

II. Áreas, Líneas, Nudos y Puntos:
Las Rondas

The image features a high-contrast, abstract composition. A large, dark, textured area, possibly created with charcoal or heavy black paint, dominates the left and top portions of the frame. This dark area is defined by several curved, sweeping lines that separate it from a large, bright white area on the right. The white area is also textured, with some faint, light-colored marks and a slightly grainy appearance. The overall effect is one of dynamic tension and organic form, reminiscent of gestural abstract art.

El hecho mismo de que la ciudad y, en concreto, la Barcelona actual en proceso de transformación pueda entenderse como fenómeno esencialmente morfológico una definida estructura ordenada por límites naturales e históricos, altamente compleja en su interior, que se renueva a partir de la superposición infinita de fragmentos formales, es decir, áreas, líneas, nudos y puntos ha determinado incluso la manera de distribuir la exposición concreta sobre los proyectos de Barcelona en un espacio concreto.

(Montaner, 1990)

De los Cinturones a las rondas

Barcelona se ha caracterizado a lo largo del tiempo por ser una ciudad con unos límites geográficos muy claros, a partir de los cuales, de forma ordenada y con una retícula romana, se fue convirtiendo en una ciudad medieval, orgánica y radial. (Montaner, 1990).

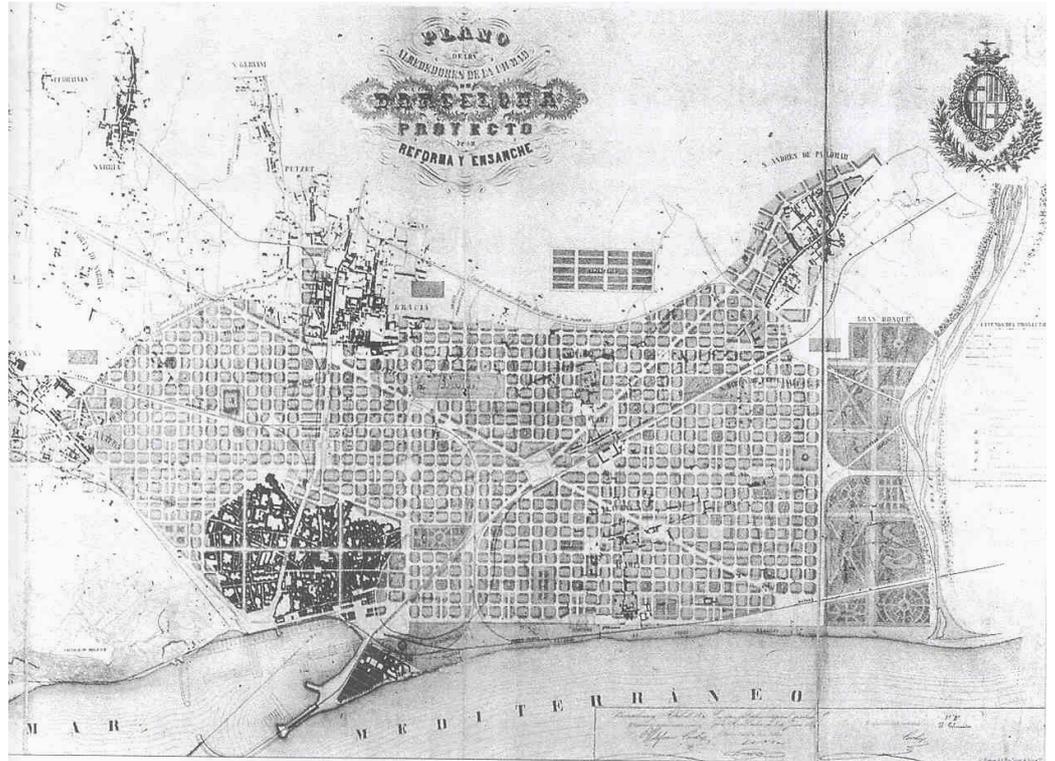
Con la cultura de la Ilustración, Barcelona introdujo en su estructura urbana nuevos órdenes fundando –fuera del casco antiguo– barrios de trazado ortogonal, como la Barceloneta; y en el interior del casco, nuevas calles rectilíneas –como la calle Ferran– y plazas regulares –como la Plaza Reial. Todo este proceso disperso de renovación urbana quedó incluido posteriormente en el proyecto del **39** *Ensanche* (1860) de Ildefons Cerda (Centellas, 1815 - Caldas de Besaya, 1876), con el cual se incorporó un nuevo orden en toda la ciudad, quedando desplazado el *centro* (actualmente “Pl. de les Glories”) y anexionados los municipios del llano. (Montaner, 1990)

El concurso de Proyecto de Ensanche fue convocado por el ayuntamiento en 1859 con el fin de dar una estructura de soporte a la nueva ciudad de Barcelona. El territorio natural definido entre las sierras de Collserola, el mar y los ríos Llobregat y Besós, área que hasta el momento había sido de llano *no edificable* y fundamentalmente de carácter agrícola, rodeaba la muralla de la ciudad antigua, albergando a los pueblos que constituyeron, más tarde, los tejidos urbanos de la nueva ciudad. (Alcalá, 2004)

El ensanche funcionó entonces como una malla *isotrópica u homogénea a partir de un ordenamiento ortogonal* (Alcalá, 2004). Con una anexión de estos nuevos tejidos urbanos, se extendieron a su vez los límites administrativos y entre los años 1896 y 1921 se produjo la anexión de los municipios vecinos.

