

I=A



**INFRAESTRUCTURA COMO ARQUITECTURA**

*Potencialidad de Intervención Arquitectónica dentro del Sistema de Autopistas de la Ciudad de Buenos Aires*

*Arq. Juan Martín Flores*

El presente trabajo propone analizar la conectividad de la infraestructura de la ciudad de Bs. As.

La residualidad de espacios generada por la traza de infraestructuras en la ciudad de Bs. As. Ha establecido con el tiempo una creciente barrera de desarrollo entre tejidos enteros de ciudad tramas físico - sociales que potencian la condición de abandono como característica progresiva dando por cuenta espacios totalmente aislados de la ciudad sin participación ciudadana ni democrática.

Esta residualidad se configura como un ámbito de oportunidad para la generación de una arquitectura que potencie el espacio público y vuelva a posibilitar el encuentro social en todas sus capas y estratos estableciéndose una nueva integración como gran dinamizador ciudadano entre áreas formales e informales de la ciudad.

El trabajo se estructurara fundamentalmente desde el proyecto de arquitectura como un área de relación y experimentación, bajo condiciones de emplazamiento estrechamente relacionadas con Áreas de Conectividad, nodos de redes y conflicto.

Esta tesis también tiene como objetivo la incorporación del estudio de este tipo de espacios, espacios o situaciones vinculados a la conectividad de las infraestructuras desde un campo teórico / practico sin querer ser por esto una redefinición de los mismos ni tampoco un estudio completo sobre los mismos, pero si poder llegar a una interpretación valida que sirva como aporte al campo de la arquitectura para el proceso de desarrollo espacial del proyecto arquitectónico en situaciones de similar condición.

I=A



*Desde la Ciudad hacia la villa*

Autopista Illia + Villa 31 + Ferrocarril  
+ Puerto + Río  
Ciudad de Buenos Aires

I=A

Las motivaciones para la realización de este trabajo son las de generar el inicio de una reflexión que aporte nuevos elementos o sugerencias al pensamiento y estrategias urbano / arquitectónico la posibilidad de crear una matriz de conceptos sobre este “Estrato” o “Corte Conceptual” de la ciudad. Potenciara una visión renovada y crítica sobre estos ámbitos, abordando desde el proyecto a nuevos modelos de intervención obteniendo una concepción arquitectónica y propositiva del área en cuestión.

En esta primer búsqueda acerca de encontrar posibles referentes en sintonía con la tesis de proyecto, el estudio se volcó hacia una visión más contemplativa y abarcadora del fenómeno de lo urbano, de un amplio margen, de la parte macro, de distintas escalas, distintos limites, entendiendo así de este modo los ejemplos desde la ciudad, identificando nuevas posibilidades sobre el territorio redefiniéndolo, involucrando, más allá de su “necesidad de ser”, del mundo ingenieril y servil que le rodea, su impronta como ámbito, como espacio, como limite o borde, una marca innegable de los diferentes trazados, estableciendo continuidad a partir de la repetición de elementos continuos afectando cada lugar en una repetición programada e insensiblemente arquitectónica.

En este sentido este trabajo de tesis busca generar una aproximación aguda hacia distintas reflexiones, tanto teóricas como proyectuales, sobre el ámbito del espacio infraestructural contemporáneos de la ciudad de Buenos Aires.

I=A

*Desde la Villa hacia la Ciudad*

Autopista Illia + Villa 31 +  
Ferrocarril  
+ Torres + ciudad  
Ciudad de Buenos Aires



I=A

La simultaneidad de algunos componentes o sentidos intrínsecos ensimismados a la condición infraestructural de la ciudad, aporta el relieve de contenidos que hacen al proyecto de Arquitectura.

En los albores hacia una profundización proyectual como así también una conceptualización de estas definiciones se establecen los motivos de este pensamiento e incógnitas.

El futuro, razonable, de la condición urbana en el sentido de la casa de todos dependerá del grado de sensibilidad para introducir la infraestructura como arquitectura. Un nuevo campo por explorar, una nueva herramienta de reconfiguración urbano arquitectónica, un descubrimiento que evidencia, no mas que en sus ideas, una nueva era del espacio metropolitano.

## EL ESTADO DEL ARTE EN MATERIA DE INTERVENCIONES URBANAS DE GRAN ESCALA

Es importante revisar en qué contexto nos encontramos en relación a intervenciones de tipo Urbano Arquitectónicas que se pueda identificar como transformadoras tanto a nivel urbano como también a nivel social. Intervenciones que hallan podido establecer una nueva mirada acerca de los límites de la ciudad.

En este sentido, en este último tiempo podemos encontrar modelos de pensamientos dentro de este ámbito, y en distintas partes del mundo, muy disímiles, con grandes diferencias y similitudes, independientemente de sus distancias.

En Europa existieron intervenciones de tipo urbano en este último tiempo de las cuales se pueden destacar e identificar como “modélicas”, en el sentido de las búsquedas que guían esta tesis proyectual, las intervenciones de Barcelona y Génova como referentes de Transformación urbana y social contemporáneas.

Los años `90 en Barcelona, establecieron una experimentación urbana a través de la Villa Olímpica para los Juegos Olímpicos de 1992. Barcelona experimento a través de un hecho específico como lo son los Juegos Olímpicos, la oportunidad para ampliar la ciudad con mejores estándares de calidad urbana. Los arquitectos Josep Martorell, Oriol Bohigas, David

Mackay y Albert Puigdomènech, designados previamente para este trabajo, proponen una nueva ciudad dentro de la ciudad existente.

Por otro lado Renzo Piano en su ciudad natal, en Génova, Italia, en el año 2000 propone un nuevo frente marítimo sobre el Mediterráneo, en donde podemos identificar estrategias de tipo proyectuales urbanas que tienden a mejorar la calidad del medioambiente heredado.

El`Affresco, nombre de la propuesta urbano/arquitectónica, propone una nueva relación entre ciudad y marco natural mediante la incorporación del espacio público como sustancia. La transformación de un borde urbano hacia el mar.

