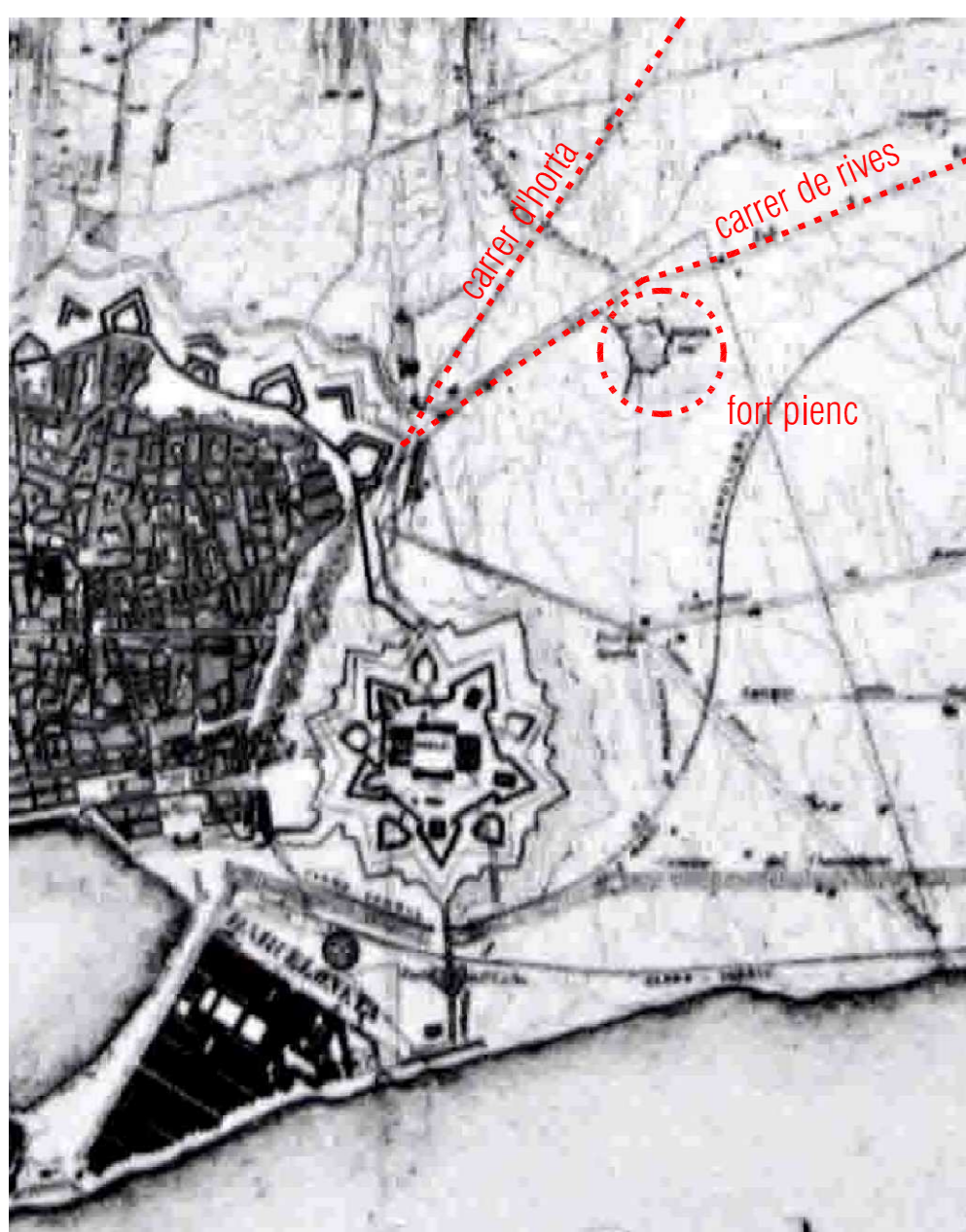
