

Segunda Parte

DISCUSIÓN DE UN CASO, *LAS RONDAS DE DALI Y DEL LITORAL*

Capítulo 3

DESCRIPCIÓN

3. DESCRIPCIÓN

3.1. EL TERRITORIO

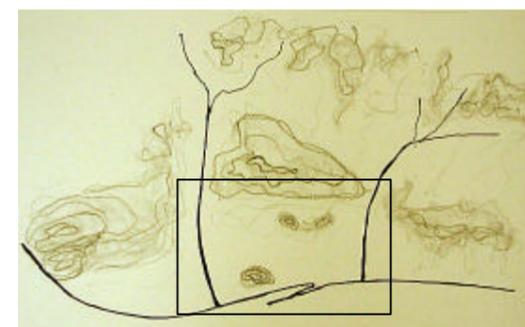
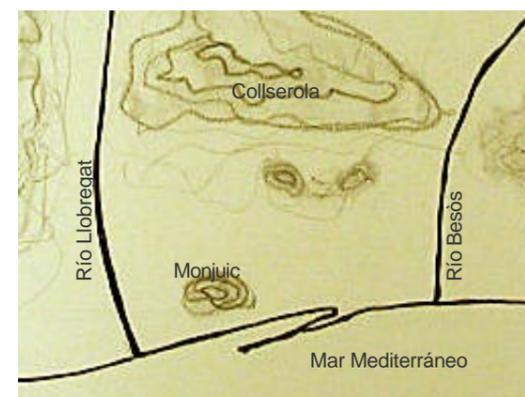
3.1.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL TERRITORIO DE REFERENCIA

Las Rondas de Dalt y del Litoral discurren en el sector central del Área Metropolitana de Barcelona. Este sector es coincidente con un recinto natural definido entre las elevaciones de Collserola y el mar Mediterráneo por un lado, y los ríos Llobregat y Bèsos por el otro. Este recinto, fundamentalmente plano, presenta como únicos accidentes interiores la elevación del Montjuic en el borde costero y tres elevaciones que conforman el sistema de tres Turós, prácticamente paralelo a Collserola. El territorio de implantación de estas rondas, como el de los demás tramos que conforman el anillo de circunvalación, coincide con los bordes de este recinto natural.

Se trata de un recinto cuya continuidad con el resto de los núcleos del conjunto metropolitano se produce a través de los valles de ambos ríos, y a lo largo de las planicies que se extienden entre el sistema de montañas de la costa (Massís de Garraf, Serra de Collserola, Turós Sant Mateu, de Tarau, de Montalt, etc) y el mar por un lado, y entre el sistema de montañas de la costa y el de las del interior por el otro.

Una estrecha relación entre el “continente” y el “contenido”.

El desarrollo urbano de este recinto como el del resto del Área Metropolitana presenta una estrecha relación con el soporte físico del territorio. A diferencia de otras situaciones como por ejemplo las de



3.00 y 3.01. Esquemas representativos del recinto natural donde se ubica el núcleo central del Área Metropolitana de Barcelona

las grandes llanuras argentinas donde las ciudades en su crecimiento siguen sus propias reglas, en este caso las continuidades geográficas condicionaron y determinaron históricamente el trazado de las vías de comunicación y el emplazamiento de los asentamientos urbanos. Los núcleos urbanos y sus extensiones parecerían haber ido ocupando todos aquellos intersticios que dejó o permitió la misma orografía y ello es observable de manera clara en cualquier foto aérea o plano topográfico.



3.02. Plano Topográfico. *Instituto Cartográfico de Catalunya*

Estas particulares características constituyeron una variable decisiva en el mismo proceso histórico de formación de este territorio. En él, los primeros sistemas de comunicación (el ferrocarril, las carreteras) y los asentamientos, ocuparon y siguieron en primer lugar las condiciones favorables: la costa, los valles. La paulatina superación de estos territorios, como la ocupación de las primeras estribaciones y la superación por parte de las vías de comunicación de los obstáculos naturales como el túnel de Vallvidera por debajo de Collserola, o el aumento de puentes vinculando las orillas de los ríos formó parte de un proceso posterior que tiene relación con la progresiva consolidación como un territorio funcional único.

De manera semejante, la ocupación del área central tuvo lugar en un primer momento en las condiciones propicias del llano central y su costa y sólo posteriormente, en los bordes interiores caracterizados por las dificultades orográficas.

El área central de este territorio metropolitano se había consolidado como una unidad con la progresiva urbanización del ensanche a partir de mediados del S. XIX. Este ensanche, permitió establecer una continuidad urbana entre el casco antiguo o ciudad medieval costera y los poblados ubicados fuera del área *non aedificandi* de ésta, que habían surgido junto a las carreteras que llegaban a Barcelona. Con una trama ortogonal y homogénea este ensanche estableció una continuidad imparcial con estos poblados en unos casos yuxtaponiéndose a sus tejidos (como en el del barrio de Sants) o bien, subsumiéndolos a su trama (como en el del Poble Nou)¹.

De este modo, en un primer momento entonces, la ciudad se extendió hacia el interior y área central de aquel recinto natural y como otras ciudades costeras, paralelamente desarrolló una primera zona industrial en el frente marítimo apoyada en la primera línea férrea de costa y en la proximidad del puerto.

Posteriormente, a mediados del S. XX, en correspondencia con la aparición de las primeras vías rápidas que vinculaban esta área central con el resto del territorio, la ciudad inició un nuevo período expansivo, ahora hacia los bordes, no ya de un modo unitario sino parcial y fragmentado a partir de las operaciones de polígonos de vivienda masivos, de la extensión progresiva de tejidos suburbanos, del desarrollo de nuevas zonas industriales y de la progresiva expansión del puerto hacia el sur.

Centrándonos en este continuo urbano central, hasta principios de los años 80, una visión aérea mostraba en consecuencia una mancha central homogénea y compacta que se disgregaba hacia el borde de montaña (pág. 135) se interrumpía para luego seguir frente a los ríos Llobregat y Besòs (pág. 156,157) y se interrumpía frente al mar. Hacia la montaña, el área de transición entre el llano y el relieve en pendiente aparecía ocupado fundamentalmente por tejidos suburbanos (siendo ello una clara expresión de su mayor flexibilidad a las variaciones del terreno y al proceso progresivo y espontáneo de crecimiento), por polígonos de vivienda (resultado de operaciones autónomas) y por determinados equipamientos de gran superficie como hospitales, colegios, cementerios. Hacia las riberas de los ríos coexistían también polígonos de viviendas, nuevos polígonos industriales y tejidos suburbanos. Mientras hacia la costa (pág. 149), se interponía entre la ciudad y el mar, un área industrial, en ese momento ya en proceso de decadencia, teniendo en cuenta que con la aparición de las vías rápidas la industria había empezado un proceso de relocalización fuera del núcleo central del área metropolitana.



3.03, 3.04 y 3.05. Esquemas interpretativos del proceso de ocupación del recinto central.

Isotropía local vs. centralidad metropolitana.

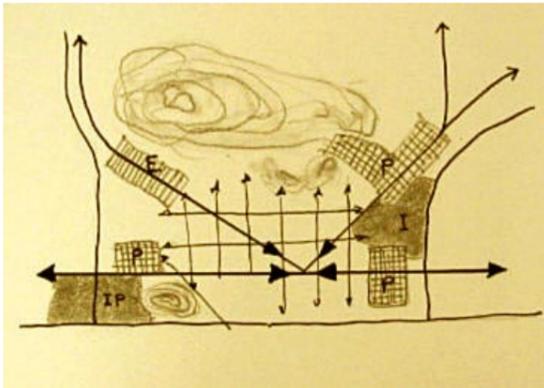
Las características del trazado del ensanche, de una capacidad muy superior a la del resto de los tejidos, así como su posición central respecto de las áreas urbanizadas de borde, lo convertían en el

¹ Para más detalles puede leerse el Anexo I



- Casco antiguo
- Tejido suburbano
- Ensanche
- Tejido tipo ciudad jardín
- Equipamientos
- Polígonos
- Sector industrial

3.06. Esquema interpretativo de la distribución de los distintos tejidos en el recinto central.



- P. Polígonos de viviendas
- E. Equipamientos
- I. Industria
- IP. Industria + puerto

3.07. Esquema interpretativo de las principales vías de acceso y su relación con el emplazamiento singular de polígonos de vivienda, industrias y equipamientos

espacio natural de articulación entre los distintos tejidos y el área de paso obligado en la comunicación de las distintas áreas entre sí.

Podría decirse que la *neutralidad* con la que el ensanche ocupaba el área central y establecía su contacto con el resto de los tejidos determinaba una cierta isotropía dentro de este recinto. Pero en sentido contrario, también una fuerte dependencia hacia él ya que no existía un mismo tipo de continuidad entre las áreas de borde entre sí. Déficit que ya se hiciera plausible a principios del S. XX cuando el Ayuntamiento de Barcelona llamara a concurso de un anteproyecto de “enlaces” capaz de ligar los distintos pueblos entre sí². La progresiva postergación de este proyecto como la progresiva colmatación de estas áreas de borde e incluso el desmesurado crecimiento de ellas sin un acompañamiento del soporte infraestructural hicieron que aquella dependencia hacia el ensanche terminara sobrecargándolo.

Esta dependencia se veía acentuada a su vez por la presencia de tres ejes que por sobre la trama ortogonal básica destacaban definiendo un centro claramente jerárquico, las Av. de las Cortes Catalanas (único eje que cruza de lado a lado la ciudad de manera paralela al mar), la Av Diagonal y la Av Meridiana (ejes diagonales “*trascendentales*” en palabras del mismo Cerdà). Estos ejes que en el proyecto original del ensanche coincidían con las principales vías de acceso a la ciudad, se consolidaron a través del tiempo como ejes singulares tanto por tener una capacidad superior al resto de las vías del ensanche como por su propia direccionalidad y funcionalidad. Estos tres ejes, fueron también los primeros en convertirse en vías rápidas y en canalizar hacia el centro urbano los desplazamientos rápidos desde el Área Metropolitana³.

Otra característica particular de estos tres ejes era que sobre ellos se habían apoyado operaciones singulares de gran envergadura. Así, la Meridiana y la Gran Vía en sus extremos de acceso a la ciudad habían dado lugar al emplazamiento de buena parte de los principales polígonos de vivienda masiva ubicados próximos a los límites geográficos del recinto. El otro gran eje de acceso, el de Diagonal, había sido la vía sobre la que se apoyaron campus universitarios, grandes equipamientos deportivos y un tipo de edificación aislada en altura.

Los polígonos industriales que pivotaban al norte y al sur de este recinto, uno sobre el eje del Besos y el otro, coincidente con el área portuaria en la Zona Franca próximo a la desembocadura del río Llobregat, deficitariamente servidas por infraestructuras de comunicación, dependían también en gran medida de estos ejes para comunicarse entre sí.

Esta convergencia y dependencia de los sistemas de comunicación respecto del centro de este recinto, aparecían en clara contraposición con aquella idea de isotropía establecida por la trama básica del ensanche. Si se consideraran otras redes de infraestructuras como la red de metro, o la de los trenes

² Ver Anexo I

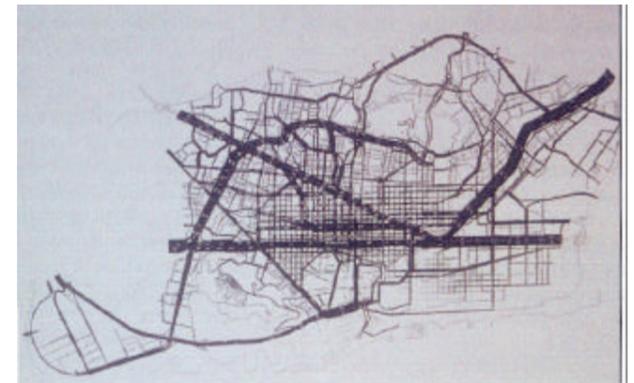
³ Ver Anexo I

de cercanías, se verificaría una semejante convergencia hacia el centro en detrimento de la comunicación entre las áreas periféricas entre sí⁴.

Esta centralidad derivó en la progresiva demanda de anillos de circunvalación, tanto en la medida que suponían la posibilidad de revertir el déficit conectivo de las áreas de borde, como por el hecho que permitirían descargar o descomprimir el centro.

La ejecución de estos anillos, planificada ya desde el año 53, tuvo una historia accidentada, materializándose sólo parcialmente hasta los años 80 algunos tramos de un primer y un segundo cinturón⁵. Estos tramos inconclusos actuaron dentro de la ciudad más como generadores de nuevos conflictos fundamentalmente urbanísticos por el modo en que fueron ejecutados y dentro de la red viaria local supusieron una mayor convergencia hacia el centro y no un alivio o mejora en la gestión integral del tránsito.

Hacia los años 80, en un plano de la red viaria existente es posible observar, por sobre una trama local, la contundencia de aquellos tres ejes radiales singulares y los tramos inconclusos de estos cinturones. En este plano se pone en evidencia tanto la discontinuidad urbana que por entonces existía entre las áreas periféricas como la discontinuidad de una red viaria básica. Un diagrama de flujos permite constatar la sobrecarga de estos ejes en relación al resto de la red.



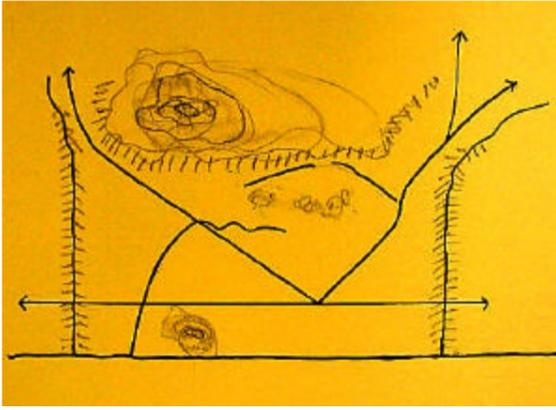
3.08. Esquema de flujos. Plan de Vías. Ajuntament de Barcelona

3.09. Red viaria local hacia 1984. Plan de Vías. Ajuntament de Barcelona

⁴ Puede consultarse al respecto Miralles - Guasch, Carme, 2002, *op cit*

⁵ Ver Anexo I

Ausencia y presencia de límites formales.



3.10. Límites o bordes naturales

En la mancha urbana destacaban por su sección y por su direccionalidad singulares, respecto de las demás vías urbanas (incluidas las del ensanche) tres grupos de vías: *los tres grandes ejes lineales antes mencionados*: Av Diagonal, Av Meridiana y Gran Vía (que prolongaban los accesos a la ciudad desde aquellos valles naturales hasta el centro); *las trazas inconclusas en el sector de montaña de la Vía Favencia y del Paseo Vall d'Hebrón* correspondientes a tramos del Segundo Cinturón (únicas que en este sector tenían una direccionalidad aproximadamente paralela al mar); y en el área central, también inconclusa, la traza del Primer Cinturón cuya construcción se había interrumpido en el año 72

Los ejes axiales prolongándose interrumpidamente hacia el resto del territorio, los bordes de la ciudad avanzando como ramificaciones hacia los límites o bordes naturales sin una traza urbana transversal continua y potente, daban como resultado una mancha carente de límites formales hacia el resto del territorio más allá de los límites naturales o accidentes geográficos

En el borde de montaña, la ciudad presentaba límites difusos ya que las vías urbanas trepaban de manera irregular bordeando los accidentes naturales, delineando las sinuosidades comunes en este tipo de geografía, con un predominio de vías en sentido montaña-mar y un débil cosido transversal, representado fundamentalmente por los dos ejes singulares antes mencionados: la Vía Favencia y el Paseo Vall d'Hebrón. (*ver fotos aéreas pág. 135*).

Respecto del curso del río Besòs, el territorio urbano se extendía a uno y otro lado de éste. Sin embargo, ambos márgenes se caracterizaban por su irregular encuentro con el río y por tener un desarrollo urbano totalmente independiente entre sí. Los puentes existentes, el del Paseo de Santa Coloma, el de la calle Guipúzcoa o el de la Gran Vía permitían el acceso a la ciudad central estableciendo la continuidad de antiguos caminos comarcales o carreteras pero, a excepción del de Santa Coloma, no establecían una continuidad urbana entre los territorios próximos separados por el río. Se trataba de un área fronteriza, marginal, donde la discontinuidad estaba marcada tanto por el curso de agua cuanto por la ausencia de toda continuidad formal más allá de estos tres puntos de cruce. (*ver fotos aéreas pág. 156*).

El frente litoral en cambio, aparecía ocupado por líneas ferroviarias e instalaciones industriales que actuaban como un "tapón" que impedía la llegada de la ciudad al mar. El límite natural era antecedido por el límite impuesto por estas infraestructuras y por este tipo de edificaciones industriales.

3.1.2. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DEL ÁREA DE INSERCIÓN.

Al tratarse de una ciudad costera del tipo que caracterizamos en el capítulo 2, nos encontramos frente a la inserción de un anillo de circunvalación que recorrería tanto áreas periféricas como un tramo de ciudad central. El área de borde, resultante del progresivo proceso de desarrollo y expansión del núcleo central hegemónico, presentaba particularidades diferenciadas entre un *área semi-anular, interior*, y una *franja lineal, costera*.

