pues además sostenían problemas infraestructurales que solo lograron ser resueltos recientemente: la apertura del frente marítimo del Poblenou, o el paso del AVE por el sector industrial de Sant Andreu, constituyen los nuevos escenarios de transformación. Así, el noreste se consolida como el sector protagonista de este período con un salto de escala urbana a escala metropolitana.

Esta lógica se basa en proyectos que responden a piezas que han ganado posición urbana: de ser periféricas en tanto que carecen de calidad urbana han pasado a ser centrales en el ámbito de un área metropolitana. Estas piezas tienen un papel a esta escala por sus excelentes infraestructuras de movilidad que las acercan a la región y a la ciudad, es decir, que se conciben a partir de la relación de distancia, ya no la proximidad del periodo inicial.

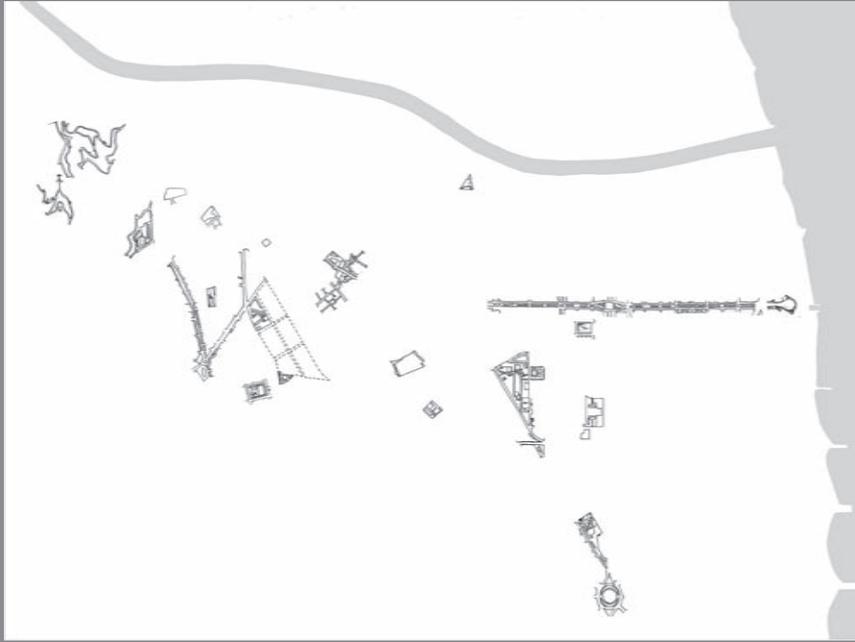
Cada pieza actúa como un elemento aglutinador, es decir, que se estructura a partir de su interior y por tanto el valor está en si mismo, en las nuevas actividades y el nuevo modelo que surge. Desde este nuevo punto de vista surge el cambio, de la renovación de la pieza y por tanto el cambio de modelo y de uso. Su contacto con el entorno se extiende por puntos de unión que utiliza las estructuras consolidadas en las lógicas anteriores, formando vínculos

puntuales con el entorno. En muchos casos, las nuevas piezas se convierten en sectores de identidad homogéneos y con un principio de segregación y a la vez de dominio sobre el entorno próximo pues las relaciones como ya se mencionó anteriormente, son de distancia y no de proximidad. Estas piezas terminan “completando” el proceso iniciado a través de los puntos difusores y de los ejes articuladores.

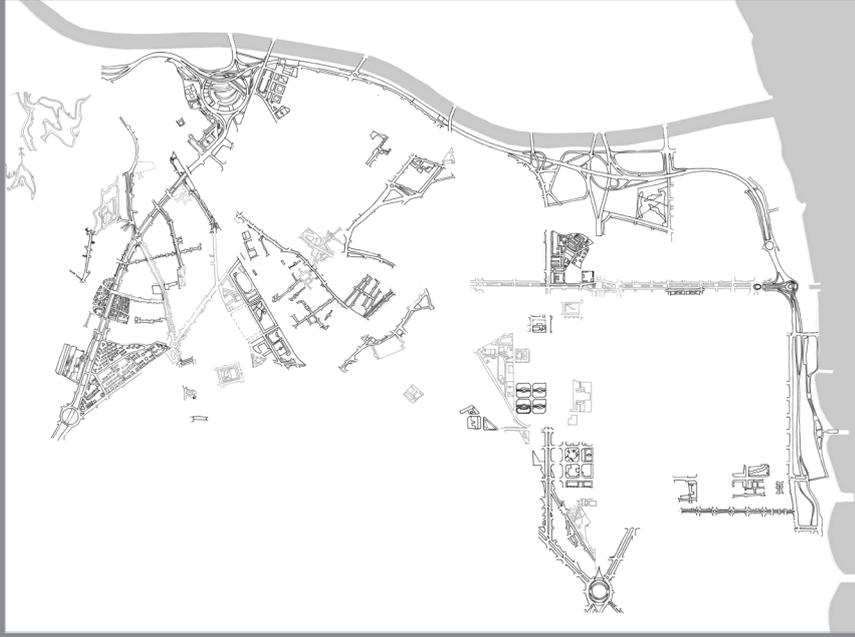
3.1.4 Capa sobre capa. Una lógica de “crecimiento interior”.

Una vez identificadas las principales características de estas lógicas, es pertinente cuestionarse sobre la suma que constituyen a manera de capas, una sobre otra. El primer aspecto a destacar es la ausencia de un modelo jerárquico preconcebido desde lo general hacia lo particular, en el proceso de construcción de esta transformación. La individualidad de estas lógicas tienen su articulación a través de la continuidad de algunos factores, bien sea por la escala o por la naturaleza del proyecto, pues su posición corresponde a las diferentes relaciones con el territorio que se van repitiendo sucesivamente.

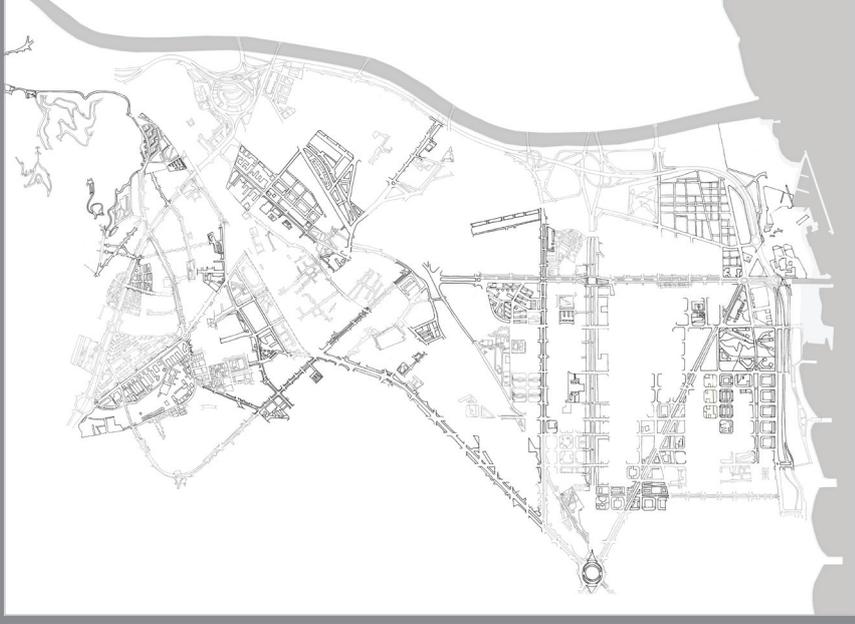
Si se asocia este proceso con aquellos de crecimiento urbano puede explicarse la transformación urbana a partir de una lógica de crecimiento interior. Las lógicas de crecimiento por expansión se componen de tres posiciones sobre el territorio: una de aislamiento donde las piezas a través de la dispersión “colonizan” el espacio sin urbanizar por medio de la infraestructura viaria y lo convierten en espacio urbanizable; una de contigüidad de las nuevas piezas las cuales se acumulan en torno a las que colonizaron el suelo rústico, y una de colmatación entre los núcleos que forman las piezas anteriores, sectores ya desarrollados que en gran parte se completan hasta llenar los últimos intersticios. Y si bien son sucesivas en el tiempo, no quiere decir que no se repitan, por ejemplo, la contigüidad viene acompañada de nuevas piezas aisladas, y la colmatación viene acompañada de nuevas piezas que se emplazan por contigüidad con las existentes. Es un proceso de superposición de lógicas en el tiempo que combinan una nueva con aquella ya puesta en marcha.