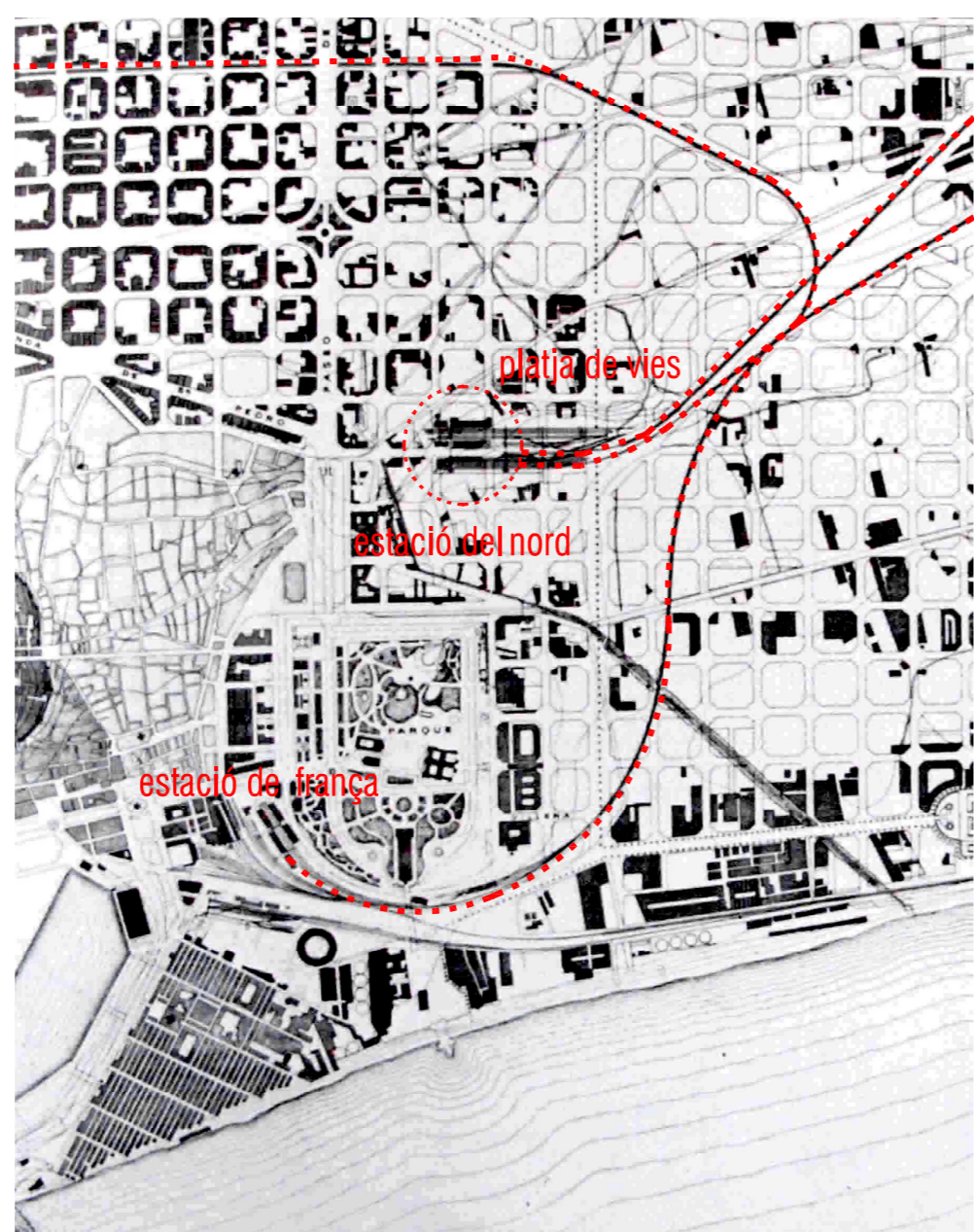


