

garantía de la fluidez del tráfico urbano, a partir de la asunción de tres principios previos (A. Barcelona, 1984):

- Considerar la anilla de cinturones como una estructura de relación entre las redes regional y local, atendiendo a los niveles de servicio prefijados y a los puntos críticos de estacionalidad, pero también atendiendo estructuralmente a los diferentes escenarios urbanos que atraviesa.
- Diversificar al máximo los itinerarios de conexión de la red regional con las áreas centrales, atendiendo a la capacidad real y compleja de nuestras calles y plazas.
- Imponer a la anilla unas condiciones de diseño que permitan absorber parte de los tráficos entre barrios o entre centro y periferia, que hoy se realizan exclusivamente por la red local, a fin de que produzcan un efecto balsámico sobre el tráfico del Centro.

Desde estas premisas hay que entender los cinturones como vías especializadas de alta capacidad y velocidad, diseñadas como estructuras complejas, capaces también de absorber parte de los tráficos locales, así como vertebradores urbanos especialmente en cuatro aspectos : a través de la construcción de galerías para servicios urbanos; mediante la ampliación cuantitativamente muy importante del sistema de zonas verdes; como generadores de servicios de atención al automóvil y de aparcamientos; y como generadores de nuevos equipamientos y vivienda pública.

46

1.18. Las áreas de nueva centralidad y la terciarización de la ciudad.

En Barcelona hacia finales de los años '80, se llegaba a ver un aumento de terciario cualificado, tales como áreas comerciales, oficina de servicios y comerciales, servicios especializados para las empresas, consultorios, hoteles, corporaciones, etc., lo cual hizo que se diera un desequilibrio entre la oferta del suelo terciario y el equipamiento global urbano de áreas cualificadas, debido a la falta de una política urbana más selectiva con respecto a lo metropolitano. La transformación del sistema industrial llegó a fortalecer en el terciario funciones de reorganización urbana, puesto que la descentralización de la industria, así como la nueva ubicación de las empresas en algunos sectores rurales, propició que el crecimiento del terciario emergente incidiera de una forma centralizada, lo cual contribuyó a que Barcelona en este periodo se notara como una ciudad "unicentralizada", creando los inconvenientes urbanos que redundan desde un solo lugar concebido como centro.

"...si la base de la centralidad había sido la accesibilidad a las grandes infraestructuras viarias y al transporte, hoy en día se está demostrando más prioritario el acceso a los espacios urbanos cualificados y a los sistemas de información bien alimentados" (Borja, 1995).

Siendo así, y gracias al proceso de transformación urbana y pensando en la globalidad de la ciudad, se detectan espacios urbanos que pueden llegar a ser también un lugar central, siempre y se dé una actividad urbana y social que reclame estos puntos focales. Las áreas de Nueva Centralidad, que superan la idea monocéntrica de los años '70 de los centros direccionales autónomos y vuelven a la tradición anterior de pequeñas áreas urbanas especializadas, se plantearon bajo una programa único para toda la ciudad, con un cierto

grado de especialización funcional cada uno, pero sobre una base común terciaria. Piezas urbanas sobre las que se buscaba una idea arquitectónica fuerte, que por su imagen y por su conectividad con el resto de la trama urbana, pudieran establecer una competencia real a la creciente terciarización del ensanche de Cerdá (Borja, 1995).

“...El hito de los Juegos Olímpicos de 1992 es el mejor estímulo para dar a la ciudad unas buenas infraestructuras y equipamientos. Nos da la oportunidad de desarrollar unas nuevas áreas centrales donde ubicar nuevas actividades. De esta forma se puede compensar la polarización experimentada hasta ahora, a la vez que se sitúa a Barcelona en el nivel de calidad urbana que le corresponde...” (Pascual Maragall 1986).

La propuesta de áreas de centralidad, durante el proceso de transformación urbanística de Barcelona, muestran un alto grado de valor urbanístico al hacer explícito un posible proceso de descentralización de actividades terciarias de la ciudad en doce localizaciones, de las cuales cuatro son olímpicas, que por su contexto, y las buenas condiciones para su transformación urbana, reunían las condiciones básicas y plausibles para crearlas. Bajo estas características generales y comunes, las áreas de intervención que se seleccionaron fueron de distinta naturaleza, y contenido formal y funcional, por lo que la participación pública y privada podía adoptar distintas formas de inclusión en los proyectos: desde la gestión, la urbanización, las concesiones de suelo, etc.

Las nuevas áreas de centralidad son estas (A. Barcelona, 1987): Diagonal – Sarrià 1, Carrer Tarragona 2, Renfe Meridiana 3, Plaza Cerdà 4, Villa Olímpica 5, Puerto urbano 6, Plaza de Las Glorias 7, Vall d’Hebron 8, La Sagrera 9, Diagonal Prim 10, Montjuïc 11, Diagonal Pedralbes 12.

