

Enlaces

En todos los casos las plazas y los articuladores urbanos están estrechamente vinculados a las vías segregadas mediante enlaces que se producen inmediatamente antes y después del estricto espacio de la plaza. De este modo, los que en un diseño convencional se convertirían en enlaces sobre-elevados entre vías segregadas y urbanas, aquí se resuelven encajonados en el tronco principal, y el espacio que correspondería al nudo se recupera para la ciudad .

Estos enlaces no se reducen sin embargo al número de plazas. A lo largo de las rondas, encajonados en el tronco principal, los enlaces aparecen con una elevada frecuencia a fin de garantizar el efecto de distribución perseguido. También en este caso se evidencia una notable diferencia entre los tramos de las Rondas y el resto del anillo donde desaparece esta preocupación por irrigar la ciudad. En la Ronda de Dalt existe una entrada / salida prácticamente cada kilómetro . A pesar de estas diferencias el anillo en su conjunto tiene 30 entradas /salidas que incluyen a su vez dos partes ya que cada número representa una entrada y una salida por sentido. Convencionalmente se las ha numerado en sentido anti- horario. Este número de enlaces en relación a los 37 km que suma aproximadamente todo el anillo supone un ratio general de un enlace cada menos de 1, 50km.

3.2.3. LA RONDA DE DALT EN EL SECTOR DE MONTAÑA

La Ronda de Dalt discurre al pie de la Montaña de Collserola. Empieza y acaba en viaducto. Como una señal del cambio de calidad de proyecto, o dicho de otro modo, del inicio y del fin de un tramo donde se da prioridad al encaje en la ciudad, al traspasar el nudo de la Av. la Diagonal, las vías segregadas que vienen en viaducto comienzan a deprimirse (3.103) para buscar una cota inferior a la cota urbana, cota que mantendrán hasta el extremo norte a excepción del tramo ya señalado de Montbau.

A lo largo de esta ronda la posición de la traza del tronco principal, las rasantes que siguen las vías urbanas, la forma que adopta la sección en conjunto, así como la posición de los cruces urbanos y de los enlaces, no pueden explicarse sino por relación a la ciudad preexistente, a los tramos de vías que ya existían, a las rasantes de la edificación en los bordes, a la presencia de vías transversales, al ancho de suelo disponible.

Descripción secuencial

Después que el tronco segregado comienza a deprimirse frente al Parque Cervantes y a partir de la glorieta o plaza urbana que permite articular con el eje de montaña de Sant Joan de Deu, los laterales urbanos comienzan a discurrir de manera paralela a las vías rápidas. Desde este punto hasta el cruce con la Calle González Tablas, la ronda sigue la traza que ya existía de la Carretera de Espulgues, las vías urbanas corren en voladizo sobre las vías segregadas para respetar la línea de edificación de un colegio (3.104).

A partir de González Tablas y por un tramo breve, las vías segregadas se cubren para cambiar de dirección sin afectar las vías urbanas existentes. Esta cubrición se aprovecha además para resolver ajardinadamente una salida de las vías rápidas hacia la Av. Espulgues, uno de los ejes vertebradores de Pedralbes (3.105). La ronda continúa con la nueva dirección hacia el norte y aprovechando unos vacíos existentes vuelve a aparecer en trinchera con los laterales urbanos paralelos a sus costados hasta volver a esconderse, esta vez en túnel (3.107), para pasar imperceptible frente al *Monestir de Pedralbes* y el barrio de alto nivel socioeconómico de Pedralbes. Inmediatamente antes del túnel un

puede sobre las vías segregadas permite restituir la continuidad de la calle Miret i Sans, eje urbano transversal al eje rápido.

El túnel, convertido más adelante en falso túnel, permite restituir por encima de las vías rápidas el Parque de "l' Oreneta" (3.175 y 3.176, 3.179 y 3.180). En todo este tramo los laterales urbanos desaparecen relegándose en las vías urbanas que ya existen la función de éstos. En el sector del parque en cambio, empiezan a asumir esta función de manera concreta la calle Montevideo que ya existe del lado del mar y la calle Gaspar Casadó, nueva, del lado de montaña. Ambas convergen hacia la nueva rotonda de Can Caralleu. Esta rotonda se emplaza frente a la embocadura del túnel a una distancia que permite resolver entre ésta y el túnel la salida y entrada a la vías rápidas (págs. 184 y 185).

Esta glorieta convertida en una nueva plaza urbana permite articular las dos vías urbanas antes mencionadas, el eje de montaña de Can Caralleu, los laterales urbanos que ahora reaparecen paralelos a las vías rápidas y un nuevo eje, el de la *Av Joseph Vicenç i Fox*, abierto y urbanizado hacia el mar en el vacío que existía entorno al cauce de una antigua riera.

Desde la glorieta de Can Caralleu, la ronda sigue la dirección de una traza que ya existía y los laterales se resuelven en voladizo para ajustar el ancho de la sección al espacio que permite respetar las edificaciones que existen a uno y otro lado. Luego las vías segregadas se cubren para permitir reducir aún mucho más el ancho de la sección viaria. En este caso, las losas de cubrición permiten que los laterales urbanos corran como un boulevard sobre las vías segregadas (3.125 y 3.126) para afectar lo menos posible el tejido histórico de Sarriá. De este modo, se logra mantener la continuidad del eje *Major de Sarriá* hacia la montaña y si bien con cambios, en la antigua plaza Borràs se logra mantener el cruce de la *Av. de Vallvidrera* (pág. 200)

Se llega así a la nueva Plaza Borràs o nudo de Vallvidrera, donde se enlazan el túnel homónimo con la ronda y la Vía Augusta. A nivel urbano este nudo aparece como una glorieta horadada en su centro. Como puede observarse en las págs. 200 y 201, el nudo se resuelve con tres niveles, dos de ellos deprimidos y uno a nivel de urbano. Su solución final logra reducir prácticamente a la mitad la superficie prevista por el planeamiento con lo cual logra salvarse parte del tejido histórico de Sarriá, afectado sin embargo de manera drástica por la apertura de la Vía Augusta, cuyos laterales se ven obligados a alcanzar la cota a la que se resuelve la plaza.

Hasta el cruce de la calle *Anglí*, las vías segregadas siguen cubiertas bajo los laterales que en este tramo configuran la *Av. del General Vives* manteniendo la dirección de la traza que ya existía. A partir de este punto las vías segregadas reaparecen bajo los laterales urbanos ahora en voladizo sobre ellas hasta la calle *Iradier* a partir de la cual los laterales corren paralelos a las vías segregadas hasta una

nueva plaza urbana que permite organizar el encuentro con el *Camino de Bellesguard* y el *Camino del Cementerio de Sant Gervasi*. A esta plaza converge además una de las salidas de la ronda.

A partir de esta plaza y hasta el cruce de la calle *Cister*, los laterales corren juntos del lado mar teniendo en cuenta la pronunciada pendiente que en este tramo tiene la montaña y la ausencia de edificaciones de ese lado.

Luego de la calle *Cister*, el tronco de la ronda cambia de dirección para buscar el vacío donde se organiza la nueva Plaza *Alfons Comín*. En el punto que cambia de dirección y en un tramo corto, las vías segregadas se cubren para permitir la continuidad de vías urbanas con direcciones y rasantes diferentes frente al Museo de la Ciencia. Luego las vías segregadas reaparecen en trinchera para cubrirse posteriormente a su paso por la Plaza Alfons Comín. A mitad de distancia entre esta cubrición y la anterior, un puente sobre las vías segregadas permite mantener la continuidad del eje histórico de la *Av. del Tibidabo*, hacia la montaña. La gran anilla que configura la Plaza Alfons Comín (págs. 202 y 203) permite enlazar entre sí los distintos ejes urbanos del lado de arriba con los de abajo, sumado a las nuevas entradas y salidas a las vías rápidas que se producen antes y después de la plaza.

A partir de esta plaza el tronco de la ronda vuelve a cambiar de dirección esta vez para buscar la del Paseo *Vall d'Hebrón*. Antes de encajonar el tronco en el ancho que permite salvar las edificaciones existentes a uno y otro lado del antiguo paseo, resolviendo una vez más los laterales urbanos en voladizo, se materializa una nueva rotanda (sobre las vías segregadas) que permite enlazar las nuevas vías urbanas a la antigua *Carretera de l'Arrabassada* (págs. 204 y 205). Los laterales urbanos siguen en voladizo hasta la *Av. Jordá* donde la disponibilidad de suelo frente al entonces gran vacío de *Vall d'Hebrón*, permite pasar a un ancho mayor donde los laterales corren paralelos a las vías segregadas.

Entre la rotanda de *l'Arrabassada* y la *Av. Jordá*, se resuelven dos cruces urbanos, también a modo de pequeñas rotondas, que permiten realizar los cambios de direcciones requeridos por el encuentro de la ronda con la *Av. del Hospital Militar* y con la calle *Arenys*, además de otras de menor jerarquía que llegan desde el lado de montaña y desde abajo.

En el tramo de *Vall d'Hebrón* como dijéramos, los laterales urbanos corren a ambos lados de las vías segregadas en trinchera, se define un cruce importante en coincidencia con la entrada a la *Ciudad Sanitaria (3.112)* y otro, de menor ancho, con la entrada al barrio de *Montbau*. En este tramo al adoptarse las rasantes del lado de montaña, las aceras del lateral mar se convierten en una especie de terraza hacia la ciudad teniendo en cuenta el declive natural del terreno.

Hasta aquí, las secciones se caracterizan por permitir la continuidad visual entre una y otra orilla de la infraestructura y por una estética propia en la que resulta potente la presencia de muros de hormigón salvando las diferencias entre los carriles segregados y los urbanos. Esta sección se caracteriza además por contar con separadores centrales de las vías segregadas que presentan un ancho

mínimo, con bordes de hormigón, plantaciones equidistantes de palmeras y luminarias urbanas. A lo largo de ella los arcones se sustituyen por veredas perimetrales de ancho mínimo. La protección entre las vías laterales y las vías segregadas se resuelve con barandas de hormigón y / o acero. La estética y los elementos urbanos de los laterales es semejante a cualquier otra vía urbana.

A partir del cruce de Montbau y hasta las proximidades de la Plaza Karl Marx estas características se pierden, las vías segregadas corren a nivel de superficie y los laterales lo hacen de manera semejante paralelos a éstas (3.113). Los separadores pasan a ser alambrados continuos y la vegetación más que como acompañamiento urbano se interpone como barrera o defensa. Del mismo modo, los cruces urbanos prácticamente desaparecen y debe recurrirse al uso de pasarelas sobre-elevadas para los cruces peatonales. En este tramo el cuidadoso enlace ajardinado con la *Av. del Estatut de Catalunya* constituye una excepción.

A partir de la Plaza Karl Marx y hasta la Av. Meridiana, la Ronda de Dalt corre entre medio de barrios densamente poblados a uno y otro lado de la vía, entre medio de una de las mayores concentraciones de polígonos de vivienda dentro del núcleo central y de tejidos suburbanos (*sector oriental descrito en el apartado 3.1.3*). Diríase que en este tramo las vías segregadas se cubren el máximo de extensión posible pero se abren secuencialmente para permitir los enlaces con las vías urbanas. Enlaces que se resuelven con la mayor frecuencia posible para permitir irrigar el sector. Aquí, más que en otros puntos, estos enlaces se resuelven con rampas pronunciadas para reducir al máximo su desarrollo y en consecuencia también la distancia entre losa y losa de cubrición. Las losas de cubrición, resueltas en este tramo en general como una doble losa escalonada, permiten salvar así las importantes diferencias que existen entre las rasantes de la edificación del lado montaña y las del lado del mar. Esta solución permite establecer un nuevo tipo de continuidad urbana escalonando el espacio central, y ganar a la vez ventilación e iluminación para las vías segregadas que corren debajo. En este tramo se recupera la estética de la infraestructura anterior al tramo de Montbau pero aparecen con notoriedad en el nuevo paisaje urbano los nuevos equipamientos dispuestos sobre los carriles segregados (*ver págs.190 a 197*).

Al llegar a la Av. Meridiana, las vías segregadas pasan por debajo de ésta para retomar posteriormente una cota sobreelevada con la que enlazará con el Nudo *de la Trinitat* (3.115). A partir de la Av. Meridiana, los laterales urbanos desaparecen.

Algunas consideraciones generales.

La descripción hecha pone en evidencia la expresa voluntad de articular de un modo estrecho la nueva infraestructura a la red viaria que ya existía y de adecuar la nueva infraestructura al territorio de implantación.

La ronda se configuró como un nuevo eje que terminó ligando trazas que ya existían pero inconexas entre sí y homogeneizando sus capacidades viarias. La posición de los tramos nuevos refleja la búsqueda de aquellos vacíos o espacios intersticiales que permitieran reducir al máximo las afectaciones posibles³³. En los tramos donde el nivel de ocupación era muy alto y la superficie de suelo disponible mínima se verifica un expreso ajuste formal de la sección para reducir al máximo su ancho total y disminuir así las afectaciones directas.

Como puede verificarse en los planos y las fotografías, el diseño de esta ronda estuvo condicionado fundamentalmente por la topografía y por la disparidad y discontinuidad de los tejidos que debía atravesar. Si bien se resolvió con una "sección tipo" donde las vías rápidas aparecen, salvo excepciones señaladas, en un nivel inferior al de los laterales, las dimensiones, cotas y forma definitivas que adopta esta sección varían en función de las condicionantes enunciadas. Esta sección en consecuencia no puede ser interpretada sino a nivel de superficie y atendiendo a las urbanizaciones de borde.