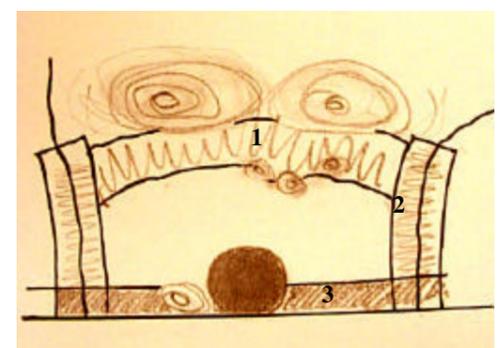
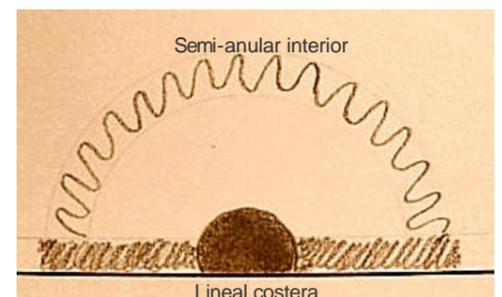
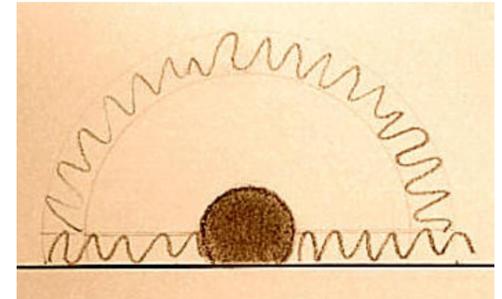
Pero por tratarse además de un núcleo urbano circunscrito dentro del ámbito de un recinto natural definido por accidentes geográficos bien precisos, con los que estas áreas de borde hacían o tenían contacto, nos encontramos frente a un área de intervención que presentaba tres situaciones generales tipo: una, correspondiente específicamente a *un área de montaña*; otra, correspondiente a *áreas planas surcadas por la presencia de un río* y la tercera, correspondiente a *un área plana en contacto con el mar*.

Si en líneas generales el área periférica en su conjunto presentaba algunos rasgos comunes, aquellos tres sectores presentaban especificidades directamente vinculadas al tipo de soporte físico del territorio que había incidido tanto en su proceso de formación como en el emplazamiento preferente de determinadas actividades.

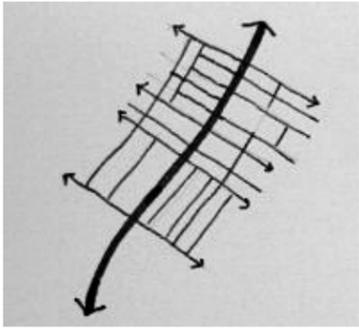
En cuanto a los rasgos comunes, el área de borde aparecía ocupada por **“bolsas de urbanización”** en un territorio urbano aún no ocupado ni urbanizado en su totalidad. Estas bolsas configuraban tejidos identificables entre sí, con mayor o menor fuerza, no sólo porque en algunos casos aparecían rodeados de suelo libre sino por una sumatoria de aspectos:

- por el modo en que aparecían *emplazados respecto de algún eje de conexión con el área central*,
- por el tipo de *emplazamiento respecto de los accidentes orográficos*,
- por su *forma singular de ordenación*,
- por el *tipo edificatorio*
- y / o por el *“grado de urbanización” general con que contaban en relación al de los tejidos próximos*.

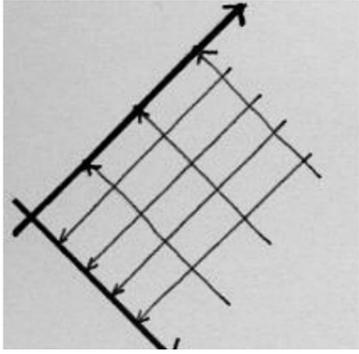
El tipo de diferencias entre tejidos próximos contribuía o no a establecer contrastes o similitudes, dando en el primer caso origen a una mayor singularidad y a su fácil reconocimiento como “piezas” o “paquetes unitarios” independientes, actuando como piezas cerradas o acabadas de fuerte identidad



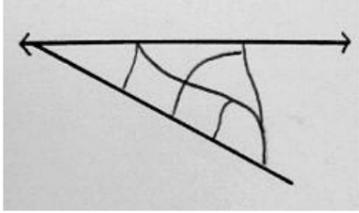
3.11, 3.12 y 3.13. ÁREAS DE BORDE
1. Área de montaña
2. Áreas planas surcadas por un río
3. Área plana costera



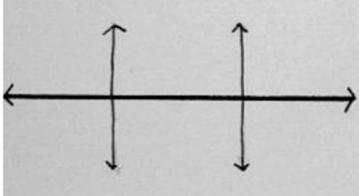
3.14



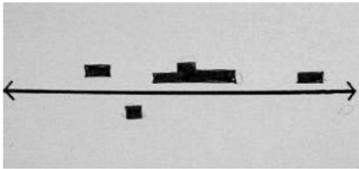
3.15



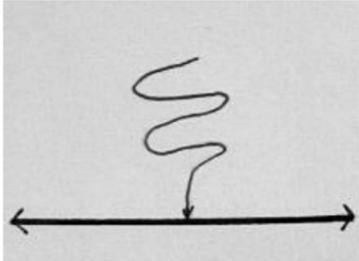
3.16



3.17



3.18



3.19

formal respecto de su entorno mientras en el segundo caso, los límites o diferencias eran más difusos o imprecisos, se trataba de conjuntos más permeables y en consecuencia, también de identidades formales menos evidentes.

Estas piezas aparecían débilmente vinculadas al resto de la ciudad y entre sí, dependientes fuertemente de algún eje viario singular. Puede decirse que presentaban una **conexión umbilical** al centro de la ciudad en un doble sentido: por un lado, porque estos ejes viarios canalizaban la fuerte dependencia al centro que las servía -y que constituía el origen y destino de la mayor parte de las actividades laborales y de ocio- y, por otro lado, por la ausencia de caminos alternativos de mayor o semejante importancia o efectividad.

Las distintas piezas presentaban variaciones en relación a su posición y emplazamiento respecto de estos ejes principales

Existían áreas cuyo crecimiento suburbano se había apoyado en este tipo de ejes y cuyo tejido dependía fuertemente de éstos (*esquema 3.14*). Estos constituían las vías principales de las que dependían numerosas vías secundarias de menor ancho y de recorrido más corto, conformadoras de manzanas en banda, de largo variable según un proceso espontáneo de subdivisión del suelo.

En otros casos, se trataba de tejidos formados por manzanas más o menos regulares que ocupaban, o llenaban un recinto delimitado por dos o más vías con alguna trascendencia histórica (porque establecían la comunicación con otros pueblos o zonas de la ciudad, *esquema 3.15*), o bien de polígonos inscritos entre dos ejes de este tipo (*esquema 3.16*).

En otros casos estos ejes constituían el eje central en torno del cual se estructuraba algún polígono (*esquema 3.17*). Sin embargo, aún cuando este eje ocupaba una posición central y a él convergían las vías que organizaban el polígono, no se trataba de un eje que incidiera en la composición formal del barrio, sino de un eje estrictamente funcional que definía su accesibilidad y que por ser o por estar previsto como un eje de importancia para la ciudad, establecía un delante (la fachada del barrio) y un detrás.

En algunos sectores, estos ejes por su importancia habían dado origen a una sucesión de equipamientos con fachada hacia dicho paseo (*esquema 3.18*)

Otros paquetes, resultaban ordenaciones propias de un territorio de montaña, ligadas a un camino que zigzaguea trepando la pendiente (*esquema 3.19*). En este caso el eje viario que era tanto eje de comunicación como la única referencia de ordenación de la edificación aparecía enganchado o colgado a alguna vía de mayor importancia

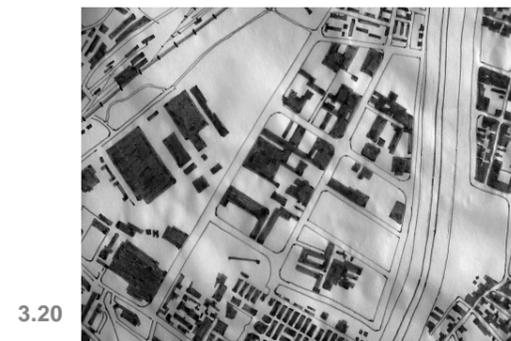
La combinación de un tipo de vías, la propia ordenación de la edificación (alineada a estas vías u ordenadas de manera independiente), el tipo de edificación (aislada o continua, singulares de gran tamaño, en unidades individuales, en bloques lineales o en torres), así como el proceso de formación que los sectores habían seguido (gestión unitaria, o construcción individual progresiva) y el tipo de actividades y usos que presentaban, daban como resultado la presencia de **tejidos diferentes**. Estos tejidos no sólo tenían o presentaban características físicas propias sino también sociales cuya caracterización permitirá entender posteriormente procesos distintos seguidos frente a la construcción de la infraestructura.

Tejidos industriales y grandes áreas de almacenamiento (3.20): Edificaciones de baja altura pero gran superficie que presentaban variaciones en función del tipo de infraestructura viaria que les daba soporte, del estado de la actividad, y su grado de mixtura con otras actividades. Básicamente aparecían tres sectores, uno en la margen derecha del río Besòs, otro en la franja litoral en la zona de Poble Nou y otro, en el área sur portuaria. Mientras el sector del Poble Nou, correspondiente a la primera fase de industrialización de la ciudad se encontraba en proceso de sustitución, los otros dos se encontraban en funcionamiento.

Polígonos residenciales (3.21): Claramente diferenciados de su entorno inmediato por presentar una ordenación singular, en un área definida en general dentro de un perímetro relativamente regular demarcado por una o más vías de borde. Este tipo de conjuntos presentaba importantes diferencias en cuanto a tipo de ordenación, altura de la edificación y tipo y relación de la edificación y el espacio libre, existiendo un amplio abanico que iba desde conjuntos de baja altura de viviendas unifamiliares, a conjuntos de edificios aislados en bandas y torres de hasta 16 plantas. Este tipo de conjuntos aparecían fundamentalmente como veremos después en el sector oriental de montaña y en el la margen derecha del río Besòs.

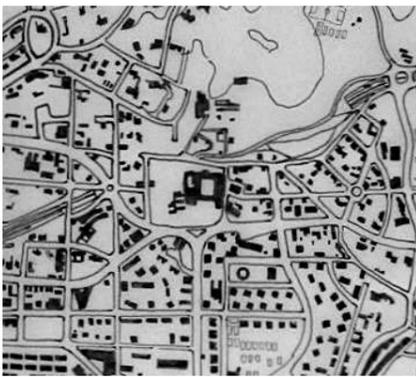
Tejidos suburbanos (3.22): Este tipo de tejidos conformados entorno a un eje principal y ejes secundarios, que habían constituido la base de la subdivisión de los parcelarios y el soporte del proceso de edificación se caracterizaban por presentar edificaciones alineadas a las vías. En general se trata de edificios que tuvieron un proceso progresivo de densificación en altura. En este tipo de tejidos el espacio público se circunscribía a los de las aceras y a plazas históricas del mismo barrio, de reducida superficie, conformada en general en el punto de cruce entre dos ejes de importancia. Este tipo de tejidos se encontraba en el borde de montaña en la margen izquierda del río Besòs y en el sector histórico de Poble Nou.

Conjuntos de montaña (3.23): Denominamos así a tejidos formados entorno a alguno de los ejes de montaña caracterizados por presentar una traza zigzagueante que salva así las irregularidades del relieve. En estos casos las manzanas no son regulares sino que la forma de éstas está condicionada por las curvas de nivel dando como resultado conjuntos escalonados. Estos conjuntos





3.24



3.25

presentan en unos casos un tipo predominante de viviendas unifamiliares y en otros, un tipo semejante a edificaciones de renta de tejidos suburbanos.

En algunos casos no se llegan a conformar manzanas, sino que la misma vía continua, con sus propias curvas, define los límites y las formas de las parcelas (3.24). La identidad de estas piezas está fuertemente relacionada a la montaña o accidente geográfico que ha condicionado su propia urbanización.

Tejidos tipo Ciudad Jardín (3.25): En estos casos, se trata de urbanizaciones que no siguen una trama estrictamente ortogonal sino más libre, en la que la referencia más potente está dada por algún eje viario que tiene carácter de paseo, tanto por el tratamiento y ancho de la vía, como por el recorrido irregular que sigue la misma traza, en general condicionada por la búsqueda de un efecto paisajístico. Se trata de edificaciones aisladas de no más de PB + 1 o 2 en parcelas ajardinadas de ancho significativo en relación al fondo. Viviendas que en muchos casos fueron originalmente de segunda residencia.

Entre este tipo de tejidos y los anteriores la diferencia radica en el carácter de la urbanización, mientras en este caso es el resultado de un diseño particular cuyo propósito es la demarcación de parcelas de dimensiones y proporciones especiales estrechamente relacionadas con un tipo de edificación de alta calidad, en los otros, es el resultado de un proceso más irregular y espontáneo donde las parcelas resultantes tienen dimensiones mucho menores y el tipo de edificación es más económica. En este caso además las irregularidades del terreno no son tan pronunciadas como en los casos anteriores.

El área de borde en conjunto presentaba distintos tipos de **“vacíos”**, es decir, porciones de suelo libres no ocupados o bien, ocupados por infraestructuras que habían quedado abandonadas u obsoletas, emplazados entre dos o más piezas o áreas urbanizadas como las descritas.

En todos los casos se trataba de *“espacios libres acotados”* en la medida que, aún cuando algunos presentaran grandes superficies de suelo, se encontraban delimitados por un entorno ya construido y en funcionamiento. Espacios aún no urbanizados ni explotados por la ciudad, cuyo uso estaba previsto por el planeamiento o bien, de espacios que habiendo perdido el carácter funcional original aparecían vacantes y pasibles de una recalificación.

Estos espacios libres presentaban dentro del área analizada dos connotaciones. Por un lado, al tratarse de un territorio que de algún modo ya había sido colonizado, aparecían condicionados a una futura urbanización (lo cual no quiere decir edificación). Por otro lado, tenían (y tienen aún en los casos que todavía no fueron ocupados) la importancia de constituir territorios posibles de proyecto desde donde poder intervenir, transformar o mejorar la periferia. De allí que en este trabajo, además de definir sus características físicas, se intenta hacer una caracterización de las posibles vocaciones que presentaban antes de construirse las rondas y con posterioridad a ellas.

3.20. Sector industrial de *Sant Andreu*, en la margen derecha del Río Besòs.

3.21. Polígono de *Montbau*, en el área de Vall d'Hebrón.

3.22. Tejido suburbano (manzanas cerradas) entorno a la *Vía Julia* en Nou Barris.

3.23. Conjunto de montaña entorno a la elevación *Creuta de Coll*.

3.24. Conjunto de montaña en *Can Caralleu*.

3.25. Residencias unifamiliares en *Pedralbes* (tipo ciudad jardín)

Los espacios vacíos que quedaban en el área analizada al momento de la construcción definitiva de las Rondas de Dalt y del Litoral podrían ser caracterizados por su tamaño y por su posición respecto de las principales vías existentes.

Se daban tres grandes tipos de vacíos:

1. espacios libres intersticiales entre tejidos en entornos altamente ocupados
2. espacios libres de grandes dimensiones
3. áreas ocupadas en proceso de sustitución y recalificación

Espacios libres intersticiales entre tejidos en entornos altamente ocupados: Este tipo de vacíos presentaba una gran variedad de formas y tamaños. En general se trataba de intersticios de formas altamente irregulares resultantes de la posición y del tipo de relación que se establecía con las piezas urbanizadas que lo rodeaban.

De acuerdo a las características de las piezas o áreas urbanizadas que configuraban sus bordes en estos vacíos se daban dos tipos de situaciones:

- una, donde el vacío se encontraba inserto dentro de un mismo tipo de tejidos,
- y la otra, donde el vacío se encontraba inserto entre tejidos de distinto tipo o bien semejantes pero que, como en el caso de vacíos entre polígonos, estos presentan tipos de ordenación, estructura compositiva y edificación diferentes

En el primer caso (*por ejemplo, 3.26*) aparecían como *espacios inacabados de un conjunto*, o dicho de manera inversa presentaban una clara *vocación de espacio que podría contribuir a consolidar o completar aquella pieza urbana que configuraba su propio límite*. Su propio emplazamiento, en el centro de lo que podría entenderse como una unidad más grande, volvían casi incuestionable su *vocación de espacio libre colectivo*.

En el segundo caso (*por ejemplo, 3.27*), al estar rodeados de tejidos distintos, estos vacíos *contribuían a diferenciarlos como partes independientes entre sí* y por tanto, también de manera inversa, presentaban la clara *vocación de convertirse en una "pieza de intermediación", entre ellas*.

En muchos casos, el vacío coincidía con alguna dificultad orográfica que justamente había frenado el proceso de extensión de las piezas linderas o había obstaculizado o restado interés a su ocupación. Esta misma dificultad, gracias a la cual no había sido ocupado, lo convertía en un posible espacio libre de proyecto con un claro interés paisajístico tal el caso de antiguos cauces de rieras en el sector de montaña

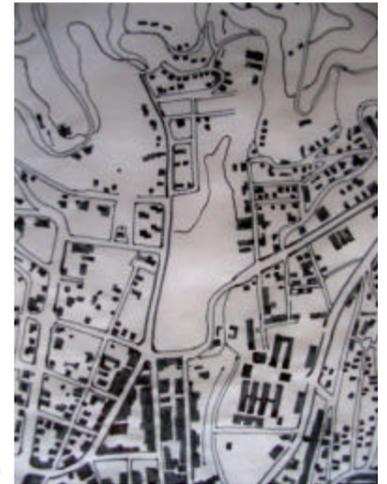
Algunos vacíos, a pesar de alguna dificultad orográfica como la importante variación de niveles, *presentaban una clara "vocación de cruce", es decir, se trataba de vacíos donde ya se producía el cruce y el enlace de caminos que no sólo provenían de distintas direcciones sino que presentaban características diferentes en cuanto a nivel de urbanización y capacidad viaria (por ejemplo, 3.28)*. En estos casos, los mismos cruces existentes contribuían a seccionarlo en partes irregulares, dificultando



3.26



3.27.



3.28.

