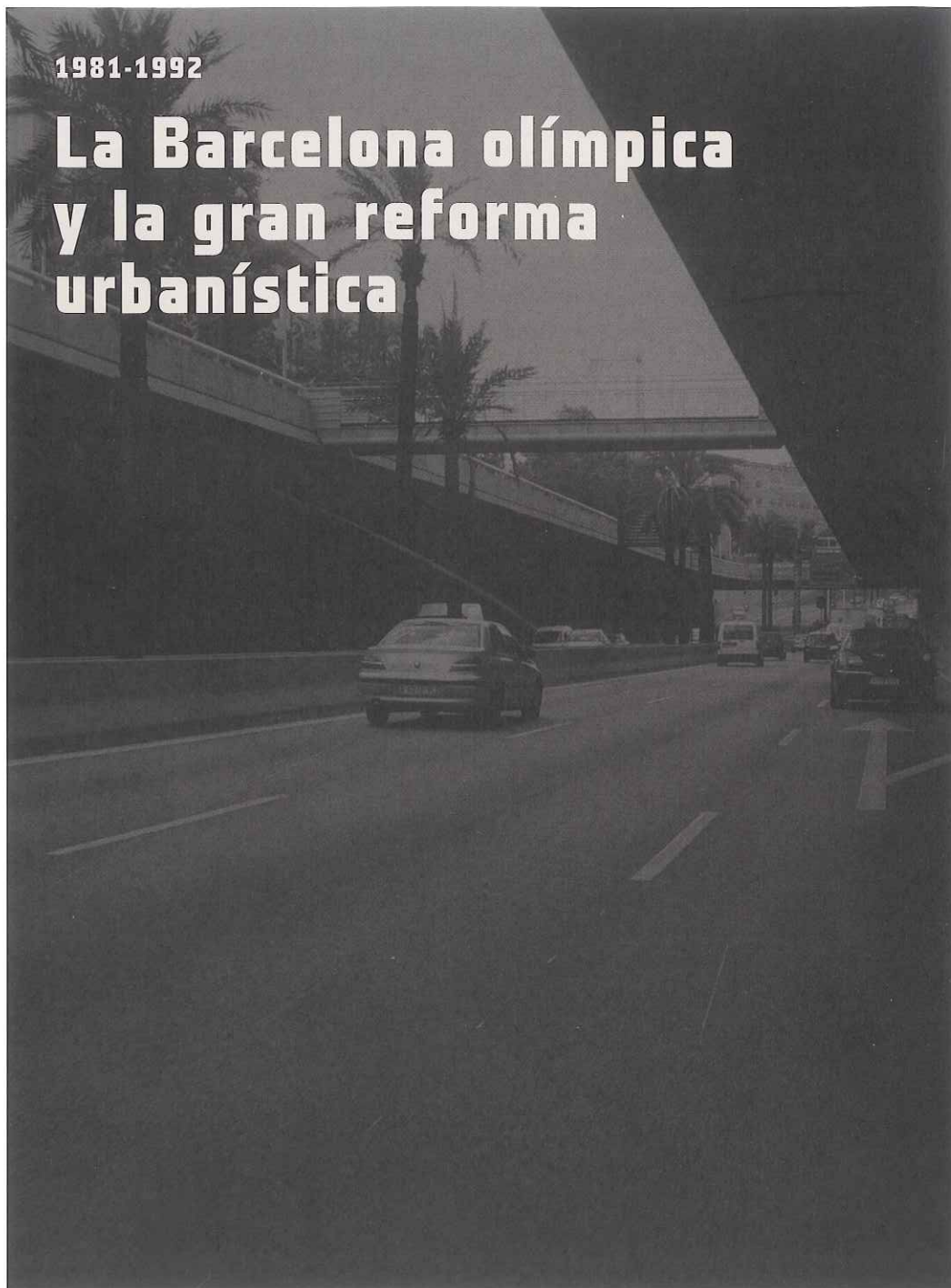


1981-1992

La Barcelona olímpica y la gran reforma urbanística



Las áreas de nueva centralidad

Los Juegos Olímpicos de 1992, una nueva ocasión para situar a la ciudad en el candelero del escenario mundial, constituyeron una oportunidad estratégica para completar el desarrollo de algunas zonas que estaban infrautilizadas o marginadas, y para dotar el área central de infraestructuras esenciales para su funcionamiento y crecimiento.

La elección de las localizaciones que alojarían las instalaciones se enmarcaba en la estrategia más general de las llamadas Áreas de nueva centralidad, claves para la difusión de urbanidad y servicios, más allá del ámbito de las zonas consolidadas.

Esta denominación, que enunció Joan Busquets, partía de la constatación de que la tipología del sector central compacto, propio de la ciudad tradicional, tenía que enriquecerse con algunos conjuntos complementarios que aportaran una centralidad cuantitativamente menor, en posiciones más excéntricas y a través de intervenciones infraestructurales o del asentamiento de equipamientos de gran capacidad atractiva.

Se reconocía que los lugares centrales de la ciudad poseían inequívocamente características específicas de identidad, con un elevado grado de diversificación de las actividades, la presencia de edificios de carácter institucional y la dotación de espacios públicos con especial valor de agregación. Si la base de la centralidad había sido en otros tiempos la disponibilidad del transporte y de las grandes infraestructuras viales, ahora se hacía evidente la importancia fundamental de espacios urbanos calificados y de sistemas informativos bien apoyados.

