

territorio y espacio público

CAPÍTULO

3



I. TERRITORIO

1. Características generales

La Ronda de Dalt se encuentra emplazada al pie de la Sierra de la Collserola. En conjunto con la Ronda del Litoral, estas vías forman un anillo de circunvalación no homogéneo en cuanto a geometría, morfología y funcionalidad (Borja 1995), de más de 35 km que discurren del Área Metropolitana de Barcelona (Riera, 1993). Configurada dentro de un territorio esencialmente plano y coincidiendo casi con los límites naturales muy claro del territorio en cuestión. Este territorio está delimitado orográficamente por la sierra de Collserola y el mar en sentido Este-Oeste y los ríos Besos y Llobregat en el sentido Sur Norte, en donde la planicie se rompe con cuatro elevaciones interiores: Montjuïc cercano al mar, y los tres Turos alineados con Collserola.

Las condiciones geográficas del territorio han sido elementos determinantes para el desarrollo urbano de éste; pues en donde el sistema orográfico lo permitió se establecieron asentamientos urbanos, en un principio cercanos a la costa y en el valle, y posteriormente una ocupación del territorio hacia el pie de montaña (Alcalá 2005). Así que próximo a lo que es actualmente la ronda de Dalt se pueden encontrar los núcleos de los municipios antiguos de Les Corts, Sarrià, Sant Gervasi, Gracia, Horta, Guinardó, Sant Andreu, que se establecieron en áreas llanas extendiendo y absorbiendo a la vez pueblos cercanos. En diversos casos, los límites de los barrios por donde atraviesa la ronda de Dalt, los definieron las rieras que provenían de Collserola y barrancos, los cuales posteriormente fueron cubiertas y recordadas a través del nomenclátor de sus calles y plazas.

IMAGEN 24 Geografía de Barcelona.



IMAGEN 25 Mapa de los alrededores de Barcelona.

En rojo los pueblos que serán parte de los territorios de la ronda de Dalt.



2. Transformación urbana

La ronda de Dalt recorre seis de los diez distritos de Barcelona, atravesando diecisiete de sus barrios. Estos distritos corresponden a una parte de los pueblos anexados a finales de XIX e inicios del XX a Barcelona, que, como se menciona en el capítulo 1, a través del Plan de Enlaces de Jauselly (1907) y posteriormente con la edición de este mismo plan elaborada por Romeu y Porcel en 1917, se plantea las conexiones entre estos pueblos y con la ciudad, la cual crecía bajo el ensanche del trazado de Cerdá.

Por otra parte, estos territorios responden a formaciones suburbanas más antiguas que el ensanche, de proyectos que se materializan principalmente en el siglo XIX en paralelo al proyecto de Cerdá (Busquets, 2004) y que en el siglo siguiente experimentarían otro tipo de planteamiento.

En el primer caso, los proyectos realizados en el siglo XIX corresponden según Busquets a: urbanización de carreteras y caminos rurales, calles que proceden de servidumbres, paseos, y el segundo a la construcción de vivienda tipo



IMAGEN 26 Distritos y barrios por donde atraviesa la ronda de Dalt

Distrito	Barrio por los que atraviesa	Distrito	Barrio por los que atraviesa
Les Corts	1. Pedralbes	Nou Barris	10. La Guineueta 11. Canyelles 12. Verdum 13. Prosperitat 14. Les Roquetes 15. La trinita Nova
Sarrià-Sant Gervasi	2. Sarrià 3. Sant Gervasi - Bonanova	Sant Andreu	16. Sant Andreu 17. Trinitat Vella
Gracia	4. Vallarca - Els Penitents		
Horta – Guirnadó	5. Sant Genís dels Agudells 6. Teixonera 7. Montbau 8. la Vall d’Hebron 9. Horta		

TABLA 1 Distritos y barrios que recorre la ronda de Dalt

ciudad jardín(Sola-Morales 1997), además de polígonos de vivienda de alta densidad, que fueron levantados principalmente en el extremo noroccidental, como respuesta en las diferentes oleadas migratorias que vivió la ciudad y al barraquismo²². Alcalá (2005) resume la configuración del territorio de acuerdo al análisis de las diferentes trazas encontradas en: polígonos residenciales, tejidos suburbanos, y conjuntos de montaña, y tejidos ciudad jardín.

En la imagen 28 se observa como desde 1946 la ocupación de los solares ha sido progresiva en el sector de la ronda de Dalt. Asimismo, se reconoce los diferentes tipos de tramas y tejidos, en unos casos se van consolidando, y en otros se aíslan, en consecuencia de la falta de espacios público que articulen los barrios. El último punto es más notorio es los polígonos de vivienda que se

puede observar como la relación con el viario a determinado el nivel de saturación del tejido.

En este caso, el elemento de la trama que ha servido para configurar el viario de la ronda y los espacios públicos de la traza actual es la carretera de Cornellá a Forgars de Tordera (terminada en 1910), comunicaba los antiguos municipios de Sarria, Horta. El primer tramo ubicado en el sector de Pedralbes recibe el nombre de carretera de Esplugues. Por otra parte, la progresiva mejora de esta carretera a partir de mediados del siglo XX, para ser adaptada a la nueva realidad urbana de los lugares que atravesaba, va a suponer una transformación radical en cuanto a la conectividad. Además se puede observar como los puntos de unión de caminos ahora son nudos de enlace viarios a diferentes escalas.

IMAGEN 27 Plano de Barcelona con el trazado de carreteras.

