

realice conexiones con la trama urbana existente, lo que hace que se genere un proceso de costura proyectando una composición vial con las vías urbanas locales y de barrio.

Es así como en el marco del desarrollo de las nuevas vías en pro de completar la red viaria, el entendimiento de las rondas llegó hacerse como un proyecto viario en conjunto con la ciudad, por lo que se articularon con el resto de la red, cumpliendo con el objetivo de unir la ciudad mediante ejes de movilidad rápida, en acuerdo con líneas urbanas de transporte local y diferentes modalidades de movilidad urbana, lo cual logró que la continuidad se diera no solo en los ejes urbanos sino también entre las vías de diferente jerarquía vial.

El proyecto de las rondas no solo finaliza en la construcción de las mismas sino en sus planos laterales y superior, que posibilitan la creación de espacio público especializado y de calidad para la movilidad peatonal, configurando una sección global y “poli funcional”.

En el proceso de observación de la infraestructura vial de estudio se llega a denotar como la construcción de las rondas está estrechamente relacionada con la apertura y la realización de espacio público que ordena y articula la continuidad entre los diferentes tipos, funciones y espacios públicos que se construyen a lo largo y lateral de estos ejes viales. Es por ello que dicha continuidad muestra una “posible vocación” de la infraestructura de movilidad de alta velocidad para apoyar y reforzar la accesibilidad y cohesión a los barrios, creando conectividad entre ellos y el espacio público creado.

2.6. La determinación de la nueva sección.

61

La relación que parte entre las vías segregadas, las vías urbanas y el espacio público, hace que se desarrolle un nuevo tipo de sección urbana, la cual denota las diferentes funciones y usos del espacio urbano, y contiene diferentes elementos urbanos que posibilitan la movilidad de distintas maneras a realizar.

Gracias a esta nueva sección, se da la importancia al espacio público desarrollado para el peatón y/o el ciudadano vinculando su movilidad, estancia y uso del espacio público, al desarrollo y funciones de las vías rápidas.

“Su presencia aportó, agregó significado al paisaje urbano existente sin cortarlo o negarlo, La vegetación del separador central de las vías rápidas y su pavimento es ahora también la vegetación de la sección urbana” (Alcalá, 2004).

Esta sección ha permitido que el peatón adquiriera una visibilidad tanto de la acera como del paisaje natural de la ciudad, así como el de la vía urbana y segregada, aparte de las características sonoras, y la polución creada por el tráfico rodado. La depresión de la cota urbana sobre la cual han sido construidas las vías, hace que el ruido se pueda controlar y que se camine de manera aislada a las altas velocidades de los automóviles, lo cual crea un ambiente “pacífico” en el espacio público.

Teniendo en cuenta que esta sección se complementa de vías segregadas y urbanas, estas últimas son las que hacen parte de la percepción inicial y de entrega al espacio público, por lo que se entienden como una extensión de la calle urbana y no de un eje de fraccionamiento o rompimiento urbano.



Ilustración 31. Ronda del Dalt. La cota de la ronda es diferente que la de las vías urbanas, y otra es para el espacio público asociado a la red vial. Fotografías del espacio público cerca de la Carrer del General Vives, con Carrer de Rafols. Ronda del Dalt. Tomadas de archivo personal. 2013.

El efecto del “rompimiento urbano” se reduce o minimiza gracias a que existen cruces transversales que conectan con el otro extremo de la calle, lo cual representa el tipo de cruce que se realiza en el resto de la ciudad, pasando por un área central de movilidad rápida o un verde urbano inaccesible, que en la sección de las rondas se encuentran en una cota muy inferior de la del espacio público.

La presencia de mobiliario urbano y de elementos urbanos en la “acera de conexión” orientados hacia la vía segregada rápida, crean la posibilidad de que el mismo funcionamiento de las vías rápidas se conviertan en un nuevo paisaje o en la inclusión de asoste en el paisaje natural urbano (Alcalá, 2004).

Las fotografías mostradas en las ilustraciones 30, 31 y 32 muestran como en el carácter de las vías urbanas o “vías de pasar”, se crea espacio público lateral a ellas, lo cual caracterizan el valor de la “calle”, con aceras, espacios de estancia, recorrido, mobiliario urbano, etc., y se integran al tejido de la ronda creando el sentido de una eje de espacio público continuo y por ende una ciudad con características para recorrer mediante la movilidad peatonal.

Así mismo se crea espacio público cubriendo totalmente las vías segregadas, lo cual crea un conexión completa entre las fachadas o extremos transversales del eje vial, tal como se muestra en la ilustración 32, en donde se denota la realización de zonas de recorrido y parques urbanos para la movilidad peatonal tanto longitudinal como transversal.



Ilustración 32. Espacio público desarrollado por el total cubrimiento de la vía rápida segregada de alta velocidad. Ronda del Dalt y Vía Favència. Ronda del Litoral y Parc de les Cascades. Fotografías tomadas de archivo personal. 2013.

2.7.El carácter poli funcional de la sección: Del eje vial a la calle urbana.

Una determinante que se denota tanto en la Ronda del Dalt, como en la Ronda del Litoral, así como la Ronda del general Mitre, La Vía Julia y la Gran Vía de Les Corts Catalanes, entre otras, es la funcionalidad mixta y ordenada que poseen gracias a su sección, lo cual hace que se le atribuya el concepto de “calle”: La calle como “vía”, la calle como lugar, que se define entre las edificaciones, construcciones y entornos o límites naturales, como espacio público de intercambio, de superposición de significados, funciones y usos (Alcalá, 2004).

“La calle e incluso la tan denostada calle corredor sirve simultáneamente para muchas cosas: para pasear, para que la gente se traslade a pie o en transporte público y privado...para aparcar los coches, para entrar en las tiendas, en las industrias, en las viviendas y en los servicios, para recoger la basura, para proporcionar luz y ventilación a las casas, para permitir el paso de procesiones y paradas militares, para organizar la prostitución como itinerario y parada en los ámbitos semipúblicos, para definir los dominios colectivos y privados, para degustar café, copa y puro, para parcelar el suelo, para hacer barricadas cuando sobreviene una revolución, para que avance ordenadamente la policía a caballo o con tanques cuando es hora de represión, para plantar árboles y flores, para colocar cabinas telefónicas, rótulos publicitarios y de señalización, para servir de escaparate de la fuerza cultural de la arquitectura y, por encima de todo, para propiciar la ocasión de diálogo y de encuentro, no en el ámbito estático del jardín o de la plaza - lugares a los que uno va con intenciones precisas -, sino en la movilidad del itinerario, es decir, en una organización dinámica que predispone inmediatamente a la simultaneidad de usos y, por tanto, al perfeccionamiento de la información” (Bohigas, 1986).

