

- Sección de espacio público por zanja.



Ilustración 47. Formación de espacio público por vías segregadas en zanja. Elaboración propia.

- Sección de espacio público por semizanja.

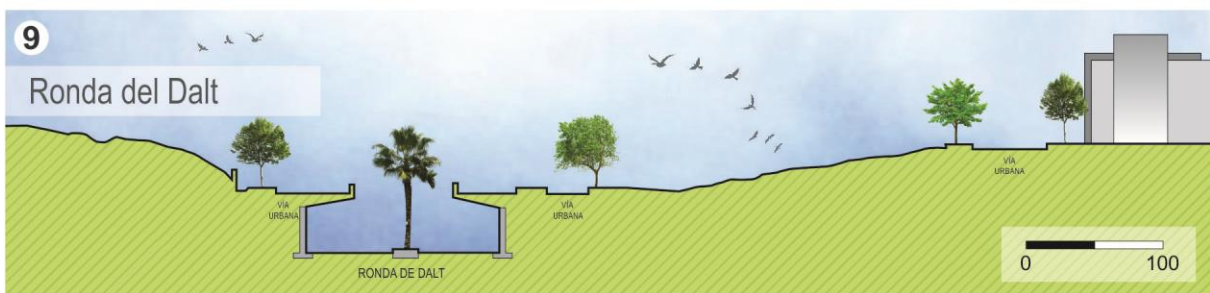
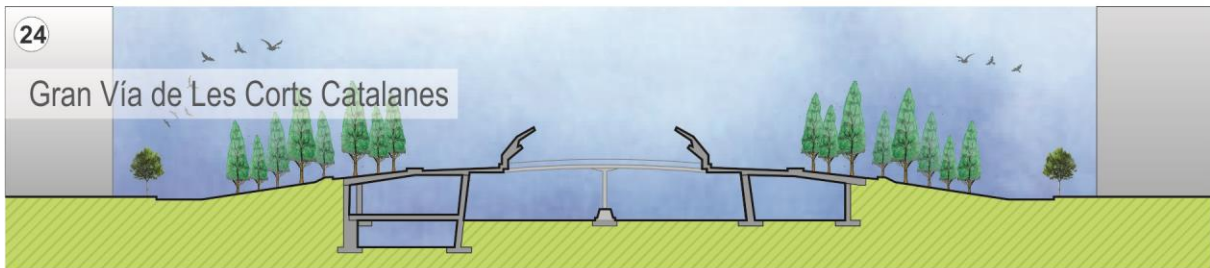
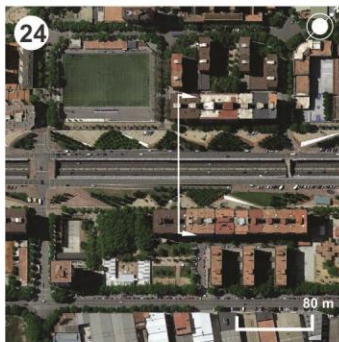


Ilustración 48. Formación de espacio público por vías segregadas en semizanja. Elaboración propia.

- Sección de espacio público por cubrimiento con loza.



Ilustración 49. Formación de espacio público por cubrimiento con loza de las vías segregadas. Elaboración propia.

- Sección de espacio público por túnel.



Ilustración 50. Formación de espacio público por túnel. Elaboración propia.

- Sección de espacio público por superficie.



Ilustración 51. Formación de espacio público por vías segregadas en la cota urbana. Elaboración propia.

- Sección de espacio público por voladizo.