1980-1983

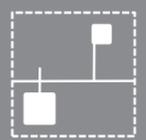
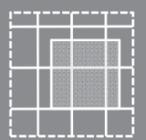
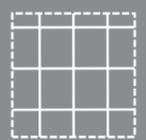


1983-1992



1992-2003



	DESDE EL INTERIOR	DESDE LA FRONTERA	DESDE EL CENTRO
Punto de partida	Ciudad deficitaria	Ciudad compleja	Ciudad cualificada
Objetivo	Homogenizar calidad	Combinar escalas	Posicionar en el territorio
Posición	Aislamiento 	Contigüidad y Aislamiento 	Saturación y Contigüidad 
Naturaleza	Puntos de reurbanización 	Ejes de reestructuración 	Piezas de renovación 
Escala	Escala próxima 	Escala Urbana 	Escala Territorial 
Efecto	Difusor	Articulador	Aglutinador
Acumulación de Lógicas	Colonización	Aglomeración	Colmatación

Capa sobre capa: una lógica de crecimiento interior

En el caso del proceso de transformación analizado, la unión de las tres lógicas identificadas se asimilan a aquellas que componen un proceso de crecimiento expansivo: las primeras intervenciones colonizan el territorio a transformar desde una posición aislada y dispersa, pero en este caso no utilizan la infraestructura viaria principal, se emplazan en el interior de la trama urbana. En un segundo momento, las intervenciones siguientes se emplazan por contigüidad con aquellas colonizadoras, formando nodos que aglomeran acciones modificadoras del espacio, pero también se generan nuevas intervenciones colonizadoras de territorio de frontera. Y a diferencia del crecimiento expansivo, se destacan porque articulan las piezas recientes y las piezas existentes. En un tercer momento, las intervenciones en posición y dimensión llegan a colmatar el territorio con grandes piezas que en sí mismas sustituyen tanto edificación como uso existentes, y a la vez unen los nodos consolidados anteriormente, desapareciendo casi por completo los últimos espacios sin resolver formal y funcionalmente. De esta manera, colonización + aglomeración + colmatación constituyen la secuencia procesual de un “crecimiento interior”.

En el caso del proceso de transformación analizado, la unión de las tres lógicas identificadas se asimilan a aquellas que componen un proceso de crecimiento expansivo: las primeras intervenciones colonizan el territorio a transformar desde una posición aislada y dispersa, pero en este caso no utilizan la infraestructura viaria principal, se emplazan en el interior de la trama urbana. En un segundo momento, las intervenciones siguientes se emplazan por contigüidad con aquellas colonizadoras, formando nodos que aglomeran acciones modificadoras del espacio, pero también se generan nuevas intervenciones colonizadoras de territorio de frontera. Y a diferencia del crecimiento expansivo, se destacan porque articulan las piezas recientes y las piezas existentes. En un tercer momento, las intervenciones en posición y dimensión llegan a colmatar el territorio con grandes piezas que en sí mismas sustituyen tanto edificación como uso existentes, y a la vez unen los nodos consolidados anteriormente, desapareciendo casi por completo los últimos espacios sin resolver formal y funcionalmente. De esta manera, colonización + aglomeración + colmatación constituyen la secuencia procesual de un “crecimiento interior”.

3.2 ATRIBUTOS

Una interpretación abstracta de las actuaciones y sus aportaciones al proceso

La lectura conjunta de las lógicas con las cuales se hace efectiva la transformación urbana, permite entenderla como un **proceso en el tiempo**, como una superposición de capas que van construyendo por acumulación la ciudad que de aquí emerge. De otra parte, una revisión de los procedimientos con los cuales se responde a determinadas situaciones previas permite entender el **proceso en el espacio**, en la forma urbana que al final adquiere.

Este apartado explica las aportaciones de las diversas intervenciones al proceso de transformación del espacio, a través de las acciones emprendidas para afrontar un conflicto urbanístico y su resolución. A partir de la lectura abstracta de estas acciones, el cambio se identifica con un atributo alcanzado. De esta manera, se constituye en una reflexión teórica a partir de la práctica, que puede ser trasladada a otros ámbitos.

En esta lectura, el proyecto es el instrumento con el cual se busca identificar las aportaciones que este proceso hace a la configuración de una nueva realidad. Al ser una mirada de mayor detalle, la muestra de proyectos se reduce en comparación con la lectura anterior, y se restringe a determinar algunas situaciones “tipo”: representativos de un conflicto urbanístico, de una naturaleza y dimensión similares, y de la inserción de unos atributos en el lugar de intervención. Por tanto, adquiere importancia la interpretación de las relaciones de encaje en el lugar de inserción, antes que el análisis de la proyectación en sí misma.

3.2.1 Cohesión y Diferencia

Una de las características de la primera periferia es la construcción incompleta de un gran porcentaje de su tejido residencial: Ausencia de urbanización de las infraestructuras viarias y de servicios básicos para la vivienda



3.20 Esquema estado anterior



3.21 Fotoplano 1975



3.22 Solar de la fábrica Harry Walker una vez desaparecida



3.23 Cesión para la via Julia



3.24 Espacios libres en el polígono Verdum

Tramas residenciales incompletas. Prosperitat Verdum



3.25 Ortofoto 2005



3.26 Esquema estado actual



3.27 Plaza Charlie Ravel - Verdum



3.28 Via Julia



3.29 Paseo Valldaura



3.30 Calle Briquets-Roquetes

Cohesión. Inserción de espacios de articulación

(acueducto, saneamiento, transporte), y de las dotaciones de carácter colectivo que acompaña la vivienda como los equipamientos (escuelas, guarderías, ambulatorios, mercados, zonas deportivas) y los espacios libres públicos (plazas, jardines, parques). En suma, tramas con un bajo nivel de calidad urbana en comparación con los estándares de la ciudad tradicional.

A esta condición se le agregó durante los años setenta una calificación negativa: espacios homogéneos y uniformes, donde el “sentido del lugar” – entendido como la construcción por sedimentación histórica - no existía. Esta ausencia de lugar, de identidad se veía reflejada en su reconocimiento como espacio uniformizado, carente de elementos singulares y diferenciables. A manera de desiertos, o bien, de extensos cultivos homogéneos, las tramas uniformes se entienden como aquellos espacios sin diferencias y sin características sobresalientes que le asignen una identidad. En estos espacios se dificulta la orientación, son espacios propios para la confusión y carentes de referencias en cuanto al uso y a la percepción del espacio. Pero también son espacios atópicos, que no están unidos al lugar donde se emplazan y en tanto, sin referencias.

Ante la condición incompleta y uniformizada de las tramas residenciales, las actuaciones se centran en concluir los espacios con carencias, en cohesionarlos a través del espacio libre público, y en insertar diferencias, referencias visuales y simbólicas que generen una identidad.