# CENTRE DE RECERCA

ALZHEIMER - malalties neurodegeneratives i problemes cognitius de l'envelliment



Barcelona 1855



Barcelona 1903



Estació del Nord. Estil Neoclàssic. 1961 | Platges de vies i pont de l'av. Meridiana

## HISTÒRIA DEL BARRI

Fins a mitjans del segle XIX el pla on actualment s'assenta el barri estava ocupat només per infraestructures de la mateixa ciutat com la carretera d'Horta, la carretera de Ribes i el fort militar anomenat Fort Pius o Fort Pienc allunyat de la Ciutadella per tenir més fronts coberts en la revolta del 1714.

La història de Fort Pienc doncs, comença amb l'enderrocament definitiu de les muralles i l'aprovació del Pla d'Eixample el 1859, obra de l'enginyer de camins, canals i ports Ildefons Cerdà.

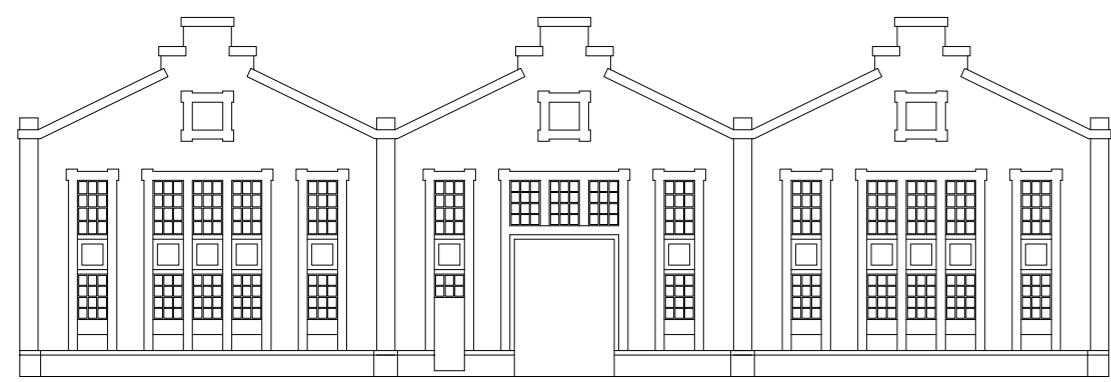
El barri tenia bones perspectives per créixer degut al desplaçament de la centralitat cap a l'actual Plaça de les Glòries que proposava Cerdà. Ben aviat, començaren a construir-se les primeres edificacions i noves infraestructures que caracteritzarien el barri, com les línies de ferrocarril i l'estació del Nord.

Aquesta estació ferroviària construïda el 1861, amb façana era d'estil neoclàssic, era el punt d'arribada dels trens de la línia de Lleida.

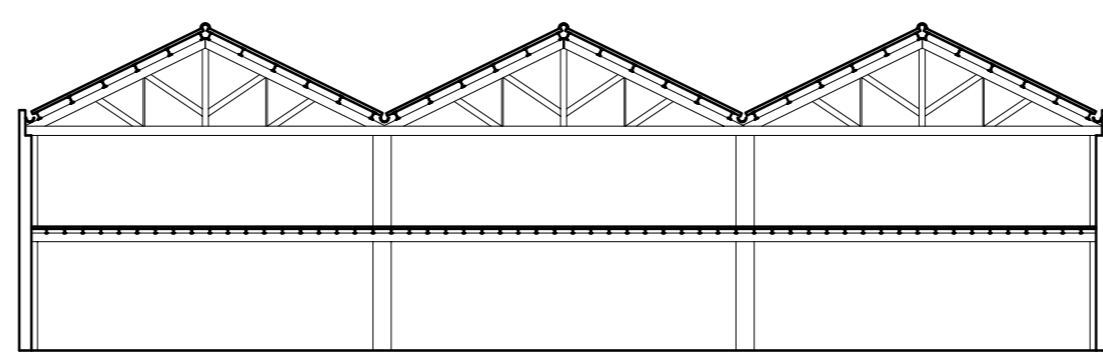
El barri va haver de conviure amb nombroses vies de ferrocarril. A part de les línies que discorren per l'actual carrer d'Aragó, les que van per les actuals avinguda de Vilanova i Meridiana i les que pugen des de l'estació de França a l'actual Plaça de les Glòries, també existien extenses platges de vies, estacions de mercaderies i tallers ferroviaris on actualment hi ha el Parc de l'Estació del Nord, el camp de futbol Fort Pienc i l'Auditori.