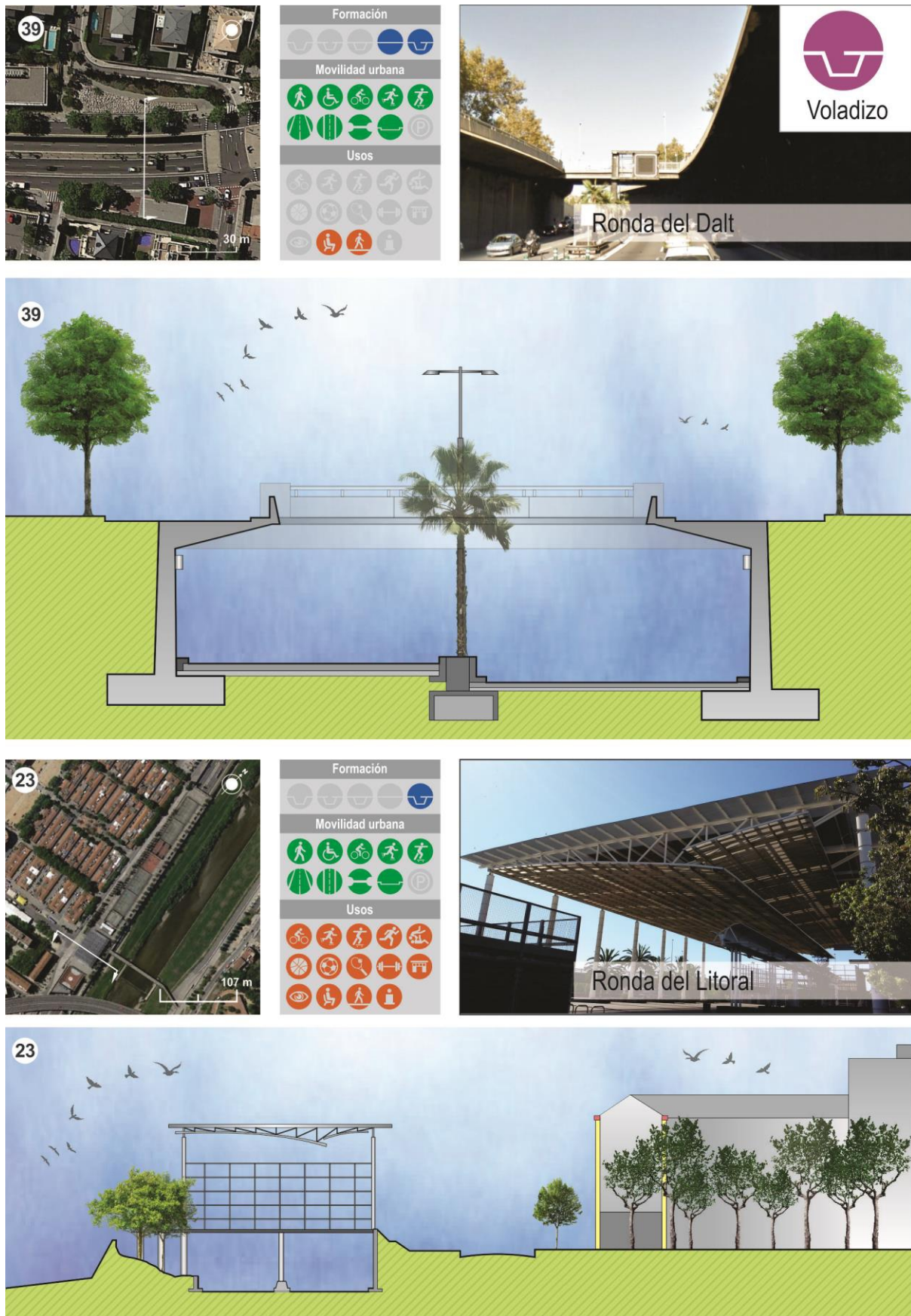
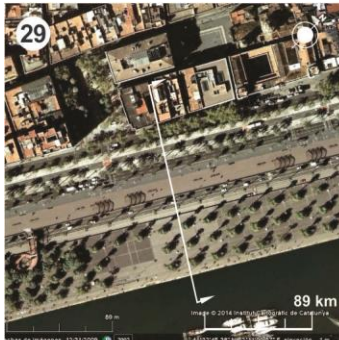


Ilustración 52. Formación de espacio público por vías segregadas cubiertas por voladizo. Elaboración propia.

- Sección de espacio público mixto



Ronda del Litoral - Mall de la Fusta



Ronda del Litoral - Parque Garcia Fariá



Ilustración 53. Formación de espacio público por vías segregadas en zanja, cubiertas o semicubiertas por loza. Elaboración propia.