La **cohesión** se entiende como la acción de insertar todos aquellos elementos de urbanización de los cuales carecen las tramas, a través del espacio libre público como el elemento articulador de todas las dotaciones urbanas: de los servicios básicos, de los equipamientos, de las infraestructuras. Tradicionalmente, el espacio libre público configura un sistema que ha formado parte de la estructura y de la identidad de la ciudad compacta: La plaza, la calle, el parque, el jardín, han sido considerados como elementos indispensables para la interacción colectiva pero también como lugares simbólicos, donde se expresa la vida urbana.

Ante la visión de las periferias como la negación de la ciudad, se consideró el espacio libre público como el instrumento más adecuado para procurarles un carácter urbano, para convertirlas en ciudad: *“(En la periferia...) los espacios públicos de los nuevos barrios y la arquitectura que los envuelve y que los habría de configurar no han tenido nunca un carácter urbano. Es necesario, entonces, reordenar, urbanizar estos espacios – “monumentalizarlos” (..) – con criterios de centralidad, dándoles los valores significativos de la colectividad, aquellos valores que tiene la ciudad histórica.”*⁶

Construir un sistema de espacios libres públicos sobre una trama conformada por islas urbanas consolidadas es una apuesta para su cohesión. La superposición de una nueva trama de lo libre significa la búsqueda de un equilibrio de éste sobre lo construido, es decir, conducir un proceso de desdensificación de las tramas consolidadas a partir de la conformación de un sistema de espacios libres de carácter público. A lo anterior se suma la dotación y la calidad como factores de urbanidad.

El protagonismo que adquiere el vacío con una función predeterminada – ser lugares para la interacción colectiva – que además tiene un significado social y simbólico construido por siglos en las ciudades, forma parte de la historia y de la identidad de la ciudad compacta tradicional. Ante tejidos consolidados, casi ocupados completamente, la superposición de una nueva malla constituida por vacíos encadenados, busca construir una nueva cohesión del espacio, aquella dada por el espacio público vs. la anteriormente dada por la arquitectura, por el edificio. Pero también es una estrategia de cualificación urbana, de mejoramiento de la calidad de vida en la ciudad.

Estos elementos se localizan de forma estratégica en las tramas con dos propósitos: primero, para generar lugares apropiados para la vida urbana colectiva allí donde no existen ya sea porque son espacios históricos colmatados al máximo, o porque son espacios de construcción reciente donde la

6 Bohigas, Oriol (1985).



3.31 Esquema estado anterior



3.32 Fotoplano 1975



3.33. 3.34 Av. Guipuzcoa cruce con Av. Meridiana, años sesenta





3.35 Ortofoto 2005



3.36 Esquema estado actual



3.37 Rambla Guipuzcoa



3.38 Polígono J. A. Parera



3.39 Plaza de los Porxos



3.40 Plaza de la Palmera

Cohesión. Una nueva trama de espacios públicos

especulación inmobiliaria y la construcción al margen del planeamiento no lo permitió. Segundo, para consolidar una nueva estructura urbana equilibrada, donde estas tramas logran integrarse a la ciudad o alcanzar sus estándares tradicionales.

Actuar directamente en el ámbito del espacio público fue una de los principales instrumentos utilizados en la transformación de Barcelona, y en especial, para recualificar la primera periferia. La intención era actuar con calidad en puntos identificados en cada tipo de tejido y a partir de allí generar transformaciones espontáneas⁷. Inicialmente se buscaba la regeneración de un entorno próximo sin mayores intenciones de reestructuración de la ciudad en su conjunto, en medio de una recesión económica que fácilmente se identificaba en la reducida obra pública. Consolidar una estructura urbana de conjunto se ha agregado con el tiempo, al ir sumando actuaciones puntuales en lugares sectorialmente estratégicos: sobre vías urbanas, en enclaves y barreras, al interior de sectores residenciales densos y desarticulados.

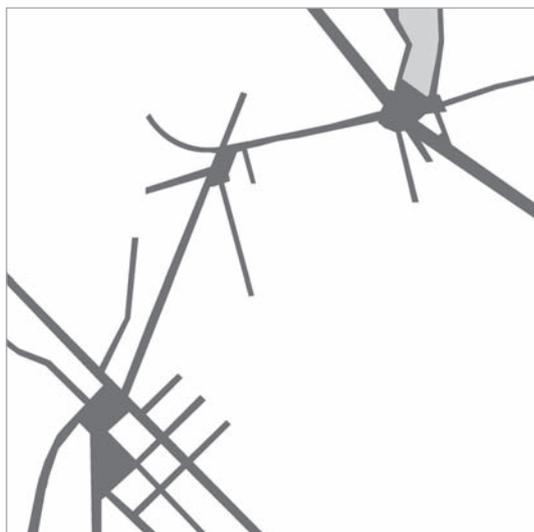
Las intervenciones, que tienen un carácter de puntualidad, cumplen dos funciones: Individualmente, recualifican su entorno próximo integrando los elementos urbanos que le rodean, sin que sea necesaria una estrategia mayor que aquella de elegir el lugar de actuación. Agrupadas con el tiempo, cumplen la función de esponjar tejidos compactos e integrar aquellos fragmentados, conformando un sistema diverso que logra abarcar grandes sectores residenciales.

La configuración de un sistema de espacio libre público se lleva a cabo en dos tramas: En aquellas más antiguas se apuesta por mejorar la calidad de los espacios ya existentes a través de un sencillo proceso de reurbanización, como por ejemplo en Sant Andreu, Sagrera, Vilapiscina o Estadella, tramas que ya tenían espacios públicos que configuraban su estructura urbana desde el origen, pero que para entonces se encontraban en un importante estado

7 Bohigas, Oriol (1985)

de deterioro. Estas intervenciones son puntuales porque buscan la regeneración de un lugar a partir de la mejora del espacio ya conformado, de sus materiales, pero su escala no conduce a una mejora más allá de su área de influencia, como los casos de la plaza Orfila y Mossen Clapes en Sant Andreu o la plaza del Elx en la Sagrera. En las tramas más recientes donde el espacio libre público es un residuo de lo edificado y sin urbanizar, se propone la utilización de los intersticios creando nuevos espacios públicos de cohesión, que además cumplen con las funciones de dotar el sector e integrarlo a la ciudad. Los polígonos son objeto de intervención desde el inicio, la plaza de los Porxos y de la Infancia son ejemplos de recuperación de las áreas libres en polígonos de Sant Martí; así como las tramas suburbanas y marginales: Verdum, Prosperitat y Roquetes, donde los espacios públicos forman una trama superpuesta a lo edificado.

