

Agradecimientos

Es de bien nacido
ser agradecido.

Capítulo 4

Pasear por la ciudad
como forma de
conocimiento

Capítulo 10

Bibliografía
y anexos

Introducción

Puesta en escena de
aquello que en este
documento se tratará

Capítulo 5

Barcelona:
ciudad slow,
ciudad fast

Diseño gráfico

Albert Romagosa

Capítulo 0

Metodología y fuentes

Capítulo 6

Cliente

Textos

Albert Romagosa
Raquel Pelta

Capítulo 1

La ciudad
contemporánea

Capítulo 7

Público objetivo

Facilitadores

Raquel Pelta
Rober Pallàs

Capítulo 2

Nuevas formas de
entender las ciudades

Capítulo 8

Briefing

Escuela

Elisava Escola
Superior de Disseny

Capítulo 3

Barcelona, ciudad

Capítulo 9

Conclusiones

Curso

2011-2012

A g r a d e c i m i e n t o s

Antes de empezar con la investigación del Proyecto Final de Estudios, me gustaría agradecer a aquellos que me han ayudado a la realización de dicha investigación.

A Raquel Pelta por el incondicional apoyo a sus alumnos, su marcada vocación docente y su amor de madre a todos nosotros. Sus conocimientos infinitos en tantísimos ámbitos me han mantenido motivado día a día con esta investigación y me ha regalado parte de su conocimiento para poder satisfacer mis objetivos. Gracias por abrirme los ojos en muchos aspectos que ya conoces y gracias de nuevo por todo.

A Rober Pallàs por haber planteado esta asignatura de investigación como un juego constante, por habernos hecho disfrutar aprendiendo y haber completado nuestras investigaciones con ejercicios prácticos y del todo útiles. Gracias por tu fácil accesibilidad y tus ganas de sacar el máximo partido a las horas lectivas.

A Mario Berenguer y Valentín Roma por sus aportaciones y consejos, tanto dentro como fuera de clase, en cuanto a la conceptualización para el proyecto.

A mis compañeros Albert Garrigó y Marc Cubillas por aguantarme cada día en clase y escuchar mis problemas con la investigación en el balcón del aula 312.

Gracias a Roser Ribas, Marta Vargas, Mariona Guiu y tantos otros que me dejo por ayudarme en la concreción del tema y apoyarme en todas las elecciones.

A mis padres por interesarse día a día en todo aquello que concierne mis estudios y por todo lo que hacen día a día por mí y para que esto siga adelante.

A mi tía Núria, a mi tío Joan, a Raimon y todos aquellos que respondisteis mis demandas solamente para ayudarme sin pedirme el favor de vuelta, gracias.

Introducción

“Declaremos que el esplendor
del mundo se ha enriquecido
con una belleza nueva;
la belleza de la velocidad.
Un automóvil de carreras...
un automóvil rugiente, que
parece correr sobre una estela
de metralla, es más hermoso
que la Victoria de Samotracia”

(Marinetti, Manifiesto Futurista, 1909).

La cita que encabeza esta introducción pertenece al comienzo del Manifiesto Futurista, publicado en Le Figaro en 1909 y escrito por Filippo Tommaso Marinetti. Los futuristas como colectivo artístico-literario y amantes incondicionales de la velocidad pretenden separarse del pasado rechazando todo atisbo de tradición y corrupción, enfocando el arte hacia un nuevo horizonte de futuro donde lo importante es representar el dinamismo, el movimiento, la sociedad masificada de las grandes ciudades y, por supuesto, la velocidad de este nuevo futuro que vislumbran que, para ellos, era una perfecta definición de la sociedad contemporánea.

He iniciado esta memoria citando el Manifiesto Futurista porque el tema marco propuesto por la escuela Elisava para que los alumnos de la escuela Elisava realicen su proyecto final de estudios es la velocidad. El tema es suficientemente complejo como para que cada uno extraiga de él aquello que más le interese. Pero, ¿qué es la velocidad?. La velocidad, en su fórmula, es el espacio contra el tiempo (m/s en el sistema internacional de unidades), esto es, la velocidad tiene una estrecha relación con el tiempo, sin tiempo, la velocidad no se concibe. La velocidad es ligereza y aceleración, es prontitud, es celeridad, en definitiva, es todo aquello que varía el estado de las cosas (posición o tiempo). Aunque estas definiciones son claras y precisas, no mencionan el impacto que tiene la velocidad en nuestras vidas. Este es precisamente el punto que interesa a un diseñador, en la medida en que el diseño se dirige a la sociedad, que es lo que voy a tratar a continuación.

La velocidad ha influido mucho en nuestra sociedad desde la Revolución Industrial y se ha convertido en algo sumamente importante para nosotros. Ha cambiado la forma que teníamos de entender muchas cosas como el transporte, el trabajo, el ocio y en definitiva prácticamente todo. No es raro que con la mecanización de diversas (y posteriormente de todas o casi todas) industrias el trabajo manual fuese poco a poco desapareciendo y la producción en serie consiguiese una fuerza abrumadora y cambiase por completo el concepto de ciudad. Y es que, si en algún campo ha influido y sigue influyendo la velocidad es, precisamente, en el de la ciudad.

La ciudad era, ya en la época de los futuristas, y sigue siendo el punto neurálgico donde más ha influido la velocidad a la sociedad, pues es allí donde se desarrolla y moldea la vida contemporánea. En el campo, el ritmo de vida está mucho más ligado al propio ritmo natural de las cosas, a las estaciones del año, a las horas del día, a la luz del sol, a las temperaturas, etc. En una ciudad masificada donde todo se puede realizar y consumir a cualquier hora del día y de la noche, las cosas cogen otro ritmo, el que nosotros, como ciudadanos, decidimos. Por tanto, es lógico deducir que si nosotros elegimos cada vez más el ritmo que deseamos para nuestra vida escojamos que nuestros deseos se materialicen al instante, lo más rápidamente posible, por tanto, aceleramos día a día el ritmo de la ciudad con nuestra frenética velocidad. Es entonces, cuando podemos decir que la velocidad afecta a la percepción de la ciudad y a la ciudad en sí misma. Hoy en día somos más los que vivimos en ciudades que aquellos que viven en zonas rurales, eso significa que las ciudades se están desbordando y hay que edificar y construir más y por ello la ciudad crece, varía, se dinamiza, entra en una vorágine de velocidad y metamorfosis que le lleva a una difícil percepción visual. En números, el cambio de 1950 a 2010 ha sido pasar del 42,6% de población urbana al 77,8%, en detrimento de la población rural que su cambio ha sido de 57,4% a 22,2% en cincuenta años.¹

La velocidad y ritmo de cambio y movimiento que vivimos hoy en una ciudad tan extrema como Barcelona hace que ya no pensemos en la ciudad y que ni siquiera la miremos, sencillamente la usamos. Por ello hay un déficit de atención a lo que ocurre, no vemos que la ciudad se está polarizando en dos ciudades dentro de una misma, la Barcelona rápida y la Barcelona lenta.

Tras el desarrollo de este tema y del constante cambio he llegado al tema que voy a tratar en mi PFE; “¿Como afecta la velocidad a la ciudad?”, con ello quiero invitar al usuario a que reflexione sobre su ciudad, que se dé cuenta de que no la mira para que comience a mirarla, que se quede con los pequeños detalles de una ciudad tan grande como es Barcelona. Quiero mostrar la diplopía de la ciudad señalando la ciudad rápida y la ciudad lenta que comentaba anteriormente.

¹ Población rural y urbana: Estadística y tabla que muestra la población que vive en ciudades comparandolas con población que vive en el ámbito rural: Véase anexo 1.

C a p í t u l o 0

—

M e t o d o l o g í a
y f u e n t e s

En cuanto a la metodología empleada en esta búsqueda de información, se ha realizado una investigación documental, recurriendo por tanto a fuentes secundarias, a través de la consulta de bibliografía especializada relacionada con la ciudad, el Movimiento Slow, la Internacional Situacionista, el Futurismo, Barcelona, el andar, etc. Asimismo, se ha consultado Internet, con el objetivo de tener información actualizada y contrastar fuentes.

Se han consultado las siguientes bibliotecas:

- Biblioteca Enric Bricall. Elisava.
- Biblioteca de la Universitat Pompeu Fabra

C a p í t u l o 1

—

L a c i u d a d c o n t e m p o r á n e a

Para comenzar a analizar la ciudad contemporánea primero debemos conocer realmente qué es una ciudad. Según la RAE ciudad es un “conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por la común a actividades no agrícolas”. Pero todos sabemos que una ciudad es mucho más que es, una ciudad está llena de historias, de momentos, de casualidades, de emblemas...de velocidad.

La ciudad surgió en el momento en que el hombre abandona su estado de cazador-recolector y descubre la agricultura. El control de la producción de la tierra sentó las bases de la jerarquía social de los primeros establecimientos fijos. La paulatina concentración de pequeñas aldeas dio origen a las primeras ciudades, que aparecieron en los valles de los ríos de la media luna fértil de Asia Menor.

Por supuesto que Jericó (Cisjordania), Sumeria, Babilonia y tantísimas otras son de vital importancia para conocer los fundamentos nuestro sistema social pero no voy a remontarme a milenios atrás para definir el término ciudad porque no ha lugar, nos ocupa el concepto de ciudad contemporánea o ciudad moderna, la ciudad de hoy, la nuestra. Si comenzamos por analizar su nombre, ciudad, conocemos que proviene del latín, de un vocablo que significa ciudadano, por tanto, ya vemos que partimos de la ciudad como conjunto de ciudadanos o ciudadanía, pero para nosotros, hoy en día, este término significa muchas cosas y tiene muy distintos significados. Hoy llamamos ciudad a las aglomeraciones y grandes masas de seres humanos, llamamos ciudad a todas aquellas actividades que distan de las agrarias o realizadas en el campo, incluso podemos llamar ciudad al estrés, hoy en día ya no tiene tanto que ver con la cantidad de personas que allí viven (para considerar una población como ciudad necesita, al menos, 10.000 habitantes) sino con las sensaciones y sentimientos que aquél espacio desprende y cómo los percibimos.

Al principio, las ciudades se basaban en el trazado y distribución de las mismas. La finalidad de la distribución de las ciudades era, habitualmente religioso y gubernamental, también se orientaban al mejor uso de los recursos de los que disponían a su alrededor para abastecer al ciudadano.



Esto fue cambiando y hoy podemos ver como las ciudades medievales fueron evolucionando hasta incluso distribuirlas en torno al palacio del rey u otras figuras importantes dentro de la ciudad.

A raíz de la Revolución Industrial, donde aparece el concepto “el tiempo es dinero” y se perseguía producir más en el mismo tiempo, aparecieron nuevas formas de distribución de la ciudad, debido a que los asuntos sociales empiezan a tener más importancia y el urbanismo comienza a incorporar nuevos enfoques, entre ellos la velocidad.

A partir de entonces, el diseño de las ciudades varió hasta el punto de la creación de modelos concebidos como centros de cultura y arte (Florencia), otros como centro financiero (Nueva York), otros como centros de poder (Washington DC) y que hoy aún conservan este enfoque, aunque en la ciudad contemporánea no se realiza una única actividad, ni se le da un aspecto de “un solo uso” como los ejemplos anteriores, sino que hoy en día una ciudad es mucho más que un centro cultural, es una mezcla de todos los intereses de sus ciudadanos, es un espacio de mezcla, de desarrollo.

Podríamos decir que las ciudades contemporáneas están enfocadas al ciudadano, él/ella es el centro, el objetivo, todo gira en torno a su población, tanto a la que reside en ella como aquella que puede aparecer en forma de turismo. Las ciudades de hoy ofrecen un abanico muy amplio de actividades y elementos que hacen la vida de la persona que las habita más fácil. El transporte es un claro ejemplo de este enfoque, la aparición del transporte público es un hecho íntimamente ligado al usuario, al ciudadano, para que su desplazamiento sea más veloz y consiga enlazar más rápidamente dos lugares de su interés, según sus necesidades. La adecuación de las ciudades al transporte es muy notoria (hoy día la metamorfosis de Barcelona por las obras del AVE es clara), y no solamente en cuanto al transporte público, sino también al automóvil y los transportes privados.

La sobreutilización de estos transportes (sobre todo los privados) conlleva a una ciudad del todo insostenible, el afán por la máxima velocidad hace que las personas usen más y más el coche para trayectos que no lo precisan, este abuso provoca atascos, los atascos producen polución y contaminación de la ciudad en la que estos

conductores viven y la contaminación lleva al malestar del planeta y el malestar del planeta al malestar de la población. Vemos, así, que la velocidad no siempre es tan buena como pensamos ni tan necesaria como creemos y es que esto cada vez va a más y el ciudadano, día a día quiere más comodidades y facilidades y esto lleva a la expansión de los límites de la ciudad, ya que hoy vivimos muchos más humanos en ciudades que en espacios rurales, esto deriva en que la ciudad sea cada vez mayor para acogernos a todos y, por tanto, pasan cada vez más cosas en las ciudades dignas de observación. La sostenibilidad en las ciudades es muy importante para que nuestra sociedad pueda seguir avanzando y nuestra especie pueda continuar existiendo en el planeta.

La sostenibilidad no es más que hacer que las cosas funcionen como han funcionado siempre, es decir, que los sistemas biológicos originales del planeta sigan manteniéndose diversos y productivos, sin que el ser humano, por la creación de ciudades, tecnología, y un sinfín de elementos materiales lo paralice o incluso lo destruya. En palabras del filósofo, matemático y escritor, además de premio Nobel de Literatura, Bertrand Russell «*Gran parte de las dificultades por las que atraviesa el mundo se deben a que los ignorantes están completamente seguros y los inteligentes llenos de dudas*»². Creo que es una frase muy acertada para definir la situación actual de las ciudades y de como éstas (por el comportamiento humano) afectan al planeta tierra. Todo esto podría, en más de un caso, llevar a un ritmo insostenible y a un futuro incierto como el que acabamos de vislumbrar.