Las áreas de nueva centralidad



Aparte del Eixample y la Ciutat Vella, sectores que de por sí sólo necesitaban orientaciones oportunas de reactivación y reforma, los barrios tradicionales ya poseían una estructura comercial y de servicios muy diferenciada. Así, la nueva centralidad tuvo que producirse en los intersticios entre los barrios, de modo que la estructura tradicional no se negara sino que más bien se reforzara, redistribuyendo actividades que podían ofrecer un servicio complementario.

El problema barcelonés de la reurbanización y recalificación de algunos sectores centrales que, por dimensión o posición estratégica, estaban dotados de gran potencial encontraba así una solución en la planificación sectorial de algunas zonas parcialmente consolidadas. Los grandes proyectos urbanísticos se vieron como instrumentos de discusión para el nuevo esquema infraestructural de la ciudad, para el nuevo ordenamiento de las zonas obsoletas y la funcionalización de los vacíos intersticiales.

El uso de las reservas de suelo de considerables dimensiones entre el centro de la ciudad y la primera periferia, procedentes de instalaciones ferroviarias en desuso, o de terrenos de industrias que ya habían concluido su ciclo productivo, constituyó el primer criterio estratégico en el proceso de selección.

Estos ámbitos, algunos de los cuales aún son protagonistas de las transformaciones en curso, se caracterizaron entre sí de forma distinta desde el punto de vista morfológico y se localizaban en los sectores de Diagonal-Sarrià, Tarragona-plaça d'Espanya, Renfe-Meridiana, plaça Cerdà [65], Carles I-avinguda Icària [136], Port Urbà, Glòries [134], Vall d'Hebron [111], Sagrera y Diagonal-Prim.

El origen urbano de las localizaciones llevaba a favorecer ciertas actividades más que otras y poseía, como afirmó Busquets en 1987, ciertas similitudes referenciales con otros casos de implementación de centros direccionales.

Áreas de nueva centralidad: el sector Renfe Meridiana
Áreas de nueva centralidad: el eje de Numancia-Tarragona



Situaciones como las de Renfe-Meridiana o Sagrera se asociaban a las operaciones de conversión del Hoog Catharine de Utrech o del Part Dieu de Lyon, mientras que el sector occidental de Poble Nou con la Vil·la Olímpica apuntaba a los proyectos Minato Mirai 21 de Yokohama y a Citroën Cevennes de París. En cambio, la transformación y el desplazamiento del puerto, como consecuencia del aumento de demanda de superficies y la evolución de los sistemas de transporte y movilización de mercancías, favoreció la conversión a usos urbanos de las zonas portuarias más vinculadas a Ciutat Vella. En ese sentido, los precedentes de las intervenciones en el frente marítimo de Barcelona se veían en las operaciones de transformación del puerto de Marsella y de Sidney. Estos sectores, ligados como estaban a la necesidad de inducir un mecanismo de transformación morfológica, se apuntaban de modo marcadamente distinto de los otros que, como en los casos de Diagonal-Sarrià y Tarragona-plaça d'Espanya, se presentaban como procesos de reurbanización y finalización del tejido.

Las transformaciones de usos, la reforma infraestructural, las intervenciones de conectividad vial, la intermodalidad entre los sistemas de transporte y el incremento en la dotación de servicios constituyeron los factores de caracterización diferencial al introducir los usos terciarios, directivos y residenciales en las nuevas áreas.

Respecto al plazo de realización previsto para la decena de zonas definidas, un primer grupo que correspondía a los sectores de Diagonal-Sarrià y de Tarragona-plaça d'Espanya, al no tener que depender de problemas relativos a la propiedad del suelo o de grandes operaciones infraestructurales, se encontraba en avanzada fase de construcción ya antes de los Juegos Olímpicos. En segundo término estaban los sectores afectados por las instalaciones deportivas, y por último, los ámbitos de Sagrera y Diagonal-Prim que, por la consistencia de los problemas a resolver y por el gran tamaño de la nueva infraestructuración y la gran inversión que suponían, presentaban una previsión operativa de más amplio horizonte.

Las instalaciones olímpicas

El programa de 1992 se configuró como un ambicioso proyecto de renovación urbana mediante el cual, insistiendo en cuestiones que ya abordaron los grandes eventos de 1888 y 1929, la ciudad se reconciliaba con sus elementos topográficos prominentes, descuidados e ignorados durante mucho tiempo: Montjuïc y el frente marítimo.

Si en el decenio de 1970 se había propuesto la idea de una nueva exposición internacional, cuando se presentó el plan Barcelona 2000, en octubre de 1986, la candidatura barcelonesa culminó en la selección de la ciudad para el certamen.

