

Master en Teoría y Práctica del Proyecto de Arquitectura
Intensificación III. 2º Cuatrimestre 2009-2010
Seminario de instrumentos de análisis
Profesores: Xavier Monteys, Victor Brosa
Asistente: Juliana Arboleda

Tesina final de Master

Plaza de Las Glorias Catalanas. La periferia desde el tiovivo.
Manuel Sánchez-Villanueva Beuter

Indice

Introducción

Primera parte. La periferia

- 1 Contexto histórico
Análisis del lugar previo al Plan Cerdá y su desarrollo posterior
- 2 La malla de Cerdá. Un sistema imposible.

Segunda parte. El tiovivo

- 3 El anillo del 92
- 4 El centro de la plaza

Bibliografía

Introducción

Este trabajo presenta una visión sobre la Plaza de las Glorias Catalanas dividida en dos partes.

En la primera se muestran intencionadamente algunos aspectos que han condicionado este lugar y le han dado el carácter de periferia que se subraya en la presente tesina. Entre éstos, destacan los condicionantes históricos desde su génesis, y otros posteriores, que han ido dibujando el rumbo que ha ido tomando el sitio. Del mismo modo, se señalan los condicionantes propios de la trama del ensanche barcelonés que da la pauta para su desarrollo, los cuales también han predeterminado su forma.

En la segunda parte se analiza el desarrollo del lugar en los últimos veinte años, mostrándolo tal como es hoy. Para ello se destaca el papel que ha jugado el anillo elevado en medio de la trama que lo rodea, realizando una serie de dibujos y comparaciones que pretenden orientar la visión que se quiere dar. También se analiza la metamorfosis que ha sufrido este anillo y las nuevas relaciones espaciales que se han ido generado en el entorno urbano al amparo de este viaducto.

Este hilo argumental nos va descubriendo paulatinamente el carácter del lugar y nos permite ir construyendo una opinión sobre el futuro de la Plaza de las Glorias.

Barcelona, Junio de 2010

Primera Parte. La periferia.

1. Contexto histórico. Análisis del lugar previo al Plan Cerdá y su desarrollo posterior.

El lugar que hoy conocemos como Plaza de las Glorias Catalanas es, para la mayor parte de los barceloneses, un lugar sin terminar; un lugar sin una planificación capaz de dar respuesta a la situación urbana que ocupa en la ciudad.

Ciertamente siempre que se ha hablado de Glorias en la prensa o en otros medios de comunicación, ha sido para destacar su marginación o su provisionalidad y también es cierto que no ha habido ningún plan urbanístico que resolviese con una sola mirada la unión de los diferentes barrios que allí se encuentran, la intersección de las tres vías principales de tráfico y la centralidad que pretendidamente le otorgaba el Plan Cerdá en el diseño de la nueva ciudad.



12 de Mayo de 1963



30 de Noviembre de 1982

El análisis de las preexistencias del sitio desvela algunas de las razones que han condicionado su desarrollo ya desde sus inicios.

El año 1855 Ildefonso Cerdá llevó a cabo el dibujo minucioso del llano de Barcelona como estudio previo a su proyecto de Ensanche (Fig. 1.1). Se trata de un plano topográfico muy preciso y detallado donde también se dibujan las poblaciones que lo rodean. Además del casco de la ciudad amurallada, destaca la ciudadela militar (también amurallada y flanqueada por bastiones) y la Barceloneta. Más alejadas se distinguen la Vila de Gracia a poniente, Hostafranchs y Sants al sur, y el Pueblo Nuevo, Sant Andreu, el Clot y el Camp de l'Arpa al norte.

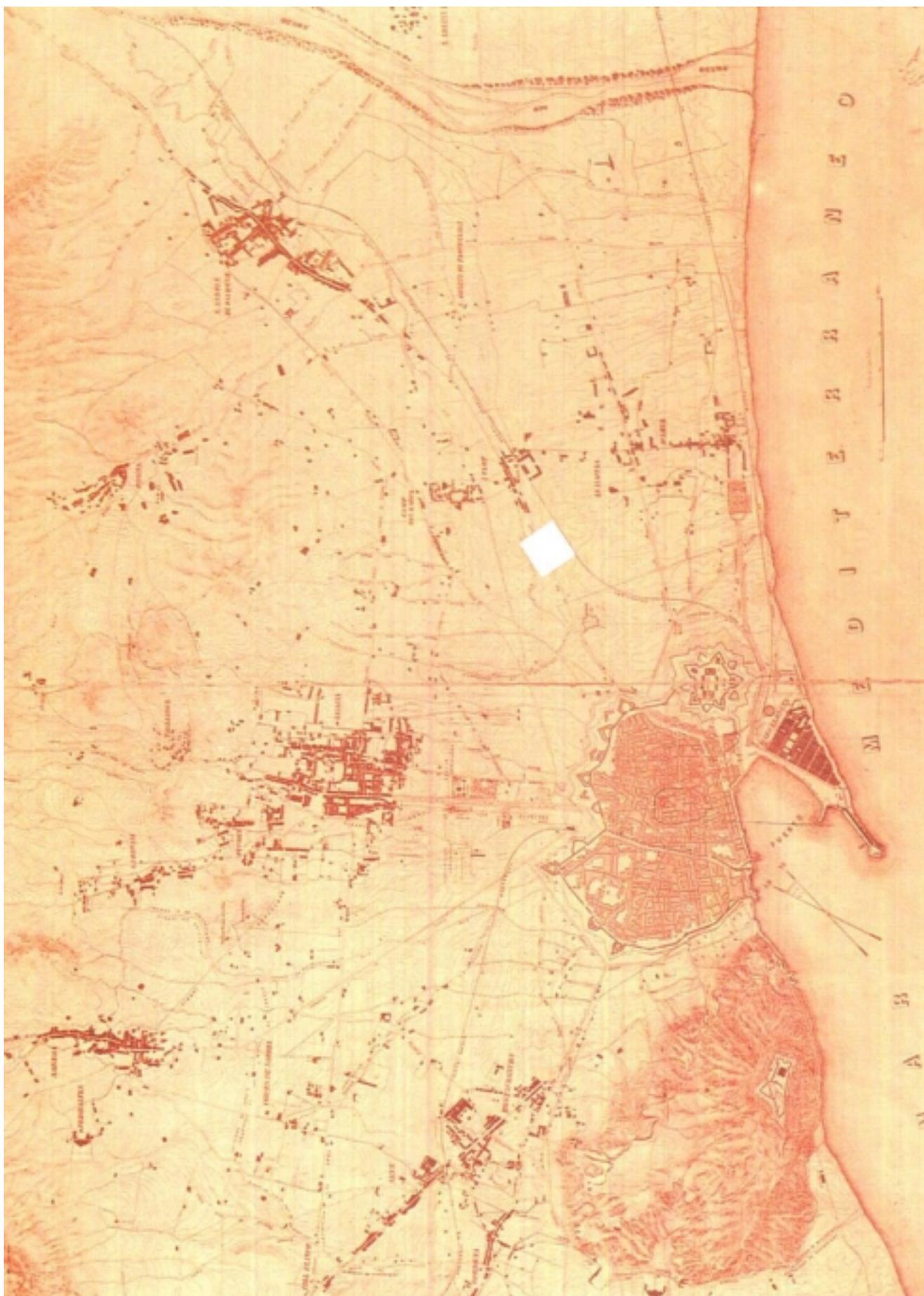


Fig. 1.1. Plano topográfico y urbanístico de 1855. Ildefonso Cerdá. Estudio previo al Proyecto de Ensanche. En blanco se señala el espacio que ocuparía la Plaza de las Glorias.

En esta situación previa al Proyecto de Ensanche de 1859, tienen un papel fundamental las vías de tren. La primera cronológicamente es la que une Barcelona con Mataró por la costa desde lo que hoy es la estación de Francia. Se inauguró en 1848, once años antes de la aprobación del Ensanche y la explotación corría a cargo de la “Compañía del Camino de hierro de Barcelona a Mataró y viceversa”. Le siguió en 1854 la vía Barcelona-Granollers de la “Compañía de hierro del Norte de Barcelona” que inicialmente tenía origen en la misma estación, entre la Barceloneta y la ciudadela militar. De manera inmediata le siguieron las líneas del sur que conectaban con Molins de Rei y con Martorell. (1)

Las vías de tren fueron un avance sin precedentes para la conexión y el transporte entre poblaciones pero, a la vez, supusieron una división de los territorios que atravesaban.

En Barcelona, la situación de la vía por la costa, fue una barrera frente al mar durante 130 años hasta los Juegos Olímpicos de 1992. La vía férrea de Granollers, atravesó por en medio del término municipal de Sant Martí de Provençals marginando una parte del llano de Barcelona del futuro crecimiento de la ciudad.

Aunque el proyecto de Cerdá propuso incorporar esas vías en la trama urbana, la realidad es que no sólo no se consiguió, si no que la existencia de esas infraestructuras negó precisamente la integración urbana a ambos lados del ferrocarril.

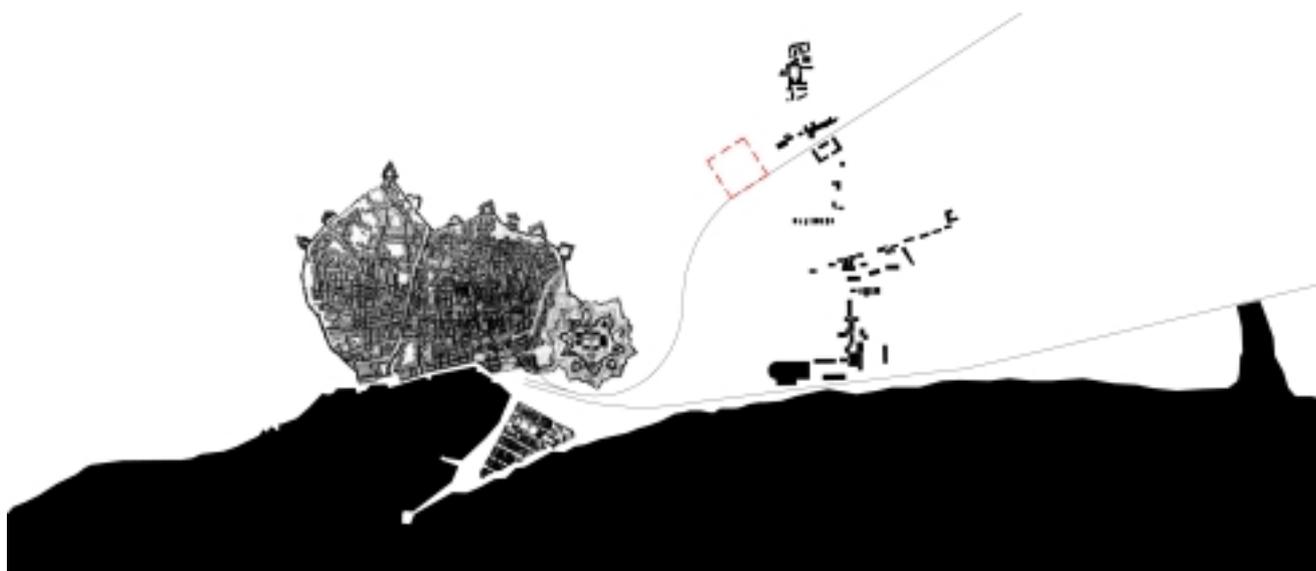


Fig. 1.2. Esquema de las preexistencias del llano de Barcelona. En rojo se señala la posición de Glorias en el proyecto de Ensanche de Cerdá. Se destaca el núcleo del Clot con la estación, el Camp de l'Arpa y la Llacuna y el Pueblo Nuevo, con la incipiente alineación de Pere IV. (Dibujo del autor)

Lo que hoy llamamos Plaza de las Glorias se situaba en el plan Cerdá justamente en la frontera con la vía del tren de Barcelona a Granollers, tomando la dirección de ésta.