En los planes de principios de siglo XX, se alcanza a leer una clara intención, con mejor o peor mesura, de suturar la ciudad para cohesionar los tejidos suburbanos de la periferia.

Fig. 2.1 Plano Topográfico de los alrededores de la ciudad de Barcelona, realizado por Ildefons Cerdà en 1854 y Proyecto de Reforma Interior y Ensanche de 1959.



Cerdà, por su parte, elaboró un plano de retícula ortogonal y homogénea que, a reservas de opiniones positivas y negativas del sector profesional, funcionó de forma adecuada para la urbanización de un llano no edificado hasta entonces.¹ Los asentamientos de la periferia, sin embargo, respondían a una situación completamente diferente y que por tanto, no podían mantener la misma estructura dada por Cerdà para el ensanche.

Debido a esta situación, numerosos planes urbanos buscaron una forma de suturar este tejido, elaborando trazados de avenidas rectos y curvos que respondían a una geografía muy específica de la ciudad.

¹ Proyecto de Reforma Interior y Ensanche de 1959.

León Jaussely (Toulouse, 1875 - Givry, 1932) en 1907 expone con el PROYECTO DE ENLACES de la ZONA DE ENSANCHE DE BARCELONA y de los PUEBLOS AGREGADOS para el *Concurso Internacional sobre anteproyecto de enlace de la zona del Ensanche de Barcelona y los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarriá y Horta*, convocado por el Ayuntamiento de Barcelona, la primer visión de sutura periférica. Con esta sutura, Jaussely pretendía conectar los tejidos suburbanos de la periferia, a la vez de lograr una conexión con el ensanche y, por tanto, con la ciudad antigua.

De esta manera, Jaussely partió de un territorio ya definido por la cuadratura de Ildefonso Cerdá, e introdujo por primera vez los criterios básicos de *zonificación y diferenciación* de tejidos en función del tipo de actividad que en ellos se fueran a desarrollar: industria, residencia, comercio.

En el proyecto se definían ya tres anillos de ronda que englobaban tres áreas específicas de la ciudad: (1) *Circunvalación de la industria*, que integraba el tejido residencial obrero al sistema industrial; (2) *Paseo de Ronda*, con el que enlazaba entre sí los distintos pueblos que habían sido anexionados a la ciudad; y (3) *Paseo Rural*, el cual ligaba los espacios verdes naturales con las nuevas áreas residenciales de tipo ciudad jardín. (Alcalá sobre Jaussely, 2004)

41

La propuesta de Jaussely era muy clara, pues consciente de la naturaleza del territorio barcelonés buscó enfatizar las virtudes de su geografía. Para el área de montaña planificó una situación muy diferente, por ejemplo, pues tomando en cuenta su altura con respecto a la ciudad, en el plan propuesto privilegiaba las vistas y, debido a su cercanía con la naturaleza –la Sierra de Collserola–, privilegiaba también su carácter de *ciudad jardín*.

Según la parte de la ciudad que visitamos sentimos impresiones diferentes y esta que bajo muchos puntos de vista no son mas que el resultado lógico de las cosas, pueden prepararse, al menos en parte, y pueden servir a la estética (Jaussely, 1907)

Es, posiblemente, debido a una fuerte influencia francesa que premiaba durante este periodo que se priorizaron actuaciones antes ensayadas en ciudades como París y Viena, ciudades de gran belleza histórica, la cual es posible leer en su espacio urbano de carácter monumental que no se puede desprender de su imponente geografía de valles, ríos y montañas.

...la situación topográfica de Barcelona le da una expresión diferente, pues ahí 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.

(Alcalá sobre Jaussely, 2004)