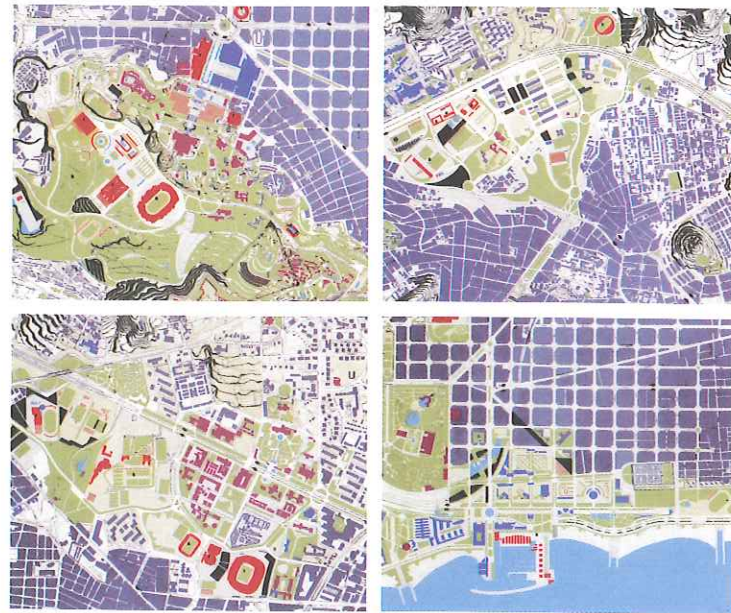
El programa de los juegos se concentró de forma muy compacta en recintos distanciados (aproximadamente a 4 km unos de otros) y conectados por las Rondas, el nuevo anillo vial de circunvalación.

Las zonas donde se centró la mayor parte de las actividades fueron cuatro: el Anillo olímpico, la Vila Olímpica, Vall d'Hebrón y el Área Diagonal. Otros subsectores se localizaron en el área metropolitana, junto con una serie de actualizaciones, en primer lugar la ampliación del aeropuerto ²⁰⁴, obra de Ricardo Bofill, necesarias para que la ciudad estuviera en condiciones de acoger el evento.

Con el capital que fluía, gracias a un momento óptimo de la economía española (a mediados del decenio de 1980, crecía un 5% al año), la Administración pública tomó la iniciativa e inició, puntual y selectivamente, coparticipaciones con los operadores privados. Para poder respetar las apremiantes solicitudes y los tiempos de entrega, el Ayuntamiento encargó los trabajos para las instalaciones deportivas y para otras obras estratégicas y complementarias, que debían terminarse para el inicio de los Juegos, a una serie de empresas que se formaron para la ocasión.

Asignada a HOLSA (Barcelona Holding Olímpic SA) la tarea de la dirección general, la empresa VOSA (Vil·la Olímpica SA) y AOMSA (Anella Olímpica de Montjuïc SA) estaban controladas totalmente por capital público. En cambio, en caso de subordinadas como NISA (Nova Icària SA) y POBASA (Port Olímpic de Barcelona SA), hubo una participación privada mayoritaria, del 60 y del 50% respectivamente. Este esquema aportaba venta-

Las áreas olímpicas: Diagonal, Vall d'Hebrón, Montjuïc y Vila Olímpica



jas considerables en términos de eficacia y agilidad, ya que permitía la constitución de equipos garantes del know-how apropiado para la gestión de cada obra en concreto, sin la obligación de cargar al personal de los departamentos municipales. Además, tratándose de grupos especiales sin obligación de integración estable en la plantilla de la administración, una vez terminadas las obras encargadas, su disolución se produciría sin problemas.

El coste de las obras se confirmó en torno a los 7.000 millones de dólares, superando un 300% la previsión calculada inicialmente en unos 2.700.000. Este crecimiento se debió a un incremento del número de las intervenciones y al exceso en el presupuesto de algunas intervenciones como el Palau Sant Jordi ⁶⁸ y la Vil·la Olímpica.

Cada una de las zonas olímpicas destacó por su carácter e interés arquitectónico.

El anillo olímpico, localizado en el Montjuïc inmediatamente a espaldas de los pabellones de la exposición de 1929, albergó la mayor parte de los eventos. El plan de la zona, asignado a Federico Correa y Alfonso Milà, vencedores de un concurso convocado especialmente, estructuró las instalaciones deportivas a lo largo de una secuencia compacta de explanadas y edificios que seguían el curso del declive.

La montaña, aunque muy cercana al centro de la ciudad, había sido un lugar relativamente aislado, donde se habían concentrado usos marginales, depósitos de material, vertederos y asentamientos de emergencia. Además, el castillo de Montjuïc, siempre bajo

Vista aérea de las instalaciones olímpicas de Montjuïc



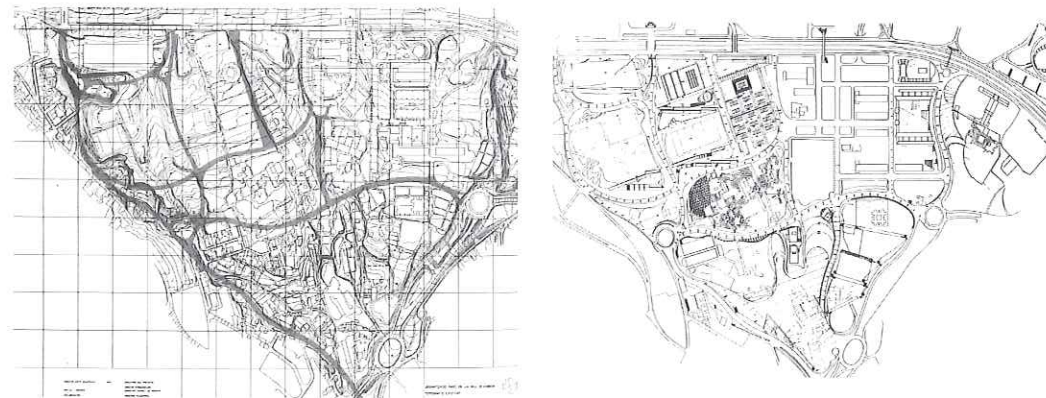
el control del Gobierno central, aún no se había liberado de la nefanda imagen que lo había hecho tristemente célebre en los periodos más oscuros de la represión. Así, trozo a trozo y en fases progresivas, la ciudad volvía a apropiarse del lugar, confiriéndole una nueva importancia cívica. Entre las primeras intervenciones de recolonización de Montjuïc, se recuerdan el parc del Migdia y el Sot del Migdia [77] de Beth Galí (1989-1992). Las instalaciones olímpicas, en cambio, asignadas a distintos proyectistas y en algunos casos obras de transformación, ampliación y adecuación de instalaciones ya existentes, se señalaron por un notable eclecticismo formal.