Era un espacio cuadrado de 10,3 hectáreas que compartía uno de sus lados con la vía férrea. La malla ortogonal del ensanche se dispuso formando un ángulo de 30º con el ferrocarril y las parcelas que daban frente a la plaza, eran el resultado de la intersección con la malla.

La situación de este espacio urbano *en el margen del tren* le otorgó por definición un carácter marginal desde su génesis. El territorio que quedaba en el lado opuesto al que ocupaba la ciudad antigua, fue durante muchos años la periferia de Barcelona.

Pero además de la circunstancia que suponía la existencia del tren en el origen de la historia de este sitio, existe otra que tiene que ver con su propio nombre. Es cierto que el topónimo que se otorga a un lugar no tiene por qué condicionar su destino, pero quizás si su significado histórico. ¿De dónde viene su nombre?

Si observamos el Proyecto de Reforma y Ensanche de Cerdá, advertimos que las calles no tienen nombre asignado. Ese es un cometido que el Ayuntamiento de Barcelona encargó a Víctor Balaguer i Cirera en 1863. (2)

Barcelona había conseguido dejar de ser una plaza militar estratégica pocos años antes, lo que había propiciado el proyecto de ensanche murallas afuera. Uno de los hechos más significativos fue la donación de la ciudadela militar a la ciudad por parte del general Prim. El proyecto de Cerdá, proponía edificar manzanas sobre el terreno de la ciudadela y construir un gran parque de unas 12,75 hectáreas en el encuentro de la ronda de la muralla con el Paseo de San Juan. Ese parque a las puertas de la antigua ciudadela militar es el que Víctor Balaguer bautizó con el nombre de Plaza de las Glorias Catalanas:

“Según está trazado en el plano de ensanche de Barcelona, en las inmediaciones de la ciudadela y junto al Paseo de San Juan deberá existir una plaza-jardín, á la cual pusimos el nombre de plaza de las Glorias catalanas. Está pensado levantar en ella un monumento dedicado á las glorias cívicas y militares de Cataluña.

Irán á concluir en ella las calles de Ronda, Trafalgar, paseo San Juan, Marina, Cerdeña, Sicilia, Nápoles y Roger de Flor. También debe ir á terminar en este punto la nueva calle que se ha proyectado posteriormente á la aprobación del plano del Ensanche, y que se llamará de la Ribera, la cual debe cruzar diagonalmente el sitio en que hoy se levanta la ciudadela” (3)

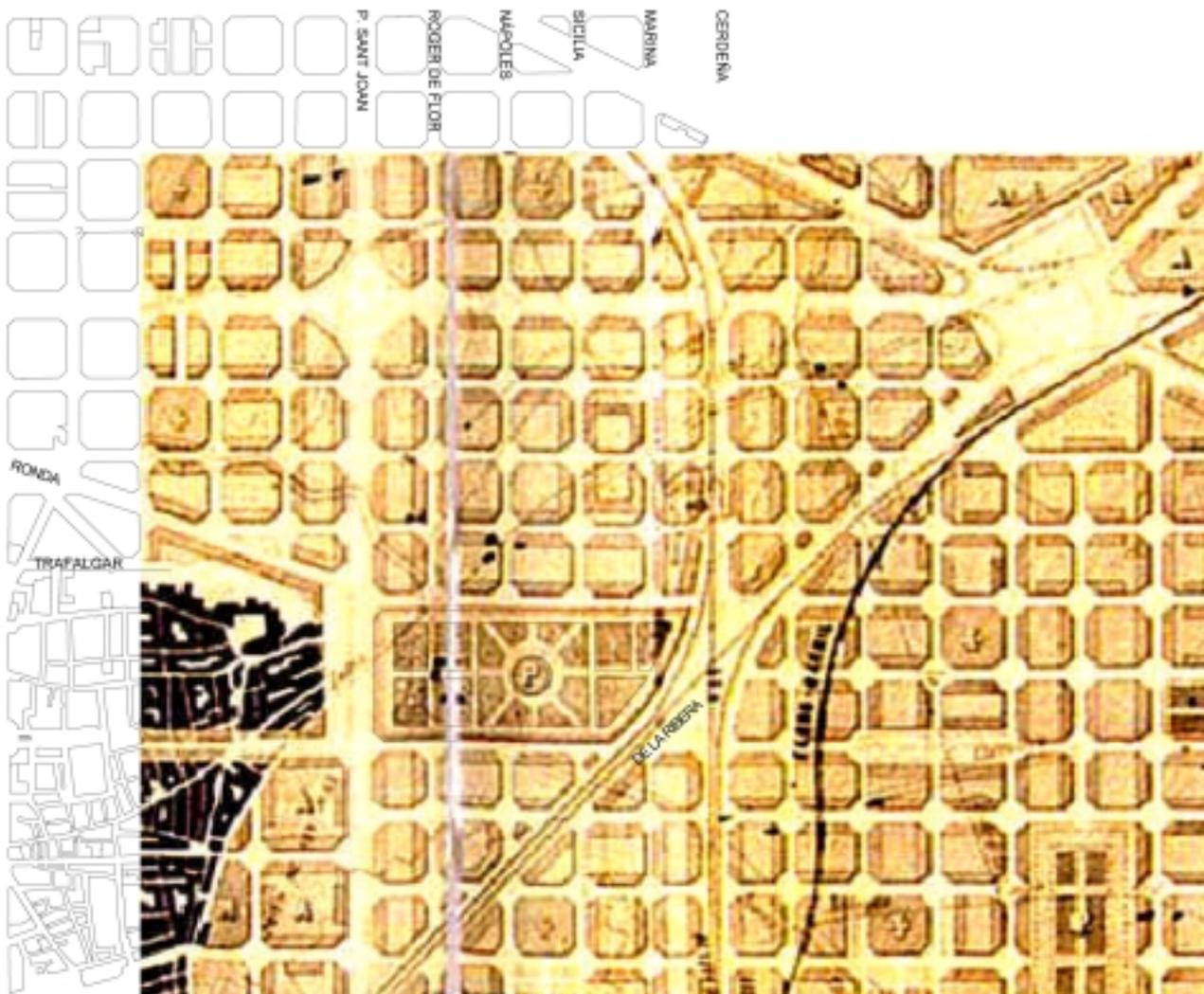


Fig. 1.3. Plano de situación de la Plaza de las Glorias Catalanas original, con la indicación de las calles que bautiza Víctor Balaguer. En el margen superior derecho se observa el espacio que acabaría recibiendo el nombre de Plaza de las Glorias. (Dibujo del autor sobre el proyecto de Ensanche de Cerdá.)

La calle de la Ribera que comenta Balaguer, coincide con la prolongación de la Avenida Meridiana hacia el sur, y debe su nombre al camino de la ribera del Rec Comtal que atravesaba el barrio al que dio nombre y que luego fue parcialmente demolido para construir la ciudadela.

A pesar de estar previsto en el proyecto de ensanche y bautizado por Balaguer, tras la trágica revolución de 1868 se procedió al derribo de la ciudadela y se construyó en su lugar un parque mucho mayor que dejó probablemente sin sentido la existencia del proyectado y hasta su propio nombre dada la delicada situación política que culminó con el asesinato de Prim dos años después (4). Sin embargo, el nombre de Plaza de las Glorias Catalanas, fue a parar al lugar que hoy conocemos en algún momento no determinado entre 1868 y 1899, cuando aparece en el Proyecto de Unificación de los Pueblos del Llano de Barcelona, de Ricard Alsina Amils.(5) Ese sitio tuvo a partir de entonces, un nombre lleno de significado histórico al que probablemente muchos barceloneses le han otorgado una especie de relevancia que es ajena a la propia historia del lugar.

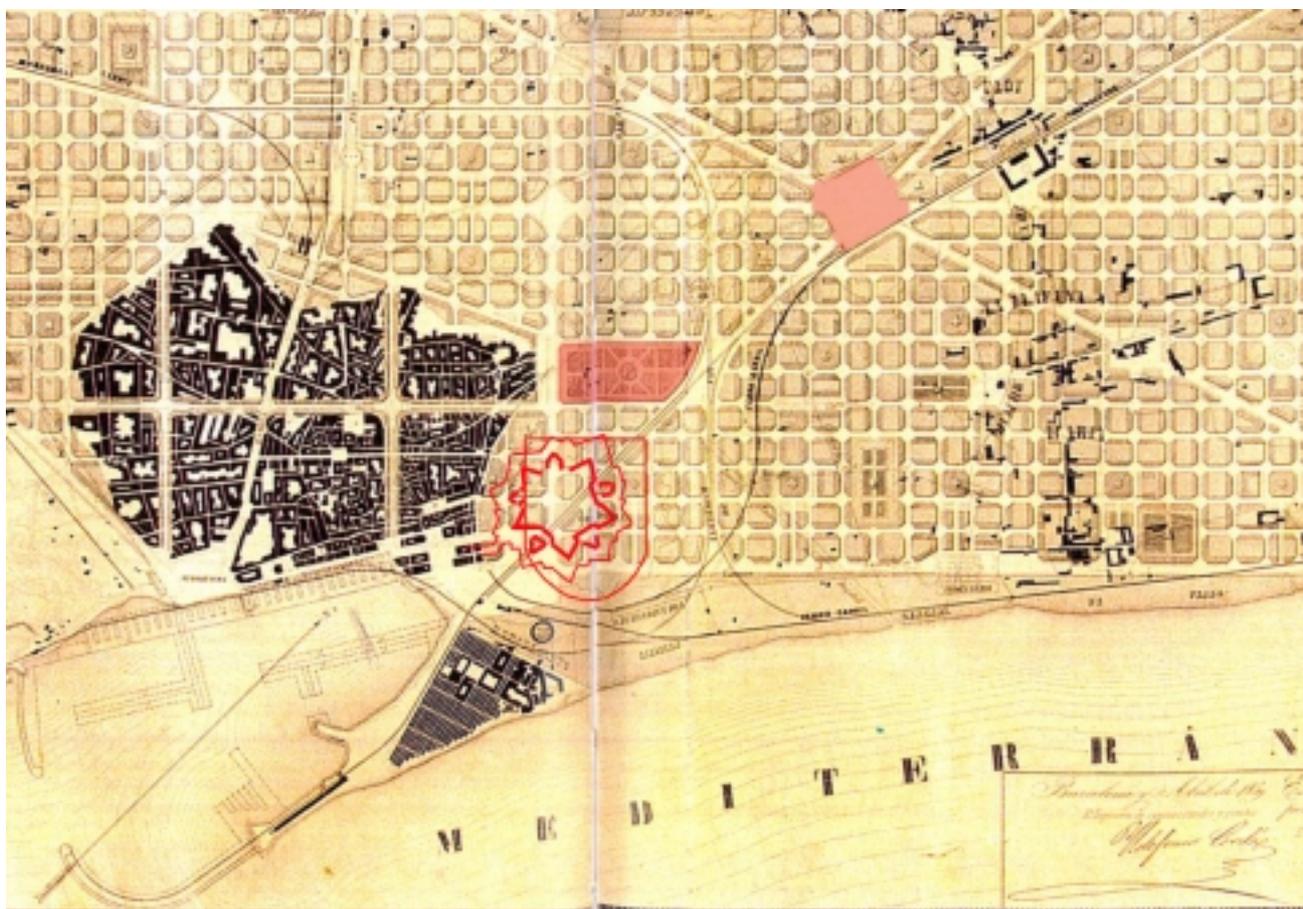


Fig. 1.4. Situación de la Plaza de la Glorias original y la actual, sombreadas en rojo. En línea roja se perfila la ciudadela militar y el perímetro actual del parque de la ciudadela. Dibujo del autor sobre el proyecto Cerdá

Existen otras circunstancias que condicionaron el crecimiento de Glorias al otro lado del tren. Cuando se aprobó el proyecto de Ensanche en 1859, el límite del término municipal de Barcelona coincidía aproximadamente con la actual calle Marina. Desde allí hasta el río Besós, era término municipal de Sant Martí de Provençals.