47

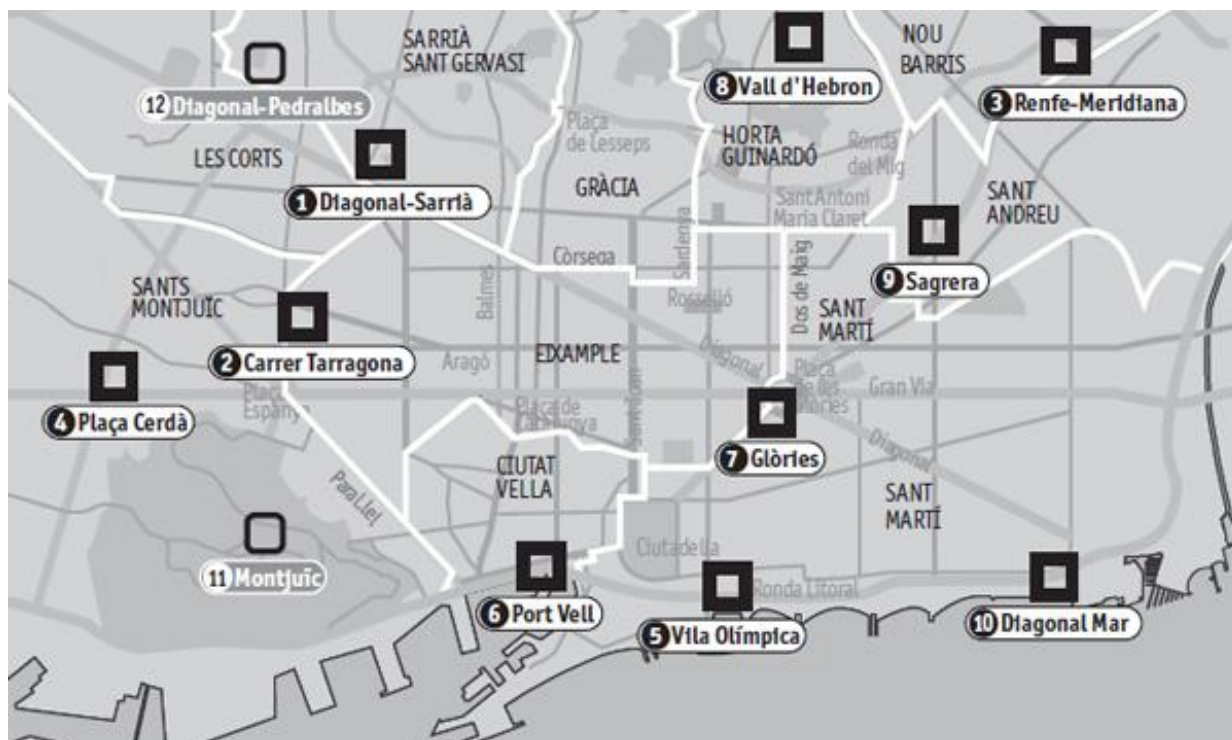


Ilustración 22. Las nuevas áreas de centralidad de Barcelona, incluidas las cuatro para los juegos olímpicos. (En línea) <http://elbloc.net/wp-content/uploads/2012/07/areas-nueva-centralidad-bcn.jpg> Consulta el abril 23 de 2014.

1.19. La Barcelona Postolímpica, las rondas y su espacio público.

En este periodo se dio inicio al trabajo sobre la idea de una segunda renovación, y es así como Barcelona empieza a plantear un cambio de modelo de gestión de las transformaciones urbanísticas, después de la finalización de los juegos olímpicos. Principalmente se evidencia en la gran influencia de la iniciativa privada en los nuevos proyectos, ya que el sector público tenía que bajar el ritmo de las inversiones realizadas en pro de la estabilización de la cartera y recuperar las deudas contraídas. Dentro de los principales proyectos que marcaron la transformación de este período, se señalan los siguientes agrupados en tres partes (Busquets, 2004):