La superposición de este sistema se presenta a partir de un punto de origen definido como plaza dura, que inicialmente resuelve un problema importante: La desaparición de barracas como en Santa Engracia, un borde intersticial como en Estadella, Roquetes o Prosperitat. Son factibles en términos financieros por su reducido tamaño frente a los beneficios que se esperan de la actuación: mejorar la calidad (y por tanto la plusvalía) del entorno inmediato, y es sencilla su resolución como proyecto de arquitectura. Están ligados a la idea de conformar centralidades locales al desarrollarse en proximidad con equipamientos educativos o religiosos ya existentes o en proceso de construcción: La plaza de Nou Barris frente al CEP Mercé Rodoreda, la plaza Angel Pestaña al lado de la iglesia de Santa Engracia, las iglesias de Sant Andreu, de la Sagrera y de Vilapiscina. Posteriormente, este punto de origen se extiende como mancha de aceite sobre su entorno, a través de ejes peatonales que son posibles gracias a la malla que le da origen morfológico a dichas tramas. Así se conectan los puntos de origen con otros puntos nuevos, igualmente plazas que ya no se localizan en espacios vacíos sino sobre espacios construidos que se vacían, por ejemplo las industrias de Harry Walker o SGAB en Prosperitat,



3.41 Esquema estado anterior



3.42 Fotoplano 1975



3.43 Lluçmajor

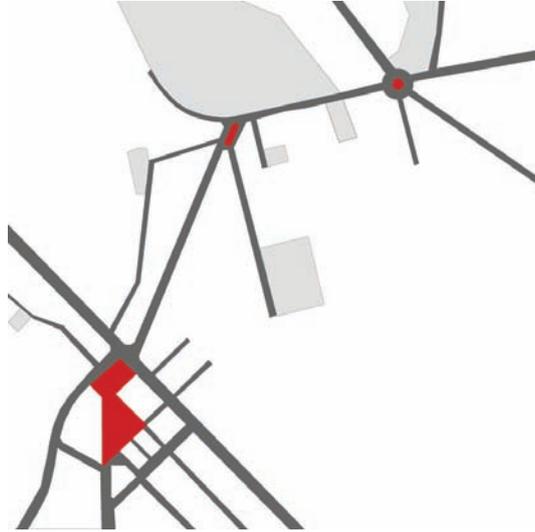


3.44 Solar para aparcamiento, hoy Plaza Virrey Amat

Tramas residenciales de Virrey Amat a Lluçmajor



3.45 Ortofoto 2005



3.46 Estado actual



3.47 Plaza Virrey Amat



3.48 Plaza Lluçmajor

Referencias. Claves de estructura e identidad

o Can Fabra en Sant Andreu. La nueva estructura superpuesta en la estructura existente tiene otra lógica: Si antes eran tejidos yuxtapuestos ahora son tejidos unidos por esta nueva estructura de espacios libres públicos, de conexión, que dan forma también a los límites.

Por otra parte, la **diferencia** se entiende como el establecimiento de referencias que actúen como claves de estructura y a la vez de identidad, con los cuales sea posible usar frecuentemente la ciudad, orientarse, recorrerla o hacerla propia.

Según Sennett, existen dos formas de llamar la atención sobre un objeto físico: bien sea mediante el énfasis o bien sea mediante la discontinuidad. *“El énfasis es un acto que tiende a la exageración. (...) es una concentración del significado. En los espacios modernos, el diseño a menudo añade el énfasis mediante la creación de una marca que exagera una estructura común (...). El ojo, al reconocer el efecto subrayado, se percata del objeto.”*⁸. De aquí que los puntos de referencia se entiendan como elementos que se destacan por su singularidad y su especialización en medio de una homogeneidad aparente, inducida por un contraste formal y funcional con el entorno, por lo cual adquieren un valor especial en cuanto lo visual y lo simbólico.

Las referencias parten de establecer una diferencia con su entorno. Son espacios que se destacan ya sea por su forma urbana o por su significado cultural, y que por un acuerdo implícito común se consideran de relevancia en la ciudad, no sólo porque visualmente se destaquen, sino también porque facilitan la identificación del lugar o con el lugar. Lynch afirma que *“en el caso de las personas más familiarizadas con una ciudad, parecía existir la tendencia a utilizar cada vez más como guías los sistemas de referencias, o sea, a gozar de la singularidad y la especialización, en vez de recurrir a las continuidades.”*⁹

Las referencias pueden ser nodos o puntos de convergencia que actúan

8 Sennett, Richard (1990:29)

9 Lynch, Kevin (1966:98)

como elementos funcionales, o bien pueden ser objetos, puntos destacables dentro del tejido urbano que actúan como elementos visuales.

Los nodos son espacios aglutinadores, de convergencia, de encuentro colectivo. Son puntos estratégicos porque allí confluyen otros espacios de alta intensidad en su uso. También son espacios de articulación de recorridos y por consiguiente, distribución espacial en el tejido urbano: *“los puntos nodales donde confluyen diversos ejes, más que distribuir flujos, pueden ser espacios privilegiados de lectura de la estructura urbana, en la medida que facilitan la comprensión del papel vertebrador de estos ejes”*¹⁰.

Generalmente los nodos son cruces de movilidades. En la primera periferia la mayor parte de ellos se encontraba sin configurar: La plaza Virrey Amat, la plaza Lluçmajor, el final de la avenida Diagonal cuando arriba al litoral, o la confluencia de autopistas con la trama viaria intermedia, son algunos ejemplos. Las actuaciones se centraron en su configuración como puntos nodales, en la precisión de sus bordes, la consolidación de su imagen como referencias funcionales y visuales, y el fortalecimiento de la movilidad peatonal.

Entre los nodos más representativos se encuentra el sector comprendido entre la plaza Virrey Amat y la plaza Lluçmajor, en Nou Barris. Estos nodos son importantes por las vías de escala urbana y los recorridos peatonales que allí confluyen, como también por los diversos elementos públicos que potencialmente pueden articular: paseos, parques, plazas, equipamientos. Su carácter de referencia funcional se refuerza con la precisión formal de los bordes y la diferenciación entre movilidades vehicular y peatonal, la inserción de un objeto escultórico que acentúe su diferencia con el entorno, y la constitución como centros de un sistema de espacios libres públicos que incrementa su papel como articuladores de recorridos de escala intermedia. Otros ejemplos de mayor escala son la plaza Karl Marx y el Nudo de la Trinitat, los cuales se destacan por el dominio de la movilidad vehicular en su configuración y en consecuencia, su

¹⁰ Martí, Miquel (2004: 117)



3.49 Fuentes en la Plaza Ángel Pestaña



3.50 Escultura en la Vía Julia

b



3.51 Diapasones en el Parc Central de Nou Barris



3.52 Fuentes en la Plaza Harry Walker



3.53 Esculturas en la Rambla del Prim



3.54 Chimenea Industrial en la Ca L'Aranyó



3.55 Av. Diagonal Pl. Glories (Torre Agbar)

importancia como parte de la estructura territorial antes que sectorial.

Los *objetos* por su parte, son elementos externos en los cuales el ciudadano no entra, simplemente observa. Así, se confía en la capacidad singular del objeto y su contraste con el entorno para orientarse. Es en suma un símbolo de identidad y como afirma Lynch¹¹, son aquellos puntos los que los foráneos de la ciudad usan para guiarse dentro o fuera de ella, para saber su posición con relación al territorio.

Generalmente se identifican como los monumentos destacables de la ciudad histórica, aquellos con un valor en sí mismos pero también un valor de memoria, de identidad, que además, se relaciona con el lugar. El patrimonio edificado del cual se conservan algunos rasgos forma parte de este enfoque, pero también, aquellos elementos naturales (montañas por ejemplo) o de creación reciente (esculturas, arquitecturas) que por su contraste con el entorno o su emplazamiento aislado puedan convertirse en elementos singulares de referencia. Los primeros ejemplos en este proceso de transformación son las esculturas emplazadas en parques y plazas de Prosperitat, Verdum, Porta, como los “diapasones” instalados en el Parc Central o en la plaza Virrey Amat. Posteriormente, el objeto escultura ha cambiado por el objeto arquitectura como referente visual: la torre Agbar en Glòries, la torre de Meridiana son algunos ejemplos recientes.