### 3.4. Tipos de espacios públicos asociados a la infraestructura vial de movilidad rápida.

Las diferentes formaciones de las vías rápidas y segregadas, dan a conocer distintos tipos de espacio público, los cuales se perciben en unidad y coherencia con respecto a las vías urbanas y el espacio público de cada uno de los barrios por donde “cruza” la infraestructura vial. A su paso se va formando especificaciones determinadas por espacios urbanos que de acuerdo al recorrido y la observación de los mismos se pueden catalogar como:

#### - Espacio público central continuo.

De acuerdo a la formación del cubrimiento total o parcial de las vías por loza y voladizo, se concreta un espacio público el cual tiene un trazado que garantiza la movilidad peatonal continua mediante corredores, espacios verdes, y funciones que hacen reconocer de este espacio una consecución de funciones y usos acordes al contexto de la actuación urbanística. Como ejemplo más representativo de ello se tienen los espacios públicos de La Vía Favència, La Vía Júlia, El Parque García Faria, La Rambla de Brasil, El Parc del Port Olímpic, Mall de la Fusta, entre otros.

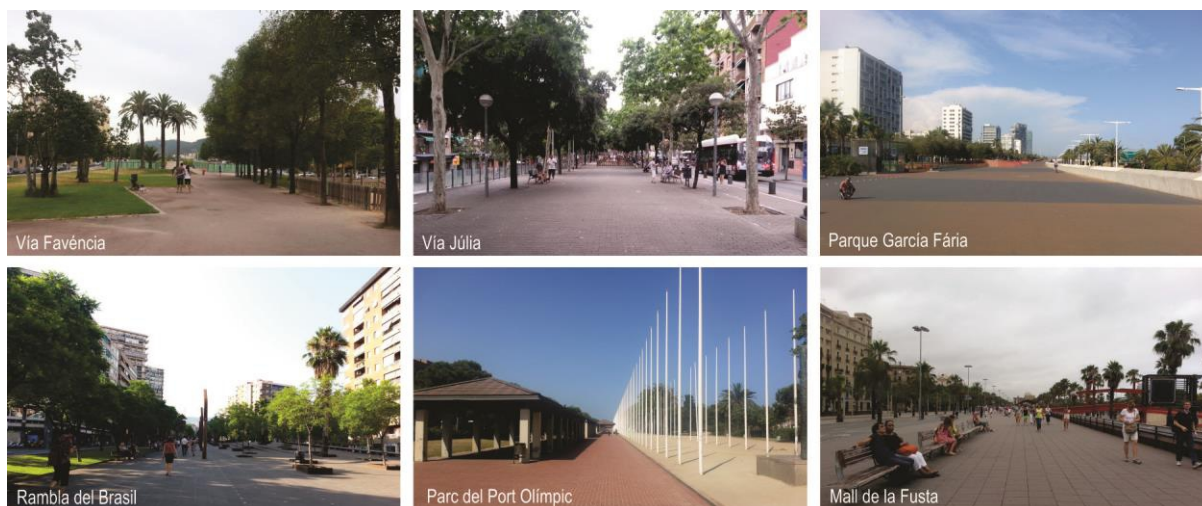
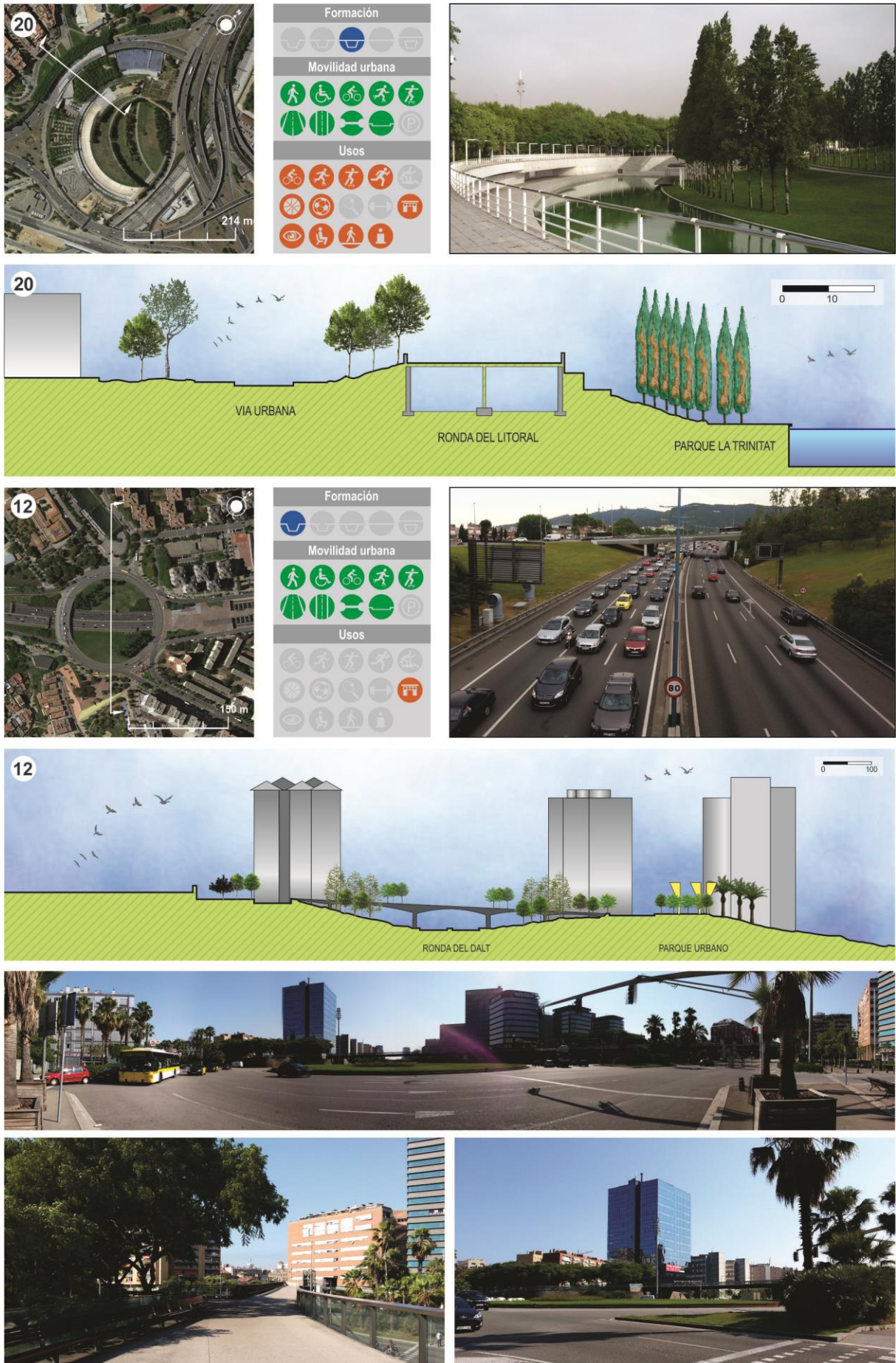