3.26. Vacío inserto en un mismo tipo de tejidos: Polígonos de Caneylles y Guineueta

3.27. Vacío entre tejidos de distinto tipo: Pedralbes y Sarrià

3.28. Espacio libre con vocación de cruce. Futura Plaza Alfons Comín

cualquier tipo de ocupación y convirtiéndolos en espacios en general utilizados como playas improvisadas de aparcamiento.

En otros casos, se trataba de vacíos cuyo rasgo principal era el de presentar una cierta continuidad a lo largo de distintas urbanizaciones y cuyo origen radicaba en la expresa reserva de suelo para la construcción de la futura traza viaria y / o el encuentro con un accidente geográfico como el río. Este tipo de vacíos, si bien continuos, presentaban anchos variables y bordes en algunos tramos poco precisos, debido al congelamiento producido por la planificación del paso del futuro cinturón (cuyo trazado aún no fuera precisado) sobre el proceso espontáneo de crecimiento suburbano por ejemplo en algunos tramos de la Vía Favencia o bien por el condicionamiento de las cotas anegables antes de que fuera regularizado el curso del río, en las márgenes del Río Besòs.



3.29. Ejemplo de espacio libre de grandes dimensiones en el área de Vall d'Hebrón.

Espacios libres de grandes dimensiones : en estos casos se trataba de grandes superficies que si bien estaban rodeadas de urbanizaciones, su propio tamaño las convertía en áreas pasibles de un proceso de urbanización de mucha mayor envergadura, ya no se trataba de la posible apertura de una vía, una plaza, la formalización de un manzana sino de la posible construcción de un nuevo barrio o de la urbanización completa de un importante sector de la ciudad. Básicamente, como se verá en particular al analizar las áreas de inserción, existían dos importantes vacíos de este tipo en el sector de montaña (uno en el área de la Vall d'Hebrón y otro en el vértice norte de la ciudad, entre el Río Besòs, el Barrio Trinitat Vella y el Paseo de Santa Coloma), y en el sector de la costa, en el final de la futura traza de la Av Diagonal, entre el Río Besòs y el Mar.

Áreas ocupadas por infraestructuras y edificaciones industriales en proceso de sustitución y recalificación. Como su nombre lo indica se trataba de áreas industriales que después de haber comenzado un proceso progresivo de deterioro y abandono se convertían en valioso capital de suelo disponible para la ciudad debido a su buen emplazamiento, próximo al área central y junto al mar. Como otras áreas de este tipo su principal característica radicaba en la presencia contundente de infraestructuras férreas que en su momento habían sido el principal soporte de su desarrollo industrial pero que ahora constituían un importante obstáculo de cara a conquistar ese sector para la ciudad y reconstruir la relación directa con el mar. Como en el caso anterior, se trataba de un área de gran superficie



3.30. Área industrial en proceso de sustitución (grisado) en el sector de Poble Nou.

El área periférica se caracterizaba también por presentar **grados de urbanización diferentes**. Entendiendo aquí por “grado de urbanización” fundamentalmente el nivel de infraestructuras, servicios y equipamientos con que cuenta un sector y el nivel de definición y de materialización del espacio público, el conjunto del área de borde considerada se caracterizaba por presentar importantes diferencias, no sólo comparando los grados o niveles de urbanización que presentaban las piezas de manera autónoma sino respecto del espacio intermedio entre ellas.

Mientras aparecían sectores con calles urbanizadas, con aceras continuas arborizadas como el Paseo Pearson, aparecían otras, como la Vía Favencia, con calzadas incompletas, tramos en obras suspendidas, aceras discontinuas, cruces inexistentes.

Otras vías aparecían recientemente urbanizadas como la Vía Julia con un nuevo concepto de espacio público⁶ pero morían abruptamente sin continuidad en su prolongación hacia la montaña.

Otras vías como el Paseo de Santa Coloma presentaba rasgos de carretera, sin continuidad de aceras ni frecuencia regular de cruces.

Vías como la Meridiana, o la Diagonal irrumpían en el área considerada con un carácter segregado totalmente ajeno a cualquier intento de adecuación al entorno construido.

Existían además vías sin urbanizar de tierra y calles previstas aún no abiertas que incidían tanto en la sub-urbanización del espacio colectivo como en la desconexión de los barrios próximos entre sí.

Estas diferencias de urbanización se traducían en muchos casos en fuertes **contrastos**. Por ejemplo, edificaciones acabadas frente a vías sin urbanizar (siendo en este sentido paradigmática por ejemplo la presencia de edificios en altura frente a calles de tierra), vías urbanizadas sin continuidad en la trama viaria; vías automovilísticas especializadas frente a aceras precarias, inexistentes o sin continuidad.

A este tipo de contrastes se sumaban otros derivados de la multiplicidad de orígenes de los distintos trozos que componían el área en conjunto y del irregular proceso de ocupación que ésta había tenido como por ejemplo torres junto a vacíos, bloques de viviendas junto a viviendas unifamiliares de planta baja .

Otros contrastes tenían relación con la doble condición de escala barrial y de territorio de servicio o *de paso* de las grandes infraestructuras metropolitanas, por ejemplo, torres de alta tensión o vías rápidas frente a entornos netamente residenciales

Otro tipo de contrastes tenía que ver con la alta densidad de algunos sectores y el bajo nivel de equipamientos y servicios. Las recurrentes demandas de transportes públicos, de espacios verdes, de equipamiento deportivo, etc. serán recurrentes por ejemplo en sectores como Nou Barris⁷.

⁶ Respecto de esta vía se hace referencia en *Las vías rápidas en el ámbito urbano, antecedentes*, Pág. 42 a 54



3.31.



3.32.



3.33.

3.31. Contrastes de alturas en el sector de *Bon Pastor*.

3.32. Contrastes entre vías y espacios sin urbanizar frente a edificaciones nuevas acabadas en el sector de *Barò de Viver*.

3.33. Contrastes entre entornos residenciales e infraestructuras metropolitanas en el borde del *Río Besòs*.

A modo de síntesis: Un anillo de contornos cambiantes

Las condiciones naturales del territorio descritas, que genera condiciones asimétricas en dirección paralela a los principales bordes naturales (montaña – llano, llano – mar), sumado a los distintos tipos de tejidos y edificaciones, terminaban configurando lo que podría identificarse como un área anular exterior claramente diferente del núcleo central constituido por el ensanche y una primera corona ya soldada a éste.

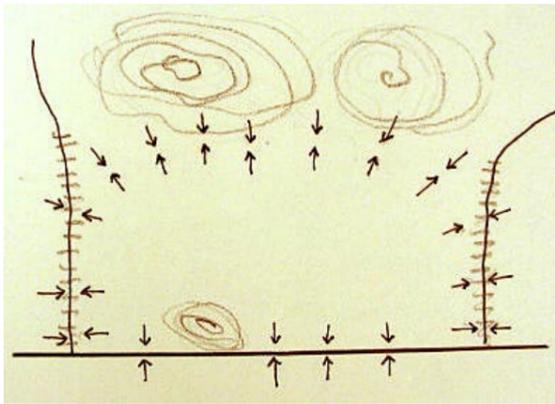
Se trataba en conjunto de un área compuesta por piezas distintas más o menos autónomas, yuxtapuestas entre sí y / o separadas por espacios intersticiales vacíos. Un área que con estas características mediaba entre la mancha urbana compacta, homogénea y cohesiva del centro⁸, y los límites geográficos-orográficos, el mar, la montaña y los ríos. Un anillo cuyos contornos variaban en función de la morfología de las piezas que lo componían, de las alturas de sus edificaciones, de la manera en la que avanzaban hacia aquellos accidentes naturales y la manera en que se conectaban o prolongaban en el resto de la ciudad.

A pesar de las variaciones, de las discontinuidades y de la ausencia de cualquier forma de estructura o jerarquía que estableciese algún orden de conjunto, este anillo virtual tenía una *identidad propia en la medida que compartía los siguientes rasgos comunes*:

- Una posición clara, “*exterior*” respecto del núcleo urbano central de referencia e “*interior*” respecto del recinto natural donde éste se ubicaba. Es decir, el ser el área de contacto o la *frontera entre la ciudad y sus bordes naturales*.

- Un tipo de ocupación irregular y discontinua del suelo, variando las densidades y las formas de ocupación.

- Un tipo de continuidad y dependencia funcional de las partes que lo componían con el núcleo central más que entre ellas



3.34. Posición del área periférica respecto del núcleo central y del recinto natural

⁷ En general estas demandas están reseñadas en libros como “Tots el barris de Barcelona” de Fabrè, Jaume y Huertas, Josep María.

⁸ Por una semejanza de tipo de edificación alineada a la vía, semejanza de alturas, continuidad de sus calzadas y aceras

- El contraste entre las partes próximas o continuas: En este caso partimos de la idea que no sólo una suma de semejanzas puede construir una identidad sino que un rasgo fuerte de identidad puede ser una sumatoria de contrastes que coexisten de manera neutra.

Este área anular, presentaba sin embargo como veremos en los subcapítulos siguientes especificidades que se derivaban tanto de su posición geométrica en relación a los límites naturales que habían condicionado su proceso de formación (*áreas de montaña, de río y de borde de mar, esquemas 3.11, 3.12 y 3.13*) como de una serie de rasgos propios en términos de:

- Tipo predominante de actividad que habían tenido en su proceso de formación y
- estado en que ésta se encontraba al momento en que se sitúa el análisis;
- Tipos edificatorios :
- Posición y relación de las piezas que la conformaban en relación al área central y al resto del territorio.
- Tipos de déficit o necesidades
- Vocación como área de oportunidad, es decir, no sólo aquello que estos sectores reclamaban en términos de urbanización y accesibilidad, sino aquellas potencialidades que, por su situación específica en el territorio, podía ser aprovechada o tenida en cuenta a nivel de proyecto tanto en beneficio del mismo sector como de toda la ciudad.

Estas especificidades, incidirán en el proyecto posterior de las rondas, en las prioridades que se tuvieron en cuenta en uno y otro caso, como así también en los resultados obtenidos de allí que a continuación hagamos una caracterización particular de cada una de ellas.

3.1.3. EL ÁREA DE MONTAÑA

El área que denominamos *de montaña* constituye un arco que va desde la Av. Diagonal a la Av. Meridiana en el ámbito municipal de Barcelona.

Este área puede caracterizarse desde el punto de vista del paisaje natural como la del encuentro entre el llano y la montaña, con variaciones importantes de pendientes. Estas variaciones pueden ilustrarse teniendo en cuenta que, considerando por ejemplo una franja de 100 m de ancho en la que más o menos en su sector central se insertaría la futura traza, en un sector tipo de análisis (por ejemplo a la altura de Montbau) la edificación por entonces llegaba hasta la cota de 175 m en el cantón montaña, mientras en el cantón opuesto, la cota más baja llegaba a 100 m. O, en el sector de los polígonos de Canyelles y Guineuta, las variaciones iban desde la cota de 150 m en el borde exterior del primero a los 75 m en el punto más bajo del segundo. En otros sectores, si bien las variaciones no eran tan pronunciadas, implicaban diferencias que se vuelven notorias en términos de continuidad urbana, por ejemplo, considerando las variaciones dentro de un mismo polígono, como el de Verdún, los desniveles eran de aproximadamente 25 m.

En relación al tipo predominante de actividad, se trataba de un sector *fundamentalmente residencial* y de emplazamiento puntual de una serie de *equipamientos*, algunos de escala barrial como los mercados de la Vall d'Hebrón o el de Nou Barris, pero también y fundamentalmente, de equipamientos de abasto a toda la ciudad como colegios, asilos, un cementerio, parques (Cervantes, del Laberinto, de l'Orenetta) o de escala netamente metropolitana como el Hospital de la Vall d'Hebrón o la Universidad de Barcelona.

El *carácter residencial* había estado presente desde la formación misma del sector y se había mantenido hasta la fecha aunque variando el tipo de residencias. Si originalmente las primeras viviendas serán de segunda residencia⁹, y se construirán algunos palacios; más adelante será

⁹ Existen libros que reflejan cómo la burguesía barcelonesa, se mudaba durante el verano a sus segundas residencias en la montaña, territorio que por entonces aparecía alejado de la ciudad, por ejemplo en la novela de Eduardo Mendoza, La ciudad de los prodigios. Editorial Seix Barral Biblioteca de Bolsillo. Barcelona, 2000. Primera Edición, 1986



3.35. Imagen representativa del carácter del área de montaña en su proceso de formación. Adelante, el Hospital de la Vall d'Hebrón y detrás, el polígono paradigmático de Montbau. Fotografía hacia 1962

colonizado progresivamente por crecimientos residenciales suburbanos, ocupado también por coreas o asentamientos ilegales (en un momento histórico de fuerte inmigración interna)¹⁰ y a partir de mediados de siglo XX, ocupado por gran parte de los conjuntos habitacionales masivos construidos por el Estado¹¹.

El carácter de “almacén” de grandes equipamientos urbanos, también había sido contemporáneo a su mismo proceso de formación. El sector, por entonces “alejado” de la ciudad y con el potencial paisajístico de por medio, había sido el lugar ideal para el emplazamiento de colegios religiosos, orfanatos, etc. También lo fue para el emplazamiento de equipamientos que por escala o función no tenían lugar en la ciudad central como el cementerio de Sant Gervasi o un manicomio (en el actual Instituto Mental de la Santa Creu). La inserción de equipamientos en el sector continuará a lo largo del tiempo. Más tarde aparecerán sedes universitarias como la de la Universidad de Barcelona; algunos de los antiguos palacios se convertirán en centros de estudios (por ejemplo Les Heures) y sus parques pasarán a ser parques públicos (como el Parque del Laberinto); aparecerán campos deportivos, etc. Con la decisión de convertir el gran vacío de Vall d’Hebrón en una de las áreas olímpicas se reafirmará una vez más esta tendencia a la inserción de grandes equipamientos, más dirigidos a dar soporte a la ciudad que al entorno inmediato. Quizás por ello también, al momento de la construcción de las rondas existía un reclamo de equipamientos y espacios verdes y colectivos a escala barrial, próximos y accesibles, para los residentes del lugar¹².

El sector había tenido también desde sus orígenes una *vocación de paseo y de retiro*, primero desde un uso individual espontáneo, posteriormente pensado desde el proyecto urbano con un objeto colectivo. Desde la segunda mitad del S. XIX, la montaña, por entonces retirada del centro urbano, había sido como dijimos el lugar de vacaciones o de ocio de la burguesía. El primero en reconocer sus potencialidades paisajísticas desde una visión global de la ciudad fue León Jaussely. Para él este sector debía transformarse en el paseo exterior de la ciudad desde donde se pudiera tener las mejores vistas hacia ella y donde se pudiese producir el contacto con la naturaleza¹³.

¹⁰ Al respecto puede consultarse la *Tesis Doctoral* de Joan Busquets, 1974, “Las Coreas de Barcelona: Estudio sobre la Urbanización Marginal”. LUB. Director Manuel de Solà Morales, como así también del mismo autor la edición sintética de ésta “La urbanización marginal”, Edicions UPC. Barcelona, 1999.

¹¹ Estudiados en la *Tesis Doctoral* de Amador Ferrer i Aixalà, 1982 “La vivienda Masiva y la formación metropolitana de Barcelona”. LUB. Director: Manuel de Sola-Morales. Editada por el mismo autor en “Els polígons de Barcelona” Edicions UPC. 1996

¹² Muchos de los equipamientos y parques existentes por el tipo de urbanización y por los mismos condicionamientos orográficos eran más accesibles desde la ciudad que desde los barrios próximos.

¹³ La ronda exterior (Paseo Rural) para Jaussely, sería el eje que permitiría coser los espacios naturales del sector montaña. Como tal tendría un cometido de ocio pero también estético. Desde allí se habría de poder contemplar la ciudad. Decía al respecto:

“...la situación topográfica de Barcelona le da una expresión diferente, pues aquí la zona rural es también la de los grandes bosques y de los parques de montaña.

“Es necesario reservarse como acaba de hacerse en Viena (cuya parte alta presenta analogías con la zona rural alta de Barcelona grandes espacios cubiertos de bosque que deberían preservarse de las edificaciones” Más adelante, señalaba: “Cuando los chalets con grandes jardines se encaramen más

Este carácter de paseo sólo se materializará parcialmente en tramos que no tendrán continuidad entre sí, y la "montaña", permanecerá durante muchos años como un territorio básicamente desconocido para el grueso de la población. Aquel valor paisajístico, será opacado por el creciente carácter de "ciudad dormitorio", a partir del momento en que se dispara la construcción de polígonos entre las décadas del 50 y del 70.

En cuanto a los tipos edificatorios, en este sector coexistía una amplia gama que iba desde bloques aislados de 4 y 5 plantas a torres de hasta 15 y 16 plantas ordenados de manera singular por tratarse de polígonos; desde viviendas de una y dos plantas en parcelas individuales, a edificios de renta, entre medianeras, de hasta 6 plantas alineados a ejes viarios suburbanos.

Estos rasgos generales presentaban sin embargo matices singulares que dentro de este arco permiten identificar por lo menos dos grandes sectores: *un sector occidental* desde la intersección de la Av. Diagonal y la carretera de Esplugues hasta la actual Plaza Alfons Comín donde por entonces finalizaba el Paseo Vall' Hebrón, y *otro sector oriental* desde este último punto hasta la Av. Meridiana¹⁴.

Desde el punto de vista topográfico mientras en el sector occidental se trataba del progresivo paso del llano a la montaña de Collserola (*esquema 3.36*), en el sector oriental se interponía en esta sección general otro sistema de montañas (Creuta del Coll, Turó de la Rovira, Turó de la Peira) que aunque de menor altura había condicionado decisivamente el proceso de colonización de este sector por parte de la ciudad¹⁵ (*esquema 3.37*).

