

COMPILACIÓ DELS RESULTATS DELS TALLERS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA SOBRE ESPAI PÚBLIC 2002-2006





Equip de redacció:

Núria Ricart Ulldemolins: Professora del Departament d'Escultura de la Universitat de Barcelona.

Membre del Centre de Recerca Polis.

Coordinadora del projecte de participació ciutadana "Cartografies de La Mina" (2002-2006)

Antoni Remesar Betllloch: Professor titular del Departament d'Escultura de la Universitat de Barcelona, coordinador del Doctorat "Espai públic i regeneració urbana", director del Centre de Recerca Polis i coordinador del Public Art Observatory.

Director del projecte de participació ciutadana "Cartografies de La Mina" (2002-2006)

Tomeu Vidal Moranta: Professor del Departament de Psicologia Social a la Universitat de Barcelona.

Membre del Centre de Recerca Polis.

Director del projecte de participació ciutadana "Cartografies de La Mina" (2002-2006).

ÍNDEX

JUSTIFICACIÓ DEL DOCUMENT	7
OBJECTIUS	8
1- EL BARRI DE LA MINA	9
2- LÍNIES ESTRATÈGIQUES D'ACTUACIÓ	13
2.1 CONNECTIVITAT	14
2.2 MOBILITAT	16
2.2.1 TRANSPORT PÚBLIC	16
2.2.2 CARRIL BICI	18
2.2.3 ÀREES D'APARCAMENT	19
2.3 ACCESSIBILITAT	20
2.4 SEGURETAT	22
2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC	24
2.5.1 DISSENY URBÀ	24
2.5.2 PROGRAMA D'ART PÚBLIC	27
2.5.3 TOPONÍMIES	28
2.6 SERVEIS CIUTADANS	32
2.7 SOSTENIBILITAT	33
2.7.1 NETEJA	33
2.7.2 VERD URBÀ	35
3. ÀMBITS D'ACCIÓ	37
3.1 RONDA SANT RAMÓN DE PENYAFORT	38
3.2 PASSEIG CAMARÓN	40
3.3 ÀREA 6.5	42
3.4 LATERAL DEL BARRI – VIA DEL TREN	43
3.5 PARC DEL BESÒS	44
3.6 PARC FLUVIAL DEL BESÒS	47
3.7 LA RAMBLA	49
AGRAÏMENTS	51
BIBLIOGRAFIA	52
ANNEX - plànols	54

JUSTIFICACIÓ DEL DOCUMENT

El Pla de Transformació gestionat pel Consorci de La Mina desenvolupa diverses àrees de treball, des de la urbanització de nous carrers i la construcció d'equipaments fins la promoció de l'economia local. Es tracta d'un pla integral en el que l'any 2004 s'afegeix un altre àmbit de treball: l'espai públic i el civisme.

L'espai públic és considerat un indicador de la qualitat de vida urbana, avaluable per la "intensitat de les relacions socials que facilita, per la força amb què fomenta la barreja de grups i comportaments i per la capacitat d'estimular la identificació simbòlica, l'expressió i la integració culturals". Per això, convé que l'espai públic tingui algunes qualitats formals, com ara la continuïtat del disseny urbà, la generositat de les formes, de la imatge, dels materials i l'adaptabilitat a usos diversos a través del temps.¹

Una de les accions que ha dut a terme aquest àmbit des del seu inici ha estat el seguiment del projecte de participació ciutadana sobre l'espai públic *Cartografies de La Mina*, desenvolupat al barri entre els anys 2002 i 2005.

Dirigit pel Centre de Recerca Polis de la Universitat de Barcelona ha tingut per objectiu conèixer les vivències, percepcions, pensaments i perspectives que genera l'espai urbà de La Mina, a través del treball amb els seus veïns i usuaris per tal de detectar possibles línies de treball i actuació en l'àmbit de l'art i l'espai públic, en el context del Pla de Transformació.

El projecte ha seguit dues fases de treball, una primera d'aproximació i diagnòstic i una segona d'aprofundiment i propostes. Entre ambdues etapes s'han organitzat, junt amb la Plataforma d'Entitats i Veïns del barri, les *1es Jornades sobre espai públic*, el gener del 2004. En total hi han participat unes 500 persones.

El volum d'informació recollida i l'anàlisi de la problemàtica per part dels tècnics del Cr Polis ha derivat en el document de propostes i recomanacions que presentem, organitzat en els següents capítols:

1. El barri de La Mina
Context territorial i històric.
2. Línies estratègiques d'actuació
Temàtiques transversals que afecten al barri en el seu conjunt.
3. Àmbits d'acció
Espais concrets del barri amb greus dèficits i/o grans potencialitats.

OBJECTIUS

Es persegueixen els següents objectius:

1- Definir propostes per configurar un model urbà sostenible adequat a les necessitats i característiques territorials i socials del barri. Model que faciliti l'accessibilitat, la mobilitat i la qualitat de l'espai públic del barri en relació al seu entorn i a les seves pròpies potencialitats.

Per a tal efecte cal atendre als següents objectius específics:

2- Establir estratègies d'actuació per a la millora d'elements urbans estretament lligats als usos de la ciutadania

3- Incidir en el desenvolupament de la identitat cultural del barri en relació al seu context cultural i social garantint la seva visibilitat en l'espai urbà.

4- Potenciar usos positius en relació a l'espai públic com:

- >el civisme i el respecte de l'espai i el mobiliari urbà
- >la convivència entre persones
- >l'operativitat de les autoritats competents

1- EL BARRI DE LA MINA

L'espai que ocupa el barri de La Mina, al marge dret de la desembocadura del Besòs és en el seu origen un terreny d'aiguamolls, dessecats cap a l'any 1863 per ser convertits en terrenys d'usos bàsicament agrícoles. Històricament, aquesta àrea era un lloc de caceres i esbarjo. Fins i tot Ildefons Cerdà la preveu en el seu Projecte de Reforma i Eixampla de Barcelona l'any 1859 com espai de transició entre l'urbs i la natura a través d'un "gran bosc" de 190 ha.

La implantació l'any 1848 de la línia del ferrocarril Barcelona-Mataró produeix una barrera que traba l'accés directe al mar.

A principis del segle XX, La Cooperativa de fluido eléctrico "La Catalana" s'instal·la en aquest enclau privilegiat; entre la costa marítima i la desembocadura del riu. Seran els obrers de la indústria elèctrica el primer conjunt important de pobladors, els quals construïran les seves vivendes de planta baixa i pis de forma suburbana seguint el traçat de la carretera, d'igual nom que la indústria.

La Carretera de La Catalana, paral·lela al riu, connecta durant gran part de segle amb la Carretera a França per Mataró, via important d'accés a la ciutat de Barcelona. D'igual forma, la Carretera Negra, situada més a l'interior respecte el riu, uneix la Carretera de Mataró amb el Camp de la Bota, on s'alçava un castell militar del segle XVIII. Aquest castell fou testimoni de milers d'afusellaments durant, però sobretot després de la Guerra Civil Espanyola.

Al Camp de la Bota hi havia "Can Nomen", magatzem de carbó que donà nom a la Carretera Negra. És a tocar d'aquesta carretera on trobem els primers vestigis del barri, la font d'aigua, el merendero que li dona nom i les cases de planta baixa més dos o tres pisos. De forma semi paral·lela a la Carretera Negra trobem l'Acèquia Madriguera, posterior límit administratiu entre Barcelona i Sant Adrià del Besòs.

La creixent urbanització dels terrenys del marge dret del riu (actualment Mina i Catalana) durant els anys 20 i 30 del segle XX porten a l'Ajuntament de Sant Adrià a fer un planejament urbanístic de l'àrea: l'anomenat Pla Maymó, el qual preveu un tipus d'edificació tipus ciutat jardí, amb cases unifamiliars disposades respecte nòduls radials en el territori. Entre els futurs sectors de La Catalana i La Mina es preveu un gran eix cívic a mode de Passeig o Rambla. Aquest element marcarà profundament el territori.

La Guerra Civil Espanyola (1936-39) i la posterior victòria franquista aturen el Pla. La duresa de la postguerra unida a l'esclat "desarrollista" de finals dels 50 i 60 marquen el futur d'aquesta zona de la ciutat. El Pla Comarcal de 1953 declara l'àrea compresa entre les Glòries, La Gran Via i l'actual Diagonal, -en aquell moment del Generalísimo Franco-, com a "*gran reserva que tiene la ciudad para su futuro desarrollo*".

Si a més s'afegeix el fet que Sant Adrià deixa d'existir entre 1929 i 1955, i és el propi riu qui separa jurídicament Barcelona de Badalona, s'entén el projecte que el *Patronato Municipal de la Vivienda* dissenya en un dels sectors de l'àrea, suprimint de facto l'anomenat Pla Maymó, però utilitzant-lo per a altres fins. L'eix cívic projectat als anys 30 des de Sant Adrià es converteix als anys 50 en un ramal del tren que condueix cap al Vallès i França. Barrera en el territori que condiciona l'esdevenir de l'àrea.

La dècada dels anys 60 serà molt complexa a nivell social ja que les migracions des de diferents punts d'Espanya a les grans urbs de la península produeixen un greu problema de barraquisme i insalubritat. El Camp de La Bota, també anomenat "el parapeto"; i Pekín, situat just al costat; El Somorrostro a la platja de la Barceloneta; La Perona etc. constituïran barris extensos de vivenda marginal autoconstruïda en sectors fronterers de la ciutat com la pròpia platja.

Per tal de desallotjar les barraques, el Movimiento articula plans de vivenda social. Un dels grans plans a Barcelona s'ubicarà a La Mina, on s'allotjaran 13.000 persones del Camp de La Bota, Pekín, etc. gran part d'aquestes famílies d'ètnia gitana.

El barri es construeix en dues fases lo qual donarà lloc a l'anomenada Mina Vella (1955-1967), on els edificis de planta baixa més cinc es projecten seguint un joc de perpendicularitats, i la Mina Nova (1967-1975), pensada per encabir en el barri un nombre més elevat de barraquistes, i caracteritzada per una volumetria impressionant, molt poc sensible a l'estructura territorial i a les característiques de la població.

*"L'operació final contemplarà una superfície total edificada de 180.000m². L'espai construït serà del 28,5% del solar, el sòl dedicat a vials i aparcament serà del 20% del solar i el sòl lliure peatonal del 51'5% del solar"*². La Catalana, en canvi, seguirà amb més o menys fortuna el traçat del Pla Maymó, degradant-se però cada cop més fins convertir-se en un barri a penes visible, un barri avui en expectativa d'un nou pla.

La deixadesa institucional, la manca de recursos i equipaments, la poca connectivitat del barri tant amb el centre administratiu de Sant Adrià com amb el centre de Barcelona, units

als problemes de drogues, al nivell socio-cultural de la població i a la imatge que el cine fa de personatges de l'hampa com el Vaquilla, converteixen el barri en un gueto sense llei que eclosiona durant els anys 80 i 90.

Durant aquesta dècada s'intenta posar remei als pregons desequilibris amb intervencions d'escala local com el Parc del Besòs (1986) o el Pont de Cristòfol de Moura, tant importants per començar a teixir un barri de certa qualitat urbana. L'any 1992, durant els Jocs Olímpics de Barcelona es construeixen les rondes viàries de la ciutat. Segons Cantallops, *"el Besòs deixaria de ser un territori de frontera, un finis terrae, per passar a ser la vall de penetració natural des del Vallès a la costa de Barcelona"*³. El dibuix que la ronda grava sobre el territori segueix exactament (en aquest punt) el mateix traçat que el ferrocarril. La ronda donarà accessibilitat i crearà noves centralitats a escala metropolitana però serà una nova barrera territorial que aprofundirà l'escletxa de separació entre barris, marges i ciutat.

S'haurà d'esperar a una altre event d'escala internacional, el Fòrum de les Cultures 2004, perquè arribin a La Mina inversions per a un Pla de Transformació integral amb perspectives fins al 2010. I és que el Fòrum es construeix guanyant terrenys al mar a penes 500 metres del barri.

Però la idea del Fòrum és anterior, prové del Pla especial del marge dret de Sant Adrià de 1990-1992, en el que s'aprofita aquesta nova centralitat oferida per la ronda litoral i es proposa entre d'altres: construir un port d'àmbit metropolità en els terrenys de la Central Tèrmica, remodelar la Catalana i La Mina (eliminant els edificis de la Mina Nova), crear un Parc Fluvial navegable, etc. Aquest Pla especial no s'arribarà a executar però moltes de les idees aniran prenent forma sota altres criteris. Aquest és el cas del Pla de Transformació del barri, integrat entre d'altres pel Pla especial de reforma interior (Peri) La Mina aprovat l'any 2002 recollint part de les demandes de la Plataforma d'Entitats i Veïns/es del barri.

L'organisme que gestiona l'anomenada Unitat d'Actuació d'aquest Peri és el Consorci de La Mina, integrat pels Ajuntaments de Sant Adrià i Barcelona, la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. El pressupost inversor és de 95 milions d'euros per executar fins l'any 2010.

A nivell urbà, el Pla preveu la remodelació integral del centre geogràfic del barri (actualment dedicat a equipaments escolars), convertint-lo en un eix cívic, la rambla, que unirà l'extrem oest (Parc del Besòs) amb la pròpia àrea Fòrum. Es planteja el pas del tramvia per la rambla per tal de transformar el model de mobilitat i integrar La Mina a la resta de l'urbs.

Un total de 336 habitatges es troben afectats, tots els situats al bloc Venus i els situats al centre dels edificis Mart, Llevant i Estrelles, els quals seran escindits a través d'un tall vertical. Es construiran un total de 1097 nous pisos, 350 dels quals per a real·lotjar les famílies afectades. A més el pla preveu la construcció de nous equipaments significatius com la biblioteca, el poliesportiu i la comissaria dels mossos d'esquadra, i d'altres necessaris per reubicar equipaments ja existents com l'Ies Fòrum 2004 o el Ceip Mediterrània.

Tota aquesta remodelació es durà a terme al centre geogràfic del barri i a l'actual Mina industrial (sector C3). La trama provinent del Fòrum, constituïda per la zona universitària i l'àrea residencial Urbis "friccionaran" amb el Peri La Mina en el carrer Llull. I és que la volumetria i preu de mercat dels edificis de la zona Urbis representen un mur urbà entre el barri i l'àrea universitària.

La diversitat d'interessos en una mateixa àrea és complexa, tot i així el Pla de Transformació representa una gran oportunitat pel barri per deixar de ser un espai estigmatitzat i convertir-se en una àrea més de la ciutat de Sant Adrià.

NOTES:

¹Borja, Jordi / Muxí, Zaida (2001) *L'espai públic: ciutat i ciutadania* Barcelona: Diputació de Barcelona pp.48-49

²Ajuntament de Sant Adrià del Besòs (1997) *Crònica gràfica de la construcció del barri de La Mina (1955-1975)*, Sant Adrià de Besòs, pp.14-15

³Cantallops, Lluís (1994) La Vall baixa del Besòs: el llarg procés de transformació d'un territori de frontera a: Àrea, revista de debats territorials, nº4, Diputació de Barcelona, 1994, p.38

2- LÍNIES ESTRATÈGIQUES D'ACTUACIÓ

A continuació es plantegen una sèrie de temàtiques transversals que afecten al barri en el seu conjunt. En aquest sentit, es considera molt important concebre el territori d'una forma àmplia en relació a les línies estratègiques plantejades, superant en alguns casos els límits del Peri La Mina.

Millora de la connectivitat del territori

Potenciar el coneixement del territori i superar les barreres territorials

Millora de la mobilitat

Millorar i fomentar l'ús del transport públic

Facilitar àrees d'aparcament

Implementar i potenciar l'ús del carril bici

Millora de l'accessibilitat

Potenciar i implementar els aspectes de Design for all, després de realitzar la diagnosi de l'àrea

Millora de la seguretat

Potenciar la visibilitat dels Cossos de Seguretat

Anular els racons i llocs perillosos.

Implicar als veïns en el control de l'ús de l'espai públic

Qualificació de l'espai públic

Dotar-se d'elements de Disseny Urbà que potenciïn el sentit de pertinença al territori

Estudiar i avaluar un programa d'Art Públic, a poder ser participatiu

Desenvolupar les toponímies del territori a partir dels plantejaments veïnals

Millora de la prestació de serveis ciutadans

Millorar i dotar d'equipaments

Millora en la sostenibilitat

Potenciar la implicació dels veïns en els processos de Neteja

Potenciar la visibilitat dels serveis de Neteja

Potenciar els elements urbans i les actituds de Recuperació, Re-utilització i Reciclatge

Millorar el verd urbà

Potenciar l'ús d'energies alternatives

2.1 CONNECTIVITAT

Potenciar el coneixement del territori

Superar les barreres territorials

El barri de La Mina, tot i trobar-se en un nou context de centralitat encara pateix una sèrie de barreres arquitectòniques a gran escala que dificulten la connexió normalitzada amb l'entorn, on trobem punts d'especial rellevància com són:

- > Rambla Prim, model de cohesió i ús normalitzat de l'espai urbà.
- > Metro Besòs Mar, referent de mobilitat en quant a transport públic.
- > Parc del Besòs, pulmó verd de l'àrea en estat d'infrautilització.
- > La Catalana, barri deteriorat, a l'expectativa d'un Pla integral.
- > Diagonal Mar, complex comercial, residencial i d'espai públic.
- > Àrea Fòrum i port esportiu de Sant Adrià, front marí d'aproximadament 200 hectàrees.
- > Parc fluvial del Riu Besòs, que travessa els municipis de Santa Coloma de Gramenet, Barcelona, Badalona i Sant Adrià de Besòs.
- > Marge esquerre de Sant Adria, centre administratiu i històric del municipi.