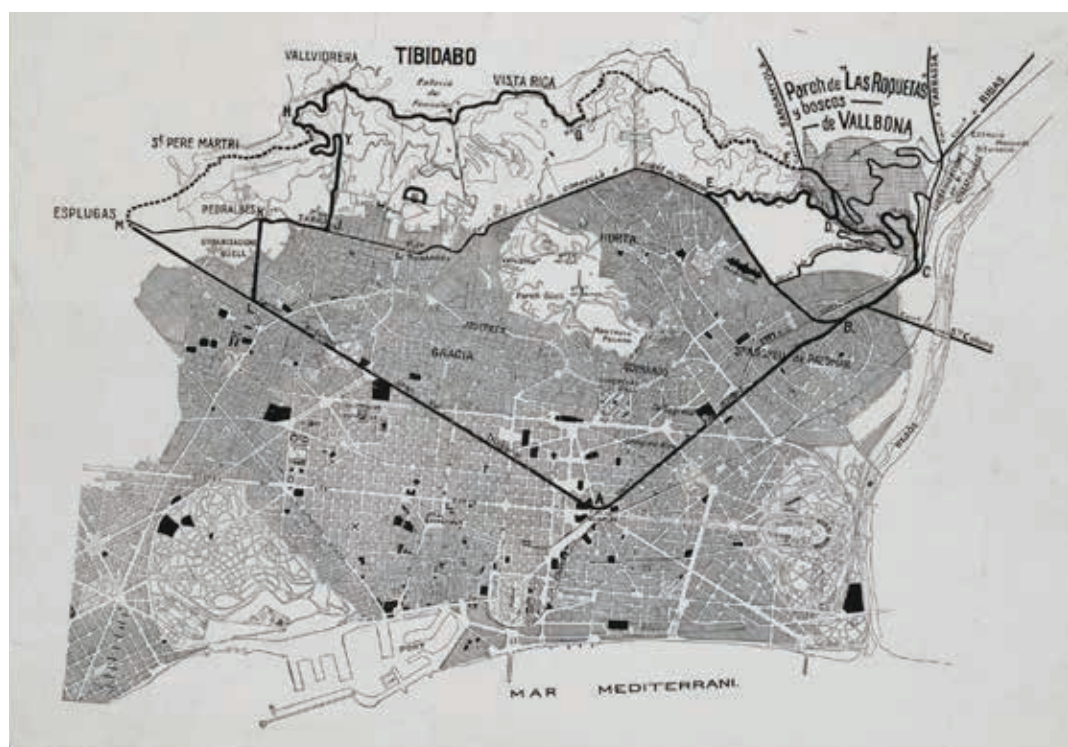


IMAGEN 28 Planos y vista del territorio que atraviesa la ronda de Dalt en diferentes años. Pag. siguiente

22 Forma de ocupación urbana de vivienda de escasas dimensiones construidas precariamente en áreas sin urbanizar y sin servicios básicos, principalmente ocupadas por población de inmigrantes. (Bohigas 1963).