Estos objetos arquitectónicos se conciben y funcionan como elementos completamente autónomos de su entorno. Son *autoreferentes*, pues se caracterizan por la tendencia a desinteresarse del mundo exterior y a ensimismarse, a autoreferirse en medio de un mundo construido individualmente, sobre sí mismo. El hecho de ser objetos concebidos por un “autor”, un arquitecto destacado en la escena internacional, hace que la autoreferencia se acreciente al tiempo que el interés por el edificio mismo también aumenta. Son, en definitiva, objetos que llaman la atención por sí mismos y por la dife-

11 Lynch. Kevin (1985).

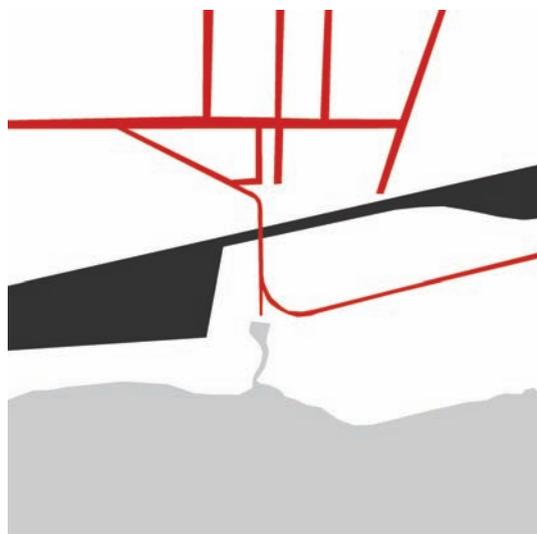
rencia radical que establecen con su entorno¹². Esta actitud donde el edificio es el protagonista antes que lo urbano, ha surgido en los últimos años en medio de la globalización, el marketing urbano y la competencia entre ciudades. La exaltación mediática dada a algunas obras por sus autores y por su posición “vanguardista”, ha derivado en la creación de una necesidad de incluirles en las ciudades a manera de “obra de arte” pública. La determinación de su importancia está en la relación visual que establecen con el territorio antes que la relación funcional con el entorno próximo, en definitiva, una relación de paisaje y no de lugar.

Esta actitud se hace evidente en el espacio donde confluye la avenida Diagonal, la rambla del Prim, la rambla Taulat, la ronda litoral y el borde de mar. Definido como un lugar singular en la ciudad y donde sería posible la innovación urbanística y arquitectónica, ha sido consolidado a partir de la edificación singular que se autodefine por contraste con el entorno, sin establecer relaciones con los elementos que le rodea, y donde la definición del espacio libre público se da a partir de la condición de residuo del edificio y de la confluencia de infraestructuras. En suma, es aquí donde se hace evidente un cambio de actitud frente a la construcción de ciudad.

3.2.2 Continuidad y Transversalidad

La movilidad es hoy un elemento central de la vida urbana, del funcionamiento de las ciudades y de dinámicas de las sociedades contemporáneas, esencialmente porque la capacidad de desplazamiento de personas en una ciudad, condiciona ampliamente el acceso al trabajo, a la vivienda, a la educación, a la salud, al ocio, al consumo, es decir, a todos aquellos lugares in-

12 Desde los años setenta, Caniggia y Maffei ya avanzaban en la posición crítica sobre las obras arquitectónicas “singulares”. Para ellos, el arquitecto actúa “*ignorando lo que hace su vecino, en nombre del más absoluto individualismo.*” La búsqueda y construcción de una obra singular y diferenciable de lo demás, tiene como resultado “*(...) un panorama que, al estar compuesto por monumentos propios de cada individuo que actúa, tiene toda la monotonía que puede tener un amasijo definido de objetos aparentemente distintos, sin o con escasa relación*” (pg. 12 a14). Caniggia, Gianfranco; Maffei, Gian Luigi (1979). *Lettura dell'edilizia di base*. Marsilio Editori. (Traducción al castellano 1995).



3.56 Estado estado anterior



3.57 Fotoplano 1975



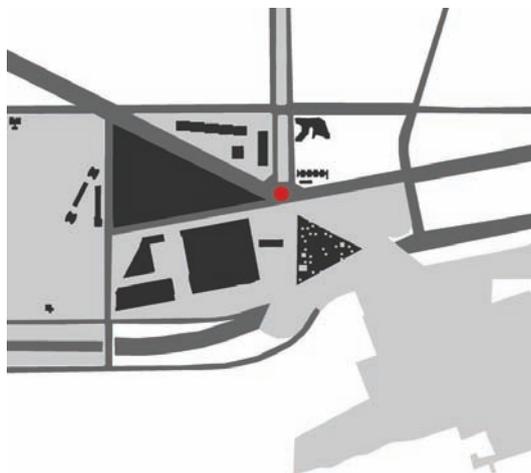
3.58 Vista sobre el Sudoeste de Besós



3.56 Vista sobre la calle Lull, 1960



3.60 Ortofoto, 2005



3.61 Esquema estado actual



3.62



3.63



3.64

Agrupación de objetos autoreferentes. Fórum

dispensables para la vida urbana. **Movilidad** de personas y bienes, y **accesibilidad** a lugares donde se obtiene el bien, el servicio o el contacto buscado, se hacen realidad en la red viaria.

En este contexto la primera periferia tiene otra característica: las dificultades de movilidad en el territorio y la limitación de accesibilidad entre sus partes, por la discontinuidad y la segregación de dicha red en diferentes escalas. Esta situación se interpreta como una ruptura, una separación física y de relaciones en detrimento de las condiciones de equilibrio urbano: la restricción de acceso y de movilidad en y desde la primera periferia converge en un desequilibrio social.

Como consecuencia de su proceso de formación, la red viaria de la primera periferia está configurada como una trama de grano y escalas diversas, que en conjunto está interrumpida por varios obstáculos, e incompleta por proyectos que no se llevaron a cabo. A su vez, muchos de sus principales ejes o de los más representativos se configuraron como vías de dominio del automóvil que segregaron las tramas en las que se insertaron, cortando toda posibilidad de relación entre tejidos antes unidos. En suma, la ruptura de la red viaria se presenta en dos escalas: aquella que conforma la red urbana y aquella que conforma los tejidos de escala intermedia. Por una parte, las diversas tramas sostienen un bajo nivel de fluidez entre sí, las difíciles condiciones de conexión urbana se consideran como un problema pues generan aislamiento entre las partes. Por otra parte, las infraestructuras viarias donde predomina la movilidad vehicular configura una barrera que impide la relación a escala local de los tejidos que fragmenta.

Ante el conflicto de discontinuidad se busca la continuidad de los ejes, y ante el conflicto de segregación se busca la transversalidad de las vías rápidas segregadas, con el objeto de constituir un sistema permeable que de acceso a todas las tramas de la primera periferia y que a la vez la integre a la estructura urbana.

La **continuidad** se entiende como la supresión de la ruptura, como la capacidad de circulación por diferentes espacios, de recorrerlos sobre una superficie sin interrupciones, sin límites ni barreras, una cualidad que Solà-Morales vinculó a la ciudad compacta¹³, un factor utilizado como idea ordenadora de conjunto, pues la continuidad permite tanto la movilidad por todo el conjunto como la accesibilidad a las partes del conjunto. Lynch refuerza esta posición pues afirma que un *“entorno ideal es aquel que tiene un nivel de acceso variable, a voluntad del usuario, constituye un “mundo explorable” de acceso fácil y evidente.”*¹⁴.

Las cualidades de la continuidad están definidas por su capacidad para conectar lugares, eliminar barreras que obstuyen el movimiento e integrar la trama urbana antes que separarla; para crear multidireccionalidad, que permita el movimiento y el intercambio y por tanto la dinámica urbana en su entorno, para aumentar la lectura y comprensión del espacio urbano, para integrar espacios expectantes, incorporando seguridad en zonas inaccesibles y asignándoles una nueva posición urbana.