En nuestro potente imaginario colectivo, influenciado por las películas de Hollywood, las ciudades del futuro vuelan con tranvías y coches flotantes moviéndose a una velocidad supersónica. Los tubos de *Futurama* pueden ser válidos en teoría pero ¿es esa velocidad el futuro de las ciudades? El ajetreo se ha usado, durante años, como epítome de la experiencia urbana: el metro resoplando mientras entra en la estación, un gentío apresurado cruzando un paso de cebra en Manhattan o alguien parando un taxi con premura; parece que un minuto en el centro de Nueva York, Londres, Madrid o Tokio no pasa como un minuto en el resto del mundo. A pesar de que nuestras avenidas se obstruyen con el tráfico, cuando alguien piensa en una gran ciudad se

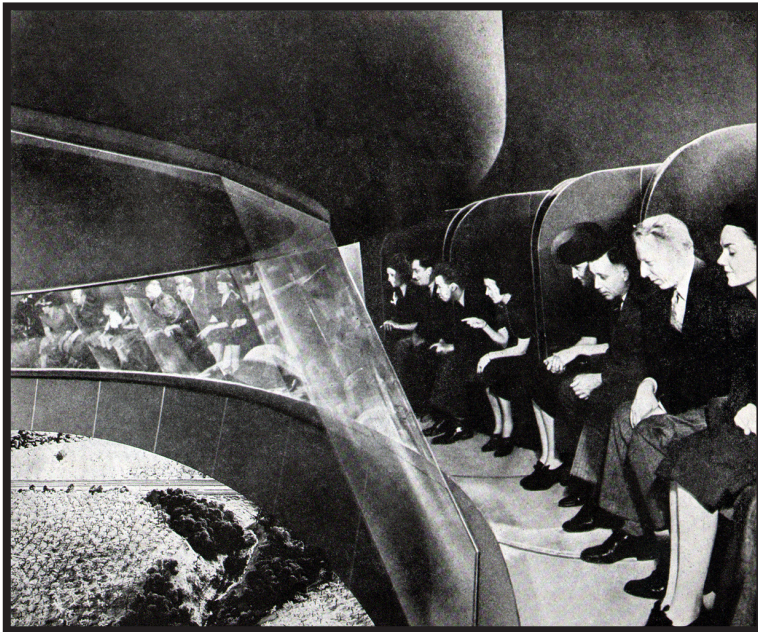
² Ciudades Sostenibles, texto de Mariano Vázquez Espi, noviembre de 1998
<http://habitat.aq.upm.es/select-sost/ab1.html>

la imagina más urbana cuanto más rápido se mueve. Sin embargo, si en el trasiego diario por la jungla de asfalto miras alrededor descubres que muchas propuestas diseñadas para acelerar la ciudad, realmente la ralentizan. El modo más rápido de recorrer una gran urbe ahora mismo es la bicicleta. Al mismo tiempo, los tranvías reivindican su legado eléctrico, sostenible y eficiente; las zonas peatonales recuperan espacio en los centros y las medidas de reducción de velocidad y calmado de tráfico sustituyen a la pasión por los acelerados boulevares del siglo XX. La velocidad da paso a la eficiencia y la fluidez.³

³ Artículo en el blog I Love Bicis de El País:
La velocidad de la ciudad del futuro
[http://blogs.elpais.com/love-bicis/2012/01/
la-velocidad-de-la-ciudad-del-futuro.html](http://blogs.elpais.com/love-bicis/2012/01/la-velocidad-de-la-ciudad-del-futuro.html)



Imágen extraída de Wallchan.com. Future City Wallpaper



Imágen extraída de GM Corporate and Concepts / 1939 GM Futurama

Capítulo 2

—

Nuevas formas

de entender

las ciudades

—

2

Capítulo 2.1

—

**Slow Cities
y las ciudades
sostenibles**

/

Capítulo 2.1

—

Los situacionistas

Capítulo 2.1

—

Slow Cities y las ciudades sostenibles

La población urbana mundial continúa creciendo año tras año en una clara reafirmación de la tendencia mundial en la que el espacio rural se ve abocado a la desertificación. En el espacio urbano, el ritmo es cada vez más rápido porque el tiempo es dinero y cada segundo cuenta.

En este contexto aparece el movimiento Slow. Esta corriente no pretende destruir aquello que el ser humano ha logrado hasta la edad contemporánea, sino plantea la posibilidad de llevar una vida más “plena y desacelerada” para que cada persona pueda controlar y adueñarse de su propia vida.

El movimiento Slow, curiosamente, nació en Italia como el Futurismo del que he hablado anteriormente. Nace como protesta a la apertura de un restaurante de comida rápida (de ahí el nombre Slow, como antítesis de Fast) en una importante plaza de la capital, Roma. Primeramente, y como reacción natural, aparece el Slow Food, pero esta vertiente no esperaba tantos adeptos y comienza a crecer, es entonces cuando se crean las distintas organizaciones que forman el movimiento Slow; Cittaslow (Ciudades Slow), Sitios Web Slow, Restaurantes Slow y la ya nombrada Slow Food.

Los objetivos de Cittaslow incluyen la mejora de la calidad de vida en las ciudades al disminuir su ritmo general. Esto se conseguiría con el uso de la ciudad concebida como un espacio de flujos donde el tráfico pasa a través de ellos.

Cittaslow se ha extendido mucho más allá de Italia. En 2006, las redes nacionales de esta organización llegaron a Alemania, Noruega y Reino Unido. A mediados de 2009, catorce países tenían, al menos, una ciudad/comunidad acreditada oficialmente como Cittaslow.

En julio de 2009, Cowichan Bay, en Canadá, se convirtió en la primera ciudad del continente norteamericano en ser reconocida por como Cittaslow. Hoy, la red de Cittaslow ya llega hasta Corea del Sur y todo el conjunto de Asia.

Hay 3 categorías de miembros de esta organización: Cittaslow, Apoyo Cittaslow y Amigo Cittaslow. Al igual que el ya nombrado Slow Food, Cittaslow es una organización de membresía. Para que una ciudad sea Cittaslow debe tener una población inferior a 50.000 habitantes y solicitar la admisión a la correspondiente red

nacional. Las ciudades deben, asimismo, pagar una cuota anual a la organización entre otros muchos requisitos.

Hay 50 objetivos y principios que cada ciudad Cittaslow se compromete a trabajar para lograr. Aunque siempre habrá lugar para mejorar las metas, sirven como puntos de referencia para mejorar la calidad de vida en la ciudad.

Los principales objetivos del movimiento son, entre otros:

- Mejorar la vida de todos los que viven en un entorno urbano.
- Mejorar la calidad de vida en las ciudades.
- Resistir a la homogeneización y la globalización de las ciudades entodo el mundo.
- Proteger el medio ambiente.
- Promover la diversidad cultural y la singularidad de cada ciudad.
- Servir de inspiración para una vida más sana.

Según la propia organización:

*“Cittaslow es algo más que un conjunto de 50 objetivos y principios. Es una manera de pensar. Se trata de cuidar la ciudad y a las personas que viven y trabajan en ella, o que simplemente la visitan. Se trata de celebrar y promover la diversidad y evitar la ‘igualdad’ que afecta a muchos pueblos en el mundo moderno. Se trata de encontrar un lugar en un mundo cambiante donde los valores son, a menudo, inciertos y las necesidades y aspiraciones de las comunidades locales pueden ser, habitualmente, pasadas por alto”.*⁴

Hoy existen proyectos que incluyen el pensamiento sostenible para el planteamiento de las ciudades del futuro. La ciudad Haui Roi se situará a 50km de Pekín y está diseñada por el arquitecto italiano Mario Occhiuto. Es una de las 400 ciudades ecológicas que el gobierno de China se ha propuesto construir los próximos años.

Tendrá una superficie de 870 hectáreas y su eje central será una avenida diagonal que conectará todas las redes de transporte con la estación de tren. De esta diagonal nacerán varios corredores peatonales que tejerán una estructura verde a lo largo y ancho de la ciudad.

La ciudad de Masdar, diseñada por Foster+Partners, se abastecerá a sí misma, gracias a sus granjas fotovoltaicas y eólicas.

Estos son solamente dos ejemplos del Proyecto Ciudades Sostenibles Europeas, iniciado en 1993, que descansa sobre dos pilares principales: el Grupo de expertos en medio ambiente urbano y la Campaña Ciudades Sostenibles Europeas. El proyecto fomenta la sostenibilidad urbana en toda Europa, especialmente mediante el intercambio de experiencias y la difusión de buenas prácticas, y pretende influir en las políticas de urbanismo y medio ambiente a los niveles europeo, estatal, regional y local.

Este tipo de iniciativas y proyectos pueden conducir a nuestro planeta, de un futuro incierto a un estado de concienciación muy positivo donde el planeta es lo primero y, por tanto, prima ante la velocidad y la avaricia humana



Render de los planos para la ciudad de Masdar, en Abu Dhabi.

⁴ Cittaslow en Wikipedia:

<http://en.wikipedia.org/wiki/Cittaslow>

Capítulo 2.2

—

Los situacionistas

Además del movimiento Slow, hace ya algunas décadas que han surgido otras maneras de percibir y entender la ciudad y entre ellas la de los situacionistas.

Esta perspectiva y enfoque me parecen muy interesantes y por tanto, a continuación hablaré de ellas.

“Situación construida: Momento de la vida construido concreta y deliberadamente para la organización colectiva de un ambiente unitario y de un juego de acontecimientos.

Situacionista: Todo lo relacionado con la teoría o la actividad práctica de la construcción de situaciones. El que se dedica a construir situaciones. Miembro de la Internacional Situacionista.

Situacionismo: Vocablo carente de sentido, forjado abusivamente por derivación de la raíz anterior. No hay situacionismo, lo que significaría una doctrina de interpretación de los hechos existentes. La noción de situacionismo ha sido concebida evidentemente por los antisituacionistas.”

(Publicado en el número 1 de “Internationale Situationniste”, 1 de junio de 1958).



Estas son algunas de las definiciones con las que los situacionistas trabajan, partiendo del punto de detestar esa palabra, “situacionistas”.

Esta corriente, tiene como planteamiento central la creación de situaciones y aparece como convergencia del marxismo y las vanguardias.

La Internacional Situacionista, fundada en julio de 1957, era una organización de intelectuales revolucionarios, entre cuyos principales objetivos estaba el de acabar con la sociedad de clases y el de combatir el sistema ideológico contemporáneo de la civilización occidental: la dominación capitalista. La IS hablaba con una identidad de mezcla de diferentes movimientos revolucionarios aparecidos desde el siglo XIX hasta sus días, como de Anton Pannekoek, de Rosa Luxemburg, de Georg Lukács, así como de corrientes como las de Comunismo de Consejo y las de izquierda comunista.

Los situacionistas definieron varios conceptos que nos interesan especialmente; deriva y psicogeografía:

Deriva, en francés *dérive*, significa caminar sin objetivo específico, habitualmente en una ciudad. Guy Debord (filósofo situacionista), quiere establecer una reflexión a las formas de ver y experimentar la vida urbana dentro de la propuesta más amplia de la psicogeografía. Así en vez de ser prisioneros de una rutina diaria, Debord plantea seguir las emociones y mirar a las situaciones urbanas de una forma nueva radical.

En la psicogeografía se pretende entender los efectos y las formas del ambiente geográfico en las emociones y el comportamiento de las personas.

La noción de psicogeografía, concebida por los situacionistas a mediados de los años cincuenta, consiste en el estudio de los efectos del medio geográfico en el comportamiento afectivo de los individuos. La poética psicogeográfica se opone, de esta manera, al impulso panóptico en el sentido que pretende entregarse a extractos subjetivos y a recorridos diferenciales en el interior del paisaje más que a su observación globalizadora, científica y simultánea.

Charles Baudelaire describe en su obra *“El pintor de la vida moderna”* la psicogeografía como: Deambular sin rumbo por las calles de la ciudad sin más objeto que experimentar el transcurso de la vida moderna.

Walter Benjamin adoptó este concepto baudeleriano y describía esta acción como el ejercicio de un estilo de vida propio, como un producto de la vida moderna. Él mismo se convirtió en su propio ejemplo cuando a través de largos paseos por París fraguó su obra maestra inacabada: el Libro de los Pasajes. En él habla de los pasillos comerciales acristalados, mitad calle, mitad interior, que unen las grandes avenidas parisinas. En ellos veía proyectados su análisis del capitalismo histórico.

Muchos están, hoy en día, influenciados directa o indirectamente por esta forma de pensar y de ver de Benjamin. En la red podemos encontrar cantidad de blogs y galerías fotográficas de gente que deambula cámara en mano para retratar su deriva.

Los situacionistas dotaron de corpus teórico a estas teorías de Benjamin y Baudelaire dada su afición a deambular sin sentido por el París de postguerra.

Debord lo define como *“dejarse llevar por las sollicitaciones del terreno y los encuentros que a él corresponden”*. Esto es, abandonarse al azar en el deambular por las calles sin más objeto que experimentar los diferentes estados de ánimo que estas pudiesen provocar en el paseante.

Hoy existe algo parecido a la psicogeografía en la red, muchos no quieren negarse al placer de navegar de una web a otra perdiéndose por sus calles digitales.

Esto me lleva a nombrar los que, desde mi punto de vista, son los ejemplos más claros; Google Maps y Google Earth. Estas herramientas on-line nos regalas instantáneas de gran parte del planeta, actualizadas periódicamente y con una calidad asombrosa (dado el número de imágenes con el que cuentan este tipo de plataformas). El fotógrafo Roc Herms es uno de los pioneros en este campo. Ha sabido sacar partido a las nuevas tecnologías para realizar un mapa psicogeográfico a partir de fotografías (que realmente son capturas de pantalla) que documentan la vida paralela que mucha gente tiene dentro de sus ordenadores (videojuegos, redes sociales, etc) en su proyecto Cartas desde casa. No es extraño que reflexionemos, por tanto, en qué puede aportar internet y las nuevas tecnologías al mundo de la psicogeografía.

Todos estos planteamientos y tras el conocimiento de diversas teorías que aquí se explican, he creído y sigo creyendo interesante enfocar mi proyecto en la ciudad, pero no una ciudad cualquiera, la ciudad que conozco a fondo, la ciudad en la que vivo, Barcelona.

C a p í t u l o 3

—

**B a r c e l o n a ,
c i u d a d**

Como he comentado en el apartado anterior, mi proyecto se centrará en la ciudad de Barcelona, por tanto, veo necesario hablar primeramente sobre algunas características que definen la ciudad de Barcelona.

Barcelona es la capital de la Comunidad Autónoma de Catalunya. Es la segunda ciudad más importante y poblada del Estado español. Cuenta con 1.619.337 habitantes (en 2010) en la propia ciudad y con 5.029.181 habitantes (en 2011) en toda su área metropolitana. Su ubicación está a orillas del mar Mediterráneo y a unos 120km al sur de los Pirineos.

La delimitan el mar por el este y la Sierra de Collserola al oeste, el río Llobregat al sur y el Besòs al norte. Barcelona ha sido escenario de varios eventos mundiales, el más importante los Juegos Olímpicos de 1992, que lanzaron a la Ciudad Condal a un momento de auge y posterior declive por el monumental gasto económico que supuso, pero que dio a conocer la ciudad en todo el mundo. Hoy está reconocida, por su importancia cultural, financiera, comercial y turística, como Ciudad global. Uno de sus lugares más importantes a nivel de comunicación y comercio es el puerto, uno de los más importantes del mar Mediterráneo.

Desde hace unos quince años (tras los Juegos Olímpicos), Barcelona se han convertido en uno de los destinos turísticos más visitados de España, sabiendo complacer a la gran mayoría de turistas: con una historia de las más antiguas de Europa, la capital catalana es una de esas ciudades que nunca duermen y está llena de encanto. La variedad de tesoros artísticos, las iglesias románicas y los grandes nombres del arte moderno y la arquitectura como, Dalí, Gaudí, Miró, Picasso, hacen de Barcelona una ciudad única en Europa.