- La redefinición del viario. En estas actuaciones está la ejecución de las Rondas, no sólo por el impacto en la circunvalación urbana sino por su carácter integrador de los diferentes distritos y barrios de la ciudad (Borja, 1999), lo que generó un aumento en el tráfico de la ciudad, ante esta situación se buscó reducir las secciones de vía y aumentar espacio para el peatón, la bicicleta y la vegetación. La creación de las Rondas produjo un nuevo valor a los espacios circundantes, en los cuales se procuró intervenir mediante la reurbanización de estos espacios, permitiendo el establecimiento de nuevas actividades. Ejemplos de estas intervenciones son la transformación de la Plaza Cerdá, La Roda del Mig y la Gran Vía de Les Corts Catalanes.
- La culminación de algunas áreas de centralidad: En donde se destaca la el centro comercial La Illa como referente de área comerciales con integración de usos diversos en una macro manzana, El Port Vell como operación de ocio, comercio y servicios conjugado con espacios abiertos y una pasarela peatonal, y el centro comercial y barrio residencial del sector de la Maquinista.
- Nuevos grandes ejes urbanos: En esta categoría se encuentran los proyectos urbanísticos que marcan la transformación de la Barcelona Postolímpica, entre ellos el proyecto del tranvía de la Diagonal y otros que tuvieron ejecución tales como parques, plazas y espacio público en general, lo cual llevó que a los barrios de manera progresiva dieran inicio a la modificación de cambiaban su aspecto visual disminuyendo las anteriores posibilidades de fragmentación y segregación urbana.

48



Ilustración 23. La redefinición del viario. La plaza Cerdá y Rambla del Brasil. 2013. Fuente: Fotografía de archivo personal.

Ya desde el año 1992 hasta el '94, se realizó un proceso de introspección en donde se dieron dos aspectos a manera de conclusión, ya que después de lograr el basto número de intervenciones urbanísticas desde que se dio la candidatura de Barcelona para los juegos olímpicos, era necesario realizar un reconocimiento del momento en el cual se encontraba la ciudad:

- Uno de estos aspectos es la manera concluyente de las actuaciones urbanísticas olímpicas y las dinámicas generadas alrededor de ellas, lo que contribuyó a realizar un balance de objetivos cubiertos y pendientes y también de costes y disponibilidades. En suma, estos años han servido para realizar una valoración del estado de la ciudad y sus capacidades para abordar nuevos retos (Borja, 1995).
- De acuerdo a la experiencia adquirida del proceso de renovación urbanística de Barcelona mediante los juegos olímpicos de 1992, se quiere abordar esta y aplicar en el tejido residencial de la ciudad, solucionando desde el punto de vista urbano algunas situaciones problemáticas que presentaban envejecimiento y despoblación, mediante la actuación pública y la ganada capacidad de concertación con los operadores privados, aprovechando la experiencia ya adquirida.

Como ejemplo de este proceso de la segunda renovación, se tienen dos operaciones urbanísticas las cuales son muy representativas con respecto a este nuevo período que inicia la ciudad de Barcelona hacia el año de 1995, el cual busca como objetivos reforzar la inserción en la región metropolitana, la cual es cada vez más dinámica y su papel en las redes de comunicación internacional (Borja, 1995):

- La transformación ferroviaria y urbanística del área de Sant Andreu-La Sagrera, con motivo de la llegada a la ciudad del Tren de Alta Velocidad (TAV), en base a la disponibilidad del suelo que resulta del traslado de algunas antiguas grandes industrias y de la propia modernización ferroviaria es una de las grandes operaciones que ha entrado en proceso de concreción después del año 1992.
- Las actuaciones en la desembocadura del río Llobregat, en su mayor parte fuera del término municipal de Barcelona, pero afectando a dos elementos tan importantes para la ciudad como son el puerto y el aeropuerto, es otra actuación trascendental para su futuro.

Las rondas fueron desde su caracterización un proyecto viario, sin embargo su actuación fue establecida dependiendo de las necesidades locales de cada uno de los barrios, es decir desde el proyecto urbano detallado, generando la posibilidad del espacio público con interés de índole colectiva. Este "proyecto urbano" como es llamado por Manuel de Sola Morales (1987), hace referencia a estos aspectos, los cuales cualifican la relación del viario con el espacio público:

- Un intento de superar la dicotomía entre el "planteamiento" y el "proyecto de arquitectura"
- Una escala de actuación intermedia entre un sector específico y el conjunto.
- La multifuncionalidad de la intervención.
- Minuciosidad en el estudio de la ciudad existente y del territorio.
- Una especial atención a la forma urbana.

En cumplimiento de estos aspectos, hoy vemos el comportamiento urbanístico de las Rondas en donde no solo integra la trama urbana de vías sino también las posibilidades de cohesión de barrios soportada mediante vías de índole más urbanas y espacio público acorde a las necesidades y actividades sectoriales de la ciudad, estando compuestas por proyectos que son claves para la articulación urbana, ya que busca que en los espacios desarrollados se den oportunidades de significación urbana mediante las actividades que se pueden desarrollar sobre él, así como lugares de encuentro e innumerables formas de aprovechamiento como complejos deportivos, ramblas, centros cívicos, bibliotecas, entre otros, logrando adaptarse a la organización del barrio.