En el continente Americano sucede un fenómeno similar de intervención de tipo Urbano Arquitectónica casi al mismo tiempo que en Europa. Por un lado es destacable el High Line Park de New York como una de las propuestas exponentes en transformación social dentro de los Estados Unidos. Por otro lado las intervenciones realizadas en algunos países de América del Sur como Colombia y Brasil son ejemplificadoras de nuevos modelos de abordaje de distintas problemáticas urbanas y sociales donde las mismas cuentan de forma diferenciada pero similar nuevas formas de interpretación y de acción proyectual sobre el territorio.

El creciente crecimiento en este último tiempo de la desigualdad y la pobreza en este continente ha hecho emanar de sus ciudades centrales y más densas poblacionalmente bolsones de pobreza y marginalidad,

delito e inseguridad, desintegración social y por sobre todo falta de pertenencia y urbanidad a un conjunto social de personas dentro de un conjunto social mucho más amplio.

En Colombia los planteos de tipo teórico, intervencionista, político y de proyección hacia generar ciertos paliativos acerca de estas problemáticas, comienzan desde el estado como preocupación. En las ciudades de Medellín y Bogotá han podido establecer otros estándares en los marcos de desigualdad. La potencialización del transporte público como gran conector, integrador de todas las áreas de la ciudad, ha prosperado en un intercambio entre los ciudadanos creando una creciente inclusión en materia de servicios públicos. La recuperación del espacio público a partir de estas intervenciones y la red de Parques Bibliotecas como micro programas eventuales de desarrollo han abonado en una ciudad más integrada. Cabe destacar dentro de estas intervenciones El parque biblioteca España del Arq. Giancarlo Mazzantti, el Parque de los pies descalzos del arq. Felipe Uribe de Bedout y el parque Biblioteca Fernando Botero de G Ateliers Architecture de Medellín entre otros.

En Brasil es de interés en este sentido el caso de Río de Janeiro de la mano de los programas “Favela – Barrio”, “Río Cidade” y las P.A.C., Programas de Aceleramiento del Crecimiento”, los cuales se vieron impulsados también desde el estado como una política de integración hacia la desigualdad tan definida y establecida en estos últimos tiempos en las Favelas que se encuentran esparcidas por toda la ciudad de Rio de Janeiro y conforman un marcado contraste en la vida y paisaje de la ciudad.

I=A

Estos programas han logrado establecer, al igual que en Colombia, un marco de inicio para la integración social. En este sentido es interesante observar la obra, trayectoria y pensamiento del Arq. Jorge Mario Jáuregui quien ha sido participe fundamental de estos acontecimientos en Rio de Janeiro, solo por nombrar algunos casos de Intervención de tipo Urbano Arquitectónica en áreas de total desigualdad y de gran fragilidad social, El Complejo de Manghinos, Rio das Pedras, El Complejo Alemán, entre otros.

La Ciudad de New York es uno de estos casos especiales, New York ha sido una de las ciudades pioneras en la instalación del sistema ferroviario en su ciudad lo cual ha definido y transformado la misma a partir de este fenómeno. Hoy en día las instalaciones ferroviarias han quedado en un claro abandono debido a nuevos sistemas de transporte y de relación dentro de la ciudad. Como un caso especial de intervención específica sobre una infraestructura preexistente en desuso, en Estados Unidos en la ciudad de New York muy actualmente se realizó el High Line Park que es el reciclado de las vías del ferrocarril en un parque urbano elevado que ha estimulado el desarrollo de las áreas que se encuentran colindantes a lo largo de 1,6 km de largo. Este se ha transformado en una vía verde y ha logrado entre tantas otras, que los índices del Crimen en el área hayan disminuido por esta intervención. Estableciendo un nuevo paradigma en la construcción de ciudad.

I=A

En síntesis este conjunto de información es ejemplificador y trata de reunir algunos de los ejemplos más destacables e importantes en relación al área temática planteada. Este análisis pormenorizado de cada uno de estos ejemplos ilumina un posible camino introductorio al análisis, pensamiento y proyecto de arquitectura acerca de las infraestructuras y del espacio que ocupan en la ciudad. Lo metropolitano evidencia su potencial como oportunidad de transformación urbana y social así como de su posible intervención arquitectónica.

Se enumerara, en esta primer desarrollo de la tesis, cada uno de estos ejemplos de manera descriptiva/interpretativa abordando a una forma teorico/proyectual sobre estos tópicos.

I=A

## INFRAESTRUCTURA COMO ARQUITECTURA

Intro	<p><b>INTRODUCCION</b></p>
Casos	<p><b>1 – OLIMPO URBANO</b> La Villa Olimpica de Barcelona</p> <p><b>2 – AFRESCO PORTUARIO</b> Propuesta urbana de Renzo Piano para Genova</p> <p><b>3 –HERENCIA FERROVIARIA EN NEW YORK</b> El High Line Park</p> <p><b>4 – REINVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO</b> Colombia, Medellin y Bogota como epicentros de intervención</p> <p><b>5 – FAVELAS URBANIZADAS</b> Jorge Jauregui en Rio de Janeiro</p>
Entrevistas	<p><b>6 – INTERVIEWS</b> Entrevistas a Jorge Jauregui Atelier Metropolitano – Rio de Janeiro, Francesc Gual MBM Architects, Barcelona y Orlando García G Ateliers Architecture – New York, Medellin.</p>
Conceptos Básicos de la Intervención Propuesta	<p><b>7 – CIRCULACION COMO “PROGRESO”.</b> El sistema de Autopistas de la Ciudad de Bs. As.</p> <p><b>8 – IV ESCALAS SIMULTANEAS</b> La infraestructura como continuidad, como oportunidad, como integración, como proyecto. Una nueva forma de Mirar.</p>
Proyecto	<p><b>9 - PROYECTO</b> La Autopista Illia, el area de Villa 31 y la Ciuda - Hipotesis de Proyecto</p> <p><b>10 - CRITICA</b> Revisión Proyectual - Concurso Internacional de Ideas Parque en Altura Barrio 31 - Retiro</p>
Conclusiones	<p><b>11 - CONCLUSIONES</b></p>
Bibliografía	<p><b>12 – BIBLIOGRAFIA</b></p>

I=A

## ORGANIZACIÓN DE LA TESIS

1 - El presente trabajo trata sobre las transformaciones urbanas que produce en el paisaje urbano la incorporación de las infraestructuras en la arquitectura de la ciudad. Y, por otra parte, sobre el impacto que esas transformaciones pueden tener en la vida social de las ciudades. Se aborda el tema desde un panorama contemporáneo, mitad de siglo XX hacia el presente, interpretando, al tema de las infraestructuras, como un fenómeno de intervención urbana de relativa novedad dentro de las ciudades.