La observación de un sólo tramo permite verificar las variaciones que la sección va adoptando y las relaciones que éstas permiten establecer entre sus bordes demostrando la flexibilidad de la sección tipo desarrollada para adecuarse a los distintos condicionamientos señalados (*ver pág. 182*)

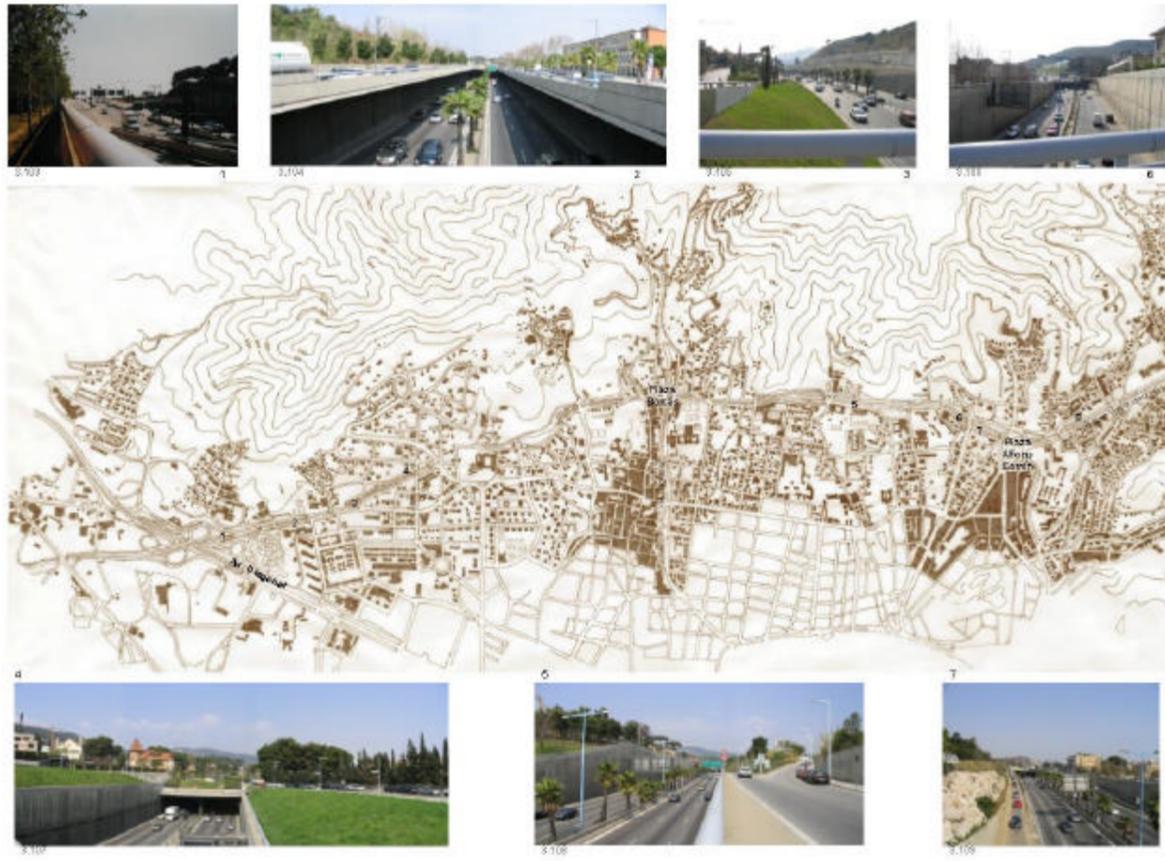
Esta flexibilidad permitió en todos los casos mantener una permanente relación visual entre los bordes de la ronda, favorecida por la depresión de las vías rápidas y la resolución a cota urbana de los laterales y los cruces.

En la construcción definitiva fue decisiva la reserva de suelo hecha por el planeamiento. Sin embargo esta no se realizó sin importantes cambios tanto en la concepción general como en las pautas que definieron su diseño. Las muestras que se exponen a continuación reflejan claramente el sentido de estos cambios:

- 1- Una consideración expresa a aquellas líneas de fuerza, relaciones o tensiones que se habían ido estableciendo entre las distintas partes de esta periferia con el transcurso de los años. Una comparación entre el antes y el después en cada caso permitirá verificar por ejemplo que aquellas vías que históricamente ya enlazaban la ciudad a sectores de la montaña permanecieron inalterables resolviéndose su continuidad por encima de las vías segregadas deprimidas .
- 2- La voluntad de convertir este eje rápido en un eje urbano. Esto se pone de manifiesto no solo observando la prioridad dada a las continuidades funcionales urbanas sino a la estética con que se resuelve la infraestructura y al modo en que se resuelven los nudos. En todos los casos, los grandes nudos previstos por el planeamiento se convertirán en plazas urbanas.

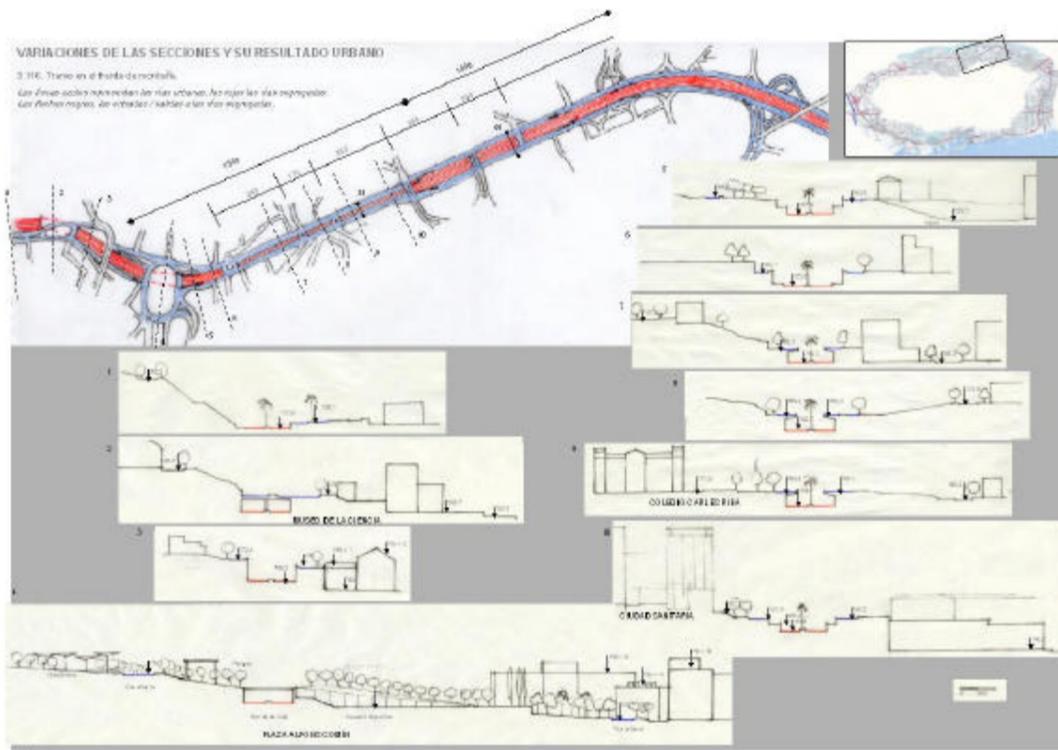
³³ Esto puede apreciarse mejor en las muestras que se exponen a continuación

- 3- La prioridad dada a la frecuencia de enlaces con la red local cuando de la observación de las previsiones del planeamiento sólo se refleja el interés por la compleción y la continuidad de la red arterial básica.
- 4- En relación con el punto anterior, el interés por completar simultáneamente la red viaria local en sus distintas jerarquías de modo de garantizar la irrigación de cada sector.
- 5- El carácter urbanizador que alcanzarán los laterales y el de formalización que tendrá la infraestructura en conjunto cuando desde el planeamiento esta sólo había sido pensada como un eje funcional y los laterales como vías de apoyo y servicio a las vías rápidas.





3.102. Sant Joan de Vilatorrada. Situació respecte a la comarca de la Ribera de Cardener.
 El plan es una reconstrucció realitzada sobre la base del Plan Topogràfic de 1983 del Institut Cartogràfic de Catalunya, Esc: 1:10.000 y actualitzat en base a les fotografies aèries urbanístiques produïdes l'any 2002. Les fotografies aèries corresponen als anys 2002 y 2014.



IDENTIFICACIÓN DE MUESTRAS

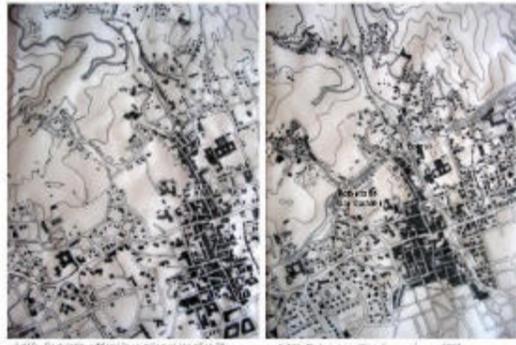


2.92.

En esta parte se identificaron zonas representativas que fueron tomadas como muestra para verificar el tipo y el alcance de las variaciones introducidas a partir del proyecto piloto y de las intervenciones puntuales que se hicieron en las partes o zonas de mayor interés y caso de haberse generado en presencia o construcción.

En cada muestra se compararon la situación anterior y posterior a la construcción de la Parota de Oro y en muchos casos, antes de la construcción de la Parota de Oro y después de la construcción de la Parota de Oro.

En determinadas zonas se hizo algunas modificaciones para definir de manera más específica las zonas de estudio regular por el proyecto piloto y el resto de que las intervenciones puntuales han contribuido o no a mejorar o reducir las brechas de calidad.



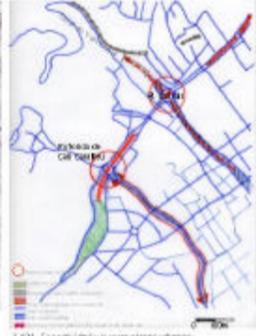
1. PEDRALDES - SARRIÀ

1.110. Pedralbes, urbanización y relieve en 1924 (20x20 cm)

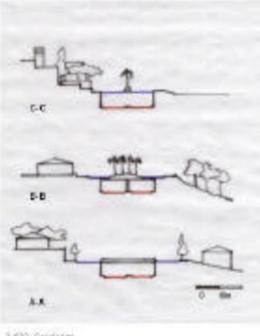
1.111. Pedralbes, urbanización y relieve en 1951.



1.110. La vivienda en relación a los tipos espaciales, edificadas y pertenecientes al momento de su ejecución.



1.121. Accesibilidad y puntos de servicio.



1.122. Secciones.



3.123 y 3.124.
 Restauración del Parque de P. Ovejas por entre de las vías segregadas. Entre nueva vía urbana desde el parque hasta la ciudad en la que la Avenida de San Juan ocupa un lugar privilegiado. Antes, visión urbana hacia el Sur, la entrada a las vías segregadas y la salida se producía inmediatamente antes de éste.



3.125 y 3.126.
 Las vías segregadas se cubren y los laterales conforman un corredor urbano con pavimento ornato por medio de éstas frente a un jardín. La cubierta permite así reducir el impacto y ajustar al máximo el ancho total de la vía para afrontar la menor posible su zona inmediatamente posterior por el resto hitos de la vía.

2. POLÍGONOS DE CANEYLLES Y GUINEUETA



3.126. Red viaria, edificación y vacíos en los años 70



3.127. Red viaria, edificación y vacíos en los años 80



3.129. La ronda en relación a las tipologías edificatorias predominantes al momento de su ejecución.



3.128. Red viaria, edificación y vacíos en 2003



3.130. Conectividad, nuevas plazas urbanas y ocupaciones de bordes

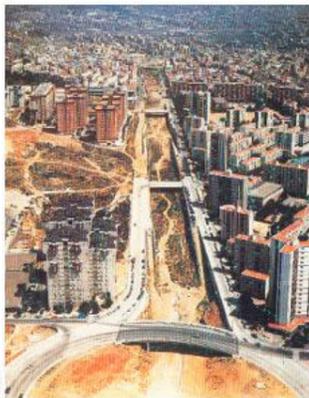
3.131. Vía Favencia en los años 70



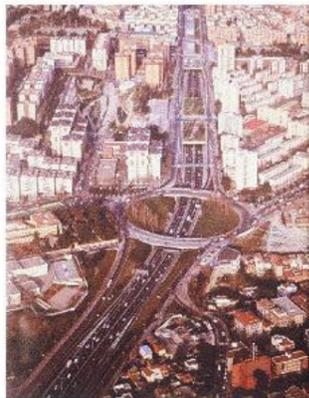
3.132. Vía Favencia 1990.