Las poblaciones de Gracia, Sants y Hostafranchs se anexionaron a Barcelona en los años siguientes a la aprobación del proyecto de Ensanche, pero Sant Martí no lo hizo hasta 1899.

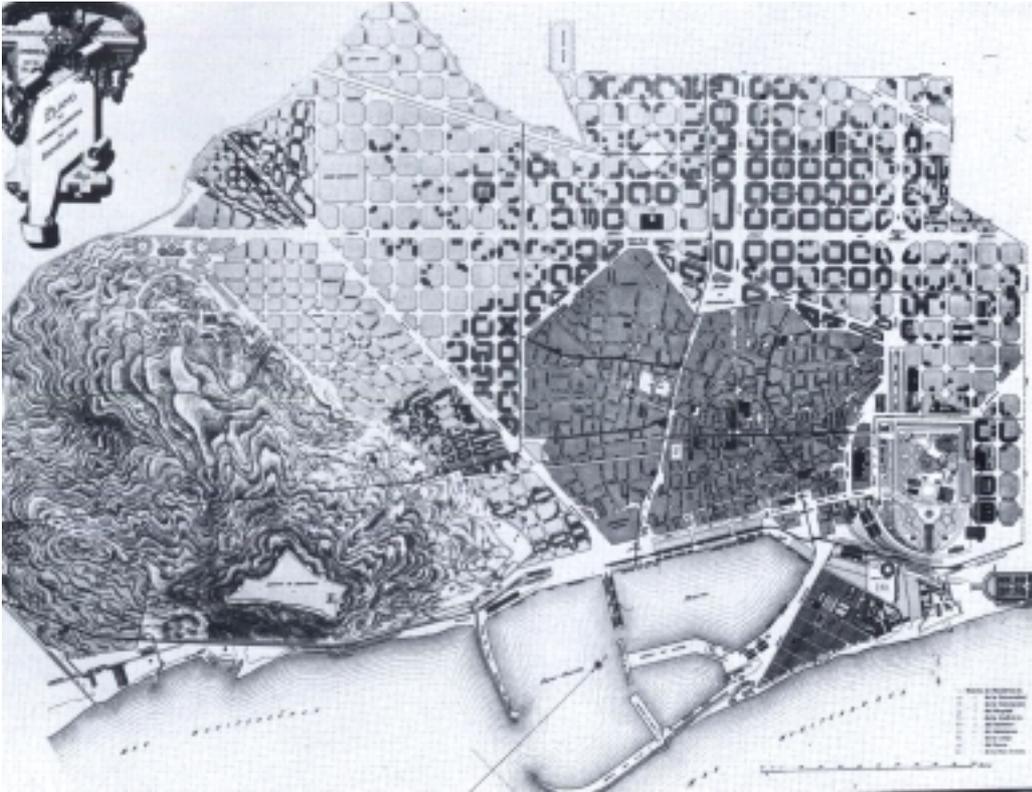


Fig. 1.5. Plano Ayuntamiento de Barcelona O.M.E. de 1891. Se observa el progreso de la edificación del Ensanche en el término municipal (Fuente: *Atlas De Barcelona: Segles XVI-XX. COAC 1982*)

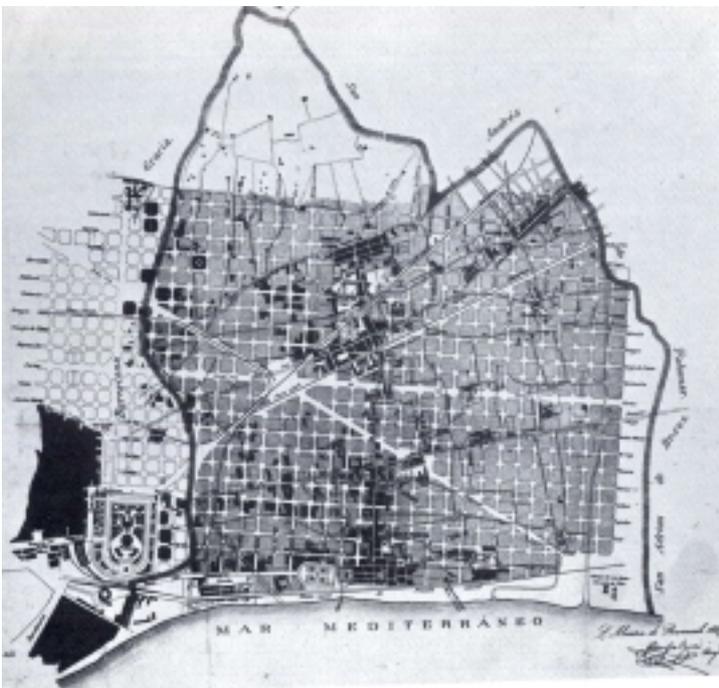


Fig. 1.6. Plano de Sant Martí de Provençals 1888. Pere Falqués arquitecto municipal. El crecimiento urbano es lento y no sigue el Plan Cerdà. (Fuente: *Atlas De Barcelona: Segles XVI-XX. COAC 1982*)

El Ayuntamiento de Barcelona al no tener jurisdicción sobre esa parte del territorio, no sólo no pudo edificar según el proyecto de Cerdà, sino que vio como los núcleos del Clot, La Llacuna y el Pueblo Nuevo, crecían según sus propias reglas, alineándose a vías consolidadas como Pere IV, la Rambla del Pueblo Nuevo o la propia alineación del ferrocarril a Granollers.

En un plano del Ayuntamiento de Barcelona de 1903, con el término de Sant Martí ya unificado, se observa el espectacular avance del ensanche que perteneció al término municipal de Barcelona, frente al estancamiento y la anarquía urbana del lado derecho. La Plaza de las Glorias se convertía en la trastienda del Ensanche, quedando en el borde de la periferia de la ciudad que había cogido impulso. Allí, aparecían dos nuevas líneas férreas. Una nacía de la nueva Estación del Norte y giraba por la Diagonal hasta encauzarse en la calle Aragón. Otra cogía la dirección de la Meridiana en sentido norte para la conexión con Francia.



Fig. 1.8. Plano del Ayuntamiento de Barcelona 1903. En rojo se señala el límite de los términos municipales. Glorias aparece ocupada por vías de tren. (Fuente: *Atlas De Barcelona: Segles XVI-XX. COAC 1982*)

Al aislamiento que producía la línea originaria de Granollers respecto al barrio de Sant Martí, se sumaba ahora el de estas otras vías respecto al resto de la ciudad a poniente, situando a Glorias en un paréntesis en el espacio y el tiempo que se prolongó durante años.

Su situación periférica a ambos lados de los bordes de la ciudad, una más consolidada, otra en claro subdesarrollo, favoreció la aparición del barraquismo en la zona marginada de Sant Martí (Campo de la Bota y Somorrostro) acrecentando su carácter periférico.



Fig. 1.9. Situación de barracas en Barcelona. "Concurso de soluciones al problema de la vivienda" 1949 Ayuntamiento de Barcelona. F. Mitjans, A. de Moragas, R. Tort, J.M. Sostres, J.A. Balcells, A. Perpiñà (Fuente: *Atlas De Barcelona: Segles XVI-XX*)

Algunos años más tarde, hacia 1928, aún hubo que sumarle otro episodio: el traslado del Mercat del Encants. Conocido también como la Fira de Bellcaire se situaba originalmente en la Avenida Mistral y tiene una larga tradición en la ciudad ya que sus primeras actividades datan del s. XIV (2)

El desarrollo del Plan Cerdá obligó a reubicar el mercado de manera provisional mientras se buscaba un emplazamiento idóneo y se decidió arrinconarlo provisionalmente en la Plaza de las Glorias, aquel lugar que se había ido definiendo como el límite de la Barcelona de progreso y donde ya se acumulaban vías de tren y carreteras de entrada y salida a la ciudad.

Desde hace 82 años el Mercat dels Encants forma parte de la vida de Glorias. El trasiego que implica una actividad de este tipo, es de una vitalidad y un dinamismo extraordinario. No en vano, los mercadillos que recorren las poblaciones semanalmente tienen la capacidad de transformar por unas horas la población donde se asientan, modificando usos de calles y plazas y afectando incluso al tráfico rodado. Es, seguramente, la actividad más antigua asociada a la ciudad, la que se situaba en el foro de las ciudades romanas frente a su puerta, allá donde el cardus y el decumanus máximus se unían. Si consideramos la profunda tradición histórica de Los Encantes, no es desmesurado decir que su traslado a Glorias desde 1928, dotó al sitio de un arraigado carácter barcelonés.



2. La malla de Cerdá. Un sistema imposible.

Glorias se define también por la intersección de tres calles: la avenida Meridiana, la Gran Vía y la avenida Diagonal. Son las tres calles más grandes del ensanche, tanto por longitud como por anchura. La distancia entre fachadas es de unos 50 metros en las tres vías lo que genera un vacío edificatorio en su punto de intersección teórico.

La Meridiana forma un ángulo de 45° con la trama del ensanche dividiendo las manzanas por su diagonal exacta. La Gran Vía es paralela a la trama y la Diagonal divide las manzanas en ángulos complementarios de 27° y 63° y en ángulos suplementarios de 63° y 117° .

Pero también están las calles menores del ensanche de 20 metros de ancho y las alineaciones antiguas de la carretera de Ribes y del ferrocarril a Granollers actualmente enterrado y coincidente con el giro de la calle Álava. Paralelo a la alineación del antiguo ferrocarril está el barrio del Clot que forma ángulos complementarios de 30° y 60° con el ensanche y otros distintos en su encuentro con la Meridiana y la Diagonal.