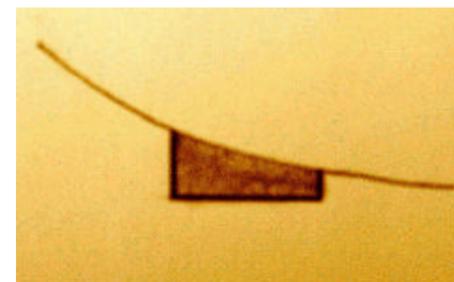
En cuanto a la posición y relación de las piezas respecto del área central y del resto del territorio, en el *tramo occidental* los tejidos se apoyaban o dependían fundamentalmente de vías que de manera predominante tenían una direccionalidad mar-montaña, mientras el *tramo oriental* en cambio, la Vía Favencia y el Paseo Vall d'Hebrón, que constituían los ejes principales, tenían una direccionalidad paralela a la montaña (podría decirse *inter.-sistema de montañas*). Esta diferencia, planteaba tipos de relaciones distintas de las piezas entre sí y entre éstas y la ciudad central.

En el *sector occidental* la relación transversal entre las partes era muy débil, siendo prioritaria la relación con el área central a través de aquellos ejes que describiéramos previamente como

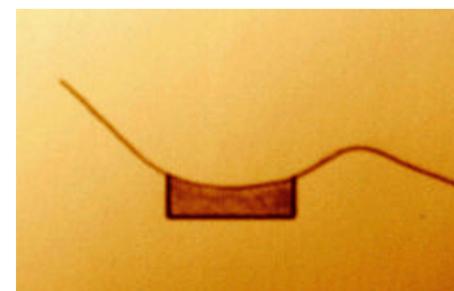
tarde de una manera más general y más repartida que hoy, formará con los grandes bosques públicos una zona vercosa que servirá de fondo a las perspectivas de la ciudad, más agrupada, más condensada abajo, de un efecto brillante enriquecido por las manchas blancas espaciadas de los chalets". León Jaussely, Memoria de 1907. Microfilm. Arxiu Administratiu del Ajuntament de Barcelona

¹⁴ Esta distinción no sólo se corresponde con los procesos diferentes que seguirá el diseño y construcción de la Ronda de Dalt en cada uno de estos tramos, descrito por Manuel Ribas Piera en "Explicació de Projectes d'Operacions d'Estructura". Ajuntament de Barcelona. "Pla de Vies . Materials pel Seminari de Vies" 1984, sino con la observación de características verdaderamente distintas que nos permiten identificar desde los objetivos de este análisis "situaciones tipo" diferentes.

¹⁵ Una detallada descripción de la incidencia de estos accidentes orográficos en el desarrollo urbano de este sector puede leerse en la Tesis Doctoral de Amador Ferrer i Aixalà, 1982, *op cit*



3.36



3.37

“umbilicales” (por ejemplo la Av. Pearson -como continuación de la Av. De Pedralbes-; la calle Major de Sarriá; la Av. Del Tibidabo; la Av. República Argentina o la Av del Hospital Militar). Una conexión transversal franca sólo podía encontrarse considerablemente más abajo en el Paseo de la Bonanova y el de Sant Gervasi. La relación con el resto del área metropolitana dependía de algunas carreteras comarcales de montaña como la carretera de Sarriá a Vallvidrera o la de la Arrabasada.

En el *sector oriental* en cambio, la apertura de aquellos dos ejes (la Vía Favencia y el Paseo Vall d'Hebrón) había generado un tipo de relación transversal entre las piezas aunque con la dificultad que ambas vías no tenían continuidad clara entre sí ni con el resto de las vías principales y con la dificultad añadida de que a partir del inicio de las obras del Segundo Cinturón en este sector, posteriormente interrumpidas, habían quedado “en obras”, con los obstáculos que ello comporta¹⁶. Estos dos ejes canalizaban la comunicación de las partes de este sector con la ciudad central sólo indirectamente a través de otros ejes como la Av del Hospital Militar, el Paseo de Fabra de Fabra i Puig, la Av. Meridiana o el Paseo de Valldaura (que finalmente también terminaba en la Meridiana). La relación con el resto del área metropolitana se realizaba fundamentalmente a través de esta misma Av. Meridiana o bien como en el caso anterior a través de carreteras o antiguos caminos de montaña como por ejemplo la carretera de Horta a Cerdanyola, la carretera Alta de les Roquetes.

Estos dos sectores también se diferenciaban por el tipo de tejidos que se encontraban en cada uno de ellos. Mientras en el *sector occidental* habrá un predominio de los tejidos que hemos identificado como de montaña, tipo ciudad jardín y suburbano, en el *sector oriental*, existirá una gran concentración de polígonos emplazados fundamentalmente junto a los ejes de la Vía Favencia y la Av. Meridiana, en coexistencia con tejidos suburbanos. A diferencia de los tejidos suburbanos del sector occidental que pudieran interpretarse como una prolongación o crecimiento progresivo y continuo “desde” la ciudad, en el caso del sector oriental estos tejidos aparecerían gravemente desvinculados de ésta. Nos referimos por ejemplo a que la Vía Julia que constituía un tronco o eje central de la barriada de Verdún colgaba de la Vía Favencia y sólo tenía una débil o precaria conexión con otros ejes como el de Valldaura.

Podría decirse además que aquellas diferencias de tejidos y conexiones se correspondían también con diferencias de tipo socio-económico. Mientras el *sector occidental* presentaba una población con un perfil social medio-alto que se evidenciaba fundamentalmente en el tipo de edificación, en el *oriental* en cambio, aparecía una población de perfil medio-bajo, básicamente trabajadora, que se ponía en evidencia en el tipo de residencia de más bajo costo y financiada por el Estado.

Estas mismas diferencias se habían evidenciado en los disímiles procesos frente a la construcción del Segundo Cinturón. Mientras en los 70 las obras se habían iniciado sin mayores consideraciones hacia el entorno de inserción en los barrios orientales desfavorecidos, en el sector occidental se habían interpuesto recursos judiciales que las impidieron sistemáticamente.

¹⁶ Ver Anexo I .

La construcción del Segundo Cinturón se había iniciado parcialmente en el sector oriental siguiendo un diseño de autopista extra-urbana con desconocimiento total de la continuidad de la trama urbana afectada, modificando negativamente las distancias de entradas y salidas y sometiendo los cruces peatonales al paso sobre pasarelas sobreelevadas. El proceso de expropiaciones se inició con fuerte oposición vecinal a principios de los 70s y la construcción en algunos tramos, en 1974 (como el que va desde la Avenida Jordá hasta la Avenida Meridiana). Más tarde, frente a la suma de despropósitos técnicos que habían sido objeto de intensas manifestaciones y acciones reivindicativas por parte de los vecinos, en 1979 las obras quedaron definitivamente paralizadas con el consecuente perjuicio de funcionalidad y seguridad, las excavaciones y explanaciones sin continuidad, dificultaban aún más la ya deficitaria accesibilidad a los barrios afectados ¹⁷.

En cuanto a los déficits y dificultades, al momento en que se iniciará la construcción definitiva de la Ronda de Dalt, este sector reclamaba los beneficios de un proceso de *cualificación y urbanización* que hasta entonces había quedado relegado frente una política pública basada fundamentalmente en la construcción "cuantitativa" de viviendas y una política urbana desarrollista que había focalizado su atención en las grandes infraestructuras y en las grandes operaciones inmobiliarias (sin importar demasiado o en absoluto la inserción urbana de éstas) y dejado de lado la mejora y consolidación de barrios suburbanos que se habían ido formando progresivamente, que ya tenían una larga historia en el lugar y que albergaban un número importantísimo de población como los sectores que conformaban Nou Barris. En ellos, la alta densidad de población contrastaba con el deficitario servicio de transportes públicos, la escasa accesibilidad vehicular, las discontinuidades y dificultades peatonales (terrenos en pendiente no urbanizados, convertidos en lodazales los días de lluvia, etc.).

A las carencias del sector en sí, se agregaba la dificultad que supondría la materialización definitiva del Segundo Cinturón (vía segregada de alta capacidad) de acuerdo a las previsiones hechas por el Plan General Metropolitano de 1976. Frente a ello, los puntos de partida resultaban sustantivamente distintos en ambos sectores: mientras en el *sector occidental* se trataba de la necesidad de proyectar una traza completamente nueva cuya posición, rasantes y sección sólo estaban condicionadas por las previsiones generales del planeamiento y la presión de los afectados, en el *sector oriental*, se trataba de la necesidad de completar una obra inconclusa, cuya traza como hemos dicho ya había quedado prácticamente definida y en la que algunas de las decisiones tomadas anteriormente condicionarían definitivamente el proyecto futuro (como las rasantes adoptadas en los tramos ya construidos o las rasantes a la que se había resuelto el túnel del metro en el sector de Montbau que inevitablemente ponía un tope a la cota en que podía ser resuelta la vía).

Desde nuestra perspectiva de análisis nos interesa destacar que en el primer caso se trataría de la introducción de un *nuevo eje*, que redefiniría la relación entre las piezas atravesadas e introduciría un

¹⁷ Los términos de estos conflictos y la secuencia que tuviera este fracasado proceso de construcción pueden leerse en Herce, Manuel. "Por una alternativa a la red arterial de Barcelona" *Artículo*. CEUMT. Butlletí del Centre d'Estudis Urbanístics, Municipals i Territorials. N.º 15. de junio de 1979. Barcelona

nuevo valor jerárquico en relación a la posición de cada una respecto de aquella traza. En el segundo caso, en cambio, se trataría de la “confirmación” de unas trazas que ya existían y de la conversión de tramos inconexos en una *traza continua*. En este último caso los márgenes de proyecto eran sustantivamente más limitados e implicaban en todo caso, ajustes, adecuación o reducción de afectaciones ya producidas.

Desde el punto de vista funcional, además de los compromisos previstos en el planeamiento, de enlaces con el resto de la red arterial básica como los enlaces con las Avenidas Diagonal y Meridiana, los posibles túneles de Collserola, con el Túnel de la Rovira, etc. se planteaba la necesidad de articulación con la trama local, reclamada por los barrios afectados. Por tratarse de un tipo de barrios que como dijéramos se habían construido de manera autónoma o independiente, los ejes estructurales de éstos, en muchos casos perpendiculares a la futura traza, no siempre formaban parte de un mismo eje que tuviera continuidad a uno y otro lado de la futura vía lo cual planteaba la dificultad añadida de resolver las entregas unilaterales y determinar dónde sería posible producir la necesaria continuidad urbana transversal al nuevo eje.

Los márgenes de emplazamiento de la futura traza eran muy limitados, ya que como dijéramos se trataba de un territorio densamente ocupado. Las mismas previsiones del planeamiento ya no se habían hecho sobre terrenos libres –salvo tramos específicos- sino que suponían procesos de expropiación y derribo fuertemente combatidos.

Desde el punto de vista formal, en el *sector occidental* se planteaba la situación de una traza que de un lado (el del cantón mar) presentaría una fachada relativamente continua y del otro lado por el contrario, una fachada discontinua o fragmentada por la presencia de la montaña. Es decir, una *asimetría* entre un lado más bajo, más ocupado y en buena parte ya urbanizado y un lado, en alto porcentaje todavía relativamente libre.

En el *sector oriental* en cambio, las vías o trazas precedentes habían contribuido ya a prefigurar una fachada urbana a cada lado que, aunque con las discontinuidades propias de un sector periférico como las descritas con anterioridad, y aunque resueltas en cotas diferentes, planteaban la inserción de una vía en una franja que tenía “ciudad” a ambos lados.

Vocación como área de oportunidad. Si bien en aquel momento, las urgencias funcionales del sector y los déficits de infraestructura urbana básica eran tan elementales que difícilmente pudiera pensarse en un tipo de respuestas que fuera más allá de los problemas descritos, desde una visión actual nos interesa plantear que este sector tenía, desde una perspectiva urbana general, el potencial de poder convertirse en el espacio de articulación y transición entre la ciudad y la montaña de Collserola .

Desde el punto de vista funcional, en la solución de esta franja no sólo radicaba la posibilidad de resolver la accesibilidad a los barrios que allí existían, sino también de resolver una franja

accesibilidad a la montaña, la posibilidad de convertirse en la línea de puerta o entrada a la reserva natural más importante que resta a la ciudad .

Desde el punto de vista formal, implicaba la oportunidad de resolver este borde externo de la ciudad convirtiendo las dificultades orográficas en recurso paisajístico. No es un dato menor sino por el contrario una característica singular privilegiada que tiene Barcelona, el hecho de que desde distintos puntos de esta franja pueda tenerse una visión general de toda la ciudad y del mar.

La construcción de la Ronda de Dalt se convertía en ocasión además para dar soporte a la urbanización del gran vacío que restaba en Vall d'Hebrón. Al momento de iniciarse el proyecto definitivo de la Ronda de Dalt existía la decisión de convertirlo en una de las cuatro áreas olímpicas para la que, la nueva traza sería la principal vía de acceso y de conexión con las demás áreas olímpicas y el resto de la ciudad. Es preciso señalar sin embargo que se trataba de un vacío con condicionantes orográficas y características urbanas en sus bordes muy específicas. Emplazado casi en el tramo central del área de montaña que estamos considerando se caracterizaba por presentar una pronunciada pendiente entre dos sistemas de montaña, cuyos límites estaban definidos marcadamente del lado de Collserola por el Paseo Vall d'Hebrón, que a su vez definía su cota más alta, y por el lado opuesto, delimitado irregularmente por una corona de tejidos suburbanos que ocupaban el borde inferior del sistema de elevaciones menores: Creuta de Coll, Monte Carmello, Turó de La Peira.

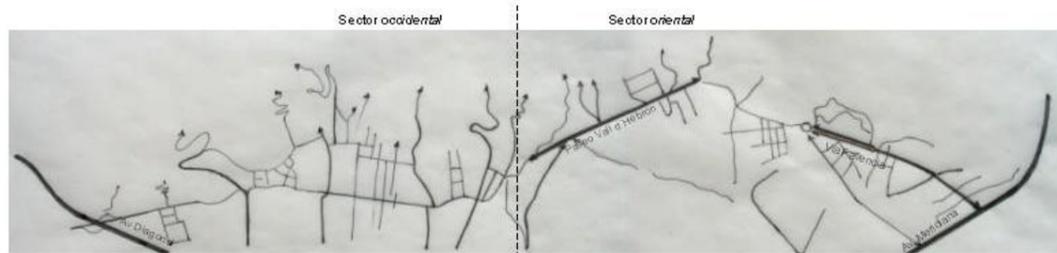
Este ámbito aparecía rodeado de tipos de edificaciones y de actividades bien distintas. Mientras del lado de Collserola, el Paseo Vall d'Hebrón constituía un eje caracterizado por el emplazamiento de equipamientos de gran tamaño, algunos de relevancia funcional metropolitana como el Hospital Vall d'Hebrón, del lado opuesto, se trataba de tejidos netamente residenciales.

Existía además un gran vacío definido entre el barrio de Trinitat Vella, el paseo de Santa Coloma y el río Besos. En este caso se trataba de un vértice de la ciudad, uno de aquellos puntos o *valles* por donde la ciudad establecía su continuidad funcional con el resto del área metropolitana.

Un sector con indiscutible carácter de "puerta" que se expresaba tanto en la presencia de uno de los pocos puentes que cruzaban el Río Besos y que daba acceso a la ciudad a través del Paseo de Santa Coloma, la presencia próxima de la Avenida Meridiana que por entonces recogía la entrada a la ciudad desde las carreteras y autopistas con dirección a Terraza y a Girona, la entrada del ferrocarril a Girona y la entrada troncal de la red eléctrica a la ciudad.

Este gran vacío tanto por la previsión que sobre él hacía el planeamiento como por su singular emplazamiento, estaba destinado indiscutiblemente a convertirse en uno de los intercambiadores y puertas de entrada más importante de la ciudad.

Tenía como condicionantes importantes: dificultades de articulación con los bordes urbanos que lo rodeaban y la presencia, dentro del recinto y sobre la margen del río, de una instalación industrial de considerables dimensiones que se encontraba en plena actividad.



3.38. Esquema interpretativo de la dirección y sentido de las principales vías.

Se puede verificar cómo en el sector occidental existe un predominio de vías que tienen una dirección montaña-mar y un sentido "desde" la ciudad hacia la montaña y viceversa, mientras en el sector oriental predominan dos vías con dirección aproximadamente paralelas a la montaña aunque discontinuas entre sí, que se conectan indirectamente con la ciudad a través de radiales como la Av. Meridiana o bien de algunos de los ejes perpendiculares.



3.39. Paseo Vall d'Hebrón hacia 1967.



3.41. Paseo Vall d'Hebrón hacia 1984.



3.42. Segundo Cinturón entre el Paseo Vall d'Hebrón y la Vía Favencia en 1984.



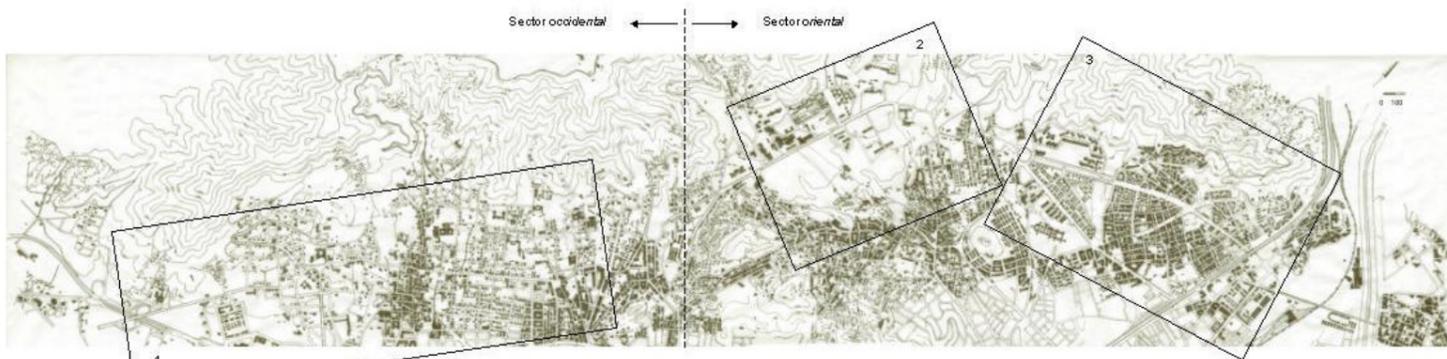
3.43. Futura Plaza Karl Marx y Vía Favencia hacia 1984.