Su clima septentrional (mediterráneo) hace de la ciudad un lugar cómodo para vivir todo el año, sin sobresaltos climáticos, lo que favorece el turismo masivo durante cualquier época del año, la belleza de sus barrios, la Sagrada Familia, la Playa de la Barceloneta, el Estadio Olímpico, el Puerto Deportivo y lo que mueve a su alrededor son sus principales atractivos, además de por supuesto, el hecho de estar en una ciudad que cuenta con numerosos bares, restaurantes, tiendas en las que comprar ropa o souvenirs, y un sinfín de atractivos para disfrutar de sus vacaciones en Barcelona como cines, teatros, auditorios, entre los que destaca el Liceo.



Entre sus lugares a visitar destacamos la famosa Rambla y su plaza Catalunya, la Villa Olímpica con el Palau de Sant Jordi, disfrutar de las vistas de la ciudad desde Montjuic y el Tibidabo, no puede olvidarse la Sagrada Familia, la Catedral y sus museos.

Además Barcelona cuenta con playas en la misma ciudad, darse un baño en la Barceloneta o en la Marbella a los que se llega con transporte público.

El mapa de Barcelona se distribuye en diez barrios; *Ciutat Vella, Eixample, Gràcia, Horta-Guinardó, Les Corts, Nou Barris, Sant Andreu, Sant Martí, Sants-Montjuïc y Sarrià-Sant Gervasi*.

Quizá uno de los barrios más notables en cuanto a urbanismo es el del Eixample (Ensanche). Durante la Revolución Industrial el comercio de Catalunya en general y Barcelona en particular estaba en auge por el monopolio textil entre la capital catalana y Cuba. La ciudad pudo, en ese contexto, derribar sus murallas que cercaban una ciudad que únicamente englobaba lo que ahora es el centro (Ciutat Vella) y crecer anexionando, de ahí el nombre, en 1897, seis municipios limítrofes y desarrollar un plan urbanístico e industrial (pensado por Ildefons Cerdà), que trazó las calles en una retícula cuadrículada y las esquinas en chaflán, creando así lo que hoy conocemos como l'Eixample (el Ensanche).

Nou Barris:

Políticamente, el distrito de Nou Barris vivió una fuerte actividad liderada por las asociaciones de vecinos durante todo el franquismo, como respuesta al urbanismo desordenado y el desequilibrio del desarrollo de la ciudad durante los años 1960 y 1970.

Nou Barris es, desde que en España existe una democracia, un barrio socialista en su mayoría, abarcando éstos habitualmente más del 50% de los sufragios.

Se dotó de este nombre al barrio en 1984, cuando el Ajuntament de Barcelona aprobó una nueva división territorial de la ciudad, separándolo de Sant Andreu. El nombre provenía de la revista que realizaba la asociación de vecinos de la zona.

Una de las construcciones más imponentes del distrito fue el Institut

Mental de la Santa Creu (primeramente Manicomi de la Santa Creu), cerrado en el año 1986 y actualmente sede del distrito.

En 1998, la superficie del distrito era de 804,1 hectáreas y su población de 168.837 habitantes, habiendo perdido más de 20.000 habitantes en unos siete años. En los últimos años, el barrio ha crecido gracias a la inmigración desde el año 2000 debido a sus relativamente bajos precios de vivienda. En 2009 su población había crecido hasta 169.961 habitantes.

Les Corts:

El distrito de “Les Corts” es el cuarto de los distritos de Barcelona. Se sitúa en el oeste de la ciudad, limitando con los distritos de Sarrià-Sant Gervasi por el norte, l’Eixample por el este y Sants-Montjuïc por el sureste, y con los municipios de L’Hospitalet de Llobregat al sur, Esplugas de Llobregat por el oeste y Sant Just Desvern por el noroeste.

Es el tercer distrito más pequeño con 6,08 km², tras Gràcia y Ciutat Vella, y el menos poblado (82.588 habitantes en 2005). Su densidad de 13.584 hab./km² lo sitúa por debajo de la media de la ciudad. El distrito tiene su origen en el antiguo municipio de Las Corts de Sarrià, independizado de Sarrià en 1836, ambos anexionados a la ciudad de Barcelona por el decreto de agregación de 1899. Tradicionalmente se ha dividido el distrito en 10 barrios: Camp de la Creu, Camp Vell, Can Batllori, Can Sol de Baix, Centre, Can Bacardí, La Mercè, Pedralbes, Sant Ramon y Zona Universitària. La propuesta presentada por el ayuntamiento en 2006 -La Barcelona dels barris (La Barcelona de los barrios)- sobre la reordenación de los barrios vertebró el distrito en 3 barrios (Les Corts, Sant Ramon-Maternitat, y Pedralbes), al considerar que los 10 tradicionales son más bien vecindarios debido a su tamaño y los divide a su vez en 14 zonas estadísticas.

El antiguo municipio de Les Corts de Sarrià tenía una extensión de 3,53 km², pero antes de ser municipio independiente pertenecía al antiguo municipio de Sarrià.

Los habitantes de Les Corts disponían de la franqueza de pago de la lezda (impuesto) real que se basaba en una sentencia de Jaume I y en el hecho de que los hombres de Les Corts eran francos desde tiempos inmemoriales. Estas franquezas se mantuvieron hasta los

decretos de Nueva Planta, a partir de ese momento, los hombres de Les Corts tenían representación propia en el consejo de Sarrià. En el año 1814 Sarrià quiso imponerles el nombramiento del alcalde y desde aquel momento las relaciones armoniosas se rompieron entre ambos núcleos.

Finalmente, en 1822 la junta de vecinos de Les Corts aprobó un proyecto y se procedió a la elección del ayuntamiento de Les Corts, independiente de Sarrià. En 1836 alcanzó la plena autonomía. En 1858 se dividió en cuatro distritos: Les Corts Velles, Les Corts Noves, el Camp de la Creu y Can Batlló.

El día 20 de abril de 1897, Les Corts se integró al municipio de Barcelona. Hasta el siglo XX fue un pueblo campesino, con numerosos masos que se construían alrededor de los torrentes que bajaban de Collserola. A principios del siglo XX, se establecieron allí diversas fábricas y colonias obreras.

En los años 1960 comienza una urbanización salvaje en el barrio que hace desaparecer buena parte de los masos de los cuales hoy solo quedantres; la Biblioteca de Can Rosés, la Masia del Barça y la masia Torre Rodona.

Les Corts cuenta con una fuerte cultura popular muy arraigada al barrio como los Diables y grupos de percusión como La República de l'Avern.

Cuenta también con una muy buena equipación en enseñanza (escuelas públicas, concertadas, etc).

Sants-Montjuïc:

El distrito de Sants-Montjuïc es el tercero de los diez distritos en que se divide administrativamente la ciudad de Barcelona. Se sitúa en el límite sur de la ciudad, y limita con el municipio de Hospitalet de Llobregat y el Prat de Llobregat, y con los distritos de Les Corts, Ensanche y Ciutat Vella.

Es el tercer distrito más poblado con 180.020 habitantes (2005), el primero en extensión (21,35 km²) al incluirse la montaña de Montjuïc y noveno en densidad (8.320 hab./km²) por la misma razón. Sants por encima de la Gran Vía, y por Font de la Guatlla-Magòri, Poblesec, Zona Franca y Montjuïc por su lado litoral.

El territorio se fracciona en los barrios de la Bordeta-Hostafrancs y Sants por encima de la Gran Vía, y por Font de la Guatlla-Magòria, Poble-sec, Zona Franca y Montjuïc por su lado litoral.

La propuesta presentada por el ayuntamiento en 2006 -La Barcelona dels barris (lit. La Barcelona de los barrios)- sobre la reordenación de los barrios pretende vertebrar el distrito en 8 barrios y 21 zonas estadísticas. El barrio del Badal se escindiría de Sants y se establecería el de La Marina-El Port, un barrio proyectado para los próximos años.

Dentro de los límites del barrio se encuentra la calle Creu Coberta, famosa por sus múltiples comercios. El instituto Emperador Carles y el col·legi Joan Pelegrí se encuentra allí, así como la Institució Montserrat.

El territorio que hoy forma el distrito de Sants-Montjuïc es fruto de la anexión a Barcelona del antiguo municipio de Santa Maria de Sants, más conocido como Sants.

También hay un pequeño sector conocido como Can Sol de Baix que fue segregado del antiguo municipio de Les Corts de Sarrià en favor de Sants-Montjuïc. El municipio se extendía en dos núcleos, el actual barrio de Sants, que daba nombre al municipio y era el núcleo principal, y uno más próximo al mar, la Marina de Sants, que rodeaba el barrio del puerto.

En 1897 el municipio de Sants se anexionó a Barcelona, juntamente con otros municipios del plan de Barcelona. Hoy día Sants-Monjuïc abraza los antiguos distritos II (Monjuïc y Poble Sec) y VII (Sants, Hostafrancs y la Bordeta).

Sant Andreu:

El distrito de Sant Andreu es el noveno de los diez distritos en que se divide administrativamente la ciudad de Barcelona.

Su población se estima en aproximadamente 170 000 habitantes, de los cuales 52 000 están en el casco antiguo de Sant Andreu. Sant Andreu es el tercer distrito en extensión, con una superficie de 653 hectáreas. Situado en el norte de la ciudad, está limitado por el río Besós, que hace de frontera entre Barcelona, Sant Adrià y Santa Coloma, y los distritos de Nou Barris, Horta-Guinardó y Sant Martí.



El 20 de abril de 1897 la reina regente de España firmó el Decreto de Agenciación que anexionó Sant Andreu de Palomar y muchos otros pueblos del plan de Barcelona (Gràcia, Sants, Les Corts...) a la creciente metrópolis. Posteriormente el antiguo municipio fue descuartizado y repartido entre los distritos de Horta-Guinardó, Sant Martí, Nou Barris y el mismo Sant Andreu, mientras que este recibía partes del antiguo municipio de Sant Martí de Provençals, concretamente el actual barrio de La Sagrera.

Durante la Guerra Civil Española, hubo colectivizaciones y control de numerosas empresas, represalias contra los presuntos franquistas. También hubo un cambio de nombre: Sant Andreu de Palomar pasó a llamarse por las fuerzas republicanas; L'Harmonia de Palomar. Al terminar la guerra, volvió a su nombre tradicional castellanizado. Los santandreuencs que no se exiliaron sufrieron entonces represalias por parte del régimen franquista.

La antigua fábrica de camiones y autocares Pegaso (antes Hispano Suiza) se instaló en el distrito de Sant Andreu. Hoy día, los terrenos de dicha fábrica son los del Parc de la Pegaso.



Sant Martí:

El distrito de Sant Martí es el décimo de los diez distritos en que se divide administrativamente la ciudad de Barcelona. Se sitúa en el límite noreste de la ciudad, y limita con el municipio de San Adrián del Besós, y los distritos de Ciutat Vella, Ensanche, Horta-Guinardó y Sant Andreu. Comprende la mayor parte del territorio que le da nombre, el antiguo municipio de San Martín de Provensals.

Es el segundo distrito más poblado, 221 029 habitantes (2005), cuarto en extensión (10,8 km²) -aunque segundo en extensión urbanizada- y sexto en densidad (20 466 hab./km²).

El territorio se asienta sobre el llano de Barcelona en su vertiente litoral. La altura media ronda los 15m superando los 20m en el área más septentrional. Antiguamente discurrían por la zona rieras y torrentes (Riera del Notari, torrente de Milans, Torrente del Bogatell, Torrente de la Guineu, Riera de Horta...) que procedían de las aguas de Collserola y que, en la actualidad, dan nombre a calles y otros topónimos de las zonas que los cubrieron.

El nombre del distrito proviene del antiguo municipio del plan de Barcelona, Sant Martí de Provençals, que fue un pueblo independiente des de 1714 hasta 1897. La etimología del nombre proviene de la palabra latina provincialis, utilizada por los romanos para nombrar los campos situados más allá de las murallas de las ciudades. Por otro lado, el nombre de Sant Martí es el de la primera iglesia edificada, Sant Martí de Tours.

En el antiguo municipio había principalmente tres núcleos de población aislados entre ellos: el Clot, el Poblenou y Sant Martí de Provençals. Este último es el que daba nombre al municipio y actualmente es uno de los 10 barrios del distrito.

El territorio de Sant Martí de Provençals se desarrolló hacia el norte a partir del siglo X, gracias a la presencia del Riego Condal, que traía agua de Montcada a Barcelona. Por otro lado, las tierras de más al sur, llenas de humedales, se transformaron a mediados del siglo XVII en los territorios de mayor actividad industrial del estado español.

Hasta el año 1716, Sant Martí de Provençals fue una parroquia bajo la jurisdicción de Santa Maria del Mar. A partir de esta fecha y a consecuencia del Decret de Nova Planta se convirtió en municipio independiente hasta 1897, en que se agregó a la ciudad de Barcelona.



El año 2000 surge 22@Barcelona como una iniciativa del Ajuntament de Barcelona para transformar 200 hectáreas de suelo industrial del barrio de Poblenou en un distrito productivo innovador con espacios modernos para la concentración estratégica de actividades intensivas en conocimiento.

Para alcanzar este objetivo, se crea un nuevo modelo de ciudad compacta, donde las empresas más innovadoras conviven con universidades, centros de investigación, de formación y de transferencia de tecnología, así como viviendas, equipamientos y zonas verdes. De esta manera, se define un nuevo modelo económico basado en el desarrollo de cinco clusters sectoriales: Media, TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación), Energía, Diseño y Tecnologías Médicas, y en la ejecución de diversos proyectos estratégicos que facilitan el crecimiento de las empresas, la creatividad, el networking, la atracción y retención de talento y el acceso a la innovación y la

tecnología, entre otros. Desde el año 2001 ya se han ubicado más de 1.500 nuevas empresas, como Yahoo! I+D, Microsoft, Sanofi-Aventis, Schneider Electric o Indra, entre otros, dando lugar a 44.600 nuevos puestos de trabajo.

Horta-Guinardó:

El distrito de Horta-Guinardó es el tercero en extensión de Barcelona, solamente superado por los de Sants-Monjuïc y Sarrià-Sant Gervasi. Con una superficie de 1.192 ha, representa el 11,9% de la extensión total del municipio. Su población es de 169.920 habitantes (2005). Comprende la mayor parte del territorio que le da nombre el antiguo municipio de Sant Joan d'Horta, parte del de Sant Martí de Provençals y de Sant Andreu de Palomar.

Está situado en el sector nordeste de la ciudad, entre los distritos de Gràcia y Nou Barris. Limita al sur con el Eixample, Sant Andreu y Sant Martí y al norte, a través de la Sierra de Collserola, con los municipios de San Cugat del Vallés y Sardañola del Vallés.