Las intervenciones principales fueron la ampliación del estadio olímpico (Vittorio Gregotti re proyectando la estructura que debía albergar las Olimpiadas Populares de 1936, después trasladadas a Berlín bajo presión de Hitler), el multifuncional Palau Sant Jordi [68] (Arata Isozaki & Associated), las piscinas Bernat Picornell [71] (Moisés Gallego y Francesc Fernández en la instalación de 1970, construida para los Campeonatos Europeos de Natación), el Instituto Nacional de Educación Física (Ricardo Bofill, 1985-1992) y la Torre de Telecomunicaciones de Santiago Calatrava.

Al no poder asignarse a Montjuïc una estación de metro propia, se instaló un sistema de escaleras mecánicas al aire libre, que facilitaron y agilizaron el acercamiento a las instalaciones desde las terrazas inferiores de la Exposición de 1929 y desde el nudo de plaça d'Espanya.

El área de Vall d'Hebron acogió, en cambio, el ciclismo, el tenis, el tiro con arco, el hockey, la pelota, alojamientos y otros servicios menores [111] [112] [113] [117]. Al igual que en el caso del Anillo Olímpico, hubo que enfrentarse con un ámbito no propiamente urbano, un no-lugar marcado por las características heterogéneas de la periferia. En este caso el diseño, encargado a Eduard Bru e IMPUSA (Instituto Municipal de Promoción Urbanística), más que en la composición de elementos construidos, se centró en el diseño de una topogra-

Área Olímpica de la Vall d'Hebron. Plano topográfico y emplazamiento general de las instalaciones

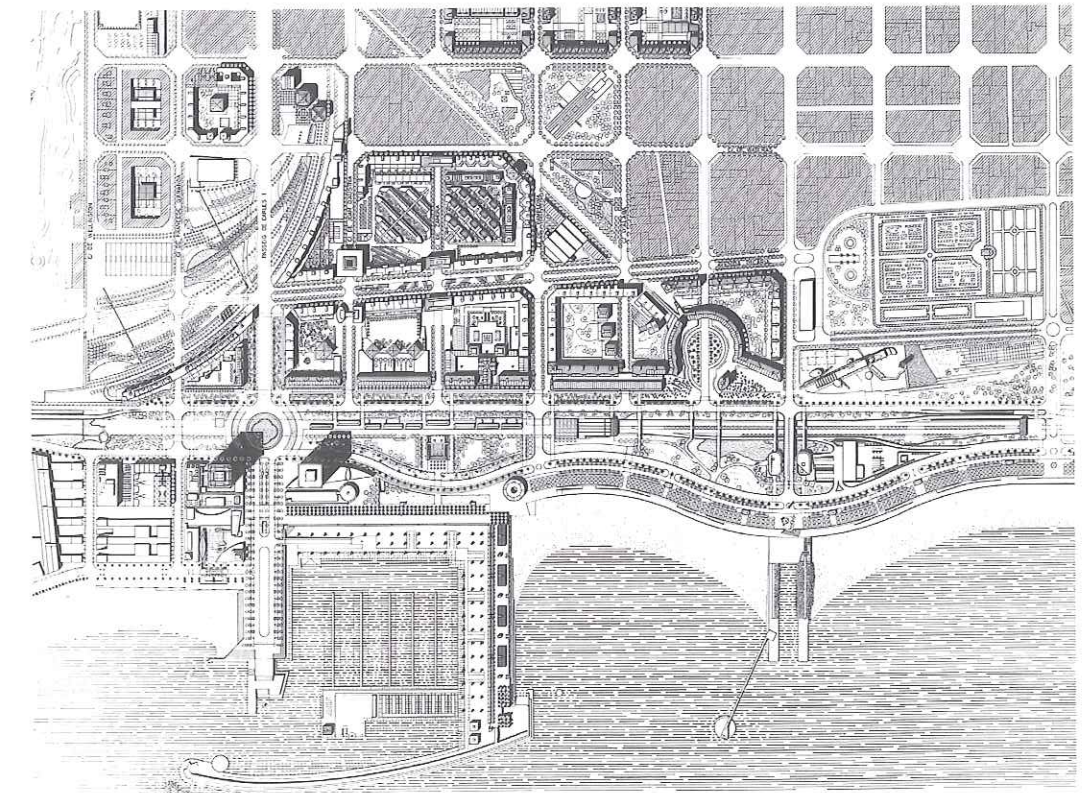


fía que definía una serie de ámbitos interconectados, con cada plataforma asignada a una especialidad o función distinta. Dentro del plan general y además de las instalaciones deportivas (el velódromo [117] de Bonell y Rius, el tiro con arco [113] de Miralles y Pinós, el Palau de la Pilota [112] de Jordi Garcés y Enric Sòria y el club de tenis Teixonera de Tonet Sunyer) había también, aprovechando la estructura de la modelación topográfica, bloques de pisos que alcanzaban las 15 plantas de altura.