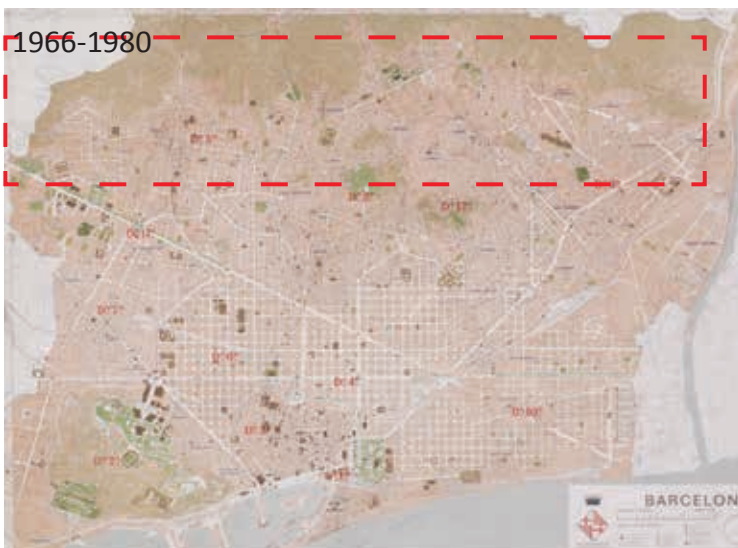
1930-1940



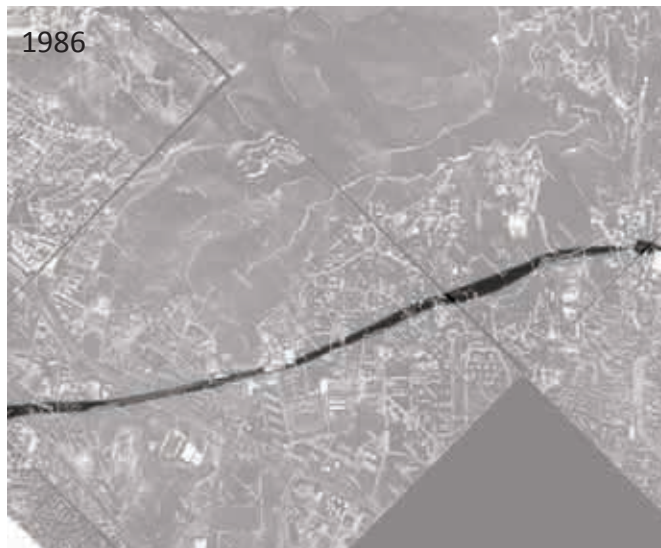
1946



1966-1980



1986



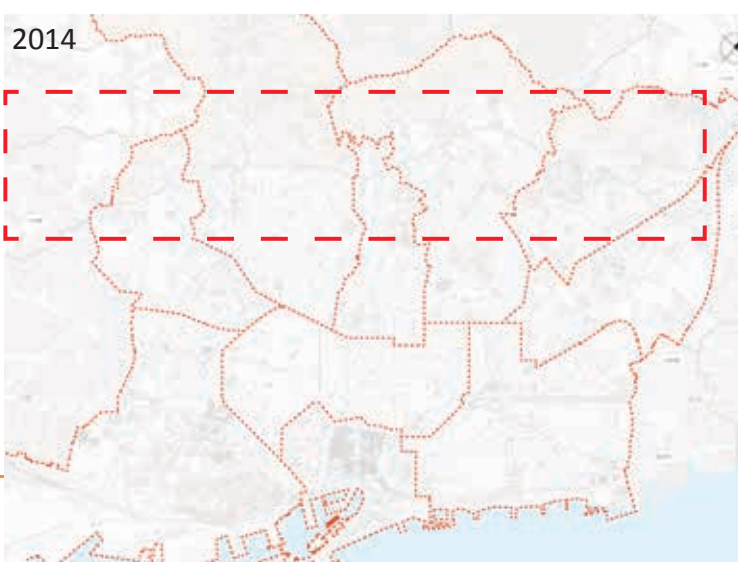
1986



1994

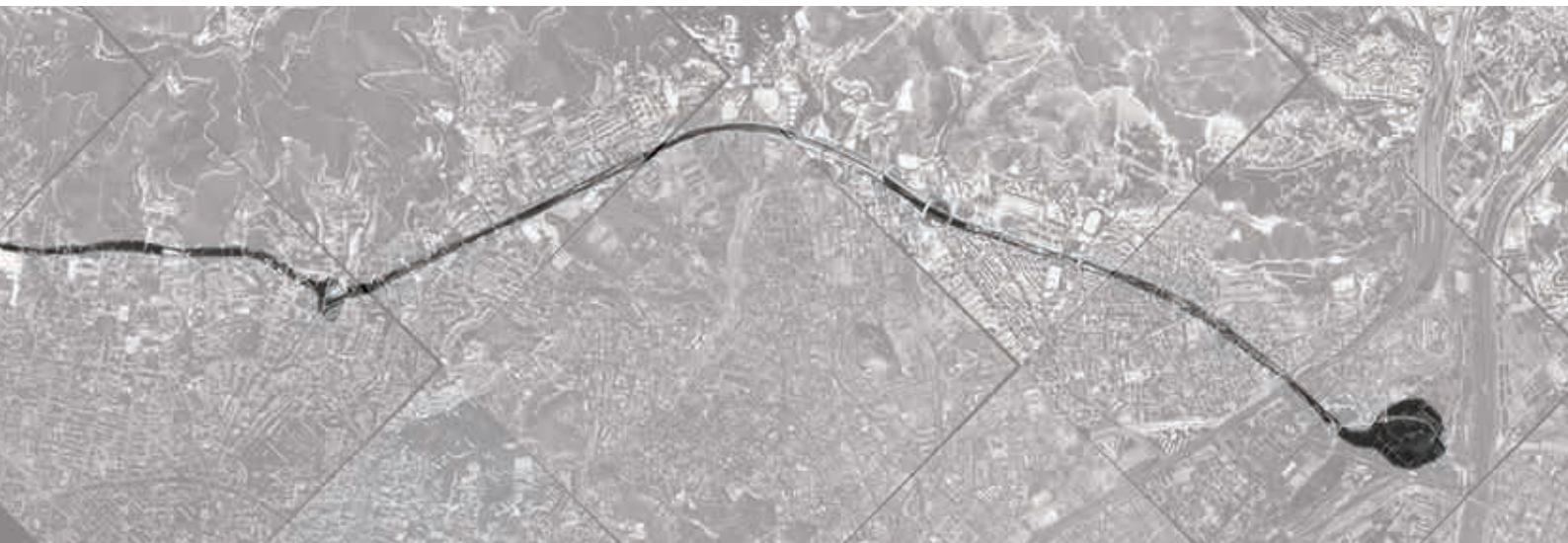


2014



2014





II. ESPACIO PÚBLICO DE LOS TRAMOS DE RONDA

Se entiende por espacio público al lugar de dominio, uso y propiedad pública (estatal, regional, local) (Ricart y Remesar 2013); el cual es el soporte de la historia de la ciudad (Borja y Muxí 2003), además de que configura la socialización y la vivencia (Brandão 2011) común de la ciudadanía, quienes tienen derecho a estar y circular libremente, a diferencia del espacio privado.

Sin embargo, el espacio público es el que define al privado, y sobre todo es la calle la que ordena a los espacios privatizados:

“La calle es el espacio público por excelencia, el espacio detraído del negocio inmobiliario pero sin el cual éste no tiene posibilidad de realización. Es, por tanto, el negativo del espacio privatizado, de su parcelación y edificación; como precinto de las mismas, es también alineación de fachada, nivel de referencia de la altura del edificio, a la vez, lugar de acceso de sus servicios y de comunicación de la edición con la calle.” (Herce, Magrinyà y Miró Farrerons 2006)

Concepto que Borja y Muxi (2003) ratifican al decir que el espacio público es el elemento determinante de la forma de la ciudad como elemento ordenador urbano.

Por otra parte, Brandão (2011) argumenta que el espacio público forma parte de la construcción de la identidad urbana a través de la información simbólica de sus elementos y de las nuevas tendencias; además categoriza al espacio público de acuerdo a las referencias estructurales indicadas en la tabla 2, que las atribuye de acuerdo a las diferentes afinidades del sentido urbano.

El mismo autor indica que estas tipologías pueden generar formas urbanas diversas en base a las diferentes morfologías y que a su vez, las caracterizan elementos como el perfil y la dimensión de las calles, la escala urbana, y los elementos definidores de forma.

