

## 150 ANYS D'HISTÒRIA DE LES GLÒRIES

L'àrea que avui ocupa l'actual plaça de les Glòries Catalanes ha estat des de sempre un lloc de pas —més que no pas d'estada— en la sortida natural de Barcelona cap al Vallès i el Maresme. La via Augusta romana ja travessava aquest indret de camí cap al coll de Finestrelles i el seu traçat és encara visible si resseguim la carretera de Ribes i el carrer del Clot. En aquells temps la línia de la costa era gairebé a tocar i l'entorn, poblat de maresmes, llacunes i estanyols, no convidava gens a establir-s'hi.

A partir del segle X la construcció del Rec Comtal va canviar la fesomia d'aquest indret. Al llarg del seu curs van aparèixer molins hidràulics —molts dels quals fariners— i els terrenys pantanosos que s'estenien fins a la Llacuna, el Joncar i el camí ral de Barcelona a Mataró es van anar transformant en pastures i conreus de regadiu. Tot plegat va fer d'aquest racó de Sant Martí de Provençals una gran plana fèrtil, que va restar gairebé inalterada fins ben bé al segle XVIII. Amb el setge de Barcelona del 1713-1714 les trinxeres i bateries de morters instal·lades aquí per bombardejar la ciutat hi van deixar la seva empremta. I la construcció del Fort Pienc, uns anys més tard, com a punt avançat de defensa de la Ciutadella, va sotmetre aquest indret al glacis militar, forçosament mancat de qualsevol edificació permanent. Una premonició, potser, del caràcter de buit urbà que des d'aleshores ha marcat aquest indret.

A mitjan segle XIX, mentre la ciutat maldava per enderrocar les muralles, la Compañía de Caminos de Hierro del Norte va construir la línia Barcelona-Granollers que, sortint de l'Estació de França, l'any 1852 ja travessava de nord a sud la futura plaça. Aquest fita va ser de gran importància perquè el pas del ferrocarril va hipotecar durant molts anys el desenvolupament urbanístic del voltant de les Glòries. A aquesta primera traça se n'hi van afegir altres, com van ser la línia MSA (Madrid-Saragossa-Alacant), el ramal d'enllaç de l'Estació de França amb la de Sants (pujant per la Diagonal i seguint pel carrer d'Aragó) o la línia 40 del tramvia, que durant dècades va unir la plaça d'Urquinaona amb el nucli de Sant Andreu. Quan alguns anys més tard l'enginyer Ildefons Cerdà, autor del Pla Cerdà per a la reforma i l'eixample de Barcelona (1859), va imaginar el centre de la futura ciutat a la cruïlla de la Gran Via, la Meridiana i la Diagonal, la malla ortogonal del seu pla va topar amb les vies del tren i el va obligar a forçar-la en un gest estrany. Així, la plaça va restar com un gran buit rectangular de nou hectàrees en la trama de l'Eixample, girat 30 graus respecte de la Gran Via i alineat amb la traça del ferrocarril del nord. Una excepció a la regularitat de l'esquema Cerdà que és una bona mostra de les dificultats que des de sempre ha plantejat aquest racó de la ciutat.

A principis del segle XX, l'urbanista francès Léon Jaussely va continuar apostant per les Glòries com a centre de la "Gran Barcelona", i en el seu pla de 1905-1908 va proposar traslladar-hi la seu de l'Ajuntament i la d'altres equipaments, dotant-lo d'un esquema viari radial i d'un marcat caràcter monumental. Però aquell ambiciós pla no es va arribar a executar. Com tampoc no va prosperar la idea de l'arquitecte Josep Puig i Cadafalch d'ubicar a les Glòries els pavellons de la futura Exposició Internacional del 1929, que finalment es va descartar per les dificultats derivades d'un espai tan complex, mal comunicat i marcat per la presència del ferrocarril. Així, mentre se succeïen els projectes i les propostes per a les Glòries, sobre el terreny la plaça va quedar com un gran erm enmig del no-res, un espai degradat a l'extraradi, mancat de tota ordenació i solcat per les vies del tren.