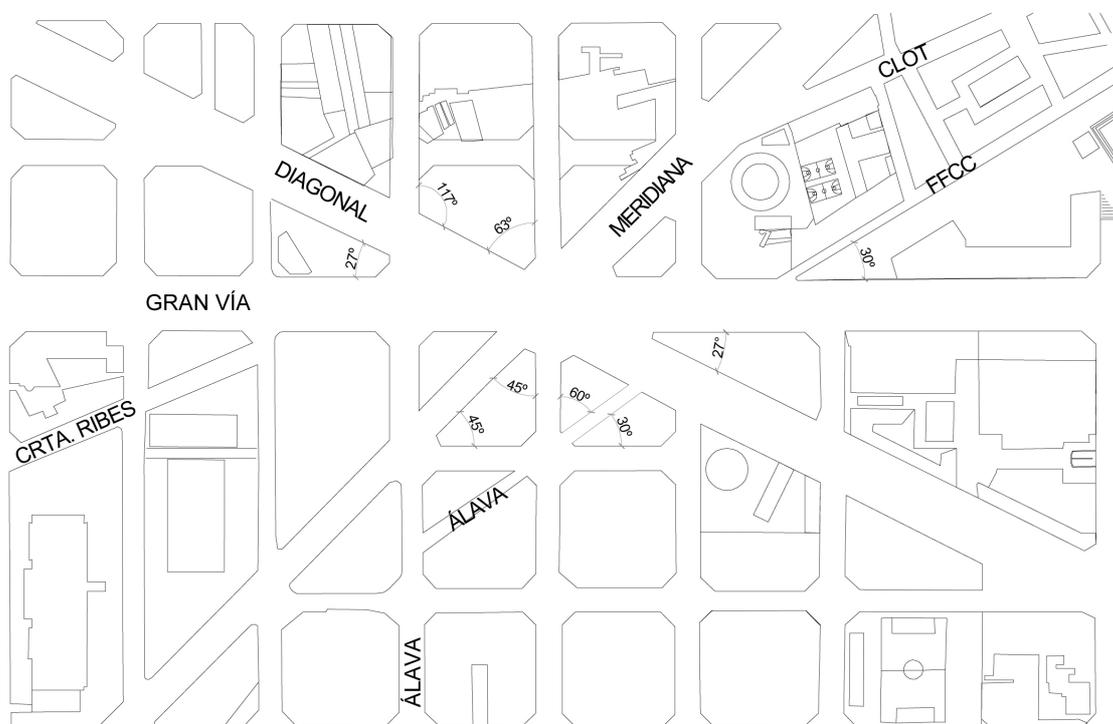


Fig. 2.1. Geometría de las manzanas en Glorias. (Dibujo del autor)



Esta geometría ofrece un parcelario pequeño y difícil de resolver con la edificación, dando lugar en ocasiones a macro-parcelas resultado de la unión de dos fragmentos de manzanas del ensanche, como en el caso del Mercat dels Encants, o de hasta tres como en la parcela que ocupa el Teatre Nacional y el Auditorio.

A medida que nos aproximamos a la intersección de las tres calles principales, se produce una desocupación de la parcela que se suma al espacio viario descrito, quedando una amplia corona vacía de edificación.

La percepción espacial es aún mayor, acrecentada por la topografía y los espacios libres cercanos, que acaban por transmitir la sensación de que se transita por un lugar de proporciones enormes.

En la figura 2.2 se superponen los sólidos de las construcciones con una trama que inunda el espacio no edificado. Esta trama intenta delimitar el área que intuitivamente se asocia al espacio de Glorias tomando como referencia la sensación que se tiene al transitar por el lugar ya que, en este vacío, adquieren protagonismo también otras cuestiones.

Desde el Este, por ejemplo, la escuela Ramón Lull se sitúa en un punto elevado topográficamente, lo que permite la conexión visual con Glorias. La Diagonal desciende precipitadamente desde Marina hasta Consejo de Ciento y desde allí hasta Glorias con más suavidad. La calle Aragón al cruzarse con la Diagonal y Marina, las tres con mayor anchura que el resto del Ensanche circundante, dejan muchos restos de parcelario vacíos que se mezclan también con la interferencia de la calle de los Enamorados. También la Gran Vía con su mayor anchura y el espacio convexo alrededor de la plaza de toros Monumental se perciben espacialmente dentro del perímetro de influencia de Glorias. Dicho de otro modo: uno tiene la sensación de que está llegando a Glorias cuando se encuentra dentro de este perímetro, y no tiene la sensación de haber dejado Glorias del todo hasta que abandona el mismo.

La Meridiana en su parte sur también deja un vacío considerable ya que los edificios se retiran de la alineación de la calle y el espacio viario se mezcla con espacio libre del Teatre Nacional y del Auditorio, que acaba confundiéndose con el de Glorias.

La parte norte de la Meridiana hace de frontera entre el Ensanche y la trama del Clot y el espacio fluye hasta el parque del Clot y al espacio interior del centro comercial que ocupa los terrenos de la antigua Hispano Olivetti.

Siguiendo por el sur, el tejido industrial deteriorado del Pueblo Nuevo deja zonas de la malla del Ensanche sin edificar en los alrededores de la calle Àlava y detrás de la torre Agbar que continúan hasta el solar de ca l'Aranyó ahora en crecimiento teniendo como perímetro visible tramos de la calle Bolivia y de Sancho d'Àvila.

Algo parecido ocurre en el Mercat dels Encants donde las construcciones bajas, permiten que la vista se pierda por encima hasta las fachadas de la calle Consejo de Ciento o de los patios interiores de manzana y sus medianeras.

El perímetro de Glorias se muestra como un borde roto, una periferia continua que abraza el sitio.

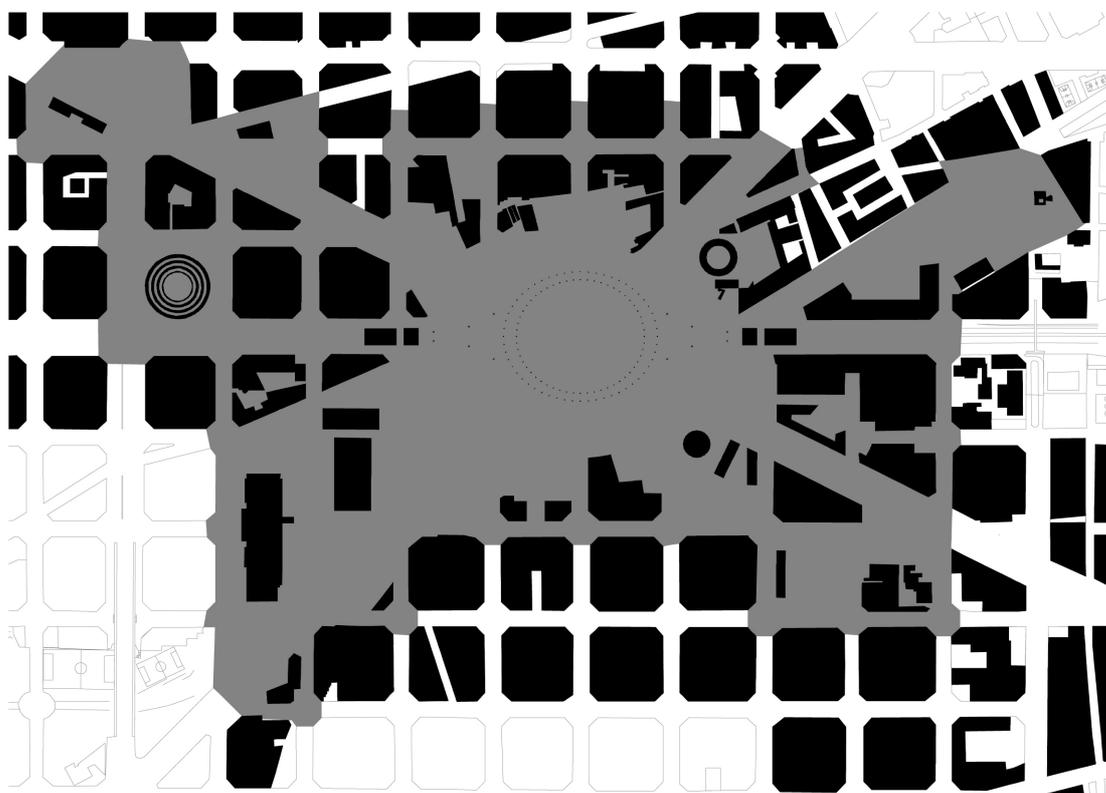


Fig. 2.2. Área del espacio vacío que se percibe en Glorias. La trama ocupa 18,15 ha. (Dibujo del autor)

Definir los límites de la plaza de las Glorias no es algo que se pueda hacer de manera inmediata o desde un único punto de vista. Su extenso borde se prolonga más allá de lo que un dibujo en planta es capaz de mostrar. Representar el alzado de este perímetro visible supone falsear la realidad porque, tal como hemos visto, existen diferencias topográficas, desalineaciones y desocupaciones del parcelario que retrasan o adelantan el plano perceptible.

La imagen 2.3 muestra mediante un fotomontaje la realidad-collage del alzado visible de Glorias. Muestra el borde inacabado de la periferia de ciudad que lo envuelve y que responde al desarrollo histórico como lugar bisagra entre dos ciudades separadas, evidenciando también los vacíos que la torturada geometría urbana ha propiciado en su perímetro.

El alzado superior corresponde al perímetro por encima de la Gran Vía, donde está el Mercat dels Encants y el inferior corresponde al de la parte de abajo de Gran Vía.

Los dibujos están delimitados en sus extremos por la estructura del anillo de tráfico existente que desciende para tomar la cota de Gran Vía al Este y al Oeste.

La presencia de esta infraestructura en el espacio urbano de Glorias es motivo de análisis en los dos capítulos siguientes.

Segunda parte. El tiiovivo

3. El anillo del 92

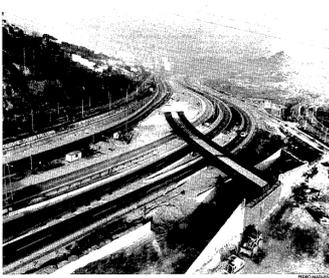
El año 1986 Barcelona fue proclamada sede olímpica para los juegos de verano de 1992. La ciudad construyó y mejoró nuevos espacios urbanos y nuevas infraestructuras de todo tipo. La plaza de las Glorias siempre había sido objeto de crítica por su provisionalidad y marginación, así que los juegos olímpicos eran la oportunidad de resolver ese espacio por primera vez con un proyecto unitario que no era aislado sino que pertenecía a una idea de mayor escala que transformaba la ciudad en su conjunto.

Las infraestructuras olímpicas, en la recta final

La Barcelona del 92 acelera el paso



La Barcelona del 92 ya está aquí. A la vuelta de la esquina. La ciudad que en 1986 recibió el encargo de organizar los Juegos Olímpicos de 1992 y decidió restarse a sí misma para acelerar su propia transformación, ha iniciado el "spring" definitivo. Concluida la construcción de las grandes instalaciones deportivas, el resto de las obras que acompañan al proyecto olímpico están en la recta final. Las fotografías, tomadas ayer por los últimos días de una ciudad en transformación.



