

vida a la ciutat són un atemptat manifest contra el «dret a la ciutat» que en teoria tenen tots els ciutadans.

I, a més, la construcció real de la ciutat està revelant que, en realitat, allò que ha succeït és que el sector públic ha anat preparant sòl per a la promoció privada en les millors condicions possibles. De fet, és el procés amb què ha culminat l'operació de la Vila Olímpica o és el que va aparellat amb les tramitacions urgents d'alguns plans.

El procés de renovació de la ciutat de Barcelona és, indubtablement, tan apassionant com crucial. Apassionant, perquè és una lliçó viva dels complexos processos de planejament i construcció contínua de la ciutat. Crucial, tant per a la ciutat mateixa com pel seu caràcter modèlic per a altres ciutats catalanes i espanyoles. És essencial que el creixement de la nova Barcelona olímpica condicioni positivament la Barcelona del futur. Per a això hauria estat necessari que s'hagués desenrotllat de manera més plena el debat cultural, social i disciplinari. Des del punt de vista del mètode i de la gestió, és greu que una operació com la de Barcelona hagi tendit massa a la cautela i a la simple justificació a partir dels criteris polítics. L'argumentació política és necessària; però, utilitzada pels que detenen el poder, es basa en el triomfalisme electoral, en l'esquematisme dels raonaments i en la impossibilitat d'acceptar els errors. La correcta construcció de la ciutat exigeix, en canvi, el debat obert amb tots els operadors socials i una rigorosa discussió des del punt de vista cultural, arquitectònic i urbà. Un debat intel·lectual que a Barcelona ha estat insuficient.

*E*L MODELO BARCELONA

Pues los que mandan no se expresan, ni se confiesan nunca. Rara vez en un pueblo, o en una cultura, han coincidido los que se expresan con los que mandan, o si esto ha sucedido ha sido en estaciones distintas, cuando han dejado de mandar. Los que mandan, mientras lo hacen, ni se expresan, ni miran con simpatía que otros lo hagan por ellos; de ahí que en todos los momentos de su grandeza el Estado tienda a una inhibición, se mire con recelo al poeta; que los poetas sean considerados, sentidos, más bien como enemigos en toda república bien constituida, pues ellos declaran lo que hay que celar y contener a veces. El poder tiende a ser taciturno.

María ZAMBRANO,
Delirio y destino.

Durante estos últimos años, la gran cantidad y calidad de las actuaciones urbanas y arquitectónicas realizadas en Barcelona la han convertido en un modelo de intervención urbana. La creación de más de un centenar de nuevos espacios públicos, el replanteamiento de una importante serie de equipamientos, la realización de cuatro áreas olímpicas y la culminación de una completa modernización infraestructural son diversas manifestaciones de este proceso de renovación sin precedentes. El presente escrito va a intentar delimitar cuáles son los conceptos clave en la base de este programa urbano y cuáles son, en definitiva, los rasgos definitorios del modelo que se está aplicando en Barcelona.

A pesar de que el autor se sienta solidario con aquello que se ha realizado en la ciudad, este artículo se sitúa en el terreno de la crítica necesaria. Por lo tanto, el análisis que se va a desarrollar reconoce el salto cualitativo que se está produciendo en la ciudad y la calidad de los técnicos que están interviniendo en ella, pero se basa en el convencimiento de que existen críticas, más allá de las oficiales, que pueden desvelar el modelo básico que se está llevando adelante, con sus características, servidumbres i consecuencias.

1. LOS PLANTEAMIENTOS GENERALES

Los proyectos de diferentes escalas llevados adelante en Barcelona son consecuencia de definidas opciones políticas, de un concreto modelo de gestión y de un programa urbano definido por algunos técnicos representativos: desde la intervención inicial de Oriol Bohigas —autor del texto básico *Reconstrucción de Barcelona* (1985)— hasta las diversas responsabilidades de arquitectos como Joan Busquets, José Antonio Acebillo, Lluís Millet, Josep Martorell, Rafael Cáceres, Josep Maria Llop y otros.