Para el análisis del espacio público en la ronda se considera la transformación de la trama urbana del territorio en relación al trazado del

a. Espacio – trazado	Encuentro	1. Plazas, plazoletas
	Circulación	2. Calles, avenidas
b. Espacio – paisaje	Ocio-naturaleza	3. Jardines, parques
	Contemplación	4. Miradores, panoramas
c. Espacios – desplazamientos	Transporte	5. Estaciones, paradas, interfaces
	Canales	6. Vías férreas, autopistas
	Estacionamiento	7. Parkings, silos
d. Espacios – memoria	Nostalgia	8. Cementerios
	Arqueología	9. Industrial, agrícola, de servicios
	Memoriales	10. Espacios monumentales
e. Espacios comerciales	Semi-interiores	11. Mercados, centro comerciales, arcadas
	Semi-exteiores	12. Mercados ambulantes, quiosco, toldos
f. Espacios generados	Por edificios	13. Atrios, pasajes, galerías, patios
	Por equipamientos	14. Culturales, deportivos, religiosos, infantiles
	Por sistemas	15. Iluminación, mobiliarios, comunicación, arte

TABLA 2 Tipologías de espacio público (Brandão 2011)

viario actual, y las tipologías de espacio público descritas anteriormente, de las cuales, debido a la escala del territorio solamente se consideran los siguientes elementos (tabla3):

ESPACIO - TRAZADO:	
.....	Plaza,plazoleta, parterres peatonales
■	Calles , avenidas
ESPACIO - PAISAJE:	
.....	Jardines, parques, parterres arborizados
m	Miradores
ESPACIO - DESPLAZAMIENTOS	
M B b	Estaciones metro, bus, biking
■	Autopista
.....	Parking
e.m	ESPACIO - MEMORIA
ESPACIO - COMERCIALES	
.....	Mercados
ESPACIO - GENERADOS	
.....	Equipamiento (cultural, deportivos, religioso, educativo)
u	Sistema (arte)

TABLA 3 Tipologías de espacio público ubicados en la ronda de Dalt

Además se definen los tramos que a continuación se detallan, que están en parte organizados de acuerdo a los ejes y nudos viales representativos de la ronda. Así se definen seis tramos:

TRAMO 1	Av. Diagonal – Can Caralleu
TRAMO 2	Can Caralleu - Collserola
TRAMO 3	Collserola – Jorda
TRAMO 4	Jorda - Plaza Karl Marx
TRAMO 5	Plaza Karl Marx – Av. Meridiana
TRAMO 6	Av. Meridiana – Nudo de la Trinitat

