

Continuando con el fundamento de estandarización de equipamiento, información, elementos urbanos y mobiliarios de Barcelona, los aparcamientos al igual que las paradas, estaciones de transporte público, cuentan con una señalética vertical y horizontal en toda la ciudad.

Las plazas reservadas deben estar ubicadas junto a itinerarios peatonales, que sea accesible para personas con movilidad reducida y asegure un corto recorrido. El elemento de señalización es importante tanto en el plano vertical como horizontal, no solo para identificación de estos aparcamientos; adicionalmente para asegurar la prohibición del uso de estos lugares para el resto de los vehículos.

## - MODELO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD DE LA CIUDAD. RED BÁSICA DE BARCELONA

En el año de 1984, tras diez años de la primera versión del PGM, se realizó el Seminario de Sarriá, en el cual se propone desarrollar un Plan de Vías. El objetivo principal de este plan se basaba en resolver discontinuidades y aquellos cuellos de botella de la ciudad; descongestionar el área del ensanche y generar una mejor comunicación de la ciudad y volverla más accesible.

Para el manejo y administración de las vías, se elabora un elemento importante, que es la jerarquización de la “Red Básica”, con normas generales de conectividad y disminución de tráfico. Como un complemento también se ha evaluado el criterio de uniformidad de la red, tomando en cuenta cualquier punto de la ciudad. Bajo estos criterios se elabora la siguiente clasificación:

- Rondas: Aunque ya lo mencionamos anteriormente, formar parte de esta red. Conectan la ciudad con los municipios y facilitan la comunicación entre los barrios. Adicionalmente absorben el 20.73% del tráfico de la ciudad. El proyecto de las Rondas, adicional a concentrar y desviar el tráfico de la ciudad y distribución de los barrios, ha sido el punto generador de la renovación y rehabilitación de ciertas calles importantes, que han incrementado el espacio del peatón y han disminuido la superficie de calzadas para la circulación de vehículos. Un claro ejemplo de ellos es el caso de la Meridiana.
- Vías de Acceso: Captan el 21.4% de tráfico y son las conectoras de las zonas importantes de ingreso de la ciudad con los puntos de atracción. Un ejemplo de esta es la Avenida Gran Vía de las Cortes Catalanas.

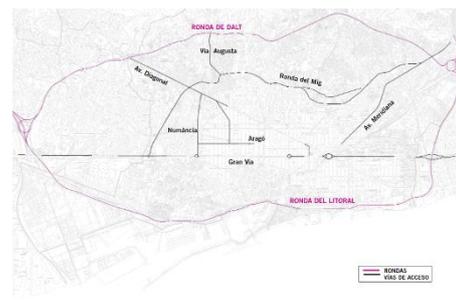


Ilustración 122. Plano de localización de rondas y vías de acceso.

Fuente: <http://w110bcn.cat/fitxers/mobilitat/pacte/pacte4e.366.pdf>

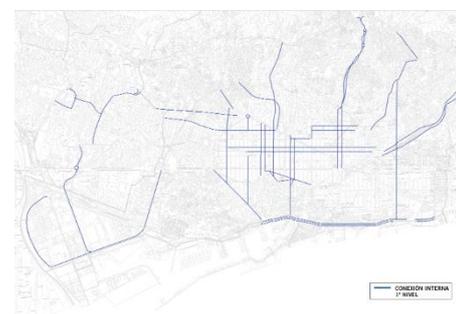


Ilustración 123. Vías de conectividad de primer nivel. Fuente: [HTTP://W110.BCN.CAT/FITXERS/MOBILITAT/PACTE/PACTE4E.366.PDF](http://w110bcn.cat/fitxers/mobilitat/pacte/pacte4e.366.pdf)

- Vías de Conexión de Primer Nivel: Aquellas que sobrellevan la comunicación entre los diez distritos de la ciudad. Captan el 12.77% del tráfico urbano.
- Vías de Conexión de Segundo Nivel: Aquellas que ceden acceso a los puntos de atracción de cada distrito y adicionalmente permite la conexión entre los mismos. Captan el 13.7% del tráfico de la ciudad.
- Vías de Conexión de Tercer Nivel: Estas vías cumplen con el objetivo de unir y comunicar las vías superiores entre ellas y crear una malla homogénea. Soportan el 6.8% del tráfico.
- Red Local: Son todas aquellas vías que no se encuentra incluidas en la “Red Básica”, por lo tanto forman parte de la red local. Es un conjunto de vías más residenciales y más extensas. Capta el 19% del tráfico de Barcelona.

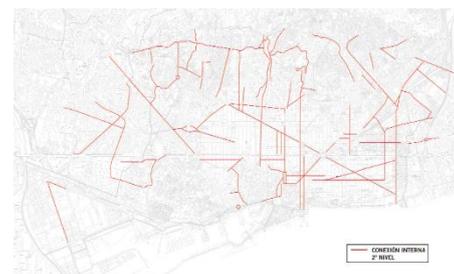


Ilustración 124. Vías de conectividad de segundo nivel.  
Fuente: [HTTP://W110.BCN.CAT/FITXERS/MOBILITAT/PACTE/PA  
CTE4E.366.PDF](http://w110.bcn.cat/fitxers/mobilitat/pacte/pacte4e.366.pdf)

En la red local es donde se puede llevar a cabo la implementación de la pacificación del tráfico con la aplicación de las zonas 30.