PLAZA DE LAS GLORIAS
CONEXIÓN A-18 Y A-17
La nueva plaza de las Glorias simboliza perfectamente el esfuerzo por resolver la comunicación en uno de los puntos de conexión viaria más concurridos de la ciudad. Esta encrucijada permitirá una conexión más fluida entre las principales avenidas de la ciudad. Esta remodelación de la plaza significa, además, la creación de un nuevo centro de la ciudad, en cuyo entorno se construirán algunos de los equipamientos culturales más importantes que tendrá la ciudad en el futuro: el Teatre Nacional de Catalunya, el Auditori Municipal y el Arxú de la Corona d'Aragó. El recién construido viaducto de enlace de las autopistas A-17 y A-18 con el nudo de Trinitat es otro intento de mejorar los accesos por su "puerta" norte

Continúa en la página siguiente

La Vanguardia 30 de Diciembre de 1991

A pesar de este planteamiento basado casi exclusivamente en la lógica del tráfico rodado, el anillo de 1992 jugó un papel de centralidad que nunca antes había tenido ningún elemento urbano en el espacio de Glorias. Precisamente la plaza de las Glorias se había caracterizado hasta entonces como un paréntesis entre dos bordes de ciudad, un vacío difícil de coser.

El anillo define un centro situándose en él, ocupándolo. Supone un punto de referencia visual en un espacio de grandes proporciones. Su presencia además, da escala al sitio, permite situarse en referencia a otros edificios o al propio anillo.

Los arquitectos autores del proyecto, Andreu Arriola y Carme Fiol, explican en la memoria esta idea de ordenación del anillo:

"El diseño fue visto no sólo como un nudo de comunicaciones, sino como un edificio, abordando la necesidad de una arquitectura que pudiese definir el dominio del lugar".(6)

Veremos qué influencia ha tenido este elemento desde su construcción hace 20 años en el espacio urbano que lo rodea, qué transformaciones urbanas se han sucedido y cuál ha sido la metamorfosis que ha sufrido el propio edificio en su relación con la ciudad.



La construcción del anillo elevado en Glorias obligó a un trabajo minucioso con las preexistencias urbanas de la superficie y las subterráneas. Uno de los primeros puntos a solucionar era la presencia de tantas infraestructuras. Las vías de tren que históricamente se habían ido acumulando, habían sido enterradas en parte con anterioridad a los juegos y desviadas bajo la Meridiana en dirección norte. Las que discurrían por la Meridiana hacia la estación de Francia fueron cubiertas con un cajón de hormigón.

3.1. 1989. Estado previo a la construcción del anillo. Se ve el cajón de hormigón que cubre las vías (7)

La cubrición de esta estructura obligó a una elevación topográfica que se hace especialmente notable al llegar a Glorias desde el mar por la Meridiana o desde la Gran Vía. El anillo elevado definía un plano de circulación superior para los vehículos que transitan por Gran Vía soportado por una serie de pilares que iban adaptando su altura a esta topografía.

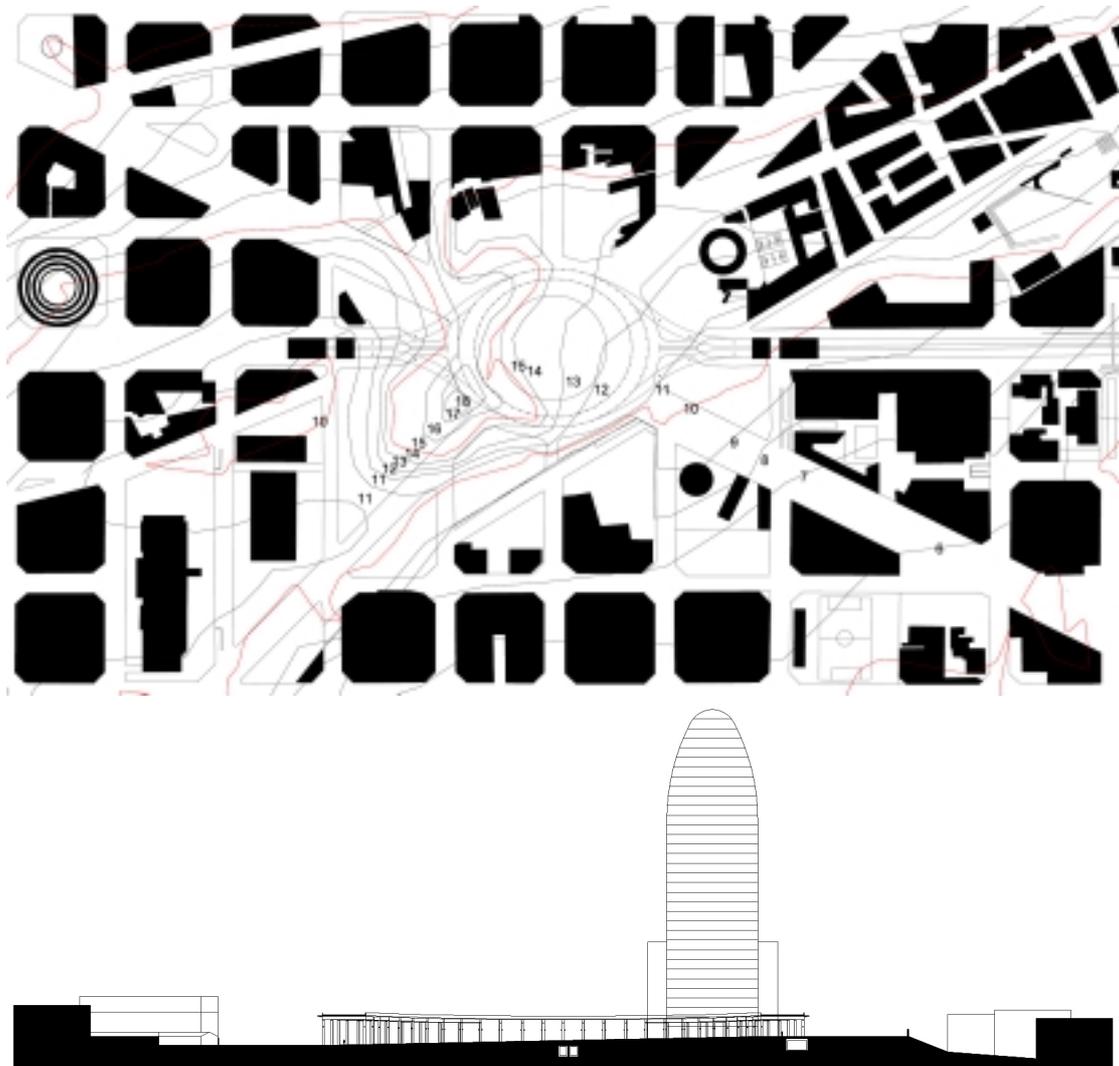


Fig. 3.2 Plano topográfico actual y sección. Se observa el movimiento de tierras necesario para la cubrición del cajón. (Dibujo del autor sobre cartográfico actual. Fuente Institut Cartogràfic de Catalunya)

La imagen 3.3 muestra el dibujo de la cimentación del anillo del 92 colocándose sobre una casuística subterránea de túneles, estaciones de metro, cloacas y otras instalaciones menores como conducciones eléctricas, de gas o hidráulicas. Cabe resaltar que, lejos de sortearlas o querer evitarlas, la estructura tiene una lógica autónoma y nace del subsuelo sin concesiones, de manera independiente y manteniendo una simetría respecto a la Gran Vía. La crujía entre pórticos se mantiene igual en todo el perímetro, realizando apeos en cimentación sobre colectores o en jácenas que descansan sobre las paredes de los túneles del tren, engrosándolas o deformándolas como en la estación de metro.

Si se observa detenidamente se comprende que, seguramente, haber querido adaptar la estructura de un elemento viario de estas dimensiones a la geometría propia del subsuelo, hubiese sido más complicado que yuxtaponerlo sin más (8). Cabe destacar además, que la doble corona de pilares que soporta la calzada superior, tenía una fachada opaca a ambos lados (actualmente eliminada) que ocultaba los pilares, dejándolos en la cara interior del aparcamiento. Es decir, podría haberse diseñado una estructura "a medida" ya que permanecería oculta por la fachada y no molestaría a la circulación interior de los coches. Sin embargo, la decisión de definir esta estructura constante, confiere al edificio un carácter que lo dota de sentido. Esto es algo que se ha hecho particularmente visible en el momento en el que la fachada central ha sido desmontada.

La imagen aparentemente sencilla del anillo central, esconde en el subsuelo el acomodo a las capas que la historia ha ido depositando, revelando el esfuerzo realizado para situarse en el lugar. La rotundidad de su implantación, con ritmo y estructura propios, define con precisión el volumen frente al borde inconcluso del perímetro de Glorias.