A més es planteja la següent característica territorial:

- > Els límits del barri no són permeables ni faciliten la integració urbana normalitzada.
 - > La ronda litoral, la via del tren i el riu Besòs són tres barreres infraestructurals que actuen com a frontera.
 - > Sant Ramón de Penyafort és un espai expectant amb greus manques d'inversions i dèficits d'accessibilitat.
 - > El Parc del Besòs i les àrees d'equipaments contigües representen un buit residencial a més d'un parc urbà.
 - > La Mina industrial genera un mur urbà per la incompatibilitat dels usos que genera.

El Pla de Transformació només preveu la transformació íntegra de l'espai de La Mina industrial convertint-la en una àrea residencial i d'equipaments. En canvi no es preveu cap millora en els altres límits esmentats. En aquest sentit es planteja la necessitat de:

- > Adequar a la normativa i necessitats actuals totes les vies de comunicació del barri. En concret:
 - > les vies de connexió interurbana:
 - els accessos a la ronda litoral com a via de comunicació amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
 - els carrers Cristòfol de Moura i Manuel Fernández Márquez, on es detecten dèficits en la mobilitat, l'accessibilitat, el mobiliari públic i la il·luminació.

-Sant Ramón de Penyafort com a eix estratègic pel seu potencial aglutinant entre els sectors de La Mina, Sud-oest Besòs, Fòrum, Diagonal Mar, zona Urbis, àrea universitària i parc del Besòs.

-la rambla, futura connexió amb l'àrea Fòrum i el port de Sant Adrià, a més d'espai de comunicació amb la zona Urbis i l'àrea universitària.

>les vies de connexió urbana:

-carrer Ponent

-carrers Mar, Mart i Llevant perllongats.

>les vies de connexió local:

-carrers de La Mina Vella

-carrer Estrelles

-futur passatge fruit del tall dels edificis Mart, Llevant, i Estrelles.

-futur passatge fruit de la perllongació de Mestral - Garbí, però tallat pel Ceip Mediterrània.

-futur passatge siutat a l'actual Mina industrial, de caràcter peatonal.

2.2 MOBILITAT

Millorar i fomentar l'ús del transport públic

Implementar i potenciar l'ús del carril bici

Facilitar àrees d'aparcament

2.2.1 TRANSPORT PÚBLIC

La capacitat de desplaçar-se amb efectivitat pel territori mesura junt amb altres paràmetres el nivell de qualitat urbana. Un dels canvis més pregons que planteja el Pla de Transformació del barri de La Mina es produeix en l'apartat de mobilitat per l'obertura de noves vies de comunicació al barri, però sobretot per la inserció d'un nou mode de transport públic: el tramvia.

Tot i així, avui en dia existeixen forts dèficits a nivell de mobilitat al barri de La Mina pel que fa al transport públic:

Metro

La parada de metro més propera (Besòs Mar, L4) es troba al Carrer Alfons el Magnànim, a uns 300 metres de La Mina. No es pot considerar llunyana però si mal connectada amb el centre administratiu de San Adrià on per arribar s'ha de fer un transbordament.

Autobusos

Existeixen quatre línies d'autobusos que passen pel barri de La Mina

>L43

Nº de parades: 5

Freqüència de pas:

diaris: 9-10 min.

festius: 18-20 min.

Direccions: Sant Adrià - Verneda

>L141

Nº de parades: 3

Freqüència de pas:

diaris: 25-27 min.

festius: 35-40 min.

Direccions: Besòs / Mina – Arc de Triomf

>LB23

Nº de parades: 4

Freqüència de pas:

diaris: 30 min.

festius: 30 min.

Direccions: Montigalà – Bon Pastor

>N6 (Nit bus)

Nº de parades: 1

Freqüència de pas:

diaris: 30 min.

vigílies de festiu: 20 min.

Direccions: Santa Coloma de Gramenet – Plaça de Catalunya - Roquetes

Es recomana desenvolupar un estudi sobre la viabilitat de les següents propostes:

- >la implantació d'un autobús de barri que recorri el marge dret per connectar-lo amb el centre administratiu de Sant Adrià.
- >el desviament del recorregut de la línia L43 per l'interior del barri aprofitant el traçat de la futura rambla.
- >l'increment i/o trasllat de certes parades en especial les de la línia 43.
- >l'increment del número d'autobusos de les línies L43, LB23 i L141.

Tamvia

En l'actualitat el tramvia uneix Sant Adrià del Besòs amb la Vila Olímpica i s'estan duent a terme les obres per comunicar Badalona i l'Estació del Nord. Dues direccions que coincidiran en diversos punts dels recorreguts, entre altres: la rambla de La Mina. Això significa que el barri tindrà una nova capacitat a nivell de mobilitat, amb dues destinacions per sentit en aquest tram.

La implantació d'aquest nou model de transport canviarà la imatge i el paisatge urbà, però també el model actual de mobilitat creant un nou punt de comunicació en ple centre del barri.

Donades les característiques de la zona i el tipus d'equipaments situats en plena Rambla, es recomana:

- >la disminució de la velocitat del tramvia per a la seguretat dels usuaris de la rambla.
- >la implementació de mides extraordinàries com balles de seguretat almenys en parts especialment sensibles del recorregut com són el Ceip Mediterrània i la biblioteca.
- >la nominació de la parada central de la rambla amb el topònim "La Mina".

2.2.2 CARRIL BICI

En l'àmbit de l'espai urbà conviuen diferents interessos als que ha de respondre per tal que no entrin en conflicte. Darrerament s'ha incorporat a les ciutats llatines un darrer mitjà de transport, la bicicleta, així doncs un interès més a tenir en compte, per lo que es plantegen les següents consideracions:

- >El carril bici ha d'estar integrat en una xarxa i el seu grafisme ha de seguir la normativa de seguretat vial al respecte.
- >La separació total entre funcions diferents representa la millor mida de seguretat, separant el carril bici tant de la calçada com de l'acera.
- >En qualsevol cas, la protecció ha d'anar dirigida a salvaguardar "l'element" més fràgil. En el cas d'estar situat sobre l'acera, el vianant; en el cas d'estar sobre la calçada, la bicicleta.

Sant Adrià compta amb uns quants kilòmetres de carril bici situats al Parc Fluvial del Besòs. Aquest connecta amb el del Barcelonès Nord, que alhora comunica amb la Serralada Marina i Badalona, creant un anell molt ampli. El marge dret de la ciutat es troba en aquest sentit aïllat, provocant un buit entre la xarxa de carrils bici de Barcelona i la de Sant Adrià.

En aquest context es planteja la següent proposta:

- >Connectar les dues xarxes a través del barri i establir un circuit adequat a l'interior de l'àrea.
- >Desenvolupar la xarxa tenint en compte la dimensió dels carrers, l'entorn residencial i la situació dels equipaments.
- >Establir quatre eixos transversals i dos eixos longitudinals: Cristòfol de Moura, Ponent, Fernández Márquez i Taulat per un costat; Sant Ramón de Penyafort i Llevant per l'altra.
- >Implementar punts d'estacionament propers a espais d'especial rellevància: centres docents, serveis assistencials, espais esportius, etc.
- >Fer factible la separació física del carril bici a Sant Ramón de Penyafort i Fernández Márquez, donada la secció transversal del carrer.
- >Identificar el carril bici en els casos en què hagi d'estar sobre l'acera a través d'un color o un paviment diferenciat a més de les franges i dibuixos normatius.

2.2.3 ÀREES D'APARCAMENT

El nombre de vehicles privats és força elevat lo qual comporta problemes d'estacionament en les àrees més denses del barri. Constantment s'hi observen dobles i triples files i estacionaments sobre l'acera. Aquestes dinàmiques estan lligades a la manca d'aparcament subterrani en les àrees de Venus i Camarón, però també a la constant compra-venta de 2^a mà i a l'elevat número de vehicles abandonats en sectors com Fernández Márquez i Mina industrial.

El Pla de Transformació ha donat resposta a aquesta problemàtica de la següent manera:

- >El Peri aprovat l'any 2002 preveia la construcció de dos grans pàrkings subterranis al Passeig Camarón i a la zona Venus, tot i així, aquestes inversions desapareixen en les modificacions aprovades l'any 2005.

- >Les dues zones habilitades de forma transitòria com aparcament públic en una extensió total de 5.500 m² són:

- >L'àrea 7.4a (ref. al Peri La Mina), situada entre l'edifici Mart, el carrer Cristòfol de Moura i el Casal Cívic.

- >L'àrea R.2, al costat de la comissaria dels mossos d'esquadra.

Tenint en compte que el Pla de Transformació incrementarà el nombre de veïns del barri però també el nombre d'aparcaments subterranis en els nous espais residencials, es proposa desenvolupar un estudi sobre:

- >La capacitat de l'aparcament en superfície en àrees expectants com Sant Ramón de Penyafort i Fernández Márquez.

- >La viabilitat de pàrkings subterranis en àrees especialment denses com Camarón i Venus, tenint en compte que en aquesta darrera es planteja un canvi d'usos.

- >La possibilitat de perllongar temporalment l'actual àrea de pàrking 7.4a, situada en un dels límits del barri i contemplada com àrea d'equipament urbà.

2.3 ACCESSIBILITAT

Potenciar i implementar els aspectes de Design for all, després de realitzar la diagnosi de l'àrea

La consciència de la diversitat social és la clau per tal de promoure espais accessibles, espais per a la diversitat. I això significa atendre de forma integral les diferents necessitats de grups i individus amb interessos i capacitats diferents: com poden ser els adolescents, els avis, els invidents, etc.

L'espai públic ha de donar resposta a aquesta complexitat a través d':

">Evitar les barreres arquitectòniques

>Promoure l'alineació del mobiliari i elements públics

>Promoure la separació de xarxes de circulació diferent

>Promoure la delimitació clara d'espais públics amb diferents funcions

>Promoure la seguretat vial en vies de circulació intensa" (Brandao, Pedro (coord.) (2002) Ochoa da cidade, guia de avaliacao do design de espaço publico, Centro Português de Design, Lisboa, pp.38-39)

L'accessibilitat del vianant ha de ser efectiva i constituir una prioritat pel que fa al disseny de carrers i places, facilitant i assegurant el seu moviment. Cal una política d'adaptació i supressió de les barreres arquitectòniques. Per això es proposa fer un diagnòstic de la problemàtica en les següents àrees:

>Mina Vella

>Ronda Sant Ramón de Penyafort

>Saturn – Sant Ramón de Penyafort

>Zona Venus

>Passeig Camarón

>Carrer Manuel Fernández Márquez

>Sector 6.5, entre l'edifici Mart i el Casal Cívic

>Parc del Besòs

Les conclusions de l'estudi especialitzat poden contemplar les següents recomanacions:

>La implantació de passos zebra amb ressalt en zones especialment sensibles com són l'escola, la biblioteca, el poliesportiu, etc.

>L'accessibilitat dels equipaments públics tant visual com físicament, sense que això vagi en detriment de la seguretat.

>La sensibilització respecte àrees d'especial fricció entre nivells socials i/o tipologies residencials, com és el cas de la futura avinguda Fernández Márquez i els carrers Mar i Mart entre d'altres.

>La lluita contra l'estacionament indegut com acte incívic que constitueix una barrera arquitectònica de primer ordre al barri.

2.4 SEGURETAT

Potenciar la visibilitat dels Cossos de Seguretat

Anular els racons i llocs perillosos

Implicar als veïns en el control de l'ús de l'espai públic

Des de la creació del barri s'ha parlat de barraquisme vertical i durant dècades s'ha anat deteriorant la convivència tant a les escales dels edificis com al seu espai públic, determinat per un tipus d'urbanisme de volum excessiu, molt poc permeable a la resta de barri i ciutat.

L'any 2002 s'inaugura la comissaria dels Mossos d'Esquadra com a punt de partida simbòlic del Pla de Transformació, des de llavors els actes delictius es releguen a l'àmbit privat. La creació del Centre Assistencial a toxicòmans també fa desaparèixer el consum al carrer.

Per tal de millorar la seguretat al barri de La Mina es planteja desenvolupar un pla integral amb tres òptiques d'abordatge:

1. El nivell de seguretat ciutadana, que pot ser mesurat de forma objectiva per:

- >la quantitat de delictes que es produeixen
- >la quantitat de denúncies que es produeixen

Per lo que s'haurien de promoure solucions en tres àmbits diferenciats:

- >Fent polítiques d'integració social i laboral
- >Potenciant la visibilitat dels Cossos de Seguretat
- >Implicant als veïns en el control de l'ús de l'espai

2. La percepció d'inseguretat, que té a veure amb elements d'imatge i estructura urbana, com són:

>Els aspectes ambientals:

- >la manca de visibilitat (diürna i nocturna)
- >el desordre en el mobiliari
- >la massificació de persones
- >la degradació del paisatge urbà
- >la brutícia
- >l'apropiació de certs espais per sectors concrets de població
- >les activitats anàrquiques com l'encesa de fogueres
- >la sensació d'impunitat en la violació de normatives

>Els aspectes visuals, que marquen la capacitat de control de l'espai públic:

- >Per part dels veïns/es situats als edificis i terrats.

O l'exposició a ser observat:

>Per part dels cossos de seguretat i usuaris de l'espai públic.

>Els racons i llocs perillosos:

>Punts negres del territori, amb poca visibilitat i comunicació, normalment deteriorats, on es detecten usos il·lícits:

-Zona "las casitas", antic nucli de La Mina on es consumeixen drogues.

-Parada d'autobús de Fernández Márquez, molt propera a "las casitas", sense il·luminació nocturna.

-Parc del Besòs, sense il·luminació nocturna i amb punts especialment sensibles com les "les muntanyetes", on hi ha bancs tapats per arbusts; la zona propera a la via del tren; i el racó superior del Parc, tocant a Manuel de Falla.

-Lateral del barri en el seu conjunt tocant a la via del tren.

-Túnels dels edificis de La Mina Nova, sense il·luminació ni visibilitat.

3. Aquest temes s'emmarquen en quatre problemàtiques transversals on estan implicats tant veïns com administracions competents:

>la inseguretat (venta i consum d'estupefaents)

>l'incivisme (brutícia,...)

>la manca d'inversions i manteniment (mobiliari, paviment,...)

>la manca de control respecte la normativa vigent (estacionaments indeguts,...)

2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

- Dotar-se d'elements de Disseny Urbà que potenciïn el sentit de pertinença al territori
- Estudiar i avaluar un programa d'Art Públic, a poder ser participatiu
- Desenvolupar les Toponímies del territori a partir dels plantejaments veïnals

2.5.1 DISSENY URBÀ

MOBILIARI I EQUIPAMENTS URBANS

El deteriorament del barri de La Mina durant les darreres dècades ha significat una manca d'inversions que ha fomentat l'aïllament del barri no només a nivell social, també a nivell de paisatge urbà. Actualment aquest territori es troba sense referències significatives i amb un mobiliari pobre i desorganitzat.

Per tal de qualificar el barri a través del mobiliari es recomana:

- >Normalitzar la tipologia de mobiliari i equiparar-lo en quant a qualitat i quantitat a zones de l'entorn com Sant Adrià centre, Rambla Prim o Fòrum.
- >Implementar un tipus de mobiliari pràctic, fort, i que potenciï la riquesa d'usos: panells publicitaris, bancs, papereres, jardineres, pèrgoles, jocs infantils i juvenils, fonts, fanals, pàrkings per a bicis...
- >Fer un seguiment estricte de les normatives d'accessibilitat i seguretat.
- >Organitzar la implementació de forma integral per tal d'evitar incoherències entre tipologies de mobiliari.
- >Disposar de forma equilibrada en tot el territori el mobiliari i els equipaments urbans, tenint en compte la densitat de població de l'àrea d'intervenció.
- >Ser sensible a l'escala i tipologia de l'espai públic, fomentant uns usos adequats a l'espai d'intervenció.
- >Ser sensible a l'escala i tipologia de l'envolvent arquitectònic, per exemple en quant a equipaments públics. Aquests han de comptar amb papereres suficients i ben situades, aparcaments de bicicletes a l'entrada, fonts per beure, bancs prop dels accessos, bona il·luminació en tot el recinte, panells identificatius, etc.
- >Aprofitar el disseny del mobiliari urbà per introduir criteris estètics i d'identificació simbòlica al barri.

En concret, es planteja:

- >Fer un estudi aprofundit de la situació de les **papereres** al barri de La Mina, on trobem grans desequilibris i una forta desorganització.
- >Dur a terme un estudi sobre la situació de la **il·luminació** al barri per tal d'erradicar àrees fosques.

>Equilibrar la situació dels **jocs infantils i/o juvenils** en tot el territori, on trobem buits importants. En aquest aspecte es plantegen les següents estratègies de gestió:

- >Mantenir i ampliar els jocs ja instal·lats a la Mina Vella i al parc del Besòs.
- >Instal·lar noves àrees de joc a la Mina Nova, al sector de la futura rambla, al propi parc i a diferents espais de Sant Ramón de Penyafort.
- >Traslladar tots els jocs de petanca a l'àrea del futur poliesportiu del barri.

I es recomana:

- >Situar una tanca al voltant del jocs infantils per tal d'assegurar la higiene i el control dels petits.
- >Analitzar les necessitats específiques de mobiliari dels entorns de joc com són la il·luminació, les fonts i els bancs.
- >Assegurar que els paviments siguin els adequats als usos i edats per als quals es dissenyen les àrees de joc.