TABLA 4 Definición de tramos

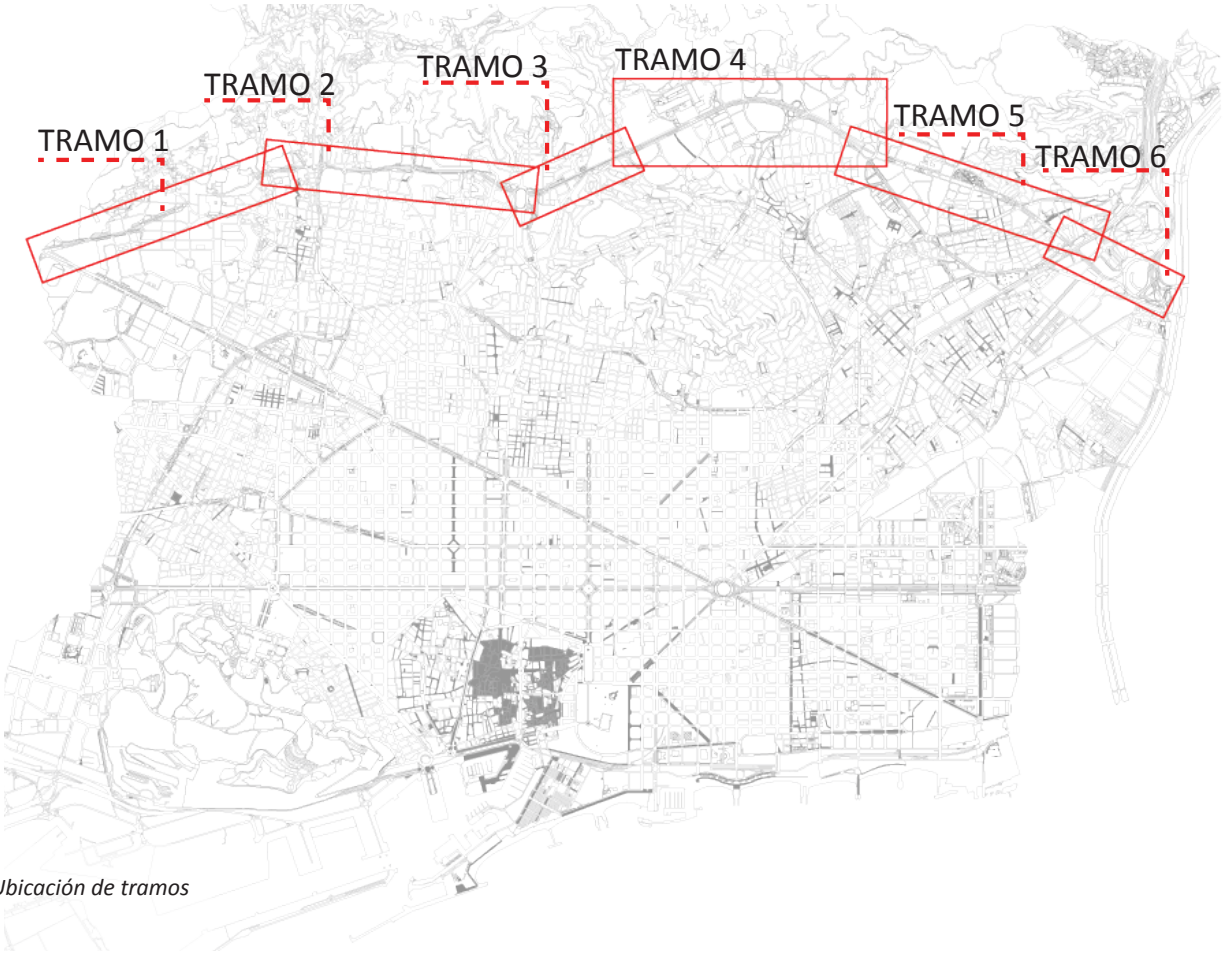


IMAGEN 29 Ubicación de tramos de análisis.

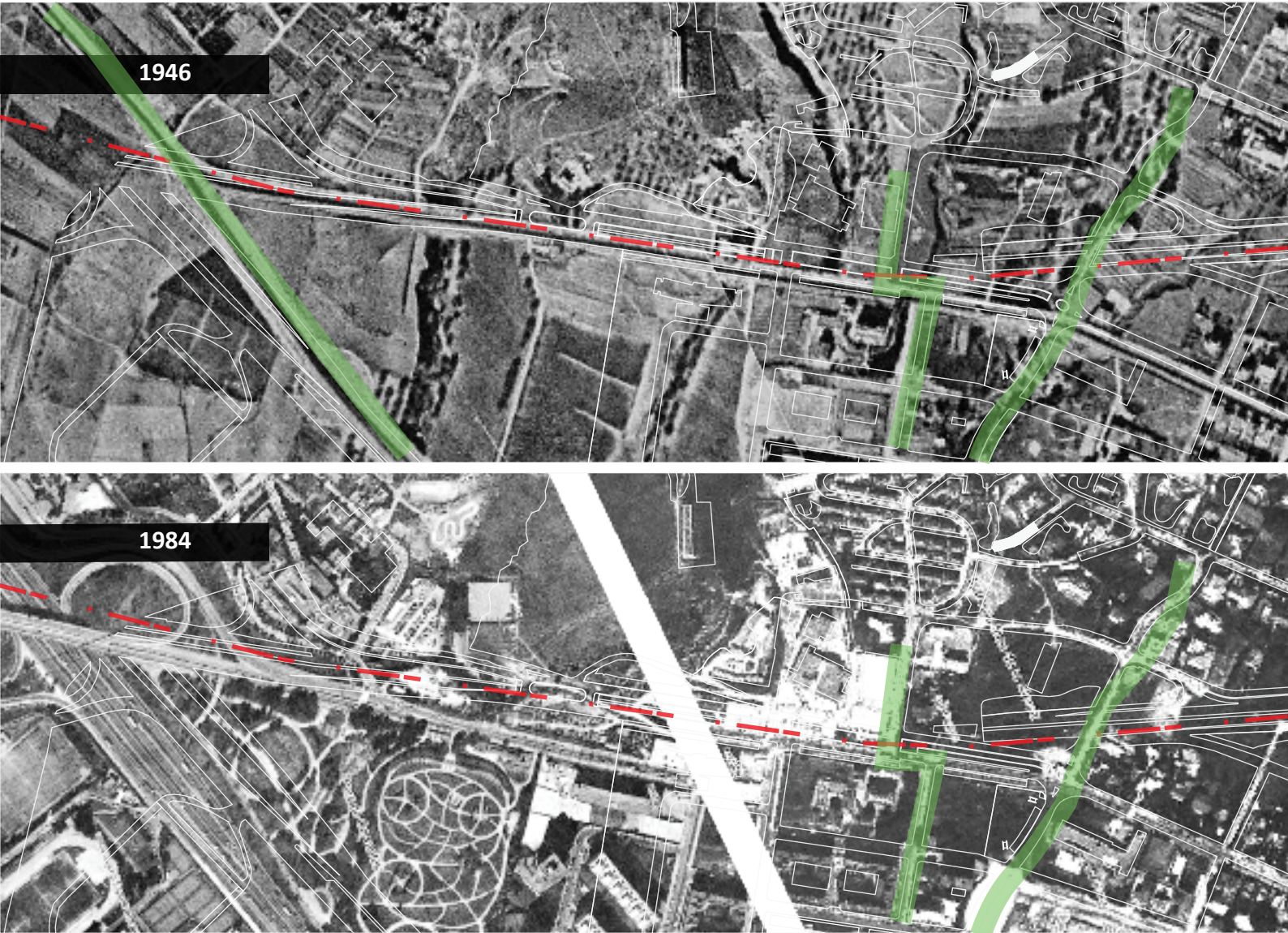


IMAGEN 30 Vista área del tramo 1 entre 1946 - 1984 con el trazo de la ronda de Dalt actual

1. Tramo 1: Diagonal – Can Carralleu

Esta parte de la ronda atraviesa el Distrito Les Corts por el barrio de Pedralbes y por una sección pequeña del distrito de Sarria-San Gervasi en el barrio de Sarria.