La Vila Olímpica, por otro lado, resultó una ocasión para recuperar una parte de litoral entonces inaccesible y muy contaminada, al construirse 2.000 pisos (que durante las Olimpiadas alojaron a 15.000 atletas) y las instalaciones que albergaron los deportes náuticos.

En el proyecto de Cerdà no se definía la resolución del frente marítimo. Por eso, la ciudad había localizado allí funciones urbanas de difícil colocación, como el cementerio o los depósitos del gas, y había hecho pasar la primera línea ferroviaria del país que, al instalarse a lo largo del litoral en 1849, determinó su cesura definitiva respecto a la construcción urbana.

Vista aérea del área de la Vila Olímpica: Puerto Olímpico y sector residencial.



El lugar, antes ocupado por un parque ferroviario anticuado y algunos depósitos de material, se expropió y se saneó entre 1987 y 1989. La tramitación del proyecto fue de por sí interesante, ya que su estructuración urbanística procedió al mismo ritmo que la negociación de las infraestructuras: la cesión del trazado ferroviario costero y el soterramiento del enlace de Glòries ¹³⁴ con el mantenimiento de la Estación de França para el sistema regional y nacional, la nueva planta de las aguas residuales que aún se vertían en parte directamente al mar, y 5 km de nuevas playas que dieron a la ciudad una importante zona recreativa costera en contacto con el centro. El proyecto del conjunto fue obra de MBM Arquitectes, mientras que otros 38 estudios de arquitectura participaron en la concepción de cada obra. La intención era demostrar que un sector de la ciudad podía remodelarse e integrarse con la línea costera de modo que, respetando la forma histórica de Barcelona, cumpliera las exigencias del siglo XX.

La estructura urbana resultante fue fruto de un compromiso entre una malla de Eixample algo deformada y algunos grandes trazados históricos existentes antes de la expansión de Barcelona: la avinguda Icària, un amplio bulevar que conducía al cementerio a principios del siglo XIX se convirtió en un eje urbano interno de gran interés, la avinguda Bogatell, colector de agua que cortaba diagonalmente la retícula ortogonal, y la línea ferroviaria enterrada, cuyo trazado recordaba el cinturón de la Ciutadella.

A la trama de Cerdà, por otra parte muy consolidada por el trazado de los edificios, se superpuso otra retícula de orden superior, donde las vías de jerarquía menor se mantenían pasando bajo volúmenes de nueva edificación. Sin embargo, a diferencia del Eixample, la mayor parte de los patios internos de las manzanas se mantuvieron muy permeables, con los bloques que en algunos casos ofrecían una reinterpretación del clásico edificio con chaflán y fachada continua (como en el caso de los pisos diseñados por Viaplana y Piñón), y en otros, distanciándose más del modelo, terminaban en volumetrías más plásticas y escultóricas (Torres & Martínez Lapeña). A la escala de la ciudad, dos torres de 44 pisos (la Torre Mapfre ¹⁵⁰ de Íñigo Ortiz Díez y Enrique de León y el hotel Arts de SOM Architects) coronaban el final del carrer Marina y se situaban inequívocamente alineados con las agujas de la Sagrada Familia.

Por último, la cuarta zona, la de Diagonal, con diseño de O. Clos y M. Rubert, vio la sistematización de los espacios alrededor de la gran zona deportiva privada de la ciudad (campo del Fútbol Club Barcelona, Tennis Turó, Club de Polo, campus universitarios, etc.) y la incorporación del uso de los espacios abiertos.

La reforma del sistema vial y las Rondas

Además de construir las instalaciones que acogerían las competiciones y los edificios que dieron alojamiento a atletas y huéspedes, así como la mejora o la nueva construcción de otros equipamientos necesarios para que la ciudad celebrase el evento, la cuestión más importante que pudo afrontarse gracias al acontecimiento olímpico fue la reforma y mejora de la circulación urbana.

El PGM de 1976 había previsto un modelo que, respecto a la red vial, heredaba propuestas anteriores desvinculadas de las condiciones de los lugares concretos, próximas a una realidad de orden geométrico, más que a las características condicionantes del tejido real. Como consecuencia directa, el PGM ofrecía en primer lugar un importante sobredimensionamiento de la red vial primaria.

La red vial que proponía el Plan General resultaba "diseñada según una serie de líneas de curva y contracurva, superpuestas de modo desconsiderado y sin "urbanidad", es decir, sin el respeto de las "buenas maneras del hacer urbano", sobre la lógica ya establecida por las calles y plazas existentes, sobre el complejo sistema de parcelas o sobre la armónica continuidad de los paisajes. Grandes autovías con enlaces a diversos niveles, que pertenecen a una escala distinta de la urbana. (...) Muchas de estas calles representaban líneas de destrucción a través de núcleos consolidados, y además, barreras a la posible integración física y social de los nuevos asentamientos". Oriol Bohigas en *Reconstrucció de Barcelona*, 1985.