2. La infraestructura de movilidad urbana y el espacio público



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.		
 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	 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	 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



2. La infraestructura de movilidad urbana y el espacio público.

“Este doble ajuste entre forma urbana y forma de tráfico, y entre sistemas generales y locales, se materializa en dos hipótesis de diseño, que aun siendo de naturaleza diferente deben producir un proyecto unitario. Por un lado, el estricto dimensionado de las vías y nudos que han de dar lugar a elementos urbanos cualificados, plenamente integrados. Por otro lado, un sistema de gestión que asegure un funcionamiento y mantenimiento eficiente de la nueva red (A. Barcelona, 1984)”.

“Una calle no es una carretera”. Seguramente la movilidad es el más complejo y difícil de los sistemas generales urbanos. Su definición funcional es difícil, pues existen muchos factores externos que la afectan y que no son fáciles de controlar, puesto que las mayores partes de las actividades urbanas la atañen de un modo u otro. Por otro lado, su materialización en forma de calles o plazas da lugar a componentes más definidores del paisaje urbano. En realidad, el conflicto entre “forma de tráfico y forma urbana” es el peor resuelto y el que más negativamente ha marcado a las ciudades europeas en este siglo.

Teniendo en cuenta que la rehabilitación urbana pasa por la mejora de sus estructuras más características, la calle, la plaza y el jardín, y que Barcelona es una ciudad con un viario muy rico, es lógico que los proyectos sobre el viario fueran fundamentales para la concreción de las funciones y del paisaje urbano.

El primer problema para resolver este conflicto entre forma de tráfico y forma urbana reside en la dificultad de definir las características precisas de la movilidad urbana, frente a los modelos de movilidad de escala interurbana, que frecuentemente se trasladan mecánicamente a la ciudad, dando lugar a un efecto de rechazo por su imposibilidad de integración en los tejidos urbanos, o a una falta de rendimiento funcional en su gestión posterior, cuando no a unos efectos contrarios a los deseados.

Son varios los puntos que distinguen la movilidad urbana de la de una carretera: una visión diferente de la fluidez y capacidad de la vía, los efectos de la estacionalidad, la distinta naturaleza de los condicionantes contextuales; pero todos ellos implican una mayor complejidad en la movilidad urbana, pues la funcionalidad de las calles va más allá de su condición de arteria de tráfico, teniendo claro su especialización, y su indefinición funcional haciendo que pueda servir a modelos de movilidad muy diferentes y hasta opuestos en muy poco espacio de tiempo. De manera que, mientras una carretera debe atender solo a funciones primarias fácilmente definibles, la calle contiene funciones primarias de difícil concreción, y simultáneamente funciones secundarias derivadas de su condición de espacio urbano significativo.

Esta interpretación compleja de las vías urbanas no es inmediata ni fácil. Con frecuencia, los departamentos especializados de las grandes ciudades tienden a considerar determinadas parcelas urbanas, el tráfico por ejemplo, como competencias exclusivas y autónomas.

Seguramente Barcelona es un buen ejemplo de superación de este especialismo funcional que tanto ha empobrecido la producción urbana desde el movimiento moderno.

La coordinación y acción conjunta de criterios entre los departamentos responsables del tráfico y de los proyectos urbanos ha permitido la elaboración de muchos y buenos proyectos, en los que su rendimiento y eficacia funcional para el tráfico no significaban nunca menoscabo en su condición de estructuras urbanas (A. Barcelona, 1987).

Durante el desarrollo del presente trabajo se muestran estos tipos de desarrollos urbanos de espacio público, los cuales mediante el proceso de su observación dan a conocer parámetros de coherencia funcional y formal con la ciudad y sus situaciones de movilidad.

2.1. Infrestuctura y movilidad. Los cinturones de Barcelona.

El cambio de escala desarrollado progresivamente en los proyectos de espacio público realizados en la Ciudad de Barcelona desde 1982, con auge de los JJ.OO., determinan la necesidad de articular los aspectos funcionales de la infraestructura vial y de movilidad urbana rodada con los factores urbanos de conectividad y las diferentes necesidades de espacio público del barrio.



Ilustración 24. Fotografía de la Plaza Lesseps. 2013. Fuente: Fotografía de archivo personal.

Este desarrollo de espacios públicos urbanos se ha venido elaborando en concordancia con el sistema general urbano, lo cual ha llegado a conceder que las grandes infraestructuras viales, especialmente los cinturones de ronda, se generen desde una consideración urbana y desde un “hacer ciudad”, que evite la contradicción entre la forma y la función urbana y la funcionalidad de tráfico vial. Es de esta manera como las actuaciones urbanas que se han desarrollado sobre la red vial, el transporte, la circulación perimetral de la ciudad, y las diferentes modalidades de traslación peatonal, establecen actuaciones estratégicas de cohesión urbana que viabilizan las posibilidades que ofrece el sistema de movilidad de Barcelona. Esta relación ha logrado equilibrar la red de infraestructura de movilidad con los entornos urbanos habitables y de uso público y, a su vez la creación de elementos motivacionales para que el ciudadano acoja y sienta como suyo el entorno urbano.