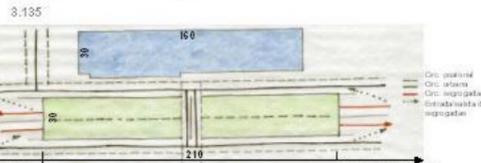
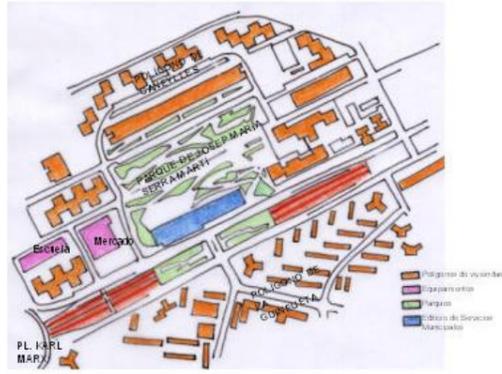
3.133. Vía Favencia 1984



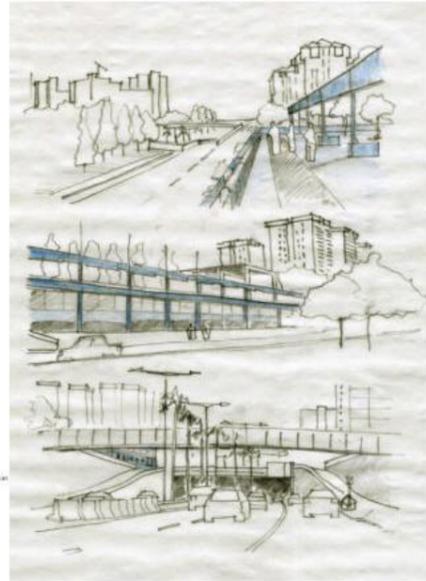
3.134. Vía Favencia, estado actual



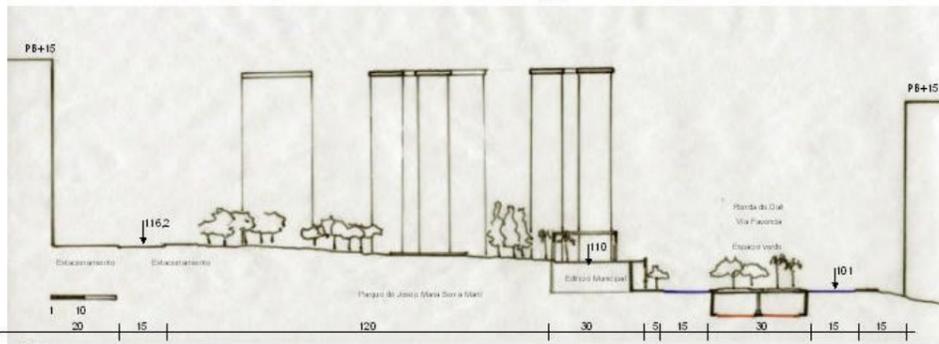
Sector 2.1.



A 150 m de la PL Farf Mar
A 170 m de próxima Isla de Orotuna



3.137



3.138



3.139

Las vías segregadas se cubren frente al vacío que se convertiría en el Parque Josep Maria Serra Martí para mantener el cruce que históricamente existía entre el borde de mar y el de montaña (3.126 y 3.127) y para permitir la inserción de un espacio verde central que actuaría como una prolongación del parque.

Al haber quedado predefinidas las rasantes de los laterales en la construcción inacabada del 2º Cinturón, la diferencia entre las cotas del barrio de la Guineueta y las de Canyelles deben saltarse fuera de la sección de la vía. Se opta por la construcción de un edificio de Servicios Municipales que con fachada hacia la ronda salva con su propia altura esta diferencia y se convierte en el borde del parque. Con una terraza accesible desde el parque se convierte en un mirador urbano hacia el Polígono de la Guineueta. En el sentido inverso, contribuye a formalizar una nueva fachada urbana.

El edificio es cuestionable sin embargo al interrumpir con su linealidad (3.138) la continuidad entre el parque y el polígono de la Guineueta. El edificio, se convierte en una clara obstrucción a la relación peatonal entre los dos barrios, contradiciendo de algún modo el objetivo perseguido con la cubrición de las vías rápidas.



3.140



3.141



3.142

3. ÀREA NOU BARRIS



3.143. Red viaria, edificació i vacios en els anys 70



3.143. Red viaria, edificació i vacios en 2001



3.144. La Ronda en relació a les tipologies edificatòries predominants al moment de la seva execució.



3.145. Connexió, noves places urbanes i ocupació de terrenys alliberats per la urbanització de la ronda

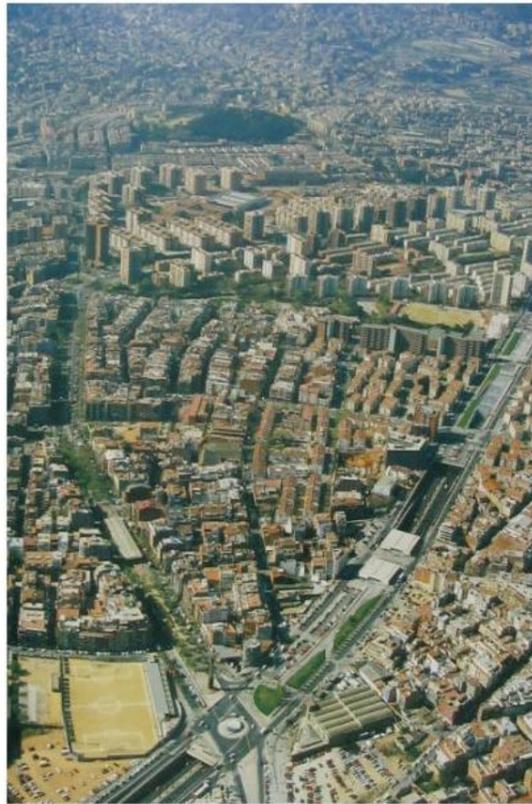


3.146. "Via Julia años 70."



3.147. "Via Julia, hacia el año 1989."

La "Via Julia" ya urbanizada termina abruptamente frente a un territorio aún no urbanizado en el que aún no se ha abierto la Ronda de Dalt ni se ha resuelto su continuidad en la C. Aguablava.



3.148. "Via Julia y Ronda de Dalt hacia 1995"

Las vías segregadas se cubren para permitir la continuidad urbana del eje histórico de la "Via Julia" y frente al barrio de Roquetes para afectar lo menos posible la relación transversal entre el borde de montaña y el de mar. Las losas de cubrición permiten introducir espacios verdes y estacionamientos donde éstos eran deficitarios.

Sector 3.1.

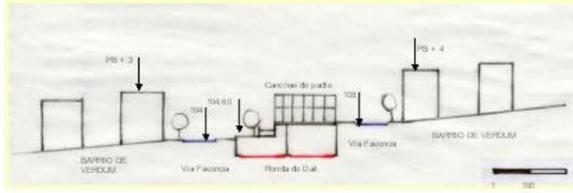


3.149 y 3.150. Grupo de Viviendas de Verдум, 1953. Obra Sindical del Hogar.

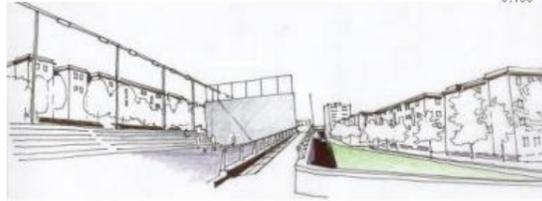
3.151. Propuesta de 1974 para Plan General Metropolitano.



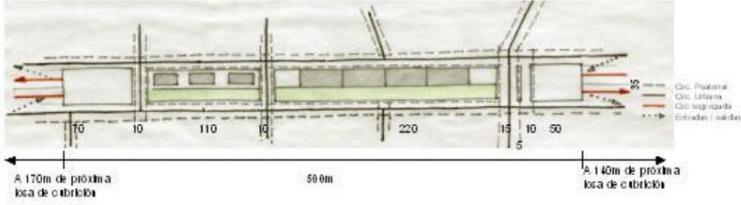
3.152



3.153



3.154



192



3.155



3.156

La sección tipo adoptada en este tramo, cubrición de las vías segregadas mediante losas a distinto nivel, permite articular las rasantes diferentes a las que se construyeron las dos partes del mismo barrio, ello es aprovechado también para producir entrada de luz y ventilación a las vías segregadas.

El suelo urbano ganado con la cubrición de las vías rápidas es utilizado para introducir equipamientos deportivos, una de las reivindicaciones de los habitantes del lugar.

Las canchas construidas en el espacio central, por su altura y continuidad lineal, producen sin embargo un nuevo corte en la relación visual y funcional (peatonal) entre los dos sectores del mismo barrio, generando un efecto contrario al perseguido al cubrir las vías rápidas (3.157 y 3.158).



3.157



3.158

Sector 3.2.



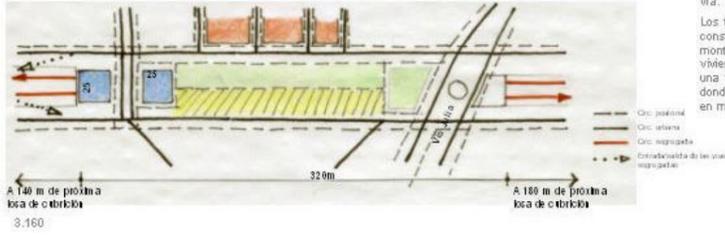
3.159

El cubrimiento de las vías segregadas permite en este tramo dar continuidad a la Vía Julia y al cruce de la calle Jaume Penitent.

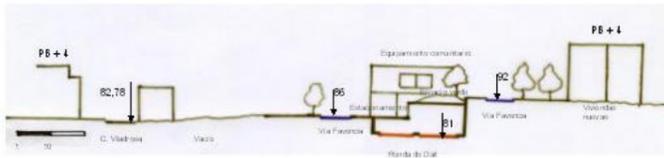
La adopción de un tipo de cubrición en dos niveles permite escalar el espacio urbano y articular la diferencia de niveles entre el sector del lado de montaña y el sector del lado mar. En este caso la solución en dos niveles permite diferenciar dos tipos de actividades: en la losa superior se crea un espacio verde y en la losa inferior un estacionamiento.

Junto al cruce de Jaume Penitent se aprovechan las losas para construir dos bloques de idénticas dimensiones de dos plantas que se destinan a equipamiento comunitario. La altura intermedia de éstos así como su emplazamiento en el centro de la sección urbana contribuye a escalar también las alturas de la edificación de uno y otro margen de la vía.

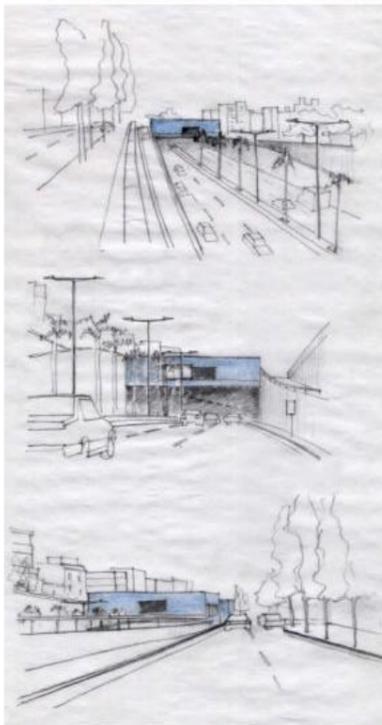
Los terrenos liberados y urbanizados a partir de la construcción de la Ronda de Dal en el borde de montaña permiten el desarrollo de proyectos de viviendas protegidas. Estos contribuyen a completar una fachada urbana alineada a la vía en un sector donde la tipología anterior tendría ya la edificación en manzana cerrada (ver también 5.04, 5.05 y 5.06)



3.160



3.161



3.162

Los centros comunitarios enfatizan el punto donde se establece el vínculo entre los dos márgenes caracterizado por la fuerte diferencia de niveles entre ellos.

La construcción de los dos bloques de equipamiento comunitario sobre las vías segregadas a ambos lados de una de las vías transversales urbanas, se transforma en un nuevo punto de referencia para los distintos usuarios de la Ronda de Dalt: el automovilista de paso, el automovilista urbano y el peatón

La posibilidad de cruce peatonal, sumado al tipo de actividad introducida, convierte al espacio central de la ronda en un punto activo y de intercambio del barrio



3.164



3.163

195

Sector 3.3.



3.165

En este caso la cubrición de las vías segregadas posibilita reducir al máximo el ancho total de la sección (vías segregadas más laterales urbanos) y salvar la primera línea de viviendas del Polígono de la Trinitat (ver también 5.01, 5.02 y 5.03)

La cubrición de las vías segregadas permite además dar continuidad a la Rambla de Pablo Iglesias hacia la de las Charfanas y a la de la calle Palamós manteniendo así dos ejes importantes de relación entre los sectores urbanos emplazados a ambos lados de la Ronda de Dalt.

Las losas de cubrición son aprovechadas para introducir un espacio central verde de uso. Este espacio contribuye a resolver la transición entre un ancho de vía mínimo a un ancho estándar (3.171). Cuando acaba la cubrición se produce la entrada /salida de las vías segregadas.

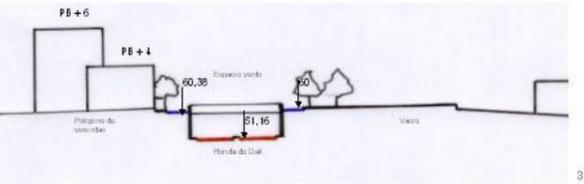


3.166

Un vacío existente, no utilizado para la resolución de la ronda es aprovechado para la construcción de un nuevo equipamiento sanitario. Este equipamiento, introduce un nuevo elemento de atracción y referencia del lado de la montaña, antes el más desfavorecido (3.167).