Ilustración 54. Diferentes espacios centrales asociados a la red vial de Barcelona. Fotografías tomadas de archivo personal. 2013.

#### - Concepción de los nudos urbanos como potencial de espacio público.

El nudo urbano concebido desde el espacio público ha hecho que se reduzca el impacto de su presencia en el paisaje urbano al hacer desaparecer estas “vías superpuestas” sobre la cota urbana. A partir de la depuración de las conexiones que se dan en los nudos viarios a unas rondas perimetrales de la ciudad, se crea un espacio interior con características que pueden ser útiles, tanto desde el punto de vista funcional para para la ciudad, en cuanto a desarrollo de espacio público, tal como es el caso del nudo de la Trinitat, y también como un tipo de espacio vacío que contribuye a crear una lectura unificada del conjunto de elementos urbanos que lo circundan, como en la Plaza Karl Marx y La plaza Cerdá.





**Ilustración 55.** Diferentes nudos urbanos como potenciales de desarrollo de espacio público. Elaboración propia.

- La intersección de vías como plazas urbanas.

El desarrollo de plaza urbana en las intersecciones, depende directamente de la formación de la red vial, la cual se concibe como un eje que posibilita la conexión rápida entre los barrios de su alrededor garantizando la accesibilidad a ellos, tanto desde la movilidad rodada como desde la peatonal. Es así como las calzadas de las vías urbanas en su intersección se conforman como glorietas, siendo articuladores urbanos sobre lozas en la cota urbana, que generan espacio público y cruces determinados para los peatones, consolidándose así enlaces para la movilidad peatonal y espacios de estancia. Ejemplo de ello lo tenemos representado en la Plaza Alfonso Comín, Plaza Lesseps, entre otros.