2.2.El equilibrio entre las diferentes modalidades de movilidad urbana.

CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL					
	VÍA INTERURBANA	VÍA DE PASAR	VÍA DE ESTAR	VÍA PEATONAL	
Anchura	> 25 m	> 7 m	< 7 m	> 7 m	
Carácter Formal y funcional					
Limitadores de velocidad y control de acceso	Plazas como nudo viario	Semáforo Rotonda desvíos del eje de trayectoria Elevaciones de la calzada	Mobiliario urbano Sentido de circulación concurrente Desvío del eje de trayectoria	Mobiliario urbano Sentido de circulación concurrente	
Aparcamiento	Segregación	Si	Excepción por señalización	Excepción por señalización	
Plataforma	Segregación de calzadas	Segregación calzada - acera	Coexistencia	Segregación, pavimento diferente y coexistencia	
Peatones	Semi cubrimiento Cubrimiento total Loza Túnel	Segregación calzada - acera			
Bicicleta Patines Tabla					



Ilustración 25. Clasificación de la red vial. Conceptos de “pasar y estar” tomados del documento Criterios de movilidad en zonas urbanas. Barcelona, 1996. Fotografías tomadas de archivo personal, Zona vial del Parc del Castell de L'Oreneta, 2013. Elaboración propia.

De acuerdo al desarrollo de las vías de movilidad rápida dispuestas de manera segregada en la red vial y las diferentes necesidades de movilidad y transporte interurbano, ha hecho que el equilibrio entre peatones, vehículos privados, transporte público, motos, bicicletas, movilidad en patines y tablas, en la ciudad sea cada vez más compleja. Cada una de estas modalidades de transporte o movilidad urbana hace necesario que existan espacios en la vía urbana que denoten la posibilidad de transportarse y moverse por la ciudad de manera diferente.

Es así como se entiende que la red vial es un “marco de confluencia y equilibrio”, en donde deben actuar diferentes elementos urbanos que soporten las modalidades de movilidad, teniendo en cuenta que la vía es el efecto “jerarquizador” o la columna vertebral sobre el cual se construye y estructura la movilidad.

El análisis elaborado en el campo de estudio de la red permite establecer una jerarquía de usos del espacio viario que permita la coexistencia entre peatones, coches privados y el resto de transportes.

Las necesidades de cada vía quedan establecidas en función del número de vehículos que circulen, de su entorno y del uso que diariamente le dan los ciudadanos. Así, la red vial del entorno urbano puede dividirse básicamente en cuatro tipos de vías (Racc, 1996):

Vía interurbana – vías segregadas, (red nacional), vías que conectan las carreteras, autopistas y autovías con la trama urbana.

Vías de pasar – vías urbanas, (red básica), caracterizadas por un importante volumen de circulación y por garantizar la conectividad entre varias zonas de la ciudad.

Estas vías garantizan la conectividad y la fluidez de la circulación de los vehículos privados y del transporte público, mediante un número mínimo de carriles y una gestión eficaz del tráfico (regulación semafórica, señalización, carriles multiuso, mobiliario urbano), sin restringir la capacidad de circular de los peatones.

Paralelamente, y si se dispone de suficiente espacio, tienen carriles multiuso, con aplicaciones distintas en función de la demanda, como carga y descarga o aparcamiento de residentes. La velocidad máxima es de 50 km/h. El conjunto de vías para pasar configura la red básica de Barcelona.

55

Vías de estar, (red local), donde se prioriza la figura de los peatones y limitar la presencia de vehículos. Las vías de estar configuran la red local de Barcelona y dan prioridad, por este orden, a la circulación de peatones, a los aparcamientos (regulados y de residentes), al reparto de mercancías (zonas de carga y descarga), a la circulación de bicicletas y, finalmente, al tráfico local de vehículos. En comparación con las vías de la red básica, las vías de la red local tienen una intensidad de tráfico inferior y una amplitud menor entre fachadas. El límite de velocidad es de 50 km/h, excepto en las:

Zonas 30, con distinción entre el espacio de la acera y la calzada, situados en distinto nivel, y con una velocidad máxima que no puede superar los 30 km/h.

Zonas peatonales, formadas por calles de pavimento único, destinadas de forma prioritaria a los peatones, permiten el acceso a residentes, al reparto de mercancías y a los servicios. Excepcionalmente se puede permitir el paso del transporte público y de las bicicletas. La velocidad máxima permitida debe ser de 20 km/h.

Vía peatonal – espacio público, (red local). Además de la fluidez del tráfico, uno de los objetivos de la clasificación de las vías urbanas, y de las vías de pasar es consolidar la protección y necesidad de movilidad del peatón.