3.167



3.168



0.169. Continuidad entre la Rambla de Pablo Iglesias y la Rambla de las Clafarinas



0.170. Esta imagen muestra el punto donde la vía segregada que viene a nivel de superficie (desde el Nudo de la Trinidad) trata su depresión coincidiendo con el intento de acercarse a la ciudad existente.



0.171. El verde en la transición del cambio de ancho de vía



0.172 y 0.173. Frente al Polígono de la Trinidad, dos tipos de situaciones, una, en la que las vías segregadas aparecen colindantes y se crea un espacio central verde y la otra donde las vías segregadas pasan entrecruzándose por el cielo abierto. En cualquiera de los dos casos se mantiene una relación visual con la urbs de entorno.



4. ROTONDA DE CAN CARALLEU



3.174. Propuesta de 1974 para el Plan General Metropolitano



3.175. Red viaria, edificación y vacíos en los años 70



3.176. Red viaria, edificación y vacíos en 2001

La rotonda de Can Caralleu, se emplaza entre el túnel del "Parc de l'Oreneta" y la Plaza Borrás (ver *complementariamente el sector 1. Pedralbes/Sarrià*). Resuelta como una glorieta horadada en la isleta central, recoge las salidas de las vías segregadas en sentido norte-sur y viceversa, del mismo modo que organiza la entrada a las vías segregadas antes de que éstas penetren en el túnel o se cubran para atravesar el tejido histórico de Sarrià y la plaza Borrás. Estas entradas/salidas se encajonan paralelas al tronco principal.

A nivel urbano, la glorieta permite organizar el encuentro de los laterales que desde el norte vienen paralelos a ambos lados de las vías segregadas con las dos vías que asumen esta función urbana en el sector de Pedralbes (Gaspar Casadó, que discurre por el lado alto del parque y Montevideo, que discurre al pie de éste). Por su parte, esta rotonda permite organizar el desvío hacia el C. Major de Can Caralleu y el nuevo eje abierto y urbanizado, la Av. Josep Vicens i Foix.

A diferencia de la Plaza Borrás, fuertemente condicionada por su función de puerta de acceso a la ciudad en un área ya muy edificada, en este caso la nueva plaza se inserta en un área donde predominan los vacíos y tiene sobre ellos un importante efecto urbanizador al igual que lo tiene el nuevo eje Josep V. Foix. Ma que se prolonga para establecer una nueva continuidad en sentido montaña-mar.

Esta voluntad de urbanización y antoulación de los ejes en sentido paralelo y transversal a la montaña, es notoriamente diferente de lo que prevía el PGM. Si se observa el plano superior de esta página, se verifica que sólo se daba prioridad a la continuidad del eje del cinturón y que el acceso al Barrio de Can Caralleu era una simple derivación de las colectoras urbanas que iban paralelas a las vías rápidas. No existía en este caso ninguna intención de generar algún tipo de comunicación transversal. En el proyecto definitivo en cambio el emplazamiento de esta glorieta al pie de la desviación hacia el C. Major de Can Caralleu, y frente a la embocadura del túnel, así como su estrecha vinculación con las entradas/salidas de la Ronda de Dal, la convierten en la *puerta simbólica* de este barrio en la montaña y en una clara referencia de acceso al parque de l'Oreneta.



9.177 y 9.179. El malecón, emplazado en un terreno hasta entonces vacío, configura una nueva plaza urbana, que pone en relación áreas hasta entonces alejadas entre sí al organizar las áreas nuevas y viejas que convergen a ella. La plaza y la apertura del nuevo eje urbano (Movida y Río) completa los valores en terreno urbanizado: gran importancia y los requisitos por cumplir a cualquier escala.



8.178 y 8.180. La nueva plaza urbana hacia el Parque de la Divisa y el edificio en el centro de los edificios y las áreas pasadas en el paisaje. Durante el proceso de desarrollo del parque urbano y la zona y la zona.

5. PLAZA BORRAS



3.181. Previsión del Plan General Metropolitano de 1976



3.182. Modificación del PGM al entorno de la Ronda de Dalt. Zonificación Propuesta. Aprob. may 2000



3.183.



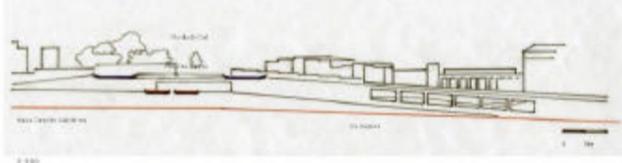
3.184. Red viaria, edificación y vacíos en los años 70



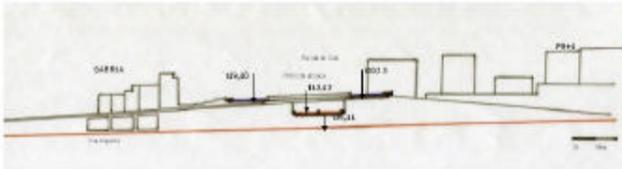
3.185. Red viaria, edificación y vacíos en 2001



2.100 y 2.107. La giratoria envaldeñada y los dos niveles de andenes sobre todo la ciudad.



2.100



2.107

Esta plaza constituye una de las nuevas formas de espacio a la ciudad. La zona del ruido desde su núcleo al núcleo de la vía Agustina con la Plaza de San Agustín (una de las que cubren con el ruido ambiental más alto en la ciudad).

Si bien el planteamiento general que este núcleo plantea una posición de más proporcional a los complejos urbanos a realizar, ya que no se trata de un núcleo urbano sino de un núcleo urbano de acceso con los otros núcleos, el proyecto también busca afectar la trama urbana original existente y también al mismo su posición. De este modo, los niveles se relacionan en una estructura de altura y volumen en forma de giratoria de manera dimensional y los otros dependientes por el tipo de zona.

La finalidad principal de las elevaciones del suelo es crear un espacio que permita recuperar el uso tradicional que tiene (que ya existe) convirtiéndolo en un espacio urbano y volver la Plaza Agustina no solo un espacio urbano sino un espacio que permita la recuperación de la vía Agustina y su paso por el barrio de San Agustín desde los laterales urbanos ya sea obligado a través de la plaza. De este modo, el espacio de la vía Agustina solo recupera la trama urbana ya que el resto de la ciudad (que ya existe) se recupera de este núcleo.



2.100. Ordenación del núcleo de Valdeñava



2.107. El espacio urbano recuperado por la vía Agustina visto desde la Plaza Agustina.

6. PLAZA ALFORS COMBE

La Plaza Alfors Combe constituye una gran plaza que reparte el espacio de un lado a otro y lo divide en zonas a la medida de los usos. Así como por una parte, se han contemplado los usos, dando lugar a que el espacio central se convierta en un espacio de uso. Los edificios y parques a los que se refieren se proyectan principalmente sobre y después del espacio urbano de la plaza, considerando un nivel previo de plaza a su vez, teniendo en cuenta los usos, como el que se produce a la altura de la Av. de Taulada y al de la Comissió de Anàlisi Urbana i del Pla (C.A.U.P.).

La escala de la plaza es de 25 m de anchura total del terreno (2.100) que se aprovecha para definir en el espacio central los usos urbanos, una a la vez del centro urbano y otro, a la vez del centro urbano y otro, dando lugar a un espacio urbano que reparte los usos urbanos y los usos urbanos. Además, los edificios que se proyectan para repartir los usos de la plaza, dando lugar a un espacio urbano. El espacio urbano de la plaza se divide en zonas de uso urbano y zonas de uso urbano.

En medio de definir que de edificios y edificios, la plaza se configura como un espacio urbano que, por definición, reparte los usos urbanos y los usos urbanos. Además, los edificios que se proyectan para repartir los usos de la plaza, dando lugar a un espacio urbano. El espacio urbano de la plaza se divide en zonas de uso urbano y zonas de uso urbano.

Respecto del uso de los edificios, la plaza se configura como un espacio urbano que, por definición, reparte los usos urbanos y los usos urbanos. Además, los edificios que se proyectan para repartir los usos de la plaza, dando lugar a un espacio urbano. El espacio urbano de la plaza se divide en zonas de uso urbano y zonas de uso urbano.

En medio de definir que de edificios y edificios, la plaza se configura como un espacio urbano que, por definición, reparte los usos urbanos y los usos urbanos. Además, los edificios que se proyectan para repartir los usos de la plaza, dando lugar a un espacio urbano. El espacio urbano de la plaza se divide en zonas de uso urbano y zonas de uso urbano.

Respecto del uso de los edificios, la plaza se configura como un espacio urbano que, por definición, reparte los usos urbanos y los usos urbanos. Además, los edificios que se proyectan para repartir los usos de la plaza, dando lugar a un espacio urbano. El espacio urbano de la plaza se divide en zonas de uso urbano y zonas de uso urbano.

202



Fig. 152. Red vial, edificación y usos en 1977

Fig. 153. Red vial, edificación y usos en 2001



Fig. 154. La nueva plaza en relación a los edificios edificados y a los usos

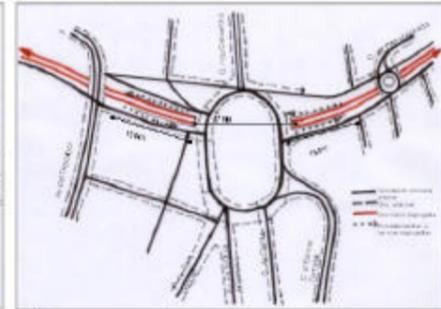
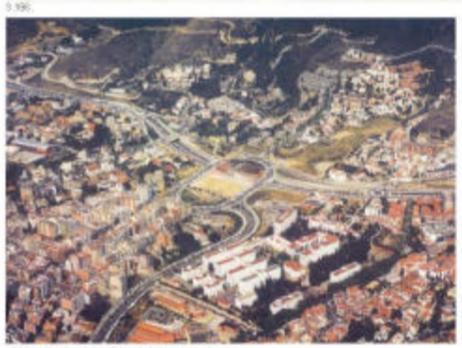
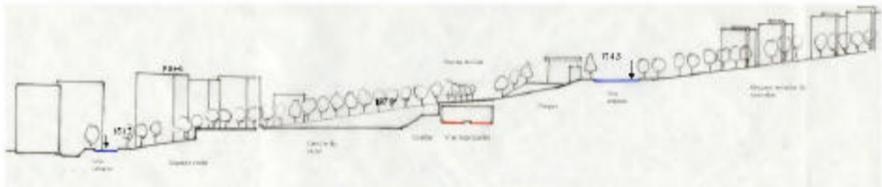


Fig. 155



2.196. La plaza convierde un y receptor a abase.



2.195. El parque se convierte en una terraza hacia la ciudad recuperando su zona de ocio y pasiva antes de la intervención.

2.199 y 2.200. La elevación de la plaza permite al macancho que distintas acciones del entorno convierten.



2.201 y 2.202. La plaza urbana los matorral primario que se resuelve por sus nuevas condiciones de accesibilidad. Algunos se sitúan en combinación otros primarios en espacios como alternativa para el estado existente. De cómo se los admiten y del tipo de edificación depende la configuración definitiva de la plaza.

7. PASEO VALL D'HEBRÒM / CARRETERA DEL'ARRABASADA



1.200. Planimètric Plus General
Mapa topogràfic de 1970



1.284. Fotografia aèria, elaborada a partir de fotos aèries 1973



1.289. Fotografia aèria, elaborada a partir de fotos aèries 2001

Este sector és un exemple de com un espai públic generat al voltant d'un equipament. En aquest cas, tractat de la Plaça de Car que té la funció social que es presentava al Plaça Vall d'Hebròm. El sector s'organitza en funció de l'equipament i el delimitat per la línia que es genera per la ubicació de l'edifici. Esta situació obliga a pensar en el desenvolupament de la zona que es genera al voltant de l'edifici i no pas en el desenvolupament de la zona que es genera al voltant de l'edifici. En aquest cas, la situació de l'edifici i la seva funció social són els factors que condicionen el desenvolupament de la zona que es genera al voltant de l'edifici. Esta situació permet preservar l'estructura que es genera al voltant de l'edifici i la seva funció social.

La trama urbana es desenvolupa com un espai públic que es genera al voltant de l'edifici i la seva funció social.

El sector es desenvolupa en funció de l'equipament i la seva funció social. El desenvolupament de la zona que es genera al voltant de l'edifici és condicionat per la situació de l'edifici i la seva funció social.



3.206.



3.207.