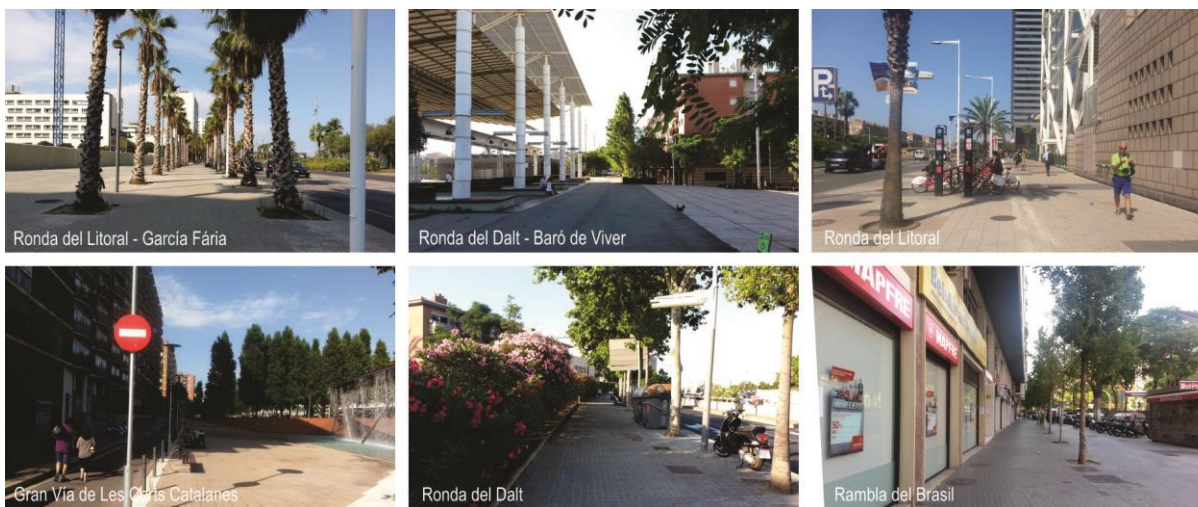


Ilustración 56. Diferentes plazas urbanas asociados a la red vial de Barcelona. Elaboración propia.

- **Espacio público paralelo y lateral articulado con los barrios.**

Las vías urbanas laterales inscriben la forma del espacio público, siendo este paralelo a ellas y a las fachadas de las edificaciones. En él se desarrollan aceras que siguen la continuidad urbana mediante los cruces por zonas peatonales inscritas por la semaforización. Las aceras ubicadas en los extremos de las vías urbanas se conectan mediante cruces transversales que se resuelven en la cota urbana, lo que permite el paso peatonal continuo, conservando la lógica de la movilidad peatonal a nivel de superficie.

En la aplicación de este tipo de espacio se encuentran la Ronda del Dalt, La gran Vía de Les Corts Catalanes, La Ronda del Mig, y en general todos los espacios públicos laterales de las vías urbanas de la ciudad.



**Ilustración 57.** Diferentes espacios laterales asociados a la red vial de Barcelona. Fotografías tomadas de archivo personal. 2013.

En síntesis, los cuatro anteriores tipos de espacios públicos mezclan escalas de barrio, ciudad y metropolitana, pues en ellos se encuentran elementos urbanos representativos de cada una de ellas, generando una articulación entre los diferentes tejidos urbanos que allí convergen y por ende entre las diferentes modalidades de movilidad urbana.

Son estos “espacios de articulación” en donde debido a la formalización de dicha convergencia de la trama urbana, se dan situaciones funcionales que producen un orden y elementos de significación en el eje vial, condicionados por la continuidad, la conexión, el direccionamiento y la movilidad peatonal en relación a la infraestructura de movilidad rápida y rodada.

## CONCLUSIONES

### **La sección como herramienta del diseño urbano para la formalización del espacio público.**

El proyecto urbano de espacio público, el cual busca como objetivo la transformación de las áreas circundantes a la red vial, mediante aspectos de comunicación, conexión, accesibilidad y equilibrio en las modalidades de movilidad urbana, puede utilizar como herramienta de proyección la sección transversal, aplicándola al diseño de las intersecciones viarias y del espacio público desarrollado de manera central y en su lateralidad, ya que en la proyección de la sección transversal se puede ver cómo actúan los diferentes elementos urbanos, tales como las vías segregadas, las vías urbanas, y el espacio público, de tal manera que se organizan jerárquicamente entendiendo la función de cada uno de ellos por aparte, pero concibiendo todo el espacio como “uno solo”.

