



Inauguració de la plaça de les Glòries. 29-1-1961

Inauguración de la Plaza de Les Glòries. 29-1-1961

Inauguration of Plaça de les Glòries, 29-1-1961

—  
**INFRAESTRUCTURES HABITADES:  
PLAÇA DE LES GLÒRIES,  
UNA CENTRALITAT URBANA?**  
—

—  
**INFRAESTRUCTURAS HABITADAS:  
PLAZA DE LES GLÒRIES,  
¿UNA CENTRALIDAD URBANA?**  
—

—  
**INHABITED INFRASTRUCTURES:  
PLAÇA DE LES GLÒRIES,  
AN URBAN CENTRALITY?**  
—

**"En cadascun d'aquests espais, aïllats per les vies urbanes, hi ha un petit món, una petita ciutat o urbs elemental."**

(I. Cerdà, *Teoría general de la urbanización*, 1867)

Cerdà proposa en la seva teoria urbanística que la urbanització és un equilibri entre estada i moviment i que aquest equilibri és possible. En la seva època, el ferrocarril discorria a 30 km/h. Avui les zones de coexistència s'anomenen zones 30. Potser perquè la velocitat màxima que permet l'habitabilitat del carrer és aproximadament aquesta.

**"En cada uno de estos espacios, aislados por las vías urbanas, existe un pequeño mundo, una pequeña ciudad o urbe elemental."**

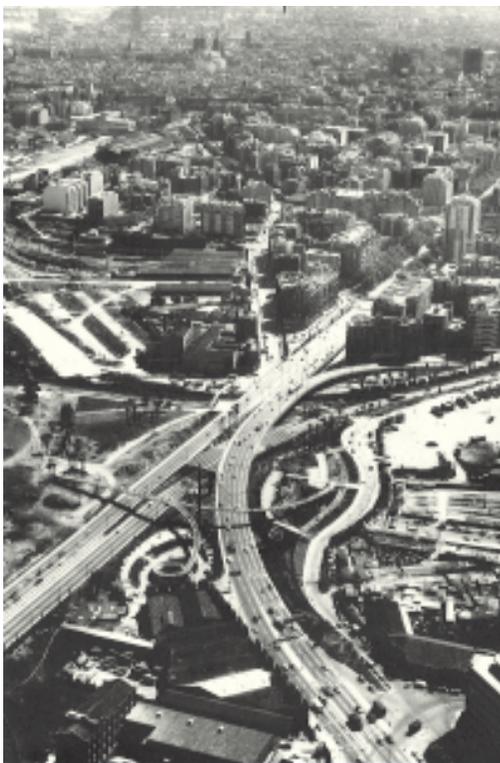
(I. Cerdà, *Teoría general de la urbanización*, 1867)

Cerdà propone en su teoría urbanística que la urbanización es un equilibrio entre estancia y movimiento y que este equilibrio es posible. En su época, el ferrocarril discurría a 30 km/h. Hoy las zonas de coexistencia se denominan zonas 30. Quizás porque el máximo de velocidad que permite la habitabilidad de la calle es aproximadamente esta.

**"In each of these spaces, isolated by urban thoroughfares, there exists a small world, a small city or elementary metropolis."**

(I. Cerdà, *Teoría General de la Urbanización*, 1867)

In his theory of urbanism, Cerdà proposed that urbanization was a state of balance between occupation of a space and movement, and that this balance was possible. In his time, trains ran at 30 km/h. Today, Barcelona has the "Zona 30", imposing the same speed limit in some neighbourhoods. Could it be because the highest speed that allows habitability of the street is around this figure?



Plaça de les Glòries. Vista aèria 1973  
 Plaza de Les Glòries. Vista aérea 1973  
 Plaça de les Glòries. Aerial view, 1973

Una lectura urbanística des de les xarxes, tal com ens proposa Gabriel Dupuy, ens assenyala que la característica cinètica és la nova variable determinant que condiciona, al seu torn, la topologia d'allò que és urbà caracteritzada per les "centralitats". El caràcter adaptatiu de les relacions és un altre element clau de lectura d'allò que és metropolità. Les centralitats imperants avui potser seran secundàries demà, segons com les projectem. Georges Amar ens demostra que un centre d'intercanvis és una realitat mutant.

