

# La nueva vieja Rambla

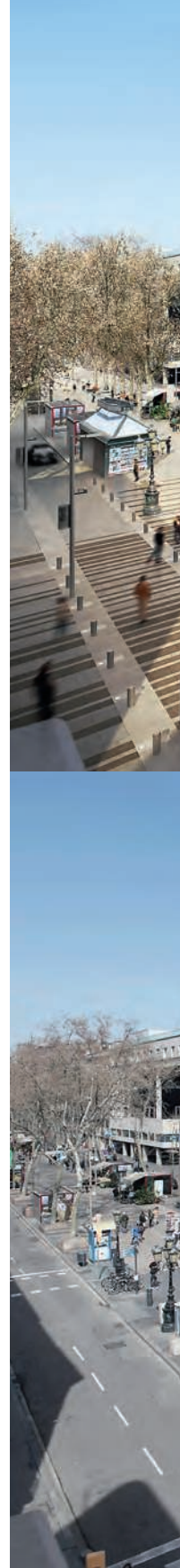
**La calle más conocida de Barcelona se había convertido en una trampa para turistas: restaurantes malos, carteristas y *souvenirs*. El plan de renovación busca recuperar algo que ya no se ve por allí: barceloneses**

TODO LO QUE LE pase a La Rambla le pasa a Barcelona. En sus 1.200 metros se concentran las grandezas y miserias de la ciudad. Lo que en origen fue un arroyo es hoy, para el ojo desprejuiciado, un bulevar bellissimo cuajado de edificios representativos. Pero los barceloneses tienden a cruzarla a la carrera y solo los turistas hacen uso de su función de paseo que une la plaza de Catalunya con el puerto antiguo. “Los locales la transitan transversalmente, y los turistas longitudinalmente”, resume la arquitecta Lola Domènec, que forma parte del equipo interdisciplinar km-ZERO, que ganó en 2017 el concurso para la transformación de La Rambla. Una tarea que ahora por fin se reemprende y se espera finalizar en 2027.

El proyecto comenzó hace dos décadas. Otra arquitecta, Itziar González, era concejal del distrito de Ciutat Vella en 2007, cuando declaró que el Ayuntamiento debería intervenir en una calle que ya estaba tomada por el turismo. “Porque era la más universal de Barcelona, y allí nadie hacía nada”, recuerda. Su labor quedó interrumpida cuando, al cabo de tres años, dimitió. El proyecto se retomó con Ada Colau como alcaldesa, que en 2017 publicó un concurso internacional para la reforma. González, para entonces dedicada a la arquitectura, recibió una llamada de la asociación de vecinos SOS Ramblas sugiriéndole que se presentara. “Vivo al lado, así que me dije: ¿por qué no?”, explica. “Monté un equipo interdisciplinar que llamamos km-ZERO porque todos vivíamos o trabajábamos en la zona, con Lola Domènec y Olga Tarrasó como autoras de la parte técnica y yo encargada de las estrategias, además de otros especialistas”. Nombres como el filósofo Paul B. Preciado o el experto en movilidad Ole Thorson estaban entre ellos. El grupo logró adjudicarse el proyecto e ideó 53 actuaciones, todas consensuadas con distintos agentes: “Involucramos en aquel proceso a unas 500 personas de varios colectivos, incluyendo vecinos y empresarios”, cuentan las arquitectas. En 2018 se presentó el anteproyecto y un año después estaba listo. Pero en 2020, con todo a punto, la reforma se frenó, y no fue hasta el fin del segundo mandato de Colau cuando fue retomado. “Se planteaba como un proyecto en cinco fases que llevaría diez años, algo que nos parecía fuera de lugar”, apunta Lola Domènec. “Afortunadamente, el gobierno de Collboni (PSC) ha decidido hacerlo en

tres años”. La primera fase, que interviene el área del monumento a Colón, junto al puerto, ya está finalizada. Cuando todo acabe se habrán ampliado las aceras (hasta 5 metros, desde los 3,5 actuales) y el paseo central, reduciendo de cuatro a dos los carriles para tráfico rodado. “Yo creo que La Rambla tiene que ser un espacio donde la prioridad sea el peatón, pero los vehículos deben acceder porque es un ámbito complejo, con equipamientos, y muchos bares, restaurantes, hoteles y comercios, además de viviendas”, indica Domènec. “Lo que hemos planteado es que sea básicamente peatonal, pero con acceso restringido para autobuses y usuarios internos”. Se crearán tres nuevas plazas coincidentes con sendas puertas de entrada de la muralla medieval, Porta Ferrisa, la Boquería y Trencadous, con un pavimento bicolor. Se mejorará la iluminación y el mobiliario urbano, se dará más espacio a los árboles, y se añadirán equipamientos culturales.

Uno de los objetivos es rescatar el paseo del exceso de turismo y devolvérselo a la ciudadanía. Jordi Vallés, concejal y director del área de Economía, Hacienda y Turismo del ayuntamiento, asegura que es cuestión de equilibrio: “Queremos atraer al perfil adecuado de turistas, y que no venga el otro. No se trata de turistas con dinero o sin dinero, sino de gente con buen o mal comportamiento”. En la actualidad, y con algunas excepciones, los comercios de La Rambla oscilan entre la oferta hostelera de dudosa calidad y la venta de *souvenirs*. “Esas tiendas están destrozando la imagen de esta calle y de toda la ciudad”, considera Lola Domènec. “Sería bueno revertirlo con un comercio más local. Eso les interesaría incluso a los turistas, que también quieren una ciudad auténtica, no una temática. De la misma manera que hay vivienda social, debería haber locales protegidos, con comercio de barrio o de productos locales”. Itziar González añade: “Hay opciones. Lo que pasa es que algunas de nuestras medidas contra la gentrificación y la turistificación no se han querido implementar, porque tocan *lobbies*. Hay muchos pisos cerrados o apartamentos turísticos. Dicen que hay más de 1.000 personas empadronadas, pero no es cierto: en 2017 quedaban unas 100. Lo sabemos porque fuimos piso por piso”. Como dice Xavier Masip, gerente de la asociación, Amics de la Rambla, “queremos que la nueva Rambla sea la vieja Rambla”. **IANKO LÓPEZ**





**“Al principio se planteaba que el proyecto llevaría diez años, pero afortunadamente se va a ejecutar en tres”, dice Lola Domènech**

Arriba, La Rambla remodelada. Abajo, tal y cómo la hemos conocido durante décadas.

## **Lo imposible Recuperar a los vecinos**

### **La Rambla es el escaparate de la turistificación**

El otro gran problema barcelonés, la expulsión de los vecinos originales, encuentra aquí un escenario privilegiado. Hace meses se anunció el plan del ayuntamiento para eliminar las viviendas turísticas en 2029, pero las arquitectas del proyecto de La Rambla son más ambiciosas y proponen rescatarla como un espacio para vivir. Itziar González es específica pero no optimista: “Si mejoras una calle se generan para los propietarios unas plusvalías que habría que devolver a la ciudad. Si no, lo que estás haciendo es entregar rentas públicas a manos privadas. Ese retorno podría consistir en que, durante unos años, los pisos que se alquilen en estos edificios tengan precios accesibles. Esa medida la incluimos en nuestro plan, pero al parecer no se va a aplicar”.