63

Es así como “La calle” y sus diferentes dimensiones de calzada para automóviles y de espacio público se adecuan a las necesidades del peatón y del vehículo, por lo que en ella se desarrollan una agradable actividad de movilidad y estancia urbana, en donde se apuesta por la polifuncionalidad y la coexistencia, es decir la determinación de espacios urbanos de acuerdo a las necesidades concretas del ciudadano, con unos accesos rodados adecuados al contexto urbano, a viviendas y demás.



Ilustración 33. Ubicación general, fotografía y sección de la Ronda del Litoral. Elaboración propia.

Las secciones incluyen varias funciones urbanas en la cuales se encuentran distintos aspectos formales en conjunto a la presencia activa de las vías segregadas, ya sea con el recubrimiento total de estas vías, o parcial, lo cual ha permitido agregar espacios verdes, equipamientos de uso público, equipamientos deportivos y/o culturales. De esta manera la vía genera un intercambio de funciones que se inscribe dentro del espacio comprendido entre las fachadas de la vía, convirtiendo estos entornos urbanos en lugares públicos específicos con alto nivel de uso, tanto de recorrido como de estancia por parte de la ciudadanía.

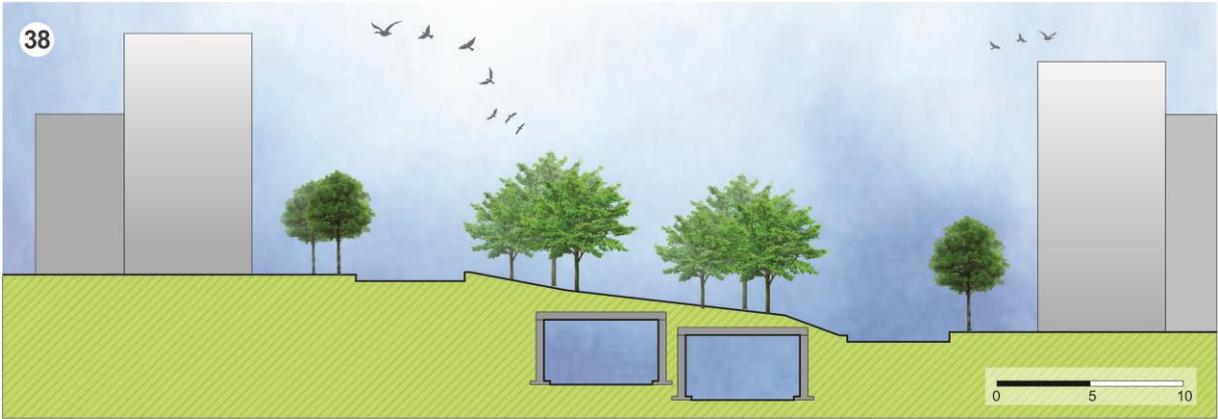


Ilustración 34. Ubicación general, fotografía y sección de la Ronda del General Mitre. Elaboración propia.

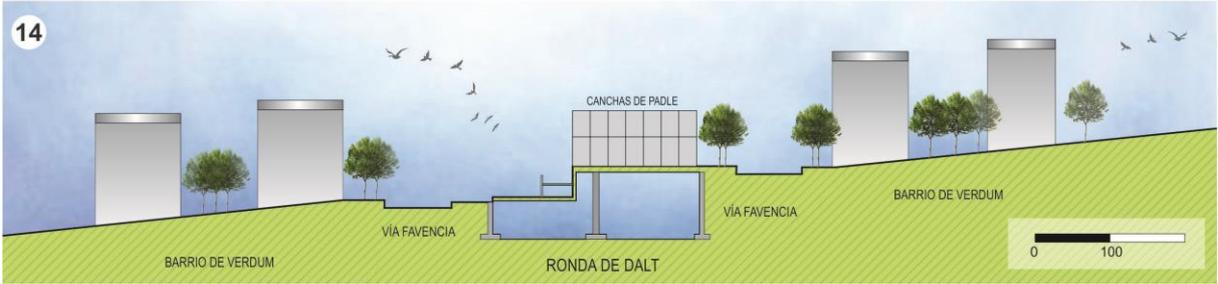


Ilustración 35. Ubicación general, fotografía y sección de la Ronda del Dalt y la Vía Favenciá. Elaboración propia.

Tal es el caso de la Ronda del Dalt (Ilustración 28) cuyas las vías segregadas cubiertas hacen que se construya una sección urbana continua y conjunta, formalizando actividades deportivas y de recorrido peatonal. Por lo tanto esta vía recobra las características de un “lugar de intercambio” que se enmarca entre las fachadas de las edificaciones y desarrolla espacios y equipamientos públicos.

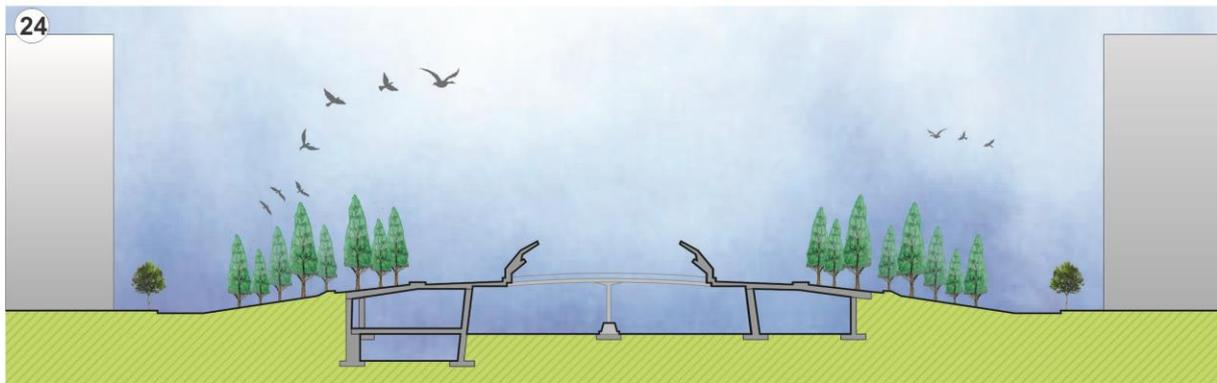


Ilustración 36. Ubicación general, fotografía y sección de La Gran Vía de Les Corts Catalanes. Elaboración propia.