Los laterales urbanos resueltos a una cota intermedia entre el lado de montaña y el lado mar en voladizo sobre las vías segregadas, configurando un nuevo boulevard cuyo centro abuecado recuerda el paso de las vías rápidas en nivel inferior. La rotonda o plaza generada en el espacio central de la sección permite organizar la continuidad urbana hacia la montaña, la nueva puerta hacia la Carretera de l'Arbassada

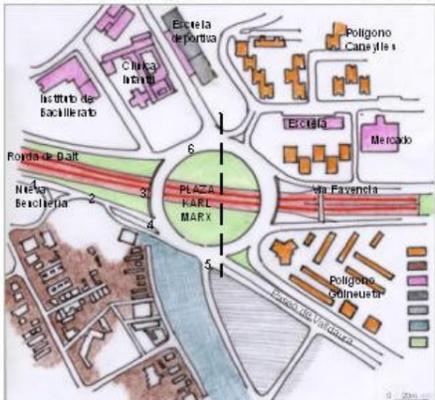


3.208. Red viaria, edificación y vacíos en los años 70



3.209. Red viaria y edificación en 2003

8. PLAZA KARL MARX

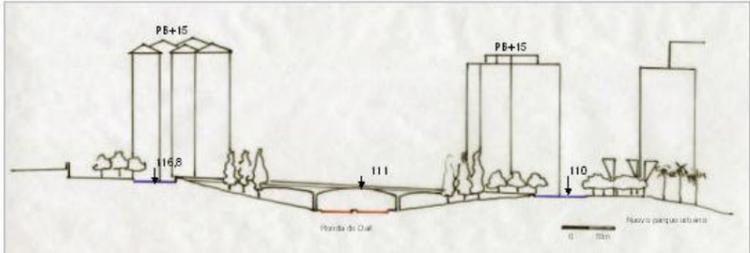


3.210

La Plaza Karl Marx se resuelve como un gran anillo que articula perimetralmente distintas vías urbanas. Como en la Plaza Alfons Comín, los enlaces con la Ronda de Dalt se resuelven inmediatamente antes y después de la plaza.

En este caso, a partir de la creación de una gran glorieta y su vaclado interior (un espacio verde deprimido no accesible) la plaza se convierte en un articulador de las distintas tipologías edilicias que la rodean. Frente a edificaciones de más de 15 plantas de alzada y otras de 2 y 3 plantas, que responden a ordenaciones diversas, la plaza se convierte en un espacio central neutral que permite ponerlas en relación entre sí.

A medida que los vacíos existentes alrededor de la plaza también son ocupados por nuevas edificaciones y un nuevo parque urbano, el perímetro de la plaza empieza a consolidarse como un *total unitario*, con identidad propia que aglutina las distintas piezas que antes aparecían inconexas entre sí. Por la escala de la rotonda y de la arquitectura de borde, se trata de un punto de referencia tanto para el automovilista de paso como para el peatón y el automovilista urbano.



3.211



3.212 y 3.213. La presencia de la plaza se hace plausible tanto para el automovilista de paso como el automovilista urbano.



3.214 a 3.217. El tamaño de la glorieta permite ir recogiendo las distintas rasantes de las edificaciones de borde y ponerlas en relación entorno a un gran vacío central común.



9. NUDO DE LA TRINITAT



3.218. Propuesta de 1974 para Plan General Metropolitano



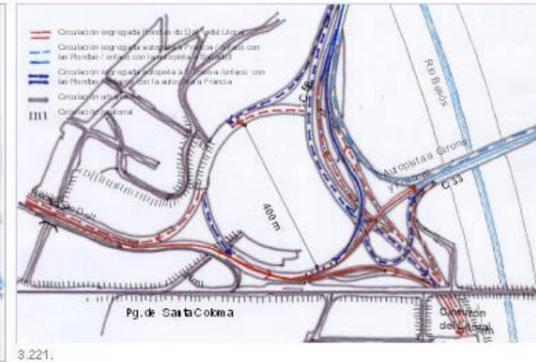
3.219. Red viaria, edificación y vacíos en los años 70



3.219. Red viaria y edificación en 2001



3.220
208



3.221.



9.222



8.225



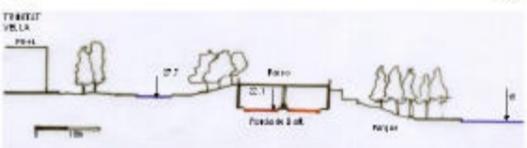
5.226



1.224



8.227



1.224. La relación de las áreas riparianas permite lograr una integración desde el Barrio de la Trucha hasta el parque en el borde del valle, uniendo la zona de ocio del río, en paralelo con el trazado urbano a la ciudad como a dicho parque.

El gran valle que estaba en el antiguo barrio de la Trucha y las zonas de acceso a la ciudad, sólo ocupado por el Barrio de Trucha Vela y una industria que concibió por el momento como el apoyo de reserva con la realización de las obras entre los terrenos industriales y los terrenos de acceso a la ciudad. El TRUJO de la UCO es una estructura que permite unificar los terrenos industriales y la zona de acceso a la ciudad, permitiendo a su vez la conexión de cada una de las zonas industriales.

La conexión final quedó por un nuevo tipo de suelo urbano que permitió la conexión y el desarrollo de Trucha que llegó a la ciudad a partir de una gran zona que recupera la zona de ocio que al ser recuperada, el proyecto original busca la posibilidad de recuperar una estructura con el uso de un sistema de integración de terreno.

Este sistema fue implementado sólo parcialmente debido a las condiciones que se da momento por la realización en el ámbito de la legislación y debido a que la industria ocupada en una de las zonas de ocio gran parte de la zona de ocio.

El título de la "Trucha" se necesitó finalmente como un área de ocio que permite proporcionar los servicios entre la Plaza de Dada al Centro Local y las zonas que requieren servicios de ocio. Igualmente al título de ocio se necesitó para la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio.

Este sistema permite utilizar el espacio central y aprovecharlo para la construcción de un parque urbano.

A la dificultad de las áreas de las infraestructuras urbanas que convierten en una zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio. El título de ocio se necesitó para la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio.

Desde el Barrio de la Trucha las zonas industriales se conectan, también puede mediante un aterramiento la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio. Contribuye así un sistema de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio.

La estructura de ocio se permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio.

La estructura de ocio se permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio. El título de ocio se necesitó para la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio.

Desde el parque, las zonas industriales y zonas están ocupadas por la relación de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio y la zona de ocio que permite proporcionar los servicios de ocio. La que conecta el sistema de ocio (2.227 y 2.228).

3.2.4. LA RONDA DEL LITORAL EN EL FRENTE DE MAR

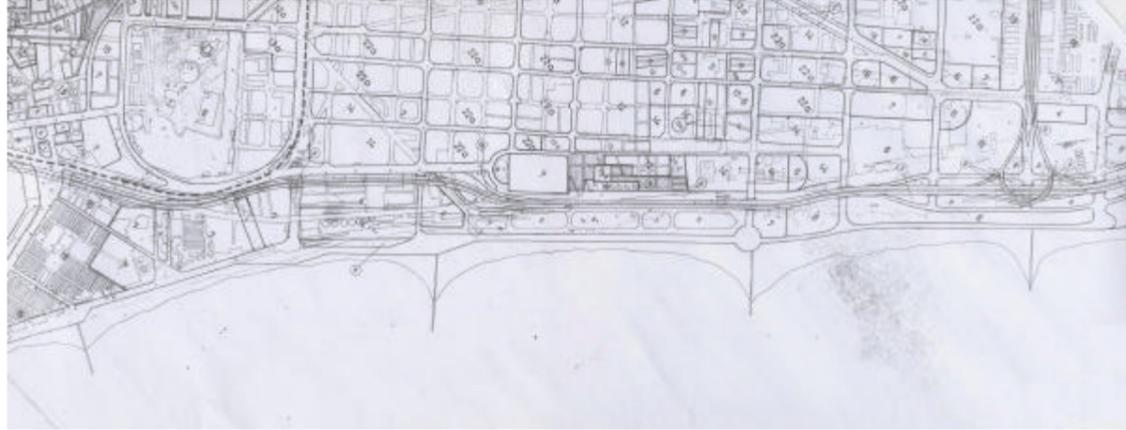
El Plan General Metropolitano preveía que el Cinturón Litoral a su paso por el frente marítimo de la ciudad estuviese resuelto como una vía segregada de paso sólo articulada a ésta por tres importantes enlaces: en correspondencia con la Rambla del Prim, el eje de Carlos I y la Av. Bogatell. Estas características y las dimensiones previstas para estos nudos lo convertirían previsiblemente en una nueva barrera física entre la ciudad y el mar. Sin embargo, al momento del diseño definitivo las nuevas pautas y estrategias urbanas habían puesto en claro la expresa voluntad de evitar que este eje se convirtiera en una nueva barrera y la idea de que la ejecución de esta infraestructura debía resolverse simultáneamente con la conquista de la franja litoral para la ciudad.

A partir del Anteproyecto presentado por Lluís Cantallop³⁴ quedó definido que se trataría de un eje de distribución estrechamente articulado a la red viaria urbana e íntimamente vinculado al proceso de urbanización y reconversión del frente litoral. Este anteproyecto propondrá cruces urbanos cada 400 m, el reforzamiento y la homogenización de las vías de segundo nivel del ensanche (módulo de 400 por 400m) y la conversión de todos los cruces en cruces urbanos.

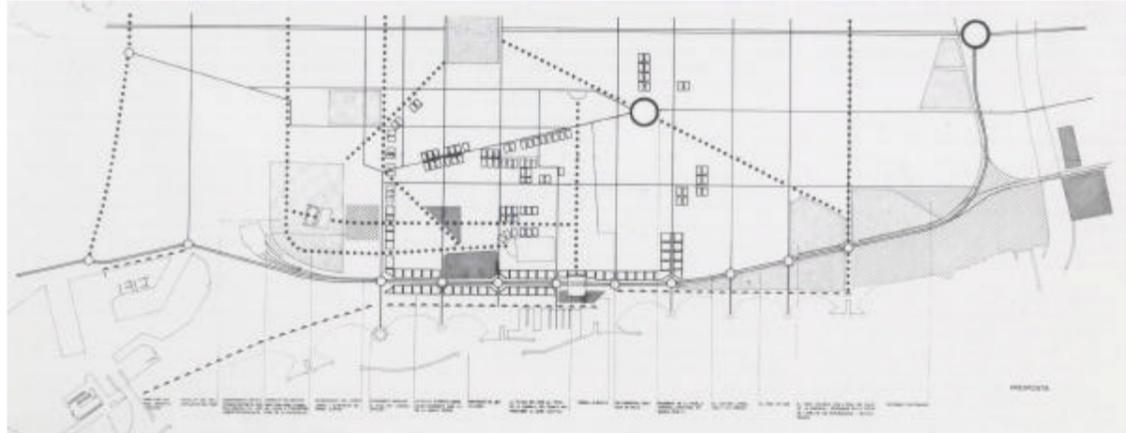
En el tramo de la *Ciutat Vella*³⁵ que será el primero en resolverse y en definir pautas que incidirán en el resto de la Ronda del Litoral se dará una clara prioridad a la llegada franca de la ciudad al mar y se establecerá la no traslación del tránsito metropolitano a la red viaria local. De este modo, si bien no se negará el tránsito de paso éste será controlado a partir de la limitación del número de carriles (sólo dos por sentido) y de la puntual resolución de enlaces en expresa coincidencia con las vías transversales de mayor capacidad para garantizar la irrigación pero sin sobrecargar las vías de menor jerarquía.

³⁴ Ver "El Front Port-Besòs" de Lluís Cantallops en "Les vies de Barcelona. Materials del Seminari de Maig 1984". Ajuntament de Barcelona. Corporació Metropolitana

³⁵ El diseño de este tramo estará a cargo de Manuel de Solà Morales. Puede consultarse entre otros: "Les Vies litorals i el front portuari de la ciutat" de Manuel de Solà Morales en "Les vies de Barcelona. Materials del Seminari de Maig 1984", *op cit.*
Revista Lotus International. Nº 56 Año 1987. "Architettura sul limite. Manuel de Solà Morales e il Moll de la Fusta a Barcelona". Revista UR. Nº6. Año 1988. "El Moll de la Fusta" Revista del Laboratorio de Urbanismo. UPC.



3.228. Propuesta de 1974 para el Plan General Metropolitano



3.229. Anteproyecto para el Frente Puerto / Besòs de Lluís Cantalòps

Como en el caso de la Ronda de Dalt, el inicio y el fin de la Ronda del Litoral se hacen plausibles por un cambio de características de la vía y del tipo de encaje en el territorio respecto de los tramos siguientes. Sin embargo, esta ronda presentará claras diferencias con la anterior en relación al tipo de sección, a la estética con que será resuelta en los distintos tramos, a su presencia en el paisaje y al papel que asumirá en la configuración de los nuevos sectores que se urbanizarán contemporáneamente a su ejecución y con posterioridad a ella.

En esta ronda si bien existirán semejantes criterios de articulación y adecuación a la trama urbana y al paisaje como en el caso de la Ronda de Dalt, al tratarse de otros tipos de tejidos, de una topografía fundamentalmente plana y de una disponibilidad de suelo muy superior, necesariamente los resultados tendrán otras características. En este caso, a excepción del tramo de la ciudad vieja y del que seguirá después de la calle *Selva de Mar*, se hará evidente la intención de prolongar la trama del ensanche hasta la línea del nuevo eje infraestructural. La voluntad urbanizadora y de formalización en los vacíos

existentes y en las áreas a reconvertir se ceñirá así a las características principales de la potente referencia del ensanche.

La nueva ronda formará parte integral de las operaciones de apertura de la ciudad al mar y de las de urbanización y construcción de los nuevos sectores residenciales y costeros. Este tipo de solución hará que en varios tramos sea muy difícil considerar el eje viario de manera independiente del sector urbano del que forma parte tanto desde el punto de vista funcional como formal.

Descripción secuencial.

La ronda que consideramos arranca a la altura del Montjuic y finaliza poco después del enlace con la Rambla del Prim (pág. 219).