Per sort, el barri no estava del tot aïllat amb la connexió que encara quedava amb el centre i els ponts, com el Pont de Marina, una impressionant estructura d'arcs.

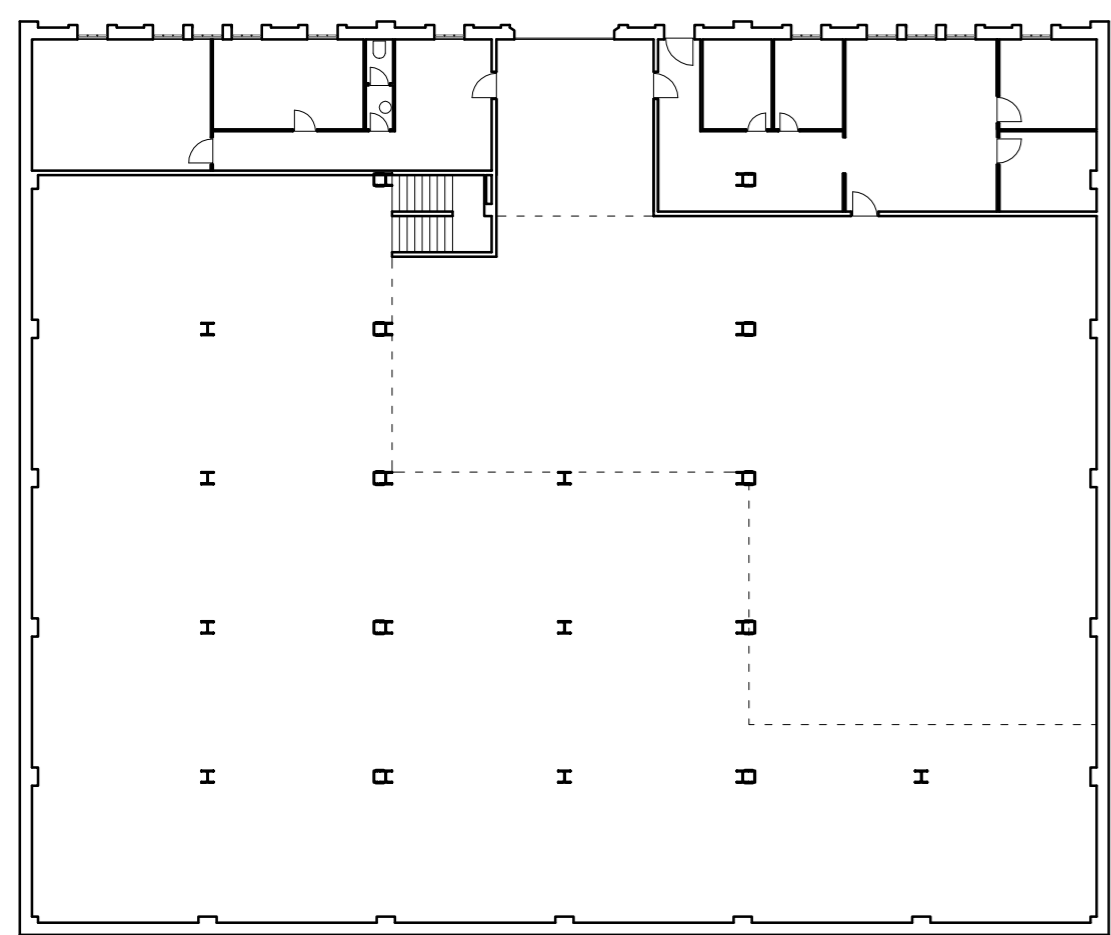
Durant la febre olímpica el barri va ser àmpliament remodelat. L'estació del Nord es trobava abandonada, juntament amb les seves dependències i tot l'espai que havia ocupat la seva platja de vies entre els carrers Ali Bei, Almogàvers, Marina i Nàpols. Part d'aquest espai fou dedicat a l'actual camp de futbol. Més endavant un altre espai es va enjardinar tot creant el Parc de l'Estació del Nord i una altra gran part es reconvertí en l'actual terminal d'autobusos. També es va prolongar el carrer Sardenya per sobre les vies mitjançant un pont. En l'última fase, s'enjardinà l'última zona que quedava abandonada tot ampliant el Parc pel nord fins als límits actuals.