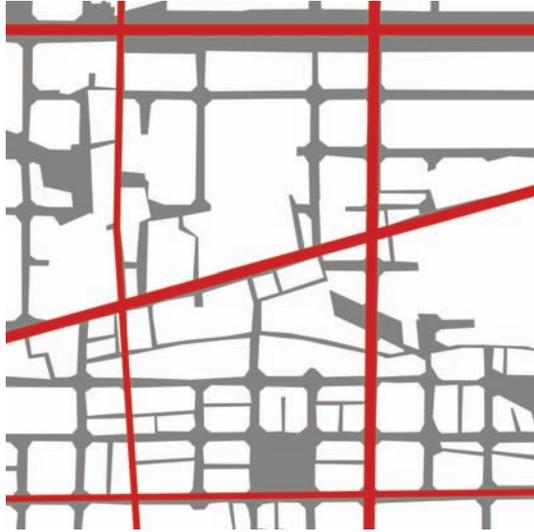
El ideal contemporáneo de continuidad encuentra un lugar de la idea de la calle, no sólo porque sirva para atravesar una zona urbana y acceder a los lugares situados a lo largo o en inmediata proximidad de esta vía, sino también porque permite producir un espacio colectivo utilizable por diversos tipos de actividades. Es decir, donde se hace posible el compartir antes que el separar.¹⁵

En Barcelona, la continuidad de la red viaria constituyó una de las estrategias de actuación en la ciudad, con especial énfasis en la primera periferia. Bohigas, por ejemplo, quien entendía la ciudad como una suma de partes, defendió como una excepción a esta visión, el aceptar que hay una categoría de le daría unidad funcional y significativa al conglomerado urbano hasta las conurbaciones metropolitanas: *“Esta unidad no puede darse imponiendo una*

13 Solà-Morales, Manuel (1997:27)

14 Lynch, Kevin. (1985:142)

15 Ascher, François (2007:24)



3.65 Esquema estado anterior



3.66 Fotoplano 1975



3.67 Final de la Av. Diagonal Sector Besòs

Discontinuidad en la red viaria. Poblenou



3.68 Ortofoto 2005



3.69 Esquema estado actual



3.70 Avenida Diagonal hacia Glòries



3.71 C/Espronceda - Parc Central del Poblenou

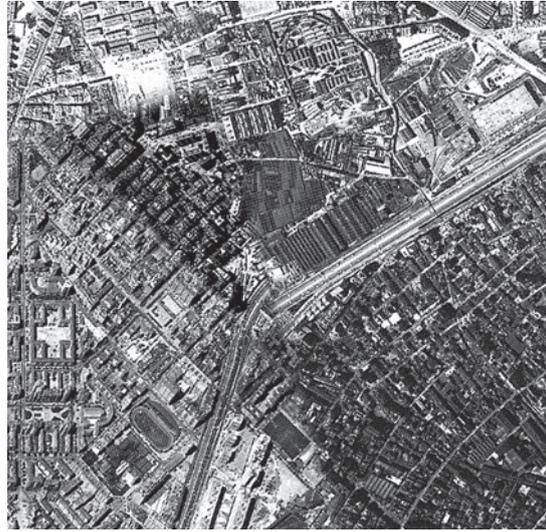


3.72 Nuevos bordes de la Gran Via

Continuidad y transversalidad. Recomposición de la trama viaria en el Poblenou



3.73 Esquema estado anterior



3.74 Fotoplano 1975



3.75 Estado anterior Av. Rio de Janeiro

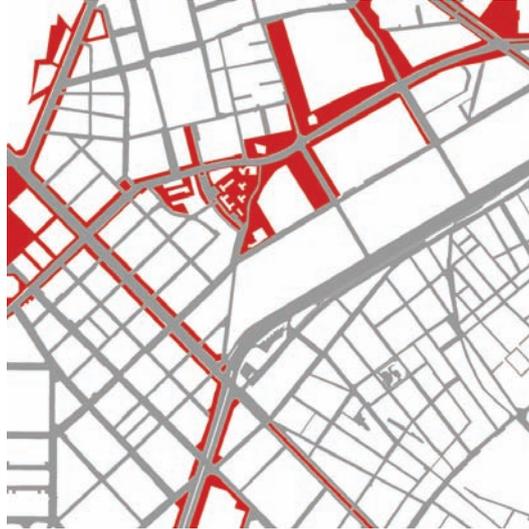


3.76 Estado anterior Paseo Fabra i Puig

Segregación. Especialización hacia el norte de Sant Andreu



3.77 Ortofoto 2005



3.78 Esquema estado actual



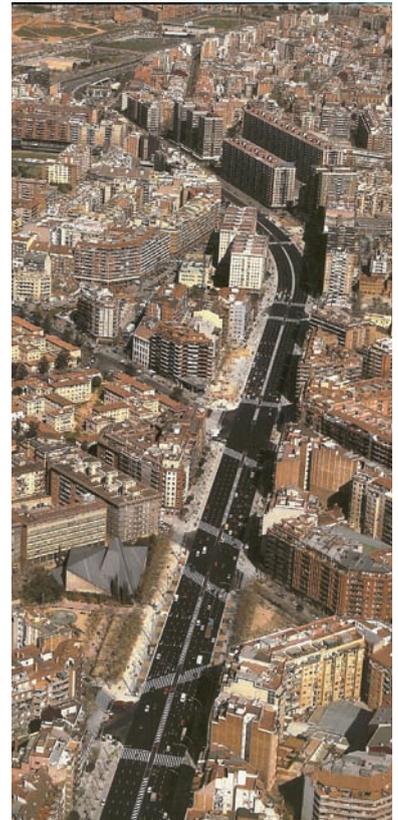
3.79 Av. Rio de Janeiro



3.80 Ronda del Mig



3.81 Paseo Fabra i Puig



3.82 Av. Meridiana

Transversalidad: Permeabilidad de ríos urbanos

*estructura sistemática que anule la identidad de los fragmentos, sino agregando nuevos fragmentos de otra dimensión y sobre todo, de otra escala. Es decir, agregando – o reconsiderando – las grandes líneas de conexión entre barrios, que sean ahora su potenciación y su capacidad de gozar plenamente todos los valores urbanos.*¹⁶. La accesibilidad como un tema de integración de las periferias con la ciudad central, y la ciudad en general con el área metropolitana ha sido un tema de proyecto constante y de gran importancia, en el cual se propuso que no sería con el modelo de autopistas que se iba a lograr esta articulación, al menos a su paso por zonas urbanas consolidadas. A partir de la idea de calle, el modelo de vía urbana, de avenida que fuese un elemento integrador antes que separador.¹⁷

Uno de los casos más representativos de inserción de continuidad en la primera periferia está en el área de la avenida Diagonal a su paso por el Poblenou. La obstrucción de la trama viaria en el sentido montaña mar durante un siglo se hizo posible gracias a la confluencia de un crecimiento extensivo sobre caminos regionales antiguos (Pere IV, Marià Aguiló), la presencia de recintos fabriles y la ordenanza a medio concretar del Ensanche de Cerdá. La conformación de una nueva estructura viaria compuesta por elementos de diversa escala, ha sido posible con la complementación de la malla local (la trama Cerdá), la inserción de ejes de escala urbana basados en el modelo de vía urbana asimilada (la avenida diagonal), la obertura y en consecuencia continuidad de los ejes montaña-mar (calles Bilbao, Bac de Roda, Espronceda), la inserción de circulaciones peatonales en algunos ejes de dominio vehicular (la Rambla del Poblenou, los bordes de la Gran Vía) y la apertura de solares para nuevo ordenamiento. En definitiva, la configuración de una nueva realidad urbana sobre un nuevo y diverso soporte viario. Otros casos pueden verificar estas acciones: el sector de Papera del Poblenou y el frente marítimo.