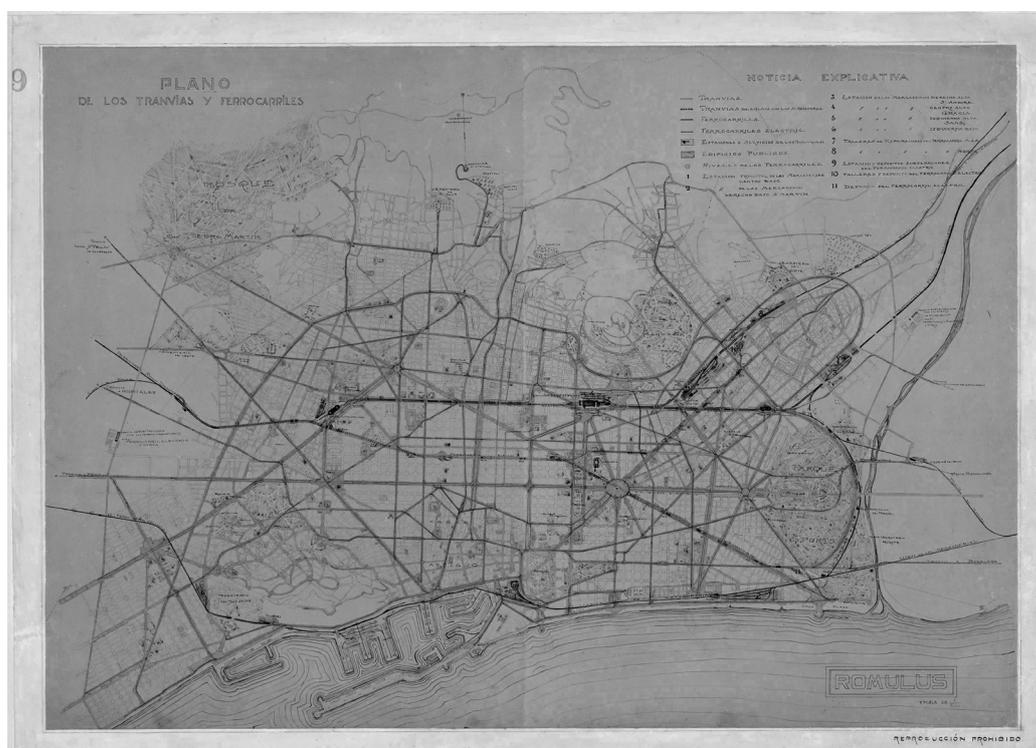


Fig. 2.2 Plano de los tranvías y ferrocarriles. Léon Jaussely. Plano (dentro Proyecto Romulus) ganador del concurso para el Plan de enlaces de Barcelona, 1905. El web de l'Any Cerdà, consultado en línea en febrero de 2014.

Esta intención de sutura se mantiene, sin llevarse a cabo, durante los siguientes años en los que diferentes adecuaciones y propuestas se fueron planteando:

El Plan Macià se desarrolló para Barcelona en 1934 bajo los modelos de teorías contemporáneas de Le Corbusier y Pierre Jeanneret *Una ciudad contemporánea de tres millones de habitantes* (Une ville contemporaine de 3 millions de habitants, 1922) y *de la Ciudad Radiante* (Ville Radieuse, 1930), y se inscribe en una serie de propuestas similares para otras ciudades de todo el mundo, entre ellas París (1925), Buenos Aires (1929), Argel (1933) y Amberes (1933).

El sueño de Le Corbusier contenía otros prodigios. Intentó integrar en su esquema las necesidades particulares de los automóviles; en 1920 y 1930 esta idea era sin duda muy excitante. En sus proyectos figuraban enormes arterias destinadas al tráfico de vehículos potentes ¡y de dirección única! Eliminó en lo posible las calles porque «los cruces son enemigos acérrimos del tráfico» [...] Por supuesto, expulsó a los peatones de las calles y los instaló en parques.
(Jacobs, 1967)

Este fenómeno de urbanismo contemporáneo se vio interrumpido por la guerra civil española (1936-39) y la subsecuente instalación del periodo franquista (1939-75), lo que produjo un aislamiento internacional del país y su pobreza en relación con Europa. Es debido a esto que durante el largo período de la dictadura, la aportación internacional a la arquitectura de Barcelona se vio limitada básicamente a la influencia de algunos maestros del movimiento moderno sobre algunos de los arquitectos locales.

43

Durante muchos años (quizás toda la década de los años cuarenta), la construcción siguió un curso caótico y se comenzaron a levantar las nuevas barriadas, sin ningún orden, y sin pensar que al construirse en terrenos casi despoblados habría sido posible un urbanismo de gran vuelo; aplastan los viejos municipios bajo el peso de estas enormes construcciones que dieron pie a la aparición de las barriadas del Besòs, de la Verneda, de la Teixonera, de la Trinidad, de Vallbona, Torre Baró, de Verdum, de la Guineueta, de la Vall d'Hebron, el adulterament de Montbau, el caos del Guinardó y el Coll y el Carmel, las monstrositats de Bellvitge, etc., etc.
(Marfull sobre Casas en Barcelona y sus alrededores a lo largo de los tiempos, 1974)

Ya en los años sesentas, bajo una estrategia urbana de prestigio político pero sin un plan definido de actuación se da comienzo a una transformación de la ciudad. La expansión industrial en el exterior crece considerablemente y las oleadas de inmigrantes se dejan llegar a la capital catalana, la que se ve en necesidad de desarrollar una amplia política de construcción de viviendas. (Domingo & Bonet, 1998)

Hace más de diez años que se anota en los planteamientos de la infraestructura urbana el propósito de llevar a cabo una acción previsoramente capaz de satisfacer las necesidades derivadas del aumento del parque móvil.
(La Vanguardia, 8 de nov. de 1969)

El aumento de población inmigrante y de asentamientos industriales en la periferia como factores que llevaron a la ciudad a una congestión por el continuo tráfico rodado en los ejes principales del trazado urbano. En respuesta, se llevaron a cabo las primeras vías de alta velocidad urbana, unas vías que,

debido a la ausencia de una práctica urbana anterior, se basaron en los principios de funcionamiento tales como la velocidad y la seguridad y, con dimensiones a partir de manuales sobre las vías de alta velocidad, sin diferenciar el medio rural del urbano.