3.40. Vía Favencia hacia 1979.

Fotografías del sector de montaña oriental. Situación anterior a la construcción de la Ronda de Dalt. Estado de la construcción del Segundo Cinturón.

Las fotografías dan testimonio de la contundencia con que la futura traza aparece predefinida a partir de la apertura previa del Paseo Vall d'Hebrón y la Vía Favencia, vías que ya han condicionado la posición y el ordenamiento de la edificación en sus bordes. Ponen de manifiesto además el condicionamiento supuesto por las obras inconclusas del Segundo Cinturón en relación al tipo de sección y rasantes de la futura Ronda de Dalt.



3.44. Sector montaña. Situación anterior a la construcción de la Ronda de Dalt.
3.45, 3.46 y 3.47. Fotografías aéreas de 1975 del Institut Cartogràfic de Catalunya



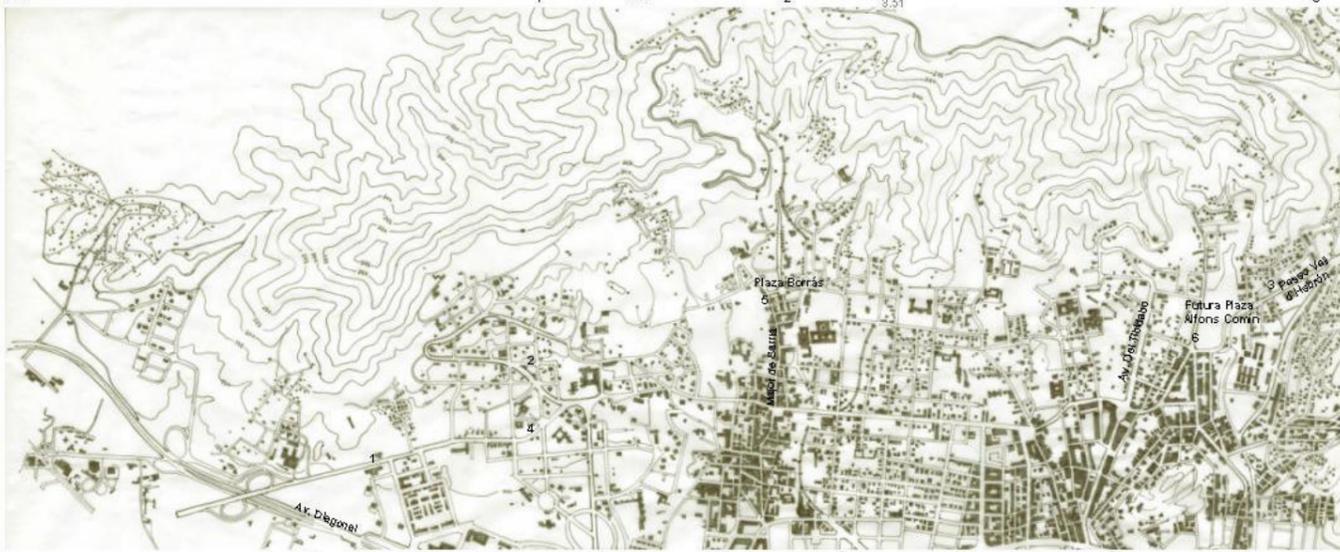
3.45



3.46



3.47



3.48. Sector de montaña occidental (en esta página) y oriental (en página opuesta). Situación anterior a la construcción de la Pineda de Dalt Teixidos

El plano es una reconstrucción realizada a partir del Plano Topográfico de 1970 levantado por la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y Otros Municipios y actualizado en base a la Fotografía Aérea de 1975 del ICC.
Las fotografías, fueron tomadas entre los años 2000 y 2003, aunque se trata de edificaciones que contrastando con el plano básicamente ya existían y que son representativas de la variedad de tejidos existentes en el sector.





3.55

7



3.56

8



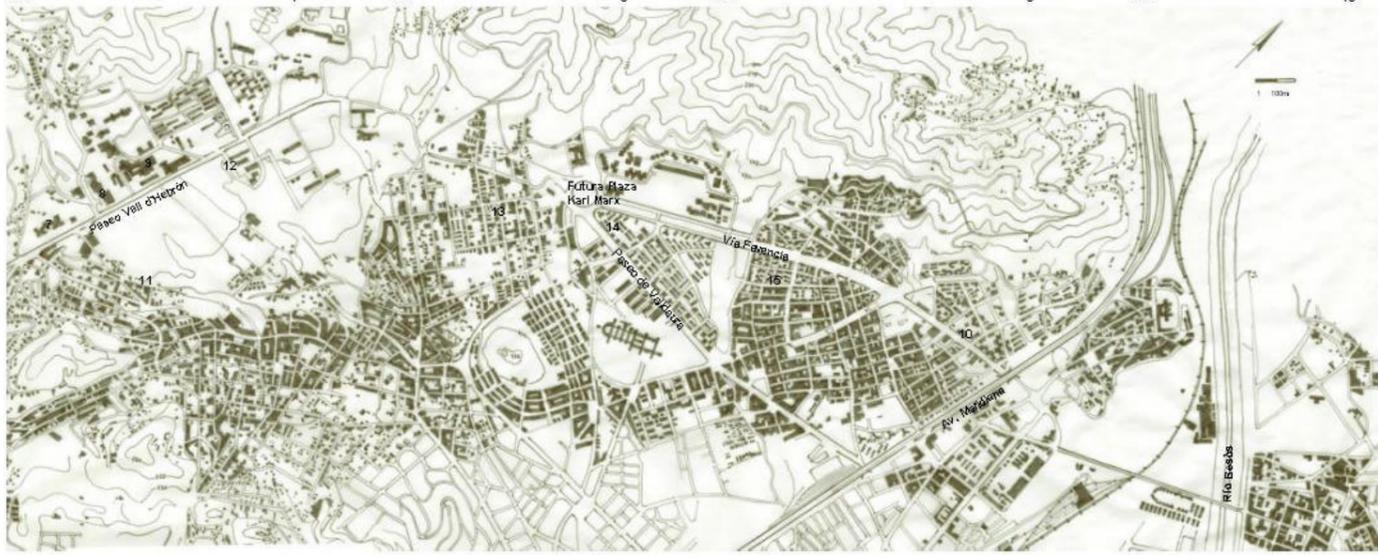
3.57

9



3.58

10



11

12

13

14

15



3.59



3.60



3.61



3.62



3.63

137

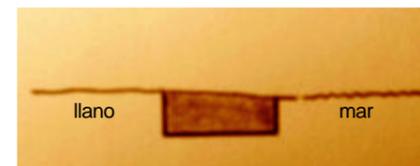
3.1.4. EL FRENTE DE MAR

La franja litoral puede considerarse desde el punto de vista del paisaje como la línea de encuentro entre la ciudad y el mar que en el ámbito de estudio se extiende desde la desembocadura del río Llobregat hasta la del río Besòs. Se trata de una franja netamente plana (*esquema 3.64*) a excepción del tramo que coincide con la elevación del Montjuic (*esquema 3.65*).

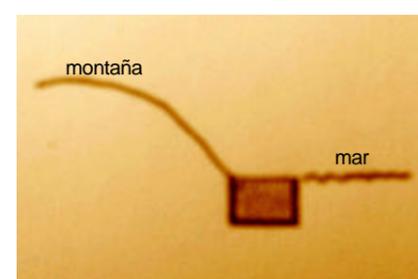
Esta franja tiene como referencia central, tanto por posición geométrica como por origen histórico la Ciudad y del Puerto Viejos, núcleo urbano germinal.

Este tramo central se encuentra delimitado entre el Montjuic a la izquierda (elevación que caracterizara durante muchos años el perfil marítimo de la ciudad) y el Barrio de la Barceloneta a la derecha (primer extensión planificada que la ciudad había tenido fuera de las murallas). A partir de estos dos puntos de referencia, la ciudad había avanzado hacia el sur tímidamente hasta mediados del S. XX y con mayor fuerza a partir de la construcción del puerto nuevo y de una Zona Franca, mientras que hacia el norte lo había hecho ya a partir de la anexión del Poble Nou¹⁸ en 1897. Este crecimiento hacia el norte, había sido escenario de la formación de la primera zona industrial de Barcelona, fuertemente apoyada en las vías del ferrocarril de la costa.

Al momento en que se sitúa este análisis, es decir, el momento en que se iniciará el diseño y la construcción definitiva del Cinturón Litoral, *toda la franja costera se encontraba frente a un punto de inflexión*, mientras la mitad sur se enfrentaba a la posibilidad de consolidarse como un área portuaria operativa en un nuevo contexto internacional globalizado¹⁹, la mitad norte se enfrentaba al desafío de convertirse en territorio urbano, sustituyendo aquellas infraestructuras y edificaciones que habían sido el soporte de la actividad industrial ahora relocalizada.



3.64



3.65

¹⁸ El Poble Nou era uno de los cinco poblados que constituían el Municipio de Sant Martí. Se había formado a partir del primer tercio del S XIX entorno al eje Taulat. La extensión del ferrocarril a mediados de este siglo en tierras de este municipio incidió decisivamente en su consolidación como zona industrial.

La relación de este poblado con la ciudad central es muy anterior a la anexión. No sólo las fábricas textiles que allí se instalaron pertenecían a la burguesía de la ciudad sino que los obreros que afincaron su residencia allí lo hicieron tanto por proximidad a sus lugares de trabajo como por el estado de colmatación en el que se encontraba la ciudad amurallada. De hecho también, el Cementerio del Este, que se había construido en el término municipal de Sant Martí había sido pensado básicamente para dar soporte a Barcelona –manifiesto explícitamente en la direccionalidad del Paseo del Cementerio (futura Avenida Icaria) que vincula Barcelona con éste.

¹⁹ En este nuevo contexto, Barcelona aspiraba a tener el puerto europeo más importante sobre el Mediterráneo

Los distintos tramos de esta franja litoral pueden ser caracterizados no sólo por referencia a su emplazamiento sino por el tipo de actividades que albergaron, la importancia que éstas tuvieron en el conjunto urbano como también por los procesos de transformación que estas actividades sufrieron a lo largo del tiempo y las perspectivas o potencialidades que presentaban hacia futuro .

La franja del sector sur.

Por entonces este sector se encontraba en proceso de crecimiento y consolidación como nueva área portuaria y de almacenamiento. Como tal reclamaba mejoras en la accesibilidad viaria fundamentalmente rápida y mejoras en la misma infraestructura portuaria para activar y potenciar su capacidad operativa.

Este sector aparecía claramente separado de la ciudad por el Montjuic. La presencia de la montaña reducía a una franja muy estrecha la continuidad plana de la costa. A ello se sumaba la terminal de las vías del ferrocarril que llegaban hasta el viejo puerto. Por detrás del Montjuic, la única vía urbana que vinculaba este sector con la ciudad era el Paseo de la Zona Franca extremo del Primer Cinturón aún inconcluso. Sobre este paseo se había apoyado un crecimiento mixto, industrial y residencial. Este último fundamentalmente de polígonos de viviendas.

La transformación de este sector aunque tenía un planeamiento específico desde 1968 en que se aprobará el Plan General del Puerto, no sufrirá cambios significativos hasta los años 80. Esta transformación estará estrechamente ligada a estrategias paralelas de expansión de la Zona Franca²⁰.

El núcleo central de Puerto y Ciudad Vieja.

A partir del momento en que la ciudad empezó a crecer hacia el ensanche, este sector había quedado estrictamente vinculado a la actividad portuaria y como tal durante largo tiempo su accesibilidad estuvo básicamente vedada al ciudadano común, el Moll de la Fusta, el de España y el de la Barceloneta aparecían ocupados por galpones e instalaciones portuarias.

La importancia y la actividad de este puerto habían ido declinando en relación a los cambios que se fueron operando en el sistema de transporte marítimo y en la actividad portuaria. El uso de embarcaciones de mayor calado y la generalización del uso del "container" como módulo básico de transporte y almacenamiento volvieron obsoletas las instalaciones existentes y reclamaban la construcción de un puerto con playas de almacenamiento mucho mayores y dotado de otro tipo de



3.66. El "Port Vell" hacia 1930: la "Ciutat Vella" y el Barrio de la Barceloneta detrás de las instalaciones portuarias que ocupaban el Moll de la Fusta, de España y de la Barceloneta

²⁰ La evolución específica de todo este sector puede consultarse en Alemany, Joan. "El Port de Barcelona". Lunwerg Editores. Port de Barcelona. Barcelona, 1998 y del mismo autor, "El Port de Barcelona. Historia i actualitat". Editado por el Port Autònom de Barcelona, 1984

infraestructuras para su manipulación. A ello se sumaba la cada vez mayor manipulación de material peligroso (inflamables, químicos, etc) que recomendaba el alejamiento de la zona portuaria del núcleo urbano. A partir de la construcción del nuevo puerto hacia el sur los únicos tipos de actividades que se mantuvieron fueron la relativa a la pesca y la terminal marítima de pasajeros en el Moll de Barcelona.

Hacia los años en que se iniciará la construcción definitiva de la Ronda del Litoral el valor del área del antiguo puerto ya no radicaba en su potencial funcional sino en el *valor de su suelo*: un área central, que podía ser recuperada para usos urbanos. Es así como la Autoridad Portuaria, lo administrará como un valor de cambio sustantivo para poder invertir en la mejora y dotación de la nueva zona portuaria descrita antes.

Desde la estrategia urbana se planteaba la posibilidad de recuperarlo para la ciudad reconvirtiéndolo en un puerto deportivo y transformando sus muelles, a excepción del de la Barceloneta que seguiría vinculado a las actividades pesqueras, en espacios de uso colectivo y en el emplazamiento de nuevas actividades de ocio.

En lo atinente al *entorno inmediato*, el área del puerto aparecía rodeada por la Ciudad Antigua por un lado y por el barrio de la Barceloneta por el otro.

Del lado de la ciudad vieja se destacaba la presencia frente al puerto, de “les Drassanes”, de algunos edificios oficiales básicamente vinculados a la policía y aduana portuarias pero también otros como la sede principal del correo o la “Llotja” que recuerdan que este sector fue en su momento escenario de las primeras transformaciones socio-económicas de la ciudad. A este tipo de equipamientos, se agregaba aunque en menor grado, edificios de vivienda que contribuían a conformar una fachada prácticamente continua y de altura regular de aproximadamente 5 plantas, alineada al Paseo Colón. Una fachada urbana que escondía tras de sí al casco antiguo que sólo tenía accesibilidad franca hasta el área portuaria a través de la Rambla y de la Vía Laietana. En rigor, este casco antiguo, de tejido abigarrado, de calles sinuosas y estrechas actuaba como un área urbana poco permeable que de alguna manera impedía la vinculación del resto de la ciudad y el puerto. Relación que se establecía exclusivamente a través de estos dos ejes mencionados y de la Av. Paral.lel.

Estos tres ejes presentaban rasgos bien distintos.

La Av. *Paral.lel* (uno de los tres ejes denominados “trascendentales” por Cerdà en su Proyecto de Ensanche) exterior a la ciudad vieja, vinculaba la carretera de Sants (antigua salida de Barcelona) y consecuentemente los barrios vinculados a ella al puerto. En cierta forma esta vía marcaba la línea de inflexión entre el llano y las estribaciones del Monjuic, recogía además, las vías principales de los ensanches menores del barrio Poble Sec, emplazados entre el Monjuic y ella misma.

Las otras dos vías en cambio atravesaban totalmente el casco antiguo. La *Rambla*, fuertemente peatonal –aunque no excluyente del tránsito rodado–, constituía el eje estructural de la ciudad vieja, un eje comercial de enorme significado cívico y popular para toda la ciudad.

La *Vía Laietana*, principal canalizador del tránsito rodado dentro de la ciudad vieja constituía el único eje perpendicular al puerto que, pasando a través de la ciudad antigua, permitía la accesibilidad relativamente franca del ensanche hasta el puerto. Esta vía cuya apertura a principios del S.XX implicó importantes derribos, dio lugar a la construcción de edificaciones de una alzada y tamaño más semejante a los del ensanche que a los del casco antiguo, conformando una fachada continua que, como en el caso el Paseo Colón, esconde tras de sí la Ciudad Vieja.

Del lado de la Barceloneta, se trataba de una actividad netamente residencial y de pequeño comercio barrial en las plantas bajas. Este primer ensanche de manzanas regulares en banda, originalmente ocupado por viviendas obreras de una y dos plantas había seguido un proceso sostenido de densificación presentando en la actualidad una altura promedio de 6 plantas. Se trataba de un barrio muy cohesionado y de una identidad muy fuerte que hasta entonces siempre había tenido una relación directa con el mar, tanto desde el plano laboral como de ocio (playas de la Barceloneta) aunque ello no fuese sinónimo de disposición de infraestructuras y espacios costeros de calidad .

Este barrio aparecía como una pieza separada de la ciudad por una suma de barreras físicas, como la Estación de Francia y su playa de maniobras, las vías del ferrocarril de la costa que llegaban hasta el puerto, y las instalaciones portuarias.

Déficits y dificultades. El tipo de operaciones de reconversión previstas en el puerto viejo, exigía recuperar el diálogo entre la ciudad y éste y garantizar la accesibilidad masiva de ella hacia él. Esto entraba en relativa contradicción con la necesidad paralela de construir el Cinturón del Litoral prevista por el planeamiento y postergada durante muchos años, ya que suponía la amenaza de que esta infraestructura se convirtiera en un nuevo tipo de barreras entre la ciudad y el mar y entre la ciudad y el barrio histórico de la Barceloneta.