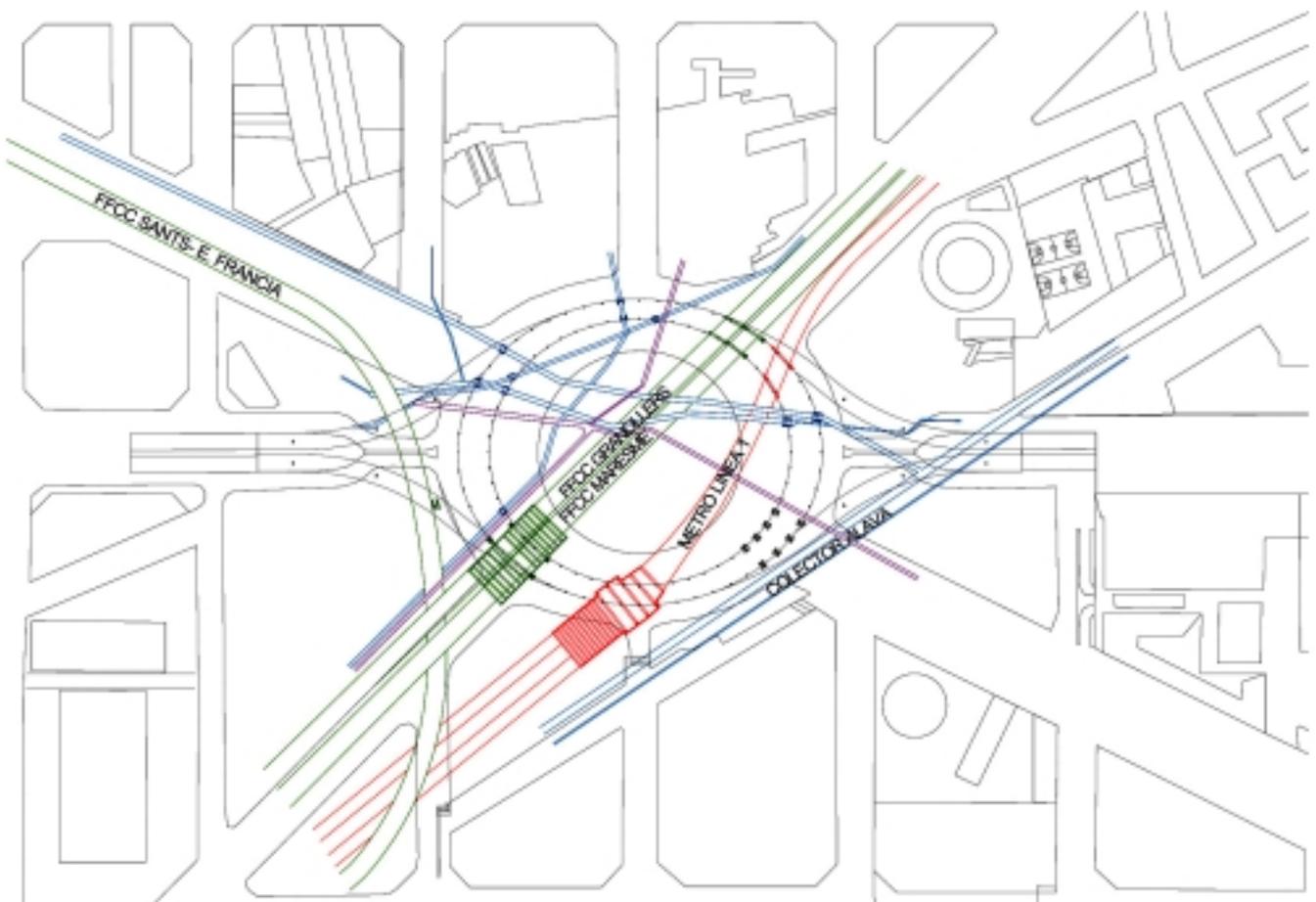
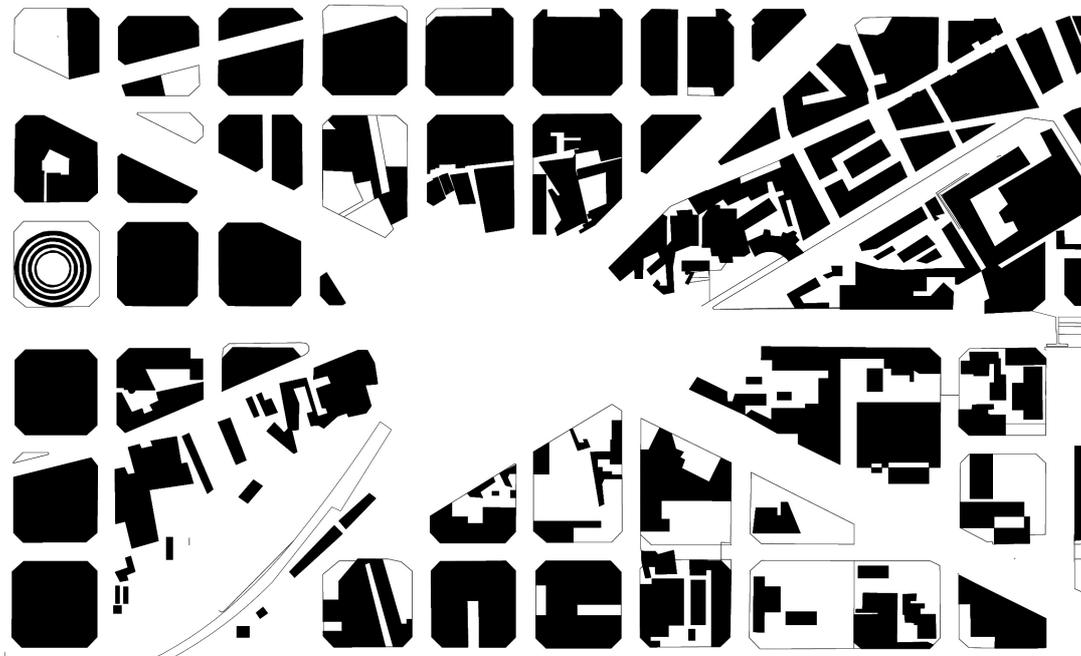
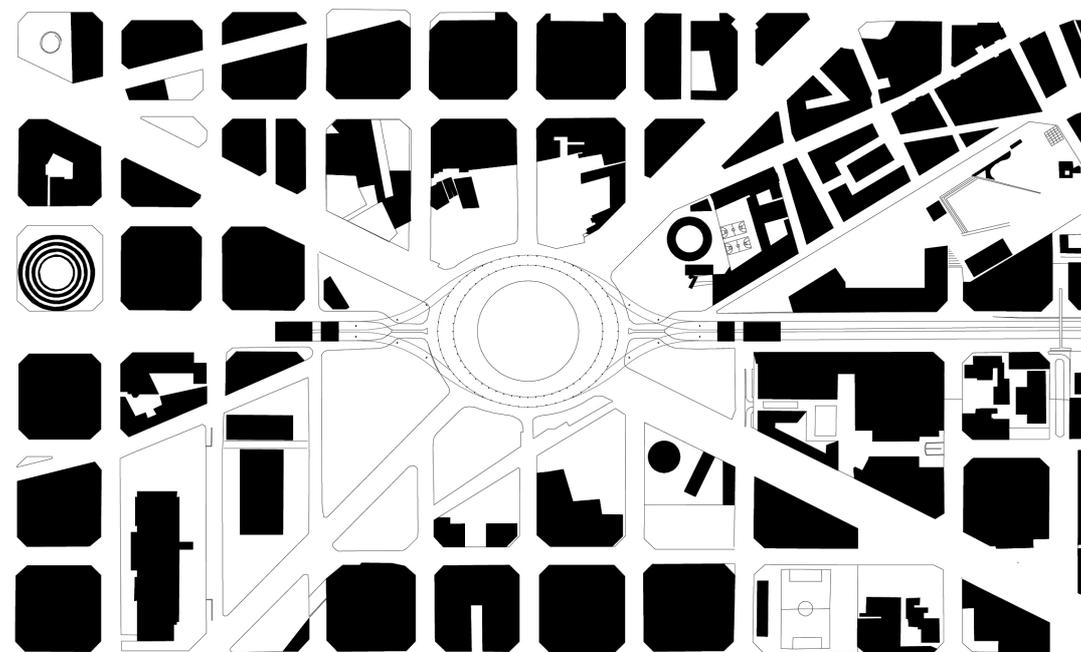


Fig. 3.3. Plano del subsuelo actual en Glorias y superposición de la estructura del anillo de tráfico. Dibujo del autor sobre croquis de compañías (Fuente: Rui-Wamba, Glòries breve historia visual)

La construcción de este viaducto en Glorias ha tenido otras repercusiones. La autonomía de su propia geometría no sólo define el edificio en sí, su forma, sino que define también el espacio que lo envuelve, lo cualifica. Este hecho se produce de manera inmediata, nada más finalizar su construcción por contraposición del volumen frente al borde de ciudad edificado. Sin embargo, la permanencia prolongada en el tiempo, afecta a la ciudad que lo rodea, que a medida que crece se adapta a su presencia. Del mismo modo que la rotundidad y autonomía del volumen define el lugar, también condiciona, conduce, su crecimiento futuro.



1980



2010

Fig. 3.4 Evolución de la edificación en el ámbito de Glorias desde 1980 hasta 2010 (Dibujo del autor sobre base cartográfica. Fuente Institut Cartogràfic de Catalunya)

La presencia del viaducto, ha producido un clareado de la edificación en un ámbito de unos 100 metros alrededor. El anillo actúa de manera parecida a un isótopo radioactivo que pide una distancia de observación consiguiendo un perímetro libre que permite situar la nueva edificación como un punto de referencia espacial.

Algo parecido ocurrió en El Vaticano cuando Bernini construyó la columnata que se sitúa en la plaza frente a la iglesia de San Pedro (9). En este caso la voluntad del proyecto era doble: por un lado organizar una plaza al final de la Vía de la Conciliación que situara la iglesia en el eje de la calle y liberase un espacio amplio para congregarse a los fieles y por otro, contener todas las edificaciones religiosas que habían ido creciendo de manera desmedida alrededor de la iglesia de San Pedro. De este modo se conseguía ocultar el desorden y la falta de planificación de estos edificios situándolos en la parte trasera de la columnata.(8)

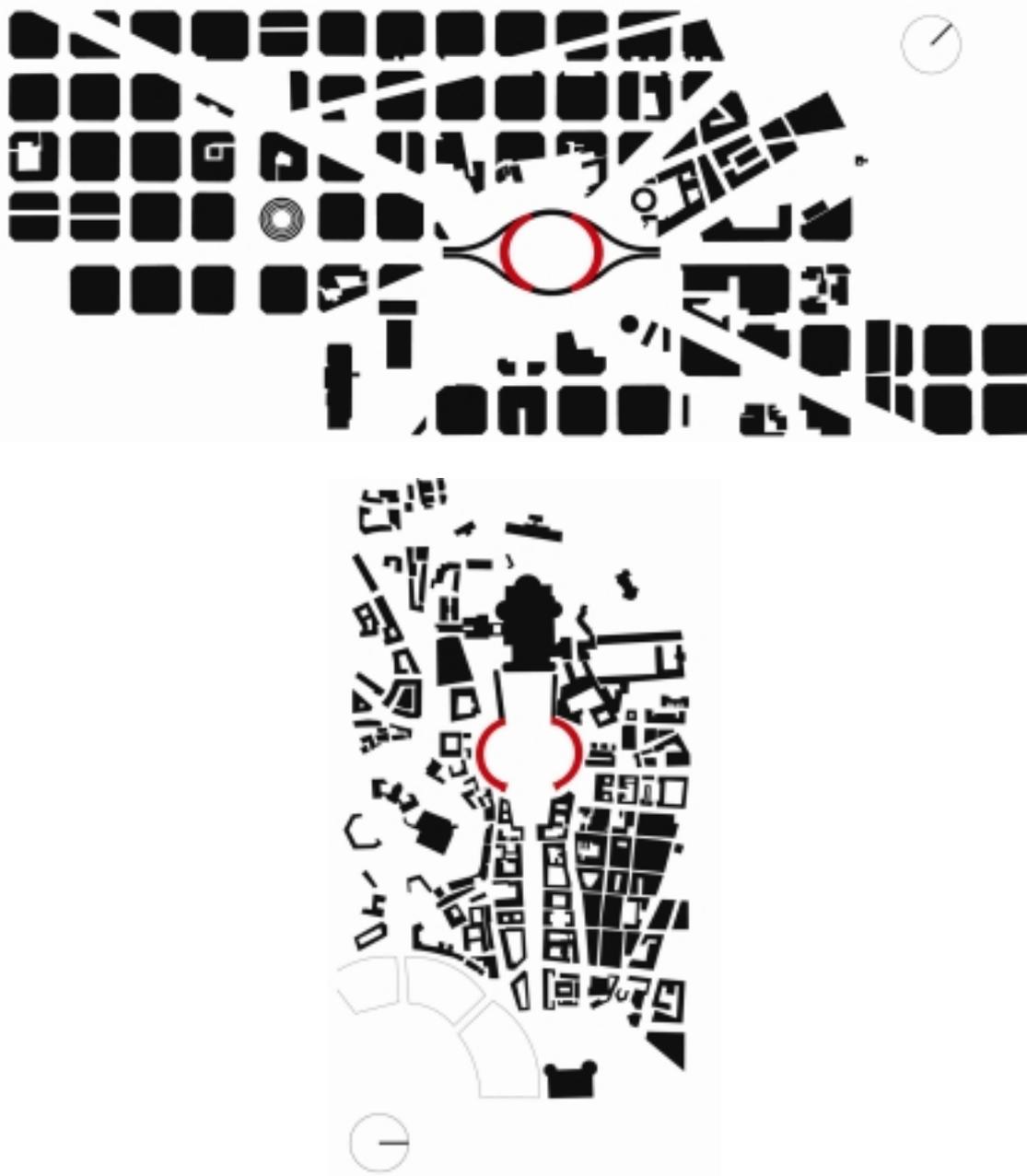


Fig. 3.5 Comparación de la plaza de las Glorias y la de San Pedro del Vaticano. La columnata de Bernini marcada en rojo coincide en tamaño y forma con Glorias (Dibujo del autor sobre fotoplano de Google)

Trasladando esta situación a la plaza de la Glorias y comparándola con el proceso desde su construcción, observamos muchas similitudes, sobretodo desde que recientemente se ha eliminado el cuerpo central cerrado dejando la doble corona de pilares a la vista. Existe además, una coincidencia en tamaño inquietante ya que superponiendo ambas plazas, las columnatas laterales de Bernini tienen una curvatura casi idéntica a los polos de la elipse del anillo y están separadas la misma distancia, liberando una superficie interior muy parecida. Si bien la altura del viaducto de Glorias es variable dada la topografía, en su punto central tiene una dimensión igual a la del Vaticano lo que hace que la escala de percepción de ambos edificios sea similar aunque la monumentalidad de la plaza de San Pedro se vea reforzada por la presencia de los santos en la vertical de cada columna.