El nus de Glòries i la seva evolució són un paradigma en la recerca projectual de les centralitats. I de moment no és més que un espai d'experimentació inconscient.

Seguint la petja de Cerdà, des dels projectes d'urbanisme últimament s'ha intentat compatibilitzar estada i moviment. Els resultats són diversos. Des dels exemples de les places d'Europa a l'eix de la Gran Via, a l'Hospitalet de Llobregat, i de Lesseps, al barri de Gràcia, a Barcelona, Solà-Morales ens proposa conceptes com centralitat simulada i centralitat dissimulada, respectivament.

Cerdà va dissenyar la plaça de les Glòries com una nova centralitat en la qual confluïen, d'una banda, les vies transcendents que s'encreuaven a nivell i que anaven més enllà de la ciutat, connectant-la al món, i, de l'altra, hi situava els edificis administratius centrals de la ciutat. Jaussely, el 1905, la va dibuixar com un gran oval delimitat pels nous edificis proposats. No va ser fins a la segona meitat del segle XX, amb l'arribada de l'automòbil, quan es va començar a construir el nus on l'aspecte dominant ja seria el flux de vehicles. La proposta dissenyada en el Pla parcial de Llevant a partir de 1958 va començar dissenyant una plaça però va acabar projectant un nus viari a diferent nivell. Evidentment, les activitats van fugir del node perquè allà no hi

Una lectura urbanística desde las redes, tal como nos propone Gabriel Dupuy, nos señala que la característica cinética es la nueva variable determinante que condiciona, a su vez, la topología de lo urbano caracterizada por las "centralidades". El carácter adaptativo de las relaciones es otro elemento clave de lectura de lo metropolitano. Las centralidades imperantes hoy quizás sean secundarias mañana, según como las proyectemos. Georges Amar nos demuestra que un centro de intercambios es una realidad mutante.

Interpreting urbanism in terms of networks, as Gabriel Dupuy proposes, shows that the kinetic aspect is the new defining variable that conditions the topology of the city, characterized by "centralities". The adaptive nature of its relations is another key element in interpreting the metropolitan phenomenon. The prevailing centralities of today could be secondary tomorrow, depending on how we design them. Georges Amar shows us that an interchange centre is a changing reality.



Plaça de les Glòries. Vista aèria 1968  
 Plaza de Les Glòries. Vista aérea 1968  
 Plaça de les Glòries. Aerial view, 1968

El nudo de Glòries y su evolución son un paradigma en la búsqueda projectual de las centralidades. Y de momento no es más que un espacio de experimentación inconsciente.

The Glòries flyover and its evolution is a paradigmatic case in the design of centralities. To this day, it is a space of unconscious experimentation.

havia urbanitat, ni relacions, només hi havia fluxos de moviments mecanitzats.

El model de la ciutat amb els Jocs Olímpics de 1992 va ser la recerca d'una nova urbanitat. La solució proposada per a Glòries va ser monumentalitzar el nus viari amb un disseny més arquitectònic. Però va oblidar els altres components d'una centralitat urbana. Avui ja sabem que una centralitat metropolitana la defineixen les seves activitats. La infraestructura haurà de ser bàsicament ferroviària per catalitzar una centralitat, i serà una part necessària però no suficient. Una centralitat haurà de ser, al seu torn, monumental i humana. La concepció com a àgora contemporània i la definició del programa d'activitats en planta baixa seran essencials per al seu caràcter d'humanitat. El programa d'activitats de serveis i equipaments i el disseny monumental del conjunt en determinaran el valor com a centralitat metropolitana. De moment, es dissenya un gran forat negre d'espais "verds" sense un clar programa d'activitats. Més enllà de si es tracta d'una centralitat simulada o dissimulada, en aquest cas ens hauríem de preguntar si s'estan ubicant els ingredients per projectar una centralitat urbana. Sense aquestes consideracions mínimes, pretendre projectar infraestructures habitables que generin un "petit món" és una quimera.