Con una visión más dispersa y moderna propia de las ciudades de EEUU², estas redes no se visualizaban ya como instalaciones de provisión de un servicio, lo que magnificó sus requerimientos y expulsó cualquier otra visión del territorio y sus recursos. (Herce, 2002)

Las grandes estructuras viarias apostando por el automóvil como único y prioritario medio de circulación y conexión, se caracterizaron por estar segregadas del tejido por el que circulaban y por generar una ruptura en la homogeneidad y continuidad en la trama urbana secundaria.

Convertido el automóvil en parámetro de progreso, se crea una fascinación por este y, la infraestructura dedicada a él, en símbolo de modernidad de una ciudad. “En la mayor parte de las ciudades –aunque ello tenga lugar según cada caso en distintos momentos históricos– existirá un período en el que la fascinación por el automóvil dará lugar a propuestas de transformaciones rotundas que muchas veces se traducirán en excesos.” (Alcalá, 2004)

44

Barcelona es una ciudad encantadora, pero tiene tan graves problemas de tráfico que amenazan con deshacer su encanto; ahora es una tortura atravesar calles y avenidas [...] Y para la que urgen remedios definitivos y, sobre todo, rápidos.

La solución es sobradamente conocida: los Cinturones de Ronda. Ahí están, en el cuadro de las programaciones, como una promesa que mantiene las ensoñaciones de la ciudad hasta límites Insospechados de paciente espera.

(La Vanguardia, 8 de nov. de 1969)

Fue debido a esto que todas las transformaciones realizadas en este sentido eran aceptadas sin cuestionamientos, siendo en la misma medida cuestionada toda traba u obstáculo a la facilitación de las condiciones necesarias para su circulación y espacio para su aparcamiento.

² Herce & Magrinyá describen, con mayor amplitud, en su texto *La ingeniería en la evolución de la urbanística* (2002, p. 153) un inicio de un modelo de desarrollo con procedencia de EEUU en el año 1956 con la *Ley de Ayuda Federal a las autopistas*. Explican en su texto, como este modelo se caracteriza por dos hechos complementarios: la extensión suburbial (la cual hemos visto que Barcelona también la tuvo) y la renovación de los centros urbanos obsoletos (a mi consideración el centro urbano de Barcelona no se encontraba obsoleto, más posiblemente sobrecargado). Las autopistas buscaban mejor la accesibilidad en ambos casos.

Por su parte, Borja & Muxí (2003) sugieren que esta ciudad moderna de prioridad al automóvil, proviene de los modelos americanos y aseguran, que esta tendencia hacia una ciudad explosiva y desordenada resulta de un sistema de uso del suelo impuesto por los intereses particulares del mercado por encima de las necesidades colectivas, cada vez más privadas del soporte de un control urbanístico.

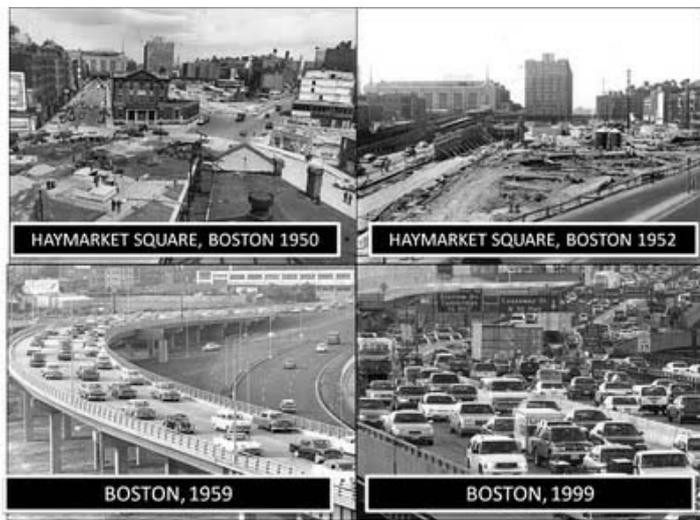


Fig. 2.3 Boston: Construcción de Autopista Urbana y Resultados. Fuente de imagen: The Boston Globe.

En Barcelona, el trazado ya había cambiado, como se puede observar en la fig. 2.4 aparecen las primeras líneas de conexión periférica, sin ninguna especie de ordenación y, aparecen también, los tres ejes que configuraran el proyecto de Cerdà, sin ninguna otra conexión que ellos mismos para una distribución del interior, pero no del exterior, no se conectan de una manera efectiva con el resto de la ciudad.



Fig. 2.4 Plano Parcelario de Barcelona, 1974, escala gráfica. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (AHCB), 2014.

Modelo Barcelona: La Ciudad Compacta

Ya en los años ochenta esto cambia radicalmente. Después de la dictadura, la llegada de nuevas visiones democráticas llegan a los ayuntamientos.

La ciudad entró un proceso de transformación en el que se dio especial importancia al espacio urbano, de un protagonismo social y estético, dando lugar a lo que más tarde conocemos como *Modelo Barcelona*.