Desde el punto de vista funcional, podría decirse que aquí la construcción del Cinturón planteaba la contraposición entre tensiones de “máxima convergencia” (ya que suponía la llegada de vías rápidas al centro o corazón de la ciudad, tal como lo explicamos al referirnos a la singularidad de los anillos descentrados en el *Capítulo 2*) y un soporte urbano altamente delicado. La afluencia masiva de vehículos no encontraría aquí canales naturales de dispersión ya que estamos frente a un tejido histórico poco permeable o preparado al tránsito vehicular. Como vimos, sólo contaba con dos ejes posibles de irrigación (Av.Paralel y Vía Laitana). Una concentración de este tipo, previsiblemente podría derivarse en un caos circulatorio que inexorablemente afectaría tanto la calidad ambiental del sector como aquella comunicación transversal y peatonal hacia el puerto.

Desde el punto de vista formal, es preciso pensar en el carácter histórico y simbólico de este tramo de ciudad. Una fachada donde la ciudad se reconoció a lo largo de su historia y en la que por tanto la introducción de cualquier infraestructura o edificación nueva podría afectar mucho más que en cualquier otro sitio. En este caso, podría verse afectada la identidad no sólo de un barrio sino de la misma ciudad.

El tramo que va desde el barrio de la Barceloneta hasta la desembocadura del Besòs.

Este tramo se caracteriza por haber tenido un origen industrial y residencial obrero y la vocación de convertirse en un nuevo trozo de ciudad a partir de la decadencia como área industrial.

A pesar de estos rasgos comunes toda esta franja presentaba por lo menos *tres tramos de características singulares en relación al origen y formación que tuvo cada sector* y que, traducidas en condicionantes y potencialidades, se manifestarían como se verá posteriormente en alternativas de proyecto diferentes tanto en lo relativo a la construcción de la Ronda del Litoral cuanto a los procesos de conversión seguidos en cada caso.



3.67. Imagen representativa del origen industrial y obrero del sector

- Sub-tramo desde el Barrio de la Barceloneta hasta el Cementerio del Este.

Este sector aparecía fuertemente condicionado por la presencia de barreras urbanas. Se encontraba separado de la ciudad por la Estación de Francia, terminal de las líneas ferroviarias que venían del norte tanto por el interior como por la costa; por el Parque de la "Ciudadella", de perímetro cerrado que operaba como un tapón en la continuidad de la trama viaria; y por la presencia de cuarteles militares que por tamaño y función también producían semejantes efectos.

El eje viario más importante estaba constituido por el Paseo de la Circunvalación que rodeaba al parque y su prolongación en la actual Av. Icaria (antiguamente General Varela y antes aún Av. del Cementerio ya que vinculaba la ciudad con éste). Esta vía constituía a su vez la línea final hasta donde habían sido abiertas las vías transversales del ensanche.

El sector presentaba infraestructuras fabriles a ambos lados del ferrocarril de la costa ya abandonadas (como La Catalana de Gas y Electricidad, fábrica de Gas Lebón, etc), constituyendo entre ellas un equipamiento singular por encontrarse en este entorno y en funcionamiento, el "Hospital del Mar". El carácter fabril y de talleres se prolongaba hacia el ensanche con una muy diversa e irregular ocupación de las manzanas.

Desplazada la actividad industrial, potenciada contemporáneamente la estación ferroviaria de Sants y prevista la de la Sagrera, la Estación de Francia había perdido por su parte, todo sentido funcional, restando sólo un valor patrimonial edilicio.

A diferencia del tramo que se analizará a continuación, en éste ya prácticamente no existía actividad residencial. Si bien en el momento de máxima actividad industrial existieron *coreas*, asentamientos caracterizados por la precariedad y la insalubridad (ya que coexistían con las industrias y los vertederos de éstas), con la apertura del Paseo Marítimo hacia el año 1966 estas casas de chabolas ya habían desaparecido.

Un condicionamiento añadido del sector era la presencia de Bogatel, salida de cloacas de Barcelona al mar.

- Sub-tramo desde el Cementerio hasta el núcleo histórico del Poble Nou.

La característica principal de este tramo era que aquí la actividad fabril, en buena parte aún en funcionamiento, aparecía muy mezclada con un tejido residencial obrero, el del Poble Nou. Este tejido se organizaba fundamentalmente entorno a tres ejes, dos de ellos tenían sentido mar-montaña: la Rambla del Poble Nou y la calle María Aguiló y uno era paralelo al mar, la calle Taulat. Este último eje, bordeando al cementerio por la parte de atrás, constituía la prolongación histórica de comunicación entre el antiguo poblado y la "Ciutat Vella". Mientras los ejes Taulat y María Aguiló habían sido los ejes históricos sobre los que se apoyó el crecimiento suburbano de este poblado, la Rambla del Poble Nou (urbanizada hacia mediados del S XX) constituía el único eje del ensanche de sentido montaña-mar que llegaba hasta este punto. La Rambla del Poble Nou y el eje de María Aguiló morían al llegar al eje ferroviario.

Este sector residencial, próximo al mar, había estado históricamente separado de éste por la infraestructura ferroviaria y había padecido históricamente también problemas de inundaciones ya que la misma infraestructura impedía el escurrimiento natural hacia el mar.

Tipologías edilicias. Paralelos a la línea férrea y a ambos lados de la Rambla del Poble Nou se alineaba un conjunto de edificios de PB + 6, construidos en la década de los 50 por el Patronato de la

Vivienda que contrastaba drásticamente con el tipo de edificación del entorno. El tejido residencial característico del eje Aguiló y sus transversales era de parcelas de poco ancho (6 m) y entre 20 y 30 m de largo, ocupadas por viviendas de dos y tres plantas alineadas a la vía, donde la planta baja en general era utilizada por el pequeño comercio. El tejido residencial sobre la Rambla del Poble Nou en cambio, ya mostraba parcelas de mayor tamaño y una edificación de mayor altura pero también se trataba de edificación entre medianeras alineada a la vía, semejante a la del ensanche. El eje Taulat por su parte, presentaba un carácter más industrial, las parcelas presentaban mayor superficie y eran ocupadas por galpones y talleres aún en funcionamiento.

- Sub-tramo desde el núcleo histórico del Poble Nou hasta la desembocadura del Río Besòs.

En este sector la ocupación industrial era más irregular, existiendo instalaciones de mayor superficie pero también importantes vacíos. En este tramo, la superficie ocupada por el ferrocarril se triplicaba por la presencia de una playa de maniobras, la antigua estación de Poble Nou y talleres ferroviarios. En este sector se habían instalado también las cocheras de los transportes públicos. Cobraban importancia además, la presencia de infraestructuras de servicio como una planta de tratamiento de residuos líquidos, usinas, una incineradora.

La continuidad con el resto de la trama urbana en este caso no aparecía obstruida por la presencia de barreras construidas sino por el contrario, por la presencia de suelo aún no urbanizado. La Avenida Diagonal por ejemplo, no había sido abierta hasta el mar, y las vías del ensanche acababan en suelo al que todavía se daba uso agrícola o frente a edificios industriales.

Constituía un eje singular en el sector la Rambla del Prim que, aunque aún no urbanizada, estaba previsto desde el planeamiento se convirtiera en un eje segregado rápido, vinculado al Cinturón Litoral. Este eje había sido el soporte de referencia sobre el que se construyeron importantes polígonos de viviendas en la década del 60 como el Polígono SO del Besòs.

Déficits y dificultades.

Frente a la decisión de convertir la franja costera que va desde el Barrio de la Barceloneta hasta el Besòs en un nuevo sector urbano y de posibilitar el acceso del resto de la ciudad al mar, se planteaban las siguientes cuestiones que demandaban solución:

- la necesidad de resolver o superar la barrera de la infraestructura ferroviaria;
- la necesidad de resolver el desagüe de las aguas residuales y pluviales;
- abrir el Cinturón Litoral previsto por el planeamiento sin que se convirtiera en una nueva barrera física;
- fijar o consolidar una nueva línea de costa
- sustituir y renovar la zona industrial por un lado y
- por el otro, permitir la accesibilidad al mar y la mejora urbana de un núcleo histórico.

Desde el punto de vista funcional, se planteaba la necesidad de resolver una continuidad urbana paralela al mar inexistente, pero también la necesidad de resolver la continuidad transversal de la ciudad, hasta la línea de costa. Frente a estos objetivos la forma en que se resolviera el cinturón podía tener un impacto positivo o representar un fuerte obstáculo. Las rasantes de implantación de la vía rápida serían decisivas en la continuidad transversal pero a su vez, ésta estaba condicionada por la necesidad de permitir los escurrimientos de la ciudad hacia el mar. Un planteo en viaducto, que permitiera resolver con mayor facilidad estas cuestiones incidiría negativamente en el aspecto formal ya que, desde el punto de vista del paisaje, en esta operación estaba en juego la nueva línea de costa de la ciudad.

Desde el punto de vista urbanístico se planteaban dos tipos de desafíos. Por un lado, la materialización de esta infraestructura sería contemporánea a la "urbanización" de un trozo nuevo de ciudad y en ello el diseño del viario podría tener un papel activo. Por otro, esta materialización debía ser acompañada de un proceso de reparación histórica en el tramo correspondiente al núcleo histórico del Poble Nou. En este caso, el diseño del viario debía incidir lo menos posible en el establecimiento de una comunicación barrio-mar cuyas líneas de fuerza estaban predefinidas desde siempre.

Vocación

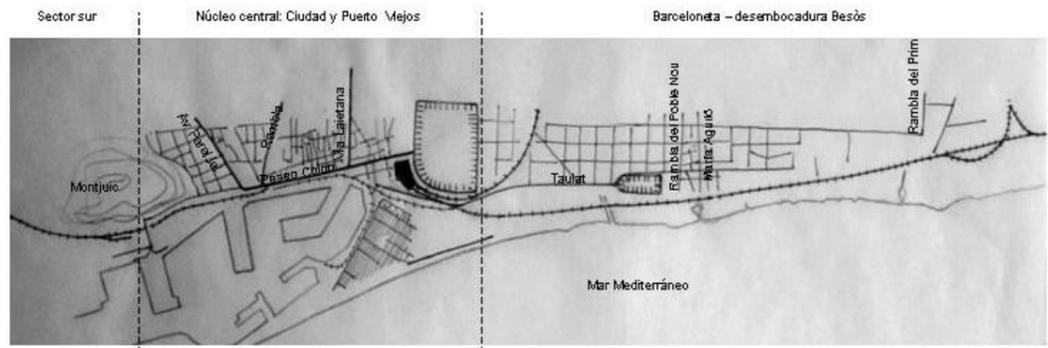
En esta franja, el potencial que suponía la incorporación del mar al paisaje y a la actividad económica urbana, era mucho más evidente o estaba mucho más clara que en el sector de montaña o del Besòs y ello convertía a la franja de análisis desde el principio en un área de intervención con interés tanto en sí misma como en el hecho de que podía convertirse en el "área de transición" entre la ciudad y el mar.

El interés como nueva área urbana no era novedoso teniendo en cuenta que en los años 60 ya existió una propuesta (el Plan de la Ribera) para transformarla, lo que cambiaba era el tipo de operaciones previstas y los objetivos de éstas²¹. Aquel plan proponía la urbanización de un área residencial completamente nueva que se ubicaría entre el Cinturón y el mar, pero omitía cualquier consideración hacia la ciudad y hacia el barrio histórico de Poble Nou, de algún modo implicaba la sustitución de la barrera industrial por una nueva pantalla edilicia entre la ciudad y el mar. De allí que fuera fuertemente combatido por los habitantes del sector y por colectivos profesionales hasta lograr su paralización.

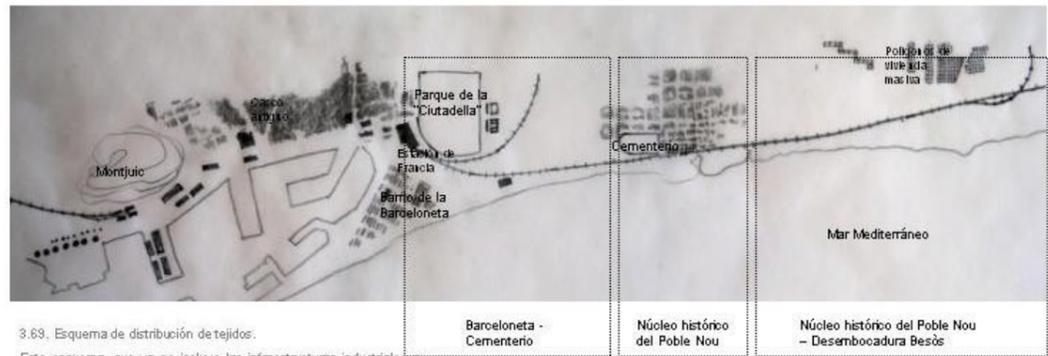
El Plan General Metropolitano de 1976, congelaría este debate reservando este suelo como sistema viario y verde.

²¹ Por aquellos años, en coincidencia con la depreciación de este sector como emplazamiento idóneo para la actividad industrial ya estaba claro su alto valor urbanístico potenciado por la proximidad al mar y al área central y por la planificación del Cinturón Litoral que garantizaría su accesibilidad rápida. Esto explicará que los grandes propietarios del suelo, hasta entonces industrial, se asociaran en la elaboración del "Plan de la Ribera". En relación a este Plan y a las características de este sector puede consultarse Laboratorio de Urbanismo. "Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera". Ed. Gustavo Gili. Barcelona 1974.

Cuando Barcelona se convierte en sede de los juegos Olímpicos de 1992, se da la oportunidad de iniciar el proceso postergado de reconversión pero ahora estaban mucho más claras las intenciones de que esta intervención debía resolver simultáneamente la llegada de la ciudad al mar.



3.68. Esquema de las vías principales y de las barreras urbanas existentes.



3.69. Esquema de distribución de tejidos.

Este esquema, que ya no incluye las infraestructuras industriales a sustituir, muestra con claridad aquellos tramos donde el proyecto estaría obligado a respetar los tejidos existentes (el de la ciudad vieja, el del núcleo histórico del Poble Nou y el sector de Polígonos de la Rambla del Príem) y los grandes vacíos a urbanizar.



3.76 6 3.77 7 3.78 8 3.79 9 3.80 10

3.1.5. EL BORDE DEL RÍO BESÒS.

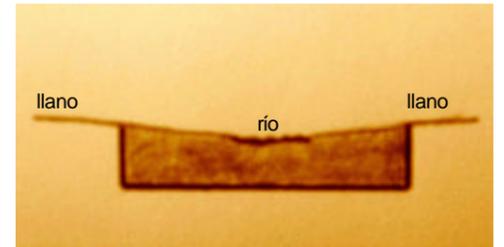
Este área puede caracterizarse desde el punto de vista del paisaje natural como la del encuentro de la ciudad con el Río Besòs o aquella donde el continuo urbano paralelo al mar aparece cortado por la presencia de este río (*esquema 3.81*).

Tomando como referencia la ciudad central se trata de un área o una franja que aparecerá durante muchos años dramáticamente separada de ésta por la presencia de vías férreas y de los núcleos urbanos vecinos por la presencia del río. Estas dificultades harán que su proceso de ocupación y urbanización sea mucho más reciente.

A diferencia del sector de montaña, hasta mediados del S.XX la margen derecha del río había sido un territorio de uso agrícola separado de la ciudad por las vías del ferrocarril y los talleres ferroviarios. El cauce del río aún no estaba regularizado y las formas de conexión con la orilla opuesta eran muy precarias. Este sector empezó a colonizarse como territorio de la ciudad a partir de la construcción de polígonos de vivienda y de la progresiva instalación de actividades industriales. La margen izquierda había tenido una ocupación más temprana como resultado del crecimiento suburbano progresivo de otros dos núcleos urbanos: Santa Coloma de Gramanet y Badalona.

Rasgos propios de este sector eran: la total independencia que habían seguido ambas orillas en su proceso de ocupación, así como la dependencia a administraciones distintas. A diferencia de las áreas anteriores, en este caso la franja analizada correspondía a cuatro municipios: Barcelona, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma de Gramanet y Badalona.

La relación entre las piezas de ambas orillas era prácticamente nula, hasta mediados de los 70 los únicos tres puntos de cruce eran los puentes que daban continuidad a las carreteras existentes: el puente que permitía la prolongación del Paseo de Santa Coloma hacia el camino Hondo de Santa Coloma, el puente que vinculaba la calle Guipúzcoa con la carretera Alfonso XII de Badalona y los viaductos que daban continuidad a la Autopista del Maresme y a la Autovía Nacional II en su ingreso a la ciudad de Barcelona por la Gran Vía. En algún momento existieron otros cruces que eran precarias instalaciones realizadas por los mismos pobladores del lugar.



3.81



3.82. El carácter de la ocupación de la margen derecha del Río Besòs: polígonos que anteceden a todo tipo de urbanización y el inicio de la implantación de industrias. *Fotografía de 1959.*

El plano topográfico de 1970²² muestra aún un río cuyo curso no había sido regularizado, como tampoco algunas de las rieras de montaña que eran sus afluentes. Esto hacía que el sector estuviese sometido en ocasiones a los efectos de desbordes producidos por simples lluvias²³. Hacia 1974, en una foto aérea²⁴ puede observarse que el cauce en el tramo considerado prácticamente hasta su desembocadura ya había sido regularizado, lo que contrastaba con la irregular ocupación o avance de la edificación en cada una de las orillas.

Al momento de la construcción definitiva del Cinturón del Litoral en este sector, aparecían dos tipos básicos de actividades: *industrial* y *residencial*. Una particularidad es que éstas se encontraban concentradas o focalizadas.

