

Descripció del projecte. S'han de destacar les innovacions i aportacions a l'avanç del coneixement que incorpora el projecte. Es poden incorporar memòries, plànols, fotografies, esbossos, etc. També l'adreça web si s'ha penjat més informació sobre el projecte a la web.

CONCURS NUSOS I CRUILLES CONVOCAT PER AMB

lema **BESOS2030** utilitzat en el procediment referenciat i en l'àmbit 2 es correspon a l'equip format per:

Arquitectes Urbanistes

Stefano Cortellaro, arquitecte i urbanista, núm. col. 29964-2 COAC (director de l'equip)

Carrer Josep Anselm Clavé, 11, 1er, 08002, Barcelona

Telèfon 93 3180924, 636251665, email s.corte@coac.net

Pablo Roel, arquitecte núm. col. 43855-3 COAC

Isabel Bennasar, arquitecta i paisatgista, núm. col. 18020-3 COAC

Jordi Romero, AAUP, arquitecte i urbanista, núm. col. 6579-1 COAC

Enginyer expert en mobilitat

Martí Roscadell, enginyer de canals camins i ports núm. col. 21080

Expert en temes ambientals

Eduardo Soler (LIMONIUM), Enginyer agrònom col. 791

ANTECEDENTS

Fa temps que el Besós no es pot considerar un territori de límit, de frontera, lligat a una idea de zona perifèrica allunyada del centre de la ciutat de Barcelona.

La mirada des de la dimensió metropolitana, necessària, mes realista i adequada a la realitat de la ciutat contemporània ens permet llegir el Besós com un àrea de nova centralitat, que ha de reconèixer la presència del riu. El Besós s'ha convertit en l'element que permet una lectura unitària i geogràfica a partir del qual repensar i projectar els marges com dues realitats urbanes, dos teixits i dues façanes simètriques i complementaries. Una lectura lligada al riu, que torna a tenir un paper rellevant com a eix vertebrador de l'entorn urbà i territorial, de la relació entre el sistema dels espais lliures de la ciutat, i els del paisatge i del territori, com a corredor verd, i element de mobilitat activa.

La recuperació del riu Besós i la creació del Parc fluvial, element importantíssim des del punt de vista ambiental, social, i element d'una connexió metropolitana basada en una mobilitat activa, ha afavorit segurament aquesta nova lectura i ha impulsat al mateix temps la regeneració urbana de l'àrea.

La transformació del marge esquerre del riu Besós passa segurament per un replantejament de les infraestructures viàries, concretament de la B10.

En aquest sentit, el Concurs Nusos i Cruilles convocat per l'AMB, que té com a tema principal el d'imaginar escenaris de futur per a les infraestructures viàries, representa amés una ocasió única per treballar sobre la relació de la Ciutat Metropolitana i el riu Besós.

DIAGNOSI

Si el Parc fluvial ha resolt la continuïtat lineal mar muntanya i ha millorat la relació amb la ciutat especialment entre el passeig inferior i superior en el marge dret, la relació ciutat riu al marge esquerra queda pendent de estar resolta.

Això es deu en part a la presència de la ronda litoral que actualment funciona com a via segregada i monofuncional, destinada únicament al vehicle privat, i que constitueix una barrera entre la ciutat i el Parc fluvial.

A l'interior de l'àmbit es poden distingir dues grans àrees: una primera compresa entre el nus de la Trinitat el pont de la Rambla Guipúscoa, i la segona consistent en el nus Gran Via amb la ronda litoral.

AMBIT ENTRE NUS DE LA TRINITAT I LA RAMBLA GUIPUSCOA

En aquest àmbit, la ronda passa com a via segregada tallant la relació entre la façana urbana i el riu. Les dues àrees industrials de la Verneda i del polígon comprés entre el front fluvial i , que generen una façana industrial, compacta i monofuncional que augmenta la separació entre el teixit urbà, la ciutat i el Parc fluvial, son una oportunitat per replantejar la relació entre el teixit urbà i el riu.