Barcelona cambió radicalmente, paso de tener un espacio desconectado y disperso, a ser una ciudad compacta y conectada. Fueron, sin duda, los movimientos sociales los que contribuyeron, en conjunto con el sector profesional, a este cambio. Al ser tomados en cuenta, los ciudadanos se comprometieron con el cambio y se creó una atmósfera positiva de transformación. A su vez, se dejaron de lado los planes de ciudad para dar lugar a políticas y estrategias de ciudad que se materializaron en el espacio urbano creando nuevos espacios públicos, equipamientos, monumentos, vías, plazas y parques.

47 Para una ciudad proveniente de un periodo de dictadura, lo que la había dejado abandonada en varios niveles; y que con la llegada de la modernidad en los años sesentas y setenta, había logrado perder principalmente su calidad espacial, se lleva a cabo una reivindicación con un proyecto con primacía al espacio público como lugar de encuentro, proyecto que buscó dar respuesta a las realidades de cada barrio. Las actuaciones en este momento fueron puntuales y de fácil ejecución, lo que logró la reconstrucción de la ciudad existente, fortaleciendo modelos de ciudad compacta sin necesidad de extenderla.

Con miras a los juegos olímpicos, la transformación de Barcelona se desarrolló de forma rápida, y algunos de los factores de esta velocidad de cambio pertenecen a temas antes desarrollados en este documento: una fuerte crisis urbana por causa de la degradación; una débil conexión del sistema viario con la ciudad, y las luchas sociales de los barrios populares. La ciudad ayudó a estos cambios dado que mantenía una calidad urbana muy importante en los distintos ámbitos de la ciudad –la ciudad antigua y el Ensanche–, tanto a nivel arquitectónico como de conjunto urbano.

La transición a la democracia entre 1975 y 1979, además de haber logrado una adquisición de suelo urbano fortalecido, la intensificación de programas urbanos de barrio, consiguieron la descentralización del gobierno y la comunicación directa con los problemas barriales.

Si entendemos al Modelo Barcelona como la ciudad que nos propone Bohigas en su texto *La Reconstrucción de Barcelona: como un todo metafísico, o como la suma de diversas realidades sectoriales* (Bohigas, 1985, pág.14), podemos entonces inferir un proceso de actuaciones conjuntas que buscan mantener una misma línea de actuación: *una ciudad democrática, al servicio de sus ciudadanos.*

Para llevar a cabo estas adecuaciones fue necesario contar con ciertas circunstancias favorables que las potenciaran. Tanto en la transición (1976-79) como en la década democrática que siguió se puso el acento en los proyectos, en las actuaciones inmediatas y no en la redacción de un cuadro normativo tipo plan general o regulador, la situación era de primera importancia. Pero también es cierto que se daban unas circunstancias que garantizaban una cierta coherencia para estas actuaciones, pues se disponía de un instrumental urbanístico que permitía una potente actuación pública: *un suelo calificado como equipamiento o espacio público, facultades expropiatorias, etc..*

Para Borja (2010), las circunstancias que permitieron este equilibrio fueron:

- *El Plan General Metropolitano*, el cual apostó por el espacio público, reciclando y convirtiendo las áreas o edificios obsoletos (infraestructuras, industrias) en equipamientos colectivos y espacios públicos, deteniéndolos y/ corrigiéndolo del periodo anterior. La existencia de un patrimonio de suelo público o de reserva para estos usos ayudó a la implementación de normativas de uso.

Con el PGM se llevó a cabo una descentralización (Áreas de Nueva Centralidad) de la ciudad, la creación de distritos dotados de personalidad política y cultural, entre otras. *El PGM propone, evidentemente, una homogeneización de la ciudad.*

La elaboración de *Planes Especiales de Reforma Interior (PERIs)* fue una herramienta del PGM para implementar programas de actuaciones inmediatas, así como de estructuras municipales descentralizadas, que logran la comunicación directa con la ciudadanía recogiendo las demandas sociales prioritarias para poder dar una respuesta adecuada. La descentralización del *urbanismo local* y de los programas sociales y culturales en los distritos contribuyó a consolidar el *urbanismo ciudadano* que ha caracterizado a la ciudad de Barcelona.

Las acciones en el espacio público y privado debían ir, pues, en este sentido: a la esponjosidad, a la recuperación de la dignidad formal que ayudara a mejorar la conciencia colectiva, a la rehabilitación de la vivienda, a la del patrimonio arquitectónico que realmente sea recuperable. Es decir, devolver la calidad urbana que se tenía y que, en gran parte, se llegó a perder, recuperar las condiciones de habitabilidad. (Bohigas, 1985).

Debido a esto, el derribo de distintas construcciones dieron lugar a nuevos equipamientos que fomentaban las conexiones de la ciudad. En algunas zonas el sector noreste de la ciudad, sin embargo, esto funcionó distinto. Batlle, comenta en la entrevista que en esta esquina norte de la ciudad, también debía salir una fábrica que al final no se sacó, lo que limitó la conexión del Parc de la Trinitat y, por tanto, del barrio de la Trinitat con el Río Besòs.