Siguiendo la estela de Cerdà, desde los proyectos de urbanismo se ha intentado últimamente compatibilizar estancia y movimiento. Los resultados son diversos. Desde los ejemplos de las plazas de Europa en el eje de la Gran Vía, en L'Hospitalet de Llobregat, y de Lesseps, en el barrio de Gràcia, en Barcelona, Solà-Morales nos propone conceptos como centralidad simulada y centralidad disimulada, respectivamente.

Cerdà diseñó la plaza de Les Glòries como una nueva centralidad en la que conflúan por una parte las vías trascendentales que se cruzaban a nivel, y que iban más allá de la ciudad, conectándola al mundo, y por otra parte en ella destinaba los edificios administrativos centrales de la ciudad. Jaussely en 1905, la dibujó como un gran óvalo delimitado por los nuevos edificios propuestos. No fue hasta la segunda mitad del siglo XX, con la llegada del automóvil, que se empezó a construir el nudo donde el aspecto dominante ya sería el flujo de vehículos. La propuesta diseñada en el Plan Parcial de Levante a partir de 1958 empezó diseñando una plaza pero acabó proyectando un nudo viario a distinto nivel. Evidentemente, las actividades huyeron del nudo porque allí no había urbanidad, ni relaciones, sólo había flujos de movimientos mecanizados.

El modelo de la ciudad con los Juegos Olímpicos de 1992 fue una búsqueda de una nueva urbanidad. La solución propuesta para Glòries fue monumentalizar el nudo viario con un diseño más arquitectónico. Pero olvidó los demás componentes de una centralidad urbana. Hoy ya sabemos que una centralidad metropolitana la definen sus actividades. La infraestructura deberá ser básicamente ferroviaria para catalizar una centralidad, y será una parte necesaria pero no suficiente. Una centralidad deberá ser, a su vez, monumental y humana. Su concepción como ágora contemporánea y la definición del programa de actividades en planta baja serán esenciales para su carácter de humanidad. El programa de actividades de servicios y equipamientos y el diseño monumental del conjunto determinarán su valor como centralidad metropolitana. Por el momento, se diseña un gran agujero negro de espacios "verdes" sin un claro programa de actividades. Más allá de si se trata de una centralidad simulada o disimulada, en este caso nos deberíamos preguntar si se están ubicando los ingredientes para proyectar una centralidad urbana. Sin estas mínimas consideraciones pretender proyectar infraestructuras habitables que generen un "pequeño mundo" es una quimera.

Following Cerdà's cue, planning projects have recently sought to reconcile occupation of space and movement. The results are uneven. In the examples of two plazas, Plaça d'Europa on the Gran Vía in L'Hospitalet de Llobregat and Plaça de Lesseps in Barcelona's Gràcia neighbourhood, Solà-Morales posits concepts such as simulated centrality and dissimulated centrality, respectively.

Cerdà designed Plaça de les Glòries as a new centrality, a point of convergence for the "transcendental thoroughfares" that crossed at grade and extended beyond the city, connecting it to the world, and the site of the city's central administrative buildings. In 1905, Jaussely drew it as a great oval delimited by the planned buildings. It was not until the latter half of the 20th century, with the advent of the automobile, that work started on the construction of a flyover, where the dominant aspect was traffic flow. The proposal outlined in the East Sector Partial Plan in 1958 began with the design of a square but ultimately became a junction on different levels. Evidently, activities fled the place because there was no urbanity or relation, only flows of mechanized movement.

The urban model for the 1992 Olympic Games was a search for a new type of urbanity. The solution proposed for Glòries involved monumentalizing the elevated roundabout by giving it a more architectural design. However, the plan overlooked the other components of urban centrality. Today, we know that metropolitan centrality is defined by its activities. Rail infrastructure needs to be recovered to catalyse centrality, and it will be a necessary part though not sufficient on its own. Centrality must be both monumental and human. Its conception as a contemporary agora and the definition of a programme of activities on the ground floor are essential to its human scale. A programme of activities in the form of services and facilities and the monumental design of the whole will determine its value as metropolitan centrality. For the moment, the design comprises a great black hole of "green" spaces with no clear programme of activities. Regardless of whether it is a simulated or a dissimulated centrality, we should ask if it has the right ingredients to produce an urban centrality. Without these basic considerations, the hope of designing inhabitable infrastructures that generate a "small world" is a pipe dream.