Els objectius del projecte son els de millorar les connexions dels teixits entre ells i amb el riu, millorant especialment la transversalitat, a partir del barri de Sant Andreu i de la Sagrera, i reduint les excessives dimensions actuals de les illes dels polígons industrials.

Integrar la ronda litoral (la futura ronda Besós) en el teixit i en el paisatge urbà passa en primer lloc per entendre la secció actual tant transversal com longitudinal.

La voluntat de reduir el seu caràcter de via segregada ens porta descartar el soterrament de la ronda, operació costosa, tècnicament difícil, que suposaria la definitiva consolidació de la infraestructura com a via segregada del seu entorn urbà, tant a nivell físic com funcional.

El reconeixement de les diferents situacions que la ronda estableix amb la rasant de la ciutat (en trinxera, a cota carrer i aixecada) permet plantejar diverses estratègies d'integració de la ronda Besós a partir de la seva "secció tipus", formada per la façana urbana actual, la vorera, el vial, la ronda i el passeig fluvial superior situat a 4 metres per sobre del Parc fluvial.

El treball sobre la secció es el fil conductor del projecte mitjançant les següents operacions:

La redefinició de la actual **façana urbana** al riu des del Barri del Bon Pastor fins al nus de la Gran Via. La nova façana es col·loca perpendicularment a la trama urbana posterior i es separa considerablement de la ronda.

Aquesta operació permet la creació d'un gran **bosc urbà** lineal d'amplada variable. Aquest element, corredor verd associat al Parc fluvial del Besós articula un sistema d'espais verds format pel futur Parc de la Sagrera, pel Parc de la Trinitat, el Parc Gran Via Besós, els Parcs de la Mina i de la Catalana i arriba fins al Parc del Forum i a la Platja de Sant Adrià.

L'altre element important de la secció es el passeig fluvial superior situat a l'altra banda de la ronda, espai d'amplada

variable (amb un mínim de 5 metres d'ample) que arriba fins a la desembocadura, convertint-se en una platja fluvial a l'àrea del nou Parc Gran Via Besós.

Entre el barri del Bon Pastor i el pont del Molinet, a on la ronda passa en trinxera, coberta puntualment per unes places que permeten la comunicació amb el passeig superior del riu, es plantegen nous cobriments puntuals per millorar la comunicació entre la façana urbana amb el passeig del bosc i el passeig fluvial superior, espai que permet la connexió amb el Parc fluvial.

Una sèrie de passeres per a vianants i bicicletes sobre el riu, connecten el marge esquerra del riu amb el marge dret millorant la relació transversal entre els dos.

UN NOU FRONT FLUVIAL AMB NOVES ACTIVITATS

El retranqueig de la façana urbana a les zones industrials del Bon Pastor i de la Verneda, amés de crear un gran espai verd a cota ciutat, permet la redefinició de la façana urbana tant a nivell volumètric com d'activitats. Plantegem un sistema d'illes que donen continuïtat a la trama urbana provinent de l'àrea de la Sagrera i la obren cap al nou Passeig Besós. Aquestes illes permeten una edificació porosa, oberta, amb alçades i usos mixtos que pretenen afegir diversitat i activitats complementaries al teixit industrial existent.

El nou front fluvial s'entén doncs com un espai amb barreja d'usos i activitats privades (residencials, terciàries, comercials, oficines...) i públiques (nous equipaments i serveis) per tal de dotar d'urbanitat el nou front fluvial.

La secció variable de l'espai lliure del front genera espais de dimensions diferents al llarg del Bosc urbà. En aquestes places triangulars es situarien els nous equipaments.

La operació es basa doncs en l'equilibri entre beneficis i carregues, l'aprofitament generat per l'increment de sostre es l'element que permet la viabilitat econòmica de la operació i permet la creació del nou espai lliure del bosc lineal.

AMBIT DEL NUS GRAN VIA BESÓS RONDA LITORAL

A l'àmbit del nus Gran Via, la modificació de l'actual nus de la Gran Via amb la ronda, que es descriu a l'apartat de mobilitat de la memòria, permet incorporar les 15 Ha d'espai verd tancades a l'interior del nus actual i la creació d'un gran espai verd de dimensions superiors al Parc de la Ciutadella.