L'any 1909 les autoritats municipals van aprovar una urbanització, i sis anys més tard una comissió especial va dictaminar la conveniència de soterrar el ferrocarril al seu pas per la plaça, cosa que encara no es va fer realitat. Mentrestant, els veïns continuaven creuant com podien les línies del tren i van improvisar, en aquell gran descampat que són les Glòries, un camp de futbol de barri —el Camp del Sidral— en una llenca de terreny entre les vies i el Rec Comtal.

El 13 de maig de 1919, la plaça es va inaugurar oficialment en el marc d'un pla municipal per sanejar i urbanitzar els barris extrems, però les clavegueres, de fet, no hi van arribar fins deu anys més tard, coincidint amb la polèmica decisió de traslladar-hi la Fira de Belcaire, l'any

1928. Els Encants, que des d'aleshores van esdevenir una singularitat de la plaça, es van instal·lar en un racó del costat muntanya, a tocar del jardí de la finca de Can Caubet. Eren, doncs, un element més que s'integrava en l'heterogeni —i desolat— paisatge de la plaça, amb contorns més o menys definits per les fàbriques farineres —com ara la de San Jaime, actual Centre Cultural La Farinera del Clot—, la fàbrica de paraigües de Pio Rupert o els nombrosos tallers, coberts i instal·lacions vinculats a les companyies de ferrocarril. Tot plegat va fer de les Glòries un espai de contorns difusos i de naturalesa no menys dubtosa que, desatès per les autoritats municipals, ben aviat es va convertir en escenari d'activitats clandestines, focus de criminalitat i pistolisme.

A partir dels anys trenta la progressiva densificació urbana va permetre la millora de la comunicació amb la ciutat i la proliferació de les línies del tramvia. En temps de la República, el Pla d'enllaços ferroviaris del 1933 preveia perllongar el metro transversal fins a la Sagrera, i l'any 1935 es va aprovar un pla per al soterrament de les vies i la urbanització de l'entorn. Amb l'esclat de la Guerra Civil només es va arribar a executar un tram de la Meridiana, i durant la contesa bèl·lica els túnels ja iniciats van servir de refugis antiaeris al veïnat.

Durant els anys quaranta la transformació de les Glòries es va estancar: les autoritats franquistes van prioritzar la urbanització del futur carrer de Guipúscoa en detriment de la continuació de la Gran Via cap al Besòs. L'únic fet remarcable va ser la construcció de les modernes instal·lacions de la Hispano-Olivetti, que van aconseguir donar un petit impuls a la urbanització de la plaça pel cantó de Sant Martí. La precarietat dels temps de postguerra, afegida a les onades migratòries i la manca generalitzada d'habitatge van fer aflorar un extens barri de barraques que es va estendre per la banda de muntanya de la plaça. A finals dels anys quaranta es va soterrar el tram de via que pujava per la Meridiana.

L'any 1951 es va aprovar el Projecte rectificat de les noves alineacions i rasants de la plaça de les Glòries. Va significar la primera gran transformació formal, que introduïa una superfície circular de deu hectàrees. L'any 1953 es va aprovar l'avantprojecte de reforma de la plaça, que preveia regular l'incipient flux de trànsit rodat mitjançant una anella elevada per sobre de les línies del ferrocarril. Al març d'aquell mateix any va començar l'enderrocament de les barraques dels entorns. Durant aquells mateixos anys es va prolongar la línia de metro fins a Fabra i Puig i es va canalitzar definitivament el Rec Comtal, que fins aleshores discorria a cel obert. El 1961 es va inaugurar un primer tram de l'anella que enllaçava la Gran Via i la Meridiana descrivint un quart de circumferència, però tan sols cinc anys més tard es va decidir tirar-lo a terra perquè era ineficaç per al trànsit.

A finals de la dècada dels seixanta, amb la ciutat totalment rendida a l'automòbil, la Gran Via travessava la plaça de cap a cap connectant amb l'autopista de Mataró. Glòries va esdevenir, així, el principal nus viari de la ciutat d'entrada per la Gran Via i de sortida per la Meridiana. El paisatge d'aquest racó de la ciutat, que encara no ha aconseguit convertir-se realment en una plaça, és totalment hostil al vianant i està absolutament dominat pel vehicle.