Conectarlo con el río... esto siempre se ha hablado porque hay una fábrica que se tenía que salir, y no salió. Que hubiese sido la oportunidad, ahí si salía esta fábrica, de conectar el parque con el río.
(Batlle, 2014)

49

La otra circunstancia clara para permitir el equilibrio en la ciudad fue el llevar a cabo una *dimensión redistributiva y no simplemente funcionalista* (p.e. la rondas). La concepción del espacio público tenía como objetivo facilitar un uso social intenso y diverso, promover actividades e incitar la presencia de nuevos colectivos humanos. Se pretendía garantizar el mantenimiento y la seguridad ciudadana futura de estos espacios.

La estrategia urbana de espacios y equipamientos públicos pudo incorporar elementos de continuidad urbana que tienen su base principal en la trama cuadrículada del Ensanche prolongada hacia las actuales áreas de desarrollo hacia el Este (Besós) y por medio de las grandes avenidas metropolitanas (Diagonal, Meridiana, Gran Vía). Este elemento de continuidad de los ejes y de los tejidos, fue en su momento una solución importante, pues se desarrolló en conjunto con la propuesta de áreas olímpicas del '92.

La distribución que menciona Borja, conlleva a conectar las Áreas Olímpicas y, consecuentemente, a las Áreas de Nueva Centralidad (NEW DOWNTOWNS IN BARCELONA ÀREES DE NOVA CENTRALITAT, 1985) para así tejer los trozos de ciudad segregados; lo que implica en estos términos una distribución urbana, social y económica más democrática; eliminando las periferias y los *ghettos*.

Es en estos momentos que las zonas periféricas se dejan de entender como tales, pues forman parte de la ciudad por medio de redes de espacios públicos e infraestructura urbana.

Con la llegada de los juegos olímpicos, la ciudad se colocó en el foco internacional, lo que generó una oportunidad imperdible para una ciudad, que había estado en la penumbra tras un gobierno dictatorial. Suceden entonces factores internos de ciudad que se cohesionan con factores externos, de metrópoli europea.

Mientras que por un lado, el conjunto de operaciones urbanas resumidas por Bohigas (1985) en el concepto de “reconstrucción de la ciudad”, se sitúan en una escala local y de proximidad con la ciudadanía, las operaciones vinculadas con el proyecto olímpico, proyectan la ciudad hacia el espacio internacional y la entroncan con las operaciones urbanas globales. (Remesar, 2012)

Es dentro de este marco histórico desarrollado a partir de una clara contradicción «glocal»³ que se dá comienzo con dos situaciones, a modo de enclaves urbanos, para este estudio:

(1) La vinculación de este sistema de vías urbanas principales de Barcelona con el ensanche, que en esos momentos era de primera importancia.

La idea de una ciudad constituida por fragmentos comporta también la necesidad de suturar estos sectores para formar una continuidad urbana. El trozo de ciudad no es, por tanto, un ghetto aislado, sino la respuesta autónoma de un sector que debe estar totalmente integrado física y socialmente. (Bohigas, 1986)

(2) Abrir Barcelona al mar.

Barcelona conseguirá algo que deseaba desde hace décadas: recuperar su estrecha relación con el mar. (Barcelona: la ciutat i el 92, 1990)

Abrir el frente de mar de la ciudad se conectó, de manera conceptual y física, con la sutura de sistema de vías urbanas del ensanche y las periferias. En palabras de Josep María Montaner (1990): *Las líneas de comunicación, desde los cinturones hasta los paseos y las rondas, facilitarían la conexión entre todos los barrios.*

Se retoman entonces los anillos de ronda del proyecto de Jaussely, antes mencionado en este mismo proyecto y se buscaron conectar las cuatro áreas olímpicas propuestas para el proyecto olímpico del '92 y se hace un trazado a modo elíptico en el que esta vez se tocan: la línea de mar, la línea de río y la línea de montaña. Se tocan simultáneamente, los ejes de ciudad (Fig. 2 *Esquema de ejes de configuración urbana. Elaboración propia.*) por las esquinas superiores y, quedan finalmente enlazados: Montjuïc, Nova Icària, Valle Hebrón y Diagonal.

³ El término «glocal» se proviene de los términos global y local y se aplica a un individuo, grupo, organización o comunidad cuyo deseo es llegar a ser capaz de pensar globalmente y actuar localmente.