Al superponer las tramas urbanas también observamos algunos paralelismos. La calle Dos de Mayo coincide con la Via Conziliazione y San Pedro ocuparía el lugar de las dos manzanas de Los Encantes. Los pabellones anexos del Vaticano tienen una inclinación muy similar a la trama del Clot y el Auditorio y el TNC se sitúan en medio de un descampado parecido al espacio ajardinado situado al sur de la columnata de Bernini.

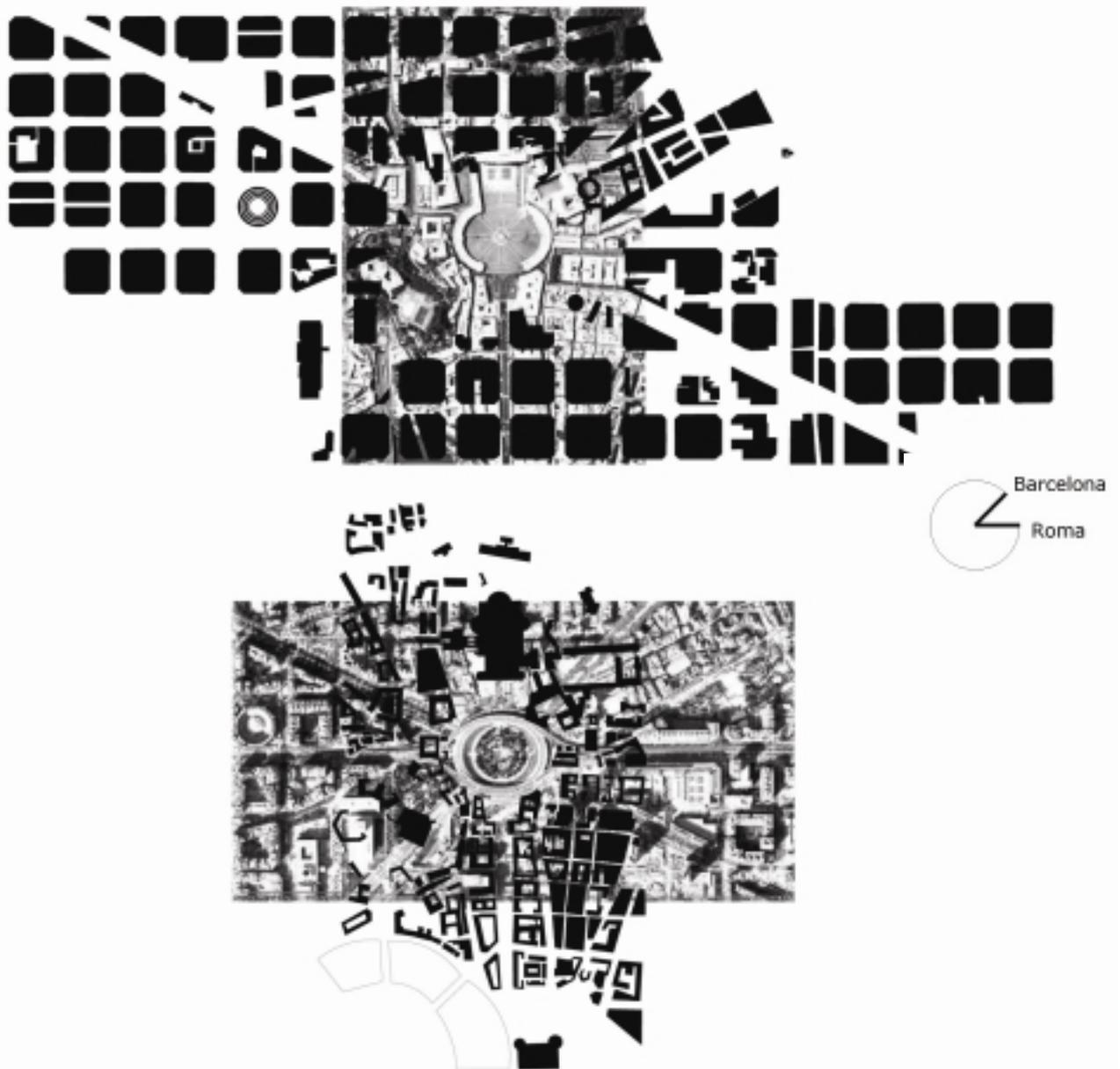


Fig. 3. 6. Superposición del plano de Glorias con el fotoplano del Vaticano y viceversa. (Dibujo del autor)

Por otro lado, la decisión de elevar el tráfico de la Gran Vía, hace necesario el acuerdo con el suelo en los extremos del nudo, materializando unas cuñas de hormigón de unos 80 metros de longitud. Estos elementos son de una contundencia importante ya que tienen una altura variable que desciende desde los 6 metros en el punto más alto hasta que toca el suelo en Gran Vía y, aunque están perforados transversalmente para permitir el paso de las calles Castillejos y Ciutat de Granada en cada extremo, su presencia condiciona la percepción polarizando el espacio. Podríamos distinguir dos zonas en el exterior del anillo: la zona por encima de Gran Vía y la zona por debajo, algo que también hemos podido comprobar en el alzado desplegado del dibujo 2.3.

Observando el dibujo siguiente podemos apreciar una cierta simetría del espacio urbano respecto a la Gran Vía. Desde la construcción del anillo han ido desapareciendo aquellas edificaciones más bajas y desintegradas de las manzanas del ensanche manteniéndose la parte más compacta y alineada de ésta, pero se ha ido produciendo de manera simétrica. Por ejemplo, en la parte norte donde están Los Encantes y también en la parte sur donde están las edificaciones industriales más deterioradas del Pueblo Nuevo. Algo parecido sucede en la parte derecha del dibujo donde la manzana del antiguo edificio de la Hispano Olivetti (hoy Centro Comercial), se compacta y organiza en torno a un patio protegido de la Gran Vía igual que ocurre en la parte norte donde el parque del Clot es un patio a cobijo de las edificaciones de alrededor. Podemos observar también una similitud entre la forma redonda del IES Salvador Espriu en la parte superior y la Torre Agbar abajo. Aunque el Auditori y el TNC rompen esta simetría en la izquierda, podemos decir que la presencia del anillo y la simetría de su diseño respecto a la Gran Vía ha ido moldeando el espacio urbano de alrededor también de manera sensiblemente simétrica. Estos gráficos ilustran dos simetrías perfectas que tampoco distan mucho de la realidad.

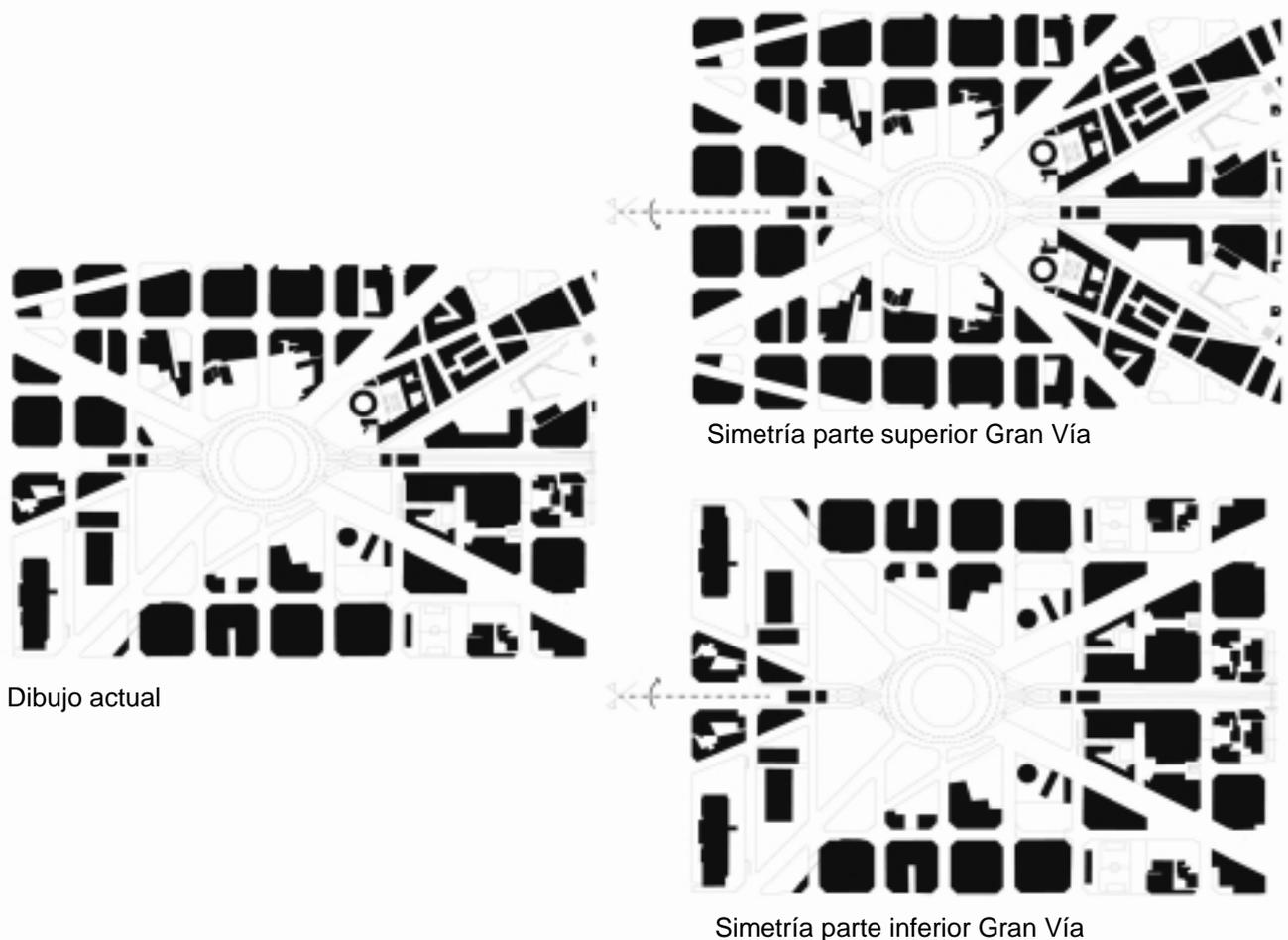


Fig. 3.7. Simetrías del tejido urbano alrededor de Glorias respecto al eje de la Gran Vía

4. El centro de la plaza

El viaducto elevado de Glorias se proyectó con una parte central cerrada que contenía un aparcamiento de dos plantas de altura y que ocupaba el espacio bajo la calzada elevada. Inicialmente se pensó en un *park and ride* que permitiese dejar el vehículo y coger el metro o el autobús lo que hubiese generado un cierto movimiento de gente en el uso del edificio, pero finalmente se convirtió en un depósito de la grúa municipal.