>Desenvolupar un estudi sobre la situació i futures necessitats de **signalètica** al barri, en el que es contempli:

- >el tipus i nivells d'informació
- >el/s destinatari/s
- >la localització dels panells informatius.

>I es valori les següent proposta, en la que es plantegen tres nivells d'informació:

- >els equipaments públics, en tant que:
 - mapes del territori i elements d'orientació que podrien situar-se a les parades del tramvia (futures portes d'entrada i sortida del barri).
 - panells identificatius de les funcions de l'equipament a l'edifici.
- >l'entorn urbà, en tant que:
 - elements de direcció dins la xarxa viària situada en nodes d'especial importància dins la trama urbana.
- >els temes locals, en tant que:
 - panells d'informació d'events i temes locals situats al Passeig Camarón, zona Venus i Mina Vella.

PAVIMENTACIÓ

El paviment és un dels elements de disseny urbà que configura la imatge d'un territori ja que, a més de garantir les funcions bàsiques d'aïllament, pendents, etc. dóna identitat al paisatge urbà. A més, es valoren altres aspectes com la seva capacitat de:

- >Posar en valor un element de l'entorn urbà.
- >Donar dinamisme a un espai.
- >Unificar i fixar els límits territorials.

>Delimitar funcions específiques.

Al barri de La Mina trobem una àmplia diversitat de paviments:

- >el formigó negre de la rambla.
- >el formigó de colors del passeig Camarón i Venus.
- >la llamborda tipus panot de La Mina Vella (a vegades emmarcada en una línia de pedra natural negra).
- >la pedra artificial dels nous carrers oberts i remodelats des del Pla de Transformació
- >i altres tipologies de pedra artificial situades en aceres perimetrals i espais en expectativa.

Per tal d'abordar el tema de la pavimentació al barri es planteja les següent recomanació:

- >Unificar al màxim els criteris per tal d'identificar un sol model de paviment arreu del barri.
- >Tenir en compte els espais que requereixen un tractament especial, com són:
 - >la nova rambla, que com a futur centre del barri pot ser identificada longitudinalment alhora que es posa en valor i es dinamitza.
 - >el passatge fruit del talls verticals dels edificis Mart, Llevant i Estrelles, el qual uneix Mina Nova i Vella a través d'una secció heterogènia amb manca d'identitat pròpia.
 - >el passeig Camarón, donades les seves dimensions i característiques.
 - >els laterals del barri que limiten amb la tanca de seguretat de la via del tren i la ronda, ja que es tracta d'espais marge que poden ser posats en valor.

2.5.2 PROGRAMA D'ART PÚBLIC

Al barri de La Mina hi ha una manca clara de referències artístiques i elements estètics, tant per estructurar i embellir espacialment el barri, com per mostrar i generar identitat. Estudis sobre preferència del paisatge en el context d'avaluacions ambientals contemplen el disseny i l'estètica com elements importants per a la qualitat de vida de les persones.

Actualment trobem dues intervencions artístiques:

- >un bust de Camarón al passeig del mateix nom promogut pel Centre Cultural Gitano als anys 90, actualment malmès i esperant una restauració.
- >un mural de trencadís situat entre Mar i Ponent, construït pel col·lectiu PoAMina durant la mateixa dècada.

Es proposa dur a terme un programa d'art públic que desenvolupi la participació de la ciutadania en l'estetització i la identificació simbòlica dels espais, basat en els següents plantejaments:

- >el treball escultòric i/o pictòric en els talls verticals dels edificis Mart, Llevant i Estrelles.
- >la regeneració i estetització de les façanes i laterals dels edificis de la Mina Nova.
- >la identificació simbòlica de punts estratègics de la futura rambla.
- >la materialització de la singularitat de certs espais com són:
 - >la plaça entre el Ceip i el Cap, que permet una intervenció a petita escala.
 - >la zona limítrof entre La Mina actual i la futura a través de l'Avinguda Fernández Márquez, en concret a l'entorn del Passeig Camarón (6.17 i 6.19) i a la confluència amb la Rambla (6.15 i 6.18).
 - >la Ronda Sant Ramón de Penyafort on poden situar-se fites de caràcter referencial als encreuaments amb:
 - el carrer Manuel de Falla.
 - el carrer Taulat.

2.5.3 TOPONIMIES

Darrera una toponímia, ja sigui personatge, data simbòlica, etc. s'amaguen una sèrie de valors més o menys compartits. Quan més ampli recolzament té, més duració té la toponímia. El simple fet de posar nom a un carrer no deixa de ser una manera de "construir" socialment el lloc en qüestió. La designació toponímica d'un espai pot ser vista en aquest sentit com una acció social, una acció rellevant en quant a la producció de significats dels llocs.

La diversitat de models en la presa de decisió d'un nom és àmplia (iniciativa veïnal, entitats privades, administració pública,...) però els orígens i criteris sota els quals es fossilitza encara ho és més, en destacarem els següents:

- >La influència de la topografia, la climatologia i les característiques territorials. Per exemple Carrer Major o Plaça de Dalt.
- >Els elements simbòlics i culturals. Per exemple Carrer de les Banyes.
- >Les referències predominants. Per exemple Carrer de les Escoles.
- >Els criteris més o menys arbitraris. Per exemple Carrer Estrelles o Carrer Mart.
- >Els personatges. Rera els quals s'hi ha algun dels elements destacats anteriorment: poden al·ludir a la cultura i a la història d'un poble (Carrer de Maria Grau), a una ideologia i/o moment polític determinat (Carrer de Manuel Fernández), o a un poder fàctic concret (Carrer de Ricard).

Al barri de La Mina, com molts dels polígons d'habitatges creats durant les dècades dels 60 i 70, predominen dos conjunts de noms:

- >els d'origen arbitrari: vents i planetes.
- >els referents a noms de persones, reflex de moments polítics diferents:
 - >El Carrer de Bécquer -poeta romàntic espanyol- és un vestigi de la IIa República.
 - >Cristòfol de Moura -conseller portuguès a les ordres de Felip II i virrei de Portugal- del Franquisme.
 - >Manuel Fernández -obrer de la Tèrmica assassinat durant una vaga l'any 1973-, de la Democràcia, substituint el del Capitán de la Armada Carrero Blanco.

La tipologia d'espai públic és pròpia d'un polígon d'habitatges dels anys 60-70, on el nom del carrer o plaça està supeditat als edificis. Aquest fet implica una cert desordre en el nomenclàtor, al que es recomana posar solució.

A través d'un procés de consulta veïnal es planteja una proposta oberta per als nous carrers i places fonamentada en els següents criteris:

- >Personatges importants per a la comunitat. Per exemple: Carrer de Francesc Botey
- >Memòria-vivència col·lectiva. Per exemple: Plaça del Camp de la Bota
- >Referències del present. Per exemple: Passatge del Riu Besòs

- >Criteris existents. Per exemple: Carrer Rosa dels Vents
- >Principis i valors. Per exemple: Plaça de la Cultura
- >Dones. Per exemple: Passatge d'Assumpció Garcia Ivorra
- >Relació amb el mar. Per exemple: Passatge dels antics Pescadors

Les propostes són les següents:

1

1.1 Plaça de la Cultura. En l'espai on s'alça l'edifici Venus, envoltada per la biblioteca i per un altre equipament públic encara desconegut.

1.2 Plaça de Venus. En record de l'edifici d'habitatges.

2

2.1 Carrer Mar. Substitució de la nomenclatura Venus per Mar entenent aquest tram de carrer com a perllongació

3

3.1 Rambla de La Mina. Futur eix de comunicació i centre del barri.

4

4.1 Passatge del Riu Besòs. En honor al riu prop de la desembocadura del qual s'alça el barri.

4.2 Passatge del Tío Peret (Sant Quirze de Basora 1914 - ?), persona molt implicada amb la millora de les condicions de vida de la comunitat gitana a nivell nacional.

5

5.1 Jardins de Can Cò. En l'espai públic que deixarà una de les darreres cases pairals del barri que serà transformada en equipament i espai públic.

6

6.1 Carrer de Josep Miquel Céspedes (Almenar 1962 – Barcelona 2004), polític de Sant Adrià molt compromès amb el barri.

7

7.1 Plaça de Sant Adrià del Besòs En honor al municipi al que pertany La Mina.

7.2 Plaça dels antics Pescadors. Encara es recorda com ofici de moltes persones del barri.

7.3 Plaça de la Unió. Entre dues àrees de La Mina (Nova i Vella)

8

8.1 Passatge del antics Pescadors. Encara es recorda com ofici de moltes persones del barri.

8.2 Passatge de la Unió. Entre dues àrees de La Mina (Nova i Vella)

9

9.1 Carrer/Passatge del Vents o Rosa del Vents. Proposta que busca unir dos noms (Mestral i Garbí) per un sòl traçat que a més es perllonga.

10

10.1 Plaça del Camp de La Bota, origen de molts veïns de La Mina.

11

11.1 Passatge d'Assumpció Garcia Ivorra, directora de l'Escola Popular de La Mina durant la IIa República.

12

12.1 Carrer de les Dones. En honor a la implicació de moltes dones del barri, poc reflectides en el nomenclàtor de la ciutat.

12.2 Carrer de l'Ambulatori. Equipament públic fruit de moltes lluites veïnals que avui en dia és una gran referència dins del barri.

13

13.1 Carrer/Passatge de la Indústria. La Mina industrial desapareixerà i s'alçaran edificis residencials.

14

14.1 Carrer Antiga Carretera de La Mina. Vestigi molt antic de comunicació, anteriorment anomenada Carretera Negra.

15

15.1 Passatge de la Vaqueria. A l'antic nucli de La Mina, fou un comerç molt conegut que funcionà fins als anys 80.

15.2 Passatge Font de La Mina. Berenador molt conegut durant la 1a meitat de segle XX i origen del nom del barri.

15.3 Passatge dels Estudis. En honor al proper Institut d'Educació Secundària Fòrum 2004.

16

16.1 Carrer Mar. Perllongació del carrer

17

17.1 Carrer Mart. Perllongació del carrer

18

18.1 Carrer de Francesc Botey (Barcelona ? – Mèxic 1971), qui durant els anys 60 fou una persona estimada i coneguda per tots al Camp de la Bota.

19

19.1 Carrer Llevant. Perllongació del carrer

20

20.1 Parada del tramvia: La Mina

Sobre les propostes exposades, cal destacar que:

>es relaciona la toponímia amb la ubicació i jerarquia del carrer o plaça, com per exemple Rambla de La Mina.

>té un interès urbà però també simbòlic la incorporació de tres places dins la trama urbana. Per això s'aposta per noms d'una gran rellevància per aquests indrets com per exemple Plaça del Camp de La Bota o Plaça de Sant Adrià.

>la majoria de toponímies plantejades obeeixen a noms de carrers o places. Tanmateix, hi ha altres espais i equipaments del barri que requeriran un nom, com per exemple la parada del tramvia (nº20), la biblioteca, el poliesportiu, etc.

2.6 SERVEIS CIUTADANS

Millorar i dotar d'equipaments

Els equipaments públics tenen a veure amb la qualitat de vida de la ciutadania ja que afavoreixen la possibilitat d'educació, salut, oci i cultura. La seva influència en una àrea de la ciutat pot ser definitiva, per això s'integren en els planejaments urbans com a peces imprescindibles. L'estratègia de regeneració sol anar acompanyada d'una formalització destacada, fruit d'un arquitecte de prestigi. Es tracta d'una estratègia de valoració del territori que produeix nous usos en l'entorn.

El Pla de Transformació de La Mina planteja canvis profunds en la quantitat, localització i envergadura dels equipaments públics situats en la nova trama urbana:

- >la dispersió de tres equipaments fins ara centrals al barri: el Ceip, l'Ies, i el poliesportiu. I també la d'entitats, associacions, etc.
- >la construcció de nous edificis destinats a escola bressol, biblioteca i mossos d'esquadra.
- >la generació d'àrees de concentració d'equipaments:
 - >la integrada pel Cap, la nova Parròquia Verge de les Neus i el Ceip Mediterrània.
 - >l'àrea del poliesportiu i l'escola bressol.
 - >la futura àrea d'influència de la biblioteca, situada en un espai molt cèntric del barri i recolzada per un altre equipament encara desconegut.
 - >la futura zona universitària i d'activitats, que neix com una gran àrea d'equipaments educatius i terciari d'àmbit supralocal.

En aquest context, es plantegen les següents propostes:

- >Definir els usos dels futurs equipaments
 - >de la zona Venus
 - >de Can Cò segons les necessitats de la població
- >Desenvolupar un estudi sobre la viabilitat de les següents demandes ciutadanes:
 - >un casal d'avis amb més capacitat
 - >una piscina descoberta
 - >un equipament vinculat a la zona universitària
- >Dur a terme un estudi sobre la signalètica de tots els equipaments per tal de fomentar la identificació i llegibilitat del territori.
- >Adequar el mobiliari tant a l'interior de l'edifici com a l'entorn segons les necessitats del propi equipament.
- >Seguir els criteris de seguretat i accessibilitat en tots els edificis i serveis públics.

2.7 SOSTENIBILITAT

Potenciar la implicació dels veïns en els processos de Neteja

Potenciar la visibilitat dels serveis de Neteja

Potenciar els elements urbans i les actituds de Recuperació, Re-utilització i Reciclatge

Millorar el verd urbà

Potenciar l'ús d'energies alternatives

2.7.1 NETEJA

La brutícia al barri és la punta d'un iceberg soterrat en la marginalitat, la drogadicció, la massificació, la manca d'arrelament, d'inversions i de manteniment.

Un diagnòstic sobre la situació actual de la brutícia al barri aporta les següents conclusions:

- >La Mina Vella es percep com la zona més neta del barri.
- >Camarón i Venus es veuen com les zones més brutes, on els contenidors es troben clarament saturats.
- >Les papereres del barri estan situades de forma desequilibrada i seguint criteris irregulars que no obeeixen a les necessitats del territori.
- >Els contenidors són poc accessibles per a persones grans, discapacitats i infants.
- >Les dinàmiques incíviques més negatives són:
 - >tirar la brossa per la finestra
 - >menjar pipes arreu
 - >no recollir els excrements dels gossos. Les zones amb menys visibilitat i freqüència de pas s'han convertit en enormes pipicans.
 - >tirar papers al terra
 - >no ficar la bossa dins del contenidor
 - >baixar els mobles qualsevol dia de la setmana
 - >esmicolar i trencar tot el que queda fora dels contenidors (vidres, mobles, etc).
 - >abandonar bosses plenes de runa a l'espai públic

Les polítiques integrals, la coordinació i la priorització de tasques són les claus per lluitar contra aquests problemes. Treballant sota un pla integral que defineixi programes sectorials basats en:

- >l'educació
- >la vigilància en el compliment de normatives
- >la inversió i manteniment de l'espai públic
- >la implicació dels veïns en els processos de neteja
- >la integració social i laboral

En concret es proposa:

- > Millorar la situació dels **contenidors** de recollida selectiva en relació a les àrees més denses de La Mina com són Venus i Camarón.
- > Estudiar la viabilitat de la **recollida pneumàtica** a tot el barri.
- > Organitzar i unificar els criteris de situació de les **papereres** al barri. Racionalitzar i equilibrar la situació en tot el territori, substituint un bon nombre de papereres deteriorades.
- > Organitzar **campanyes** pautades per promoure actituds de Recuperació, Re-utilització i Reciclatge destinades a grups de població estratègics com infants, dones, etc. per la seva capacitat multiplicadora.
- > Implementar tres **àrees de gossos** en el perímetre del barri que donin servei a totes les zones residencials.
 - > Les àrees per a gossos es diferenciïn dels pipicans habituals en que:
 - són espais per al joc i la interrelació a més de per a les necessitats bàsiques d'orina i defecació.
 - solen estar situades en parcs urbans ja que permeten una major extensió, una millor qualitat del sòl i més riquesa en la vegetació.
 - requereixen un mobiliari urbà més ric: fonts, bancs, papereres i elements amb bosses.
 - En ambdós casos és imprescindible la desinfecció mensual i la neteja diària, així com la senyalització i informació específica sobre l'ús correcte i el tipus de manteniment.
 - > Es proposen tres zones on situar àrees de gossos al barri de La Mina:
 - el parc del Besòs
 - els descampats de la part baixa de Sant Ramón de Penyafort, tocant a la Mina Vella.
 - el carrer Estrelles

2.7.2 VERD URBÀ

El barri de La Mina té una posició estratègica pel que fa al verd urbà. Consta de dos fronts d'aigua (mar i riu) molt a la vora i d'un parc de quasi 7 hectàrees al costat. A més té una amplitud rellevant en quan a espai públic, lo qual ofereix una gran oportunitat per al desenvolupament del verd urbà en xarxa que equilibri en part la densitat d'habitants i el pes dels edificis.