2 - La forma de abordar estos temas ha sido la de revisar el contexto en que se han producido todos estos, desde la investigación y análisis de los casos específicos de intervención urbana en distintas partes del globo, como así también de quienes impulsaron cada una de estas propuestas, su visión y su práctica, no solo en relación a lo específico de su trabajo como arquitectos sino también como aporte intelectual acerca de estos fenómenos, pensadores contemporáneos de las temáticas actuales, todo en relación a lo que cada uno de estos autores piensa y traduce como método o formas de abordar la complejidad de estas transformaciones urbanas en proyectos de arquitectura. La misma indagación se busca, por un lado, desde la tesis en los ejemplos directos analizando cada caso en particular. y por otro lado a través de entrevistas con algunos de estos autores donde se reflejan, se representan, se descubren, un sin número de caminos y opciones para pensar y revisar las posibilidades en el universo de las transformaciones de tipo intervención urbana en las ciudades.

3 - El hecho de que la tesis se enmarca dentro de la conceptualización de un proyecto de arquitectura, define a esta tesis como una tesis proyectual. Desde este punto de vista la tesis en su parte final hace y logra un desarrollo que intenta ir desde un concepto teórico hacia una estrategia proyectual y así desbordar en un proyecto de arquitectura, definiendo y desarrollando el mismo desde distintos puntos de observación y distintos grados de reflexión acerca de un proceso constante de indagación sobre la transformación intervencionista dentro de las ciudades. Mas allá de lo genérico del tema, Infraestructura como Arquitectura, enmarca el área de trabajo e investigación proyectual en la actual Villa 31 y Villa 31 bis parte del barrio de retiro dentro del espacio central de la ciudad de Buenos Aires.



<sup>1</sup>  
***OLIMPO URBANO, LA VILLA "OLIMPICA" DE BARCELONA***

**Una oportunidad de cambio y de relación dentro de una ciudad llena de preexistencias. Con un manejo conceptual acerca de la integridad del proyecto entendiendo en esa estrategia proyectual al espacio público como espacio de cohesión entre la estructura urbana y la preexistencia natural.**

I=A

#### *Paisaje artificial*

■ Extracción de Palmeras en los terrenos de la antigua finca El Arenal para su traslado al vivero de la Villa Olímpica S.A. julio 1988



A partir de una nueva política urbanística, a mediados de 1980 la ciudad de Barcelona se vio iniciada en un proceso de transformación de tipo urbano territorial que superaban las ambiciones de solo cambiar los barrios de aquella ciudad y se direccionaban hacia proyectos de mayor escala haciendo que las intervenciones tuvieran un alcance metropolitano.

Como un adimto, toda esta nueva idea se potencia con la llegada de los juegos olímpicos a esta ciudad en el año 1992. El programa olímpico específico en relación a los programas deportivos, sociales, áreas en relación al alojamiento de atletas y personalidades del deporte, los servicios, comunicación y transporte de todas estas personas, y todo aquello que rodea a un evento como este, sirvió como potencial para que la ciudad pueda encontrar una suerte de renovación en las áreas periféricas de la ciudad.

Cuatro áreas olímpicas de norte a sur y de este a oeste se encontraban con la posibilidad de definir un nuevo límite visible en la ciudad.

Los procesos de transformación urbana que acontecieron en Barcelona a lo largo de su historia la definen como un ámbito de cambio constante, un verdadero palimpsesto que escribió su territorio y lo definió desde una ciudad amurallada, en sus inicios, hacia lo que es hoy un puerto, ciudad, paseo, abiertos de cara al mar.

Justo en los bordes entre el Ensanche, la ciudad ordenada y planificada de Cerdá y los suburbios barceloneses era significativa la posibilidad de abordar, a partir de este acontecimiento, las áreas para nuevas intervenciones. Estos sectores se crearon a partir de la expansión demográfica y territorial de hace mas de 200 años.

I=A

Una de las intervenciones más significativas para este trabajo es la intervención sobre uno de estos barrios periféricos, el Nova I Caria, el cual tenía la responsabilidad y la potencialidad de haber sido el área industrial de la Ciudad y el área de Catalunya, ubicado territorialmente en el borde marítimo de Barcelona sobre el mediterráneo. La propuesta de la Villa Olímpica se configura como una de las intervenciones contemporáneas más significativas en términos de renovación urbana.

I=A



I=A

Desde sus inicios la ciudad de Barcelona reconocía la infraestructura como elemento ordenador de las posibilidades, de las actividades, de las visiones y paisajes que podrían encerrar en aquella idea.

El periodo Romano que definio a travez de una “muralla”, sus limites y establecia una relación, afuera adentro, la ciudad entre muros de aquella Barcelona. La incipiente descentralización a partir del surgimiento de nuevos barrios en su periferia, por otro lado la era industrial significo la construcción de una nueva ciudad hacia sus bordes y un profuso crecimiento de población dada la relación campo ciudad por la nueva demanda y oferta de salarios dentro de la ciudad industrial. El degradamiento de la calidad de la ciudad en relación a sus condiciones de salubridad genero la imperiosa necesidad de generar nuevos recursos estratégicos para la construcción de la ciudad. Surge el Plan Cerda que establece un nuevo sistema de Manzanas en cuadrícula que tomaran gran parte del territorio de la ciudad de barcelona por fuera del Barrio Gotico desarrollando asi una nueva concepción noucentista, concepción higienista del espacio urbano y la vivienda. Independientemente de la puesta en vigencia del plan, aparecerán críticas a este plan que ejercerán una gran presión a nivel popular e intelectual. En 1903 se establece el Concurso Internacional de Proyecto de enlace de esta ciudad con los pueblos agregados, que gana el arq. Francés Leon Jaussely

I=A

“estas ideas tendrán acidero también en el “Plan Macia”, propuesta de G.A.T.P.A.C. conjuntamente con Le Corbusier, cual propuesta representaba los intereses e ideas de los C.I.A.M. Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna”



#### Barcelona Inicial

■ Reconstrucción del Castillo de Montjuic (1715) y construcción de una fortaleza, la ciudadela (1716), derribando 1200 casas del barrio de la ribera para controlar militarmente la ciudad. Construcción del barrio de la Barceloneta.