Esta decisión, unida al hecho de que sólo se podía acceder al centro de la plaza elíptica por dos entradas situadas al norte y al sur, provocó que el interior del viaducto dejase de ser un punto de paso, degenerando en un lugar sórdido e inhóspito.

La fachada que se construyó mantuvo con su opacidad, una relación de convexidad con el entorno circundante, aislando el interior de la plaza del resto del espacio urbano de Glorias.

Este hecho condicionó la relación entre edificios y espacios alrededor del viaducto y, por supuesto, el desarrollo de la forma urbana tal como hemos visto anteriormente.

La reciente deconstrucción de este tambor ha puesto al descubierto el centro de la plaza permitiendo además, observar al otro lado con la referencia espacial y de escala que supone la estructura del anillo. Incorporar el centro de la plaza al resto del espacio de Glorias, permite establecer nuevas relaciones entre los edificios y los espacios que se encuentran alrededor del viaducto. Utilizar este espacio, estar en él o cruzarlo para ir de un lado al otro, alteraría con el tiempo la propia forma de los edificios.

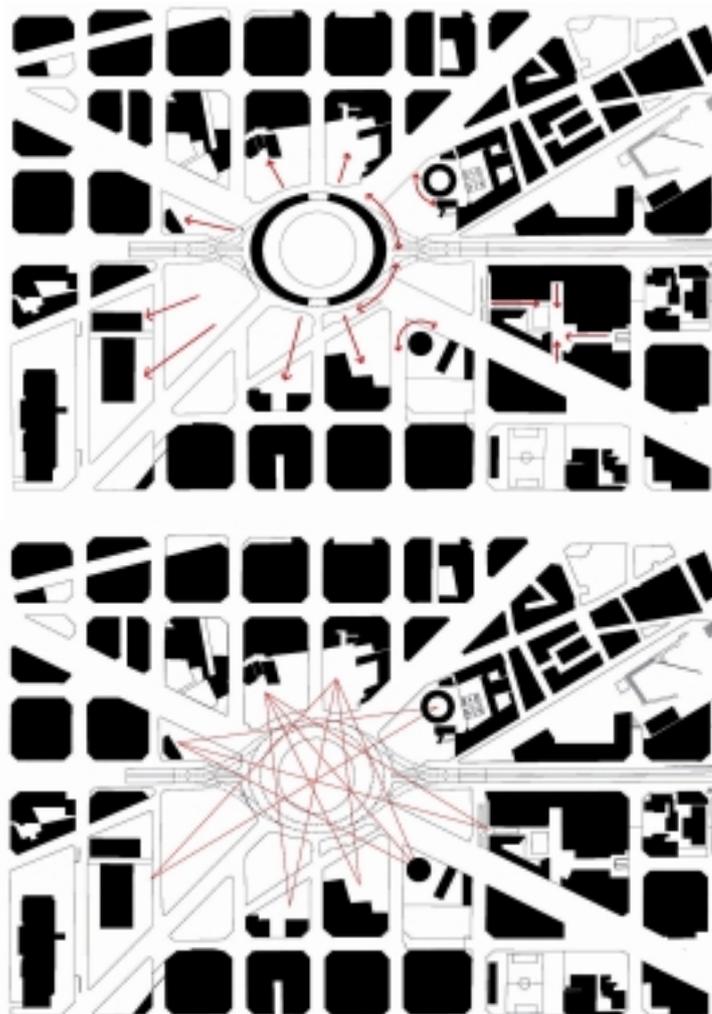


Fig. 4.1. Relaciones espaciales con el tambor central y sin él. Actualmente el centro de la plaza está vallado y no se permite utilizar el espacio o cruzar libremente.

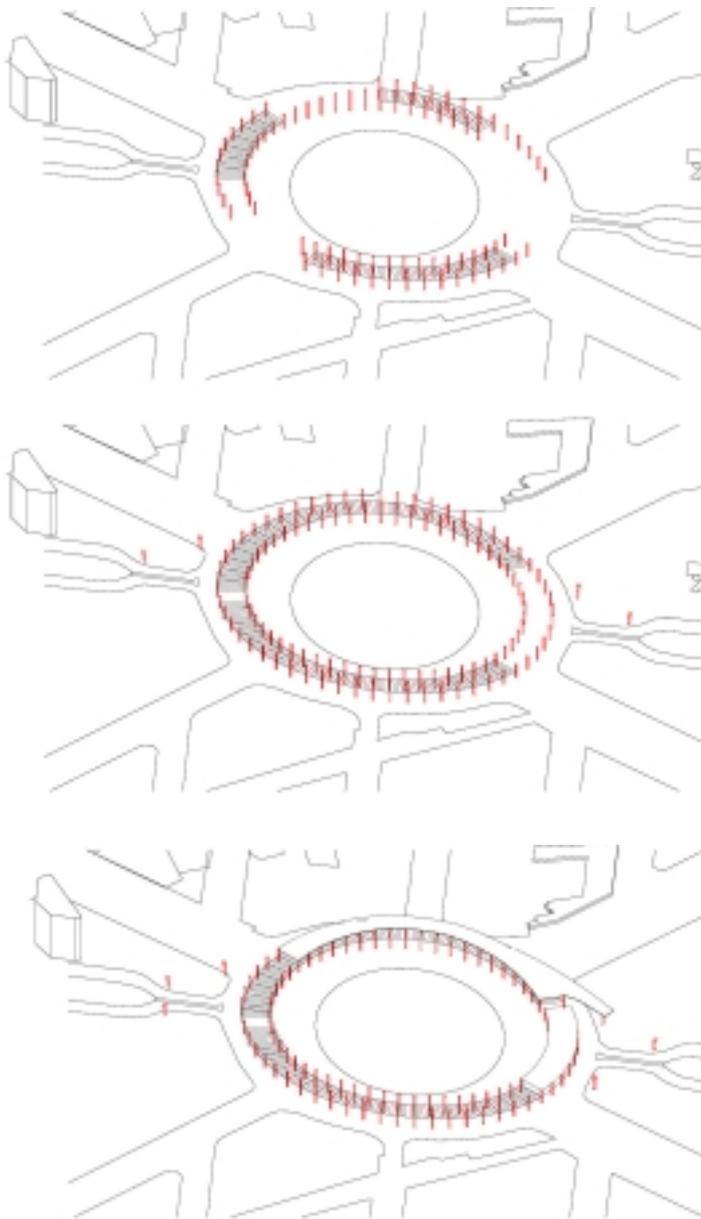
La oportunidad del viaducto vacío invita a su ocupación.

Existen numerosos ejemplos de infraestructuras insertadas en la ciudad que han sido colonizadas por sus habitantes. El acueducto de Évora en Portugal con viviendas tapizando los intersticios bajo sus arcos o el viaducto obsoleto del ferrocarril de la calle Daumesnil en París cerca de la Gare du Lyon, que sitúa un eje comercial abajo y un parque lineal en altura ofreciendo una perspectiva de la ciudad desde una cota nunca experimentada antes por las personas (10).

En Glorias, el espacio cubierto bajo la calzada permite pasear a cubierto de un modo muy similar a como hemos visto en la columnata de San Pedro del Vaticano.

Con la deconstrucción de la parte central, hemos descubierto una manera de mirar la ciudad que no conocíamos, ni siquiera durante las distintas fases de construcción del anillo.

El proceso constructivo muestra cómo fueron levantados primero los pilares para soportar la estructura superior, pero se colocó antes el forjado intermedio que servía de arriostramiento a los pórticos lo que ocultó la visión del conjunto. Finalmente se cubrió con la calzada superior y se cerró la fachada con paneles prefabricados de hormigón. Hoy la estructura se muestra desnuda en toda su altura por primera vez.



Junio de 1991

Colocación de los pilares a toda altura .
El forjado intermedio se va montando
simultáneamente para arriostrar los pórticos.

Septiembre de 1991

Todos los pilares están situados y se
finalizan los forjados intermedios.
Se preparan los pilares del viaducto que
conecta con los dos tramos de la Gran Vía.

Diciembre de 1991

Colocación del forjado superior con la
calzada elevada para vehículos.
Inicio de los viaductos de Gran Vía.
Simultáneamente se colocan los paneles de
hormigón prefabricado en las fachadas.
En Mayo de 1992 finalizaron las obras.

4.2. Proceso constructivo del anillo. Dibujo del autor según fotografías de la época.
(Fuente: Rui-Wamba, Glòries breve historia visual)

El viaducto sin el tambor opaco, nos ofrece una nueva perspectiva desde el centro de la plaza. Descubrimos los bordes inconclusos de la ciudad que nos rodea y que ha ido transformándose al amparo del anillo y, con ello, se desvela el misterio de su origen y de su proceso histórico. Desde allí Glorias se muestra como una realidad fragmentada fruto de su desarrollo en la periferia.

La elipsis que proporciona el pórtico nos ofrece una colección de instantáneas aparentemente inconexas, que nos muestran la ciudad tal como es hoy mientras se da vueltas en él como en un ti vivo. Recrearse en este paseo permite descubrir el verdadero carácter del lugar, su poesía.

*Yo conocí siendo niño,
la alegría de dar vueltas
sobre un corcel colorado
en una noche de fiesta.*

*En el aire polvoriento
chispeaban las candelas,
ya la noche azul ardía
toda sembrada de estrellas.*

*¡Alegrías infantiles
que cuestan una moneda
de cobre, lindos pegasos,
caballitos de madera!*



Pegasos, lindos pegasos, caballitos de madera
Antonio Machado (11)



4.3 Colección de instantáneas. La periferia vista desde el ti vivo

Bibliografía

1. Busquets, Joan; Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. *Cerdà i La Barcelona del Futur :Realitat versus Projecte*. Barcelona: CCCB, 2009.
2. Nouvel, Jean ; Permanyer, Lluís. *Torre Agbar : Diálogos con Barcelona*. Barcelona: Grup Agbar, 2007.
3. Balaguer, Víctor. *Las Calles de Barcelona*. Madrid: Dossat, 1987
4. Sanpere i Miquel, Salvador. *Los terrenos de la Ciudadela*. Barcelona: Imp. de Henrich y Comp., 1911.
5. Galera, Montserrat; Tarragó, Salvador. *Atlas De Barcelona :[Segles XVI-XX]*. 2ª ed. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1982.
6. Internet. <http://arriolafiol.com>
7. Rui-Wamba Martija, Javier. *La Plaza de Las Glorias Catalanas : Una breve historia visual*. Madrid: Fundación Esteyco, cop, 2009.
8. Venturi, Robert. *Complejidad y contradicción en la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.
9. Bordas Salellas, Juan; Bassegoda i Nonell, Joan. *San Pedro del Vaticano y sus Arquitectos*. Barcelona: Etsab, 1969.
10. Vanore, Margherita. *Suoli urbani all'ombra dei viadotti*. Napoli: Clean, cop, 2002.
11. Machado, Antonio. Poesía. Madrid: Alianza, 1976

Hemeroteca

Artículos de La Vanguardia

12 de Mayo de 1963

30 de Noviembre de 1982

30 de Diciembre de 1991