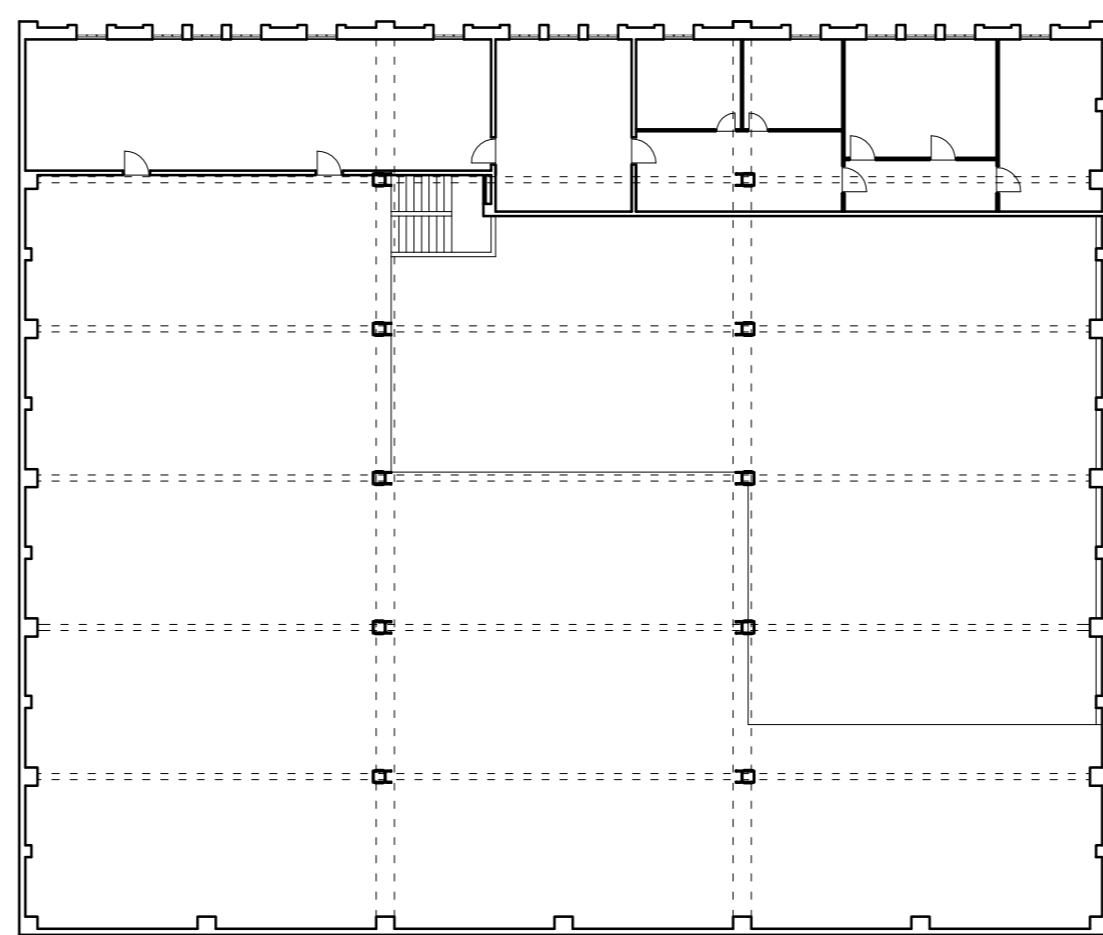
estat actual (alçat c/ Ali Bei) e 1/250