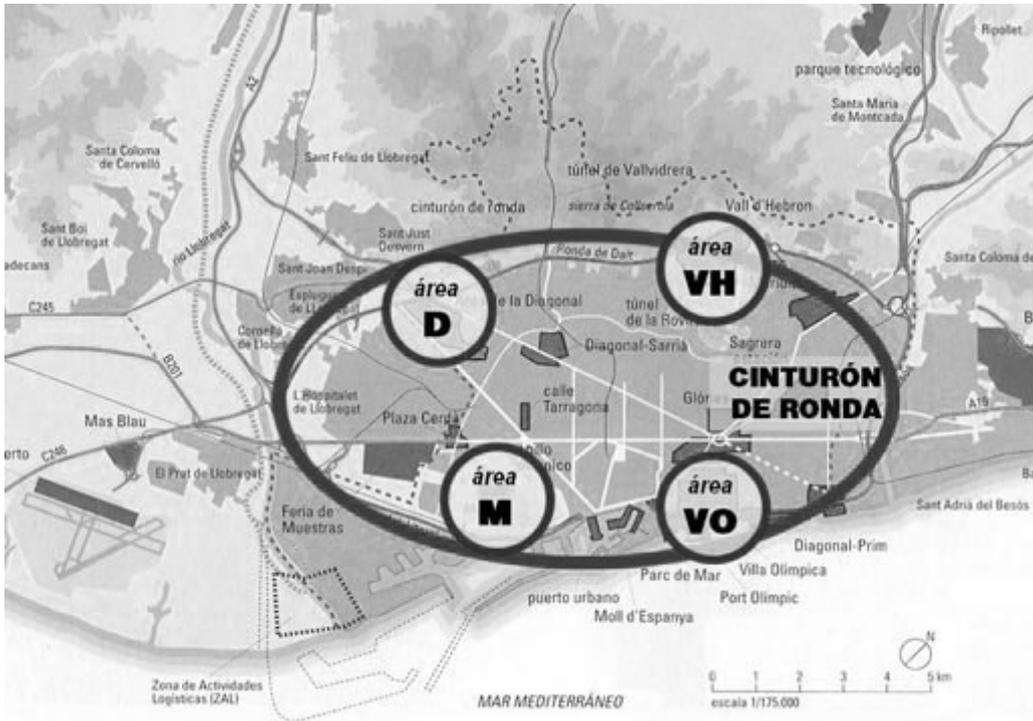


Fig. 2.5 Esquema de las cuatro áreas olímpicas (Diagonal, Vall d'Hebron, Montjuïc y Poble Nou-Villa Olímpica) con el hilo conductor del cinturón de Ronda. Fuente: Urban Networks

Entonces el levantamiento de Barcelona un poco impulsó a lo largo de la Ronda el conseguir tener una ronda que funcionara como vías agregadas, es decir, que los coches fueran separados de la ciudad, pero que se integraran bien a la ciudad. (Batlle, 2014)

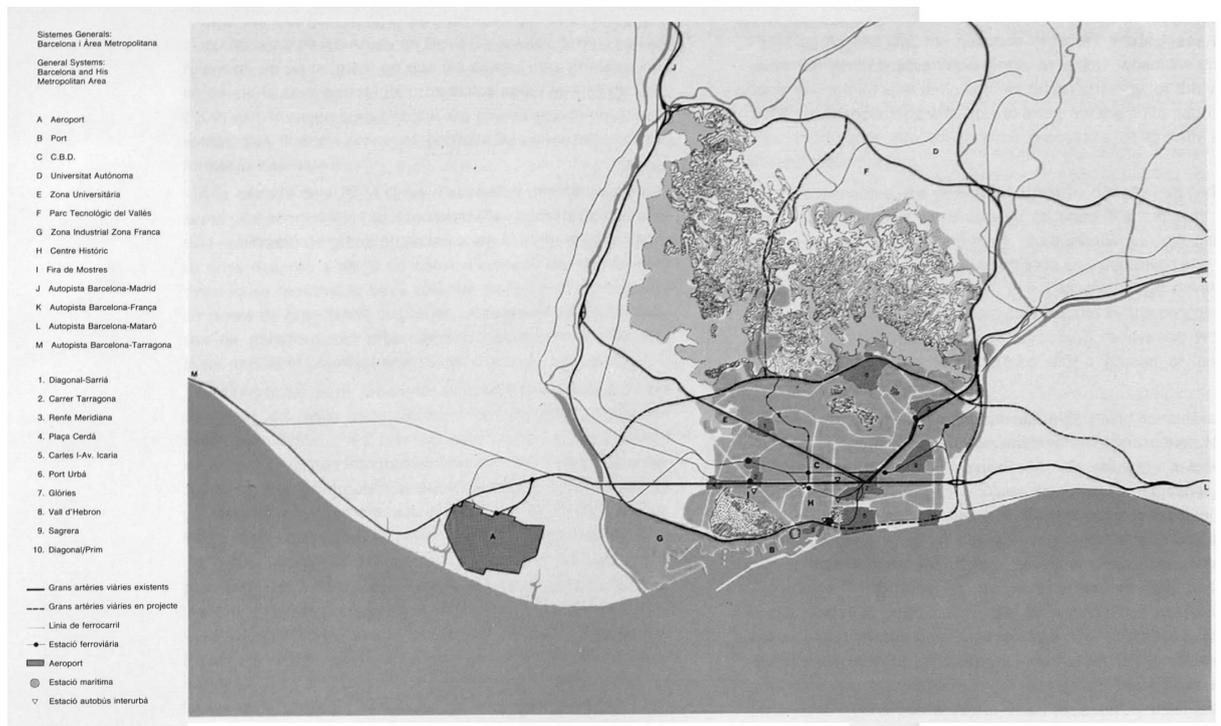
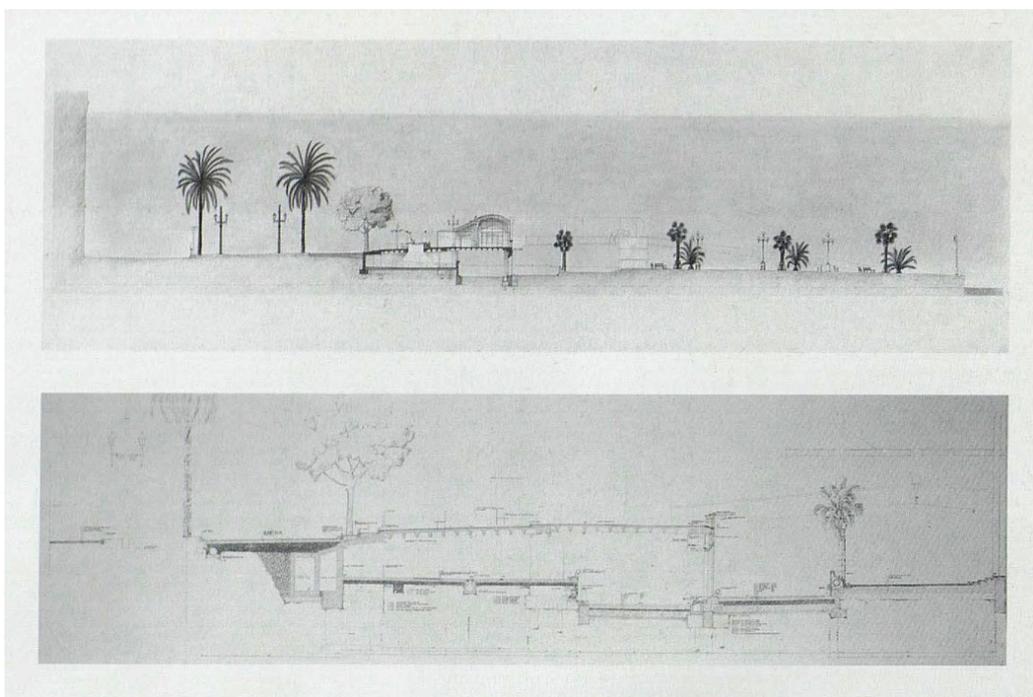