1.1. Transformación urbana Distrito Les Corts

Distrito situado en el extremo sur de Barcelona. Hasta mediados del siglo XIX, era una parroquia que pertenecía a Sant Vicenc de Sarria separándose definitivamente de este territorio en 1836, que conservará su independencia hasta su anexión a Barcelona en 1897 (Beltran i Morales 1998). Hasta finales del siglo XX, no poseía un núcleo de población, pues estaba definido por viviendas dispersas con un paisaje esencialmente agrícola y escasamente densificado, a diferencia

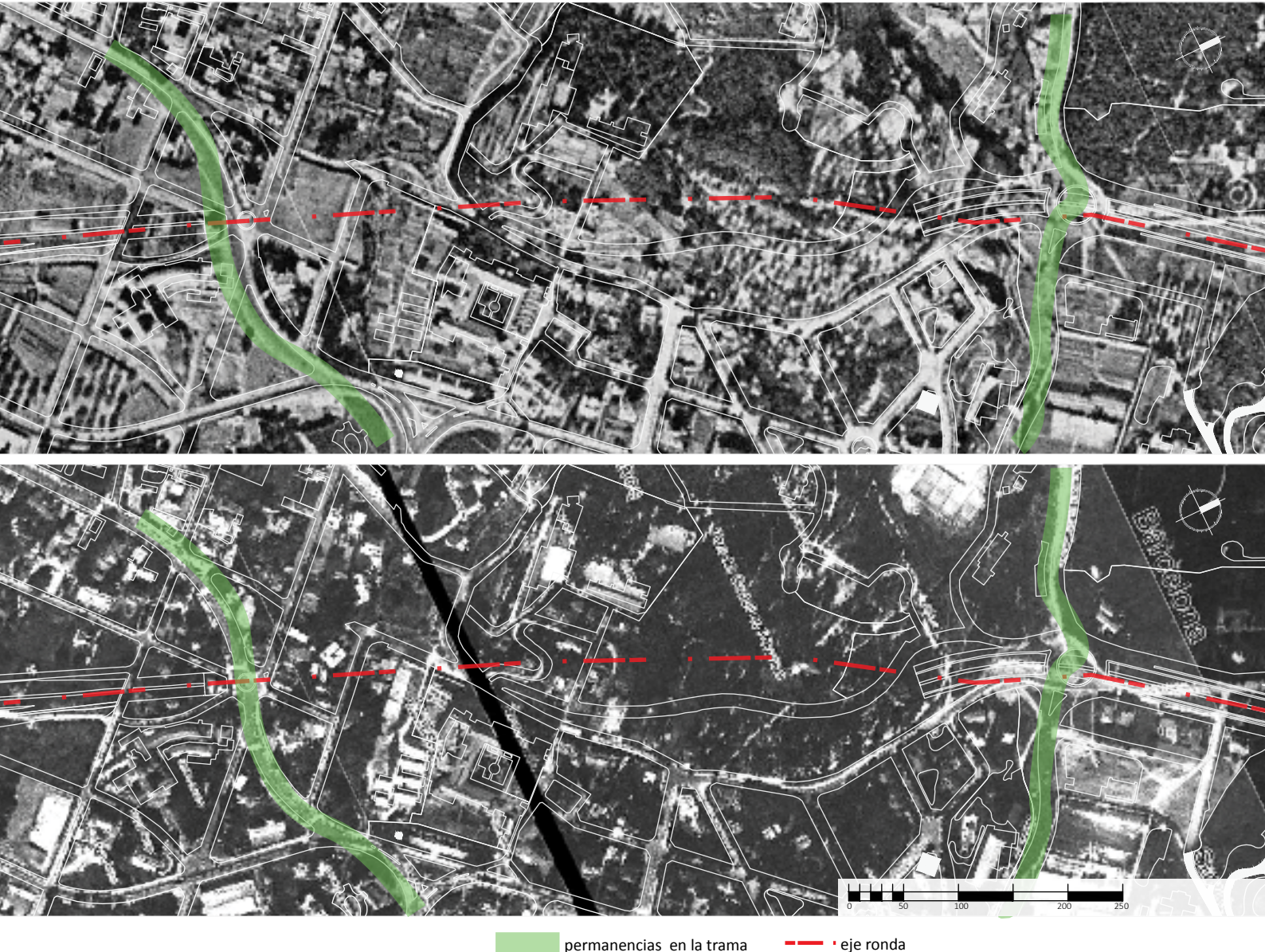
de otros territorios en Barcelona que presentaban una industrialización más extensiva. Esto último (Alberch i Fugueras, 1998), contribuyó a la implantación de servicios asistenciales promovidos principalmente por entidades particulares y religiosas, pues se encontraban en Les Corts grandes cantidades de terreno sin construcción.

Mantendría el carácter rural e industrial²³ hasta llegado el franquismo, que transformaría el territorio en tejido de uso residencial exclusivo. A partir de 1984 tiene los límites actuales que incluye al barrio de Pedralbes.

– Pedralbes

De acuerdo a Alberch i Fugueras, en la segunda mitad del siglo XX nace como barrio de vivienda, pues en el siglo XIX era popular como ruta de

²³ La escasa industria existente se encontraba localizada en sitios puntuales.



excursión hacia el Monasterio de Pedralbes, construido en 1326 y que sigue en pie hasta la fecha. La familia Güell²⁴ entre 1918-1925 sería la que urbaniza parte de este territorio con viviendas tipo ciudad-jardín destinadas a la burguesía. A finales de los años cincuenta, se reubica a un grupo de barracas a Can Clos en Montjuic para dar otra imagen del sector debido a la realización del Congreso Eucarístico en la Plaza Plus XII, y el inicio de la construcción de la Ciudad Universitaria. A partir de esto, se inició la época de la urbanización con los planes denominados Plan de la Zona Occidental y de la Zona Sur-Oriental.

Estos planes parciales tenían características elitistas, pues mientras que los otros barrios se densificaban a gran ritmo y construían en las

áreas disponibles en sus viviendas (jardines, huertos, balcones); en Pedralbes, el objetivo de los propietarios y de tales planes era el de mantener baja densidad²⁵ y viviendas aisladas con extensas áreas verdes de uso privado como parte exclusiva de los edificios, sin considerar áreas de espacio público.