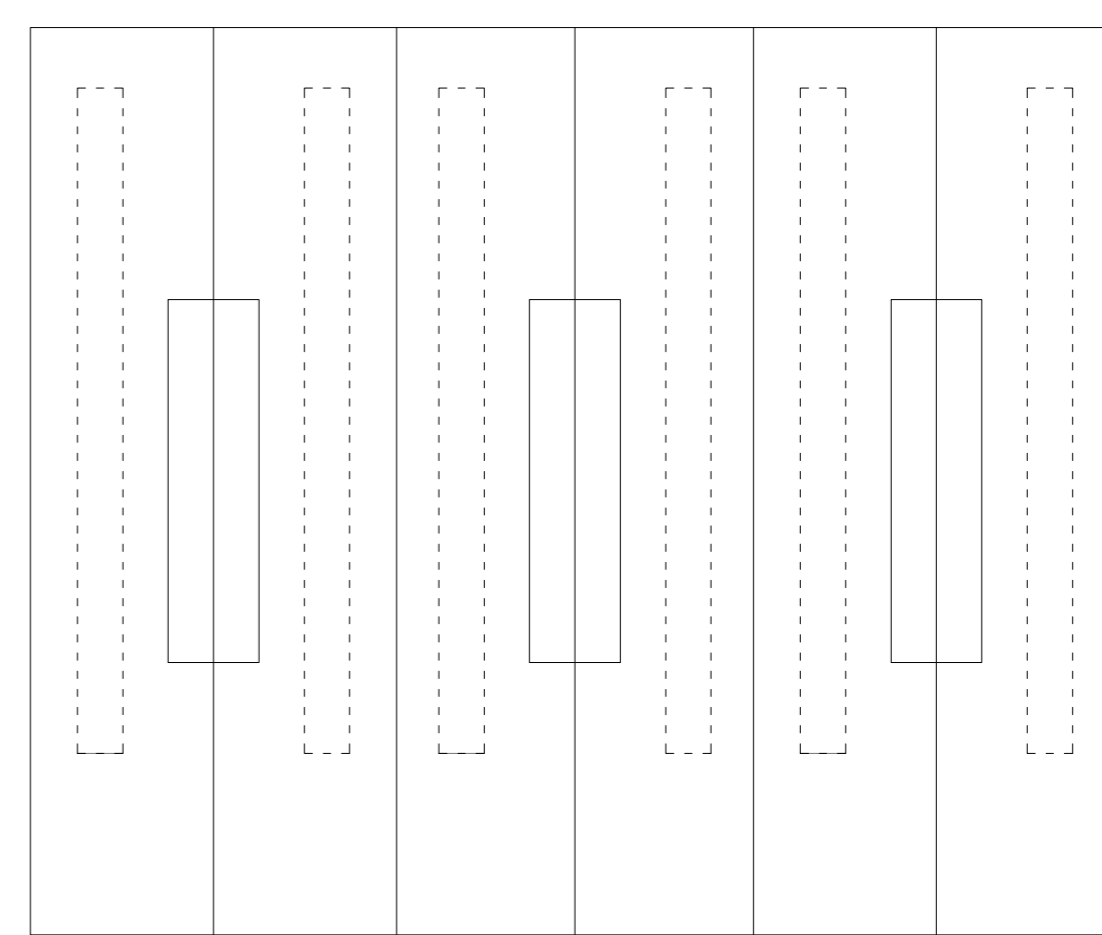
estat actual (secció transversal) e 1/250