A lo largo de la estrecha franja entre el Montjuic y el mar, las vías segregadas discurren a nivel de superficie, se deprimen inmediatamente después para pasar por el frente histórico de la ciudad por debajo de la cota urbana de ésta. Antes de esta depresión se resuelven las entradas / salidas a las vías urbanas que se inician en este tramo ya que el Cinturón hacia el sur no las incluye.

Entre el Montjuic y la Plaza de Colón el tronco de las vías segregadas corre por debajo del Moll de les Drassanes, mientras el papel de las vías urbanas laterales las asume el Paseo de Josep Carner que se remodela. Este paseo arranca a la altura del Paseo del Montjuic, después de empalmar con la Carretera de Miramar (carretera que sube la montaña) y sigue una dirección paralela al mar hasta la Plaza de la Carbonera donde se produce el encuentro con la Av. Paral.lel (uno de los tres ejes singulares que, como se ha descrito en el apartado 3.1.4, vincula de manera franca transversalmente la ciudad y el mar en el tramo de la Ciutat Vella). La Plaza de la Carbonera, resuelta como glorieta, constituye en su isleta central la salida en tirabuzón de las vías rápidas que traen sentido norte –sur (pág.220).

Desde este punto hasta la glorieta del monumento a Colón el paseo continúa paralelo al mar entre el edificio de las antiguas Drassanes y el de Aduanas.

A la altura del monumento a Colón las vías segregadas dibujan una curva cerrada para adoptar la alineación del Paseo Colón. A partir de este punto, las vías segregadas corren deprimidas entre dicho paseo y el Moll de la Fusta. En este caso, las vías segregadas se resuelven en dos niveles ligeramente diferentes. Del lado de la ciudad los dos carriles segregados con sentido norte-sur, se encuentran a una cota inferior a los del sentido opuesto. Esta cota permite que la ciudad avance con pequeños desniveles hacia el moll configurando una nueva terraza urbana. Esta terraza abarca el ancho de los carriles antes mencionados y el de un área de estacionamiento que se ubica paralela a éstos y a la misma cota (3.245). Del lado del mar, los dos carriles segregados con sentido sur-norte, corren descubiertos a una cota intermedia entre la del Paseo Colón y la del Moll de la Fusta. Esta cota evita la visión de los transportes de gran porte desde la ciudad hacia el puerto. El límite lateral de los carriles

segregados interiores se abre en arcadas hacia el moll, generando una apertura al largo y estrecho túnel y configurando, desde una visión desde el mar hacia la ciudad, un basamento de piedra a la fachada histórica antigua de ésta. Junto a los carriles segregados externos y ya a la cota del moll, se resuelve una vía de servicio para las actividades portuarias.

En el Paseo Colón la circulación urbana se resuelve por una diferenciación de tipos de tránsito. Se habilitan dos carriles centrales para el uso exclusivo de transporte público y tres carriles laterales por sentido a ambos lados para la circulación urbana. Entre los primeros y los segundos se resuelven separadores que se aprovechan para ubicar bicisendas, para disponer los paradores o lugares de espera para el transporte público y para alinear luminarias y palmeras.

Esta resolución acaba frente a la Plaza *Antoni Lopez*, donde las vías segregadas se cubren totalmente para permitir la continuidad urbana transversal de la *Vía Laietana* hacia el Paseo *Joan de Borbó* y para configurar la Plaza *Pau Vila*. Dos nuevas curvas pronunciadas de las vías segregadas permiten pasar a una nueva alineación entre la Estación de Francia y el Barrio de la Barceloneta.

La cobertura total a la altura del Monumento a Colón y de la Plaza Antoni Lopez permite resolver de manera franca la continuidad peatonal de la Rambla y la *Vía Laietana* hasta el puerto (los otros dos ejes transversales importantes antes descritos). Esta continuidad se ve reforzada en el primer caso por la nueva Rambla del Mar que ahora permite llegar hasta el final del Moll de España y en el segundo caso, por un paseo peatonal que posibilita lo mismo pero desde el otro extremo. A lo largo del Paseo Colón se refuerza la vinculación transversal peatonal con la definición de cruces intermedios que en dos casos tienen su prolongación hasta el moll con la presencia de dos puentes peatonales con los que se salva el cruce de las vías segregadas descubiertas y de las vías portuarias de servicio. La cobertura frente al Palau del Mar hace posible a su vez recuperar la relación urbana directa con el Barrio de la Barceloneta

En el tramo del Paseo Colón como lo anticipáramos se hace difícil separar el proyecto viario del proyecto urbano ya que la solución viaria es indisociable de la nueva configuración de este trozo de ciudad. La solución viaria se transforma en la estructura o soporte de los nuevos espacios urbanos : el salón de Colón, la terraza o balcón hacia el puerto, el moll.

A partir de la Estación de Francia las vías segregadas se resuelven en trinchera con los laterales urbanos a ambos lados hasta la altura de la calle *Wellington* (límite lateral del Parque de la *Ciudadella*, e inicio de la nueva *Vila Olímpica*). Este tramo caracterizado del lado de la ciudad por las barreras físicas de la Estación de Francia y del recinto del parque de la *Ciudadella* es aprovechado para descubrir las vías segregadas y resolver los enlaces entre las vías urbanas y las segregadas. Si del lado de la ciudad se mantendrá la barrera funcional y visual de los límites de la estación, del lado de la Barceloneta la nueva vía urbana contribuirá a configurar una nueva fachada que se materializará primero con un grupo de viviendas de protección oficial, posteriormente con el parque de la Barceloneta, el Hospital del Mar, etc.

Al llegar a la Villa Olímpica (pág. 222 a 225) las vías segregadas se cubren totalmente para permitir la accesibilidad franca de la ciudad a la nueva área portuaria y de ocio en su punto central y las vías urbanas laterales continuarán a ambos lados de este tronco separadas por un espacio central. Este espacio central tendrá un ancho variable ya que mientras el lateral del lado ciudad (*Salvador Espriu*) seguirá una alineación paralela a la de las vías del ensanche, el lateral del lado del mar (*Av. Del Litoral*) irá siguiendo la nueva línea de costa. Este espacio central será aprovechado para resolver una serie de parques urbanos como el parque *de les Cascades*, el parque del *Port Olímpic*, la Plaza *dels Campions Olímpics* y para configurar la nueva plaza urbana *dels Voluntaris Olímpics* en la confluencia de la calle *Marina* que ahora llega al mar y la Ronda Litoral.

A lo largo de este tramo se da continuidad a los cruces peatonales -transversales al eje infraestructural- de cada una de las nuevas vías urbanas abiertas del lado de la ciudad (vías que a su vez constituyen las prolongaciones de la trama del ensanche hasta este nuevo eje). Los cruces transversales vehiculares en cambio se separan cada 400 m.

A partir de la Plaza *dels Campions Olímpics* las vías segregadas continúan descubiertas en trinchera y entre ellas y la Av. del Litoral se resuelve el *Parc de les Ponts*, denominación que alude a una media docena de puentes peatonales que refuerzan la llegada peatonal al mar por encima de las vías rápidas y respetando aquella misma frecuencia de cruce del tramo anterior. Esta sección se mantiene hasta la calle *Llacuna* donde las vías segregadas vuelven a cubrirse para pasar por debajo del nuevo parque del *Poble Nou* frente al histórico barrio del mismo nombre (pág. 226 a 227). Esta cubrición permite dar ahora continuidad a la Rambla del Poble Nou hasta el mar. Antes de producirse esta cubrición se resuelven nuevos enlaces entre las vías rápidas y las urbanas frente al Cementario *de l'Est*.

El parque del *Poble Nou* se extiende hasta la calle *Bilbao* a partir de la cual la sección conjunta de la infraestructura se modifica. A partir de este eje, los carriles urbanos correrán juntos del lado de la ciudad conformando el paseo de *García i Faría* que da continuidad a los Paseos *Carmen Amaya* y Paseo *Calvell* que pasan por el límite exterior del cementerio y del núcleo histórico del Poble Nou y las vías segregadas continúan paralelas a éste y descubiertas del lado del mar. El paso de una sección a otra se apoya tanto en el eje *Llacuna* como en el eje *Bilbao* que en sus tramos correspondientes entre el Paseo *Calvell* y la Av. del Litoral se resuelven con doble mano y con glorietas que permiten los cambios de dirección en estos cruces. La Av. Del Litoral por su parte, acaba en un enlace con las vías rápidas después del cruce con *Bilbao*.

A lo largo del nuevo tramo, entre las vías urbanas y el tronco segregado se resuelve un área lineal de estacionamiento a la cota de este último. La cubrición de esta área, que salva la diferencia de cotas entre unas u otras vías, permite configurar una terraza mirador hacia el mar. Entre las vías segregadas y la costa la diferencia de niveles se salva con un talud ajardinado y entre éste y el borde de playa queda un área libre cuya primera parte fue utilizada para alojar el *Parc Esportiu de la Mar Bella* y cuya

segunda parte, aún sin una configuración definitiva, es utilizada hasta el presente para eventos esporádicos.

En este tramo, del lado de la ciudad, nuevas vías urbanas transversales prolongan el ensanche hasta el Paseo de *García i Faría* que hace de algún modo de línea de cierre de la ciudad. Desde esta línea hacia el mar los cruces peatonales se producen mediante puentes sólo cada 400m y el nuevo cruce viario urbano se produce 1200m después, en coincidencia con la calle *Josep Pla* que será la encargada de recoger la salida en este punto de las vías segregadas a la ciudad así como en sentido inverso permitir la entrada a éstas.

El Paseo *García i Faría* finaliza en el encuentro con la *Rambla del Prim* donde una glorieta de importantes dimensiones define el final de este eje sobre la Ronda del Litoral. A partir de este punto los laterales vuelven a disponerse a ambos lados de las vías segregadas hasta conformar una nueva glorieta en el encuentro con la Ronda *Sant Ramon de Penyafort* para luego finalizar en sendos enlaces a las vías rápidas que por entonces ya corren a nivel de superficie.

Desde este momento las vías segregadas harán una abierta curva hasta tomar una alineación aproximadamente paralela al río Besòs y las vías urbanas desaparecerán hasta después del puente de la calle *Guipúzcoa*.

Los tramos descritos a partir de la calle Bilbao han sufrido con posterioridad transformaciones. Desde Bilbao hasta Josep Pla se ha abierto una vía urbana del lado del mar que ahora da continuidad a la Av. del Litoral mientras que el paseo de *García i Faría* se ha convertido en un eje más estrecho con un único sentido norte-sur. Esto ha permitido ganar mayor superficie sobre el área cubierta de estacionamiento y abrir una bicusenda. Los cruces peatonales existentes se han convertido en cruces urbanos vehiculares y peatonales. A partir del eje de Josep Pla las vías segregadas se han cubierto hasta la rotonda donde se produce el cruce con la Ronda de Sant Ramon de Penyafort. La Plaza de la Fraternidad se transformó totalmente como parte de los cambios producidos con la urbanización del área del Forum.

Consideraciones generales.

A diferencia de la Ronda de Dalt, la Ronda del Litoral tiene un desarrollo más holgado y paisajístico. En este frente de mar al existir condicionantes urbanas de un único lado, existió una mayor flexibilidad y la posibilidad de variaciones respecto del borde de mar.

La regularidad de la orografía, la mayor disponibilidad de suelo, los claros condicionantes formales de algunos sectores, así como la posibilidad de un diseño conjunto de la infraestructura, la urbanización y construcción simultánea de sectores enteros de ciudad arrojaron como resultado una estética muy diferente a la del sector montaña.

A lo largo de esta ronda aparecen claramente 3 estéticas distintas.

La primera, corresponde al tramo de la Ciutat Vella y el Port Vell. Aquí, aunque en los hechos parte de las vías segregadas no están cubiertas, es evidente su ocultamiento y la búsqueda de una solución urbana capaz de mimetizarse con el paisaje de la ciudad antigua y con la estética de los antiguos puertos. Esto se refleja en el tipo de materiales utilizados, en la presencia de balaustradas, de un tipo de luminarias antiguas, en el respeto y permanencia de la misma vegetación que ya existía en el Paseo Colón transformado.

Nos referimos en este caso al proyecto y construcción original. Hoy éste ya ha sufrido distintas transformaciones aunque el peso y contundencia de aquella solución original hace que sus rasgos esenciales aún persistan. Esta estética desde una perspectiva actual posiblemente resulta anacrónica pero debe valorarse sin embargo a la luz del esfuerzo que en su momento supuso reconstruir un diálogo "natural" perdido entre la ciudad vieja y su puerto sin que la nueva vía rápida suponga un ruido o interferencia en esta relación.

En este tramo, la presencia de la vía rápida está dijimos expresamente oculta y su negación tiene relación directa también con la forma en que se condiciona su paso por este corazón de la ciudad: la drástica reducción a 2 carriles por sentido, el sometimiento de un tránsito supuestamente rápido a curvas difíciles, la solución de las salidas hacia la ciudad expresamente fuera de los límites virtuales de este tramo, expresan una férrea voluntad de no trasladar a este tejido histórico la presencia funcional del tráfico metropolitano que en este caso hubiera sido nociva.