En la *margen derecha*, un área industrial, de talleres y almacenes de gran superficie, ocupaba manzanas de gran tamaño y regulares, que conformaban dos sectores separados por el núcleo residencial del barrio Bon Pastor y que se prolongaban por detrás de éste con un ordenamiento más irregular formando una U. El sector aparecía separado del resto de la ciudad por las vías del ferrocarril y se servía principalmente por un lado, de los ejes Santander y Guipúzcoa y por el otro, del Paseo de Guayaquil y Ciudad de Asunción.

Otro sector puntual industrial se encontraba por arriba del Paseo de Santa Coloma. Si bien correspondía al emplazamiento de una única fábrica su tamaño e importancia será determinante en el proyecto de ocupación del gran vacío en el que se encontraba inserta (*este vacío fue descrito en la pág. 133*)

Los sectores residenciales en esta margen derecha correspondían fundamentalmente a polígonos de vivienda, un hecho que ponía en evidencia una colonización urbana más tardía, fruto de operaciones unitarias gestionadas por organismos públicos y no por un proceso espontáneo de crecimiento suburbano. Estas operaciones se agrupaban básicamente en tres sectores: el de Baró de Viver en el norte y el de Bon Pastor en el centro, ambos dentro del municipio de Barcelona y el del barrio de La Mina en el sur dentro del municipio de Sant Adrià. Mientras los dos primeros aparecían separados entre sí por una de las zonas industriales antes descritas, el sector de Sant Adrià aparecía fuertemente desvinculado de aquellos por la presencia de un gran vacío que rodeaba a los viaductos de acceso a la Gran Vía y separado del mar y del río por las líneas de ferrocarril a Francia que entraban hacia la ciudad por la línea de costa y por la que se dirigía hacia el norte.

La *margen izquierda* en cambio, se caracterizaba por presentar tejidos suburbanos que habían avanzado irregularmente hacia el borde del río.

²² Plano Topográfico del Área Metropolitana de Barcelona de 1970, escala 1:10.000. Levantado y editado por la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios. Servicio Geográfico del Ejército

²³ Algunos barceloneses todavía recuerdan cómo el río se llevó algunas de las improvisadas instalaciones con las que los pobladores intentaban suplir la carencia de puentes que permitieran resolver la continuidad entre ambas orillas.

²⁴ Foto aérea del Instituto Cartográfico de Catalunya de 1974.

En esta margen aparecía una pequeña elevación en la que a su vez aparecían emplazados algunos equipamientos como un sanatorio, y una cancha de fútbol.

El *tramo final de este sector* que podríamos considerar desde el cruce de las vías férreas sobre el río hasta la desembocadura de éste en el mar, presentaba condiciones semejantes en ambas orillas. Se caracterizaban por la presencia de infraestructuras de servicio como una Compañía Eléctrica, depósitos de petróleo, depuradoras, etc.

Tipologías edificatorias. En la *margen derecha*, los primeros núcleos residenciales correspondieron a conjuntos habitacionales de bajo costo (*Casas Baratas*), viviendas unifamiliares de una planta construidas por el Patronato Municipal de la Vivienda, como los barrios de “Baró de Viver” y “Milans de Bosch” en Bon Pastor en la década de los 50²⁵. Posteriormente, se construirán viviendas en bloques de mayor altura en el sector de Bon Pastor. En este caso, la concentración o focalización de la actividad residencial antes descrita no será sinónimo de homogeneidad sino de fuertes contrastes ya que frente a las viviendas de una planta se construirán bloques de hasta 6.

En el barrio de Baró de Viver hacia los 80 se iniciará el proceso de sustitución progresiva del antiguo conjunto de viviendas por el polígono homónimo. Mientras la primer etapa de la sustitución estará caracterizada por la construcción de un bloque lineal continuo cerrado en sí mismo de grandes dimensiones que reflejará una clara intención de cierre hacia el exterior y construcción de un espacio colectivo interior protegido (hoy en estado de deterioro y abandono), las posteriores operaciones también serán de bloques lineales de semejante altura pero abiertos y alineados a vías urbanas, un hecho que reflejará de algún modo la intencionalidad que caracterizará las nuevas operaciones de conformación de trozos de ciudad, frente al fracaso social de la primer propuesta de unidades autónomas, cerradas en sí mismas.

En el sector de Sant Adrià, el Polígono de la Mina corresponde a un conjunto de bloques en altura también lineales. Este conjunto hasta la fecha presentará serios problemas de marginalidad social que de algún modo constituirán su estigma identitario frente al resto de la ciudad. Entre los factores que contribuyeron a crear estas condiciones sociales seguramente un papel importante lo tienen las densidades con la que fue resuelto y la inadecuación de las tipologías edificatorias en relación al carácter de la población residente, que por otra parte fue erradicada compulsivamente de otro sector de la ciudad.

En la orilla izquierda, el tipo edificatorio característico es el de edificios de vivienda entre medianera de entre 4 y 6 plantas alineados a la vía y conformando manzanas cerradas.

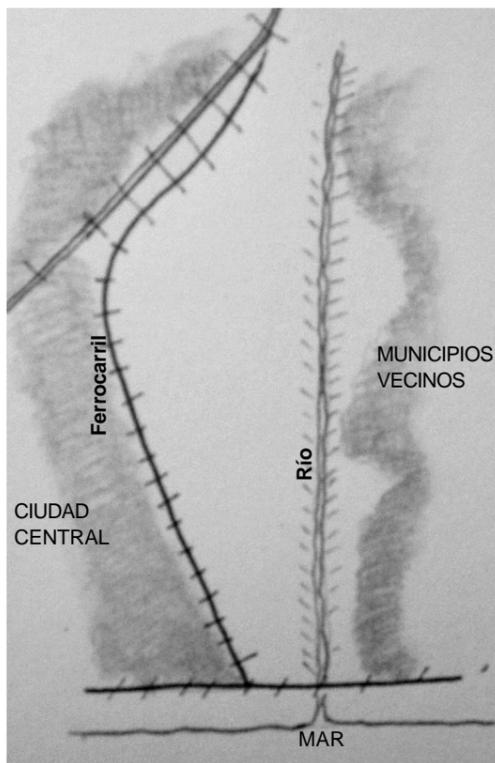
Posición y relación de las piezas en relación al área central y al resto del territorio. El sector residencial de Baró de Viver se encontraba confinado entre el Paseo de Santa Coloma; las vías y los talleres ferroviarios; la calle Tucumán y el río. Dependía fundamentalmente del Paseo de Santa Coloma a

²⁵ Ajuntament de Barcelona. Patronat Municipal de l'Habitatge “Barcelona. Les cases barates”. Domingo, Miquel y Sagarra, Ferrán. L'Hospitalet, Barcelona, 1999

través del cual se vinculaba tanto al resto de la ciudad como con la orilla opuesta. Las vías internas del polígono de algún modo pendían de este eje. De manera secundaria, por la parte sur, la calle Tucumán permitía vincularse a los ejes Ciudad de Asunción y Guayaquil. Se trataba del sector mejor conectado a la orilla opuesta gracias al puente que incluía aceras para el cruce peatonal. En cierto modo, existía más proximidad con Santa Coloma de Gramanet que con el Barrio de Bon Pastor o Barcelona (de la que lo separaba una suma de barreras físicas: la infraestructura ferroviaria antes mencionada, cuarteles militares, la autopista de la Av Meridiana, el gran vacío que posteriormente se convertirá en el Nudo de la Trinidad)

El área central o de Bon Pastor, se organizaba a ambos lados de la calle Sant Adrià y se encontraba rodeada de calles perimetrales mediante las que se establecía una débil comunicación con la calle Santander a través de la cual podía vincularse al resto de la ciudad. El cruce más próximo a la orilla vecina se encontraba a 1000m. El barrio se encontraba totalmente rodeado del tejido industrial.

El sector del Barrio de la Mina también aparecía deficitariamente comunicado al resto de la ciudad, siendo los ejes más importantes de conexión aquellos que a su vez constituían sus vías perimetrales: la calle Cristóbal de Maura y la Ronda Sant Ramón de Penyafort. Estos ejes establecían una cierta continuidad con el sector de polígonos que caracterizara el entorno de la Rambla del Prim. El sector quedaba "entre" la ciudad y las vías del tren. En este caso, las vías férreas constituían la barrera principal hacia el río y hacia un núcleo más histórico que con una ordenación singular se emplazaba junto al río.



3.83. Esquema representativo de las barreras físicas (ferrocarril) y la barrera natural (el río) que caracterizan este sector. Las primeras separándolo de la ciudad central y del mar, la segunda de los barrios vecinos ubicados del otro lado del río .

Tipos de déficits y dificultades. Seguramente el déficit principal de este sector estaba dado por la precaria accesibilidad descrita tanto a las áreas residenciales como a los sectores de actividad industrial. Las discontinuidades en relación a la ciudad central por la presencia de las taxativas barreras ferroviarias y en relación a la otra orilla por la presencia del río y la inexistencia de puntos de cruces frecuentes y de carácter urbano, como las discontinuidades con los sectores próximos por la ausencia de una irrigación viaria regular, contribuían a reforzar el carácter de aislamiento y marginalidad de las partes.

A éstas características se sumaba la carencia de espacio públicos, de equipamientos, etc. y los problemas de marginalidad social de algunos de los conjuntos masivos de vivienda como el de la Mina ya mencionados.

La construcción del Cinturón Litoral previsto por el Plan General Metropolitano de 1976, desde el punto de vista urbano planteaba la posibilidad de introducir un nuevo tipo de accesibilidad desde la ciudad y el área metropolitana a la margen derecha, evadiendo las barreras interiores pero también ofrecía el riesgo de convertirse en una nueva barrera entre ambas orillas y de afectar de manera directa las condiciones ambientales de los barrios de vivienda.

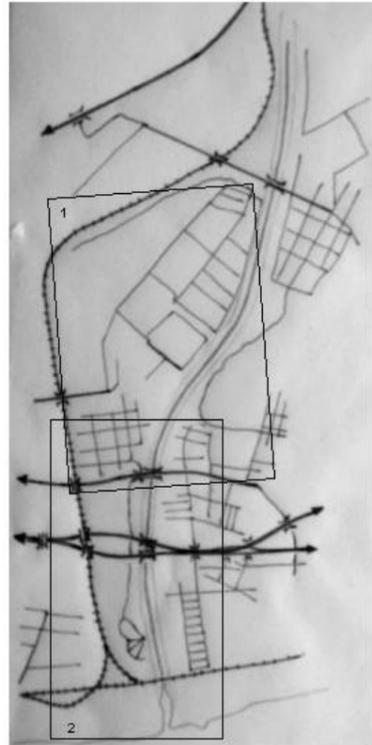
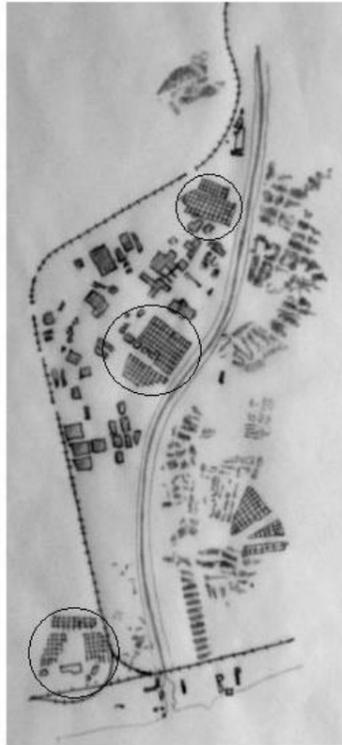
Sin embargo desde el punto de vista estrictamente viario se planteaba en un contexto más fácil que en el sector montaña: un relieve mucho más regular y un menor condicionamiento en relación a la superficie libre disponible. Las dificultades radicaban en este caso en la cota de implantación, condicionada a la cota del río para resolver los escurrimientos.

Vocación como área de oportunidad

Hasta entonces el río había sido considerado una barrera y un obstáculo, representaba la “*parte de atrás*” tanto para la ciudad central como para los núcleos de Sant Adrià, Badalona o Santa Coloma. Estas características son, desde una visión actual, contradictorias con el potencial como recurso paisajístico y de articulación que esta franja podría tener entre las mismas partes que separa. De ser límite, aquel curso de agua podía convertirse perfectamente en un eje de articulación, máxime cuando se verifica que la distancia entre las áreas urbanizadas de una y otra orilla no excedían en ningún caso los 200m.

Del mismo modo, el carácter negativo de marginalidad que hasta entonces habían tenido los bordes del río es absolutamente cuestionable teniendo en cuenta su potencial como área libre y verde perfectamente compatible con un uso de esparcimiento o de ocio. De algún modo los barrios próximos al río podrían cambiar aquel carácter marginal por el de una situación privilegiada (pensamos en los tantos ejemplos de áreas urbanas privilegiadas por su emplazamiento junto a un río o un canal).

Lamentablemente, ninguna de estas cuestiones serían tenidas en cuenta por el planeamiento en el que prevaleció la idea de que esta franja constituía un canal relativamente libre en cuyos bordes se trazarían vías segregadas básicas que permitirían cerrar por el norte el cinturón que rodearía a la ciudad, de la misma manera en que los cruces se preveen como meros puentes que prolongarían las vías básicas segregadas a las principales arterias urbanas.



3.86. Esquema de distribución de tejidos.
 Los polígonos de viviendas aparecen concentrados en tres grupos en la margen derecha, entre ellos se interponen tejidos industriales y se encuentran separados de la ciudad por la rotunda barrera física del ferrocarril. Los tejidos suburbanos de la margen izquierda avanzan hacia el río con sus propias lógicas de crecimiento

3.87. Esquema de las vías principales existentes.
 Las vías que permiten cruzar el río, a excepción del Paseo de Santa Coloma, poco aportan a la comunicación entre orillas. Se trata de vías segregadas que permiten resolver la continuidad de vías dirigidas a vincular puntos más distantes y que a nivel local, seccionan los tejidos a sus costados. Puede verificarse también la discontinuidad de la red viaria local

3.84 y 3.85. Fotografías aéreas del año 1975 del Institut Cartogràfic de Catalunya



333



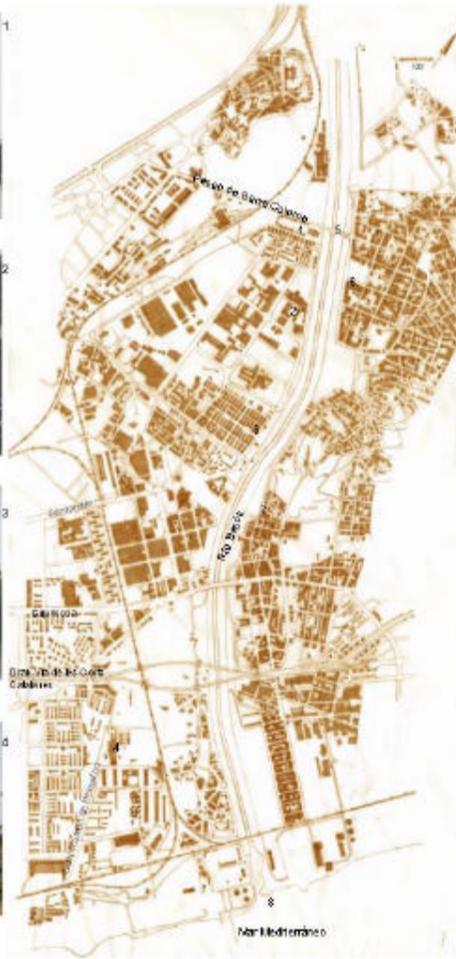
332



331



330



333



334



335



336

336. Borda del Besòs. Situació actual a la construcció del Centre Llobal. Tècnica

El plani és una reconstrucció realitzada a partir del Plan Regional de 1970 aprovada per la Comissió de Urbanisme i Serveis Concrets de Barcelona y l'Unió Municipal y actualitzat en base a la Subjecció Atrial de 1975 del Institut Cartogràfic de Catalunya.
Las Subjecció a especial de la demarcación del Río Besòs fueron llevadas entre los años 2000 y 2003, aunque representan en base a una situación con el plani actualizaciones existentes en agosto de 2010.

3.2. EL PROYECTO

3.2.1. ANTECEDENTES

Las Rondas de Dalt y del Litoral constituyen una derivación directa de la previsión hecha por el Plan General Metropolitano (PGM) de 1976 para la construcción del Segundo Cinturón y Cinturón del Litoral dentro del "sistema viario básico" del Área Metropolitana de Barcelona.

La planificación de estas vías sin embargo, no es nueva sino heredera de una serie de planes y proyectos que con variaciones, las irán previendo o reclamando como necesarias desde muchos años antes. En rigor, el PGM confirmó prácticamente sin cambios el Plan de Red Arterial de 1963 pero a su vez en éste último, persistían de algún modo huellas de una primera traza pensada ya en 1903 como *ronda exterior o camino rural* por León Jaussely²⁶ que si bien no llegaría a materializarse, incidiría tanto en los sucesivos planes (Plan de Enlaces de 1917, Plan Comarcal de 1953, Propuesta para el Plan Director de 1968, etc) como en las progresivas y parciales aperturas de vías²⁷.

Entre aquellas primeras rondas pensadas en 1903 y la construcción final de las rondas que tuvo lugar entre 1986 y 1992 ha mediado un largo intervalo de tiempo en el que se irá modificando el carácter o el modo en que se las concibió y la función para la cual fueron previstas dentro de la red viaria urbana y metropolitana. De vías urbanas periféricas con funciones conectivas entre pueblos recientemente anexionados al Municipio de Barcelona y con fines urbanísticos y formales sobre suelos aún vacantes, empezarán a ser consideradas a partir de los años 50 como vías segregadas, con funciones de "cinturón" en una red arterial básica metropolitana. En el caso de la actual Ronda de Dalt, de la previsión de una *vía de paseo, de enlace entre vías rurales, urbanización y formalización de un borde bello* para la ciudad se pasará a la previsión de una *vía de movimiento rápido y segregado*, con el

²⁶ Prevista en el Anteproyecto de Enlaces de 1903. Ver Anexo I.