Los puntos de partida han sido claros: remodelar la ciudad aprovechando sus propias cualidades y recuperando los esca-

esos espacios libres existentes; apostar por el hecho singular de los Juegos Olímpicos como motor de la renovación de la ciudad; entender Barcelona como un laboratorio urbano y social; plantear las áreas e instalaciones olímpicas totalmente integradas a la ciudad; iniciar una necesaria y drástica reestructuración infraestructural; potenciar la realización de grandes proyectos. Todos estos planteamientos iniciales son claros, pero es necesario comprobar cómo se han realizado en realidad, cuáles son sus consecuencias sociales y de qué manera todo ello ha podido llevarse a cabo en el conflictivo contexto de la ciudad capitalista dentro de la época postindustrial, en la confluencia de muy diversos intereses económicos y sociales.

En la evolución de Barcelona, a lo largo de los años ochenta existe un punto de cambio y ruptura que no ha sido aún valorado suficientemente. Este cambio radical se produce en octubre de 1986, cuando la ciudad es nominada sede de los Juegos Olímpicos. A partir de este momento los proyectos previstos deberán realizarse con mayor urgencia y precipitación, y la dependencia de unos respecto a otros va a aumentar de forma alarmante. Aunque el modelo, en principio, sea el mismo, como lo son las autoridades y los técnicos municipales, la elección de Barcelona como sede olímpica —un hito que figuraba como base del programa municipal— ocasiona un cambio de ritmo, de escala y de contexto. Los proyectos deben realizarse dentro de los estrechos plazos previstos; las operaciones pasan a tener un mayor tamaño y trascendencia; las leyes del mercado de la ciudad se transforman, aumentando de manera galopante las expectativas de especulación urbana. A partir de octubre de 1986 pasan a segundo término operaciones como la realización de parques urbanos, o se hacen mucho más difíciles intervenciones delicadas tales como la creación de centros cívicos como el de Sants en las antiguas cocheras de tranvías (1977-83) y el de la derecha del Ensanche en la antigua fábrica La Sedeta (1982-84). Los nuevos proyectos deben estar pensados según un tamaño y un ritmo de construcción enemigo de cuidadas restauraciones y lentas negociaciones. También la escala del diálogo urbano cambia; a partir de ahora el Ayuntamiento debe negociar directamente con los grandes operadores capaces de promover las magnas operaciones urgentes de la Barcelona olímpica y debe eludir las más lentas y conflictivas operaciones con los pequeños operadores más populares.

2. LA INTEGRACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

Uno de los argumentos metodológicos básicos del modelo Barcelona es el entender «la ciudad como laboratorio». Se trata, por lo tanto, de un modelo empírico que no parte de ambiciosas planificaciones tecnológicas, sino que se basa en intervenciones fragmentarias, en pequeñas y medias operaciones que estratégicamente van recomponiendo la ciudad a partir de los instrumentos del proyecto arquitectónico. La misma evolución de los espacios públicos de nueva realización entre 1980 y 1987 son una clara muestra de este procedimiento empírico.

Las primeras plazas se realizan en los centros históricos —Ciutat Vella, Gracia, Sants— y son de pequeño tamaño; el carácter de la misma trama urbana aporta ya muchas pautas para la intervención. De esta primera época son la plaza Tri-

lla, la plaza de Sants o el parque de la España Industrial. Paulatinamente los proyectos van aumentando de tamaño y van realizándose en las zonas periféricas de la ciudad, especialmente en su parte este y norte, con plazas como la de la Palmera, parques como el de la Pegaso, de la Creueta del Coll, del Clot, y avenidas como la de Vía Julia. En estas intervenciones posteriores se ha aprovechado toda la experiencia y los conocimientos acumulados en las primeras experiencias, partiendo de este procedimiento positivista. Y han sido estas operaciones de mayor tamaño y compromiso las que han contado con el soporte de la instalación de bellas esculturas al aire libre.

Sin embargo, como mínimo dos tipos de factores ponen en entredicho la perfecta aplicación del método. En primer lugar, la excesiva diversificación de centros de dirección y coordinación dentro de los mismos departamentos de planeamiento y proyectos del Ayuntamiento dificultan la definición de una estrategia unitaria y coherente. En segundo lugar, la ausencia de una real discusión crítica más allá de los círculos exclusivos de los técnicos municipales, la demostrada impermeabilidad al debate de los círculos oficiales, dificulta que este método empírico, basado, en teoría, en un análisis y discusión racional de aciertos y errores, se realice de manera completa.