La segunda estética corresponde al tramo de la Villa Olímpica y del núcleo histórico del Poble Nou. Fotográficamente podría decirse que este tramo se caracteriza por la presencia del verde y del ladrillo. A diferencia del sector de montaña aquí las cubriciones se transforman claramente en áreas verdes donde la presencia de algunos equipamientos u obras de fábrica se pierden o confunden en el paisaje urbano por el predominio del verde. Cuando las vías segregadas aparecen a la luz, los bordes de ladrillo y los puentes de madera envueltos a su vez en el verde, difuminan la presencia de la vía en las características del nuevo barrio residencial donde predominan los mismo colores y materiales. Es decir, aquí la estética de la vía no se impone con su presencia en el paisaje sino que logra mimetizarse con éste dando la idea de un conjunto unitario.

La tercera estética corresponde al tramo de Mar Bella. Aquí existe el predominio del hormigón y de las superficies lisas. Desaparece el verde o se vuelve mucho más puntual. Aparecen los colores claros de las nuevas edificaciones, se hace plausible el uso de mobiliarios urbanos más ligeros a la percepción: el acero, el vidrio, luminarias y asientos más livianos, etc. Seguramente esta estética responde a una intervención más tardía o más reciente sobre el espacio urbano (teniendo en cuenta su semejanza con otras que se dan en la actualidad). Pero seguramente también da indicios de un tipo de intervención diferente donde el diseño de la infraestructura se separa del de la urbanización y del de la edificación del sector. Las características formales y visuales del espacio urbano serán resultado de un diseño posterior de maquillaje no de un diseño conjunto. En este caso además, puesto que la regularidad de

la orografía no exigirá retos a la obra de ingeniería, ésta no impondrá el peso de su presencia en el paisaje. Aquí la infraestructura ya no forma parte indisoluble de la configuración del área urbana como en los tramos anteriores pero tampoco compete con ella, su presencia es pasiva y lateral.



10. CIUTAT VELLA



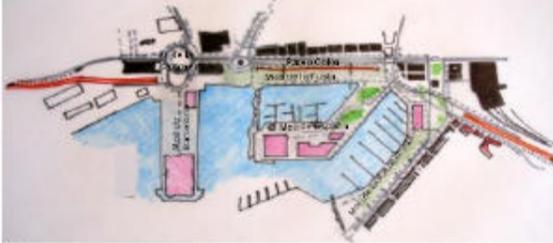
9.238 y 9.239. El Paseo Colón en los años 70 y en la actualidad



9.240. Red viaria edificación y verde en los años 70



9.241. Red viaria edificación y verde en 2001



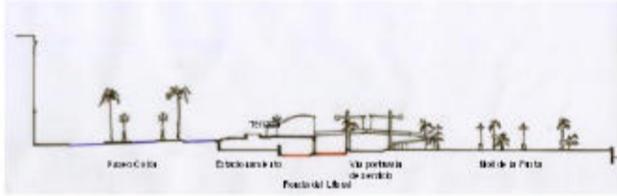
9.242



3.202. La nueva transición entre la ciudad vieja y el puerto.



3.203. La Plaza de la Catedral, se anula convertida en el espacio central diseñado de la Plaza Urbana.



3.246.



3.246 y 3.247. El proyecto urbano convierte en el apoyo de la estructura urbana y la sección de la vía un hábitat de los controles y relaciones reales entre la ciudad y el puerto.

En el tiempo cercano a esta a la ciudad antigua se optó por la diferencia de los tipos de vivienda y por una calle en el tipo de las segregadas con la urbana paralela.

Las vías urbanas se resolvieron como un plano más que compuesta por calzadas separadas entre sí por zonas de apoyo. Las dos calzadas urbanas se destinan al tránsito urbano, una para cada sentido, mientras la tercera central de doble mano se destina al transporte público. Las áreas de apoyo se destinan para los parques de estacionamiento y los edificios, también una para cada sentido. La segregación según el tipo de tránsito para que pasar a las para cada uno, a impactar el efecto de cada sentido por el tránsito constante en ambos sentidos.

Las vías segregadas se resolvieron con dos carriles por sentido, y a distintos usos. Los carriles del lado de la ciudad (sentido costa-este) aparecen calzadas mientras los carriles del lado del mar acueducto y una vía ligera para apoyar a las calzadas. La estructura de las vías segregadas del lado mar, permite pasar una vía desde la ciudad hacia el puerto. Entre carriles se tienen separados en los carriles del mismo sentido para un nivel en el que se puedan acceder a todo lo largo. Una zona termina de resolver además un área de estacionamiento. Las vías segregadas del lado del mar se resuelve a una zona intermedia entre la zona y el mar que permite evitar desde la ciudad el paso de los carriles de gran porte. Desde el mar hacia la ciudad, la vía de doble sentido por un tránsito exclusivo queda reducida al quedar los carriles de acceso todo el volumen de tránsito en un sentido y al reducirse la velocidad para superar de los carriles de los carriles. Después de acceder al muro de protección se resuelve la velocidad de los carriles en el "trasmontado" de la fachada de la ciudad hacia el mar. Desde la fachada al mar, que queda a una zona intermedia entre las vías segregadas y esta, se accede desde dos puentes paralelos.

Este tipo de planificación prolonga de la Plaza de Catedral al centro de la Villa Luján, a partir de las vías de las vías segregadas en ambos sentidos. Desde las puestas marítimas se llega a un módulo de las de las vías que principales destinos en el centro a ser, la Avenida y la Villa Luján. En los dos sentidos, la estructura de las vías de la ciudad hacia el puerto y desde el puerto hacia la ciudad por el proceso de recuperación se introducen una serie de ejes de transporte. Los carriles de las vías y un acceso. La Avenida se prolonga ahora en la "Zona del Mar". En el lado urbano, se conecta con la Villa Luján a una plaza que permite el acceso desde toda una zona de la ciudad hacia el lado de la Luján. A nivel urbano, permite preparar una continuación con el Paseo Juan de Bolívar y el acceso a la zona urbana de la Villa Luján y el acceso de la Luján.

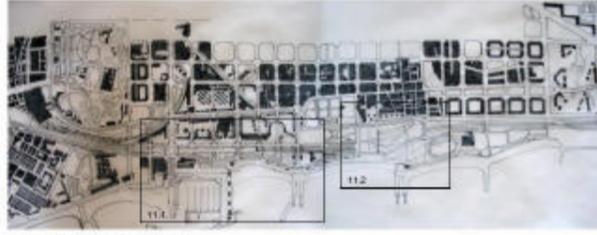
Las vías segregadas dejan de estar conectadas a partir del Módulo de Estación y a la altura de la Estación de Fomento. En el primer caso lo hacen luego de pasar a nivel de la Plaza de la Catedral, una gran plaza que permite conectar una vía que se accede desde las vías segregadas que se ven desde el puerto que permite acceder, organizar y distribuir un volumen de tráfico que se incorpora a la ciudad al tránsito proveniente del Puerto Güir, de la Av. Avenida y al del Paseo Juan de Bolívar que conecta con el tránsito de la Villa Luján.

En el caso de la Estación de Fomento y el acceso se resuelve conectando entre los carriles del lado de la Estación de Fomento y del carril de la Estación, que conecta con el del Centro Urbano a ambos lados de las vías segregadas que cubren el espacio central y que como un módulo tiene de volver a salir en el tránsito de la Villa Luján.

11. BARCELONETA / RAMBLA DEL PRÍM



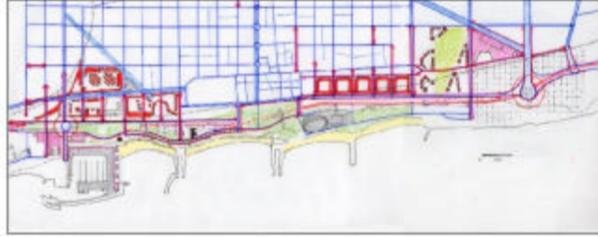
0:00. Red vinya edificada y calles en los años 70



0:00. Red vinya edificada y calles en 2001



3.250. Opiszanie do accessibility i użycie planu i planu



3.251. Plan i użycie planu

	Strefa funkcjonalna		Linia komunikacji		Linia komunikacji
	Strefa funkcjonalna		Linia komunikacji		Linia komunikacji
	Strefa funkcjonalna		Linia komunikacji		Linia komunikacji
	Strefa funkcjonalna		Linia komunikacji		Linia komunikacji
	Strefa funkcjonalna		Linia komunikacji		Linia komunikacji

Sector 11.1.
Villa Olímpica

El plano de la Villa Olímpica responde a una filosofía de evolución y al querer crear una nueva imagen, para, en un caso, adoptar una dirección desde el punto de vista del crecimiento y en el otro, seguir la línea de costa. Esta última intención principalmente se debe a renovar un área de edificación para dar espacio a la nueva actividad de playa.

Las vías segregadas como parques y jardines a la vía urbana principal, es decir, y se sitúan en la parte central de este barrio. Entre las vías segregadas y la vía urbana principal se muestra un espacio urbano. En el barrio cubierto, sobre la zona de edificios, este espacio se prolonga y se agregan una serie de recorridos peatonales y ciclistas.

La zona de edificios cubiertos con el mismo fondo de distribución fueron: zona de oficinas, comercio, punto deportivo, hotel, etc. lo que genera un ambiente al interior por facilitar la integración natural de la ciudad hacia el mar. Esta zona también está en el eje de la calle Marina que tiene plaza urbana que, aunque está por los dos lados del espacio, se convierte en un espacio más referencial.

La relación funcional entre el lateral de montaña y el lateral del borde de mar, a lo que se le llama, la laguna de las vías urbanas del sector 11.1. La zona de montaña se relaciona al espacio de las "vías urbanas" (equivalente a las montañas, en este caso 400m). Sin embargo, la altura máxima supera los 100m en su parte superior (100m). La relación de altura y sus posibilidades naturales hasta el mar se mantienen a lo largo de las partes pedregosas por donde queda la actividad directa a cada nivel. En el sector donde las vías segregadas se sitúan cubiertas.

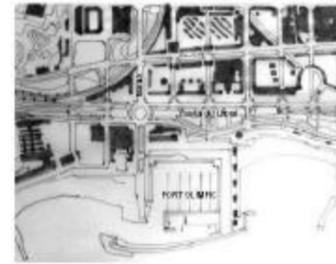
Los edificios sobre las vías urbanas y las segregadas se proyectan antes y después de la zona de edificios.



1.20 y 1.21. Vista y después de la apertura de la Plaza Liberty del sector de expansión urbana de la zona



1.24. Red vial, ubicación y ciclo en el piso 10



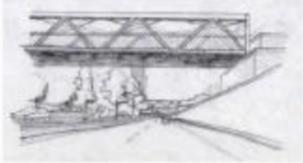
1.25. Red vial y ubicación en 2011



1.26.



0.257



0.258 "Parque de Plaza", la conectividad funcional entre una y otra orilla del río es asegurado en lugar con la presencia de puentes peatonales, construcciones con calidad que da un marco de alta calidad transaccional a nivel. Entre puentes se conectan en silencio formando parte integral del espacio urbano en conjunto y su presencia, en un punto estratégico del lugar para los diferentes usuarios del espacio.



0.259



0.260



0.261



0.262

El espacio central, configurado sobre y junto a la línea de edificios de las riberas, establece una transición entre un entorno urbano y un parque urbano.
De esta forma la escuela define el ámbito claramente delimitado. El ámbito escolar del lado de la ciudad donde se levantó el edificio, hacia la zona de mar y playa del cuadrante 0.260. Un área central, donde se crean áreas de juego, de descanso y de recreación alternativa (0.261). La zona de playa o ciudad, donde por la vía del mar (0.262). La línea de mar, entre una gran zona abierta reforzada por la disposición y la cantidad de la vegetación y por el tipo y disposición de elementos urbanos. Sin embargo el uso de materiales y estructuras como un caso al de una vegetación que define también el carácter urbano del espacio.



0.263 La Plaza de la Universidad, que es construida en el mismo punto del mar y en la zona de alta densidad urbana.



0.264

0.259 a 0.262. En el tiempo urbano, la conectividad entre la ciudad y el mar se logra mediante el uso de puentes peatonales, construcciones con calidad que da un marco de alta calidad transaccional. Pero en este caso, el espacio y la línea de mar se integran al punto por los diferentes usuarios configurados sobre la línea de edificios.

11.2. Sector histórico del Poble Nou



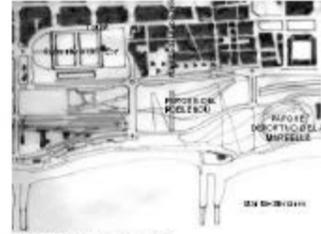
0.203. Conjunto de viviendas construido en la década de los 50 por el Patronat de l'habitatge.



0.204. Fotografía tomada desde el parque.



0.207. Red viaria, afluencia y metro en los años 20



0.210. Red viaria actualizada en 2001



0.209

En este sector las vías urbanas se resquebrajan como un tablero (el Paseo Colón) que sigue la línea de edificación de Lluís y las vías segregadas se crean para permitir una movilidad regional desde el barrio histórico hasta el mar. Sobre la base de ordenación se crea un parque mayor donde podríamos considerar con la directividad de los dos ejes principales: la Rambla del Poble Nou y la Avinguda V.C. del Parcanci.

La vivienda autocolectiva con el fondo medieval (con la Av. Del Llobregat) se actualiza con los departamentos (dormitorio balconado) que alcanzan el 450 m. Dos plantas en el exterior de estos son el Poble Nou permitiendo tener los usos correspondientes. Estos tipos de viviendas sirven para sustituir la vivienda de tipo de pueblo. Uno de estos tipos, el de Lluís, permite pasar hasta el por a un tipo de vivienda donde las vías urbanas se integran a ambos lados del espacio segregado (entre 11 y 12) mediante el eje, que a su vez favorece acciones desde las más urbanas como, por ejemplo, la de la ciudad.