La primera referencia a Horta es del año 965, cuando se menciona el valle de Horta en una donación de tierras a la iglesia de Sant Miquel de Barcelona. Entre las familias que tuvieron propiedades importantes en este lugar, relacionadas con la nobleza militar y la iglesia, hay referencias a la familia Horta desde 1034. Esta familia promovió la parroquia de Sant Joan d'Horta, de la que ya se tiene noticia el año 1095.

Después del decreto de Nueva Planta fueron regulados los nuevos municipios de la administración borbónica y Horta quedó dentro del municipio de Sant Genís dels Agudells, pero el crecimiento del núcleo de Horta hizo ya en el siglo XVIII que la casa consistorial se levantase en la plaza de Santes Creus d'Horta, rehecha en 1896.

El escudo municipal hasta la primera mitad del XIX llevaba el nombre de Sant Genís dels Agudells d'Horta y los tres pájaros propios de Sant Genís, pero después perdió el nombre y las armas. En 1888 Horta tenía los distritos de Vallcarca y els Penitents, Sant Genís dels Agudells y el Coll y en 1903, cuando fue anexionado, comprendía a demás de Horta, los barrios de la Clota, el Coll, Vallcarca, Sant Genís y els Penitents.

El crecimiento del núcleo de población entre el siglo XVI y principios del siglo XX está muy ligado a la existencia de grandes cantidades de agua en la zona, que hizo posible la instalación de numerosas lavanderías, hasta el punto de que a principios del XX se lavaba ropa procedente de toda Barcelona.

El siglo XVIII representó una recuperación económica general para el país que incidió especialmente en Barcelona y a los pueblos circundantes. La prosperidad se acentuó con la llegada del tranvía a partir de 1901.

Des de 1845 hasta principios del siglo XX la población pasó de 1.855 a 6.035 habitantes y muchos propietarios de masies y tierras vendieron las propiedades como solares para la construcción. Después de 1904 se empedró el Carrer Major y se urbanizó la plaça Eivissa, que ha desplazado la de Santes Creus como centro urbano.

Durante la Semana Trágica de 1909, los sublevados se replegaron hacia Sant Andreu y Horta y quemaron el convento de las dominicanas y la vieja iglesia de Sant Joan. El ambiente de los años veinte fue muy tenso y tuvo relevancia la Societat de Paletes d'Horta, de ideología de izquierdas y anarquista. Después de los años oscuros de la Dictadura, cuando se clausuró el Centre Català y otros grupos y partidos políticos, la República aportó un resurgir, reflejada en publicaciones como La Vall d'Horta, El boletín o La Peira. El carácter residencial hizo que la población presentara durante la Guerra Civil una relativa normalidad. La postguerra fue igualmente tranquila hasta la gran ola de inmigración de los años 1950-60, que comportó grandes transformaciones sociológicas.

Las calles más características de la parte antigua son la Rambla de Cortada, la calle de Feliu i Codina, de Salses, de Canigó, del Mestre Dalmau. La sustitución de las casas de planta baja por bloques de pisos ha representado, a parte de la pérdida del carácter tradicional, una densidad demográfica que ha hecho insuficientes los equipamientos.

Sarrià-Sant Gervasi:

El distrito de Sarrià-Sant Gervasi es el quinto de los diez distritos en que se divide administrativamente la ciudad de Barcelona y el primero en renta per cápita. Se sitúa en el límite occidental de la ciudad. Está rodeado por los distritos de Horta-Guinardó, Gracia, Ensanche, Les Corts y los municipios de San Justo Desvern, Esplugas de Llobregat, San Feliu de Llobregat, Molins de Rey y San Cugat del Vallés. Buena parte del territorio del distrito se asienta sobre la sierra de Collserola. El distrito está compuesto de varios conjuntos urbanos formados por los antiguos municipios de Sarrià (añadido a Barcelona en 1921), Vallvidrera (añadido a Sarrià en 1890), Santa Creu d'Olorda (añadido a Sarrià en 1916) y Sant Gervasi de Cassoles (añadido a Barcelona en 1897).

Es el séptimo distrito por población, 140.461 habitantes (2005), segundo en extensión (20,09 km²), sólo superado por Sants-Montjuïc y último en densidad (6.992 hab./km²).

46

Los barrios tradicionales, de acento burgués, derivan en gran medida de los antiguos núcleos rurales de población. Son Sarrià, Sant Gervasi de Cassoles, Galvany, Turó Parc, La Bonanova, El Putget, Vallvidrera, Tibidabo, El Farró. La propuesta presentada por el ayuntamiento en 2006 -La Barcelona dels barris- sobre la reordenación de los barrios vertebró el distrito en 6 barrios (Sant Gervasi-Galvany, El Putget i Farró, Sant Gervasi-La Bonanova, Les Tres Torres, Sarrià, y Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes) y 24 zonas estadísticas.

El actual distrito de Sarrià-Sant Gervasi estuvo dividido en tres municipios, posteriormente dos, hasta su anexión de todos ellos a Barcelona. Estos tres municipios eran: Sant Gervasi de Cassoles, Sarrià y Vallvidrera.

El antiguo municipio de Sarrià ha cambiado sus límites a lo largo del siglo XIX y fue el último municipio anexionado a Barcelona, el 4 de noviembre de 1921. Les Corts se independizó de Sarrià el 1836 y el municipio de Vallvidrera formó parte de Sarrià durante un pequeño periodo de tiempo, entre 1892 y 1921.

Sin tener en cuenta el territorio de Les Corts ni de Vallvidrera que fueron municipios independientes, el municipio de Sarrià tenía en

como núcleo principal la vila de Sarrià, también incluía los actuales barrios de les Tres Torres y Pedralbes, este último ahora forma parte del distrito de Les Corts.

Sant Gervasi de Cassoles fue agregado a Barcelona en 1897 junto con la mayoría de municipios del plan de Barcelona. Sant Gervasi incluía los actuales barrios de Sant Gervasi - Bonanova, Sant Gervasi - Galvany y el Tibidabo. El núcleo principal era Sant Gervasi que se encuentra principalmente en el barrio de Sant Gervasi - Bonanova, en este se pueden diferenciar dos sectores, el de Sant Gervasi y el de la Bonanova. Sant Gervasi es la parte más antigua y la Bonanova se urbanizó en torno al camino que se construyó para conectar el núcleo de Sant Gervasi con el antiguo municipio independiente de Sarrià.

El antiguo municipio de Vallvidrera incluía Vallvidrera y les Planes de Vallvidrera, este último ahora más conocido como simplemente les Planes. Vallvidrera fue el núcleo principal del municipio de Vallvidrera y el que le daba nombre. Finalmente se anexionó al municipio de Sarrià en 1890.



Gràcia:

El distrito de Gràcia es uno de los diez distritos en que se divide administrativamente la ciudad de Barcelona. Es el distrito sexto de la ciudad y comprende el territorio de la antigua Vila de Gràcia, aglutinada a partir de la parroquia en 1628 y población independiente de Barcelona desde 1856 hasta que se agregó de nuevo a Barcelona en el año 1897. Es el distrito más pequeño de Barcelona, con una extensión de 4,19 km², pero es el segundo con mayor densidad demográfica (28.660 habitantes por kilómetro cuadrado), al contar con una población de 120.087 habitantes según los datos del Instituto Nacional de Estadística de España del 1 de enero de 2005.

El Distrito de Gracia aglutina a los barrios de Gracia, Camp d'en Grassot y Gracia Nova, La Salut, El Coll, Vallcarca y Penitentes. El concejal del distrito es Guillem Espriu Avendaño, del PSC-PSOE. Gracia limita con los distritos del Eixample al sur, Sarrià-San Gervasi al oeste, y Horta-Guinardó al este.

Antiguamente el distrito de Gràcia había sido un municipio independiente del plan de Barcelona de 1850 a 1897. Formaban parte del municipio los barrios de Vila de Gràcia y Camp d'en Grassot, mientras que Vallcarca formaba parte de Horta.

Sus límites seguían el cruce de las calles Nápoles y Provenza, por la plaza de Sanllehy, después subía por el coll del Portell hasta cerca de la ermita del Carmel, llegaba a la Muntanya Pelada, bajaba por la calle de Verdi girando por el de Sant Cugat hasta la plaza de la Cruz, cortaba por els Josepets y bajaba por la avinguda dels Prínceps d'Astúries hasta la plaza de Gal·la Placídia, después por la Travesera hasta la riera de la Creu d'en Malla y continuaba por la calle del Comte d'Urgell hasta Rosselló y se dirigía al cruce de Villarroel con Provença.

El 4 de marzo de 1821, gracias a la Construcció de Cadis, que autorizaba a aquellos núcleos de más de mil habitantes a constituirse como municipios, Gràcia obtuvo su primera independencia municipal. Pero esta independencia duró bien poco, en abril de 1823, el absolutismo obligó a volver a poner todo tal como estaba antes del 1 de marzo de 1820 y Gràcia perdió su ayuntamiento.

En 1828, los gracienses instaron a los monarcas Fernando y Amalia la segregación de Gràcia, con la condición de que se le cambiase el nombre por el de Villa de San Fernando y Santa Amalia. Después de dos años, en 1830, se concedió y de nuevo Gràcia tuvo ayuntamiento, aunque perdió su nombre. Posteriores problemas políticos hicieron que esto nunca tuviese lugar del todo y quedó en nada.

El 13 de octubre de 1849, se redactó una exposición donde se solicitaba la concesión de municipio con el título de Vila, basándose en la Constitución de 1845. En nueve meses esto se hizo realidad. Esta fue la independencia más larga y estable de la Vila de Gràcia hasta su anexión con Barcelona el año 1897.

L'Eixample:

El Ensanche (en catalán L'Eixample) es el nombre que recibe el distrito segundo de la ciudad de Barcelona, que ocupa la parte central de la ciudad, en una amplia zona de 7,46 km² que fue diseñada por Ildefonso Cerdà.

Es el distrito más poblado de Barcelona y de toda España en términos absolutos (262.485 habitantes) y el segundo en términos relativos (35.586 hab/km²).

En el distrito del Ensanche es donde se pueden encontrar algunas de las vías y plazas más conocidas de Barcelona, como el Paseo de Gracia, la Rambla de Cataluña, la Plaza de Cataluña, la Avenida Diagonal, la Calle de Aragón, la Gran Vía de las Cortes Catalanas, la Calle Balmes, la Ronda de Sant Antoni, la Ronda de San Pedro, el Paseo de San Juan, la Plaza de la Sagrada Familia, la Plaza Gaudí, y en sus extremos, la Plaza de las Glorias Catalanas y la Plaza Francesc Macià.

Asimismo, en el Ensanche se encuentran numerosos puntos de interés turístico y ciudadano como la Basílica de la Sagrada Familia, la Casa Milà, la Casa Batlló, el Teatro Nacional de Cataluña, el Auditorio de Barcelona, la Plaza de toros Monumental, la Casa de les Punxes, así como numerosos cines, teatros, restaurantes, hoteles y otros lugares de ocio.

Durante la primera mitad del siglo XIX en pleno auge de la Revolución industrial, las ciudades que hasta entonces continuaban teniendo un urbanismo Medieval, muchas de ellas rodeadas de murallas, se ven colapsadas por la instalación de las recién nacidas industrias y la expansión demográfica.

La ciudad de Barcelona, al igual que muchas otras ciudades europeas, no es ajena a esta situación, pero en su caso, las propias murallas, la situación política y el hecho de que todos los terrenos exteriores a la muralla se considerasen zona militar, impiden que se puedan instalar en sus alrededores las nuevas industrias debido a la prohibición de construir en ese gran espacio llano, teniendo un uso exclusivamente agrícola por parte de los payeses (campesinos) de Barcelona y las poblaciones cercanas.

La expansión demográfica y las industrias se trasladan a zonas que en la época eran municipios independientes, hoy barrios de la ciudad, tales como: Sants, Sarrià, Gràcia, Sant Andreu o Sant Martí, la necesidad de comunicarse con estas poblaciones da origen a una serie de vías que hoy siguen formando parte del tramado urbano. Entre ellas es claramente reconocible el actual Paseo de Gracia que comunica Barcelona con Gracia y que durante esa época constituyó, no sólo una vía de comunicación, sino un verdadero lugar de encuentro, paseo y esparcimiento, creándose a los lados de la vía jardines y zonas de recreo utilizadas tanto por los habitantes de Barcelona como por los de Gracia, llegando a existir una línea regular de transporte de viajeros en carruajes de caballos, precursora de las actuales líneas de autobuses. La apremiante necesidad de expansión y la existencia de un corto periodo de gobierno progresista, entre 1854 y 1856 da lugar a la demolición de las murallas, quedando con ello abierto el camino que llevaría a la Barcelona actual.

En 1855 el Ayuntamiento de Barcelona, pese a que no había intervenido directamente en él, considera inicialmente el proyecto de ensanche diseñado por Ildefonso Cerdá. El plan define una ciudad jardín con grandes espacios abiertos, los edificios, de sólo tres plantas están muy distantes entre sí separados con anchas calles y no existe diferenciación entre clases sociales al ser todas sus calles iguales. Este cúmulo de circunstancias provoca que la burguesía de la época considerara su propuesta como un despilfarro de terreno, existiendo un claro conflicto de intereses entre las partes. Las protestas de esta burguesía y su indudable influencia política hace que el ayuntamiento dé marcha atrás y rechace el plan inicialmente aprobado.

Vista la necesidad real de elaborar un proyecto que permita la expansión de la ciudad, el ayuntamiento convoca en 1859 un concurso de proyectos urbanísticos del que resulta ganador el proyecto del arquitecto Rovira i Trias. El proyecto es, naturalmente, más acorde a las pretensiones de la burguesía que el plan de Cerdá: las calles tan solo tienen 12 m de ancho, se considera la posibilidad de sobrepasar las alturas propuestas por Cerdá, existe una clara separación de clases sociales y las edificaciones presentan una mayor densidad.

Ante la aprobación del proyecto de Rovira i Trias en 1860, el gobierno central de Madrid impone pocos meses después, por Real Decreto, el plan de Ildefonso Cerdá, comenzándose casi de inmediato su ejecución, no sin las protestas del pueblo barcelonés. No obstante, y fruto tal vez de las fuertes presiones, el propio Cerdá en 1863, retoca ligeramente su plan para aumentar la superficie edificable

Pese a que durante varias décadas hubo resentimiento por parte del pueblo barcelonés y que el resultado final que conocemos hoy del Ensanche de Barcelona ha sufrido muchas modificaciones sobre el que inicialmente propuso Cerdá, nadie duda hoy que el plan impuesto por decreto fue mejor que el aprobado en el concurso y que el resto de los presentados.

Cerdá considera en sus proyectos, la necesidad de que las ciudades estén hechas para las personas y plantea sobre todas las cosas los problemas de salud, no limitando este término la salud física, sino yendo más allá en este concepto, planteando propuestas que tienen en cuenta la salud mental y social.