Prolongación del recinto amurallado. Construcción de la muralla del “Raval” , englobando una superficie de 218HA, con un perímetro de 6km.

La Ciudad surgió como una Ocupación Romana de la ciudad, fundada como Barcino en el año 10 aC, Construcción de las murallas romanas y posterior refuerzo de las mismas alrededor del año 270 dC (Siglo III entre 4000 y 8000 habitantes)

La Villa Olimpica de Barcelona se establecio y configuro como el lugar donde surgiría el impacto de la nueva ciudad.

Considerada un área en transición, de vacío urbano, de una nueva visión acerca de la concepción de la ciudad contemporánea, se puede pensar en propulsar áreas o sitios de gran interés para la ciudadanía.

Nuevas centralidades, integradas con el resto de la ciudad.

Tomando como rememoración histórica de aquella ciudad amurallada, recién en el año 1854 se derriban estas viejas murallas. A partir de allí se dan toda una serie de procesos de transformación urbana en Barcelona que son claves para entender la realidad de la ciudad como así también las operaciones urbanas típicas de ese momento.

El proyecto de Ildefons Cerda, el comienzo de las exposiciones universales dentro de Barcelona como motor de nuevas intervenciones, la inauguración del Metro, como así también un crecimiento demográfico dentro de toda la ciudad establece una Barcelona que anexiona nuevas poblaciones:

Sants, Les Corts, Sant Gervasi de Cassoles, Gracia, Sant Andreu de Palomar y Sant Martí de Provençals, además de la anexión del municipio de Horta.

I=A

“ el crecimiento demográfico conjuntamente con una idea intervencionista del territorio ve auspicioso el repensar la ciudad a través de sus lazos y conexiones”

En 1897 se aprueba la agregación de los municipios alrededores a Barcelona, al término municipal de ésta. Se trata para una ciudad en plena expansión de unificarse y de alcanzar un tamaño de gran ciudad industrial. Se agrega los pueblos de Gràcia, Sant Gervasi, Sants, Les Corts, Sant Martí de Provençals y Sant Andreu del Palomar. La ciudad pasa así de 15 km<sup>2</sup> a 77,8km<sup>2</sup>, y de 300.000 a 500.000 habitantes. La necesidad de agregar los suburbios se hace patente al constatar el desarrollo de estos pueblos que iban creciendo más rápido que la ciudad de Barcelona. Así, dado que estos pueblos ya eran unidos casi físicamente a Barcelona y al Eixample de Cerdà se propuso la formalización a través de la unificación administrativa oficial en 1897. A partir de este momento se plantea, a través del programa urbanístico y político de la Lliga, lo que es puede llamar “La Gran Barcelona”, esta asumía su nuevo rol en la ciudad industrial.

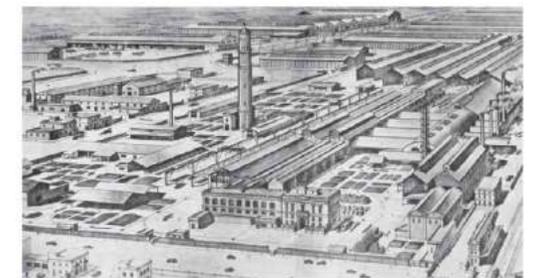
Antes de la regeneración de la fachada marítima barcelonesa con motivo de los juegos olímpicos de 1992, la ciudad vivía prácticamente de espaldas al mar. Donde ahora hay barrios residenciales, hoteles, servicios, parques y playas hubo una vez fabricas y vías férreas que atravesaban toda la costa, prolongando la idea de la vieja muralla pero ahora desde la concepción de una ciudad industrial, desde la configuración de un borde de infraestructura. En ese entonces la empresa compañía del Ferrocarril de Madrid Zaragoza Alicante (MZA), para la construcción de sus planes estratégicos, tuvo que edificar sobre terrenos entonces marginales que fueron adquiridos a un precio muy bajo, sobre una parte de la playa de la Mar Bella y del barrio de barracas de Pequin.



#### **Barcelona Industrial**

■ Foto aérea de la Barcelona Industrial situada en el borde de la costa del mar con sus infraestructuras férreas y fábricas textiles.

1907 Nueva estación del Poble Nou sobre la costa de Barcelona.  
Ingenieros. Eduard Maristany y Rafael Coderch.





I=A

#### *Barcelona Marginal*

■ El Somorrostro, barrio de Chabolos en el Poblenou sobre las playas del Mediterraneo en las periferias de Barcelona, azotados por la miseria, el hambre y los temporales del mar.

Desde el año 1941 MZA pasó a manos de la nueva compañía ferroviaria RENFE. Con la electrificación de la línea de Barcelona a Maçanet a partir del año 1948, se inició una lenta y progresiva decadencia de Poblenou cuyas dependencias de mercancías terminaron como base de desguace de locomotoras de vapor y de coches de viajeros



El área industrial ocupaba los terrenos costeros comprendidos desde la desembocadura del Bogatell (al lado de la fábrica de gas del Arenal) y la calle de Jaime Iº (al lado de la Sociedad de Baños de la Mar Bella), donde había un paso a nivel para acceder a la playa. Limitaba entre el mar y el paseo de Calvell. El complejo constaba de cuatro muelles cubiertos y tres descubiertos, un edificio destinado a factoría y seis vías, de las cuales la primera se prolongaba hacia la Estación de Francia.