La vivienda rápida con el resto de la ciudad queda organizada en el exterior hacia las vías segregadas que se resquebrajan inmediatamente antes y después de la base de edificación.



3.270



3.273. Paseo Calvell, el boulevard entre el tejido histórico del Poble Nou y el nuevo parque y el boulevard transversal (abajo) que lo vincula con el borde de mar



3.271



3.274.



3.272. La nueva accesibilidad peatonal al mar

3.2.5. EL CINTURÓN DEL LITORAL EN EL BORDE DEL BESÒS

El tramo que consideramos va desde el Nudo *de la Trinitat* hasta la rotonda de la Ronda *de Sant Ramon de Penyafort* y la Ronda del Litoral. Este tramo no comparte las características descritas de la Ronda de Dalt ni de la del Litoral. Su inclusión en este estudio tiene la voluntad de establecer un contraste o contraposición con las características de aquellas.

El cinturón se resuelve sobre la margen derecha entre el límite del río y las líneas de edificación de los barrios Barò de Viver y Bon Pastor, desde éste último hasta el mar la traza se separa del río para dar lugar al enlace con la Av. de les Corts Catalanes e iniciar la curva hacia la Ronda del Litoral.

La ejecución del cinturón incluyó los enlaces con algunos de los puentes que ya existían (como el de la calle Tibidabo (prolongación de Guipúzcoa) o el de la Gran Vía y el enlace con los nuevos puentes cuya ejecución fue contemporánea a la del cinturón como el de la calle Potosí y el de Cristófol de Moura.

Desde el puente del Paseo de Santa Coloma hasta el de la Calle Santander el cinturón se resuelve en trinchera a una cota ligeramente superior a la del río y claramente inferior a la cota superior del talud defensivo de éste e inferior a la cota del lateral urbano que en este tramo existe con sentido montaña-mar del lado de la ciudad. En este tramo el cinturón aparece cubierto en correspondencia con los dos núcleos residenciales de Barò de Viver y Bon Pastor (*descritos en el apartado 3.1.5.*) pero la escasa diferencia de niveles hace que las losas de cubrición se resuelvan en una cota superior a la cota urbana (3.290 y 3.301) a fin de permitir el paso de los vehículos de gran porte.

Desde el puente de la calle Tibidabo el cinturón discurre a nivel de superficie y pasa por sobre la Gran Vía y por sobre la calle de Cristofol Moura.

Características generales.

Si bien respecto de las previsiones que hacía el Plan General Metropolitano (*ver Anexo I*) la solución definitiva comportó algunas adecuaciones al entorno construido como por ejemplo el evitar los derribos que de otro modo hubieran sido necesarios en Barò de Viver (3.286) o la solución del Puente Potosí que demuestra una intención claramente articuladora entre ambas orillas en lugar de ser resuelto como

un mero conector de vías básicas, en general este cinturón carece de un diseño urbanístico. La traza se configuró como un *enlace* o cierre por el norte del anillo de circunvalación. No existe una preocupación por ligar o articular ambas orillas ni por introducir algún criterio de urbanización en los territorios aún vacantes.

Símbolo de la despreocupación por la conectividad urbana es la carencia en este caso de vías urbanas capaces de reforzar la comunicación montaña-mar (y viceversa) a nivel de los tejidos existentes, reduciéndose este tipo de comunicación al eje Guayaquil que ya existía. Del mismo modo lo es la ausencia de puentes capaces de articular la relación urbana con la margen izquierda. La mayor parte de los puentes a excepción del Puente Potosí del que nos referiremos más adelante, son básicamente vehiculares y están desarticulados de los tejidos urbanos de ambos sectores. En general se trata de prolongaciones de vías ya segregadas lo que pone de manifiesto el exclusivo interés de dar continuidad a la red básica. El Puente de Santa Coloma que históricamente reunía esta condición urbana de articulación de ambas márgenes es dejado sin relación alguna con el único tramo de vía urbana el cinturón.

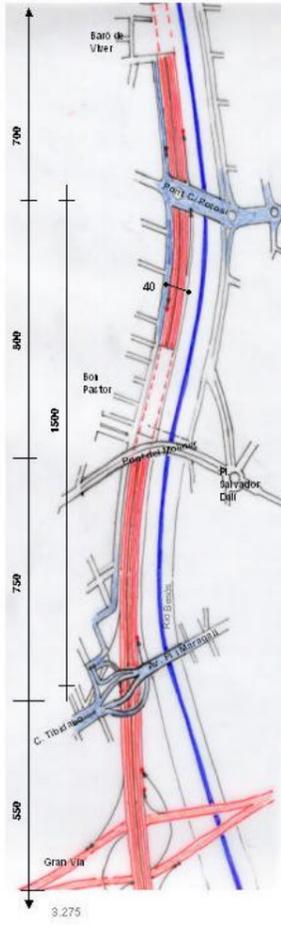
En este contexto las cubriciones aparecen anecdóticamente, con el pretexto de evitar el impacto de esta infraestructura en la calidad ambiental de los barrios residenciales. Si bien se aprovechan para introducir equipamientos deportivos y espacios colectivos reivindicados por los vecinos, éstos se montan sobre las losas sin la capacidad de introducir urbanidad en cada uno de estos sectores ni de contribuir a generar un punto de encuentro entre ambas orillas. Se trata más bien de la *adición* de nuevas piezas desarticuladas a la ya variedad de piezas que existen. Ejemplos paradigmáticos de ello son la escala y disposición de los equipamientos que se emplazan frente a las viviendas de una planta de Bon Pastor (*pág. 236*) y la pasarela peatonal que se “agrega” secundariamente para vincular este punto con el Parque del Molinet en la orilla opuesta (*3.304*) o la laberíntica conexión que se establece (más por compromiso que por voluntad expresa de lograrlo) entre los espacios generados sobre la losa de cubrición de Barò de Viver y el Puente de Santa Coloma (*3.296 y 3.297*). Quizás una demostración palpable de estos desaciertos sea el estado de abandono que presentan estos espacios y el vandalismo al que han sido sometidos.

Las posteriores intervenciones que se han hecho en el borde del río, su recuperación como parque urbano, el trazado de bicisendas hasta el mar, ponen de manifiesto oportunidades perdidas en relación a la conversión de este cauce en un eje de esparcimiento ligado de manera directa a sus vecinos inmediatos.

Aún cuando no fuera el propósito ligar ambas orillas cabría considerar el modo en que se inserta esta traza y se busca reducir su impacto. La construcción del cinturón paralela al terraplenado y muro de defensa del río ha contribuido a formalizar este borde. Pero en este caso no se trata de una formalización que potencia como en algunos sectores de la montaña o del frente de mar el disfrute de

las condiciones del paisaje tanto para el usuario de las vías segregadas como para el de las vías urbanas, sino de la formalización de una nueva barrera física. Por su parte, los paliativos buscados con la cubrición de las vías segregadas se convierten por la cota a la que se resuelven estas losas y el tipo de equipamientos que se montan sobre ella en una nueva barrera visual de los barrios de Barò de Viver y Bon Pastor hacia el río.

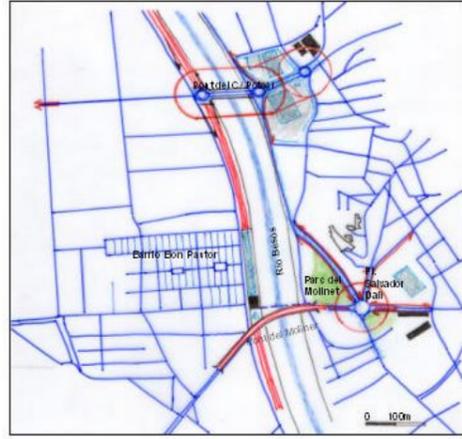
A lo largo de todo este borde destaca como ejemplo alternativo de las soluciones que podían haberse desarrollado la del Puente Potosí. Aquí los arranques del puente se producen a cota urbana en ambas orillas y coinciden con sendas glorietas que organizan las vías urbanas que llegan a él de cada lado además de permitir la *incorporación ay la salida de* las vías segregadas. En este caso también la solución ha sido potenciada con la posterior apertura de la calle Potosí hacia Palomar que ha permitido sortear mediante otro puente la contundente barrera urbana de las vías y talleres ferroviarios de Sant Andreu. Esta voluntad de articulación se ve reforzada por la solución formal y estética del puente que contribuye a resaltar la importancia de este punto de cruce.



232



3.276



En este tramo las vías urbanas laterales desaparecen parcial y totalmente. Sólo se resuelven en la margen derecha desde Baró de Viver hasta la calle Tibidabo. Desde este punto hasta la rotonda de la Ronda Sant Ramon de Penyafort desaparecen. Se pone en evidencia cómo cambia la prioridad dada a la articulación urbana y a la frecuencia de los enlaces.

En el esquema superior puede apreciarse la diferente capacidad de articulación urbana que supone el Puente Potosí respecto del de Moliner (vértices 3.304 y 3.305).



1.270. Factor Peñón. Situación pedicular a la construcción del Ciudadano Libre.
 El plano es una reconstrucción realizada sobre la base del Plano Topográfico de 1895 del Estado Cartográfico de Cataluña, Esc. 1:10.000 y actualizado en base a los transformaciones urbanísticas posteriores hasta el año 2003. Los Altoplanos fueron actualizados entre los años 2003 y 2004.
 El análisis gráfico de la planta no identifica ni presencia de los siguientes elementos:



1.290. Desde el punto del Páramo de Santa Coloma se diseñó un gran espacio, el espacio cubierto para el tráfico de la línea de la línea de Muay se relaciona por su escala y por el modo de la cubierta con el entorno urbano.



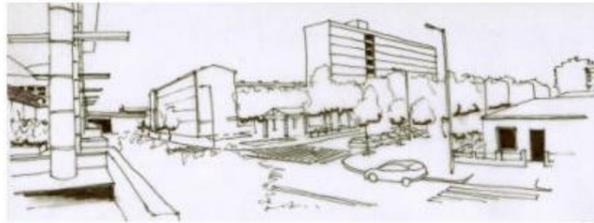
1.291. La idea de ubicación de la línea de Muay se relaciona con el carácter y se permite tener mayor margen de un sector de la ciudad hasta entonces poco conocido desde las vías rápidas que se proyectaron.



1.292, 1.293 y 1.294. El espacio cubierto polifuncional surgió a una alta velocidad a la de las vías rápidas, apenas como una gran "cubierta" sobre el espacio de Muay y la línea de Santa Coloma. Tiene a su vez un carácter de "cubierta" y de una relación funcional directa con el espacio, permitiendo más entre el espacio cubierto y el espacio urbano, con vistas al mediodía hacia el exterior del espacio urbano. Finalmente, el tipo de estructura que se haga en este caso expone incluso en el tipo de estructura que se puede hacer de este espacio, el hecho de haberlo hecho.



1.295, 1.296 y 1.297. La escala del espacio cubierto cubierto y la de los edificios de vivienda, permitiendo un diseño social de infraestructura el hecho de que el espacio cubierto sea un espacio de vivienda funcional que este espacio cubierto con su propia estructura se relaciona con la estructura existente de vivienda que se venían al punto del Páramo de Santa Coloma (línea a más de 100%) con el espacio público del área de alojamiento y otros, se relaciona en la oportunidad de haberlo hecho en un espacio de alojamiento urbano y otros, otros y el campo social.



3.306



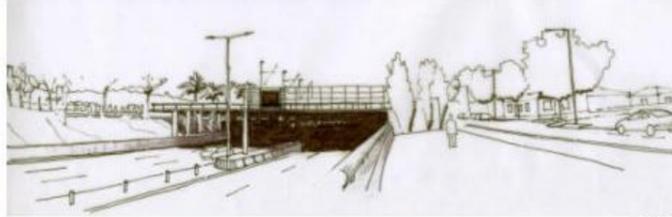
3.304. El cinturón pasa por debajo del puente Santander previamente construido y la losa de cubrición sobre el primero evita todo contacto con éste. Los proyectos se yuxtaponen así sin articulación alguna entre ellos. La pasarela peatonal aparece como un agregado posterior que pone aún más en evidencia la falta de interés por establecer una relación urbana franca entre ambas orillas de los proyectos arteriales.



3.307



3.305. El tipo de puente, pensado exclusivamente como enlace de dos carreteras, se interpone en el continuo urbano como una barrera.



3.308



3.309

Desde la calle Guayaquil se pone en evidencia el doble límite hacia el río: las vías segregadas y el muro de contención (3.309) En esta relación lineal la losa de cubrición se identifica como un punto singular percibido tanto por los automovilistas de paso como por los peatones (3.308). Pero frente a este tramo cubierto los equipamientos deportivos por su escala y por la cota de la misma losa se convierten en una barrera visual hacia el río y hacia las mismas instalaciones deportivas tanto para el peatón como para las viviendas del Barrio de Bon Pastor (3.307). La rampa de acceso al espacio polifuncional sobre las vías segregadas y este mismo espacio se transforman en mirador hacia las distintas tipologías edificatorias que ya existen. Este espacio se impone como una pieza más, cuya escala contrasta fuertemente con las del barrio de Bon Pastor (3.306)

Sección visual peatonal