Otro argumento básico para el éxito de los proyectos olímpicos de Barcelona es el de la integración de cada una de las áreas olímpicas dentro de la ciudad existente; es decir, el hecho de haber pensado cuidadosamente cada uno de los proyectos relacionados con los Juegos Olímpicos de manera que después de 1992 repercutan en la ciudad y puedan ser utilizados. Sin duda, cada una de las cuatro áreas ha sido pensada para convertirse en área de servicio para toda la ciudad. Éste es uno de los factores más positivos e inteligentes del modelo Barcelona que lo diferencia del caso Sevilla.

Ahora bien, estas áreas olímpicas se han situado en cada uno de los cuatro vértices de la ciudad, en sus cuatro esquinas, con el fin de fortalecer su propia estructura urbana. Con ello se ha hecho un uso ambiguo de la dualidad centro/periferia, entendiéndola sólo en relación con la escala de la ciudad de Barcelona y no con la escala real de fin de siglo, la escala metropolitana. En este sentido, si bien se ha reequipado la periferia de Barcelona ciudad, a escala metropolitana, lo que se ha hecho es fortalecer el centralismo de Barcelona, concentrar todos los servicios en detrimento de la periferia metropolitana. Este modelo centrípeto se basa en obtener el máximo beneficio del suelo de Barcelona, enfatizando la hipercentralidad y expulsando los problemas urbanos y las servidumbres —como los centros de comunicaciones, las autopistas, las instalaciones industriales, las cárceles, etc.— hacia los municipios limítrofes, hacia un *hinterland* infradotado.

3. LA TERCIARIZACIÓN DE LA CIUDAD Y LAS ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD

Indudablemente, el proceso de paso de la sociedad industrial a la postindustrial que se produce a partir de los años sesenta tiene su reflejo en la terciarización de los espacios de las ciudades. Tal como ha señalado Daniel Bell, en la sociedad postindustrial se ha pasado de la tecnología mecánica de los motores a la tecnología intelectual de la información, el

conocimiento y el microprocesamiento. Las infraestructuras de comunicación son más trascendentales que las de transporte y energía. El sector terciario es mayor que el agrario y el industrial.

También la Barcelona actual responde a esta condición postindustrial. Su realidad es consecuencia del fuerte incremento de los espacios dedicados a oficinas, galerías comerciales y hoteles. Ningún rincón queda ya que no esté relacionado estrictamente con el consumo. La misma opción por la concentración de servicios en Barcelona agudiza esta tendencia.

En este sentido, el proceso de terciarización paulatina habrá creado un grave problema vital al Ensanche barcelonés: la conversión del tejido residencial en área de oficinas que se ha producido en ciertas zonas las ha hecho ya irrecuperables para la residencia, debido a unos altos costos de compra o alquiler que sólo pueden pagar los negocios. Ello es totalmente negativo para la ciudad, ya que estas zonas —alrededor de la plaza Cataluña y del paseo de Gracia, por ejemplo— se desertizan de vida doméstica tal como sucede en el Wall Street neoyorkino; es decir, quedan vacíos durante la noche y los fines de semana.

Para enfrentarse a una salvaje terciarización de la ciudad y para poder llevar adelante el modelo Barcelona —empírico, integrado, centrípeto, basado en grandes proyectos— se puso en circulación un concepto urbano básico para su gestión. Se trata de la idea de «áreas de nueva centralidad» promovida por Joan Busquets en 1987, dentro de la cual entran tanto las cuatro *áreas* olímpicas como lo que podríamos denominar *nudos* urbanos, es decir, nudos de gran trascendencia que aparecen allí donde se entrecruzan las grandes vías de circulación, allí donde desaparecen infraestructuras tales como estaciones y vías ferroviarias, liberando suelo urbano de gran centralidad, o allí donde quedan los espacios limítrofes de un barrio con otro. Se trata de nudos como la calle Tarragona, la plaza Cerdà, la plaza de las Glorias, Renfe-Meridiana, Port Vell, la prolongación de la Diagonal, etc., cruciales para enriquecer la cohesión urbana de la ciudad, puntos clave hacia donde orientar y dirigir el impulso inversor.