¹⁶ Bohigas, Oriol (1985:142)

¹⁷ Una de las más recientes aportaciones al estudio de la inserción de vías segregadas en tramas consolidadas fue realizada en la tesis doctoral de Laura Alcalá (2005). Hacia una asimilación de las vías urbanas segregadas. ETSAB – UPC. Barcelona.

El segundo conflicto, el de la segregación, surge en la especialización funcional de la red viaria. La utilización para cada modo de desplazamiento de redes distintas que se cruzaban eventualmente, constituyó la apuesta dominante en su configuración durante el siglo XX. De acuerdo con Rebois, en un gran número de ciudades, el sistema histórico de desarrollo basado en una red de calles que se cruzaban, fue reemplazado durante las décadas centrales del siglo XX por vías especializadas, que se fundaban en la dimensión longitudinal (del tráfico). Sin embargo, durante el último cuarto de este siglo esta posición ha cambiado. Se ha comprendido que el espacio urbano mismo fue amenazado con la radicalización de este sistema, donde el desplazamiento en automóvil rápido había dominado sobre otros modos de desplazamiento, imponiendo su lógica sobre toda la ciudad. Y en contraposición, se ha buscado restablecer la cohabitación de movilidades, disminuyendo las velocidades y el impacto de los vehículos motorizados e incluyendo como contrapunto diversas movilidades más suaves, entre ellas, la jerarquía que adquiere la movilidad peatonal¹⁸.

En este contexto, a la reestructuración del espacio de circulación en la red viaria se ha agregado la recuperación de un valor perdido: **la transversalidad**. Mientras los corredores especializados, yuxtapuestos y separados físicamente, convierten la calle en una línea imposible de atravesar más que por escasas intersecciones, la **transversalidad** se entiende como la acción de suprimir la impermeabilidad de vías de escala urbana, permitiendo su cruce frecuentemente en la escala local.

Este concepto se basa en lo que señala Alcalá (2004) como la *asimilación* de las vías segregadas en el ámbito urbano: Cuando la sección de la vía rápida se flexibiliza en dos niveles (a cota urbana y por debajo de ésta) para permitir no sólo las funciones de distribución e irrigación propias de la infraestructura, sino también para permitir los cruces transversales perpendiculares a

18 Rebois, Didier (2007:220).

la misma tanto vehiculares como peatonales. Esta flexibilización permite resolver formalmente la articulación entre tejidos urbanos consolidados, por tanto la infraestructura adquiere protagonismo como instrumento para vincular piezas hasta entonces aisladas y discontinuas funcional y formalmente entre sí.

Convertir las vías rápidas segregadas en vías urbanas, integradoras antes que separadoras, tuvo su primera oportunidad en Barcelona en aquellos ejes sin construir en la primera periferia. El suelo disponible, calificado por el PGM para el sistema viario, con expropiaciones adelantadas, constituyó un avance para experimentar con el modelo de “avenida” que propuso Bohigas al inicio de los años ochenta: *“es necesario hacer un esfuerzo para redimir los implacables trazados de las vías rápidas segregadas que destruyen las redes urbanas y borran la identidad de los barrios y de la ciudad, y convertirlas – hasta donde sea posible – en avenidas capaces pero integradoras”*¹⁹

Los primeros experimentos fueron posibles en las cesiones “históricas” hechas, por ejemplo, para la vía denominada “cuarenta metros”, reconvertida en rambla en la actual vía Julia, o en la ronda de la riera de Horta convertida en Rambla del Prim. Los siguientes experimentos se hicieron sobre las rondas de circunvalación: Litoral, de Dalt y del Mig, y los más recientes se han llevado a cabo sobre la reconversión de autopistas y vías de escala urbana como la Gran Vía y Meridiana, los paseos de Sant Andreu, Fabra i Puig, Pi i Molist, Valldaura, Verdum. En todos los casos predomina los cambios de sección y la inserción de moviidades peatonales como condición primaria de inserción de transversalidad.

El sector entre Nou Barris y Sant Andreu es un ejemplo de estas acciones. Este sector se caracterizaba por la fragmentación entre tejidos determinada por el paso de la avenida Meridiana, principal eje de salida de la ciudad hacia el norte, y del antiguo paseo Fabra i Puig reconvertido en los años sesenta en

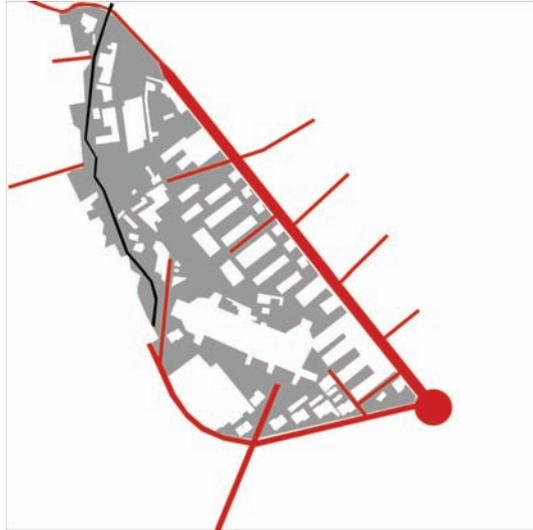
19 Bohigas, Oriol (1985:263).

vía rápida de dominio vehicular. Al interior, el sector de Porta como un territorio sin consolidar, separado de su entorno próximo por efecto de estas vías. Las actuaciones sobre los ejes de escala urbana existentes y la inserción de una “ronda” con una sección diferente a aquella propia de las vías de circunvalación, se constituyen en las aportaciones a la integración de este sector. Por una parte, la recuperación de los antiguos paseos y ramblas como tales (Sant Andreu, Fabra i Puig, pi i Molist, Verdum, Valldaura) se hace posible con la ampliación del espacio para la movilidad peatonal y su articulación con espacios libres públicos, generando una malla de movilidades compartidas. Por otra parte, la inserción de la ronda como una vía urbana de diferentes secciones y cruces transversales, compatibiliza la capacidad vehicular de una vía rápida con la capacidad espacial de un espacio en gran parte consolidado, al tiempo que permite la articulación de los tejidos residenciales entre sí y con nuevos espacios libres públicos, nuevos equipamientos y nuevos proyectos residenciales.

3.2.3 Reconfiguración y Ensamblaje

Una de las características de las periferias es la fragmentación: un territorio de piezas dispersas que no buscan la relación entre las partes, y de las partes con el todo, cuyo origen está en el proceso de colonización por piezas aisladas que se yuxtaponen según lógicas propias. Esta fragmentación se hace evidente en la contraposición entre lo construido y lo vacío, casi siempre inconstante en la primera periferia: del dominio del vacío en la colonización del territorio al dominio de lo edificado en su colmatación. Al consolidarse este territorio, el vacío queda reducido a una serie de intersticios imprecisos y expectantes.