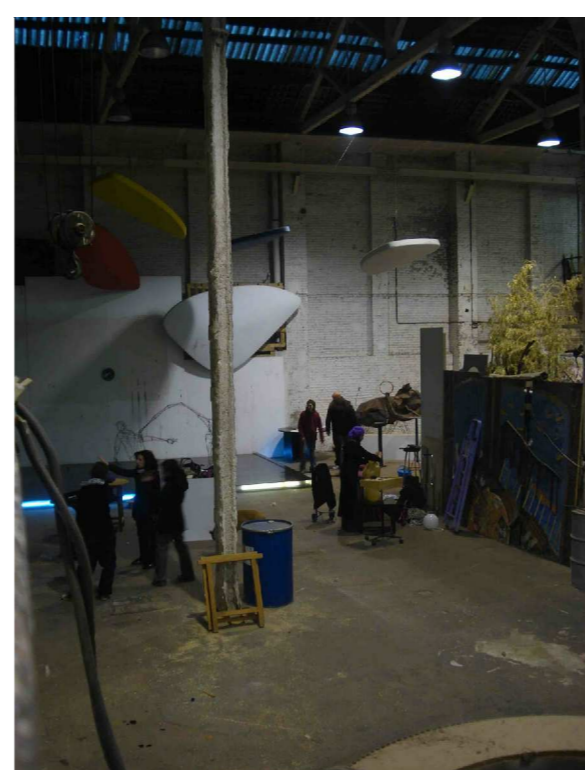
estat actual (pb) e 1/250



estat actual (p. allell) e 1/250



estat actual (p. coberta) e 1/250



## EDIFICI EXISTENT

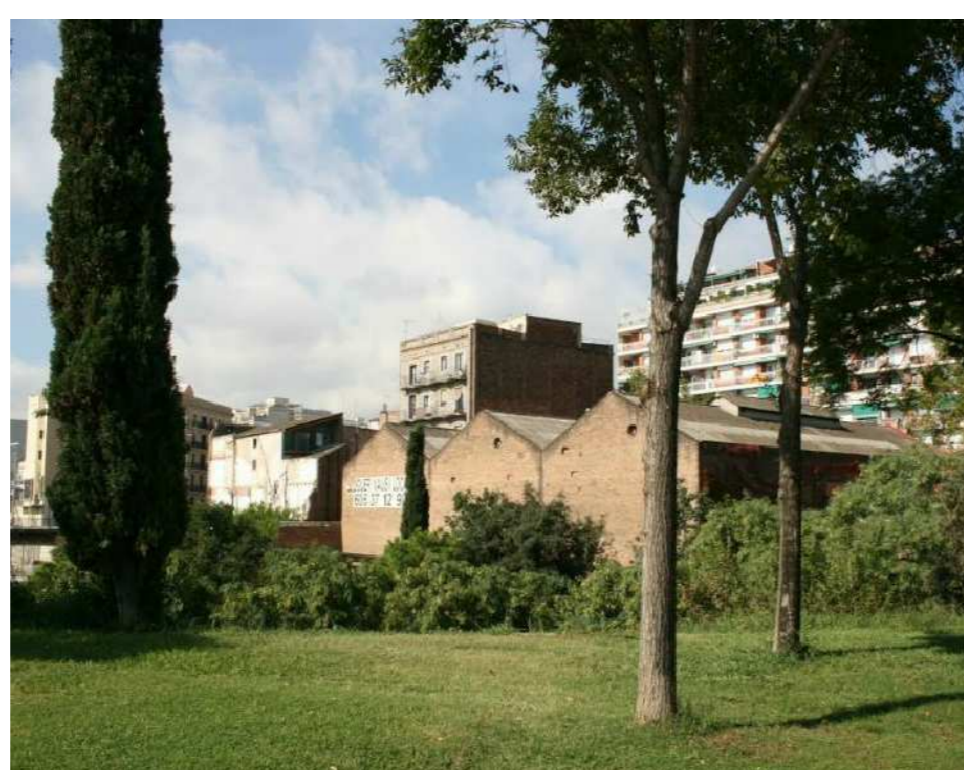
Situat al carrer Ali Bei 114.

L'any 1920 Juan Durban Torrent com a president de la "Federación Catalana de Consumidores de Granos y Forrajes" la construí un magatzem dissenyat per l'arquitecte Jaume Torres.

L'any 1953 el va comprar Lluís Segura Bartolí per fer-hi un taller de caldereria de coure. La reforma la va fer l'arquitecte E. Rosich Casany.

L'estructura és de pilars, jàsseres i biguetes de ferro i forjat de revoltons ceràmics.

La façana del carrer Ali Bei té valor arquitectònic i en canvi la façana sud és una simple mitjanera.



## EL SOLAR

El solar del projecte es troba situat a un dels extrems del Parc de l'Estació del Nord delimitat per l'avinguda Meridiana i el carrer de Marina.

Un altre punt important que trobem al solar és la diferència de cota que separa el parc de l'eixample, una diferència entre 4m i 6m que impossibilita les relacions visuals i territorials.

El solar es connecta mitjançant una rampa amb la cantonada del carrer Ali Bei amb carrer Lepant.