En estas cuestiones plantea la necesidad de que los edificios estén convenientemente separados entre sí y que no tengan más altura que la anchura de las calles en que se encuentran, justificando esto por la necesidad de que el sol entre en todas las calles sin el impedimento de los propios edificios, es en este punto donde llega a la conclusión de que las calles han de tener 20 m de ancho y que la altura de los edificios no debe sobrepasar los 16 m.

Otra cuestión es la anchura de estos edificios, ésta no debería ser superior a 14 m y las casas tendrían que tener vistas a las fachadas anterior y posterior, lo que junto con la cuestión anterior relativa a la anchura de las calles, permitirían una buena ventilación y la presencia del sol en todas las viviendas, dos cuestiones que consideraba fundamentales para preservar la salud de las personas.

La ciudad planteada por Cerdá, tiene especial cuidado en la cuestión del esparcimiento, sobre todo por lo que respecta a las necesidades de los niños y los ancianos, en este sentido, plantea que las manzanas, de las que ya tiene la idea de que han de ser cuadradas, han de estar construidas en solo dos de sus laterales, quedando el resto del espacio disponible para jardines de proximidad, de este modo los niños no han de desplazarse para sus juegos ni los ancianos para sus



paseos, por otro lado la existencia de estos espacios disminuirá riesgos de accidente al evitar que los niños jueguen en las vías por las que circulan los carruajes.

Dentro de la idea de salud social diseña barrios autosuficientes, en los que enmarca un gran parque, un mercado municipal, y la distribución equilibrada de todo tipo de servicios.

La gran extensión de terreno que corresponde al Ensanche de Cerdá, desde Montjuïc hasta el río Besós y desde los límites de la ciudad medieval hasta las antiguas poblaciones vecinas, está concebida como una cuadrícula regular formada por los ejes longitudinales de sus calles, separados entre sí por una distancia de 133,3 m, la regularidad de esta cuadrícula es imperturbable a lo largo de todo el trazado urbano y está justificada, una vez más, en términos de igualdad, ya no tan solo entre clases sociales, sino en la comodidad del tránsito de personas y vehículos, ya que de este modo, tanto si se circula por una vía como si se hace por sus transversales, los cruces entre ellas se encuentran a igual distancia, y al no existir unas vías más cómodas que otras el valor de las viviendas tenderá a igualarse.

Por lo que respecta a la orientación, las vías discurren en dirección paralela al mar unas, y en perpendicular las otras, esto hace que la orientación de los vértices de los cuadrados coincida con los puntos cardinales y que por lo tanto todos sus lados tengan luz directa del sol a lo largo del día, denotando una vez más la importancia que el diseñador concede al fenómeno solar.

Las calles tienen por lo general una anchura de 20 m de los cuales en la actualidad los 10 m centrales están destinados a calzada y 5 m a cada lado destinados a aceras, no obstante y debido a variadas necesidades, diseñó algunas vías más anchas, sin que ello perturbe la cuadrícula regular de 133,3 m, sino que para conseguirlo redujo adecuadamente las dimensiones de las manzanas afectadas por el ensanchamiento de las vías, así podemos hablar de la Gran Vía de las Cortes Catalanas bajo la cual circulan el metro y el tren, la Calle Aragón por la que durante muchos años transitó el ferrocarril al aire libre hasta que finalmente fue soterrado, la calle Urgel y otras.

Mención especial merece el diseño del Paseo de Gracia y la Rambla de Cataluña, donde con el fin de respetar el antiguo camino de Gracia y la vertiente natural de las aguas, de ahí el nombre de rambla, trazó sólo dos vías consecutivas de anchura especial donde en realidad atendiendo al tramado de 133,3 m debería haber tres calles, además el paseo de Gracia por respetar el antiguo trazado, no es exactamente paralelo al resto de las calles lo que hace que las manzanas existentes entre las dos vías citadas, si bien son cuadradas y con chaflanes, presentan irregularidades que les dan forma de trapecios.

A todo ello hay que añadir la presencia de algunas de carácter especial que no siguen el trazado reticular sino que lo atraviesan en diagonal, tales como la propia Avenida Diagonal, la Avenida Meridiana, la calle Pedro IV, y otras que fueron trazadas respetando la existencia de antiguas vías de comunicación con los pueblos vecinos.

Las dimensiones de las manzanas vienen dadas por las distancias antes mencionadas entre los ejes longitudinales de las calles y la propia anchura de estas vías, de modo que al establecer una anchura estándar de las vías en 20 m, las manzanas están formadas por cuadriláteros de 113,3 m, truncados sus vértices en forma de chaflán de 15 m, lo que da una superficie de manzana de 1,24 ha, contrariamente a la creencia popular de que las manzanas tienen una superficie exacta de 1 hectárea.

Cerdà justificó el chaflán de los vértices de las manzanas desde el punto de vista de la visibilidad que ello da a la circulación rodada y en una visión de futuro en la que no se equivocó más que en el término empleado para definir el vehículo, hablaba de las locomotoras particulares que un día circularían por las calles y de la necesidad de crear un espacio más amplio en cada cruce para favorecer la parada de estas locomotoras.



Dentro del espacio de cada manzana, Cerdá concibió dos formas básicas para situar los edificios, una presentaba dos bloques paralelos situados en los lados opuestos, dejando en su interior un gran espacio rectangular destinado a jardín y la otra presentaba dos bloques unidos en forma de “L” situados en dos lados contiguos de la manzana, quedando en el resto un gran espacio cuadrado también destinado a jardín.

La sucesión de manzanas del primer tipo daba como resultado un gran jardín longitudinal que atravesaba las calles y la agrupación de 4 manzanas del segundo tipo, convenientemente dispuestas, formaba un gran cuadrado edificado atravesado por dos calles perpendiculares y con sus cuatro jardines unidos en uno.

En este estado del proyecto, y habida cuenta de las dificultades que tenía en cuanto a la oposición a él por parte del pueblo barcelonés, no tardaron en aparecer actividades especulativas y argumentos que trataban de conseguir un mayor espacio construido, el primero de ellos fue que si las calles tenían 20 m de ancho, bien podía aumentarse el ancho de los edificios a esa misma distancia, se ocupó posteriormente la zona central de las manzanas con edificaciones las bajas, destinadas en la mayoría de los casos a talleres y pequeñas industrias familiares, desapareciendo con ello la mayor parte de los jardines centrales, con lo que como último recurso para aumentar el suelo construido se unieron los dos laterales ya construidos con edificios que los unían, cerrando por completo las manzanas.

Parecía que aquí iba a acabar el proceso especulativo, pero un nuevo argumento se sumó a él. Si las calles tenían 20 m de ancho, no habría inconveniente en que los edificios tuvieran una altura de 20 m en lugar de los 16 m proyectados, ya que aun con esta altura, estando el sol a 45°, iluminaría cualquier edificio en su totalidad sin que ningún edificio vecino le hiciera sombra, este argumento unido a la construcción de techos más bajos dio como resultado que se ganaran dos pisos de altura.

Por último, teniendo en cuenta una parte de la teoría anterior. Si se construyen sobre el edificio actual un piso más, pero con la fachada retirada hacia el interior del edificio tanto como la altura de este piso, se conseguiría aumentar el espacio construido sin que la sombra del

edificio afecte a los edificios vecinos estando el sol a 45^a, naciendo de este modo el piso ático y por la misma teoría se construyó el sobreático, retirando la fachada otro tanto hacia atrás.

Pese a todo o gracias a ello, ya que Cerdà concibió una ciudad utópica, el Ensanche actual tiene plena vigencia, después de 150 años en pleno inicio de Siglo XXI el Ensanche sigue siendo el corazón de la Barcelona actual, y continúa su construcción ya que si bien la parte central representada por el distrito del mismo nombre presenta la fisonomía típica del diseño inicial, durante muchos años permaneció parada la evolución de la cuadrícula de Cerdà hacia el río Besós, el distrito de Sant Martí de Provençals, cuyos terrenos formaban parte del proyecto de ensanche, se ocupó por industrias que por sus características no podían ser ubicadas en la parte central, la necesidad de espacios superiores al de una manzana impidió abrir muchas de las calles proyectadas así durante décadas.

El último gran impulso del ensanche se produce a partir del año 1986 momento en que Barcelona es nombrada sede de los Juegos Olímpicos de 1992, se construye la Villa Olímpica respetando el trazado del ensanche, lo que permite que después de más de un siglo el ensanche y la Avenida Diagonal lleguen al mar y se desplazan fuera de Barcelona las grandes industrias, quedando como testimonio ornamental de la actividad industrial de esta zona, muchas de las chimeneas de las fábricas que la ocuparon, todo ello permite en la actualidad abrir vías y urbanizar zonas nuevas, en los que en algunos casos se están construyendo rodeados de zonas ajardinadas muy similares a los diseños originales.

El eixample dret (de balmes hacia la derecha), es donde esta la gente más adinerada de este distrito. A partir de Paseo Sant Juan vuelve a bajar de valor. Las cuatro calles más caras son: Paseo de Gracia (actualmente es la segunda calle más cara de Europa), la Avenida Diagonal (calle más importante de Barcelona), la Rambla de Cataluña y Balmes. Se ha de hacer hincapié en que las calles cercanas de Paseo de Gracia tienen un precio muy elevado. Cerca de esta calle vive la gente proveniente de la Alta Burguesía (al menos eso era antes) además de gente con un poder adquisitivo muy alto a la que le gusta estar cerca del centro y gozar de sus privilegios (muchos metros, buses...). También hay zonas destinadas a clase media-alta en los extremos del barrio (zona peor considerada aunque igualmente es bastante buena).

Ciutat Vella:

El distrito de Ciutat Vella es uno de los diez distritos en que se divide administrativamente la ciudad de Barcelona. Es el distrito número 1 de la ciudad y comprende todo el centro histórico de la ciudad. Tiene una extensión de 4,49 km², y una población de 104.507 habitantes (INE 2010). Es el tercer distrito con mayor densidad demográfica de la ciudad, con 23.923 habitantes por kilómetro cuadrado.

El presidente de distrito es Carles Martí i Jufresa, del PSC, y la regidora del distrito es Itziar González i Virós, del PSC.

La Barcelona actual es fruto de la anexión de los antiguos municipios de Plan de Barcelona: Les Corts de Sarrià, Sarrià, Vallvidrera, Sant Gervasi de Cassoles, Santa Maria de Sants, Gràcia, Sant Andreu de Palomar, Sant Martí de Provençals y Horta. El antiguo municipio de Barcelona ocupaba el que hoy es la Ciutat Vella y el Eixample, como éste último no tenía núcleo de población, la Barcelona vieja se encuentra en el que actualmente es el distrito de Ciutat Vella, cerrada desde la primera muralla romana hasta la última, que databa del siglo XIV y que fue demolida en 1854.

La historia del distrito comienza con la fundación de Barcelona en el Monte Taber. Los primeros romanos escogerían un pequeño montículo entre dos arroyos, el de Cagalell o Collserola (hoy en día La Rambla) y el de Jonqueres o Merdança (hoy en día la Via Laietana). En aquel lugar se funda la Colonia Iulia Augusta Paterna Fautentia Barcino, o, simplemente, Barcino, sustituyendo un antiguo establecimiento romano en Montjuic, que se cree que podría estar donde hoy encontramos el barrio de La Marina de Port, y que abandonarían a causa de las crecidas del Llobregat, que impedían la utilización del puerto.

Hasta el siglo XII la Barcelona antigua vivía encerrada en el perímetro de la muralla romana del siglo IV, que fue restaurada en parte por los primeros condes de Barcelona. No será hasta el fin del siglo XII hasta que la ciudad experimente un crecimiento, aumentado aún más durante el siguiente siglo, para proteger los barrios que se habían formado en torno a los caminos de entrada de la ciudad, en extramuros, y que la conectaban con las villas cercanas. Algunas de estas fueron la Bòria, Sant Pere de les Puel·les y Vilanova de Mar.

Ésta última va a crecer alrededor de la iglesia de Santa María de las Arenas, hoy más conocida como Santa María del Mar. Al norte también encontramos otra villa nueva alrededor de la colegiata de Santa Ana, donde hoy está La Rambla.

Con esta información podemos decir que Barcelona es una ciudad muy rica culturalmente, su división por barrios es signo de la adhesión de muchos pueblos que han dado identidad cultural a la ciudad y eso lleva al interés por parte de gente de todo el mundo en visitar una ciudad con estas características. No es extraño, entonces, que Barcelona sea una ciudad tan turística, que recibe al año unos 7,4 millones (en 2011) de visitantes. Las preguntas que me formulo a estas alturas de la investigación son: ¿Esta división de la ciudad es suficiente? ¿Los turistas, realmente conocen Barcelona cuando se marchan? ¿Todos los turistas quieren ver lo que está pensado para ellos? ¿No somos turistas los propios barceloneses en nuestra ciudad? ¿Conoce la gente el barrio donde vive? ¿Sabe la gente qué ocurre en su propia calle? ¿Saben sus habitantes, realmente, algo sobre Barcelona? ¿Sabemos dónde vivimos?

Estas cuestiones las voy a intentar solucionar y responder a medida que tanto la investigación como el proyecto avancen.

Capítulo 4

—

Pasear por

la ciudad

como forma

de conocimiento

Durante la investigación realizada para el proyecto final de estudios leí Walkscapes de Francesco Careri. Este libro me sirvió como fuerte inspiración para matizar muchos aspectos de mi proyecto.

El libro trata el andar y la influencia de este hecho sobre corrientes artísticas y arquitectónicas, así como su efecto en la sociedad.

El libro comienza con una alusión al mito de Caín y Abel en clave arquitectónica tratando de abstraerse del mito original para conseguir profundizar en el andar y cómo este influyó en la decisión de Caín de asesinar a su hermano. El autor describe a Abel (pastor) como nómada y a Caín como sedentario (es agricultor). Abel es capaz, por su posibilidad de disponer de tiempo libre, de reflexionar sobre su propia existencia y de errar por el mundo con sus animales para así llegar a una posición intelectual elevada por el conocimiento del mundo. Caín, por contra, condenado a trabajar el campo, no dispone de tiempo libre, ya que su labor implica un trabajo físico muy importante que le obliga a dormir cuando termina de labrar la tierra y se enfada con su hermano por disponer de lo mejor de la vida, el conocimiento y la libertad. Caín decide asesinar a Abel y es entonces cuando aparece una contradicción. Dios castiga a Caín con ser el eterno errante, virtud que éste envidiaba de su hermano, por tanto, Dios está premiando a Caín con aquello que siempre deseó, el tiempo libre y, a partir de éste, el conocimiento.

También es curioso el hecho que la estirpe de Caín, según cuenta el mito, crease las primeras ciudades, es decir, que los hijos del eterno errante crean las ciudades que son el paradigma del ser sedentario... parece otra obvia contradicción.

Por otro lado el libro, cuenta curiosidades y referencias a artistas que utilizaron el andar para arraigarlo a su propio movimiento.