Así pues, recuperar el valor del sistema vial como elemento conductor de forma y norma para toda la ciudad, como base de un proceso de homogeneización y construcción de un proyecto general, se convirtió en una operación fundamental para la recuperación de la imagen urbana y para el reequilibrio de sus funciones.

El Ayuntamiento democrático, una vez asentado en 1979, apostó por la validez del PGM como instrumento eficaz para la transformación de la ciudad, pero lo hizo a partir de una lectura posibilista de sus contenidos, sobre todo, en lo que respectaba al modelo vial.

La elección de mantener el Plan General como instrumento guía de las futuras transformaciones, a pesar de sus carencias e intentando utilizarlo lo mejor posible, condujo a cierta experimentación, en el ámbito de "nuevas", o mejor dicho distintas, teorías sobre el proyecto de ciudad, que la asumían como entidad concreta, compuesta de elementos y partes, y por tanto no reconducible a los modelos abstractos típicos del urbanismo funcionalista.

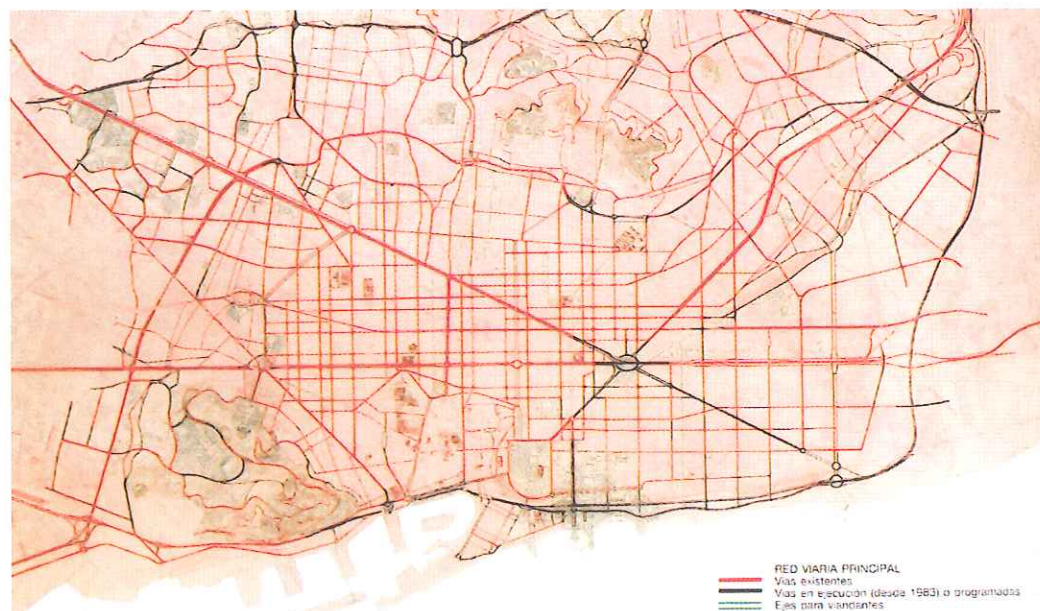
Empezó a adoptarse el término "movilidad" como englobador de todos los sistemas de desplazamiento (andar, utilizar el transporte público y el privado), implicando la necesi-

ria planificación coordinada de todos estos sistemas. Partiendo de la dialéctica Tráfico/ Forma Urbana, se abandonaron los proyectos de dudosa eficacia funcional o de difícil ejecución y se favoreció en cambio un sistema de intervenciones basado en tres puntos fundamentales:

- 1 Adoptar medidas "refinadas" para mejorar la gestión de las calles existentes (tráfico inteligente), es decir, optimizar la gestión del tráfico sustituyendo el aislamiento en el espacio y el aislamiento en el tiempo con costes sociales y económicos notablemente inferiores.
- 2 Concluir las intervenciones viales aún sin terminar, pero con una concepción más urbana, para evitar la discontinuidad o los "cuellos de botella", y reestructurar ciertas calles según criterios funcionales, más allá de los estrictamente vinculados a la circulación.
- 3 Promover una fuerte política a favor del aparcamiento público para los residentes, como factor esencial y condicionante del sistema de circulación.

Estas directrices se expresaron por primera vez en 1987 en un documento denominado Plan de Vías, en el que se redefinía sustancialmente el concepto de infraestructura vial como componente fundamental del ordenamiento urbano y como vertebrador de las distintas partes que componen la ciudad metropolitana contemporánea.

Plan de Vías de Barcelona



El proyecto era muy significativo de una actitud no sectorial y puramente vial hacia cuestiones de movilidad y tráfico, atento también a los aspectos ligados a problemas de construcción y reconstrucción de la ciudad, según la tradición histórica del urbanismo barcelonés.

La situación que se presentaba en el momento de la introducción de la reforma adolecía de una serie de puntos críticos que condicionaban en gran medida la red general del tráfico y obligaban a un importante movimiento de los flujos a través del Eixample. Esto implicaba una valoración excesiva respecto a los flujos recibidos de los barrios centrales (con pérdida de calidad residencial y aumento de los edificios abandonados o reocupados por nuevas actividades terciarias) y una por defecto en las áreas periféricas, donde varias zonas no disponían de una estructura vial completa, aunque generaban una demanda de movilidad muy alta.