El objetivo es el de controlar el desarrollo de la ciudad reorientando a los diversos operadores urbanos para situarlos en diversas áreas preparadas por las instancias municipales. Es decir, reconducir los flujos especuladores y sociales de la ciudad hacia unos puntos concretos, intentando reequilibrar la ciudad y evitar terciarizaciones excesivas o especializaciones nocivas para ciertas áreas urbanas. El Ayuntamiento da facilidades en cuanto al ofrecimiento de infraestructuras y de suelo en normativa aprobada, exigiendo a cambio, como contrapartida, cesiones de carácter público.

Esta propuesta, que se sitúa en una posición interclasista, acorde con la política general de lo que podríamos denominar «burguesía socialista», intenta conciliar las diversas tensiones que aparecen en la ciudad: los intereses especulativos de los propietarios y de los grandes operadores nacionales e internacionales y los intereses sociales de los ciudadanos respecto a equipamientos, espacios libres y calidad de vida.

Desde un punto de vista disciplinar, la idea de las áreas de nueva centralidad es de un gran valor. Constituye uno de esos privilegiados momentos de la historia del urbanismo y la arquitectura en que se conforman métodos que sirven tanto

para entender e interpretar la ciudad, como para intervenir y proyectar en ella.

Ahora bien, la puesta en práctica de este proyecto de áreas de nueva centralidad ha mostrado sus problemas, basados en el difícil e inestable equilibrio en el que se mueve siempre el control público del crecimiento capitalista de la ciudad. La propuesta de áreas de nueva centralidad ha funcionado adecuadamente en operaciones como la calle Tarragona o la de la manzana de la Diagonal; se ha realizado con gran lentitud y dificultad en los casos de Renfe-Meridiana o de la plaza de las Glorias; ha encontrado enormes dificultades en ejemplos como el de las Piscinas y Deportes o el del control de la calidad formal de los edificios terciarios de la Diagonal; y aún prácticamente no se ha iniciado en la plaza Cerdà y en Diagonal-Prim.

La gestión de estas áreas va también estrechamente ligada a la necesidad de dialogar exclusivamente con los grandes operadores urbanos, con los nuevos protagonistas de la construcción de la ciudad, estos grupos mixtos formados por bancos, inmobiliarias, grandes compañías inversoras y aseguradoras, cadenas hoteleras, etc. Casos como el Plan de Hoteles y, sobre todo, el proyecto de remodelación del Port Vell son una muestra reciente de los resultados del modelo neoliberal de gestión de la ciudad que, en último término, está tras la política municipal.

4. NÚCLEOS Y EJES CULTURALES

Barcelona ofrece al exterior la idea de ciudad de la cultura y el arte, pero tras esta imagen brillante se esconden algunos espejismos. Su estándar de museos y salas de exposiciones está muy por debajo de sus pretensiones de capitalidad. Pocos son aún los museos que funcionan de una manera correcta y moderna. Más bien predominan viejas instituciones olvidadas y marginadas —como la Real Academia Catalana de Bellas Artes de San Jorge o la Biblioteca de los Museos de Arte— y proyectos megalómanos en lenta y costosa vía de realización como el Museo Nacional de Arte de Cataluña y el Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona. Mientras tanto, Barcelona tiene un gran déficit de adecuadas salas de exposiciones y con el tiempo la ciudad va perdiendo protagonismo en los intercambios nacionales e internacionales.

Pero no sólo esto: a la ciudad le ha faltado una clara estrategia urbana global para ubicar las áreas culturales. Partiendo de una postura ambigua entre la descentralización en los barrios y la concentración en ciertas zonas de la ciudad, el resultado final ha sido un híbrido defectuoso basado en la dispersión de los servicios.

Diversas son las áreas de galerías de arte —Consejo de Ciento / rambla Cataluña, área del Turó Park, en torno al mercado del Born—; diversos son los focos de concentración de museos: la serie de museos dispersos en la montaña de Montjuïc, el Centro de Cultura Contemporánea en el Raval, aislados focos de actividad cultural en el Poblenou, los entornos del mercado del Born; diversos son los núcleos de archivos históricos —la Llotja, la Casa de l'Ardiaca, el Archivo de la Corona de Aragón, la Estación del Norte...