Dada organizó en París, en 1921, las “visitas-excursiones” a los lugares más banales de la ciudad y fue la primera vez que el arte rechazaba los lugares reputados para reconquistar la ciudad.

En 1924, también Dada organizan un vagabundeo a campo abierto, la “deambulación” e introducen conceptos como la escritura automática y las zonas inconscientes del espacio y oscuras de la ciudad.

La deriva urbana de los letristas (Internacional Letrista) de 1957 condujo a la creación de nuevas situaciones, lo cual llevaría al nacimiento de los situacionistas que he descrito anteriormente.

En 1967 aparecen dos proyectos, *A line made by walking* de Richard Long donde éste caminaba a campo abierto siempre por el mismo lugar creando en el terreno una línea marcada solo por sus pasos continuos, y el proyecto de Robert Smithson en el cual se narra un viaje a través de los espacios vacíos de la periferia contemporánea.

Stalker, en 1995 describe la *Transurbancia* en uno de sus proyectos como el momento y la voluntad de perderse por las urbes. Dada llamaba a los espacios donde Stalker se perdía “*banales*” y los surrealistas “*inconscientes de la ciudad*”.

Stalker veía los espacios nómadas como vacíos y los sedentarios llenos.

En el libro se describe el andar como un instrumento estético para descubrir y capaz de cambiar y modificar la ciudad.

“*Los espacios de la ciudad se deberían comprender y no proyectar y llenarse de cosas*”.

Un artículo llamado *The Personality of Cities* (La personalidad de las ciudades), trataba un experimento llevado a cabo por dos doctores australianos, la Dra. Norenzayan y el Dr. Levine. En su estudio concluyeron que podían estudiar y definir el ritmo de vida de una ciudad observando, simplemente, tres datos objetivos: la velocidad a la que andan sus ciudadanos, la velocidad del correo (post, no email) y la precisión de los relojes de los ciudadanos y los públicos.⁵

Me pareció algo muy curioso que podría ayudarme a plantear el índice de mi proyecto editorial.

El proyecto de Robert Smithson me lleva a la conclusión, para mi proyecto, de que la parte más veloz de una ciudad como Barcelona es el centro de la misma y la zona más lenta es aquella que se aleja del centro, la periferia. Con esta idea se articula un poco más el concepto del proyecto.

Tras esta lectura veo la necesidad de dividir la ciudad de forma mucho más personal, no como los separa el Ajuntament de Barcelona, sino como las dos Barcelonas que observo en relación con la velocidad y es el tema que voy a tratar a continuación.



A line made by walking, Richard Long. Inglaterra, 1967

⁵ The Personality of Cities:
http://www.labspaces.net/blog/1463/The_Personality_of_Cities

Capítulo 5

—

Barcelona: ciudad slow, ciudad fast

Como he mencionado al final del capítulo anterior, Barcelona no solamente se divide en diez distritos como advierte el Ajuntament de Barcelona, sino que, desde mi punto de vista y tras la investigación realizada, también la podemos dividir en dos grandes zonas, la zona fast y la zona slow.

Parece bastante obvio que aquella zona que concentra más gente y más movimiento comercial sea la parte fast y todo lo que se aleja de ésta sea la zona slow. La zona fast, deducimos que es aquella que engloba el centro (no físico sino neurálgico) de la ciudad y la zona slow es la periferia de la misma.

Pero esto no es suficiente, debemos limitarlo físicamente, debemos poner un cerco que encierre o separe las dos zonas, los dos espacios. Este cerco no es un límite subjetivo, es un límite objetivo realizado a partir de la observación. Tras analizar los posibles límites que se podrían establecer partiendo de la distancia respecto al centro se han movido teniendo en cuenta el movimiento dentro de dicho límite (si hay un cine, un centro comercial o cualquier cosa que pueda influir en la zona se mueve el límite para englobarlo como fast hasta llegar a una zona sin masificación y delimitarla slow).



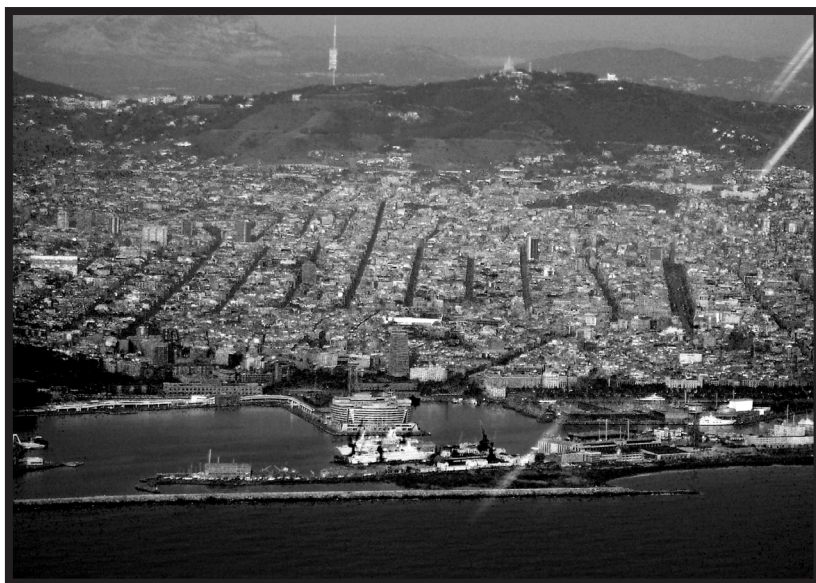
Figura 1: Mapa de Barcelona (dividido por barrios).

El mapa que aparece en la página izquierda (Fig.1) muestra la ciudad de Barcelona separada por barrios. Es una forma de entender la ciudad como una masificación de distintas villas, como si de un *collage* se tratara. Pero esta forma tan “académica” de entender la ciudad no es la que nos ocupa, nos interesa descubrir qué velocidades esconde y como éstas pueden separar la ciudad en dos partes, la parte veloz y la lenta.

Queremos descubrir a partir de esta división una nueva identidad de Barcelona que ha permanecido oculta hasta el momento, queremos averiguar cuál es el núcleo de la ciudad (el centro) para delimitar las zonas reales de movimiento y vértigo para, así, descubrir la parte más calmada, más relajada de Barcelona.

Sería lógico, por otro lado, el análisis de cada una de estas zonas, es decir, por qué la primera es la lenta y por qué la segunda es la lenta, ¿hay algún criterio que se haya seguido o sencillamente se han elegido dos zonas al azar?.

Una ciudad tan grande como Barcelona es un campo muy amplio de investigación y esto comporta muchos recovecos y secretos que, también, quiero profundizar durante la realización del proyecto.



Fotografía de Barcelona, 2002.

Mapa de Barcelona (enfatisando la zona *fast* de color blanco).

Analizando la ciudad desde mi propia experiencia, resulta clara la zona que podríamos denominar “rápida”. Esta es la parte de la Barcelona que engloba el denominado centro de la ciudad. Es una zona repleta de actividad, tanto de día como de noche. En el centro existen muchas actividades que realizar, es un constante ir y venir de personas. Los turistas pasan la mayor parte de sus vacaciones en esta zona y no acostumbran a salir de ella. Los habitantes de la ciudad también pasan buena parte del tiempo en esta delimitación porque ahí están ubicadas muchas de las tiendas de ropa, electrónica...que van dirigidas al consumo de masas. La comida rápida, las avalanchas de personas, el estrés, etc. Son elementos típicos del núcleo de actividad de la ciudad de Barcelona.

Las paradas de metro son muy abundantes en esta zona, lo que refuerza, si cabe, un poco más en la idea de que es una parte de actividad constante. Los grandes museos, monumentos y zonas de ocio (pensadas para el público más masivo) están, mayoritariamente en este cerco de la ciudad. Elementos como la Sagrada Família, les Rambles, Plaza Catalunya, la Universidad de Barcelona, el Macba, la Virreina, la estatua de Colón, la playa de la Barceloneta, Gran de Gràcia, varios centros comerciales de importancia abrumadora...incluso el propio barrio del Raval como distrito sin demasiado interés a priori por parte de los turistas pero muy frecuentado por ellos, tanto por albergues y hoteles a buen precio, como por la vida nocturna y la belleza del mismo durante el día y como muestra, también, de diversidad cultural y aglomeración ciudadana.

L'Eixample como paradigma de la velocidad. Calles perpendiculares, avenidas grandes, calles anchas, coches, tráfico, gasolineras, cantidad ingente de comercios, cafés, restaurantes...durante el día es un hervidero de personas. Asimismo de noche es una zona donde poder disponer de gran variedad de ocio como discotecas, bares de copas, etc.

Quiero profundizar más en todos estos aspectos durante la elaboración del proyecto y quizá realizar una ruta en bicicleta, dado que uno de mis referentes comenta el hecho de que en una ciudad tan veloz, el transporte más rápido para cruzarla es este vehículo.

Zona Fast:

Lím. izq.: Josep Tarradellas

Lím. der.: Sagrada Família, Glòries y hasta el Parc de la Ciutadella/Port Olímpic.

Lím. sup.: Av. Diagona y hasta Fontana en Gran de Gràcia.

Lím. Inf.: Mar Mediterráneo.

Mapa de Barcelona (enfatisando la zona *slow* de color blanco).

Como contrapartida a la idea de velocidad, quiero mostrar a continuación un mapa *slow* de la ciudad, un mapa donde lo lento no tiene por qué ser malo, sino todo lo contrario, un elogio a la lentitud.

Barcelona es una ciudad veloz, en constante cambio y de ritmo vertiginoso. Este exceso provoca en sus ciudadanos que se olviden de mirarla, que se olviden de disfrutarla y de ver sus cosas lentas.

Después de comprobar durante toda la investigación que la velocidad solamente aporta la nula filtración de la información, que lo único que vemos es aquello que se nos impone ante la mirada y los sentidos en global, quiero que mi trabajo muestre esta parte *slow* de la ciudad. Quiero demostrar que pasan cosas en Barcelona que pocos ciudadanos, y menos turistas, se percatan. Para delimitar la zona en la que esto ocurre en su mayoría he realizado el segundo mapa de la ciudad por barrios, esta vez mostrando en blanco la parte más lenta de la ciudad, aquella zona donde, a priori, no ocurren grandes eventos, zonas residenciales, distritos muy arraigados con mucha cultura y conciencia de barrio, zonas prácticamente de vegetación, zonas de autopista, *downtown*, *uptown*...en definitiva, espacios muy dispares entre sí que comparten el elogio, como dije, a la lentitud.

Quiero mostrar que todos estos espacios existen y aportan identidad a la ciudad, a demás de brillar con luz propia y tener intrínseco el componente de belleza que puede tener cualquier monumento de la ciudad, a demás existen zonas que no han cambiado, prácticamente, desde hace mucho tiempo lo cual crea un sabor nostálgico que, posiblemente, muestre más a ciencia cierta lo que es Barcelona en su esencia.

Esta es la parte de las sorpresas, la parte de la reflexión, es un momento en que uno comparte parte de su persona con la ciudad en la que vive o la ciudad que está visitando.

No pretendo que la masa turística mueva sus puntos de atención, sino que aquellos pocos que quieran disfrutar de una ciudad distinta a la que pueden ver por cualquier buscador de internet tengan un soporte y una “guía” en la que puedan apoyarse.

Zona Slow:

La zona slow se plantea como todo aquello que rebase los límites de la zona fast hasta llegar a ella o hasta L’Hospitalet del Ll., Sant Adrià de Besòs, más arriba del Tibidabo o el mar Mediterráneo.

Competencia a nivel de lo que existe en el mercado:

La propuesta se posiciona como una revista de disfrute sobre la ciudad, de los pequeños detalles, como contrapropuesta de actuales publicaciones sobre novedades tecnológicas que pretenden hacer apología de las mismas.

En el mercado existen diversas guías que tratan la ciudad desde un punto de vista distinto al de las guías de toda la vida.

Lecool (http://barcelona.lecool.com/barcelona/es/current_issue) es una guía semanal para realizar actividades varias durante dicha semana. Funciona como guía de ocio para gente joven de la ciudad o turistas que quieran participar en eventos. Lecool existe para varias ciudades europeas como Viena, Budapest, París o Barcelona.

Els secrets dels carrers de Barcelona es un libro que funciona como guía de las mil caras de la ciudad, ya que Barcelona no es solamente una, existe la ciudad industrial, la ciudad olímpica, la ciudad de las ferias, de los congresos, del diseño, la ciudad señorial y distinguida, Barcino...y todas ellas se reúnen en el libro para contar sus secretos y los de sus calles.

501 Racons de Barcelona es un libro que cumple las mismas características que el anterior, presenta una labor de análisis de la ciudad en cuanto a rincones mágicos, sorprendentes calles escondidas, etc.

Barcelona Espiritual es una guía con todas las letras que nos conduce a lugares espirituales como salones del té zen, pastelerías especializadas en dulces de monjas, etc.

Por otro lado, mi guía va a tratar la ciudad como dos lugares distintos que se unen para formar la ciudad de Barcelona, propongo una idea renovada de estas guías anteriores, más atemporal y más reflexiva, que invite a pensar en Barcelona no como una ciudad, sino como dos experiencias.



Anuario LeCool Barcelona (2012).

Capítulo 6

—

Cliente

(Blackie Books)

Mi cliente para este proyecto de publicación es la joven editorial Blackie Books.

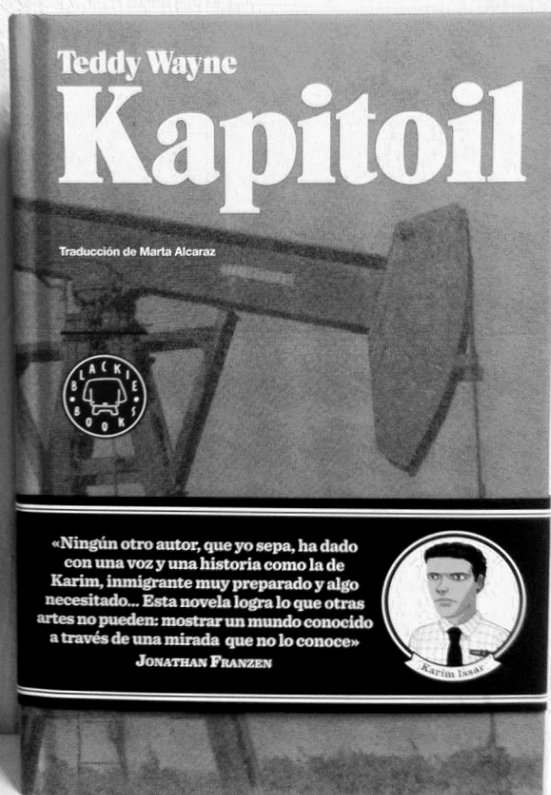
Blackie Books es una editorial independiente con sede en Barcelona. Empezaron en 2009 a sacar libros. El nombre proviene de su perra, que jamás quiso morir, de ahí el nombre de la editorial, por su afán de inmortalidad. Para ellos todo es nuevo, siempre, no solamente lo que acaba de salir a la luz.