En términos generales, como se pueden ver en las ilustraciones 24, 28, 29, 30 y 31 se da la generación de pantallas o recubrimientos, parciales y totales de las vías segregadas, lo cual genera un aislamiento acústico y visual que reduce el impacto que produce el movimiento de las vías rápidas en el tejido urbano, tratando de “separar” las vías segregadas del resto de la ciudad.

En las Rondas del Litoral, Dalt y del General Mitre, Vía Júlia y Gran Vía, se denota en unos de sus tramos, una relación directa entre el espacio peatonal y las áreas residenciales de manera paralela, lo cual es logrado desde el diseño formal de la sección elaborada desde un punto de vista frontal o alzado, ya que se puede observar cómo se construye la distribución de áreas y vías y por ende una integración activa, haciendo una composición de estas en acuerdo con las funciones de barrio que se necesitan. Esto no podría llevarse a cabo desde un trazado en planta puesto que este punto de vista no permite la diferenciación de niveles, en términos visuales, ni mucho menos la distribución acorde a la cota urbana necesaria.

Este diseño formal en vista frontal oalzada del espacio público y su relación con las vías de movilidad rápida y urbana, representa una división tanto formal como funcional, en donde

cada uno de los niveles en los que se compone la “línea de sección”, posee una relación que solo se puede notar en sentido vertical de su diseño y representación gráfica o visual.

De acuerdo a la actividad de observación y recorrido hecho en el trabajo de campo del objeto de estudio, se observan secciones que poseen una coherencia entre la forma y la función del espacio público y vías. No obstante también se denotan niveles de funcionamiento que al estar segregados entre sí, conservan un vínculo visual y una referencia a las actividades urbanas que se realizan en la cota urbana. (Alcalá, 2004).

2.8. Continuidad urbana dada por el espacio público de la red viaria.

De acuerdo a la sección de la vía rápida se desarrolla una continuidad urbana transversal a las vías segregadas y laterales, creando la posibilidad de generar cruces a nivel urbano o cota urbana, los cuales permiten un continuo de la movilidad peatonal en sentido transversal y longitudinal de las rondas y vías rápidas.

Las vías y los espacios públicos que se generan como resultado de la intervención, se configuran como “elementos” esenciales para la distribución de la movilidad desde las rondas, sin perder el rol histórico y funcional de ser como una columna que cohesiona y desarrolla los aspectos de continuidad de los barrios que conforman los alrededores de la infraestructura vial de movilidad. Esto se ha visto reflejado en la prolongación de la urbanización de los barrios mediante el desarrollo de espacios públicos que contribuyen a facilitar el vínculo entre dos barrios próximos ubicados a ambos lados de la infraestructura vial, en este caso las rondas.

66



Ilustración 37. Espacio público tipo cruce que genera un continuo en la movilidad peatonal. Passeig de la Vall d'Hebron con Avinguda Vallcarca. Fotografías tomadas de archivo personal. 2013.

Estos cruces urbanos, como el que se muestra en la Ilustración 30, han sido el resultado de una adecuación de la vía rápida al entorno previamente construido a la altura de la cota urbana, por lo cual denotan un natural continuo, tanto para los peatones como para los automóviles.

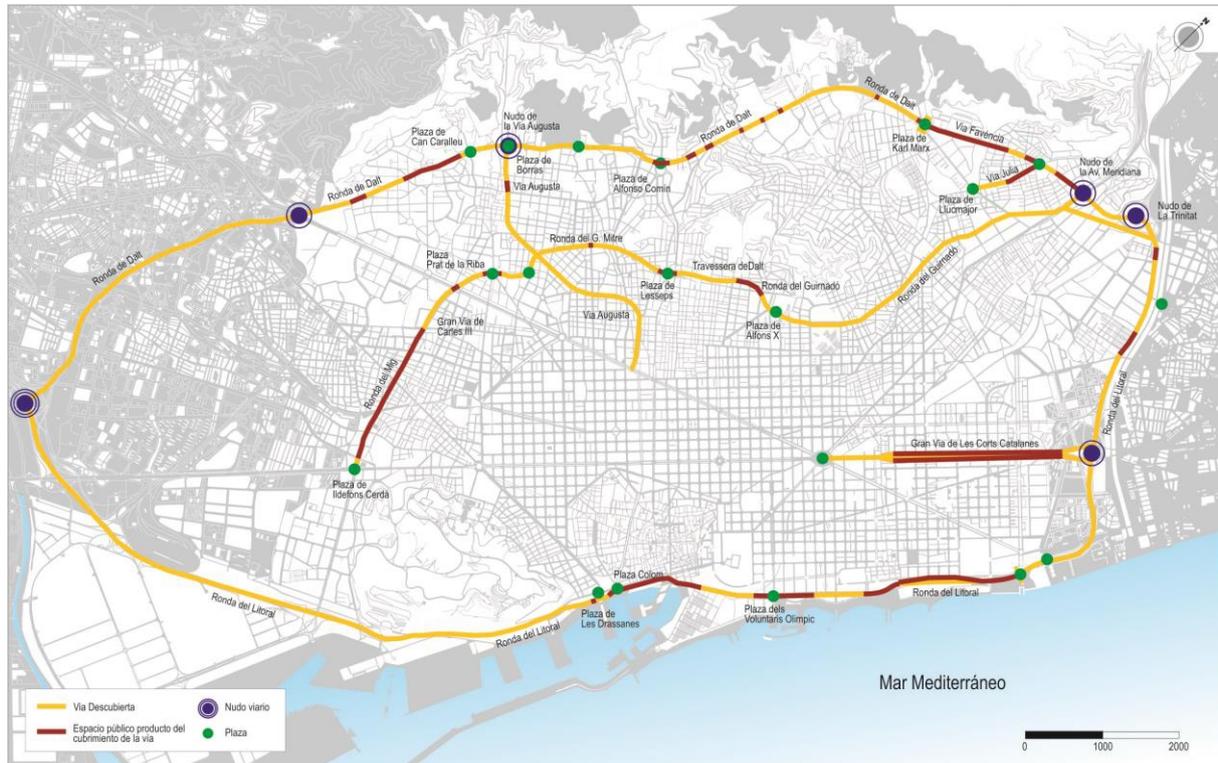


Ilustración 38. Continuidad urbana transversal y longitudinal por el espacio público desarrollado mediante el cubrimiento total o parcial de la infraestructura vial de movilidad rápida. Elaboración propia

Esta continuidad urbana (Ilustración 39) ha generado relaciones de tipo transversal y longitudinal, las cuales cruzan las rondas y también que permiten la movilidad de manera paralela a la infraestructura vial, es decir que la accesibilidad a los barrios se logra a través de las rondas y su espacio público.