Veiem la situació actual del verd urbà a l'interior del barri:

- >Existeixen varies zones on els arbres necessiten poda i manteniment:
 - >el perímetre de Can Cò i gran part de Sant Ramón de Penyafor.
 - >el carrer Fernández Márquez i part de Mart, on hi ha pollancre de certa edat.
 - >la zona de la sala Pinós-Miralles i la Parròquia.
 - >el passatge 6.5, entre el Casal Cívica i l'edifici Mart.
 - >les àrees de Saturn i Venus.
- >Trobem arbres joves morts i escocells buits en gran nombre a:
 - els carrers Mart i Mar on van ser plantats pollancre l'any 2005.
 - el Passeig Camarón i la plaça de Venus.
 - >i de forma esporàdica a:
 - els carrers Llevant i Estrelles
 - la nova rambla
 - La Mina Vella
- >Es detecten espècies no gaire adequades a les característiques territorials com són:
 - >les palmeres a la futura rambla, on l'asfalt negre i la timidesa de la vegetació (alternada per acàcies) no facilitarà l'ús normalitzat d'aquest espai durant la primavera, la tardor i l'estiu per manca d'ombra i excés de calor.
 - >els pollancre plantats als carrers Mart, Mar, Llevant i Estrelles, ja que es tracta d'uns arbres de fulla caduca molt esvelts que creixen des de l'arrel si no es poden. Quan són grans mesuren entre 20 i 30 metres d'alçada i entre 2 i 4 metres de diàmetre. És a dir, que fins que l'arbre no és adult, no fa bona ombra i a més crea una pantalla visual que no afavoreix la seguretat ni la visibilitat del paisatge urbà. Suporta la proximitat del mar i la contaminació, però pot produir al·lèrgies respiratòries. Per la seva forma, té reminiscències dels jardins històrics i funeraris.¹
- >Es plantegen dues àrees molt extenses amb una organització anàrquica del verd urbà:
 - >Zona Venus
 - >Passeig Camarón

Donat aquest context territorial, es fan les següents recomanacions:

- > Mantenir i podar tots els arbres del barri per tal d'erradicar els desequilibris actualment existents.
- > Substituir a la rambla les palmeres per arbres de gran copa i fulla caduca.
- > Substituir els pollancre per arbres de copa alta, fulla caduca i floració.
- > Plantar arbres als escocells buits.
- > Qualificar el futur espai públic de Can Cò com a jardí urbà i dissenyar-ne la vegetació d'acord amb aquesta qualificació.
- > Valorar la reorganització de l'arbrat al Passeig Camarón i a la zona Venus.
- > Valorar una política de replantació i reubicació dels arbres afectats pel Peri.
- > Introduir verd urbà als nous espais públics proposats pel Peri La Mina:
 - > la plaça 6.16, entre el Cap i el Ceip.
 - > la plaça 6.9b, lateral al passatge obert pels talls verticals dels edificis Mart, Llevant i Estrelles.
 - > la plaça 6.19, al costat del futur poliesportiu.
- > Plantar arbres i arbusts a les àrees de gossos del barri.
- > Donar vivesa i color arreu a través de jardineres i/o parterres amb plantes de clima mediterrani.
- > Dur a terme un estudi sobre la viabilitat de plantar més arbres als espais marge entre el barri i la ronda litoral. Arbres que servien com aïllament contra la contaminació acústica que en l'actualitat pateix l'edifici Estrelles, (i en un futur l'edifici Llevant a causa dels talls prevists als edificis).

NOTES

¹Navés Viñas, Francesc (1995) El árbol en jardinería y paisajismo (i equip) Barcelona: Ed. Omega

3. ÀMBITS D'ACCIÓ

A continuació es planteja l'anàlisi i la proposta de reforma i millora d'espais específics que:
>bé es troben en un cert estat d'expectació per estar fóra de la Unitat d'Actuació del Consorci de La Mina, com és el cas de:

- >**la ronda Sant Ramón de Penyafort.**
- >**el Passeig Camarón.**
- >**l'àrea 6.5**, entre l'edifici Mart, l'aparcament provisional i el Casal Cívic.
- >**el lateral del barri** que limita amb la via del tren i la ronda litoral.

>bé evoquen un gran cúmul d'expectatives per la seva capacitat d'aglutinant estratègic en un context metropolità, com és el cas de:

- >**el parc del Besòs.**
- >**el parc fluvial.**
- >**la rambla.**

3.1 RONDA SANT RAMÓN DE PENYAFORT

Les barreres històriques, naturals i urbanes han caracteritzat el barri, separat físicament de Sant Adrià i administrativament de Barcelona seguint el traçat de l'antiga Acèquia Madriguera, molt propera a la ronda.

Es tracta d'una via operativa sobretot a nivell vial, però degradada en molts altres aspectes. Podem considerar-la un espai expectant que ara per ara afecta negativament a la imatge del barri i aprofundeix la barrera física i psicològica existent entre els diversos sectors residencials. Per això el seu ús està clarament per sota de les seves possibilitats.

Podem dividir la via en tres sectors ja que s'aprecien diferències importants pel que fa a les seccions del carrer, els usos de la via, l'estat de conservació i l'envolvent arquitectònic:

>Ronda litoral - carrer Llull. Tram ample urbanitzat recentment per acollir futurs edificis de tipus terciari, residencial i equipament.

>Carrer Llull – carrer Cristòfol de Moura. Tram més estret que termeneja amb els barris de La Mina i sud-oest Besòs. Pateix grans manques infraestructurals i de conservació.

>Carrer Cristòfol de Moura – Gran Via. Tram ample utilitzat com estacionament en superfície a més de vial de trànsit. El marge dret acull el barri del Besòs, el marge esquerra equipaments esportius i urbans com el parc del Besòs. A tocar de la Gran Via trobem un plaça recentment inaugurada amb profusió de mobiliari urbà.

Altres aspectes a destacar són:

>L'heterogeneïtat urbana ve donada per la tipologia d'habitatges que circumden la ronda, basada en polígons dels anys 60 i 70 del segle XX que no entenen l'eix com a possibilitat per construir façana sinó com a límit territorial.

>El seu funcionament a nivell de mobilitat és pobre:

>longitudinalment per als vehicles motoritzats.

>transversalment per ser creuat a peu en qualsevol punt de la via fins i tot aquells no habilitats.

>transversalment per als vehicles motoritzats en els encreuaments de Cristòfol de Moura, Llull i Taulat.

>En el seu entorn immediat trobem equipaments públics de gran envergadura: l'Escola d'Adults Fernández Márquez, la piscina i el poliesportiu, el camp de futbol i el parc del Besòs entre d'altres.

Donades aquestes característiques, es plantegen les següents línies de treball per tal de desenvolupar un projecte integral de reforma:

- >Potenciar Sant Ramón de Penyafort com a eix de comunicació en dues direccions -la longitudinal i la transversal-, a tres nivells: transport públic, transport privat, vianants.
- >Fer un disseny integral i establir una secció de carrer homogènia que permeti transitar longitudinalment sense obstacles.
- >Equilibrar el nombre i qualitat del mobiliari públic i l'arbrat al llarg de l'eix.
- >Eliminar les barreres arquitectòniques, especialment en zones amb problemes d'accessibilitat com:
 - >L'acera perimetral del parc del Besòs.
 - >Els arbusts dels recents pisos d'obra vista.
 - >L'acera perimetral de La Mina Vella.
- >Aprofitar els intersticis actualment deteriorats entre edificis i calçada per convertir-los en espai públic qualificat:
 - >el buit territorial entre la Guarderia i el Mercat al Carrer Cristòfol de Moura.
 - >la zona de Saturn, actualment degradada i utilitzada com a pàrking de cotxes.
 - >el futur espai públic de Can Cò.
 - >la benzinera.
 - >els descampats a l'alçada de la Mina Vella.
- >Implementar amb elements referencials dos enclaus estratègics: el situat a l'encreuament amb Manuel de Falla; i amb el carrer Taulat. Aquest darrer es valora molt important ja que comunica amb una àrea de centralitat com és el Fòrum i Diagonal Mar.
- >Habilitar una àrea de gossos en la zona dels descampats propers a la Mina Vella.
- >Desenvolupar un estudi sobre el trànsit i la seguretat vial a l'àrea per tal de racionalitzar les àrees d'estacionament, implementar nous semàfors i redibuixar els passos zebra.

3.2 PASSEIG CAMARÓN

El passeig Camarón és un espai de 8.421m² situat entre els dos edificis de més envergadura de La Mina Nova. És un dels centres socials més significatius del barri. El nom va ser introduït en la nomenclatura de Sant Adrià en la dècada dels 90 per iniciativa del Centre Cultural Gitano.

Podem descriure la seva situació urbana de la següent manera:

- >El Passeig Camarón és un espai massificat socialment i aïllat urbanísticament.
- >Els accessos al passeig segueixen dues tipologies:
 - >les grans obertures longitudinals que limiten a l'oest amb Ponent i a l'est amb Fernández Márquez: pateixen barreres d'accessibilitat visual i física, en especial la de Fernández Márquez.
 - >els túnels transversals: que limiten amb els carrers Llevant i Mart, són d'ús peatonal, foscos i amb poca visibilitat.
- >La seva situació urbana i el seu ús social han generat un espai amb unes dinàmiques d'utilització molt particulars. Per exemple, el fet que no hi hagi intèrfons en gran part de les escales produeix una relació verbal (els crits i xiulets són constants) poc comuna.
- >En canvi, els dos carrers exteriors, sobretot el carrer Mart, que en l'actualitat limita amb el Ceip i l'Ies, estan clarament infrautilitzats.
- >A nivell comercial, es pot apreciar que la majoria d'establiments del passeig són bars.
- >El mobiliari urbà està deteriorat i empobrit en tot el sector.

El Pla de Transformació de La Mina preveu l'obertura d'un nou eix al centre del barri: la rambla; i la construcció de nous edificis tant en el seu entorn com en l'actual Mina industrial. Es preveu l'esponjament i aireació del propi Passeig a través del tall vertical dels edificis Mart, Llevant i Estrelles, que establirà una comunicació directa amb el nou centre. Les obertures longitudinals es veuran reforçades per l'envergadura dels equipaments i espais públics del seu entorn. Tot i així, no està prevista cap reforma del propi passeig.

En aquest context, es planteja la necessitat de dur a terme un projecte integral de l'àrea que contempli els següents objectius:

- >Enriquir la diversitat d'usos i usuaris de l'espai.
- >Permeabilitzar l'espai i millorar la connectivitat, potenciant els nous espais d'integració mitjançant:
 - >la identificació clara del passatge transversal produït pels talls dels edificis, -de secció i tipologia heterogènia- a través de la pavimentació, el mobiliari, etc.

- >el reforç de la connexió longitudinal, fent el més ampli i accessible possible els dos extrems del passeig, en especial l'obertura que limita amb l'avinguda Fernández Márquez (6.17) i la futura plaça del poliesportiu (6.19).
- >Ordenar els elements de l'espai urbà segons la secció longitudinal i transversal del passeig i acabar amb l'actual "caos ambiental".
- >Equipar el passeig amb mobiliari urbà adequat a les necessitats com per exemple àrees de jocs infantils, zones de bancs, papereres,...
- >Dur a terme un programa d'ajuts a la normalització d'elements urbans com:
 - >els cartells dels comerços
 - >els intèrfons
- >Recuperar la idea plantejada en el Peri La Mina de l'any 2002, on es preveia la construcció d'un aparcament subterrani controlat.
- >Abordar la regeneració de la imatge dels edificis des d'una perspectiva artística:
 - >Donant un caràcter pictòric i/o escultòric als futurs talls verticals.
 - >Transformant la imatge degradada a través de criteris estètics.

3.3 ÀREA 6.5

Entre l'edifici Mart, la zona d'aparcament provisional i el Casal Cívic trobem un passatge peatonal molt utilitzat com espai de comunicació, clarament deteriorat i ple de barreres arquitectòniques.

El Peri preveu eixamplar aquest espai incorporant part de l'actual pati del Casal. Tot i aquesta perspectiva, continua sent un lloc expectant i degradat.

Es considera pertinent dur a terme un projecte d'adequació d'aquesta àrea seguint els següents criteris:

- > Fer una prospecció de la viabilitat de la proposta de redimensionament del pati del Casal Cívic.
- > Estudiar les possibilitats de canvi d'usos de l'aparcament provisional.
- > Dur a terme un estudi dels usos i recorreguts més freqüents per part dels usuaris.
- > Detectar els problemes d'accessibilitat.
- > Plantejar els límits de l'àrea d'intervenció.
- > Dissenyar la nova organització de l'espai seguint els criteris d'accessibilitat i seguretat.

3.4 LATERAL DEL BARRI – VIA DEL TREN

Els intersticis entre infraestructures, carrers, vies subterrànies, etc. tant comuns a La Mina són espais amb un cert nivell d'abandó que normalment pateixen usos indeguts. Aquest és el cas dels laterals del barri que limiten amb el mur de seguretat de la via del tren i la ronda litoral. Es tracta d'espais marge i talussos amb un gran potencial per la seva visibilitat en el paisatge urbà però utilitzats de forma indeguda com espais marginals.

Es proposa desenvolupar un projecte d'intervenció integral per tal de:

- >qualificar aquests espais.
- >posar en valor llocs que actualment són percebuts de forma negativa.

En aquest sentit, es recomana:

- >Crear una imatge comuna d'aquestes espais segmentats en el territori.
- >Utilitzar materials i dissenys adequats que s'acoblin al territori com llambordes de colors i plantes de clima mediterrani.

3.5 PARC DEL BESÒS

El Parc del Besòs, construït l'any 1984 i inaugurat el 1986 és l'espai verd més proper als polígons de La Mina i Sud-Oest Besòs. Es troba circumval·lat per les infraestructures ferrocarrils i de Ronda pel costat nord i per tres grans avingudes pels laterals restants (Manuel de Falla al nord-oest, Sant Ramón de Penyafort al sud-oest i Cristòfol de Moura al sud-est).

Tot i que els barris limítrofs són molt densos, les 6.7 hectàrees del parc es troben clarament infrautilitzades. En aquest sentit, cal destacar que:

- >L'estigma d'espai insegur va en paral·lel al problema de drogues al barri de La Mina, que eclosiona durant la dècada dels 80 i 90. La incorporació l'any 2002 dels Mossos d'Esquadra i l'acondicionament d'una sala per a drogodependents a La Mina fa baixar i fa menys visible el consum en l'àmbit de l'espai públic.
- >La greu manca d'il·luminació nocturna no fomenta els usos cívics ni la percepció de seguretat.
- >Existeixen greus dèficits d'accessibilitat.
- >L'ús més comú en l'actualitat és el de comunicació entre els dos barris, ja que un dels recorreguts estableix la connexió més ràpida.

Es plantegen dues estratègies d'acció:

>la **programació d'activitats**, que de forma paulatina generi dinàmiques positives d'ús del territori.

>l'**adequació urbana**, que doni resposta al deteriorament de certs elements, als nous usos i necessitats, i als dèficits d'accessibilitat i seguretat.

En aquest sentit, caldria incidir en:

>Millorar l'accessibilitat des dels barris limítrofs.

Per a tal efecte, es planteja l'estudi de viabilitat de les següents propostes referents a l'accés des del carrer Cristòfol de Moura:

- >la supressió del mur i la seva substitució per una graderia.
- >l'obertura de més accessos al llarg del mur.
- >l'ampliació de l'accés central.
- >l'ampliació de l'accés situat al costat de la via del tren, i posta en valor a través de la construcció d'una passarel·la des del carrer Llevant per tal d'atraure la població que resideix als carrers Mart, Llevant i Estrelles.

I des de la ronda Sant Ramón de Penyafort:

- >l'adequació i millora de l'accés principal.
- >la eliminació de les barreres arquitectòniques com són les entrades del pàrking i els murs baixos.
- >la delimitació clara dels límits i accessos del parc.

>Millorar l'accessibilitat interna:

- >Adequar els recorreguts actuals a la normativa vigent sobre seguretat i accessibilitat.
- >Dissenyar un nou recorregut transversal que faciliti i enriqueixi l'ús interior del parc.
- >Assegurar la connexió interna a través de la construcció d'un recorregut en el lateral de la via del tren.
- >Restaurar les peces de pedra artificial deteriorades, dissenyades per accedir a les muntanyetes.
- >Adequar el mobiliari a la normativa vigent sobre seguretat i accessibilitat.

>Millorar els elements de seguretat:

- >Posar en funcionament les llums dels recorreguts interiors i de les aceres perimetrals.
- >Mantenir els marges del parc en bon estat i sense verdisses.
- >Assegurar el màxim control visual en tota l'àrea.

>Millorar el manteniment del parc:

- >Assegurar el rec en totes les estacions de l'any amb aigües d'origen freàtic.
- >Posar en funcionament les fonts.

>Acondicionar àrees amb funcions específiques:

- >Ampliar i enriquir el número i qualitat de jocs infantils i juvenils.
- >Implementar una extensa àrea de gossos.
- >Ampliar i millorar la zona d'esports.
- Formigonar el camp de bàsquet.
- Mantenir adequadament el terra i les porteries del camp de futbol.
- Implementar mobiliari com bancs, papereres i arbrat en el límit entre ambdós camps.

>Valorar la possibilitat de millorar la situació del mobiliari del parc tenint en compte els següents criteris:

- >Conjugar ombra i bancs:
 - al llarg dels recorreguts
 - en la zona d'eucaliptus situada entre Cristòfol de Moura i la via del tren
 - sota les pèrgoles

- en les àrees específiques destacades en l'apartat anterior.
- >Restaurar el mobiliari deteriorat.
- >Implementar noves peces de mobiliari que capacitin el parc per a nous usos, com per exemple un escenari permanent que recolzi la programació d'activitats al parc.

3.6 PARC FLUVIAL DEL BESÒS

Sant Adrià de Besòs és un municipi de 33.361 habitants (1996) situat a ambdues vores del riu en la seva desembocadura. Es tracta d'una ciutat condicionada positiva i negativament per la proximitat del riu. Històricament, les riberes eren conegudes per la seves salzeredes i per l'abundant caça, tot i així, quan l'àrea es comença a poblar a principis del segle XX, l'eix fluvial es converteix en una frontera entre ambdues parts del municipi.