L'any 1973 la plaça era travessada per dos ramals viaris elevats i una passarel·la per a vianants d'estructura tesada que salvava l'anella entre els Encants i la sortida del metro, i que el 1975 va guanyar un prestigiós premi europeu de construccions metàl·liques. L'entorn tenia un parc públic —equipat amb àrea de jocs infantil i rierol artificial— que intentava endolcir el flanc sud de la plaça. Durant la dècada dels setanta el volum de trànsit va continuar augmentant i la plaça presentava un complex conjunt de vials, rampes, passos elevats i túnels soterrats. Una situació complexa que va heretar el Pla general metropolità del 1976, que recollia la realitat de la plaça com a punt nodal d'infraestructures viàries i preveia reserves de sòl per al seu futur desenvolupament.

A finals dels vuitanta la plaça de les Glòries es va incloure en el catàleg d'àrees de nova centralitat de la ciutat. El projecte olímpic del 1992 preveia transformar-la en una de les portes d'entrada a Barcelona. En el marc de les obres que es duïen a terme amb l'objectiu de millorar la ciutat per a l'esdeveniment olímpic, el desgavell viari dels anys setanta es va substituir per la doble anella (que allotja un aparcament) que ha arribat fins als nostres dies i es va inaugurar a

l'interior del nus viari el parc de les Glòries (1992), un jardí de 2,10 hectàrees d'extensió; tres anys més tard, es va iniciar el projecte del Bosquet dels Encants, a la confluència Gran Via, Meridiana i Castillejos.

El perllongament de la Diagonal fins al mar i la posterior i progressiva transformació del districte 22@ requerien la definició d'un nou projecte urbà per a les Glòries. Els primers gestos que van apuntar en aquesta direcció i van començar a definir l'entorn més immediat de la plaça van ser, entre altres, l'obertura l'any 1995 del Centre Comercial Glòries i del Centre Cultural La Farinera del Clot, la construcció de la Torre Agbar (1999-2005) i la inauguració, l'any 2000, de les noves instal·lacions de l'IES Salvador Espriu.

L'any 2003 l'Ajuntament va impulsar un programa d'actuació municipal per discutir sobre el futur desenvolupament de la plaça i es va constituir una comissió de seguiment del projecte de remodelació de les Glòries, amb participació de l'Ajuntament i d'entitats veïnals. Les conclusions de la comissió es van recollir l'any 2007 en l'anomenat Compromís per Glòries, un document de síntesi i punt de partida per a la redacció de la modificació del PGM a la plaça i el seu entorn. Els seus aspectes més essencials eren, entre altres, l'eliminació completa de l'anella viària elevada, un model de parc pla, sense trànsit i amb el màxim de superfície verda, el soterrament de la Gran Via, un model integrat de mobilitat i la construcció dels equipaments consensuats. A partir del 2008 es va iniciar la progressiva desconstrucció de l'anella amb el desmantellament del tambor i de l'aparcament. I entre el 2009 i el 2010 va començar la construcció del Museu del Disseny – DHUB i dels Nous Encants, dos equipaments d'escala metropolitana i arquitectura singular que es van afegir a L'Auditori i el Teatre Nacional de Catalunya, construïts vint anys abans amb motiu del perllongament de l'avinguda Meridiana. L'agenda per a la transformació de la plaça de les Glòries ja està en marxa. A partir de març del 2014 es duu a terme l'enderrocament progressiu de l'anella viària. I el febrer del 2014 es dona a conèixer l'equip d'arquitectes guanyador del concurs per a la urbanització i construcció del futur parc de les Glòries, que es duu a terme entre mitjan 2015 i finals del 2017, coincidint parcialment amb la construcció del túnel de la Gran Via. Un impuls definitiu per resoldre un espai de ciutat llargament reivindicat.

Carles Serra Hartmann  
Arquitecte i membre d'El globus vermell

#### **Bibliografia:**

BORONAT, Gisela; LAGO, Xavier; MAYORAL, Joan. **Glòries, cruïlla de camins**. Barcelona: Arxiu Històric Fort Pienc, 2011.

ROCA BLANCH, Estanislau et al. **Glòries: reforma urbana i espai públic**. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, 2011.

VIDAL, Miquel. **Jardins de Barcelona**. Àmbit Serveis Editorials. Ajuntament de Barcelona. 2003