El Plan de Vías, partiendo de un intento de racionalización general, se planteó crear coherencia entre capacidad vial, tejidos existentes y estructura urbana en general. Como se indica en los documentos constitutivos, la nueva red vial, a fin de garantizar una buena configuración de cada elemento, debía preverse configurada sobre cuatro niveles:

- **La red viaria primaria** (compuesta de las antiguas vías de circunvalación), a la que se encomendó la tarea de la gran distribución y de la conexión a la red secundaria para favorecer los recorridos medios entre áreas y barrios. Hizo posible la canalización del gran tráfico por carriles preferenciales, con escasa incidencia en las zonas limítrofes, y la creación de una red vial urbana con capacidad de distribuirlo sin generar enlaces generadores de impacto en zonas muy caracterizadas desde el punto de vista urbano.
- **Las arterias y bulevares** (conectividad urbana), a los que se encargó la tarea funcional de aumentar la capacidad de las vías locales como elementos claves para el transporte público y para la actividad terciaria. También tenían valor morfológico, ya que por su posición y forma, podían actuar como elementos de borde, ejes estructurantes y espacios equipados con zonas peatonales y/o actividades específicas.
- **La red interna** de las calles que formaban el tejido urbano, compuesta por arterias locales cuyas dimensiones y características variaban de sector a sector. Este tercer nivel, prácticamente completo en las zonas ya edificadas, necesitaba completarse sólo en las zonas periféricas.
- **Los espacios públicos**, que dan prioridad al uso peatonal y representativo, y que tuvieron que diversificarse en función de la zona de la ciudad donde se ubicaran.

La articulación a partir de tres niveles distintos de propuestas pretendía restablecer y crear nuevas jerarquías, evitando "canales" y nuevas barreras.

El hecho de que la movilidad peatonal se incluyera en el documento que marcaba los criterios para la creación de un nuevo sistema de movilidad metropolitana era indicativo del nivel de integración en la estructura urbana que se pretendía lograr a través de los nuevos elementos de la red vial y del reconocimiento del componente Tráfico como una variable importante, pero que siempre habría que considerar con los condicionantes medio-ambientales y de calidad espacial.

El plano definió también una serie de propuestas con sus prioridades, modelos, situaciones típicas y estructuración por partes.

En la metodología de búsqueda de soluciones específicas, se recurrió a una serie de estudios comparativos de los ejemplos que la ciudad ya podía ofrecer. Estos elementos se consideraban cruciales para orientar la discusión interdisciplinaria en los distintos entornos y para ampliar el campo de posibles soluciones.

La ocasión que brindaron los Juegos Olímpicos de 1992 dio lugar a la operación de política del tráfico que más que otra cosa marcó de modo ejemplar (según varios puntos de vista) las estrategias posteriores de desarrollo de la movilidad en Barcelona: la realización de los Cinturones.

Los Cinturones, cuyos criterios de diseño ya estaban superados cuando se empezaron a construir, al inicio del decenio 1970, previstos como simples autovías urbanas, aisladas

Ronda de Dalt. Cobertura del trazado entre las calles Almansa y Artesania



y especializadas, en su versión final, tuvieron el mérito de reinterpretar eficazmente los aspectos positivos connaturales del Plan General Metropolitano.

Antes de entrar en funcionamiento, pasaron a llamarse Rondas y este cambio de denominación no fue sólo semántico, sino más bien conceptual, ya que dichas arterias se diseñaron y construyeron como vías urbanas integradas en su entorno, aislando el tráfico sin crear fracturas en los sectores que atravesaban.

Aceptando la hipótesis de que el tráfico en la red principal era por naturaleza mixto (es decir, la suma resultante de los desplazamientos en el ámbito metropolitano con los flujos de los trayectos urbanos), se consideró posible separar los dos flujos.

Teniendo en cuenta que entre la mitad y dos tercios del tráfico total podía considerarse generado por los recorridos intermetropolitanos, se decidió aislarlo en un espacio concreto (subterráneo o a nivel), con la condición de que su paso no produjera cesuras en la rasante urbana.

Un sistema definido según cotas especializadas encauzó el tráfico veloz por una vía de sección rebajada en 2/3 de su longitud total, mientras que el tráfico urbano fue dispuesto a los lados de la ronda, generalmente en los laterales, nuevas vías al servicio del sector urbano que atravesaban. El conducto rebajado, según las posibilidades y potencialidad que ofrecían las situaciones contiguas, discurría enterrado o a cielo abierto.

El estudio de cada proyecto urbano (se realizó una docena a lo largo de la vía) ofreció soluciones concretas derivadas de la sección tipo y tuvo en consideración la necesidad de que el usuario de la Ronda pudiera apreciar su posición en la ciudad y reconociera las distintas zonas urbanas que atravesaba.

Otro esfuerzo importante se hizo en el diseño de los nudos de intercambio con las demás redes. Fue fundamental decidir cómo y dónde debían producirse los empalmes. Se trabajó con la urbanidad de estos puntos, investigando cómo esas grandes puertas internas podían traducirse en espacios representativos y de uso cívico significativo. En algunos casos se implementaron servicios como espacios de encuentro (como por ejemplo, en República Argentina) o grandes parques urbanos (como en el Nudo de la Trinidad), y en general, se mantuvo el criterio según el cual las directrices de la forma urbana debían nacer siempre a la cota o al nivel de la ciudad.