L'any 1962 hi ha una besosada especialment mortífera que afecta la zona del Vallès i el barri de La Catalana. Aquest fet promou la seva canalització que no arribà fins 13 anys després. En aquest període la pressió industrial i residencial de l'àrea el converteixen en una claveguera a l'aire lliure.

El projecte de Parc Fluvial, que afecta els municipis de Montcada, Barcelona, Santa Coloma i Sant Adrià, comença a construir-se l'any 1998 i pretén convertir aquest eix longitudinal en parc per a l'oci dels ciutadans d'ambdues lleres, a través de les següents reformes:

- >S'enterren les línies d'alta tensió.
- >S'habiliten les dues lleres del riu per a l'accés públic fins al pont d'Eduard Maristany.
- >S'instal·len carrils bici i vies de servei a tocar del mur de canalització.
- >Es fa una intervenció paisatgística a través de preses pneumàtiques que regulen el cabdal de l'aigua (normalment escàs en aquest riu de caràcter torrencial).
- >S'asfalta el llit del riu i es situen a banda i banda pedres de grans dimensions com a transició entre l'aigua i el propi parc.
- >Es planta herba en una gran extensió de terreny, entre el llit del riu i els carrils bici.
- >Es dissenya un parc de ribera a la part superior esquerra de Sant Adrià.
- >Es millora la qualitat de l'aigua del riu amb la instal·lació d'una depuradora d'aigües a Montcada.

D'aquest projecte es deriven una sèrie factors adversos:

- >En el disseny de les preses pneumàtiques han predominat els interessos paisatgístics per sobre dels mediambientals, ja que impedeixen hàbitats segurs i regulars per a moltes espècies d'aus i peixos.
- >Els criteris de millora del paisatge no han destacat en els murs de contenció que han quedat igual que estaven.
- >Com a parc urbà hi ha una deficiència de mobiliari degut a la incompatibilitat d'aquests elements amb el règim torrencial del riu.
- >Existeixen forts deficiències en la comunicació i accessos al parc des del marge dret del municipi, fet que impossibilita l'ús normalitzat d'aquest espai i desvirtua la voluntat de convertir-lo en eix vertebrador del municipi.

Es plantegen una sèries de propostes per tal de millorar la situació actual:

>Dur a terme un pla integral de millora de les connexions del marge dret del municipi amb el parc en el que es recomana:

>Definir les vies de Cristòfol de Moura, Manuel Fernández Márquez i Taulat com a futurs eixos de connexió entre La Mina, La Catalana i el riu.

>Fer un anàlisi en profunditat de les barreres infraestructurals.

>Definir els eixos de connexió equilibrant la fricció entre funcions, implementant el mobiliari urbà necessari i assegurant l'accessibilitat, la seguretat i la visibilitat d'alguns punts especialment problemàtics, com són:

-La rotonda de Cristòfol de Moura

-Els passos inferiors de Cristòfol de Moura i Fernández Márquez

>Establir un model de mobilitat respectuós amb tots els modes de transport: la bicicleta, el transport privat, el transport públic i el vianant.

>Millorar l'accés a les vores del riu des del marge dret.

>Entendre el futur barri de La Catalana com a peça clau per tal d'establir una connexió normalitzada entre La Mina i el parc. I és que aquest barri es configurarà com a façana del marge dret sobre el front fluvial.

>Analitzar les possibilitats de millora del propi parc fluvial, valorant els següents aspectes:

>Els estudis mediambientals que denuncien, entre d'altres elements, l'impacte negatiu de:

-les preses pneumàtiques.

-la sortida de l'aigua de refrigeració de la central tèrmica en la desembocadura.

-l'accés humà i la manca de manteniment d'un àmbit restringit pel seu interès mediambiental com és el darrer tram del riu, posterior al pont d'Eduard Maristany.

>L'enriquiment d'un mobiliari urbà adequat a les restriccions del parc.

>La possibilitat de recobriment dels murs de contenció amb un avançament de tipus "mur ecològic" (exemple: <http://www.terratest.es>)

>El disseny d'un parc de ribera en la part superior del parc al sector de La Catalana.

3.7 LA RAMBLA

El centre geogràfic de La Mina ha estat ocupat històricament per diferents equipaments públics; el Ceip, l'Ies, el Cap, el poliesportiu, un centre d'entitats,... fet que ha segregat els diferents sectors del barri.

El Pla de Transformació planteja la substitució d'aquest espai emmurallat per un eix urbà longitudinal envoltat de residència i nous equipaments: la rambla, on s'inserirà el tramvia com a nou model de mobilitat.

Aquest eix estableix una connexió entre el capdamunt del barri, on està situat el parc del Besòs (Piñón i Viaplana, 1986) i el mar (àrea Fòrum 2004 i Port esportiu de Sant Adrià).

Es poden establir sectors diferenciats per on travessarà aquest eix:

- >La nova façana de l'actual Mina i el sector C3, situat a la Mina industrial, on s'insereixen equipaments, habitatge de lliure mercat i protecció oficial.
- >La zona Urbis, anomenada "la gran manzana", on es construeix residència d'alt nivell econòmic amb façana sobre el carrer Taulat i volum edificatori alt (entre 12 i 18 pisos d'alçada).
- >La zona universitària i econòmica, que obeeix a una lògica urbana pròpia.

L'àmbit d'actuació del Consorci de La Mina es defineix entre els carrers Cristòfol de Moura i LLull, així doncs la construcció de la rambla serà gestionada des de diferents administracions públiques. Donades aquestes condicions, es recomana:

- >Garantir la unitat de disseny en tot l'eix per tal que no es distingeixin unes àrees en detriment d'altres.
- >Fomentar l'ús cívic i la barreja social.
- >Assegurar l'accessibilitat al llarg de l'eix, unint els diversos trams amb passos zebra que possibilitin el pas central per a vianants.
- >Dur a terme una intervenció de puntuació i identificació simbòlica que tingui en compte:
 - >Enclaus d'especial rellevància:
 - L'encreuament amb Cristòfol de Moura, entre la rambla i el parc, on es desviarà el tramvia.
 - L'encreuament de la rambla amb el passatge entre Mina Vella i Mina Nova.
 - L'encreuament amb Fernández Márquez.
 - L'encreuament amb el carrer Llull, on es desviarà el tramvia.

- El pont – passarel·la.

- >Espais d'atracció que generen flux i barreja social:

- El parc del Besòs.

- La comissaria dels mossos d'esquadra.

- La biblioteca.

- La parada del tramvia.

- El Ceip Mediterrània.

- La zona universitària.

- La zona Fòrum i el port de Sant Adrià.

- >Qualificar l'espai a través del disseny urbà:

- Donant color i dinamisme al paviment.

- Afavorint espais d'ombra a través de la millora del verd urbà i la implementació de pèrgoles.

- Garantint la implementació del mobiliari urbà necessari.

- >Incidir en la seguretat del vianant dificultant l'alta velocitat dels vehicles, així com la inclusió de tanques en punts sensibles del recorregut del tramvia com són la biblioteca i l'escola.

- >Dur a terme un programa per potenciar el comerç del barri i en particular de la futura rambla com a eix estratègic, fomentant polítiques d'inserció laboral i la diversitat d'usos a les plantes baixes.

AGRAÏMENTS

A totes les persones i entitats que han donat suport i han plantejat les seves idees en el marc del projecte Cartografies de La Mina:

Associació de dones Adrianes

Associació de Veïns/es del barri de La Mina

Escola d'Adults Fernández Márquez

Grup de dones Iris

Ies Fòrum 2004

Mossos d'Esquadra

Plataforma d'Entitats i Veïns/es del barri de La Mina

Per a més informació:

Cr Polis (Universitat de Barcelona)

es23art@hotmail.com

BIBLIOGRAFIA

Sobre espai públic:

- Ascher, F. (2001) *Los nuevos principios del urbanismo* Madrid: Alianza Editorial, 2004
- Borja, J. & Muxí, Z. (2001) *L'espai públic: ciutat i ciutadania* Barcelona: Diputació de Barcelona
- Borja, J. (2003) *La ciudad conquistada* Madrid: Alianza editorial
- Brandao, Pedro (coord.) (2002) *Ochao da cidade, guia de avaliacao do design de espaço publico* Lisboa: Centro Português de Design
- Brandao, Pedro & Remesar Antoni (coord.) (2000) *Espacio público y la interdisciplinaridad* Lisboa: Centro Português de Design
- Centro Portugues de Design (coord.) (2005) *Do projecto ao objecto, Manual de Boas Práticas de Mobiliario Urbano em Centros Históricos* Porto: Camara Municipal de Porto
- Costa, JP & Remesar, A (2004) *Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: patterns of physical distribution of the urban functions* a: Remesar, A (ed.) On the Waterfront, al web: <http://www.ub.es/escult/1.htm>
- Navés Viñas, Francesc (1995) *El árbol en jardinería y paisajismo* (i equip) Barcelona: Ed. Omega
- Nel·lo, Oriol (2001) *Ciutat de ciutats* Barcelona: Editorial Empúries
- Pol, E. (1996) *La apropiación del espacio* a: Pol, E & Íñiguez, L (eds.) *Cognición, apropiación y representación del espacio* Monografies Socio/Ambientals núm.9, Barcelona: Universitat de Barcelona
- Pol, E. (1997) *Symbolism a Priori, Symbolism a Posteriori* a: Remesar, A. (ed.), *Urban Regeneration: A Challenge for a Public Art* Monografies Socio/Ambientals núm.6, Barcelona: Universitat de Barcelona
- Pol, Enric & Vidal, Tomeu (1996) *Pefils socials en la intervenció ambiental* Monografies Psico-socio Ambientals, Barcelona: Universitat de Barcelona
- Remesar, Antoni (2003) *Arte contra el pueblo: los retos del arte público en el siglo XXI.* a: Pereda, J (ed) *Jornadas sobre la identidad urbana de una ciudad* Madrid: A la luz del candil ed.
- Sims, Mitzi (1999) *Sign Design*. Thames and Hudson LTD a: Brandao, P (coord.) (2002) *Ochao da cidade, guia de avaliacao do design de espaço publico* Lisboa: Centro Português de Design
- Valera, S. (1997) *Estudio de la relación entre el espacio simbólico urbano y los procesos de identidad social* Revista de Psicología Social, núm.12, Barcelona: Universitat de Barcelona
- Valera, S & Pol, E (1994) *El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental* Anuario de Psicología, 62
- Valera, A (1999) *Espacio privado, espacio público: dialécticas urbanas y construcción de significados* a: "Tres al cuarto", nº6, 1999
- Vázquez, F. (2001) *La memoria como acción social. Relaciones, significados e imaginario* Barcelona: Paidós
- Vidal, T. (2002) *El procés d'apropiació de l'entorn. Una proposta explicativa i la seva contrastació* Universitat de Barcelona. Tesi doctoral publicada on-line al web: <http://www.tdx.cesca.es>
- <http://www.designforall.org>

Sobre el territori:

- Ajuntament de Barcelona (1999), *Barcelona Nous projectes*, Barcelona: Ajuntament de Barcelona
- Ajuntament de Sant Adrià de Besòs (1997) *Crònica gràfica de la construcció del barri de La Mina (1955-1975)* Sant Adrià de Besòs: Ajuntament de Sant Adrià de Besòs
- Ajuntament de Sant Adrià de Besòs (2002) *Sant Adrià de Besòs una ciutat feta a mida per a la seva gent* Sant Adrià de Besòs: Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

Ajuntament de Sant Adrià (2002) *Catàleg de béns culturals d'interès local del municipi de Sant Adrià del Besòs* redactores: Arnau, N. & Bellostes, J.

Ajuntament de Sant Adrià (2003) *Catàleg de béns culturals d'interès local del municipi de Sant Adrià del Besòs-ampliació* redactores: Arnau, N. & Bellostes, J.

Alsina, J. & Piulachs, M. (2002) *Sant Adrià de Besòs, història d'un canvi* Sant Adrià de Besòs: Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, El Punt

Cantallops, Lluís (1994) *La Vall baixa del Besòs: el llarg procés de transformació d'un territori de frontera*, a: "Àrea, revista de debats territorials" nº4, Diputació de Barcelona, 1994

Domingo, M. & Bonet, MR. (1998) *Barcelona i els moviments socials urbans* Barcelona: Fundació Jaume Bofill, Editorial Mediterrània

Jornet; Llop; Pastor SCP (arqts.) & Balliano (arq. col·l.) (2002) Pla especial de reordenació i millora del barri de La Mina, Ajuntament de Sant Adrià / Consorci del Besòs / Barcelona Regional.

Jornet; Llop; Pastor SCP (arqts.); Balliano (arq. col·l.) (2005) Pla especial de reordenació i millora del barri de La Mina, Ajuntament de Sant Adrià / Consorci del Besòs / Barcelona Regional.

Remesar, A; Vidal, T; Valera, S; Salas, X; Ricart, N; Hernández, A; Remesar, N.A. (2004) *Poblenou i La Mina [Barcelona], participació creativa amb la metodologia de les CPBoxes* On the Waterfront nº5, al web: <http://www.ub.es/escult/1.htm>

Sobre les toponímies:

Portavella, J. (1996) *Diccionario Nomenclàtor de les vies públiques de Barcelona*. 2a ed.1997 Barcelona: Ajuntament de Barcelona

Portavella, J. (1999) *Els carrers de Barcelona: Les Corts* Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Districte de les Corts, Arxiu Municipal de Barcelona

Rovira i Costa, J. *La petita història dels carrers de Sant Adrià* a: "Viure a Sant Adrià", 1981

Sobre el parc del Besòs:

Ajuntament de Sant Adrià (2002) *Catàleg de béns culturals d'interès local del municipi de Sant Adrià del Besòs* redactores: Arnau, N. & Bellostes, J.

Àrea metropolitana de Barcelona (2004) *Parc del Besòs. Un parc de Ribera* Barcelona: Àrea metropolitana de Barcelona

Sobre el parc fluvial del Besòs:

Ajuntament de Barcelona; Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet; Ajuntament de Montcada i Reixac; Ajuntament de Sant Adrià de Besòs; Àrea Metropolitana de Barcelona; Consorci per a la Defensa de la Conca del Besòs; Consorci del Besòs; Barcelona Regional *Parc fluvial del Besòs, un nou espai per gaudir*

Cantallops i Valeri, Ll. (1994) *La Vall baixa del Besòs: el llarg procés de transformació d'un territori de frontera* a: "Àrea, revista de debats territorials" nº 4 Barcelona: Diputació de Barcelona

Carceller, F. & Iglesias, V. (coord.) (1999) *Estudi de la biodiversitat de la conca del Besòs* Universitat de Barcelona - Departament de Biologia, Granollers: Consorci per la defensa de la conca del riu Besòs

Castelltort i Valls, A. (2003) *Sant Adrià, un riu de solucions. Continguts, activitats i orientacions didàctiques per treballar l'educació ambiental* Sant Adrià del Besòs: Ajuntament de Sant Adrià del Besòs

Perpiñan, D. & Larruy, X. (2003) *La fauna vertebrada del Besòs a Montcada i Reixac* Montcada i Reixac: Ajuntament de Montcada i Reixac

León, F & León, R (aqts SCP) & CEA, Consultors tècnics d'Enginyeria i Arquitectura (2002) *Plan especial de ordenación del sector "La Catalana"* Sant Adrià de Besòs Promotor: Urbemar

Remesar, A. & Pol, E. (1999) *Repensar el riu. Usos sociales del río Besós*. Barcelona: Universitat de Barcelona