PARC GRAN VIA BESÓS

Passat el pont de la Rambla Guipúscoa (que com s'explicarà a l'apartat de mobilitat, per millorar la continuïtat del bosc-passeig, es converteix únicament en pont eliminant els accessos a la ronda litoral) el Bosc i el Passeig superior del riu s'obren al nou Parc Gran Via Besós.

Aquest gran espai verd, que aprofita infraestructures inutilitzades convertint-les en camins peatonals i per a bicicletes, eixampla els passos existents a sota de les infraestructures (tren i ronda litoral) i obre mes passos a sota de les mateixes, es converteix en un gran parc urbà que posa en relació els diferents barris i espais lliures públics existents, (la Catalana, els laterals de la Gran Via, la Mina i el parc de la Mina...) actualment fragmentats i separats per les diferents infraestructures amb els nous espais verds previstos (bosc urbà) i dona accés al Parc fluvial del Besós.

A la porta d'accés al parc fluvial, el passeig superior es deforma convertint el mur de formigó en un sistema de talussos verds que conformen una platja fluvial, situada just a sota de l'actual braç de la C31 que eliminem.

PLATJA FLUVIAL I PARC LINEAL DEL RIU BESÓS.

El sistema format pel Bosc urbà, el Parc Gran Via Besós, el parc fluvial i la platja fluvial amés de ser un gran element de connectivitat biològica, que es reforça al crear un parc lineal al llarg del riu, permeabilitzant moltes situacions de tall i disrupció tant longitudinals com transversals, és també un projecte de connectivitat social, ja que el pas de les persones, mitjançant la mobilitat tova, es reforça en tots els nivells.

Es amés un espai que afavoreix la biodiversitat general d'un àrea que es troba en plena fase de restauració, des de les situacions no tan llunyanes de degradació absoluta amb contaminació de l'aigua, el sòl i l'aire, a situacions més actuals de transició en la que la qualitat físico-química del riu Besós.

El parc potencia els prats de flors naturals, envers els prats molt artificialitzats amb sega o manteniment d'herbicida, per afavorir els pol·linitzadors naturals.

La platja fluvial es un meandre, una zona acumulació d'aigua temporal, petites bassetes o depressions que puguin ser utilitzades per odonats i amfibis en els seus períodes de reproducció, i que es puguin omplir directament per la pluja o per escolament superficial, ubicats, si s'escau, en zones de drenatge.

Altres consideracions que vulgueu aportar i que facilitin la valoració del projecte

S'adjunta acta del jurat

Dades sobre el concurs

Nom del concurs / Objecte	EL FUTUR DE LAS INFRAESTRUCTURES VIARIES: NUSOS I CRUÏLLES
Organisme que convoca el concurs	AMB AREA METROPOLITANA DE BARCELONA
Caràcter del concurs	D'idees D'avantprojectes De mèrits Altres
Tipus de procediment	Obert Restringit (per invitació) Altres AMB PRESELECCIÓ
Composició del jurat	Nacional Internacional
Naturalesa del jurat	Extern a l'organisme convocant Intern a l'organisme convocant
Crida	Nacional Internacional
Resultat del concurs	Guanyador / 1er Premi 2n premi / 3er premi Finalista Seleccionada Altres (menció, accèssit, etc.)
Data de resolució del concurs	27 JULIOL 2020 (RESOLUCIÓ FASE DE SELECCIÓ)

Dades sobre el projecte

Nom del projecte presentat / Lema	BESOS 2030
Autor/Autors UPC	STEFANO CORTELLARO (RESPONSABLE DE EQUIP) PABLO ROEL HERRANZ
Altres autors	Isabel Bennasar, arquitecta i paisatgista, núm. col. 18020-3 COAC Jordi Romero, AAUP, arquitecte i urbanista, núm. col. 6579-1 COAC Enginyer expert en mobilitat Martí Roscadell, enginyer de canals camins i ports núm. col. 21080 Expert en temes ambientals Eduardo Soler (LIMONIUM), Enginyer agrònom col. 791