Desde el año 1941 mza pasó a manos de la nueva compañía ferroviaria Renfe. Con la electrificación de la línea de Barcelona a Maçanet a partir del año 1948, se inició una lenta y progresiva decadencia de Poblenou cuyas dependencias de mercancías terminaron como base de desguace de locomotoras de vapor y de coches de viajeros.

En Medio de la dictadura Franquista y represión para Catalunya por su apoyo a la república en 1950 se genera el Plan Marshal el cual se configuro en una reactivación económica en todo España que genero entre otras cosas un gran incremento demográfico en la ciudad, creándose nuevos Barrios como: El Carmel, Nou Barris, Guinardo, Vall d'Hebron, La Sagrera, Clot, Verneda, Poblenou, etc... asi como poblaciones adyacentes como L'Hospitalet de Llogerats, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adria del Besos o Badalona. En 1977 Vuelve la democracia y la restauración de instituciones catalanas como la Generalitat. Todo este cambio trae el terreno propicio para la generación de un cambio en materia de políticas territoriales dentro de Barcelona.

I=A

Parte de estos acontecimientos tienen inicio en el criticado Plan de Cerdà. Las críticas hacia el plan Cerdà se dan sin que éste se haya terminado. Estas críticas perdurarán a lo largo del siglo XX hasta principios de los años 70, con el redescubrimiento de la aportación de la teoría general de la urbanización de Cerdà al desarrollo de la disciplina que es el urbanismo. Estas críticas se centran en la monotonía, Jaussely se pone del lado de la conmemoración de la ciudad y de su historia. El plan Cerdà a través de su rectitud niega la celebración ciudadana que necesita la gente para sentirse en casa.

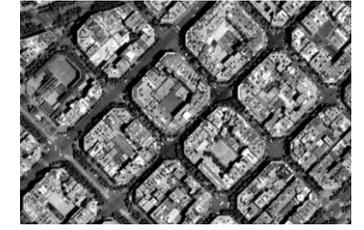
Cuestión de proporciones, cuestión de visualidad, composición de plazas y agrupación de edificios públicos, disposición interesante de jardines, etc. este rígido trazado, fría é incansablemente regular, es de toda imposibilidad introducir la menor nota delicada.

Es la uniformidad con todo su aburrimiento, el mismo género de vida para todos, los mismos cuidados, las mismas funciones moldes idénticos, por consiguiente, la individualidad desaparecida para siempre.

Como estableciendo un estado anterior de las ideas acerca de la Transformación de la ciudad y de la creación de la Villa Olímpica en 1903 se abrirá el Concurso Internacional de Proyecto de enlace de la ciudad de Barcelona con los pueblos agregados. Las bases del concurso establecen “el estudio y formación de un anteproyecto de enlaces del antiguo casco urbano de Barcelona con los pueblos agregados, el de éstos entre sí y además con los ensanches actuales y con los pueblos de Sarrià y Horta no agrupados, proponiendo las ampliaciones, variaciones, creación de zonas”

*Leon Jaussely*

■ “En estos planos nos encontramos con la ronda de circunvalación de Barcelona, ideada por Jaussely, la ronda del mig, que sigue el trazado enunciado por el arquitecto francés en 1917. Este proyecto ya preveía el soterramiento de las vías ferreas en el borde marítimo.”



I=A

I=A

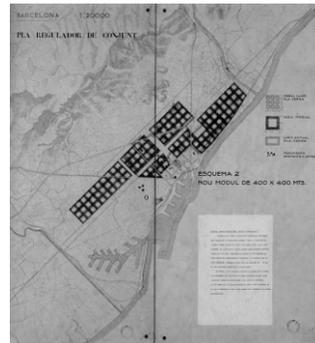
límitrofes, paseos de ronda o de circunvalación y demás que exija el enlace racional y lógico de las distintas zonas urbanizadas o urbanizables que integran dicho término”.

En estos planos nos encontramos con la ronda de circunvalación de Barcelona, ideada por Jaussely, la ronda del mig, que sigue el trazado enunciado por el arquitecto francés en 1917. Este proyecto ya preveía el soterramiento de las vías ferreas en el borde marítimo.

Así el GATCPAC crítica la anarquía urbanística que reina en Barcelona por falta de planificación hacia los pueblos cercanos. No supo prever el crecimiento de la ciudad y la necesidad, a corto plazo, de absorber las demás ciudades periféricas, como tampoco supo entender la revolución industrial como una nueva fase de la ciudad que le daría forma. Como así también prever las áreas fabriles y los medios de transporte.

El Plan Macia es la traducción de los esfuerzos por radicalizar la visión de la ciudad funcional según sus cuatro funciones: “habitar, trabajar, recrearse y circular” Cada una de estas zonas conectada entre sí por nuevas vías de transportes adaptadas. En la planificación de la extensión de Barcelona, se trata de urbanizar la ciudad hacia sus límites naturales: el río Llobregat al sur, el Besós al norte, el mar al este, y el monte Tibidabo al este.

La ciudad vieja está saneado, destruido en su parte cercana al mar para dejar espacio el nuevo centro administrativo y burocrático, con tres rascacielos dominando el mar y rodeado de un parque. Se recupera el frente marítimo con el soterramiento de las líneas ferroviarias.



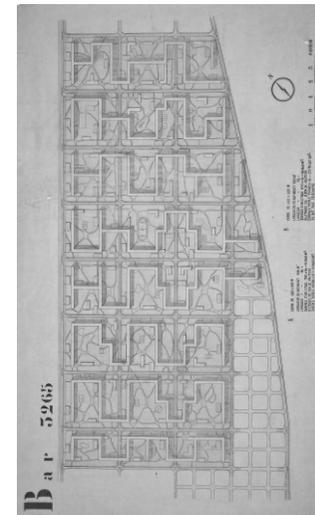
■ Es evidente la creación de una Nueva Arteria que define el proyecto urbano a nivel general ante la clara consigna de, Habitar, Trabajar, Recrearse y Circular, esta ultima entendiéndola desde la Arquitectura... vinculando el espacio urbano, naturalmente, con la idea o la necesidad del movimiento y la creación de espacio infraestructural. En el Plan Macia yace imperiosamente la idea de volver a construir un nuevo Enlace con el mar.