ANNEX

Plànols



Actualitat



Futur

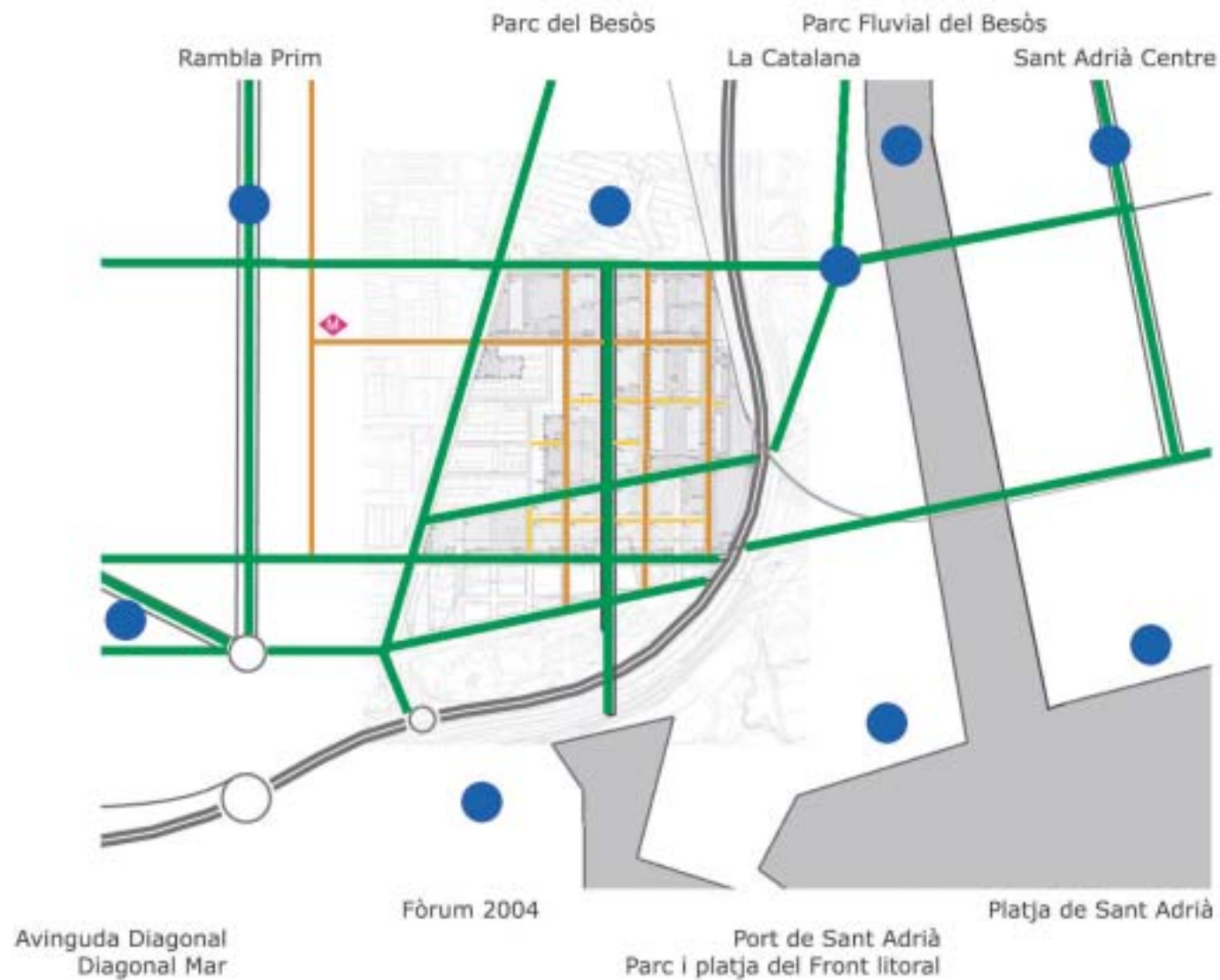
- Unitat d'Actuació (Consorti de La Mina)
- Residència
- Equipaments públics
- Espai públic

1. BARRI DE LA MINA

ACTUALITAT - FUTUR

BARRI MINA

ANY 2005



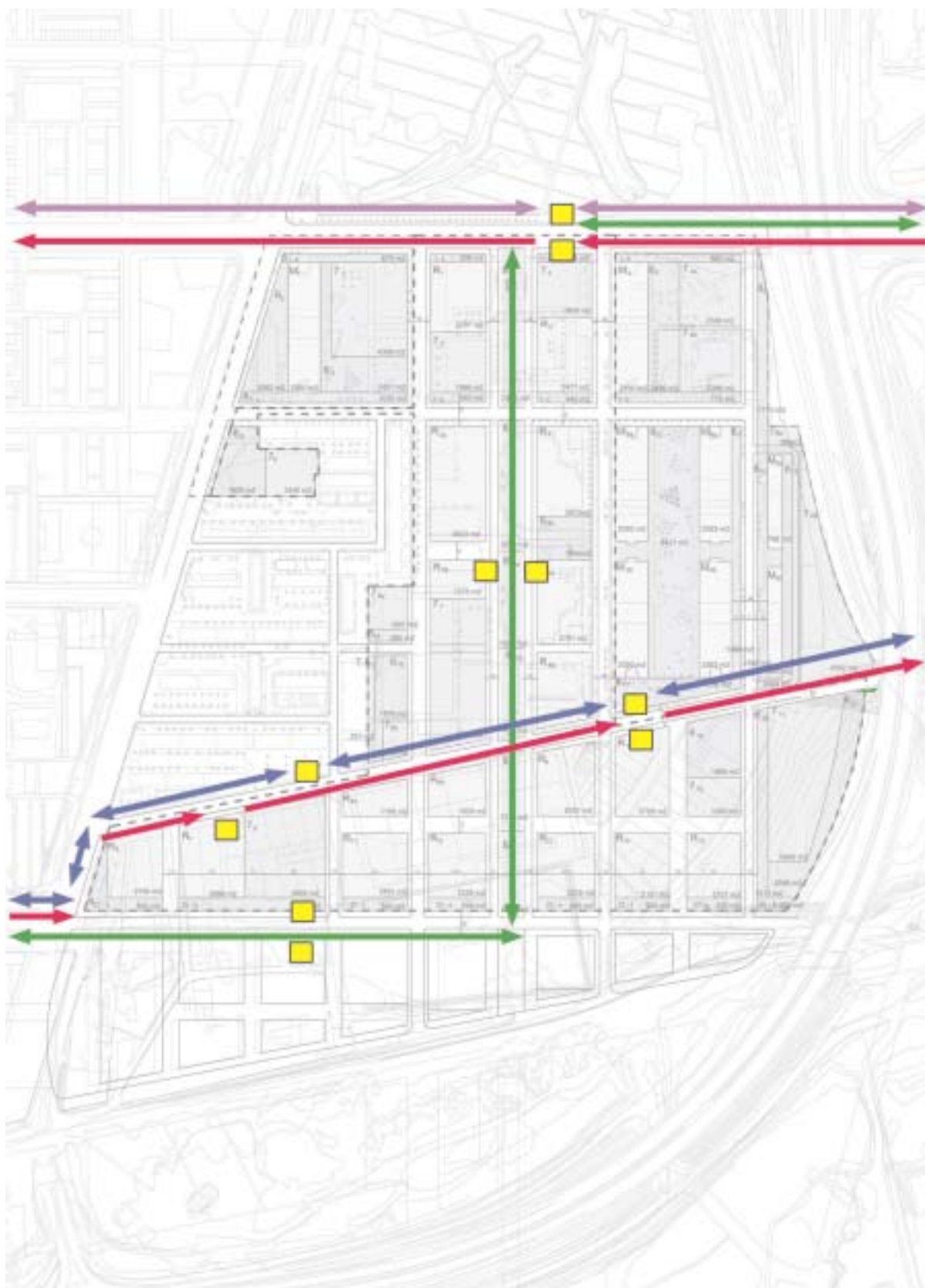
- Vies interurbanes
- Vies urbanes
- Noves vies locals
- Punts d'especial interès

2.2 CONNECTIVAT

MINA I ENTORN

ANY 2005

	Linia 43	
	Linia B23	
	Linia 141	
	Nit bus N6	
	Parada d'autobús	



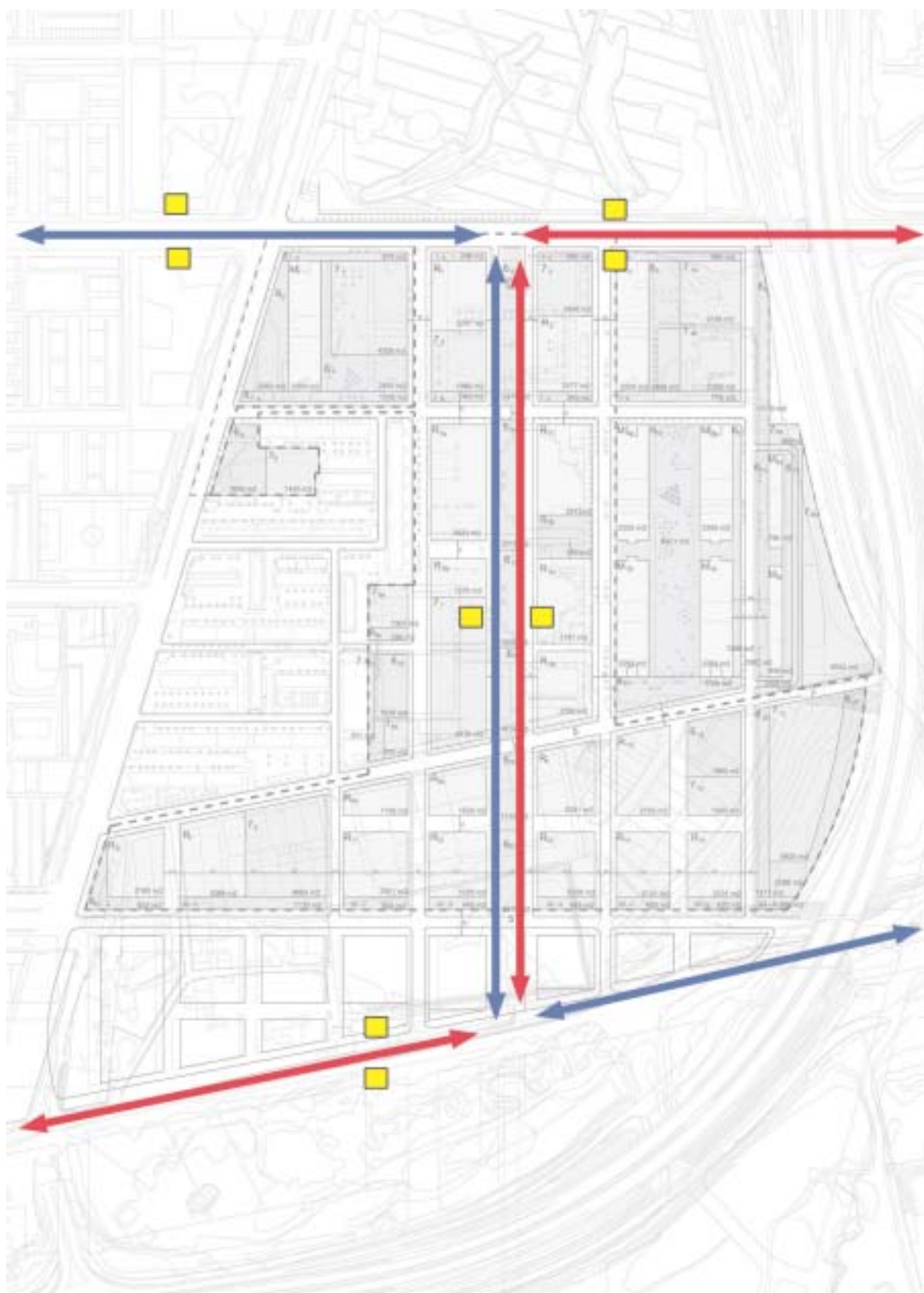
	Línia 43
	Línia B23
	Línia 141
	Nit bus N6
	Parada d'autobús

2.2 MOBILITAT

2.2.12 PROPOSTA AUTOBUSOS

BARRI MINA

ANY 2005



	Tramvia destinació Parc de la Ciutadella / Estació de Renfe de Sant Adrià
	Tramvia destinació Estació del Nord / Badalona
	Parada del tramvia

2.2 MOBILITAT

2.2.13 TRAMVIA

BARRI MINA

ANY 2005



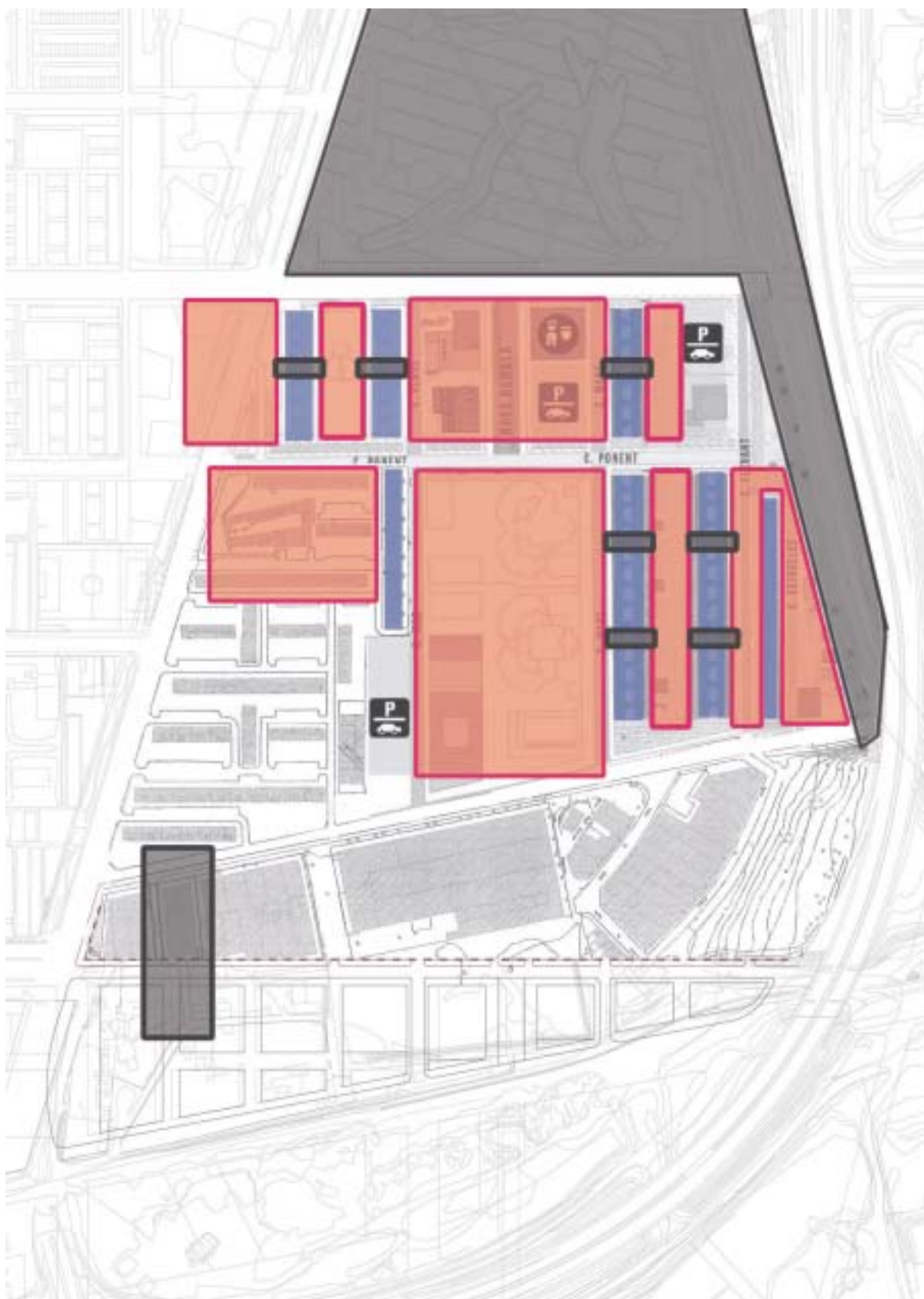
	Carril de connexió construït
	Carril de connexió per construir
	Carril local construït
	Carril local per construir
	Pàrquing construït
	Pàrquing per construir

2.2 MOBILITAT

2.2.2 CARRILS BICI

MINA I ENTORN

ANY 2005



- Punts negres
- Exposició visual
- Control visual

2.4 SEGURETAT

2.4.2 ASPECTES VISUALS I PUNTS NEGRES

BARRI MINA

ANY 2005



- Jocs existents
- Proposta de jocs
- Àmbit d'espai públic

2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

2.5.11 MOBILIARI - JOCS

BARRI MINA

ANY 2005



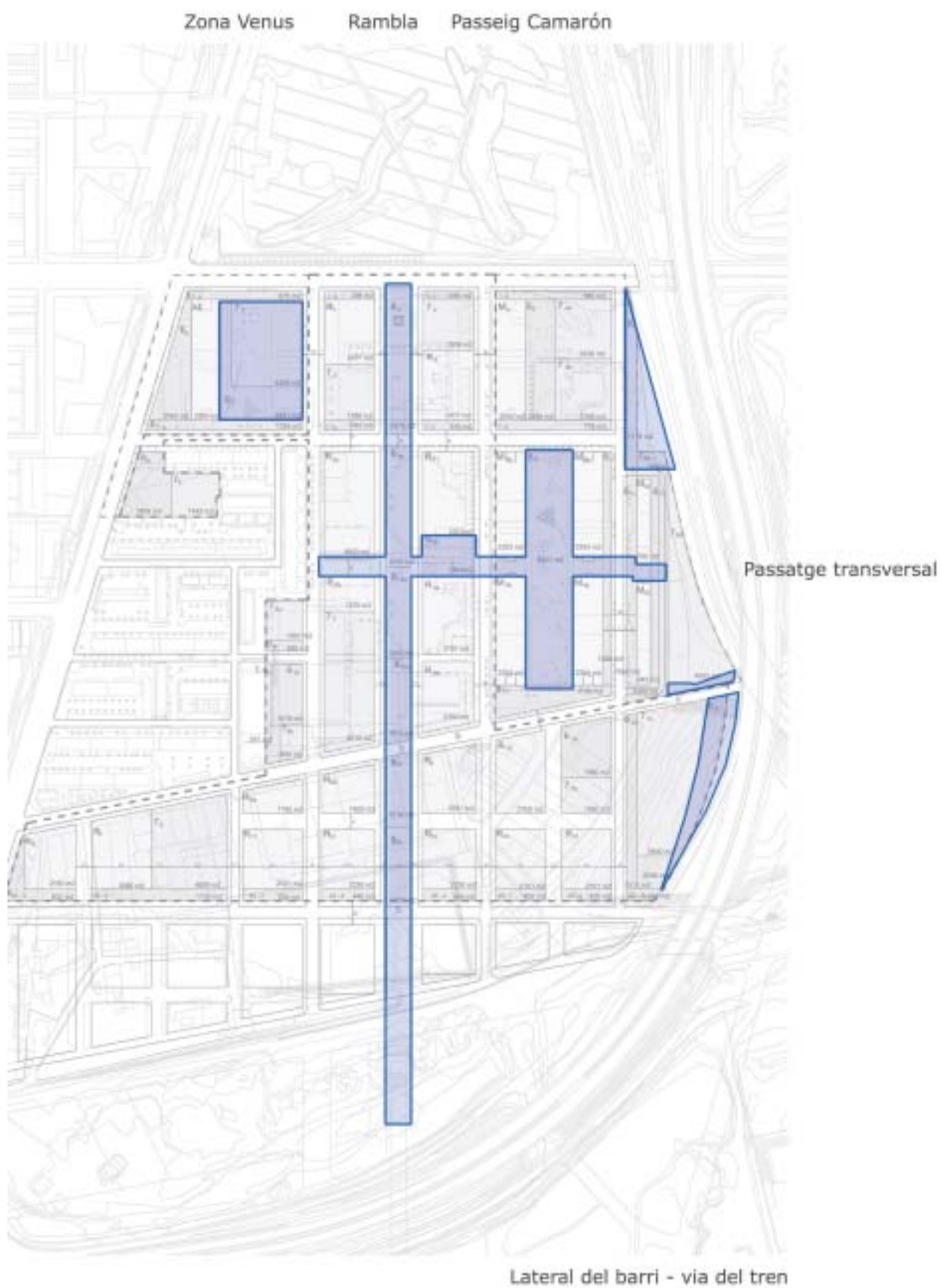
- Elements de direcció
- Elements d'orientació (parades tramvia)
- Panells d'informació local
- Punts d'especial interès
- Equipaments del barri