En el sentido de estas insuficiencias Barcelona ha quedado rezagada en lo tocante a centros de arte contemporáneo

tan vivos como el IVAM de Valencia o el CAAM en Las Palmas, o en materia de ejes museográficos como el de la Castellana en Madrid, con el Prado, el Reina Sofía y la Colección Thyssen.

Uno de los factores básicos en la falta de unos ejes, áreas o redes culturales es la indecisión o incapacidad para saber aprovechar las grandes reservas espaciales de las que dispone la ciudad, como los patios interiores de las manzanas Cerdà, el mercado del Born, la antigua Caserna de San Agustín; la inadecuada solución dada a la montaña de Montjuïc, con problemas de indefinición, de accesibilidad y de incompatibilidad de actividades; la pérdida de edificios que hubieran podido ser valiosos para fines culturales y que han caído en manos de intereses privados.

5. EL TRATAMIENTO DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO, URBANO Y SOCIAL

Uno de los elementos que más claramente muestra las contradicciones del modelo Barcelona es el trato otorgado al patrimonio arquitectónico y urbano. La experiencia demuestra que algunos edificios y tejidos son respetados con cuidado, y otros, en cambio, son eliminados drásticamente. Por ejemplo, contrasta sorprendentemente la conservación del antiguo Estadio Olímpico, con los condicionantes y costes que ello ha comportado, con la eliminación de gran parte de la arquitectura industrial del barrio del Poblenou.

¿Cuáles habrán sido los criterios adoptados para conservar unos edificios y derribar otros? En primer lugar, predominan anacrónicos factores de valoración simbólica: se entiende que un estadio forma parte de la memoria colectiva; en cambio, este papel no se otorga al patrimonio industrial. Otra razón manifiesta es que desaparece todo aquello que, no siendo una arquitectura monumental de primer orden, cae en una zona de radical transformación. En definitiva, no han sido elaborados aún unos criterios definidos sobre el concepto de patrimonio y sobre aquello que debería conservarse, ya que los criterios prevalentes son exclusivamente económicos.

En este sentido, una explicación de las razones de la eliminación del patrimonio industrial del Poblenou consistiría en la necesidad de limpiar el área para poder replantear toda la *infraestructura* de alcantarillado, vías subterráneas y vías de ferrocarril, y para poder realizar la operación con rapidez y sin obstáculos. La operación de la Villa Olímpica, además de manifestar un total desinterés por la arqueología industrial, ha ocasionado que la nueva morfología se resienta de la falta de directrices urbanas. De esta manera se han planteado unas grandes manzanas que ni responden a la tradición de la trama Cerdà ni dan una nueva solución alternativa, ofreciendo una morfología híbrida y poco atractiva, sin ninguna relación con la trama existente de la ciudad, mostrando en sus resultados que la arquitectura y la ciudad no pueden surgir nunca del desierto, sino de la memoria. Para culminar el proceso, a la Villa Olímpica incluso se le ha puesto el nombre de Nova Icària, apropiándose de los precedentes utópicos de los cabetianos que poblaron la zona.

Son bastantes, por lo tanto, los proyectos que se resienten de la poca relación con la trama existente y de las urgencias del proyecto. La ciudad es algo que debe realizarse lentamente,

discutiendo y mejorando cada proyecto, pactando cada intervención, dejando que la misma dinámica de la ciudad vaya evolucionando. Por lo tanto, no es de extrañar que una parte de las intervenciones de estos años no estén suficientemente trabadas con la escala, las directrices y el tamaño de la ciudad preexistente.

Uno de los últimos casos más lamentables de esta ambigua relación con el patrimonio arquitectónico es el gran proyecto en vías de realización para urbanizar los terrenos del Port Vell. El problema es de enorme complejidad, porque, además, las inversiones privadas dedicadas al sector terciario, al consumo y al ocio van a realizarse sobre suelo de procedencia pública, sobre la misma línea al mar de la ciudad, hipotecando sus vistas y su contacto directo con el mar. Las vacilaciones que se han seguido a lo largo de este proyecto muestran una deficiencia actual de la disciplina arquitectónica: se dispone ya de métodos y criterios para intervenir y reutilizar los edificios antiguos, pero aún no están suficientemente experimentados los instrumentos para la reutilización de los viejos espacios públicos. En el caso del Port Vell se echa en falta la gran cualidad formal, conceptual y poética de la propuesta que Manuel de Solà-Morales hizo para el Port Vell en 1977.