Les mueve el afán por compartir y son defensores de la actitud. Cada libro de Blackie Books implica una actitud, un posicionamiento ante la vida. En Blackie Books intentan hacerlo todo con esa actitud. Quieren vivir, y no ser vividos.

Como el propio fundador, Jan Martí afirma, Blackie Books apuesta por una concepción distinta de la idea de tiempo y novedad, para ellos lo nuevo no es necesariamente lo que se acaba de escribir. Lo nuevo puede ser aquello que se escribió en 1900 pero jamás se tradujo o desapareció por el franquismo. Blackie Books apuesta por una nueva línea editorial donde no se sigue un eje temático, sino que el eje se lo marcan ellos mismo, publicando aquellas cosas que realmente más les gustan y quieren compartir con sus compradores.

Han publicado temas muy diversos como *Do it!* del cantante Jerry Rubin, un volumen lleno de crítica y de carácter revolucionario, o *Los Simpson y la filosofía* que podría tomarse como una clase de filosofía de bachillerato (tratando a Nietzsche, Kant, Aristóteles...) pero en clave de Los Simpson, todo un logro.

Para saber más sobre Blackie Books debemos saber cómo empezó y su evolución, y es que su editor no se considera como tal, pues comenta en una entrevista que no sabe aún lo que significa esta palabra. Su origen fue después que Jan Martí trabajase durante años en otras editoriales y ver que ese oficio no era difícil pero sí aburrido, decidió darle la vuelta al asunto enfatizando que se trata de libros y que la gente se los va a leer, no puede ser algo aburrido.



Portada del libro *Kapitoil*, de Teddy Wayne. Publicado y diseñado por Blackie Books.

Como ya he comentado, ellos mismos no saben cuál es su criterio a la hora de realizar su catálogo, quieren que cada libro que publiquen les guste mucho y les apetezca muchísimo más proponerlo, lo comparan al momento en que quieres que un amigo escuche tu disco preferido. No les inquieta si el libro es una novedad, si el autor es de aquí o de allí, si sigue con vida o está muerto, si es ficción o ensayo, si es para niños o adultos...“*de todo pero no cualquier cosa*”.

Do it! de Jerry Rubin fue su primera publicación y no fue casualidad. Publicar ese libro como primera referencia significó algo. No saben qué exactamente, pero lo definen como algo que tiene que ver con cierta constatación y cierta actitud como respuesta. Y con el sentido del humor.

Tuvieron una dificultad curiosa al publicar el libro *El tutú*, y es que no sabían (hasta después de editarlo) si era verdad que era de 1891 o no. ¡Finlamente resultó que sí lo era! y el problema no fue a más.

Sobre los libros electrónicos, confiesan que la idea no les disgusta, sobre todo de cara a las universidades, a los libros de apoyo, a las bibliotecas, etc. Pero no les gusta el aspecto físico de los aparatos y no les convencen, no son atractivos a su gusto. Únicamente tienen una cosa buena respecto a los libros de toda la vida, que pesan menos.

Después de conocer un poco más la editorial Blackie Books creo que es importante saber el por qué de esta relación con la Blackie. Es una editorial que se preocupa por aquello que les gusta, les interesa y quieren compartir, en ese sentido mi proyecto va muy ligado y creo que sería una perfecta combinación entre edición y diseño.

C a p í t u l o 7

—

P ú b l i c o

o b j e t i v o

Este proyecto es un análisis de la ciudad en clave de velocidad. Trata de ser una nueva visión de la ciudad para mostrarla de otra forma.

Está dirigido a usuarios con ganas de conocer de nuevo su ciudad, gente que se preocupa y/o se inquieta por lo que ocurre a su alrededor y con una aceptación hacia el mundo filosófico-pensativo y de reflexión. Se piensa en aquellos ciudadanos que cumplan los requisitos anteriores, así como los potenciales turistas que puedan querer ver una ciudad distinta de la que han visitado sus compatriotas o que, simplemente, no quieran fotografiar lo fotografiado, sino ir más allá y entrar en la ciudad de otra forma, una forma más personal.

La población catalana está formada por 7.134.697 habitantes, de los cuales 3.543.706 son hombres y 3.590.991 mujeres, según datos del Padrón continuo de habitantes del 1 de enero de 2006, casi un millón de habitantes más que en el año 2000.

La sociedad catalana ha estado inmersa en una estabilidad demográfica (alrededor de los 6 millones de habitantes) durante mucho tiempo, caracterizada por un crecimiento natural y migratorio muy escaso. El impacto demográfico y social del fenómeno migratorio reciente ha sido repentino y profundo. El 1 de enero de 2005 había 798.9044 residentes de origen extranjero en Cataluña, cifra que representa el 11,4% de la población (el 21,4% de los extranjeros que residen en España viven en Cataluña). El Idescat calcula que cerca del 90% del crecimiento total de la población catalana entre el 2001 y el 2005 es el resultado de la aportación de las inmigraciones externas. Las principales nacionalidades extranjeras son la marroquí (21,4%), la ecuatoriana (11,1%), la colombiana (5,2%), la rumana (4,9%), la argentina (4,5%) y la china (3,5%).

En relación con la población autóctona, los inmigrantes presentan una estructura de población por edades muy joven: tienen mayoritariamente entre 20 y 40 años, el momento de máxima actividad productiva y reproductiva.

Además de las diferencias de grupos etarios, la pirámide de población de los extranjeros está menos feminizada que la de los autóctonos. La menor inmigración de las mujeres no es un hecho común en todas las comunidades de inmigrantes, sino que está muy ligada a la nacionalidad de origen, como traducción de las estrategias personales y familiares del proyecto migratorio y del diferente grado de madurez del proceso migratorio.

Las estructuras familiares en Cataluña siguen un patrón mediterráneo, a medio camino entre las europeas y las del resto de España. El tamaño de los hogares catalanes es superior al de los europeos e inferior al de los españoles.

El nivel de estudios de la población general ha aumentado bastante, a la vez que ha tendido a equiparar hombres y mujeres. Esta mejora ha supuesto una fractura generacional de los adultos y los jóvenes respecto a las personas de edad más avanzada, quienes en su día no tuvieron las mismas oportunidades.

Nivel de estudios	Hombres		Mujeres	
	Número	%	Número	%
No sabe leer o escribir	21.125	0,7	59.032	1,9
Primaria incompleta	270.452	9,2	454.922	14,9
Primaria completa	651.017	22,0	634.329	20,8
Primera etapa de secundaria	598.577	20,3	550.122	18,1
Bachillerato	429.970	14,5	516.689	13,7
FP de grado medio	232.998	7,9	202.860	6,7
FP de grado superior	268.841	9,1	207.024	6,8
Estudios universitarios	480.895	16,2	520.763	17,1
Otros y NS/NC	1.587	0,1	1.286	0,0
Total	100,0		100,0	

Fuente: Encuesta de salud de Cataluña 2006. Departamento de Salud.

Al combinar el nivel de estudios y la situación de actividad, se observa en las mujeres que cuanto mayor es el nivel de estudios, mayores son también las tasas de actividad, relación que no existe en los hombres. Las mujeres más cualificadas, además de tener unas tasas de actividad, y de ocupación más elevadas, alcanzan más rápidamente unos niveles de paridad respecto a los hombres que las que tienen niveles de estudios más bajos.

La nueva dinámica demográfica iniciada en el siglo XXI y protagonizada por la llegada de un número elevado de inmigrantes ha hecho replantearse las proyecciones realizadas hasta el momento y ha aumentado la incertidumbre, tanto en lo que respecta a la continuidad como a la intensidad. La llegada de población extranjera, sobre todo en el último quinquenio, ha incrementado los efectivos y ha modificado la estructura por sexo y edad y las tendencias de fecundidad y mortalidad, lo que produce un impacto importante en el sistema de salud.

El envejecimiento continuará siendo un reto que deberán afrontar principalmente los servicios sanitarios, socio-sanitarios y sociales, tanto por el número creciente de efectivos como por la atención a la dependencia.

El empuje de turismo interno ha evitado que la caída del sector en Cataluña sea aún peor de lo que ya es. Desde el 2007, año en que estalló la crisis, y hasta el 2009, el número de turistas en Cataluña descendió el 5,2%, de más de 40 millones a casi 38 millones, según cifras de la Generalitat hechas públicas ayer. Fueron los turistas extranjeros, que suponen más de un tercio del total, los que más contribuyeron a esta caída, con un descenso del 14,4%. El fuerte bajón de visitantes de otros países en dos años fue compensado con la subida de los turistas catalanes (12%), incluidos los que se alojan en sus segundas residencias. Los viajeros del resto de España apenas aumentaron.

El proceso de globalización ha traído consigo una serie de nuevas expresiones urbanas, acompañadas de conceptos que paulatinamente se han adoptado como característicos de la sociedad postmoderna.

Es un fenómeno sometido a todo tipo de críticas, que por un lado destacan las ventajas en la apertura de las redes globales de mercado, mayor igualdad económica e inclusión cultural a nivel global, mientras que una visión más pesimista encuentra en el capitalismo global una forma de incrementar la desigualdad social y a su vez homogeneizar las expresiones culturales. La contribución que el turismo ha tenido en este proceso ha sido más que significativa y si bien su origen se remonta al *Grand Tour* de la aristocracia inglesa o el *Tour du monde* en su versión francesa desde el siglo XVII (Ramos, 2007), no es sino hasta la primera mitad del siglo XX, con la reducción de las jornadas laborales en la sociedad occidental y la aparición del tiempo libre, que surge el tiempo para el ocio. Por lo que el turismo de masas, protagonizado por esta clase ociosa (MacCannell, 2003), personifica el paso de la industrialización al fin de la modernidad, la ciudad desindustrializada y su economía terciarizada.

10 Este fenómeno se ha detonado a tal extremo que la vitalidad de muchas ciudades europeas depende directamente de su actividad turística, dando origen a dinámicas como la revaloración de las tradiciones y/o la protección del patrimonio arquitectónico y artístico; actividades emblemáticas del llamado turismo cultural. Éste a su vez se ha complejizado de tal manera que su éxito se debe en buena medida a prácticas globalizantes, entre las que destaca la mercantilización de las ciudades a través del *branding*: esto es, ofrecer el espacio urbano como un producto, por lo que contempla estrategias de imagen que pueden sustituir el valor material por el simbólico e intentan combinar la promoción interna de la ciudad con su proyección a una escala global.

Aunque en su etapa temprana el *city branding* se reducía a la creación de un eslogan (el celeberrimo *I love New York*, de Milton Glaser en la década de 1970, por ejemplo), ahora este discurso, potencialmente insustancial, deja atrás la superficialidad para convertirse en un trabajo multidisciplinario donde la gestión y planeación urbana desempeñan un rol importante, el cual incluye la creación de un ícono arquitectónico que, por supuesto, desempeñará uno protagónico.

Por lo que su presencia mediática es fundamental, síntoma de que el edificio toma una nueva dimensión que apela primordialmente a la imagen, el símbolo y/o el producto; más allá de su utilidad, el impacto ambiental, la integración al contexto u otros aspectos canónicos inculcados por décadas. Y a su vez todo esto habrá de legitimar a la ciudad como atractivo turístico, cueste lo que cueste.

Tras estos análisis y reflexiones queda más claro y analizado el público objetivo al que irá dirigido mi proyecto.



C a p í t u l o 8

—

B r i e f i n g

Tras la investigación del proyecto construyo el Briefing partiendo de la separación por zonas de la ciudad de Barcelona, slow y fast. Creo que la mejor forma de plantearlo es que el proyecto sea una publicación (proyecto editorial) que se divida en dos partes, la parte de Barcelona Slow y la parte de Barcelona Fast.

La idea es que este proyecto editorial funcione como un ying-yang, donde cada una de las partes tenga una pequeña dosis de la otra. Me gustaría que el proyecto se justificara como impreso por la intervención del usuario en el mismo, es decir, que pudiese terminar de construir alguna de las páginas o salir a la calle con la publicación para darle un uso físico y no solamente intelectual.

1-INFORMACION PRELIMINAR:

¿Porque estamos haciendo este proyecto?

Estamos realizando este proyecto para solucionar un problema muy arraigado en nuestra sociedad, la velocidad en la ciudad y el poco tiempo y atención que dedicamos a la observación de la misma, nos perdemos tanto de nuestra propia ciudad, la miramos tan poco que es necesario pararse para volver a disfrutarla.

¿Que estamos tratando de lograr?

Tratamos de lograr que, tanto la gente que vive en Barcelona como la gente que viene de vacaciones descubra una ciudad llena de momentos y pequeños detalles que, sin la publicación, jamás habría disfrutado.

¿Por qué necesitamos este proyecto?

Necesitamos este proyecto para que aquellas personas que quieran disfrutar de la ciudad de Barcelona puedan hacerlo de un modo nuevo.

¿Por qué lo queremos realizar ahora?

Porque ahora es el momento en que nuestra sociedad está en constante avance, la ciudad está en constante variación y todo son inputs directos que nos impiden ver más allá por la sobrecarga de información y de tecnología arraigada en la modernidad. Si no lo realizamos ahora y concienciamos a la gente de que ir despacio no es tan lento como

parece, que yendo lento se mira mejor y se observa más, la sociedad terminará en un bucle insostenible, no sólo de velocidad, sino también medioambiental.

¿Qué resultados de negocio específicos esperamos obtener de este proyecto de diseño (económico, social..)?

Esperamos un resultado económico que propicie la posibilidad de dar continuidad al proyecto en el futuro.

También esperamos un resultado social que consista en que la gente reflexione sobre la ciudad de Barcelona y pueda verla/mirarla/observarla de una forma distinta de la que la mira habitualmente, que cree “un antes y un después” en la percepción de la ciudad.

¿Para quién estamos diseñando?

Este proyecto es un análisis de la ciudad en clave de velocidad. Trata de ser una nueva visión de la ciudad para mostrarla de otra forma.

Está dirigido a usuarios con ganas de conocer de nuevo su ciudad, gente que se preocupa y/o se inquieta por lo que ocurre a su alrededor y con una aceptación hacia el mundo filosófico-pensativo y de reflexión. Se piensa en aquellos ciudadanos que cumplan los requisitos anteriores, así como los potenciales turistas que puedan querer ver una ciudad distinta de la que han visitado sus compatriotas o que, simplemente, no quieran fotografiar lo fotografiado, sino ir más allá y entrar en la ciudad de otra forma, una forma más personal.

¿Quiénes son las organizaciones/personas clave del proyecto (distribución, producción, clientes, usuarios, etc)?

Las personas clave en el proyecto son aquellas personas que generen el contenido, los clientes potenciales mencionados anteriormente, la empresa encargada de la impresión y distribución del proyecto, así como el grupo de diseñadores, directores de arte y fotógrafos encargados de dar forma al proyecto (que en este caso soy yo). Los usuarios son, por supuesto, claves en un proyecto de estas características.