Es así como se produce entonces una relación que modifica la Ronda urbana desde un carácter puramente funcional a tener en cuenta necesidades urbanas locales o de cada uno de los barrios por donde pasa. Tal es el caso, a manera de ejemplo, de la Vía Júlia (Ilustración 39) y de la Vía Augusta (Ilustración 40) que por la capacidad de sus secciones y las intervenciones de “costura urbana”, se produce el tipo de comunicación y relación que crea una continuidad urbana tanto para la movilidad rodada como para la movilidad peatonal mediante el espacio público.

De este modo, la infraestructura vial de movilidad rápida contribuye a “tejer” la mediación de los barrios y de las zonas urbanas laterales a esta, garantizando la continuidad urbana básica y dando lugar a nuevos espacios públicos y equipamientos urbanos (generados en los bordes y encima de las vías segregadas cubiertas), lo cual hace que se connote una ciudad continua en donde no se distinguen con claridad las diferencias que en otrora existían entre la ciudad central y la periferia urbana.



Ilustración 39. Ubicación general, fotografía y sección de Vía Júlia. Elaboración propia.

La actual lectura que se realiza de esta infraestructura, mediante el trabajo de campo, es la asociación del eje urbano a su contexto, siendo “*parte del conjunto de barrios que la conforman*” (Alcalá, 2004). Una imagen colectiva que introduce elementos de identidad en cada uno de los espacios públicos de los barrios generando continuidad y cohesión, articulando las edificaciones laterales y los espacios públicos y como partes integrantes del continuo urbano.

68

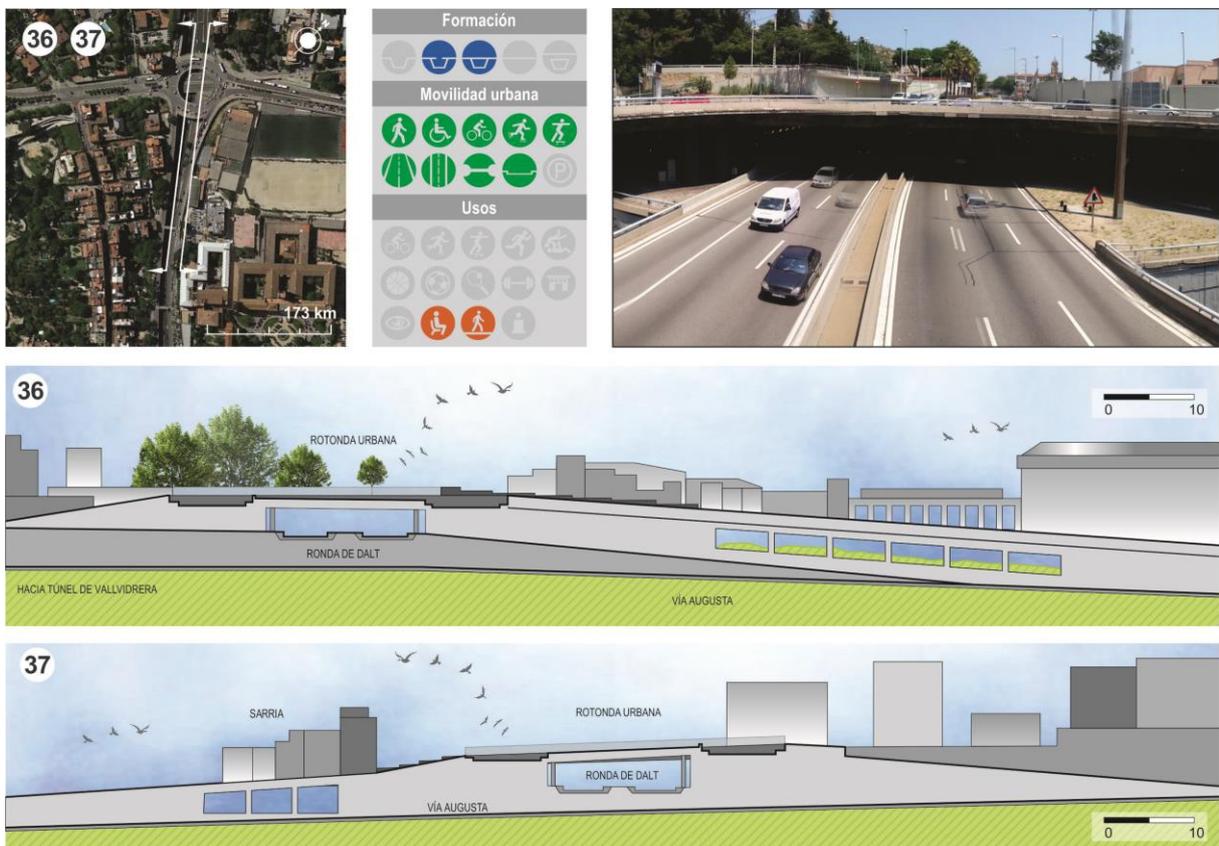
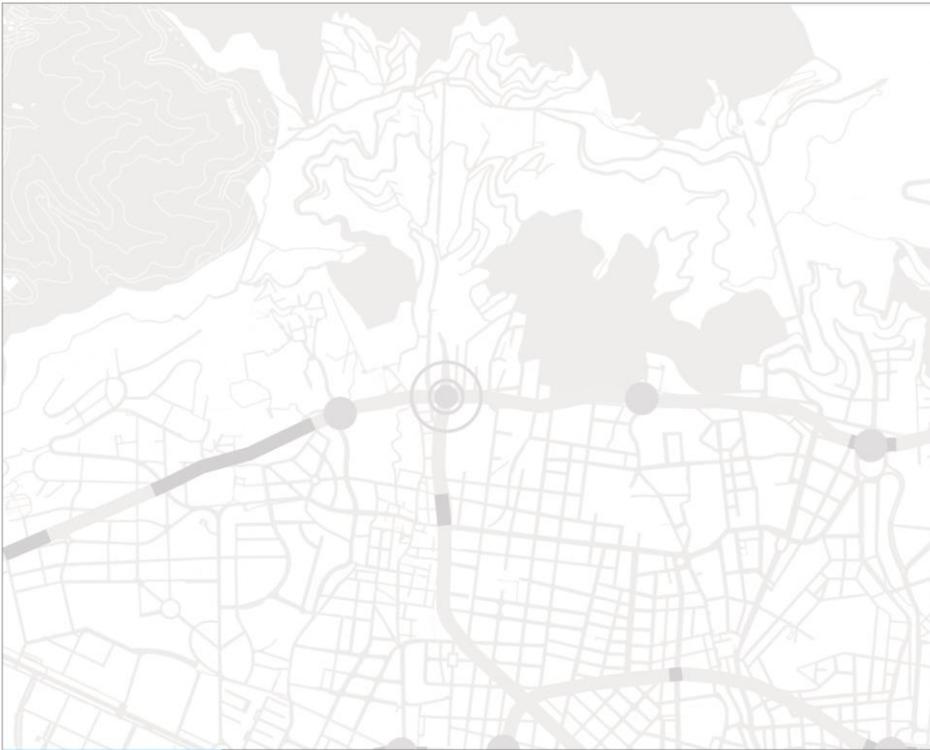
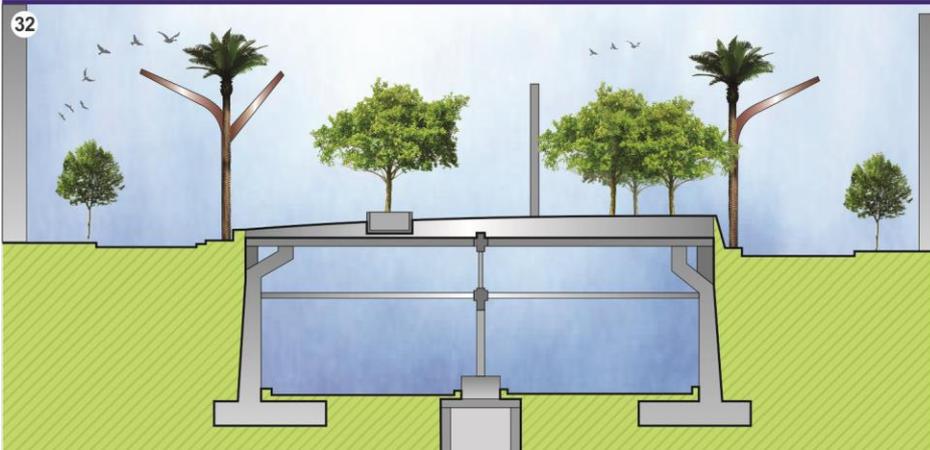