Por lo dicho anteriormente, es importante considerar los tipos de sección, tanto transversal y longitudinal, como herramienta central para la configuración del espacio urbano y sus intervenciones urbanísticas, como los son las red vial, su espacio público y las conexiones entre los elementos que componen el conjunto urbano de la movilidad rodada y peatonal.

El análisis mediante los diagramas, fotografías y levantamiento de secciones han permitido reconocer que mediante el uso de esta herramienta gráfica se logran articular la sección viaria en su conjunto en donde se denotan una serie de parámetros a tener en cuenta:

- Desde lo funcional:

Para el desarrollo de espacio público inscrito dentro del marco referenciado de la red vial, es importante tener en cuenta múltiples aspectos relevantes para su proyección. No obstante esta conclusión no pretende nombrarlos todos, pues muchos de ellos obedecen a caracteres técnicos, ingenieriles y de planeación urbana, pero sí formular dos, que de manera abstracta encierran y de acuerdo al trabajo de campo son los más relevantes. El primero de ellos es implantar condiciones de “continuidad urbana”, que no se denoten como barrera funcional transversa o como pantalla que visualmente no permiten una constante libre y accesible del eje urbano, por el contrario debe realizarse con un alto nivel de “transparencia” y linealidad ininterrumpida en pro de la movilidad peatonal, de tal manera que pueda verse el recorrido y entender el eje urbano por el cual se está movilizándose.

El segundo de ellos es la “conexión” entre las fachadas laterales a la red vial, y los espacios públicos que se encuentran sobre y a los lados del eje urbano, creando espacios de conectividad y accesibilidad a los barrios y a espacios de referencia. La función principal de esta conectividad sobre el espacio público de la red vial es vincular entre sí piezas o elementos urbanos que estén desconexos, y a su vez, estos con el resto de la ciudad.

- Desde lo formal:

En el proceso de desarrollo formal del espacio público que se realice bajo el conjunto de la infraestructura de movilidad, debe contar con los aspectos orográficos del contexto de intervención y las condiciones sobre las cuales se desenvuelven los bordes de la red vial, los cuales pueden ser fachadas de edificios, o bordes naturales. Para ello se debe consolidar las diferentes líneas y planos de acción sobre los cuales actuarán los elementos compositivos de las vías y sus espacios públicos, es decir, realizar la consolidación y diferenciación de cada

uno de los componentes con factores de articulación que permitan la distinción de las funciones y su relación con el paisaje urbano natural o previamente creado.

Los aspectos formales de este espacio público deben buscar articular de manera funcional la accesibilidad y la linealidad del espacio, estando de acuerdo a las fachadas de modo tal que las integre a dicho paisaje.

Teniendo en cuenta el proceso de observación realizado en el trabajo de campo, se puede sintetizar la formalidad del espacio público desde las áreas centrales (espacio público central y continuo) sobre las vías, de modo tal que sea cohesionador entre los diferentes elementos que se desarrollen sobre él, lo cual también se cumple para el espacio público que se construya lateral a las vías. Lo anterior busca lograr una mediación y costura entre el tejido urbano existente y la vía rápida, creando la posibilidad de “acercar” la ciudad en cada uno de los espacios de intervención o creados.

### **La vía rápida como oportunidad de espacio público.**

Si bien es cierto que una vía (Ronda) cohesiona los extremos o límites de una ciudad desde el punto de vista de la movilidad rodada, también debe considerarse que esta lo debe hacer a escala local o de barrio mediante la movilidad peatonal. Lo anterior genera un punto de vista de tal manera que abre la posibilidad no solo de integración sino de homogenización de la accesibilidad al espacio urbano, lo cual permite pensar el proyecto de intervención desde caracteres puntuales y particulares de la actuación urbana así como los de índole general hacia la ciudad interna y su contexto metropolitano.

Esta es una clara ocasión para crear infraestructuras de movilidad ordenadas de acuerdo a las necesidades urbanas del barrio (que se consoliden en el espacio público mediante aceras, cruces, áreas verdes, áreas peatonales colectivas, plazas y parques, equipamientos públicos, etc.), y la coherencia con la red vial de la ciudad creando dimensiones urbanas de intervención tanto de localización como de globalización respectivamente.