Con la creación de una zona de prioridad, el peatón gana un espacio propio, bien definido, donde los vehículos pasan a un plano secundario. Estas zonas integrarán calles con un intenso flujo de peatones, habitualmente en zonas de cohesión urbana o conexión de barrios, parques, paseos, zonas comerciales y también todas aquellas vías peatonales que se realizan entre fachadas y vías urbanas, en cuyo caso se optará por una configuración formal – funcional o sección diferente, así como su diferenciación de pavimento.

En dichas vías o espacios públicos el ciudadano tiene la posibilidad de estar y/o permanecer en el espacio público, así como movilizarse mediante las diferentes modalidades de transporte peatonal, tales como: bicicleta, patines, tabla o a pie, entre otros. Se realiza a partir del cubrimiento parcial, cubrimiento total, pacificación e hibridación de modalidades de movilidad urbana.

A partir de esta definición de las vías, se articula el espacio que corresponde a cada modo de transporte: pie, vehículo privado, transporte público motocicletas, bicicletas patines y tabla.

2.3.La innovación en el desarrollo del espacio público asociado a las vías de movilidad rápida y rodada.

La Barcelona que se inició en 1888, tras su industrialización, y que en 1929 se dio hacia la metrópoli del siglo XX, efectuó la transición como ciudad de la era postindustrial que se encamina hacia fin de siglo, con la llegada de los JJ.OO., por lo que se desarrolló una intervención radical en la infraestructura básica vial. Por esta razón se introduce el sistema de cinturones y rondas que modifican el trazado urbano de la red de movilidad urbana y de las conexiones de la ciudad.

Mejorar las comunicaciones entre todas las áreas, ya existentes o nuevas, mediante una red de vías rápidas, túneles, enlaces, conexiones, etc., fue una necesidad urbana de la ciudad de Barcelona. Las nuevas intervenciones en la red viaria intentaron resolver varios factores tales como los accesos a la ciudad desde los municipios vecinos, la relación de la trama del Eixample con los núcleos históricos de integración posterior y con los demás municipios próximos, y la relación de la ciudad entre sus límites naturales tales como los ríos Llobregat y Besós las montañas de Colserolla y el Mar Mediterráneo, que hacen de Barcelona una ciudad muy densa y con situaciones complejas de tráfico, los cuales han sido solucionados desde las líneas de costa y de montaña con los cinturones de ronda (A. Barcelona, 1987).

Uno de los caracteres de innovación más importantes fue la infraestructura que se realizó a partir de una resaltante preocupación por el orden formal de la ciudad. El hecho de haber considerado con criterio estético los elementos urbanos tales como, como tramos de cinturón, túneles, puentes, etc., que antes no habían sido entendidos desde el punto de vista del diseño urbano como proyecto detallado y local, significó un salto cualitativo en las intervenciones urbanísticas en la ciudad. Por lo tanto se plantearon los grandes ejes viarios de modo distinto de cómo se estaban realizando, sumando a su carácter puramente funcional, factores de conexión y cohesión urbana, mediante la creación de espacio público de calidad. Es así como los cinturones de Ronda se entienden como distribuidores y organizadores de los barrios que atraviesan y se integran con mayor atención al entorno urbano por el que circulan, mediante subterráneos, semizanjas, o cubrimiento mediante lozas, y creando zonas verdes en su recorrido.

Por esta razón, el aspecto de innovación, hace referencia a la nueva manera de entender la situación que genera la infraestructura de movilidad rápida en la ciudad, puesto que esta conllevó a situaciones de segregación de barrios y desconexión urbana, ya que los corredores viales separaron los barrios que en otrora se encontraban unidos.

Esta nueva mirada se fundamentó teniendo en cuenta el entorno construido, la accesibilidad de los barrios circundantes, las necesidades urbanas de cada uno de ellos y su conectividad,

de tal manera que esta infraestructura se concibiera desde la ciudad y el “proyecto urbano” a diferencia de lo metropolitano, partiendo de la idea principal de que las Rondas deben vincular las partes de la ciudad y no desconectarlas, cumpliendo así con un equilibrio entre formas de movilidad, es decir una articulación entre la movilidad rodada rápida (vías segregadas), las vías urbanas (vías laterales) y el espacio público que cohesiona mediante la movilidad peatonal.