²⁷ Una evolución detallada de este proceso en lo que respecta a la Ronda de Dalt puede leerse en la Tesis Doctoral de Hugo Grandas: "*Validad arterial y forma urbana. Estudio de la urbanística del viario y de los procesos de urbanización de vías básicas*" LUB. Director Miguel Corominas.

propósito de *disuasión del tránsito de paso por la ciudad y el de freno o límite a la expansión* en 1953 y al de una *vía de enlace exterior entre vías metropolitanas básicas de alta capacidad* en 1963²⁸.

En este intervalo de tiempo tampoco el territorio de inserción permaneció inmutable: si en principio se trataba de un territorio prácticamente rural, en el momento del proyecto definitivo se trataría de un territorio altamente ocupado y urbanizado como el que describimos en el *capítulo 3.1*. La demora en la construcción de estas vías no impedirá la progresiva ocupación de las áreas de borde de la ciudad y su retraso frente a este proceso terminará condicionando aún más el trazado de aquella posible vía: cada nueva ocupación constituirá una nueva restricción a las posibilidades de inserción de una nueva traza, pero, al mismo tiempo, cada una de ellas reafirmará la necesidad de dar conectividad y accesibilidad a estos sectores.

Tampoco las expectativas entorno al área servida por estas posibles vías fueron las mismas: de ser el lugar ideal para el emplazamiento de residencias unifamiliares en parcela propia, pasará a ser desde los 50, el área propicia para el emplazamiento de polígonos de vivienda masiva, en terrenos alejados, baratos, pero que en el futuro estarían comunicados de manera rápida con el resto de la ciudad.

Los cambios operados no modificaron sin embargo la idea de un trazado semejante. La sucesiva confirmación desde el planeamiento de una traza periférica a pesar de ser concebidas como vías distintas, incidirá en una determinada directriz en el progresivo proceso de ocupación del suelo, tanto de manera positiva, generando expectativas y promoviendo nuevas operaciones en el sector, como de manera negativa, operando como un freno a ocupar terrenos que podrían quedar afectados por el paso de la futura vía.

En la década del 70, en contemporaneidad con otras operaciones de tipo desarrollista (construcción de polígonos en emplazamientos poco idóneos, mal comunicados y servidos; ejecución de infraestructuras rápidas sin adecuación a la ciudad, densificación incontrolada del área central) se inició parcialmente la construcción de algunos tramos del Segundo Cinturón. Frente a la fuerte contestación social generada por estas obras y la necesidad de controlar el expansionismo de aquellos años, el Plan General Metropolitano de 1976 vino a poner freno a la ocupación y a congelar de algún modo la solución pendiente sobre el Segundo Cinturón. Si bien confirmaba la necesidad de abrir estas vías, así como la necesidad de abrir los principales ejes previstos por la Red Arterial de 1963, dejaba en suspenso la solución final para más adelante aunque estableciendo una expresa reserva de suelo para hacerlo. Reserva que como podrá observarse en el análisis posterior de las muestras se caracterizará por una sobre-dimensión de las vías y de los nudos, por priorizar la continuidad de una

²⁸ Las características de cada una de estas previsiones pueden leerse con mayor detenimiento en el Anexo I

red viaria básica autónoma de las necesidades urbanas locales y sin mayores ajustes a los tejidos existentes²⁹.

Habrà que esperar 10 años más para que se inicie el proyecto y la construcción definitiva del anillo de circunvalación. Una suma de hechos a los que ya se hiciera referencia como la confirmación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de 1992, la nueva política urbanística del Ayuntamiento democrático de urbanizar y mejorar la periferia así como la de recuperar la calidad ambiental del área central, la consideración del proyecto viario como un instrumento potente de configuración del espacio urbano, etc. conllevan a la decisión de dar una solución definitiva a algunas de las vías básicas previstas por el planeamiento, entre ellas, el anillo perimetral, pero desde una reinterpretación de las funciones que este tipo de vías habría de tener dentro de la ciudad³⁰. En esta reformulación constituirá un punto de partida importante a nivel local las reflexiones que se realicen de manera colectiva entre ingenieros y arquitectos en el Seminario de Sarrià en 1984 y que darán lugar a lo que se conocerá posteriormente como Plan de Vías³¹

Si el PGM será decisivo para el proyecto definitivo en función de la reserva de suelo efectuada y en la medida que la sobredimensión de ésta supondrá posteriormente la posible utilización del suelo no empleado en el viario para otros fines urbanos, el Plan de Vías lo será en la medida que promoverá un tipo de actuación que dará prioridad al encaje urbano y a la articulación con la red viaria local. La solución definitiva no podrá interpretarse sino en el marco de una estrategia general de cosido o costura que supondrá la apertura y urbanización de otras múltiples vías urbanas de distinta jerarquía y del acabado de otras vías básicas como la del Primer Cinturón, los Túneles de Vallvidrera y el de la Rovira y los principales enlaces con la red metropolitana.

En definitiva, en la interpretación del proyecto que se hará a continuación es preciso tener en cuenta que existe una herencia del planeamiento y unas condicionantes que devienen de la *extemporalidad* entre el momento y las circunstancias en que estas vías son pensadas por primera vez y el momento y las circunstancias en que se las construye. Cuando ello ocurre, lo que en principio tenía la facilidad de poder emplazarse o trazarse sobre un territorio prácticamente vacío ya es un territorio fuerte y densamente ocupado. De un proyecto que "proponía una traza", una forma de urbanizar o conquistar un territorio, se había pasado al proyecto de una traza que debía ajustarse a lo que ya existía, la vía debía ceñirse al "espacio disponible" y ajustar su diseño a las pautas que le venían dadas de un entorno en algunos tramos ya consolidado. De algún modo esta traza ya no sería "causa" sino "consecuencia", no se anticiparía sino que vendría a "completar", a mediar entre situaciones de hecho.

²⁹ Para una descripción más detallada ver Anexo I

³⁰ Sobre esta reinterpretación nos hemos referido en el *Repaso Previo*.

³¹ Sobre las pautas de intervención que definirá este plan puede leerse una descripción más detallada en el Anexo II.

Es preciso considerar también que entre la planificación inmediatamente anterior (la de 1976) que tenía un claro objetivo funcional metropolitano y el proyecto definitivo media una nueva interpretación de las vías rápidas en el área urbana a partir de la cual se intentará responder a aquella escala metropolitana pero desde un ajuste y adecuación al entorno donde habrán de insertarse y, paradójicamente, en este territorio de inserción estas nuevas vías tendrán una clara vocación urbanizadora y formalizadora como la que tuvieron las primeras rondas³².

Como podrá constatarse en el apartado siguiente los ajustes y la voluntad de encaje en este territorio, serán disímiles a lo largo de todo el anillo circunscribiéndose los tramos de interés al ámbito de Barcelona.

³² A este fenómeno se hace una referencia expresa en el *Epílogo*

3.2.2. CARACTERÍSTICAS GENERALES.

Lo que hoy se conoce como Rondas de Dalt y del Litoral corresponde al recorrido del Segundo Cinturón y del Cinturón Litoral respectivamente, en el ámbito del Municipio de Barcelona.

La Ronda de Dalt conforma un arco de aproximadamente 12 km que va desde la Av Diagonal hasta el Nudo de la Trinidad. Se inscribe en un arco mayor (el Segundo Cinturón) que va desde el Municipio de Montgat hasta el del Prat de Llobregat y que tiene una longitud aproximada de 27 km.

La identificación de la Ronda del Litoral es menos precisa, en general recibe esta denominación en el tramo del Cinturón del Litoral que recorre el área central de la ciudad (*Ciutat Vella, Vila Olímpica, Poble Nou*). Quizás la pérdida paulatina de los rasgos que caracterizaran estos tramos hace que tanto en los bordes del río Besòs como en el del Llobregat se pierda este nombre. Curiosamente estos tramos se identifican en general como las “patas” Norte y Sur. En el léxico de la Ingeniería se denomina “patas” al *enlace* de dos vías de alta capacidad. La descripción que haremos posteriormente permitirá reconocer que esta denominación lamentablemente es coherente con un proyecto que no tuvo en estos tramos mayores ambiciones urbanísticas que las de unir el Cinturón Litoral con el Segundo Cinturón.

El Segundo Cinturón y el Cinturón Litoral se cierran en el Nudo *Llobregat*, al sur y en el Nudo *de la Trinitat*, al norte. Estos grandes nudos cuya construcción fue contemporánea a la del anillo, constituyen dos de las principales puertas de acceso a la ciudad. El Nudo del Llobregat resuelve los enlaces con la autopista a Lleida y Zaragoza y la Carretera Nacional NII y con la autopista que va hacia el Aeropuerto (prolongación del Segundo Cinturón A16) . El Nudo de la Trinitat, resuelve los enlaces con las Autopistas B-20, A-17 y A-18. Este nudo en realidad correspondería al de la Av. Meridiana, arteria que constituía hasta entonces la principal entrada norte de la ciudad pero por la disponibilidad de espacio, este nudo se resolvió en el vacío que quedaba entre el Paseo de Santa Coloma y el río Besòs. De este modo, se derivó gran parte del tránsito que convergía hacia la Meridiana hacia el Nudo y en el caso de este eje se resolvió un enlace menor con la Ronda de Dalt.

Además de estos nudos la construcción del anillo incluyó la solución de los enlaces con las principales vías básicas que llegaban a la ciudad y con las nuevas que se construyeron casi simultáneamente con las Rondas. El Nudo Diagonal que resuelve los enlaces de la autopista A2 con la Av. Diagonal y la Ronda de Dalt; el Nudo de Vallvidrera que resuelve el nuevo acceso de la ciudad desde Collserola a través del Túnel de Vallvidrera y permite los enlaces con la Vía Augusta y la Ronda de Dalt; la

transformación del Nudo del Besòs, donde ahora además del enlace entre la autopista A19 y la Gran Vía de les Corts Catalanes se resuelve el enlace de éstas al Cinturón Litoral; y en el extremo opuesto, el enlace de la Autovía de Castelldefels, la Av. de la Granvía y el Cinturón del Litoral. De este modo el anillo se convirtió en el eje perimetral donde se produce el paso o la transición de todas las vías rápidas que llegan a la ciudad a las principales arterias urbanas.

Por su parte se resolvió la conexión entre el Primer y Segundo Cinturón a través del enlace entre el Cinturón del Litoral y el Paseo de la Zona Franca al sur y a través de la Av. del Estatut de Catalunya y el Túnel de la Rovira, al norte.

Sección tipo

Las Rondas fueron resueltas con una sección tipo que incluyó vías segregadas y vías laterales urbanas estrechamente articuladas entre sí donde en general las primeras corren deprimidas y las segundas siguen las rasantes urbanas. Esta sección tuvo adecuaciones al tipo de solicitaciones urbanas que tendrían fundamentalmente en cada sector de la ciudad. En el caso de la Ronda de Dalt se incluyeron 3 carriles segregados y 2 carriles urbanos más espacio para estacionamientos por sentido. En el caso de la Ronda Litoral en cambio se optó por 2 carriles segregados y 3 urbanos más espacio para estacionamiento también por sentido. En los tramos restantes, las vías urbanas se pierden total o parcialmente y la sección adoptada es la de una autopista urbana convencional.

En lo que atañe a las Rondas, las secciones tipo descritas varían formalmente en función del espacio con que se disponía en cada trayecto y de la voluntad de afectar lo menos posible los tejidos existentes. En la mayor parte de su recorrido las vías segregadas corren deprimidas, mientras los laterales urbanos se ubican paralelos a éstas, en voladizo sobre éstas o bien, las vías segregadas aparecen cubiertas. En este último caso, en aquellos sectores donde el ancho disponible era mínimo, las vías urbanas se resolvieron sobre la misma losa de cubrición. En otros, los laterales se resolvieron a los costados de éstas y las losas fueron aprovechadas para insertar equipamientos, áreas de estacionamiento, etc. sobre las vías segregadas.

Los tramos donde las vías segregadas se resuelven *sobreelevadas* son mínimos, como en el caso del paso de la Ronda de Dalt por sobre la Av. Diagonal.

Los tramos donde las vías segregadas se resuelven *bajo voladizo* o *en trinchera* predominan fundamentalmente en el sector de montaña y en el frente de mar.

Las vías segregadas corren *a nivel de superficie* o cota urbana básicamente entre el Montjuic y la Av Diagonal (en sentido horario) y en el borde del Besòs después del Barrio de Bon Pastor hasta el Nudo con la Rambla del Prim. Dentro de la Ronda de Dalt constituye una excepción muy notable el tramo de

Montbau donde las vías segregadas también corren a nivel de superficie. En este caso, si se repasa el sector de montaña analizado en el apartado anterior se verifica que ello es una derivación directa de la construcción iniciada en éste tramo en los 70 con pautas de diseño muy distintas.

Sólo en un tramo, el de Pedralbes, las vías segregadas se resuelven *en túnel*, en los demás casos donde éstas aparecen cubiertas no se trata de túneles sino de losas de cubrición. Ello supone una gran diferencia ya que mientras en el primer caso no se introducen modificaciones en el tejido existente, en los segundos, se trata de la producción de suelo urbano libre donde no se disponía de éste y de la posterior transformación que implica su ocupación y uso.

Como puede apreciarse en el plano "*espacios urbanos generados sobre losas de cubrición*", éste tipo de cubriciones predominan también en el sector de montaña y en el frente de mar, constituyendo excepciones las losas de cubrición que dan lugar al Parque de Sanfeliu y al de la Solidaritat en el Segundo Cinturón y las correspondientes a los núcleos residenciales de Barò de Viver y Bon Pastor en el borde del Besòs.

En los casos del sector montaña las cubriciones se producen fundamentalmente para reforzar la continuidad urbana entre uno y otro margen de las vías y en el frente litoral para reforzar la llegada peatonal desde la ciudad hasta el mar. En estos dos sectores, las cubriciones forman parte de un diseño asociado al del conjunto de la vía, en Nou Barris por ejemplo, la distancia entre losas de cubrición es la estrictamente necesaria para permitir los enlaces entre las vías segregadas y las urbanas.

En los demás casos estas cubriciones aparecen como hechos aislados, insertas en tramos donde la sección de la vía no reúne las características de adecuación y encaje de los sectores de montaña y del litoral y se trata por tanto de paliativos frente a tejidos residenciales delicados donde se intenta revertir los efectos de corte, polución acústica e intrusión visual que de otro modo produciría el Cinturón. En algunos de estos casos la alta calidad del proyecto posterior permite potenciar en gran medida la relación entre los tejidos que quedan a ambos lados de la infraestructura como ocurre con el Parque de la Solidaritat, pero en otros como los que tendrán lugar frente a Barò de Viver o Bon Pastor poco o nada contribuirán a revertir las condiciones generadas por el ya cuestionable diseño de la infraestructura.

Las losas de cubrición permitieron en la mayor parte de los casos, además de restituir las vías urbanas existentes o de establecer prolongaciones entre ellas que antes no existían, introducir equipamientos reivindicados por los barrios periféricos.

Cruces y plazas urbanas.

El tipo de sección adoptada permitió en la mayor parte de los casos mantener los cruces urbanos transversales al eje de la infraestructura a nivel urbano en la Ronda de Dalt y en la Ronda del Litoral. Donde no se construyeron losas de cubrición estos cruces se resolvieron como puentes que vinculan los laterales de uno y otro lado de las vías segregadas. Estos puentes en general coinciden con ejes urbanos transversales que ya existían lo que posibilita su continuidad. Estos puentes reconstruyen "cruces urbanos tipo", vehicular y peatonal.

Pero en aquellos puntos donde se producía la convergencia de un número de vías urbanas mayor se optó por crear plazas urbanas. Estas se resolvieron como glorietas insertas en la mayor parte de los casos en el eje central de la infraestructura, ésto es, sobre las vías segregadas. La solución tipo glorietta permitió en todos los casos, en un espacio reducido, organizar los cruces y giros a nivel urbano. Estas glorietas, por su propia función se convirtieron en verdaderas plazas urbanas.

La construcción de las Rondas supuso de este modo la materialización de un número importante de plazas urbanas tanto en el borde de montaña como en el frente de mar.

- Articuladores urbanos

En algunas de estas nuevas plazas se planteaba una doble dificultad, por un lado el número de vías que convergían a ellas era elevado y por otro, éstas se encontraban a cotas significativamente distintas. En estos casos las glorietas se resolvieron con un diámetro mucho mayor que permitió ir recogiendo perimetralmente las diversas rasantes. De este modo estas plazas se convirtieron en verdaderos articuladores urbanos como la Plaza Alfons Comín o la Plaza Karl Marx.

En otro caso, la articulación urbana no se logró con una única plaza sino con la combinación cuidada de plazas y vías urbanas que trabajan como un todo formal y funcional. Nos referimos al paradigmático ejemplo de la Av. del Estatut de Catalunya y su prolongación en la Rambla del Carmel antes de entrar en el Túnel de la Rovira (que permitiera el enlace con el Primer Cinturón) donde la variedad de tejidos implicados, sumado a las grandes diferencias de pendiente fue resuelta combinando una sucesión de plazas articuladas entre sí por boulevares urbanos y ajardinamientos.

Otro tipo de articulación fue logrado en el borde del Besòs, donde el Puente Potosí fue resuelto de manera asociada a plazas ubicadas a ambos lados del río. Cada una de estas plazas permitió organizar la convergencia de vías urbanas antes de introducirlas en el puente. Este ejemplo resulta en este sector una notable diferencia respecto de los demás puentes sobre el Río en los que se verifica la simple continuidad funcional de las principales arterias pero no la voluntad de articular los tejidos de una orilla con los de la otra.