De hecho, dentro del mismo Ayuntamiento de Barcelona conviven concepciones contrapuestas sobre el trato que hay que dar al patrimonio arquitectónico. Es evidente la diversidad de opiniones entre los encargados de la sección del Patrimonio Arquitectónico y Oriol Bohigas, por ejemplo, preconizador de una renovación drástica.

6. LA NUEVA RED DE CONECTIVIDAD

Para el correcto funcionamiento de la nueva Barcelona, ha sido necesario replantear totalmente la red de conectividad, de tal manera que mejoren las relaciones, precisamente, entre cada una de las áreas y los nudos de nueva centralidad. Se trata de una especie de intervenciones en forma de líneas, esencialmente desarrolladas en el perímetro de la ciudad —emblemáticamente en el recorrido anular del segundo cinturón— que aporten la renovación de toda la red viaria, *infraestructural*, de servicios y de comunicaciones. Desde la nueva red de alcantarillado que ha paliado los graves problemas de inundaciones periódicas de ciertas partes de la ciudad, hasta la torre de telecomunicaciones en Collserola, proyectada por Norman Foster, cuyo objetivo es unificar las antenas dispersas, pasando por la renovación del aeropuerto, constituyen, junto a todo el replanteamiento de la red viaria, piezas lineales esenciales para la remodelación de la ciudad.

Los cinturones de ronda y los túneles recientemente inaugurados significan tanto la herencia del proyecto de la Barcelona monumental y novecentista planteado por Léon Jausely en 1905, como la recuperación del esquema de conectividad de principios de los años setenta, planteado en la época especulativa del alcalde Porcioles y congelado a causa de la crisis económica y de los movimientos urbanos. Sin duda, ahora se ha comprobado la idoneidad de estos ejes de circulación.

Los proyectos de intervención en las vías de tráfico presentan dos tipos de novedades. Por una parte, la definición de

vías urbanas, que, a la vez que solucionan problemas de tráfico, se convierten en ejes de equipamientos y en paseos urbanos; esto es lo que se ha realizado en la Vía Julia, Río de Janeiro, avenida de Gaudí, vías-parque del Carmelo, rambla de Prim, etc. Y, por otra parte, cuidar el diseño, el tratamiento formal de una serie de elementos urbanos tales como puentes, túneles, muros, señalizaciones, pórticos para señales viarias, marquesinas paradas de bus, etc., que hasta hoy estaban descuidados pero que en realidad inciden fuertemente en la imagen y calidad de la ciudad. El puente diseñado por Santiago Calatrava en la unión de las calles Felipe II y Bac de Roda, junto con una serie de puentes realizados en la parte este de la ciudad, así como las bocas del túnel de la Rovira, son ya claras muestras de ello.

Respecto a la realización global del segundo cinturón, debe decirse que su necesidad, aunque parezca paradójico, va también ligada a su insuficiencia. La red perimetral de los cinturones es absolutamente necesaria para evitar el colapso de la ciudad y para disminuir los flujos circulatorios en el centro histórico de la ciudad, pero es totalmente inútil para resolver los problemas globales de tráfico de la ciudad. Ya hoy es previsible que también dichos cinturones van a quedar colmados de tráfico. Por lo tanto, la operación de los cinturones tiene también un valor ideológico y de cambio, como algo necesario para toda ciudad moderna que aspira a atraer inversiones y que debe disponer de vías perimetrales rápidas; y tiene también un ulterior valor técnico e infraestructural para servir de soporte a una drástica reestructuración de las infraestructuras y tecnologías de la ciudad: redes de agua, electricidad, teléfono, información, etc.