¿Cuál es el entorno de negocio actual y esperado del proyecto?

El sector de las guías, el del turismo, tanto por parte de extranjeros como por parte de los propios barceloneses que quieran ver su ciudad de otra forma y reflexionar sobre ella.

¿Cuales van a ser las fases del proyecto y sus costos?

Las fases del proyecto son; plantear el tema que se tocará en el siguiente número, pedir los textos, pedir las imágenes, realizar el diseño, imprimir, distribuir y que el usuario lo compre.

El costo del precio es pagar a toda esa gente que interviene en el proyecto.

2-PERFIL DE LA EMPRESA Y ORGANIZACIÓN:

¿Cómo se llama la empresa que nos ha encargado este proyecto?

La editorial Blackie Books

Describe de forma breve la historia de la empresa

Blackie Books es una editorial independiente con sede en Barcelona. Empezaron en 2009 a sacar libros. El nombre proviene de su perra, que jamás quiso morir, de ahí el nombre de la editorial, por su afán de inmortalidad. Para ellos todo es nuevo, siempre, no solamente lo que acaba de salir a la luz.

Les mueve el afán por compartir y son defensores de la actitud. Cada libro de Blackie Books implica una actitud, un posicionamiento ante la vida. En Blackie Books intentan hacerlo todo con esa actitud. Quieren vivir, y no ser vividos.

¿Qué hace la empresa/organización?

Es una editorial.

¿Cuál es la misión y objetivos estratégicos?

La misión es llegar al público y conseguir visibilidad en el mercado. Por ello se haría una revista, esta revista se posicionaría entre las guías más prestigiosas del mundo.

¿Cuál es su posicionamiento dentro del mercado?

La propuesta se posiciona como una revista de disfrute sobre la ciudad, de los pequeños detalles, como contrapropuesta de actuales publicaciones sobre novedades tecnológicas que pretenden hacer apología de las mismas.

En el mercado existen diversas guías que tratan la ciudad desde un punto de vista distinto al de las guías de toda la vida.

Lecool es una guía semanal para realizar actividades varias durante dicha semana. Funciona como guía de ocio para gente joven de la ciudad o turistas que quieran participar en eventos. *Lecool* existe para varias ciudades europeas como Viena, Budapest, París o Barcelona.

Els secrets dels carrers de Barcelona es un libro que funciona como guía de las mil caras de la ciudad, ya que Barcelona no es solamente una, existe la ciudad industrial, la ciudad olímpica, la ciudad de las ferias, de los congresos, del diseño, la ciudad señorial y distinguida, Barcino...y todas ellas se reúnen en el libro para contar sus secretos y los de sus calles.

501 Racons de Barcelona es un libro que cumple las mismas características que el anterior, presenta una labor de análisis de la ciudad en cuanto a rincones mágicos, sorprendentes calles escondidas, etc.

Barcelona Espiritual es una guía con todas las letras que nos conduce a lugares espirituales como salones del té zen, pastelerías especializadas en dulces de monjas, etc.

Por otro lado, mi guía va a tratar la ciudad como dos lugares distintos que se unen para formar la ciudad de Barcelona, propongo una idea renovada de estas guías anteriores, más atemporal y más reflexiva, que invite a pensar en Barcelona no como una ciudad, sino como dos experiencias.

3-LA EMPRESA Y EL MERCADO:

¿Quiénes son el público objetivo principal o importante para nuestro proyecto (género, edad, preferencias...)?

El público objetivo es gente a partir de los 18 años, con inquietudes culturales altas y con voluntad de reflexión y observación, indistintamente del género, al tratar distintos temas trataremos de abastecer preferencias de todo tipo y haciendo que gente no interesada, a priori, en un tema decida comprar la publicación para descubrir cosas que no conoce.

¿Qué medios de comunicación utilizaremos para llegar a este público objetivo?

Redes sociales (haciendo énfasis en que las dejen y salgan a comprar-la) actividades en la calle, contactar con asociaciones de vecinos, en definitiva/hacer una tarea de relaciones públicas.

¿Qué esperan los públicos objetivos de nuestro proyecto?

Los públicos objetivos esperan de nuestro proyecto que sea una vuelta a atrás, una invitación a la reflexión y prescindir, durante un rato, de las nuevas tecnologías para apreciar el material impreso y que éste nos conduzca a una modificación de nuestro *modus operandi* en el día a día, afectando, de forma esperada, a su forma de mirar la ciudad en la que viven.

¿Cuales son los intereses que tiene el público objetivo a la hora de vernos/leernos (entretenerse, formarse...)?

Su interés es que la revista les cree una experiencia durante y después de la lectura.

¿Qué argumentos avalan nuestra existencia en el mercado?

La necesidad de la sociedad de volver a los orígenes, a todo aquello que ya existía y se hacía antes incluso de nuestra existencia. Hoy día existen muchos movimientos que abogan por este aspecto más “retro” de la cultura y la sociedad porque están hartos de tanta tecnología, avance y velocidad como el movimiento *slow*, el movimiento *craft*, etc. Se pretende, por tanto, exponer y hacer reflexionar a gente con este tipo de intereses, y por supuesto a aquellos que, a priori no los tengan, y frenar esta velocidad perpétua en la que estamos sumergidos. Mostrar la cara más pausada, la más tranquila y menos frenética de la ciudad, los pequeños detalles.

¿Quiénes son nuestros competidores principales?

Las guías que he mencionado anteriormente y otras revistas, aunque ninguna toca la ciudad desde mi punto de vista.

¿Qué situación/es existen en la actualidad que exigen a la empresa a realizar este proyecto y porqué ahora?

En este momento, en el ahora, existe un vacío en este aspecto en el mercado de publicaciones, no encontramos publicaciones que traten el tema de la velocidad en relación a la ciudad ni de observación de elementos que casi no se perciben en la misma. Es por esto y por el hecho de que cada vez queremos dejar más esta velocidad anti-filtros para comenzar a pensar en lo que vemos, que creemos que es el momento justo para trabar en esa dirección.

4-DEFINICIÓN DEL PROYECTO:

¿Cómo surgió la idea del proyecto?

A partir del tema marco de la velocidad, relacionándolo con la ciudad y tratando de buscar una tipología de revista que no hubiese en grandes cantidades.

18 ¿Qué producto/servicio ofrecemos como solución al problema detectado?

Una publicación que trata Barcelona desde dos puntos de vista, el slow y el fast.

¿Qué se necesita para hacer realidad el proyecto?

Gente que escriba los textos, fotógrafos, editores, diseñadores, director de arte, producción gráfica y distribución.

¿Qué estilo/tono/mensaje se desea comunicar?

Serio, de reflexión, pero a la vez fresco, sin tecnicismos, apto para todo el mundo, todos podemos disfrutar nuestra ciudad de otra forma.

Capítulo 9

—

Conclusiones

A modo de conclusión me gustaría definir el proyecto de forma sencilla y escueta.

Se plantea como una publicación impresa, la justificación del hecho que esté impresa y no sea digital la dará la propia publicación haciendo partícipe al usuario y haciendo que este la termine. También justifica su impresión el contenido de la producto, ya que habla del elogio a la lentitud en comparación con la velocidad extrema que vivimos en estos momentos.

El contenido se define como una forma nueva de analizar la ciudad y, como no podía ser de otra forma, la ciudad que analiza la publicación es aquella que más conozco, en la que me siento a gusto, en mi ciudad, en Barcelona.

Y es que Barcelona tiene dos caras, la rápida (que llamaremos fast) y la lenta (que llamaremos slow). Quiero mostrar esta diplopía por el hecho que los turistas y muchos barceloneses vivimos en un estrés constante y sumergidos en una velocidad vertiginosa marcada por una sociedad de consumo extremo. Mi intención es parar esta velocidad para volver a mirar la ciudad y analizarla, mostrando lo que realmente da identidad a Barcelona, no solamente lo que vienen a ver los turistas, sino todo lo que esconde la ciudad condal.

A partir del mapa de Barcelona dividido por barrios he trazado el primer esbozo de lo que podría delimitarse como la ciudad slow y la ciudad fast para introducirme en el razonamiento que posteriormente, durante el proyecto cogerá forma.

He tratado de cerrar al máximo el proyecto sin introducirme en el aspecto formal ni tampoco en los contenidos finales, siendo fiel a la idea que manejo desde el principio que es mostrar una ciudad que no se ve y relacionar esta “desaparición” con el tema marco, la velocidad. Y es que la velocidad es la culpable de que ya no sepamos ni donde vivimos, muchos barceloneses no han subido a la Sagrada Família, ¿les hace eso ser menos barceloneses? desde mi punto de vista no, creo que las ciudades no las hacen los monumentos, los monumentos aglomeran, las ciudades las hacen los pequeños recovecos, las cosas que, por suerte o por desgracia, no todos vemos.

Capítulo 10

—

Bibliografía

y anexos

Libros:

Benevolo, L. & Melograni, C. (2000) “La proyectacion de la ciudad moderna”, Gustavo Gili

Consultado: 28 de Enero de 2012

Lynch, Kevin (2012) “La imagen de la ciudad”, Gustavo Gili

Consultado: 08 de Febrero de 2012

Introducciones de Bohigas, O. & Buchanan, P & Magnago, V. & Lampugnani (1996) “Barcelona Arquitectura y Ciudad 1980-1992”, Gustavo Gili.

Consultado: 11 de Febrero de 2012

Sennett, R (2007) “Carne y piedra”, Alianza Editorial

Consultado: 11 de Febrero de 2012

Careri, F. (2009) “Walkscapes. El andar como práctica estética”, Gustavo Gili

Consultado: 12 de Marzo de 2012

Páginas web:

Población Rural Y Urbana

http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P

Consultado: 10 de Febrero de 2012

Real Academia Española

<http://buscon.rae.es>

Consultado: 10 de Febrero de 2012

Las ciudades sostenibles (MUY INTERESANTE)

<http://habitat.aq.upm.es/select-sost/ab1.html>

Consultado: 11 de Febrero de 2012

El Periódico / La velocidad sí importa

<http://www.elperiodico.com/es/noticias/sociedad/velocidad-importa-1293007>

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Artículo breve / El mundo va demasiado rápido

<http://www.elbiterante.com/bitacora/2011/01/29/el-mundo-va-demasiado-rapido-o-la-velocidad-de-la-sociedad-de-la-informacion/>

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Revolución industrial

http://es.wikipedia.org/wiki/Revoluci%C3%B3n_Industrial

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Revolución industrial

<http://www.profesorenlinea.cl/universalhistoria/RevolucionIndustrial.htm>

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Futurismo

<http://www.papelenblanco.com/ensayo/el-primer-manifiesto-futurista-la-velocidad-y-la-modernidad>

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Futurismo

<http://www.arteespana.com/futurismo.htm>

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Futurismo

http://elpais.com/diario/2009/02/18/cultura/1234911601_850215.html

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Origen Ciudades

<http://www.eumed.net/libros/2007a/229/14.htm> [Fecha de consulta: 20/02/2012]

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Movimiento Slow

<http://movimientoslow.com/es/filosofia.html>

Consultado: 12 de Febrero de 2012

Movimiento Slow

<http://www.mundoslow.com/>

Consultado: 20 de Febrero de 2012

Movimiento Slow

http://es.wikipedia.org/wiki/Movimiento_slow

Consultado: 20 de Febrero de 2012

Ciudades sostenibles

<http://www.ecologiaverde.com/las-futuras-ciudades-sostenibles/>

Consultado: 22 de Febrero de 2012

Ciudades sostenibles

http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/scleaf_es.pdf

Consultado: 22 de Febrero de 2012

Situacionismo

http://www.soitu.es/soitu/2009/05/26/fotografia/1243332408_285254.html

Consultado: 03 de Marzo de 2012

Situacionismo

<http://oleopolis.wordpress.com/2008/06/15/mapas-psicogeograficos-i/>

Consultado: 03 de Marzo de 2012

Situacionismo

<http://pijamasurf.com/2012/02/la-muerte-del-ciberflaneur-y-la-tirania-de-lo-social/>

Consultado: 03 de Marzo de 2012

Barcelona

http://es.barcelona.com/guia_ciudad

Consultado: 03 de Marzo de 2012

Barcelona

http://www.publispain.com/viajes/barcelona/caracteristicas_demo-graficas.htm

Consultado: 03 de Marzo de 2012

Barcelona

<http://barcelona.costasur.com/>

Consultado: 03 de Marzo de 2012

Barcelona 08 de Marzo 2012

<http://barcelonaaldetalle.blogspot.com/>

Consultado: 03 de Marzo de 2012

The Personality of Cities 12 de Marzo 2012

http://www.labspaces.net/blog/1463/The_Personality_of_Cities

Consultado: 07 de Marzo de 2012

La velocidad de la ciudad 12 de Marzo 2012

<http://blogs.elpais.com/love-bicis/2012/01/la-velocidad-de-la-ciudad-del-futuro.html>

Consultado: 07 de Marzo de 2012

Thesis Patrick J. Adler 13 de Marzo 2012

https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/30146/3/Adler_Parick_J_201111_MA_thesis.pdf

Consultado: 07 de Marzo de 2012

Cittaslow

<http://www.publico.es/dinero/140988/las-slow-cities-abanderan-la-utopia-del-decrecimiento>

<http://www.sostenibilidad-es.org/es/plataformas-de-comunicacion/sostenibilidad-urbana-y-territorial/noticias/slow-cities-uno-de-los-dramas-del-urbanismo-contemporan>

http://www.citymayors.com/environment/slow_cities.html

<http://biotraveler.com/mundo-rural/slow-cities-el-movimiento-de-las-ciudades-lentas/>

<http://www.cittaslow.org/>

<http://www.sostenibilidadyarquitectura.com/blog/slow-cities/>

<http://www.territorioymarketing.com/index.php/territorio/slow-cities-que-luchan-contr-el-estres-la-contaminacion-y-los-ruidos/>

<http://abcnews.go.com/International/story?id=83085&page=1#.T1n-YmYEAmyQ>

Consultado: 13 de Marzo de 2012

Situacionistas

<http://www.plataformaarquitectura.cl/2009/03/27/constant-y-la-internacional-situacionista/>

<http://www.bifurcaciones.cl/005/Debord.htm>

http://www.peiprogramainternacional.org/wp-content/uploads/2010/12/2010_nov_manifiesto_situacionista.pdf

<http://ciudaddocumento.wordpress.com/2012/01/02/bostezo-ano-2-no-6-dossier-psicogeografia-y-derivados/>

<http://servicio.bc.uc.edu.ve/postgrado/manongo20/20-8.pdf>

Consultado: 13 de Marzo de 2012

Turismo

<http://topofilia.net/coloquio09garcia-duarte.html>

Consultado: 14 de Marzo de 2012

Pdf:

Virilio, Paul: “Claves para un debate”

Consultado: 05 de Febrero de 2012

Virilio, Paul: “La estética de la desaparición”

Consultado: 05 de Febrero de 2012