Ilustración 40. Ubicación general, fotografía y sección de Vía Augusta. Elaboración propia.



3. El proyecto de espacio público asociado a la red viaria.



Formación	Movilidad urbana	Usos
Se refiere a la conformación formal de la vía rápida, en la cual, asociado a ella se genera el espacio público en estudio.	Muestra características urbanas y los diferentes tipos de movilidad urbana que permite el espacio público	Da a conocer los usos urbanos que ofrece el espacio público, y elementos representativos como el arte público.
<ul style="list-style-type: none"> Espacio público con vía tipo zanja Espacio público parcialmente cubierto en vía tipo semizanja Espacio público en cubrimiento de vía tipo loza Espacio público con vía sobre la superficie urbana Espacio público sobre vía tipo túnel Espacio público por voladizo 	<ul style="list-style-type: none"> Movilidad peatonal a pie Movilidad peatonal con capacidad diferente Movilidad con bicicleta Movilidad con patines Movilidad con tabla Movilidad rodada rápida Movilidad rodada urbana Generación de cohesión urbana por el espacio público Vías rápidas segregadas Parking o estacionamiento 	<ul style="list-style-type: none"> Espacios para deporte con bicicleta Espacios para deporte con patines Espacios para deporte con tabla Espacios para correr Espacios para lucha libre Espacios para Basketball Espacios para football Espacios para juegos con raqueta Espacios para gimnasio Equipamiento público Espacio público de contemplación Espacio público de permanencia Espacios público de recorrido Arte público



3. El proyecto de espacio público asociado a la red viaria.

De acuerdo al trabajo de campo desarrollado y el análisis de secciones elaborado de los tramos en donde se concentra la actuación urbana de espacios públicos, que muestra un alto nivel de “asociatividad” con la red vial, se denota que dicha infraestructura para movilidad rápida tiene un comportamiento de eje urbano especializado y polifuncional, ya que determina, de adentro hacia afuera, carriles segregados, carriles urbanos y espacio público de continuidad urbana que no solo enlazan y cohesionan la ciudad en sentido longitudinal sino también transversal, asumiendo de manera simultánea una capacidad de múltiples funciones y usos.

Teniendo en cuenta la experiencia del recorrido, la observación, y el análisis realizado mediante el levantamiento de secciones¹ (ver anexo de secciones urbanas), se concibe este espacio público como un “proyecto de diseño urbano” que contempla diferentes situaciones las cuales hacen que la proyección de dicho espacio en una infraestructura vial, sea una actuación urbanística de gran importancia para la ciudad y más allá de un problema de ruptura urbana, una oportunidad para la realización de un sistema de comunicación que integre y articule las diferentes posibilidades de movilidad urbana.