2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

2.5.11 MOBILIARI - SIGNALÈTICA

BARRI MINA

ANY 2005

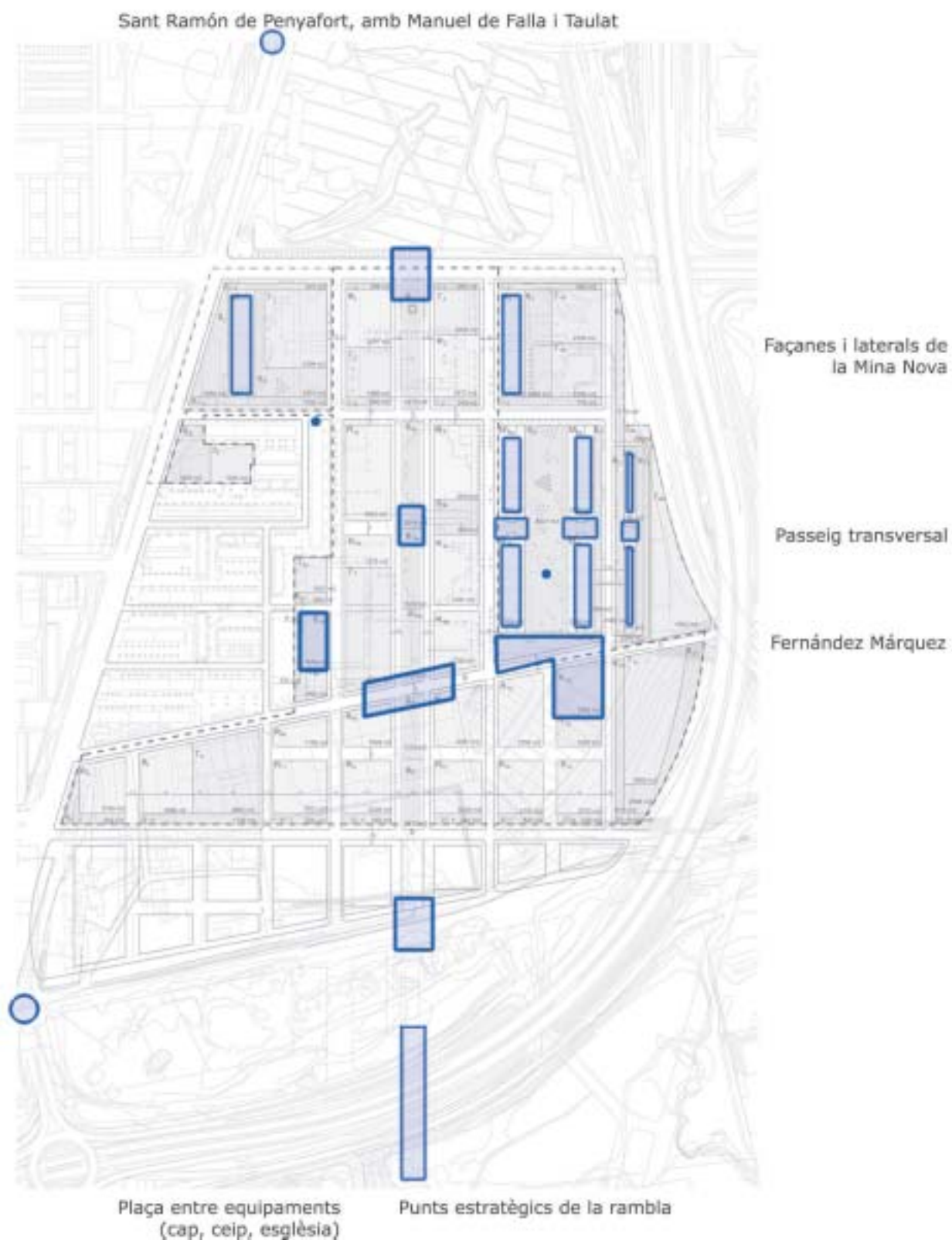


2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

2.5.12 PAVIMENTACIÓ - TRACTAMENTS ESPECIALS

BARRI MINA

ANY 2005



2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

2.5.2 PROGRAMA D'ART PÚBLIC

BARRI MINA

ANY 2005

PLA D'ACCIONS DE BARRI

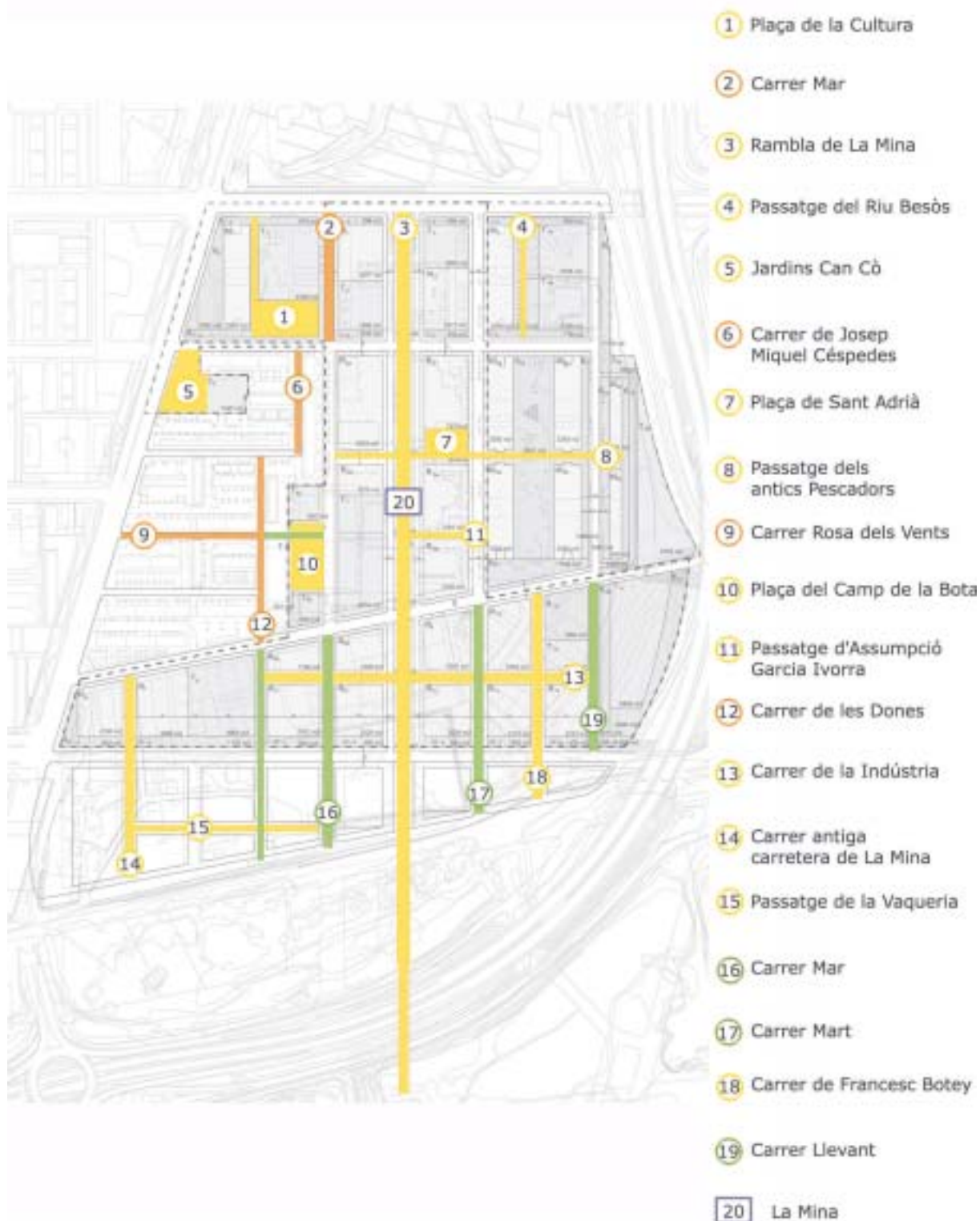
ANTERIOR	REPÚBLICA	FRANQUISME		DEMOCRÀCIA	ACTUALITAT
anterior a 1931	1931-1939	1939-1965	1965-1975	1975-2004	2004
Barcelona 1929 Cristóbal de Moura			Cristóbal de Moura Polígon de les de Barcelona		Cristóbal de Moura
Carretera Negra	Carretera Negra / Carretera de La Mina	Carretera de La Mina	1960-70 San Raimundo de Penyaforat	1980 Sant Ramon de Penyafort	Sant Ramon de Penyafort (Ronda)
Paseaje de las Calles	1934 "Lepanto" (projecte)	Paseaje de las Calles	Av. Capitán Gral. de la Armada Carrero Blanco	1979 Av. Manuel Fernandez Márquez	Manuel Fernández Márquez (Avinguda)
			1967-72 Mina Vella (Austral, Boreal, Zaloc, Gregal, Garti, Mar, Mestral, Tramuntana, Orient, Occident, Ponent...)		Mina Vella
			1972-74 Mina Nova (Astronàutica, Estrelles, Saturn, Mart, Venus, Llevant...)		Mina Nueva
			Sense nom	1997 Pg. José Monge Cruz "Camarón"	José Monge Cruz "Camarón" (Passaig)
Carretera Negra	Carretera de La Mina				Carretera de La Mina
Sense nom	1934 "Salcillo" projecte		1960 - 7 Salcillo		Cami de La Mina
	1934 Moncayo				Moncayo
	1934 Albaracin				Albaracin
	1934 Salcillo				Salcillo
	1934 Sarasate				Sarasate
	1934 Bécquer				Bécquer
Barcelona 1900 Lluí					Lluí
Barcelona 1908 Taulat					Taulat

2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

2.5.3 TOPONÍMIES - HISTÒRIA

BARRI MINA

ANY 2005



2.5 QUALIFICACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

2.5.3 TOPONÍMIES - PROPOSTA

BARRI MINA

ANY 2005



■	Equipament d'àmbit local
■	Equipament d'àmbit supralocal
■	Equipament desconegut
■	Concentració d'equipaments

2.6 SERVEIS CIUTADANS

2.6 EQUIPAMENTS PÚBLICS

BARRI MINA

ANY 2005



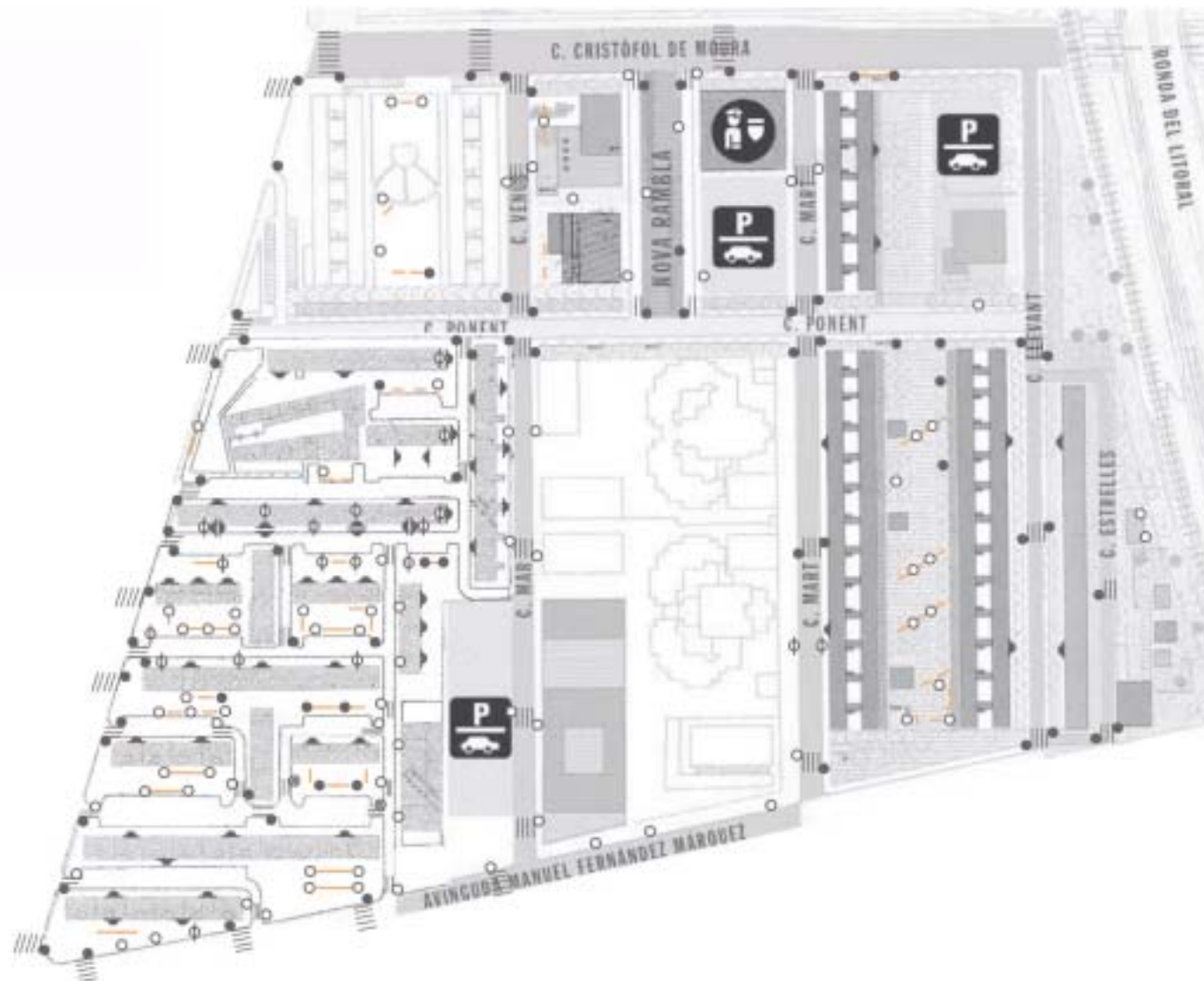
- Envasos
- Vidre
- Paper i cartró
- Rebuig
- Àrees especialment brutes

2.7 SOSTENIBILITAT

2.7.1 NETEJA, CONTENIDORS- SIT. ACTUAL

BARRI MINA

ANY 2005



● Necessitat de paperera	➤ Miteix papereres
○ Papereres existents	⊗ Papereres per restaurar
⊕ Papereres per reciclar	— Bancs públics