## BIBLIOGRAFÍA

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Àrees de Nova Centralitat*. Àrea de Urbanisme, Àrea de Relacions Ciutadanes. Coordinador Jaume Barnada. Barcelona. Impresión Grup 3 S.A., 1987.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona la ciutat i el 92*. Sector d'Urbanisme. Instituto municipal de promoción urbanística S.A. Hisao i Olimpiada Cultural S.A., 1984.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona la Segona Renovació*. Sector d'Urbanisme. Barcelona: Imprenta Municipal, 1996.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Plans i Projectes per a Barcelona 1981/1982 Ajuntament*. Area d'Urbanisme. Barcelona: Impresió CEGE, Creaciones Graficas, S. A., 1983.

ALCALÁ, Laura Inés. *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las rondas del Dalt y del litoral en Barcelona*. Tesis Doctoral. Departamento de urbanismo y ordenación del territorio. Escuela Técnica superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Barcelona, 2004.

BOHIGAS, Oriol. *La superposición de las funciones. - Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Editorial Electa. Barcelona, 2004.

BOHIGAS, Oriol. *Reconstrucción De Barcelona*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Arquitectura y Edificación. Madrid: Impresión ALVI, I.G. S.A., 1986.

BOHIGAS, Oriol. *En el centenario de Cerdà*. Cuadernos de arquitectura, número. 34. Año 1958.

BORJA, Jordi (ed.). *Barcelona: Un Modelo De Transformación Urbana*. Programa de Gestión Urbana PGU-LAC. Oficina Regional para América Latina y el Caribe. Quito: Impresión Artes Gráficas SEÑAL, 1995.

BORJA-CARRERAS Moysi, *La Renovación en el Nordeste de la Ciudad*. Barcelona 1979-2004. Del desarrollo a la ciudad de calidad. Barcelona, 1999.

BUSQUETS Grau, Joan. *Barcelona evolución urbanística de una ciudad compacta*. Ed. Mapfre 2 ed. 1994. Madrid 1ed.1992.

DE SOLÀ – MORALES, Manuel, J. Busquets, M. Domingo, A. Font, J.L. Gómez Ordóñez. *Barcelona, Remodelación Capitalista o Desarrollo Urbano en el Sector de la Ribera-Oriental*, Materiales de la Ciudad, Núm 1, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1974.

DE SOLÀ – MORALES, Manuel, J. Llobet, J. Bellmunt, J. Carné, O. Clos, C. Fiol, M. Roa. *El Projecte Urbà: una experiència docent*. Aula d'Arquitectura. Universitat Politecnica de Catalunya. Iniciativa Digital Politecnica; Edición: 1. 1999.

ESPINOZA, Antón Débora. *El modelo Barcelona de espacio público y diseño urbano*. Efectos de los cambios del espacio sobre el paralelo. Trabajo final de máster. Facultad de Bellas Artes. Universidad de Barcelona. 2011

FLORENSA, Adolf. (Et al). *Historia del Urbanismo en Barcelona. Del plan Cerdá al Área Metropolitana*. Comisión de Urbanismo y Servicios comunes de Barcelona y otros Municipios. Barcelona: Editorial labor, S.A., 1970.

HERCE, Vallejo Manuel. *Paisajes y carreteras: notas de disidencia*. Art, Revista I.T. No 55 Año 2001.

MARTÍ, Casanovas Miquel. *Hacia una cultura urbana para el espacio público: la experiencia de Barcelona (1979-2003)*. Tesis Doctoral. Departamento de urbanismo y ordenación del territorio. Escuela Técnica superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Catalunya, 2004.

PADRÉS, Creixell Santiago. *El modelo teórico del plan Cerdá*. Revista de obras públicas, 1863. (En línea) <http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/5313/1/Article10.pdf> . Consulta el 12 de mayo de 2014.

RACC, Fundación Automóvil Club. *Criterios de movilidad en zonas urbanas*. Barcelona, 1996. (En línea) [http://www.enmotomasseguro.com/\\_ Documentacion/Informes\\_ Estadisticas/ INFORMES%20Y%20ESTUDIOS/A%C3%91O%202003/criterios%20de%20movilidad%20en%20zonas%20urbanas.pdf](http://www.enmotomasseguro.com/_ Documentacion/Informes_ Estadisticas/ INFORMES%20Y%20ESTUDIOS/A%C3%91O%202003/criterios%20de%20movilidad%20en%20zonas%20urbanas.pdf). Consulta el Mayo 6 de 2014.

SALA Morales, Manuel de. *La segunda historia del proyecto urbano*. Revista UR No 5 Barcelona, 1987.