“Barcelona ciudad esencialmente marítima vive hoy día de espaldas al mar separada de ella por una barrera de ferrocarriles, industrias y tinglados del puerto”. (texto del Plan Macia)

#### Barcelona Moderna

■ Plan Macia, Nuevo amanzamiento de 400x400m

Plan Macia realizado por El GATCPAC y Le Corbusier para la Ciudad de Barcelona. El mismo contiene las premisas de los CIAM, Congreso Internacional de Arquitectura Moderna. Año 1932



La creación del centro administrativo proyectado hacia el mar, es también la unión también necesaria entre el puerto y las zonas industriales de la planificación de esta nueva Barcelona.

El GATCPAC vio la posibilidad de construir uno de los anhelos más sentidos del pueblo de Barcelona para poder entrar en contacto directo con la naturaleza. Para ello era necesario convertir aquella zona insalubre de ciénagas y mosquitos, pero de grandes pinares y propiedad de dominio público, en áreas saneadas y accesibles directamente desde Barcelona. El proyecto constituía equipamientos, servicios e instalaciones deportivas para un uso masivo de la costa.

La nueva red de colectores para el barrio de la Villa Olímpica se pensó a partir de un estudio minucioso que replanteó los sistemas de drenaje de las cuencas que vertían las aguas en las playas del levante barcelonés con el fin de evitar estas inundaciones. Esta importante operación de infraestructura de saneamiento para la ciudad, por un lado, la construcción de cinco grandes colectores que sirvieran de aliviadero para los ya existentes y evitaran las inundaciones tanto en el distrito de Ciutat Vella como en el barrio del Poblenou. Por otro, la construcción de un nuevo colector interceptor que paralelo al mar y mediante la acción de dos estaciones elevadoras, tuviera la capacidad necesaria para conducir todas las aguas negras hasta la Depuradora del Besós, situada en la actual zona del Fòrum. De esta manera, la intercepción de las aguas sucias antes de su vertido al mar y la regeneración y ordenación de la costa permitió la recuperación de las playas de la Barceloneta, Somorrostro, Nova Icària, Bogatell y Mar Bella.