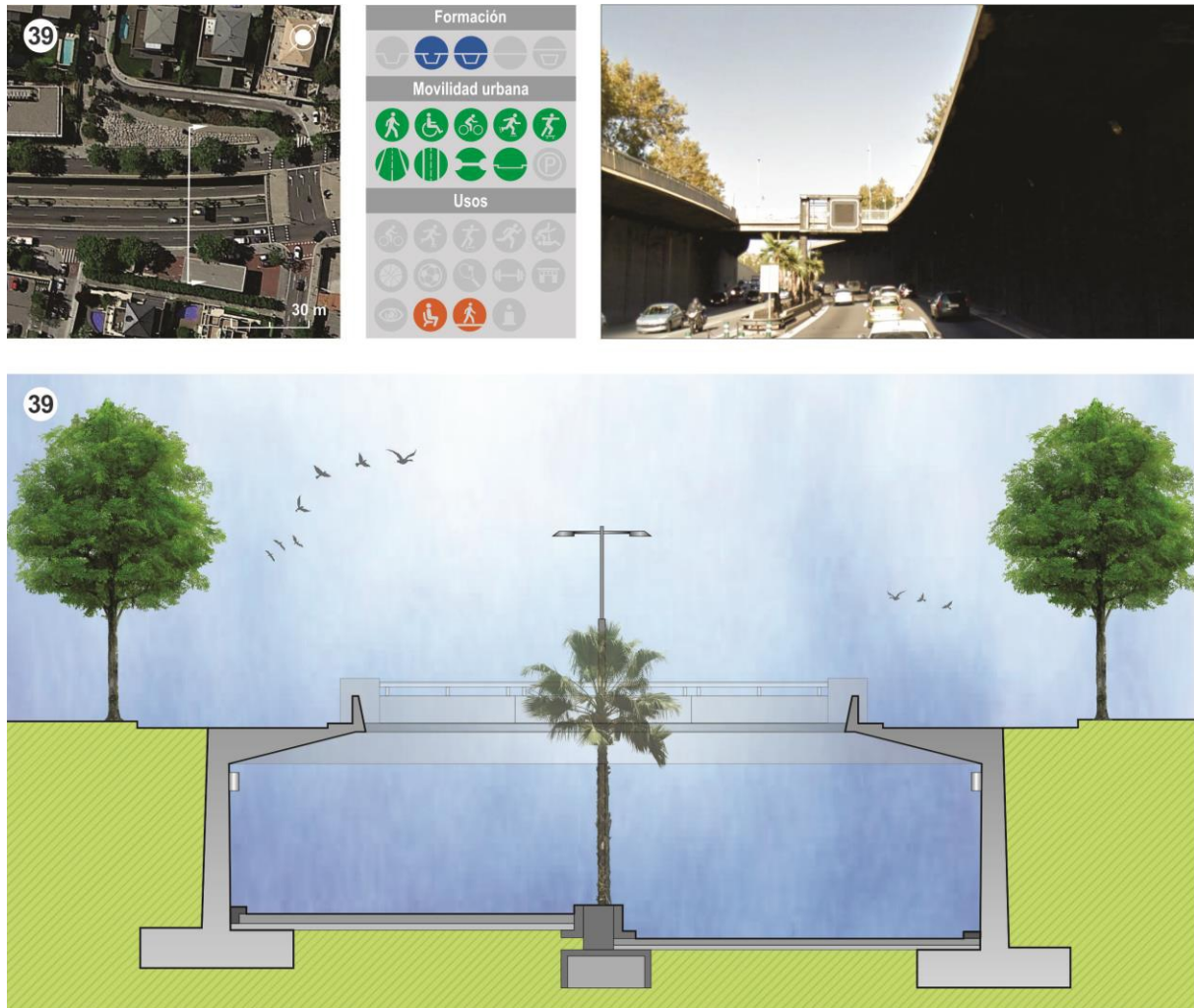


Ilustración 26. Ubicación general, fotografía y sección de la Ronda del Dalt a la altura de Carrer d'Irradier. Elaboración propia.

Es así como se inicia un nuevo desarrollo de espacios públicos mediante la visión de una nueva sección urbana (ver Ilustración 23), que con la adición de elementos resultantes del diseño del espacio público se llegase a cumplir con el cometido de esta nueva mirada de la red vial y sus efectos sobre los barrios y espacios urbanos circundantes.

El factor de innovación no solo fue aplicado a la red vial, puesto que las intersecciones de vías, nudos urbanos y desarrollo de parques y corredores urbanos, se desarrollaron con características locales de realización urbana, proyectando funciones y usos adecuados para cada contexto en particular, como por ejemplo la Plaza Alfonso Comín. (Ilustración 24).



Ilustración 27. Ubicación general, fotografía y sección de la Ronda del Dalt – Plaza Alfonso Comín. Elaboración propia

De acuerdo a la observación y análisis realizado del trabajo de campo se logra entender que aparte del esquema general de los cinturones, se tuvo en cuenta detalles de tramos que denotan en su sección la relación de los sectores de la ciudad que en otro momento se encontraban separados, por lo cual estos tramos unen la ciudad por donde la Ronda va atravesando.