Esta “oportunidad de proyecto urbano” enmarca diferentes pertinencias las cuales son determinantes para su realización:

- Pertinencia en el equilibrio de la movilidad y la accesibilidad a los barrios.
- Pertinencia en la continuidad urbana para percibir a la ciudad como un todo y no como diferentes fragmentos separados, mediante los cruces peatonales y vehiculares, creando espacios que articulan las funciones urbanas necesarias del espacio circundante.
- Pertinencia en la urbanización de los espacios vacíos, y tomarlos como potenciales de desarrollo de equipamientos, espacio público de recorrido, deportivo y/o cultural.
- Pertinencia en el desarrollo coherente al conjunto urbano de la ciudad.
- Pertinencia en articular las edificaciones y valorar el paisaje urbano circundante, ya sea natural o artificial.
- Pertinencia en la construcción de significados y elementos de identidad urbana.
- Pertinencia en los intersticios disponibles para convertirlos en espacio público de calidad.

70

En suma y de acuerdo a la experiencia del recorrido y la observación, todas estas pertinencias crean una capacidad de desarrollo urbano que se denota en cada uno de los tramos estudiados, los cuales se conciben como proyecto urbano en común a toda la ciudad. No obstante existe una diferenciación entre cada uno de ellos, puesto que estos se han desarrollado teniendo en cuenta sus propios caracteres formales, los cuales buscan la intermediación y la articulación en el tejido urbano a lo largo de la red vial y muestran diferentes maneras de cómo homogenizar la ciudad y percibirla como un “todo urbano”.

¹ Anexo de secciones urbanas: Levantamiento de secciones de: La Ronda del Litoral, La Ronda del Dalt, La Vía Júlia, La Vía Augusta, La Ronda del Mig, la Ronda del General Mitre y La Gran Vís de Les Corts Catalanes.

3.1. La función urbana del espacio público de la red viaria.

Los aspectos funcionales (que se han observado mediante el trabajo de campo) del espacio público asociado a la red viaria confluyen bajo dos tipos de factores, uno de índole urbano general con respecto a la ciudad y su conectividad, y otro local y de barrio como articulador de actividades puntuales que se desarrollan de manera localizada para cada uno de los contextos por donde transcurren las rondas.

- Función urbana de conexión y movilidad:

Las funciones de conexión están relacionadas con las de movilidad, puesto que dicha conexión se logra en pro de construir infraestructuras que conecten los distintos espacios públicos que se realizan a lo largo de la infraestructura vial, de tal manera que se pueda transcurrir sobre ellos, refiriéndonos así únicamente al espacio público para la movilidad peatonal. Desde este punto de vista, la función de conexión recrea la de la continuidad urbana de la red local de espacios públicos existentes.

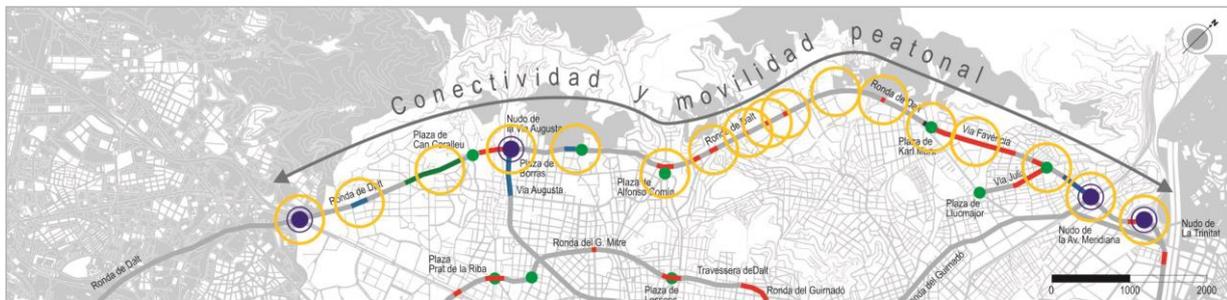


Ilustración 41. Conectividad de espacios públicos desarrollados mediante corredores peatonales en la Ronda del Dalt. Elaboración propia.



Ilustración 42. Ejemplo de conectividad entre espacios públicos. Passeig de La Vall d'Hebron (conectividad y movilidad lateral a las rondas) y Vía Favència (conectividad y movilidad central). Fotografías tomadas de archivo personal. 2013.

- Función de formalización y configuración urbana:

La formalización del espacio público se desarrolla de acuerdo a las condiciones pre establecidas de la configuración urbana de la red vial, por lo que cualquier intervención que se quiera desarrollar debe contener parámetros de relación entre las diferentes piezas que

componen dicha configuración; con ello se posibilita una sola lectura del espacio urbano, teniendo en cuenta las múltiples y diferentes partes que lo componen. Esto se denota tanto en la sección transversal, la cual busca que la intervención no se desarrolle como corte o límite y en la sección longitudinal del espacio público, la cual se desarrolla de manera continua de acuerdo a las fachadas y posibles cruces peatonales y viales. Esta relación de concebir el espacio público a través de las secciones y la cota urbana hace que se cree una homogenización del espacio y un enlace entre el tejido de los barrios y la red vial; para ello es de gran importancia tanto el espacio público desarrollado en los laterales como el que construye encima de las vías segregadas puesto que estos muestran en conjunto la continuidad urbana.

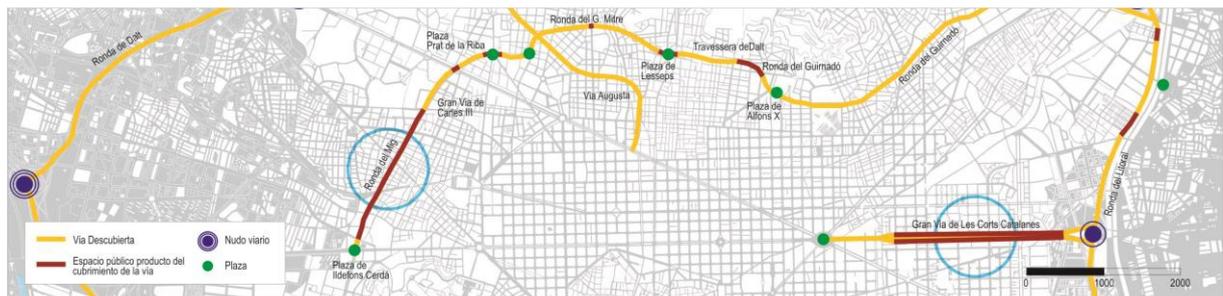


Ilustración 43. Formalización del espacio público de acuerdo a condiciones urbanísticas. Rambla del Brasil (espacio público sobre la Ronda del Mig) y Gran Vía de Les Corts Catalanes (Espacio público lateral sobre las vías segregadas). Elaboración propia.