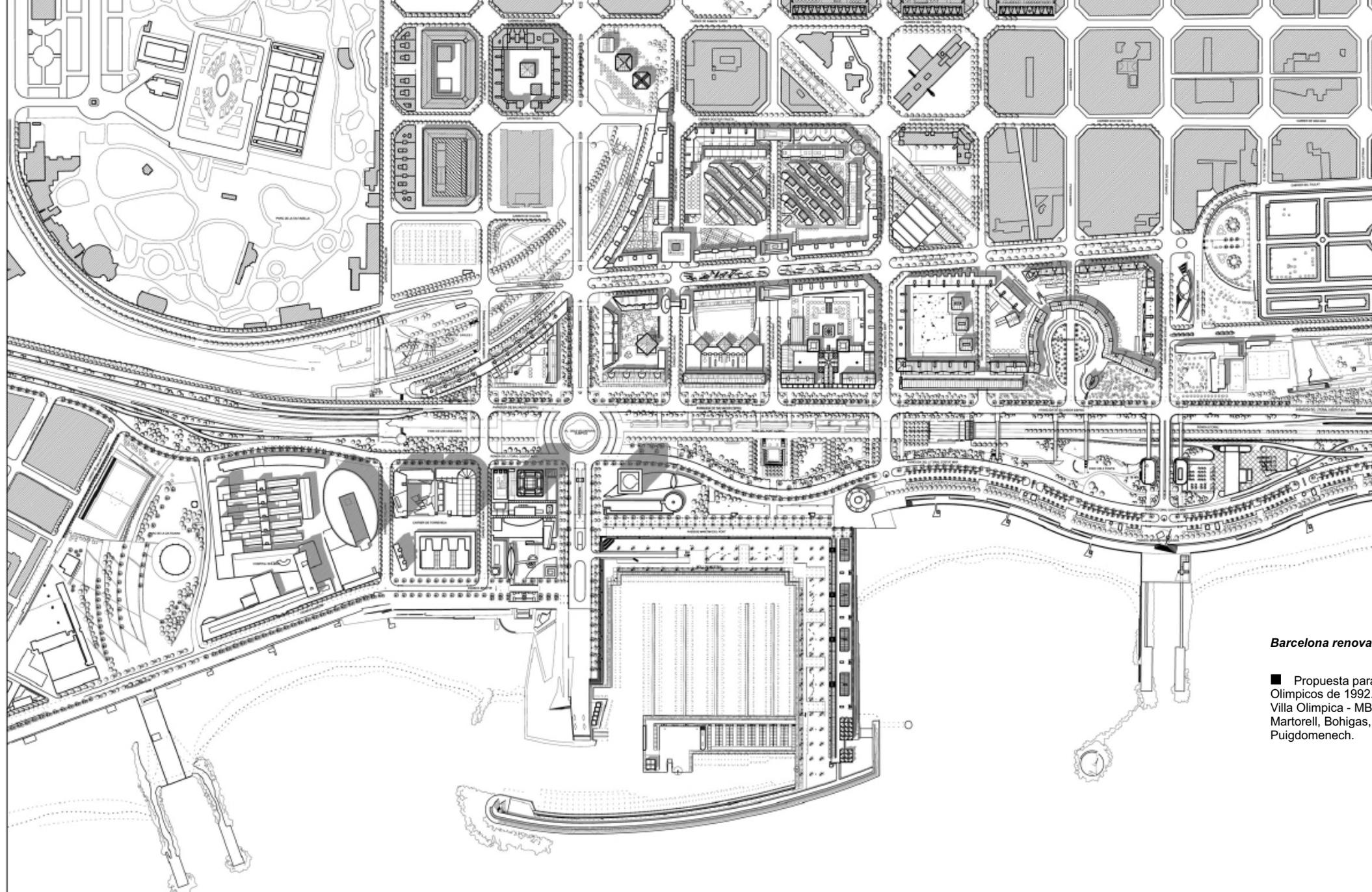


La Ronda Litoral se proyectó de manera que no representase una barrera entre la ciudad y el mar como desde mediados del siglo XIX, lo había sido la vía férrea del ramal Marina. El soterramiento de toda la Ronda parecía la única solución pero su elevado coste económico y el problema que planteaban la salida al mar de los colectores de aguas pluviales, hizo que finalmente se adoptase una solución intermedia de tramos soterrados y tramos en zanja. Un sistema de entradas y salidas de la Ronda a distinto nivel y un cuidado sistema costero de parques, algunos emplazados sobre el propio túnel, hicieron posible una correcta integración de esta vía al entorno por donde discurre. Del mismo modo actuaron las calzadas laterales de acceso a la Ronda por el lado montaña y los sinuosos paseos marítimos construídos a lo largo de su recorrido por el lado mar. Con una longitud de 4'5 kilómetros, la Ronda Litoral fue el proyecto del equipo de ingenieros formado por Juan R. de Clascá, Joaquim Fenollosa, Mateu Tersol, Joan Guivernau, José A. Torroja, José M. de Villar y Javier Rui-Wamba y de los arquitectos del estudio MBM junto con A. Puigdomènech y P. Barragán.

La barrera que representaba el ramal ferroviario de Marina para el acceso a las playas, las industrias allí establecidas, la salida de colectores de aguas negras sin depurar y el vertido descontrolado de escombros y residuos industriales, habían convertido este sector costero barcelonés en un lugar muy degradado cuando no, inhóspito. En 1986 se aprobó el plan urbanístico para la transformación de este frente marítimo lo que aparte de la construcción de la Vila Olímpica, implicaba la supresión de las vías, el proyecto de la Ronda Litoral,

I=A

I=A



*Barcelona renovada*

■ Propuesta para los Juegos Olímpicos de 1992.  
Villa Olímpica - MBM Arquitectes  
Martorell, Bohigas, Mackay,  
Puigdomenech.

I=A

I=A

la recuperación de 4'5 kilómetros de playa y la creación de nuevos paseos marítimos que finalmente, incluyó la construcción de un puerto deportivo. Para la protección de la salida de los colectores de aguas pluviales al mar, se construyeron espigones en forma de U que a la vez, servirían de protección a las nuevas playas, abiertas y de forma cóncava.

La creación de estas playas se realizó a base de acopiar arena obtenida del fondo marino mediante la manga succionadora de un buque draga que luego, la impulsaba y acopiaba en la playa. La unión con la ciudad se consiguió con los cuatro tramos de los nuevos paseos marítimos, que cohesionaron la trama urbana con este nuevo espacio estructurado en torno al nuevo Port Olímpic.

Por otro lado Las calles, paseos y avenidas que conforman la Vila Olímpica se ajustan a la cuadrícula del plan Cerdà, prolongando las calles hasta el mar y manteniendo el trazado de la Avinguda Icària y la Avinguda del Bogatell, donde se incluyeron elementos singulares como las pérgolas de Icària, proyecto de Enric Miralles y Carme Pinós y la rampa y la plaza circular de Bogatell, de J.A. Martínez Lapeña y Elías Torres. El proyecto general de urbanización corrió a cargo de Miquel Espinet y Antoni Ubach.

Bajo las calles y aceras se instaló un sistema neumático de recogida de basuras y una red de galerías de servicio de más de 5 kilómetros de longitud. Estas galerías tienen la finalidad de evitar las periódicas aperturas de zanjas en la vía pública para el mantenimiento o la ampliación de los servicios de agua, gas, electricidad, telefonía, etc.

#### **Barcelona Moderna**

■ La intervención de este plan estuvo a cargo de los arquitectos Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay y Albert Puigdomènech. Y se pueden previsualizar en primer medida las siguientes intervenciones de tipo teórico características del mismo:

- Cohesión urbana
- Eliminar barreras
- Continuación de la morfología urbana existente, (manzana cerrada y la calle corredor)
- Trabajar sobre la forma de las tipologías tradicionales mas los avances sociales y técnicos del movimiento moderno
- Cambiar la dimensión de la manzana tradicional (la ciudad nueva dentro de la ciudad tradicional)
- Flexibilidad proyectual en relación a cada parte del nueva barrio en donde cada arquitecto pueda diseñar un trozo de estas pequeñas nuevas ciudades "una ciudad hecha a trozos".

#### **Barcelona Olimpica**

■ Cajones alineados y llenos de agua en el Dique de Abrigo. Una vez asentados sobre un fondo de escollera, se hormigonaban en su posición definitiva. Octubre 1988