58



Ilustración 28. Fotografía del parque lineal García Faria. Al lado derecho está ubicada de manera segregada la Ronda del Dalt. Fuente: Fotografía de archivo personal. 2013.

En conclusión, unos de los elementos urbanos que se reformaron y crearon, fueron todas aquellas líneas urbanas - cinturones, avenidas, aceras, túneles, puentes, y espacio público que establecieron conexiones de tipo peatonal, de tráfico, comunicaciones, servicios, y actividades deportivas y culturales, etc., entre los distintos barrios y zonas de la ciudad (A. Barcelona, 1987).

2.4.El proyecto urbano viario y la realización de espacio público.

“Creo que habré aportado algo si consigo dejar la sensación de que el proyecto de una carretera no es más que la suma de proyectos encadenados por ellas; y que la continuidad y uniformidad en el medio urbano se ha de ceñir al estricto espacio de la vía (entre “líneas blancas”, por decirlo así), el resto es el territorio de la ciudad, formada o en formación, con sus tramos diferenciados y sus propios requerimientos expresivos.”(Herce, 2001).

El proyecto urbano, tomando referencia el término desarrollado por Manuel de Sola Morales (1999), y aplicado en las intervenciones urbanísticas de los años 80, hace alusión a una serie de conceptos y determinantes que se pueden resumir de esta manera (Alcalá, 2004):

- Un intento de superación de la dicotomía entre el “planeamiento y el proyecto de la arquitectura”.
- Un diseño más ligado a “la arquitectura de la ciudad” y al diseño “pluridisciplinar” que a la arquitectura de los edificios y a la ingeniería del viario.
- El trazado viario como instrumento de formalización.
- La reinterpretación de los lugares urbanos.
- La multifuncionalidad de la intervención.
- Minuciosidad en el estudio de la ciudad existente y del territorio.
- Una atención especial a la forma urbana: preocupación por dar estructura y forma a lo que sin forma que proponen los planes metropolitanos.

59

De la misma manera, para llegar a definir el concepto del “proyecto urbano” se debe tener en cuenta estas determinantes:

- Cualquier intervención tiene efectos territoriales más allá del lugar o área de actuación urbana.
- Realización de proyectos poli funcionales, con diversidad de usos, usuarios, ritmos temporales, y desarrollo de orientación visuales mediante la creación de elementos urbanos.
- Concepción del proyecto urbano como la escala intermedia entre el plan y el proyecto arquitectónico, teniendo en cuenta el corto tiempo de su ejecución.
- Planteamiento formal del “hacer proyecto” para la ciudad, teniendo en cuenta que este es un elemento más de ordenación urbana.
- El método de diseño del “proyecto urbano” debe ser “El proyecto del lugar”.

Realizando la aplicación de los parámetros y determinantes anteriores se desarrollaron proyectos urbanos de espacio público en la red vial de Barcelona; es así como a manera de ejemplo, en el tramo de la Ronda del litoral correspondiente a la Villa Olímpica se aplicó el desarrollo del “proyecto urbano”, convirtiendo el sector en una zona urbana, en donde además de la planificación de las intervenciones, también se planteó el paso de un cinturón y a su vez al realización de infraestructuras logísticas como el desagüe de la ciudad y el desmantelamiento de una infraestructura ferroviaria.



Ilustración 29. Sección de la Ronda del Litoral y la formación del espacio público: El Parque del litoral. Elaboración propia.

La realización de este proyecto urbano multifuncional, parte de concebir la franja litoral como posible ubicación y distribución de la villa olímpica y del Puerto Olímpico. Esta propuesta hizo parte de las nuevas áreas de centralidad en la que cuatro de ellas se ubicaron en este emplazamiento. Paralelamente se realizó la construcción de la Ronda del Litoral, no solo como cumplimiento del PGM sino como una clara oportunidad de enlazar y generar la continuidad entre las cuatro áreas olímpicas.

La construcción de esta Ronda en este tramo se realizó completando la red viaria local, urbanizando vías que soportan el espacio público y las edificaciones, por lo que su proyección tuvo en cuenta tanto los caracteres funcionales como los formales, creando un eje urbano que estructuró y puso en relación los tejidos urbanos de distintos sectores de la ciudad: Ciutat Vella, Poble Nou, y Eixample, creando la integración de estos a la Villa Olímpica y esta con la Ciudad y el mar.



Ilustración 30. Fotografía de la Plaza de los Campeones. Debajo de ella transcurren las vías de la Ronda del Litoral. Fuente: Fotografía de archivo personal. 2013.

2.5. Las rondas, su composición y la continuidad de su espacio público.

Teniendo en cuenta el punto anterior, se puede denotar que la nueva infraestructura vial está concebida desde los parámetros de la ciudad, partiendo de la idea en que las rondas exteriores vinculan las diferentes partes de la ciudad, garantizando que su continuidad