- **Función local de actividades deportivas y culturales:**

Tanto en los márgenes de la red vial, como en las zonas centrales cubiertas, se abre la posibilidad de implantar equipamientos urbanos de índole deportiva o cultural, siempre y cuando estén en acuerdo con las necesidades del área urbana que circunda la infraestructura vial. Desde el punto de vista público se conciben estos espacios como potenciales introductores de servicios o equipamientos en áreas donde no existían y que permiten agregar nuevos usos y actividades.

Esto conlleva a que se genere la polifuncionalidad dada por la mezcla de funciones y los efectos positivos que esto genera en el tejido urbano (Bohigas, 2004).

Con respecto al espacio público central que se desarrolla gracias al cubrimiento de las vías, se configura con espacios que referencian las necesidades del barrio o elementos que aportan una continuidad de funciones y actividad urbana, como por ejemplo los equipamientos deportivos y edificios culturales como centros cívicos, bibliotecas, entre otros.

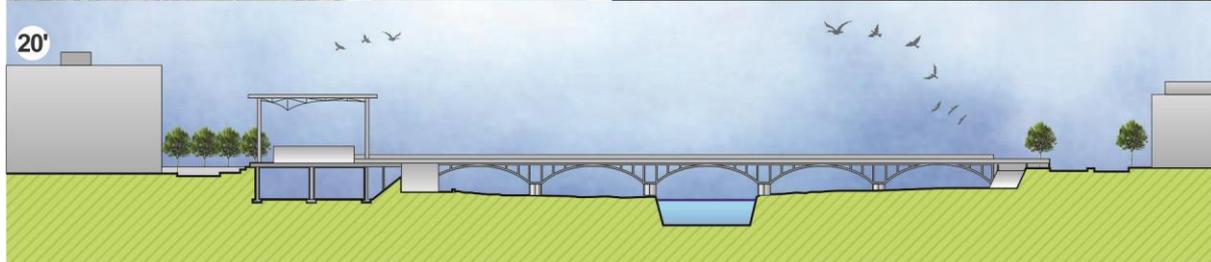
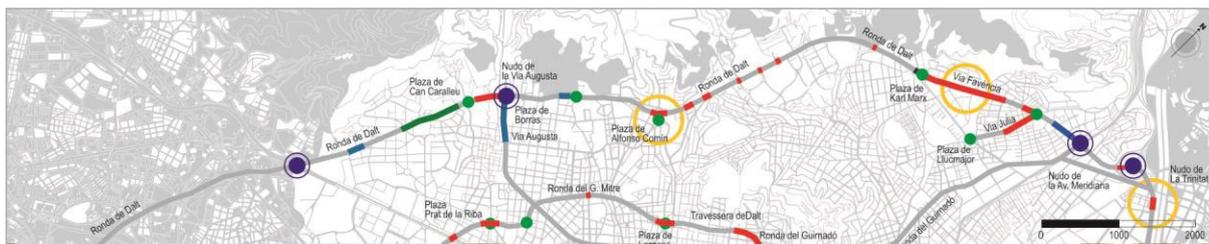


Ilustración 44. Función local de actividades deportivas y culturales en el espacio público desarrollado de la red vial. Vía Favencia y Plaza de Alfonso Comin. Elaboración propia.

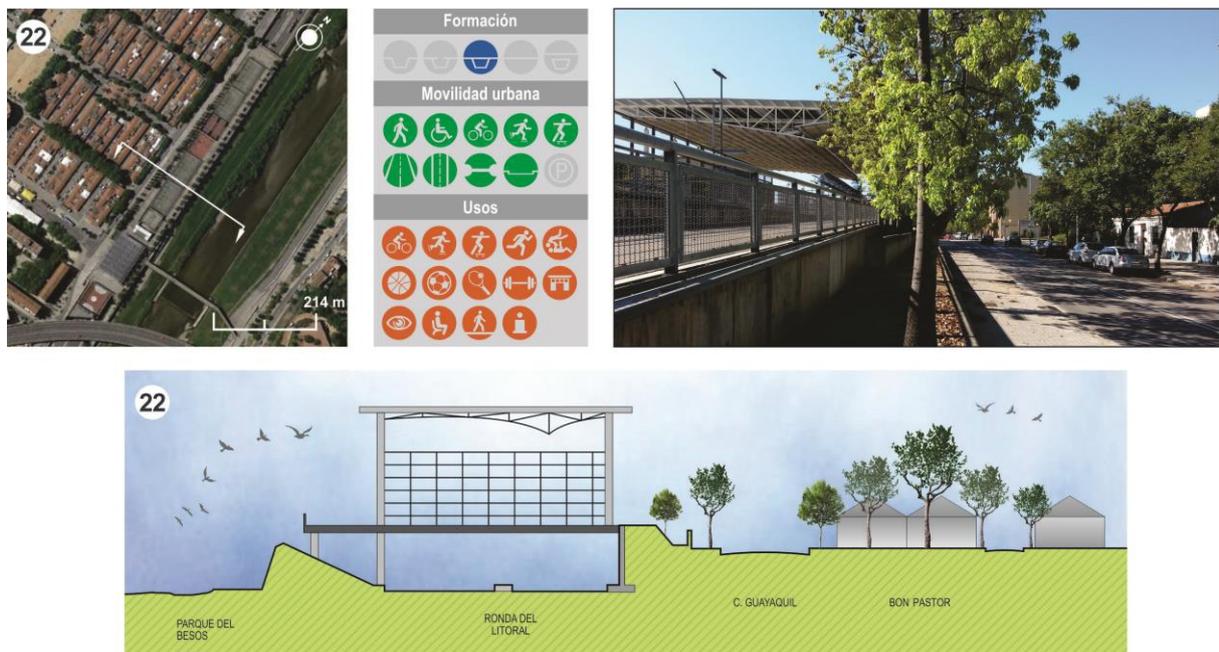


Ilustración 45. Función local de actividades deportivas en el espacio público de la red vial. Roda del Dalt. Elaboración propia.