Los vacíos en la primera periferia se caracterizan por su autosimilitud: a distintas escalas es posible observar factores comunes como la distribución irregular de los llenos, la continuidad del vacío, el borde irregular que permite que los vacíos penetren en los llenos, la presencia de algún obstáculo,



3.83 Esquema estado anterior



3.84 Fotoplano 1975



3.85 Puente sobre la riera Can Quintana



3.86 Can Carreras



3.87 Hospital Mental

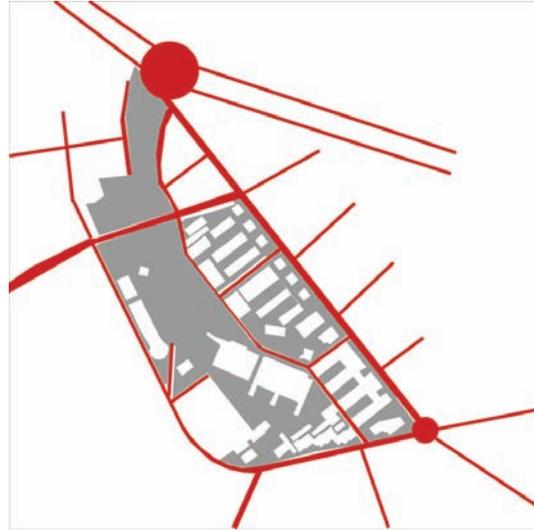


3.88 Barcinova

Intersticios como fisuras. Can Carreras. (Nou Barris)



3.89 Ortofoto 2005



3.90 Esquema estado actual



3.91 Fuente del parque



3.92 Fòrum Nord



3.93 Sede del Distrito

Reconfiguración y ensamblaje. Parc Central de Nou Barris



3.94 Esquema estado anterior



3.95 Fotoplano 1975



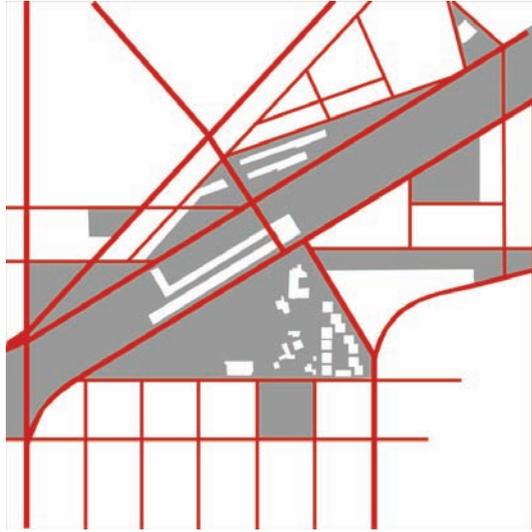
3.96 Barracas La Perona



3.97 Barracas La Perona. Al fondo, el polígono de Sant Martí



3.98 Ortofoto 2005



3.99 Esquema estado actual



3.100

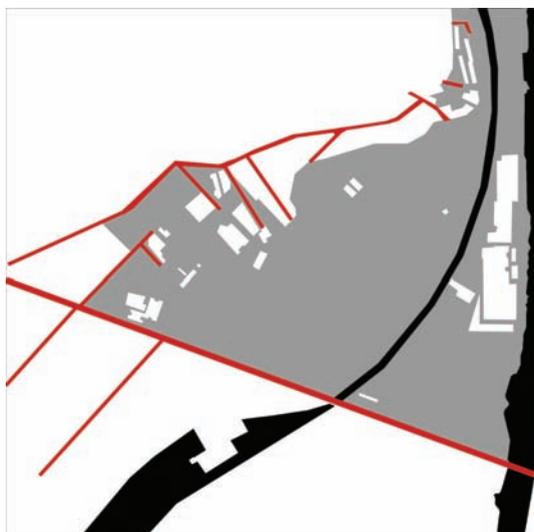


3.101

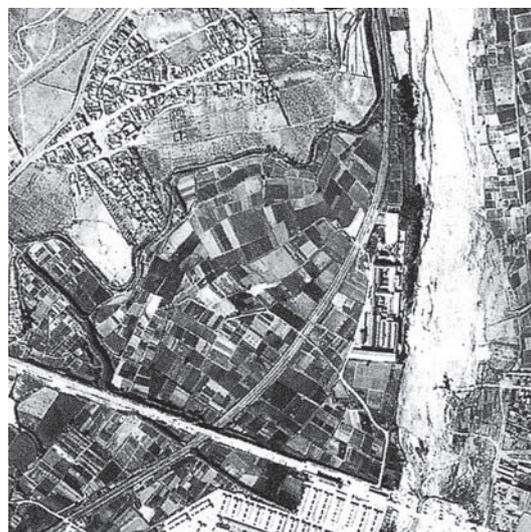


3.102

Reconfiguración y ensamblaje. Parc de Sant Martí



3.103 Esquema estado anterior



3.104 Fotoplano 1975



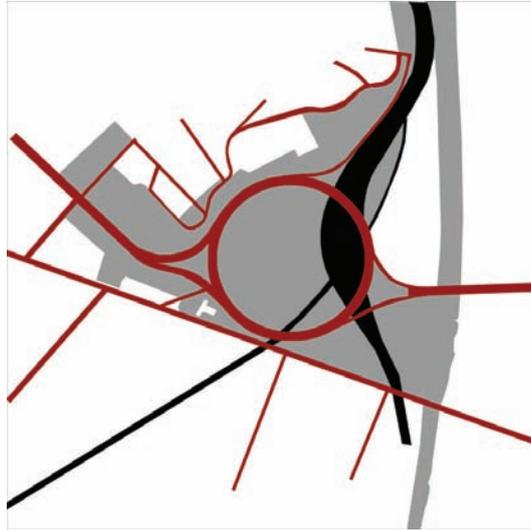
3.105 Vista sobre la Trinitat Vella



3.106 Vista hacia La Trinitat Vella y Nova



3.107 Ortofoto 2005



3.108 Esquema estado actual



3.109 Nuevas viviendas en el entorno del nudo



3.110 Accesos a la estación del metro



3.111 Interior del nudo

Reconfiguración y ensamblaje. Nus de la Trinitat

la percepción como frontera. Sin embargo, es la ausencia la característica principal: de actividades, de dinámica, de productividad, de límites...Por ello se reconocen como **fisuras**, intersticios residuales, imprecisos y expectantes que apoyan la fragmentación del territorio.

Esas fisuras tienen origen en la combinación de barreras naturales o artificiales en un mismo lugar, las cuales generan los intersticios. Los elementos naturales responden a las condiciones originales del territorio antes de su colonización como rieras, líneas de mar, canales, topografías de difícil acceso, mientras que los elementos artificiales son aquellos construidos antes o durante el proceso de colonización y colmatación como líneas férreas, autopistas y cesiones futuras para viario sin construir. En el noreste de Barcelona se identifican como fisuras los espacios indefinidos a lo largo de las vías férreas y sus instalaciones en desuso (Sant Martí, Verneda, Catalana), los grandes bordes de agua (el litoral y la ribera del Besòs), los nudos de diversos medios de comunicación (Glories y Trinitat Vella), las cesiones de suelo para vías rápidas (Vía Julia, Vía Favencia, bordes de la Gran Vía) y los espacios residuales combinados con rieras sin adaptar a la trama urbana que dan lugar a sitios de difícil acceso (Can Carreras).

Como opciones para superar la condición de fisura están las acciones de reconfiguración física y de ensamblaje con el entorno. **Reconfigurar** un espacio indefinido y residual se entiende como la precisión que inserta una nueva figura, que supere la ambigüedad y que integre los elementos preexistentes y activos con nuevos elementos urbanos, es decir, insertar una nueva ordenación urbana con el sentido de integrar dicho espacio a la estructura urbana, de activar dicho espacio asignándole una función específica en la ciudad. Por su parte, el **Ensamblaje** implica la unión o el acoplamiento del intersticio con otras piezas, encajando en el territorio a través de la conformación de enlaces con el entorno a través de los márgenes. Se busca con la reconfiguración y el ensamblaje la formación de una continuidad urbana en diversas escalas.