A finales del siglo XX, Pedralbes ha quedado marcado por la construcción de la ronda de Dalt, aunque una gran parte del tramo que pasa por el barrio es subterráneo, conservándose así la trama urbana existente y el Parque de l'Orneta. Actualmente es un barrio con rasgos urbanos y sociológicos diferentes al resto de Barcelona por la clase social imperante, además de que la vida asociativa ha sido nula comparada con los barrios populares.

²⁴ Grupo Familiar de Barcelona muy involucrado en la política de la ciudad durante los inicios del siglo XX; y con una extensa fortuna obtenida de la industria. Se les reconoce por ser mecenas de Gaudí.

²⁵ Entre 130-160 habitantes por hectárea en pisos de 180-300m², comparados con otros lugares de Barcelona donde la densidad era de 800Hab/ha en pisos de 25-35m²(Alberch i Fugueras(1951- dir.) 1998)



Espacio trazado (calles, avenidas) vs espacio desplazamiento (autopista)

ESPACIO - TRAZADO: Plaza,plazoleta, parterres peatonales ■ Calles , avenidas	ESPACIO - PAISAJE: — Jardines, parques, parterres arborizados ■ Miradores	ESPACIO - DESPLAZAMIENTOS ■ Estaciones metro, bus, bicig ■ Autopista ■ Parking
--	---	---

IMAGEN 31 Tipologías de espacio público en el tramo 1

1.2. Tipologías de espacio público

En la imagen 30 se visualiza como tres trazados se mantienen desde 1946 y se los incluye en el diseño de la ronda con la sección tipo de plataforma (con la variante de rotonda), elemento que aporta continuidad al viario y a los desplazamientos peatonales.

En la imagen 31, las diferentes tipologías de espacio público emplazados contiguos a la ronda tienen conexión directa con ella y con el barrio., sin embargo, los espacios paisaje del tronco central, son áreas verdes inaccesibles que delimitan la circulación.

Como espacio trazado, la características de este tramo es un paseo peatonal sobre un eje de desplazamiento rapido con tres variantes:

ronda sin cubrir, ronda cubierta y sección en tunel. El primero, es una sección compuesta por palmeras y mobiliario en las aceras, y el área central es cubierta y destinada para espacio verde inaccesible. A pesar de que se favore la movilidad peatonal, predomina el uso vehicular .

En cuanto a la escala, el tejido residencial que predomina no excede los tres pisos, lo que proporciona amplitud al espacio generado entre ronda.



e.m. ESPACIO - MEMORIA

..... ESPACIO - COMERCIALES : Mercados

ESPACIO - GENERADOS

..... Equipamiento (cultural, deportivos, religioso, educativo)

a Sistema (arte)

IMAGEN 32 Sección tipo plataforma con cubrimiento verde

IMAGEN 33 Espacios públicos en el tramo 1

Parte de sección de calle (1)

Continuidad peatonal sobre losa de cubrimiento (2)

Ingreso parque L'Orneta y acceso a tunnel de ronda (3)

Parque de Cervantes (4)

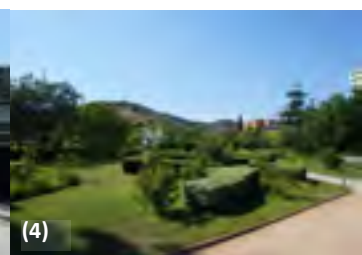
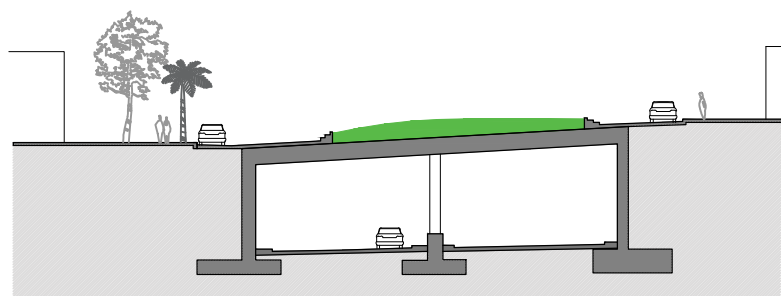




IMAGEN 34 Vista área del tramo 2 entre 1946 - 1984 con el trazo de la ronda de Dalt actual

2. Tramo 2: Can Caralleu - Collserola

El tramo en este sector cruza el Distrito Sarrià-San Gervasi, por los barrios de Sarrià y Sant Gervasi – Bonanova.