2.7 SOSTENIBILITAT

2.7.1 NETEJA - PAPERERES - diagn. i proposta

BARRI MINA

ANY 2005

Parc del Besòs

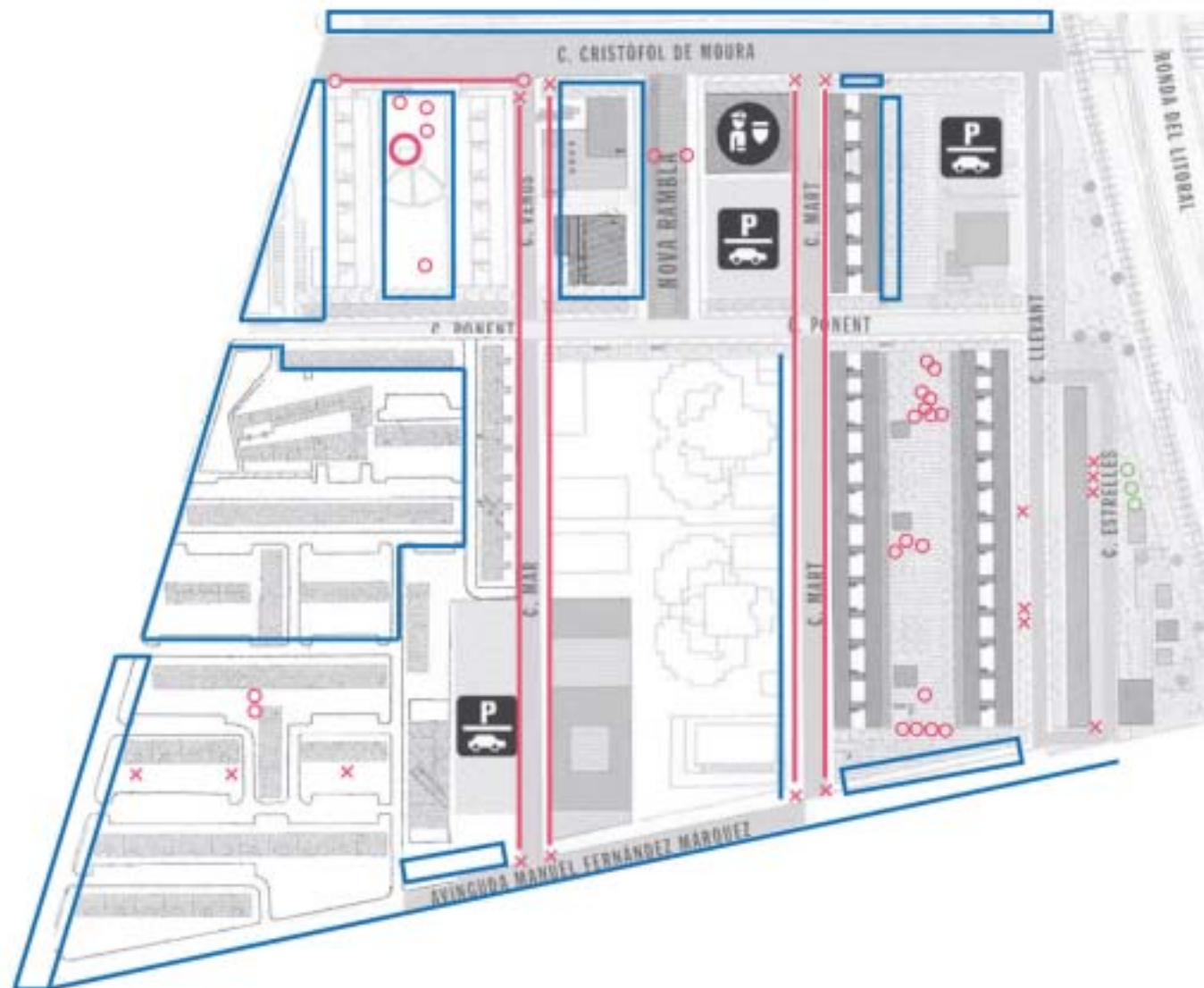


2.7 SOSTENIBILITAT

2.7.1 NETEJA - ÀREES DE GOSSOS

MINA I ENTORN

ANY 2005



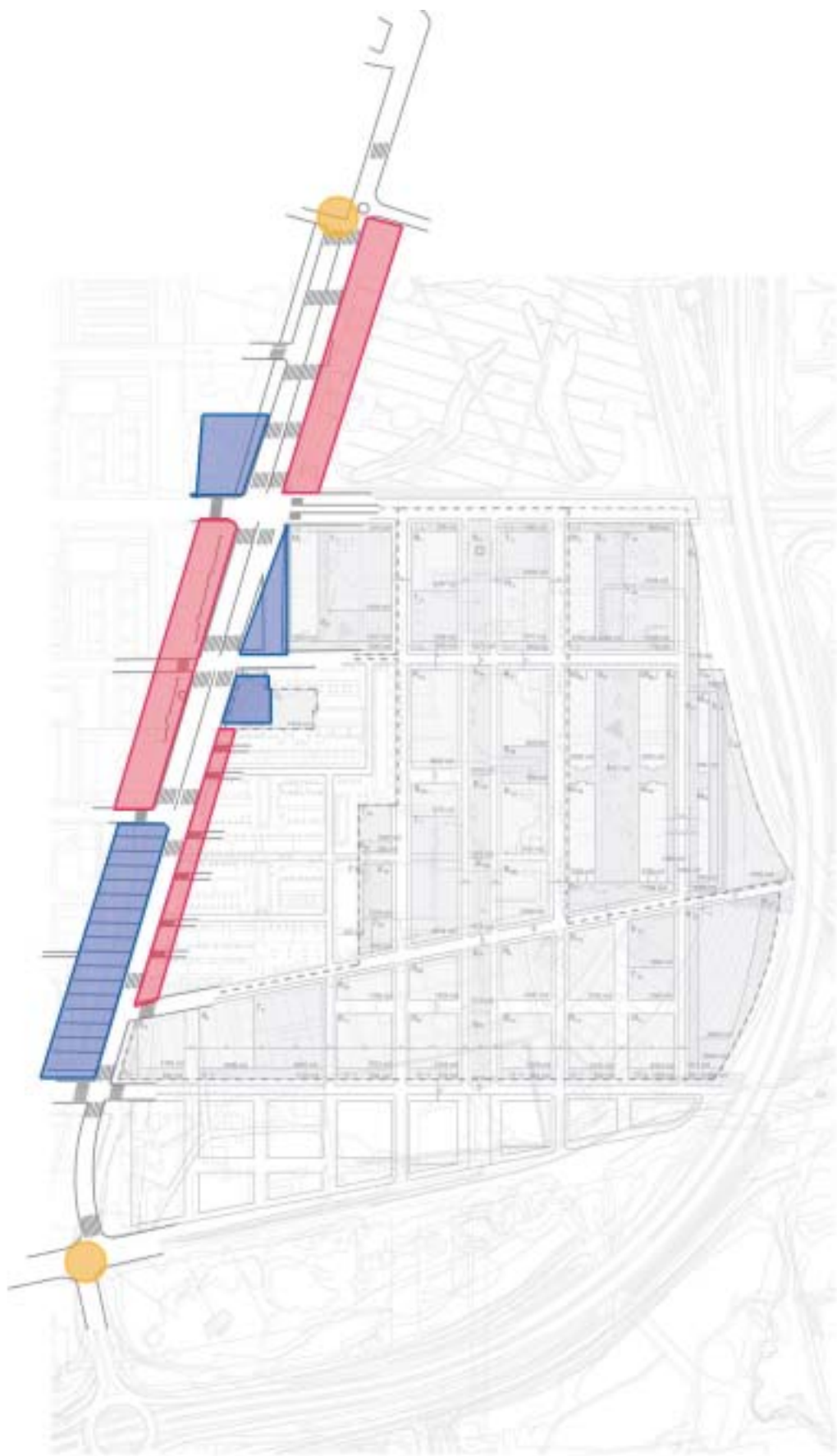
- Escocell buit
- × Arbre mort
- Necessitat d'arbre
- Necessitat de poda i manteniment

2.7 SOSTENIBILITAT

2.7.2 VERD URBÀ-SITUACIÓ ACTUAL

BARRI MINA

ANY 2005



- Accessibilitat
- Àmbits d'actuació
- Punts de referència

3.1 RONDA ST. RAMÓN DE PENYAFORT

MINA I ENTORN

ANY 2005



Actualitat



Futur

- Àmbit d'actuació
- Equipaments públics
- Zona industrial
- Residència

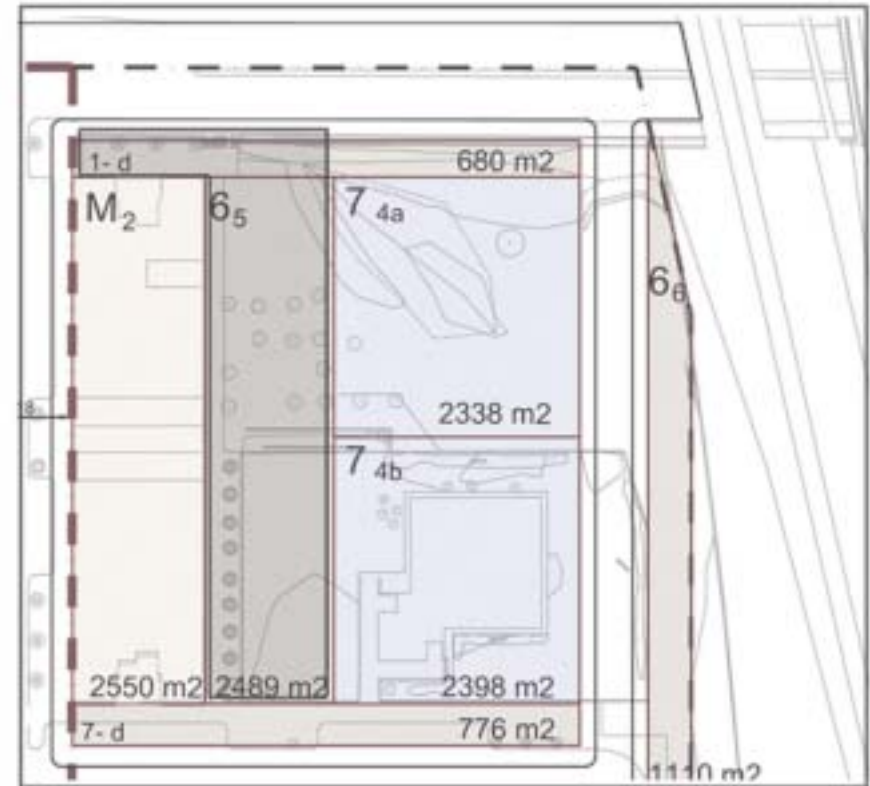
3.2 PASSEIG CAMARÓN

BARRI MINA

ANY 2005



Actualitat



Futur

3.3 ÀREA 6.5

BARRI MINA

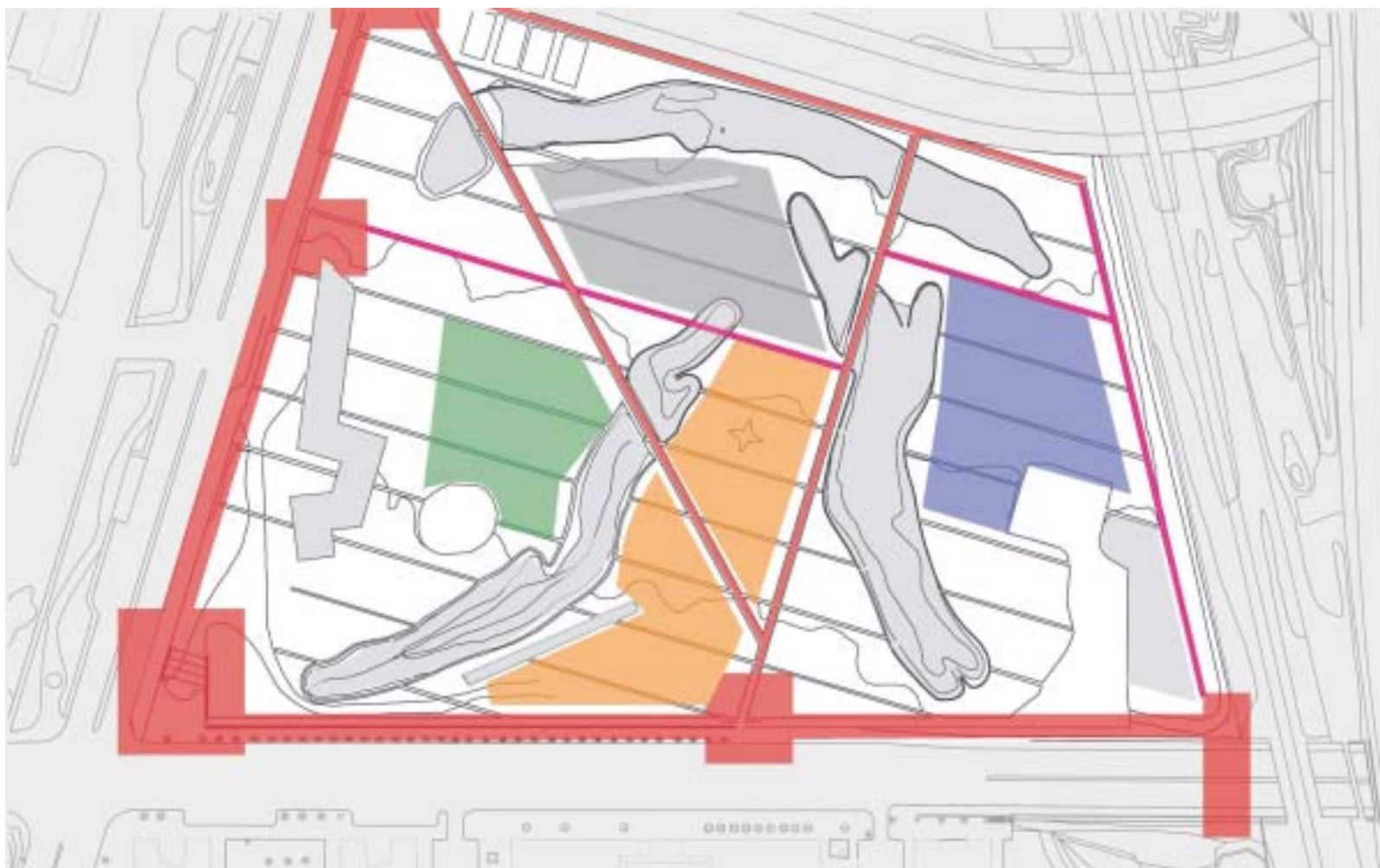
ANY 2005



3.4 LATERAL DEL BARRI - VIA DEL TREN

BARRI MINA

ANY 2005



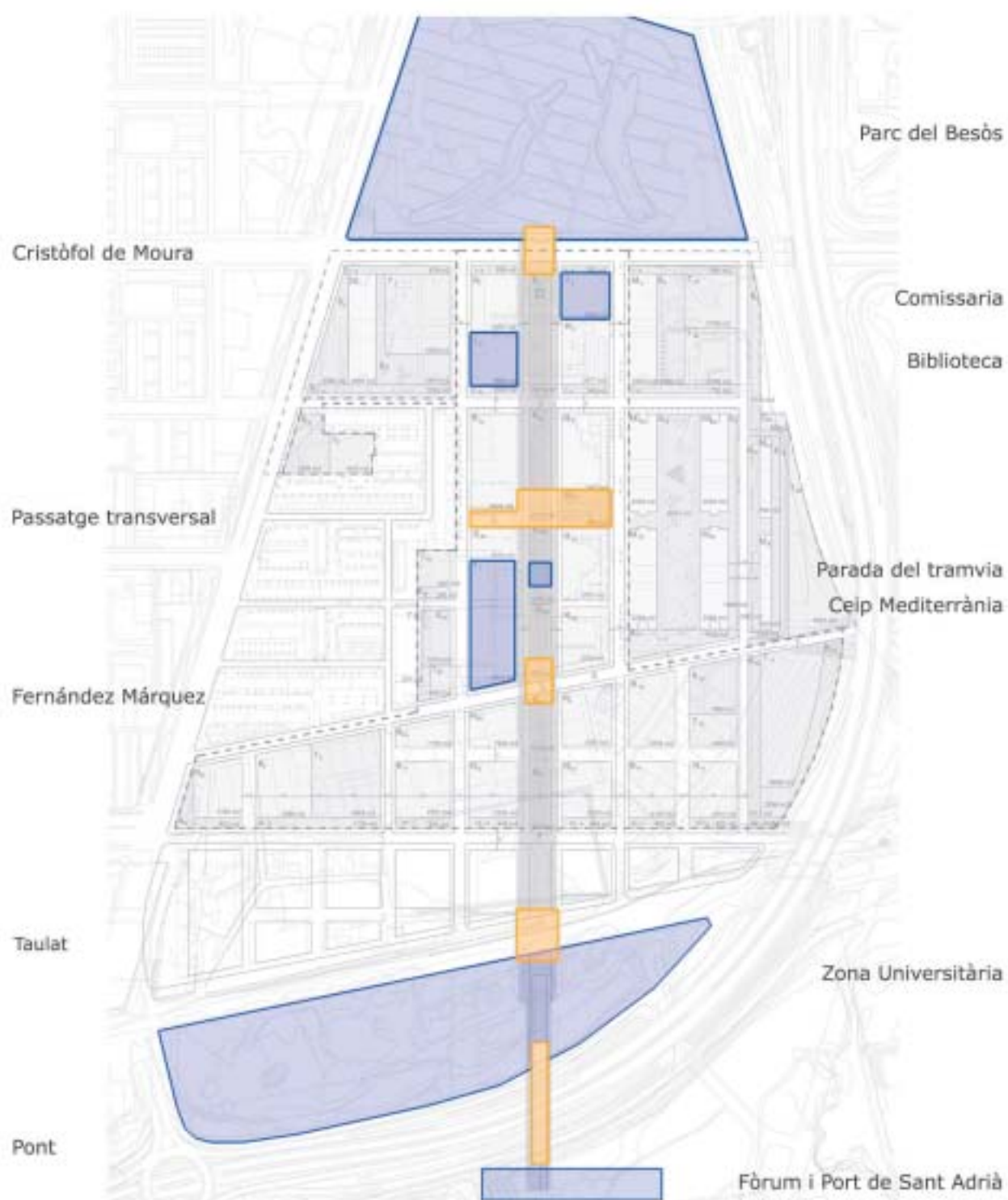
■ Accessibilitat	■ Escenari permanent
■ Àrea de gossos	■ Zones per estar
■ Àrea de jocs	■ Nous recorreguts
■ Àrea esportiva	

3.5 PARC DEL BESÒS	
MINA I ENTORN	ANY 2005



	Connexions
	Accessos al Parc
	Aspectes especialment negatius
	Parcs de ribera i reserva natural
	Preses pneumàtiques

3.6 PARC FLUVIAL DEL BESÒS	
MINA I ENTORN	ANY 2005



- Equipaments atractors
- Enclaus estratègics

3.7 LA RAMBLA

BARRI MINA

ANY 2005