Sin duda, la mejora de los transportes públicos, la experimentación de nuevos medios de transporte colectivo e individual y un drástico control del tráfico en el centro de la ciudad, junto a la construcción de los prometidos *park and ride* en sus accesos, siguen siendo las únicas soluciones a un problema crucial de la ciudad.

7. LAS CONSECUENCIAS DEL MODELO

En primer lugar, debe desvelarse hasta qué punto las justificaciones ideológicas se superponen generalmente a las interpretaciones ligadas estrictamente a la calidad urbana y arquitectónica de lo realizado, a las reales disponibilidades y facilidades que ofrece la ciudad.

Por ejemplo, falta aún una discusión a fondo en torno a la calidad de los muy diversos espacios libres proyectados y realizados que vaya más allá de la argumentación ideológica que confunde uso necesario con éxito y perfección. El uso masivo de gran parte de los espacios públicos de Barcelona no justifica su adecuación; es sólo una manifestación fehaciente de la necesidad vital de espacios libres para la ciudad.

Diversos son los problemas de repercusión social que en la ciudad se están generando con la aplicación de su modelo urbano. En primer lugar, la declarada densificación de la ciudad. Barcelona era ya una ciudad con unos niveles de densidad altísimos. Con los proyectos que se están realizando —instalaciones deportivas, hoteles, centros comerciales, etc.—, a pesar de que se hayan hecho nuevos parques y a pesar de que la población fija disminuya lentamente, la ciudad

se está densificando en cuanto a volumen edificado y en cuanto a uso. Ello va estrictamente ligado a otras dos consecuencias: el exceso de consumo y la terciarización. Barcelona se está perfeccionando como gran centro terciario de escala metropolitana y como centro de atracción turística, con lo cual, a pesar de que la población residente disminuya, aumenta cada día el número de personas que van a trabajar, a consumir o a visitar Barcelona. Una ciudad que no deja ya ningún resquicio, ningún palmo cuadrado sin controlar, que ha pasado a ser toda ella escenario del consumo. Proliferan las galerías comerciales; todos los miles de metros lineales de planta baja están ocupados por comercios, e incluso estos itinerarios del consumo crecen hacia el interior de las manzanas. Todo ello va ligado a una ulterior consecuencia, acorde con lo que está sucediendo en todas las grandes metrópolis (Nueva York, Londres, París...): el vertiginoso encarecimiento del coste de la vida en la gran ciudad, soportable sólo para una parte de los ciudadanos. La ciudad se terciariza, ciertas áreas se despueblan de residencia; la ciudad globalmente puede obtener grandes beneficios, pero una gran parte de los ciudadanos asisten a la paulatina pérdida de poder adquisitivo. La privatización de grandes áreas públicas y el alto coste de la vida en la ciudad son un manifiesto atentado contra el «derecho a la ciudad» que en teoría tienen todos los ciudadanos.

Y, además, la construcción real de la ciudad está mostrando cómo, en realidad, lo que ha sucedido es que el sector público ha ido preparando, en las mejores condiciones posibles, suelo para la promoción privada. Es, de hecho, el proceso con el que se ha culminado la operación de la Villa Olímpica o es lo que va aparejado con las tramitaciones urgentes de algunos planes.

El proceso de renovación de la ciudad de Barcelona es, indudablemente, tan apasionante como crucial. Apasionante porque es una lección viva de los complejos procesos de planeamiento y construcción continua de la ciudad. Crucial, tanto para la ciudad misma como por su carácter modélico para otras ciudades catalanas y españolas. Es esencial que el crecimiento de la nueva Barcelona olímpica condicione positivamente la Barcelona del futuro. Para ello hubiera sido necesario que se desarrollase de manera más plena el debate cultural, social y disciplinar. Desde el punto de vista del método y de la gestión, es grave que una operación como la de Barcelona haya tendido demasiado a la cautela y a la mera justificación a partir de los criterios políticos. La argumentación política es necesaria, pero, utilizada por los que detentan el poder, se basa en el triunfalismo electoral, en el esquematismo de los razonamientos y en la imposibilidad de aceptar los errores. La correcta construcción de la ciudad exige, en cambio, el debate abierto con todos los operadores sociales y una rigurosa discusión desde el punto de vista cultural, arquitectónico y urbano. Un debate intelectual que en Barcelona ha sido insuficiente.