2.1. Transformación urbana Distrito de Sarrià-Sant Gervasi

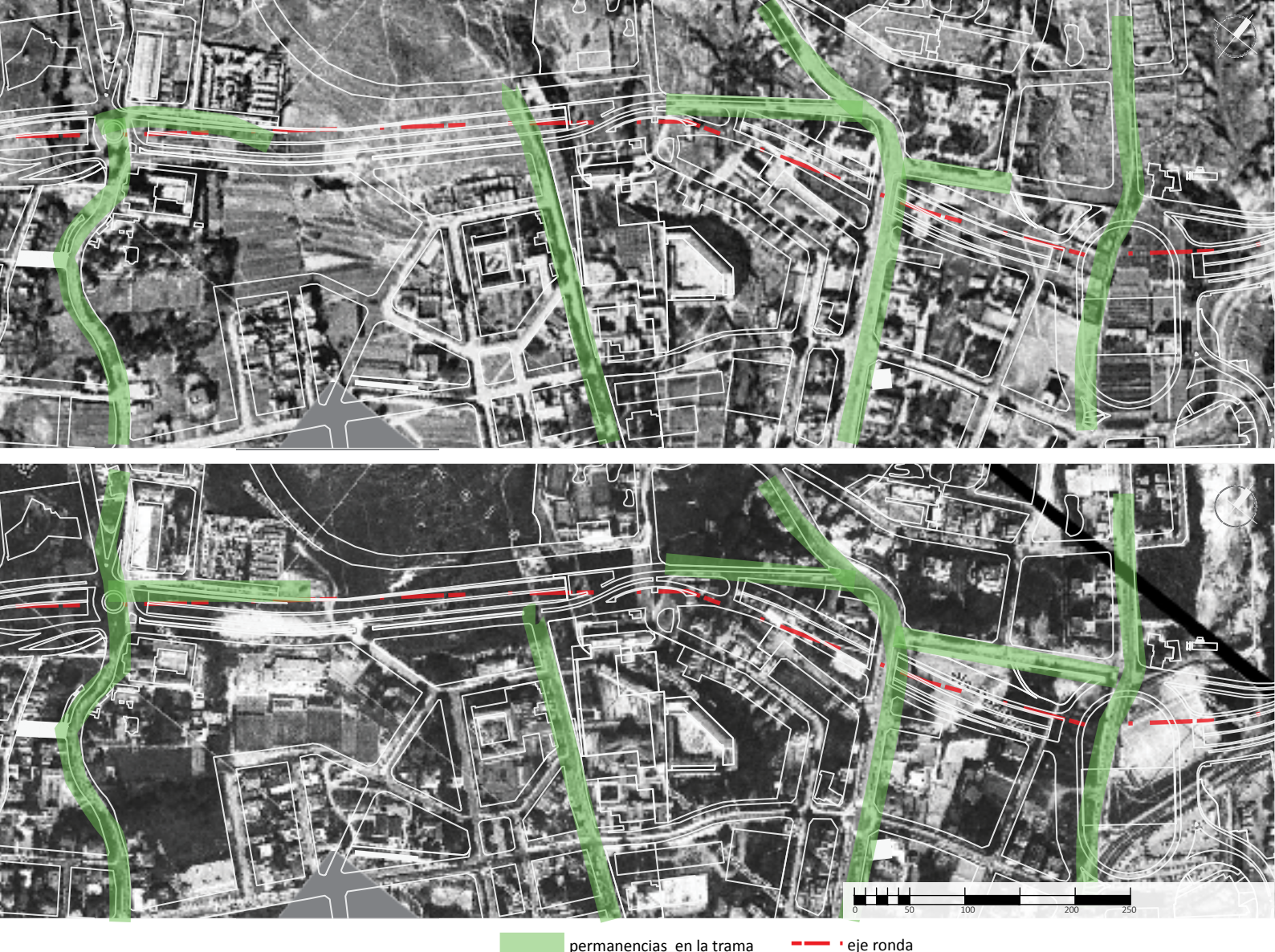
La historia de este distrito se remonta desde la época medieval, con características y agrícolas hasta mediados del siglo XIX, cuando se experimenta un declive económico. A inicios de siglo XX constituía el núcleo más rico y más poblado de los alrededores de Barcelona, y a diferencia de otros municipios no se industrializa debido a la lejanía con la ciudad central, como tampoco otros municipios situados al pie de la sierra de Collserola.

Además de que se establecieron viviendas

segunda residencia de la burguesía barcelonesa, razón por la que su población se mantiene estable, mientras que en los otros municipios que se experimentaron los procesos de industrialización, el número de habitantes se incrementó de manera exponencial. (Alberch i Fugueras(1951- dir.) 1998).

– Sarrià

A partir de 1850 se detecta un cambio de actividades económicas orientada a menestrales. Con la construcción de la única carretera que conectaba Sarrià - Barcelona (1847-1853), se favoreció el movimiento de una buena parte de la clase jornalera hacia la capital que necesitaba mano de obra masiva debido a las obras que se realizaban. Así, Sarrià se convirtió en uno de los lugares de veraneo para las familias barcelonesas acomodadas debido a su ubicación en las afueras y al entorno natural, hecho que provocó una



ocupación del suelo baja y selectiva. A finales del siglo XIX, Sarrià comienza un crecimiento poblacional significativo debido al establecimiento de órdenes religiosos. Del mismo modo que Pedralbes, la familia Güell urbaniza 75.58 hectáreas de calles con la intención de crear una ciudad jardín con grandes casas unifamiliares. A finales de los años sesenta y primeros de los setenta, varias fincas señoriales sin urbanizar van a dar lugar a importantes operaciones urbanísticas inmobiliarias que van a transformar el paisaje de Sarrià y los alrededores del barrio antiguo.

– Sant Gervasi – Bonanova

El nombre Sant Gervasi de Cassolles se mencionó por primera vez en 992, emplazado en el cruce de Sarrià a Horta y de Barcelona a la sierra de Collserola, en el lugar conocido como la

Creu Trancada o la Creu Llençada. La historia de Sant Gervasi como un núcleo urbano comienza cuarenta años antes de la agregación del término municipal a Barcelona en 1897. Antes es la una parroquia o conjunto de casas escampadas básicamente rurales,

A finales del siglo XIX se caracterizaba por ser un barrio de carácter residencial burgués y sin industrias; que hasta hoy aún conserva rasgos de este tipo de tejido social. Actualmente, uno de los espacios representativos es el Museo de la ciencia o Caixa Forum (1910), edificio modernista de la antigua fábrica Casa Cuberta de Josep Domènech i Estapà, entre la ronda y el ascenso al Tibidabo.