Fig. 2.6 *Sistemes Generals: Barcelona i Àrea Metropolitana. NEW DOWNTOWNS IN BARCELONA ÀREES DE NOVE CENTRALITAT, Ajuntamiento de Barcelona, 1987, pág. 8*

Josep A. Acebillo Marin explica en el texto *Barcelona: la ciutat i el 92* (1990) que, con motivo del peligro que representan unas vías de esta magnitud sobre la degradación de los barrios, estas vías se rediseñaron y construyeron previendo una capacidad deseable de tráfico y no una máxima capacidad ajustando las dimensiones, y con ello el impacto en la superficie urbana. *Las salidas se ajustaron mucho de forma que la ciudad no quedó tan separada, sino que quedó cerca,* comenta Batlle (2014).

El proyecto de intentar trazar una autopista urbana integrándola con la ciudad, menciona Batlle, ha tenido zonas que han corrido con mejor suerte que otras. Ha sido criticado, desde ambos sectores: del peatonal y del sector del tráfico: *en algunos casos, las rondas se diseñaron de manera demasiado justas y cada vez que hay un accidente se produce un gran embotellamiento.* (Batlle, 2014)

Sobre esta dificultad, Batlle (2014) hace referencia al moll de la Fusta, la primera actuación de las rondas olímpicas y, posiblemente de una mayor importancia por su conexión con el frente marítimo: *La Fusta que fue la primera actuación, pues primero tuvo mucho éxito el espacio público, pero después se queda abandonado; quizás porque se dice que ni cumple como autopista, ni cumple como espacio público porque es muy difícil encontrar este equilibrio entre ambas partes.*



53

Fig. 2.7 Superior: Sección transversal, Moll de la fusta. Inferior: Sección transversal del pàrquing i Cinturó del Litoral, Moll de la fusta. Barcelona: la ciutat i el 92, 1990.

Si el moll de la Fusta fue del las primeras obras, el Nus de la Trinitat fue una de los últimos en construirse, inaugurándose un año posterior a las olimpiadas.

Fig. 2.8 Imagen de la Inauguración del Parc de la Trinitat, 1993. Associació Comissio de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella



Fig. 2.9 Imagen de la Inauguración del Parc de la Trinitat, 1993. Associació Comissio de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella





Fig. 2.10 Imagen de la Inauguración del Parc de la Trinitat, 1993. Associació Comissió de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella



Fig. 2.11 Imagen de la Inauguración del Parc de la Trinitat, 1993. Associació Comissió de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella

– Se ven muchas personas en las fotos–, le comenté a Amador, presidente de la Associó Comissió de la reserva y divulgació de la memoria de Trinitat Vella.

–¿Se ha vuelto a llenar así de gente?– Agregué.

Un rotundo No, fue su respuesta.