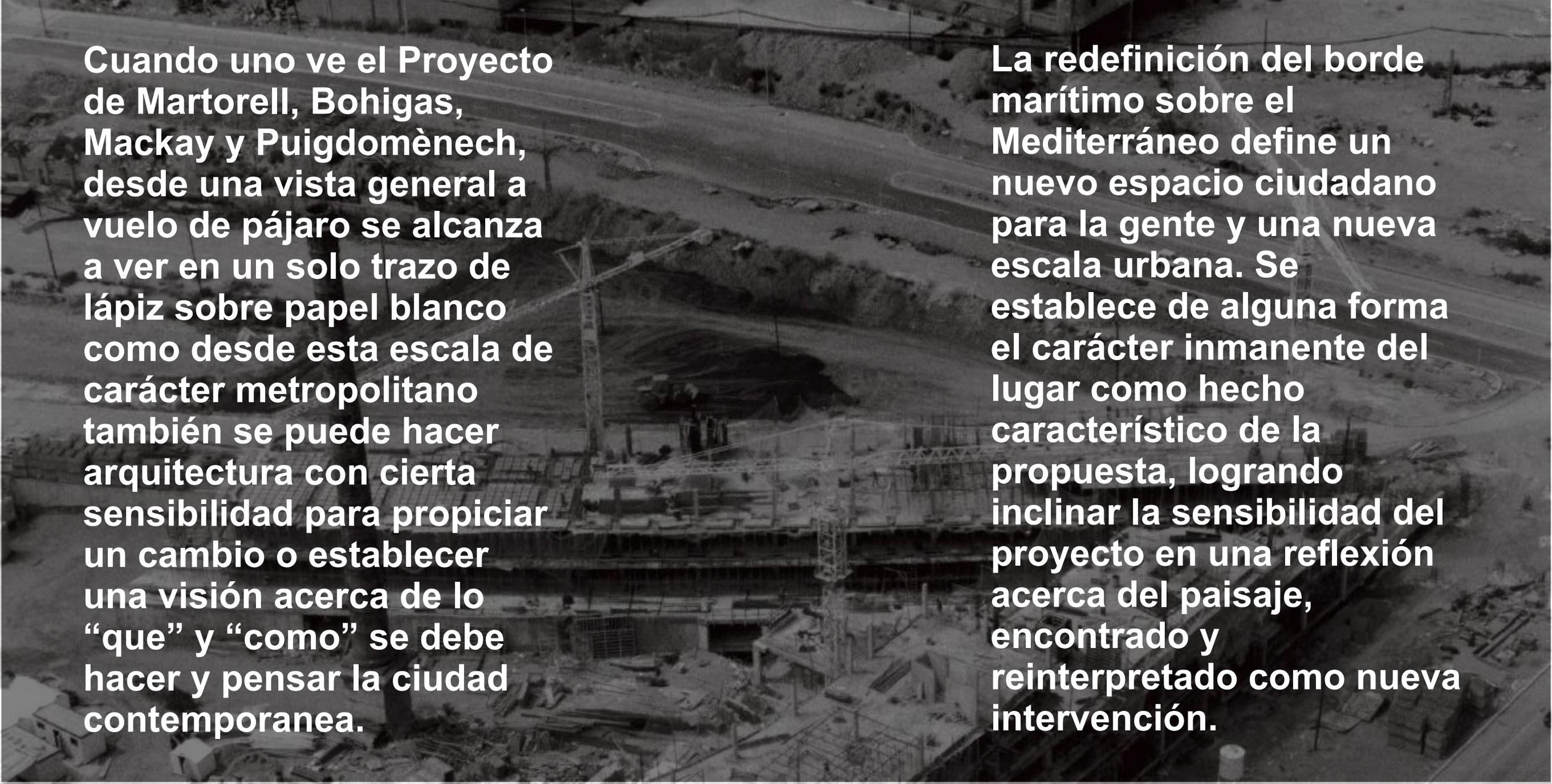


Respecto al arbolado de las calles, se decidió mantener la imagen clásica de las calles barcelonesas, con los plataneros de hoja caduca. Dos grandes parques flanquean el nuevo barrio; el Parc de Carles I y el Parc del Poblenou. El primero, con una extensión de 5,6 ha. está situado entre diferentes viales, al final del carrer de la Marina, y es un proyecto de Josep Zazurca y Mariona Muxart. Al otro extremo, frente a la Rambla del Poblenou, el proyecto de Xavier Vendrell y Manuel Ruisánchez recupera el paisaje de la zona litoral mediterránea con un parque de pinos de 12ha. al lado de la playa.

Otros tres parques con soluciones muy distintas, discurren a lo largo de la Avinguda Litoral conformando una vía parque; se trata del Parc de las Cascades, el Parc del Port y el Parc de la Nova Icària, todos proyectados por el estudio de arquitectura MBM.

El nuevo barrio residencial se proyectó continuando la trama viaria del Eixample, estructurándose en manzanas y supermanzanas con espacios interiores donde se construyeron tipologías de vivienda unifamiliar. El proyecto se dividió entre varios arquitectos bajo el único criterio de que hasta 1986, hubieran obtenido algún premio FAD de Arquitectura, reconocido galardón que se viene otorgando en Barcelona desde 1958.

Todos los proyectos se adaptaron a las normas establecidas en el proyecto general respecto a las dimensiones y la edificabilidad especialmente, en lo referente a las fachadas, que deberían utilizar el ladrillo en cualquier color o textura, salvo para los edificios puerta y las casas unifamiliares.

An aerial, black and white photograph of a large-scale construction site. The image shows multiple levels of concrete structures under development, with several tall cranes positioned around the site. The terrain appears to be a mix of excavated earth and existing infrastructure. The overall scene conveys a sense of active urban development and infrastructure expansion.

**Quando uno ve el Proyecto de Martorell, Bohigas, Mackay y Puigdomènech, desde una vista general a vuelo de pájaro se alcanza a ver en un solo trazo de lápiz sobre papel blanco como desde esta escala de carácter metropolitano también se puede hacer arquitectura con cierta sensibilidad para propiciar un cambio o establecer una visión acerca de lo “que” y “como” se debe hacer y pensar la ciudad contemporánea.**

**La redefinición del borde marítimo sobre el Mediterráneo define un nuevo espacio ciudadano para la gente y una nueva escala urbana. Se establece de alguna forma el carácter inmanente del lugar como hecho característico de la propuesta, logrando inclinar la sensibilidad del proyecto en una reflexión acerca del paisaje, encontrado y reinterpretado como nueva intervención.**

**Una ciudad que pueda volver a reconocer su impronta e identidad mas originaria.**

**Los grandes equipamientos sobre el borde de las avenidas boulevard interconectadas entre espacios de distinta escala, flanqueados por una heterogeneidad instantánea, mas venida del diseño y de la propia sensibilidad del edificio que del construir espontáneo, hace ver a estas nuevas piezas como**

**grandes contenedores de uso y actividad con amplias expectativas de suplir las necesidades de tipo cuantitativas, cualitativas respecto a servicio, vivienda y trabajo. Una oportunidad de cambio y de relación dentro de una ciudad llena de preexistencias. Con un manejo conceptual acerca de la integridad del proyecto entendiendo en esa estrategia proyectual al espacio público como espacio de cohesión**

**entre la estructura urbana  
y la preexistencia natural.  
En este caso la  
intervención si bien es  
puntual y específica ha  
sido total y no ha sido solo  
un edificio, sino más bien  
un fragmento de ciudad,  
un trozo de civilidad,  
estableciendo una  
transformación urbana a  
partir del proyecto de  
arquitectura. ideas de  
proporción, escala y  
sensibilidad  
arquitectónica.**