3.2. La forma urbana del espacio público de la red viaria.

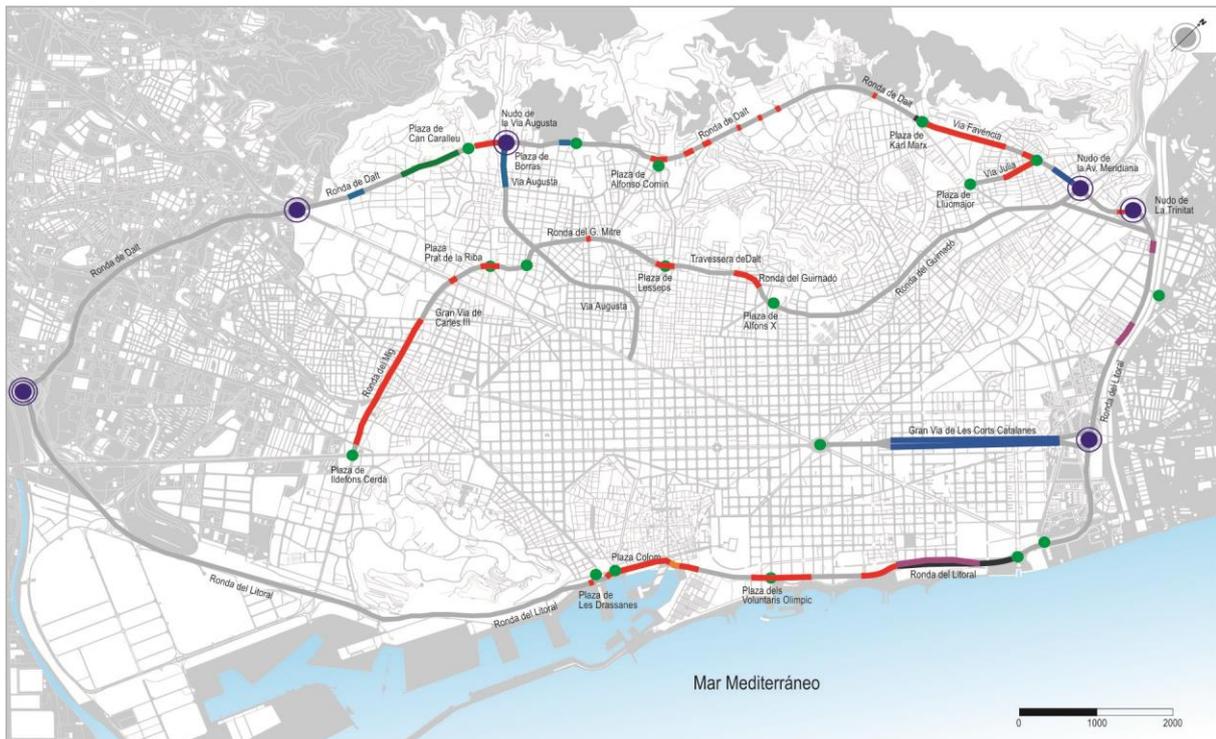
Las diferentes configuraciones del espacio público asociado a la red viaria, obedecen tanto a las características naturales del paisaje urbano, ya sean naturales o creadas, como a las determinantes y necesidades urbanas por las que se proyecta. También se desarrolla de acuerdo al ancho disponible entre las fachadas y el de las vías segregadas, lo cual establece que tipo formal de espacio público se realiza en sus laterales o en al área central, ya sea por cubrimiento total, voladizos hacia el centro, o voladizos exteriores.

Para la formalización y proyección se hace necesario considerar el diseño en planta y desde el punto de vista de la sección transversal, ya que mediante esta se consideran los elementos urbanos que lo llegan a componer, haciendo del espacio público y la red vial una trazado “continuo y único”, en donde se reconoce como “un todo” que se va modificando y variando de acuerdo al contexto urbano y el espacio en donde se interviene.

Esta formalización del espacio público hace que el eje vial no se constituya como una barrera sino como como un elemento de continuidad urbana, que desde el punto de vista del peatón y su movilidad se llega percibir como un continuo de la ciudad y no áreas fragmentadas, logrando una comprensión del espacio con sus diferentes usos y funciones establecidas.

3.3. Tipos de formación de la red vial y su espacio público.

Teniendo en cuenta el recorrido realizado por los espacios del objeto de estudio, y las secciones elaboradas de cada uno de ellos, se ha determinado una caracterización con respecto a su formación, las cuales demuestran siete tipos diferentes que dependen de las condiciones formales sobre las cual fue construida la infraestructura vial de movilidad rápida rodada. (Ver Ilustración 46).



 Zanja	<p>Formación en zanja: Al realizarse la construcción de las rondas y sus vías de manera segregada y deprimida a la cota urbana, hace que se desarrolle espacio público en los espacios laterales y transversos a las vías rápidas, por lo que se denotan andenes, puentes y mobiliario urbano en la cota urbana.</p>
 Semizanja	<p>Formación en semizanja: La zanja de las vías segregadas están parcialmente cubiertas por voladizos que van hacia el centro de la vía rápida, generando las vías urbanas y paralelas a ellas la reproducción de espacio público y mobiliario urbano que busca la continuidad peatonal.</p>
 Loza	<p>Formación por loza de cubrimiento: La zanja de las vías segregadas están cubiertas totalmente por una loza, que permite la realización de espacio público peatonal central, equipamientos deportivos, culturales, áreas de aparcamiento, y vías urbanas.</p>
 Túnel	<p>Formación por túnel: Esta formación se denota cuando las vías rápidas segregadas transcurren entre una formación natural que puede ser montañosa. Al estar las vías cubiertas de manera natural permite el desarrollo de viviendas, edificios y parques urbanos sobre la superficie.</p>
 Superficie	<p>Formación en superficie: Las vías rápidas están ubicadas a la misma altura de la cota urbana. Esta formación desarrolla espacio público lateral a las vías urbanas y requiere de puentes peatonales para posibilitar la movilidad peatonal transversal, y en algunos casos requiere de semaforización.</p>
 Voladizo	<p>Formación en voladizo: Esta formación se denota cuando ocurre la extensión del espacio público lateral, mediante la realización de una loza que está “adicionada” y continua a una de las vías urbanas y por encima de las vías segregadas de movilidad rápida.</p>

Ilustración 46. Tipos de formación de espacio público en la infraestructura de movilidad rápida de Barcelona. Elaboración propia