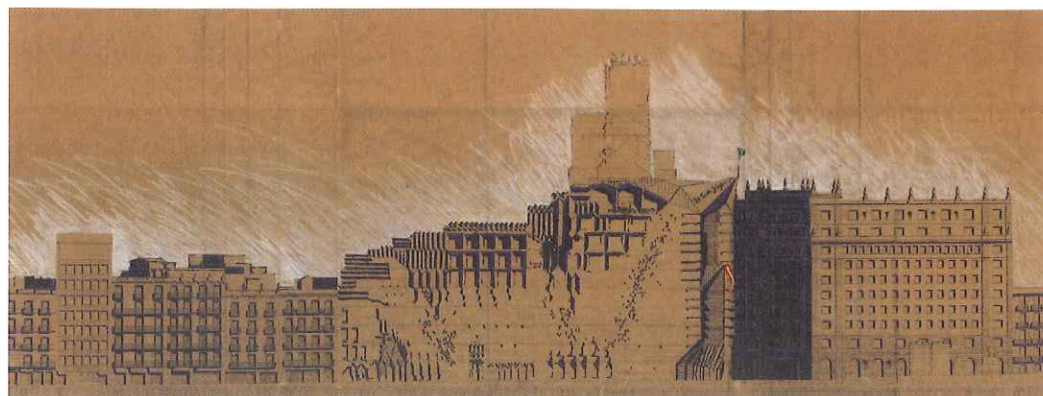
A su vez, se produjo un gran esfuerzo complementario para aumentar la conectividad urbana, construyendo fragmentos de calle o puentes cuya activación significaba la resolución de cuellos de botella o una carga más eficaz de la infraestructura principal. En este sentido, es emblemático el caso del puente Bac de Roda ¹²⁸ que diseñó Santiago Calatrava: de hecho, la construcción de un puente de 200 m de longitud permitió poner en funcionamiento el primer eje transversal del este con una longitud de 3 km.

Las post-olimpiadas

Gracias a las Olimpiadas, el sector turístico y el terciario hicieron aumentar considerablemente los visitantes y las estancias en la ciudad. Sin embargo, tras concluir los Juegos, la economía española, siguiendo la tendencia europea, inició una fase de contracción, manteniéndose débil hasta la mitad del decenio de 1990.

Entre 1992 y 1995, el área metropolitana perdió unos 100.000 puestos de trabajo, mientras que la población sufrió un ligero incremento y una considerable redistribución en la corona metropolitana, respecto a la zona central propiamente dicha. El sector de la construcción se encontró en general ante un periodo de recesión, también porque ya se estaban concluyendo intervenciones incluidas en el sistema de las Áreas de Nueva Centralidad, que se habían empezado en concomitancia o poco antes del certamen olímpico. Entre éstas destacan el Teatre Nacional de Catalunya de Bofill [53] (1997) y el Auditori de Rafael Moneo [52] (1998), detrás del nudo de Glòries [134], los proyectos en el barrio del Raval incluidos en el plan de Lluís Clotet "Del Liceu al Seminari" para el MACBA [4] (Richard Meier & Associated) y para el CCCB [5] de Viaplana y Piñón (1988-1995), la renovación

Edificio de El Corte Inglés de Plaza Catalunya. Fachada. Estudios previos [42]



del Port Vell con el IMAX [30] (Jordi Garcés y Enric Sòria, 1994), el Acuario (Robert y Esteve Terrades, 1993), la Rambla del Mar [27] y el Maremàgnum [28] (Viaplana y Piñón, 1995), y también, el complejo comercial Illa Diagonal [82] de Rafael Moneo y Manuel de Solà Morales (1993) y la ampliación de El Corte Inglés de plaça Catalunya [42] obra de Torres & Martínez Lapeña y MBM Arquitectes (1994).

En cambio, la entrada en servicio de las Rondas, gracias a la eliminación del tráfico que antes utilizaba las vías del Eixample como arterias de tránsito, determinó, como se había predicho, una disminución notable de la congestión en la parte central de la ciudad. En general, se pasó de un modelo de ciudad de eje obligado (el sistema Gran Vía - Aragó) a una red donde las arterias mar-montaña asumieron una importante función distribuidora complementaria al funcionamiento del anillo periférico.

Sin embargo, este primer gran esfuerzo de actualización de la red vial produjo también la absorción de un tránsito no deseable, el de quien atravesaba la ciudad para ahorrarse los trayectos metropolitanos, más racionales por la accesibilidad territorial pero sometidos a peajes, o simplemente, sin las infraestructuras suficientes. Es decir, resultó que, al aumentar la capacidad de la red y frente a un ajuste de la distribución de los flujos, fácilmente se indujo o se facilitó también un aumento del tráfico.

Por esta razón, se decidió cambiar la sección de grandes ejes urbanos como la Meridiana, la Gran Vía y la propia Aragó, reduciendo la capacidad vial y recuperando espacio para el peatón, la bicicleta y las zonas verdes. De este modo, como está demostrado que los vehículos que circulan por arterias de gran demanda tienden a ocupar todo el espacio disponible, se pudo evitar que el espacio liberado se invadiera con nuevos coches.