*“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).*

## - CONTINUIDAD URBANA EN LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN TODA LA CIUDAD

Por la conformación de las secciones de las vías rápidas, se desarrolla una continuidad urbana en toda la “Red Básica”, generando la posibilidad de crear cruces a nivel urbano, de modo que permiten el continuo de la movilidad e itinerario peatonal. Las vías y los espacios públicos que se conciben como resultado de esta intervención, se establecen como elementos notables para la distribución de la movilidad desde las rondas, manteniendo su objetivo primordial de ser el eje que enlaza y desenvuelve las particularidades de continuidad de los barrios que se encuentran en los alrededores de la infraestructura vial de movilidad.

Un aspecto sustancial de mencionar en la continuidad urbana, es la correlación transversal y longitudinal de la ciudad. Se genera movilidad paralela a la infraestructura viaria, permitiendo acceso a los barrios internos a las vías y sus espacios públicos.

La infraestructura vial de movilidad contribuye a entrelazar la mediación de los barrios y de las zonas urbanas laterales a esta, garantizando entonces la continuidad urbana básica y la generación de nuevos espacio públicos y equipamientos urbanos, donde se permite entonces acceder por medio del itinerario peatonal a aquellos lugares de la ciudad que en años anteriores tenían dificultad de aproximación. Convirtiendo entonces la ciudad central y la periferia urbana más cercanas y próximas al alcance de todos los ciudadanos.

Alcanzar armonía en la movilidad y accesibilidad a través de la continuidad urbana permite percibir a la ciudad como un todo y no como elementos disparejos y tramos separados; es por esto que a través de un plan estratégico establecido y un sistema integral tanto de conectividad como de movilidad en la estructura urbana de la ciudad, crea articulaciones en todo su ámbito tanto peatonal como vehicular (público y privado), el objetivo principal entonces, conseguir una circulación permanente, firme, constante y sin interrupciones, que los usuarios sean capaces de desplazarse en todo el espacio, condición y circunstancia de la ciudad; desde la cota más baja (*6 metros*), hasta una cota alta (*253 metros*) utilizando los recursos inmediatos que la ciudad nos concede; permitiendo entonces que ella se vuelva totalmente accesible y favorezca la movilidad de las personas con discapacidad y a su vez de toda la población.

Por esta razón las distintas morfologías del espacio, generan diferentes formas urbanas, que la ciudad las adapta creando semejanzas tipológicas. Las características dimensionales, geográficas y de forma, ayudan a una mejor comprensión de la realidad urbana de Barcelona y una mejor lectura del trazado

urbano, sus tipos de recorrido, cruce y estancia de manera que puedan constituirse como un modelo de ciudad.

Existen varias vías actualmente que son ejemplos de un modelo integral (Gran Vía, Diagonal, Meridiana, entre otras), los ejes principales de movilidad de la ciudad; un sistema integrado de movilidad y conectividad dentro de la ciudad, y a la vez con sus distensiones de entrada y salida de Barcelona. Avenidas que conectan la ciudad a través de varios sistemas de desplazamiento: itinerario peatonal, carriles de Bicing, circulación diferenciada entre transporte público y transporte privado en ciertos tramos. Es un modelo continuo que conecta varios puntos icónicos de la ciudad.

En este trabajo se detallan los planes, estrategias y proyectos de rehabilitación del tejido urbano que ayudaron y mejoraron la accesibilidad de la ciudad, tanto en la mejora del espacio público, infraestructura, accesibilidad, movilidad, conectividad y recualificación de los barrios periféricos, dotándolos de funciones centrales y acercándolos hacia la ciudad. Todas estas acciones eliminan las barreras que hemos mencionado anteriormente fomentando la igualdad social, participación ciudadana, recordándonos que Barcelona aplica un modelo integral donde las personas con discapacidad y movilidad reducida pueden desplazarse y trasladarse por toda la ciudad sin dificultades, de manera segura y óptima.





## CAPÍTULO IV

Análisis de espacios  
determinados en la estructura  
Urbana de la ciudad

## CAPÍTULO IV

### Análisis de espacios determinados en la estructura Urbana de la ciudad

#### I. PARÁMETROS DE ANÁLISIS

A través de la división de la estructura urbana de la ciudad y su morfología, analizaremos cuatro espacios de diferente concepción, para determinar a través de ciertos parámetros de principios básicos de accesibilidad, diseño para todos, elementos urbanos, movilidad, y conectividad; el cumplimiento y la adecuada aplicación de los mismos.

Parámetros de análisis:

- Principios de diseño para todos
- Itinerario peatonal accesible
- Elementos urbanos
- Cruces de itinerarios
- Mobiliario urbano
- Transporte
- Señalización

Este análisis nos proporcionará un sinnúmero de herramientas importantes utilizadas en las intervenciones realizadas y nos ayudará a entender un contexto histórico donde se reflejan las atenciones y soluciones urbanas ejecutadas a las necesidades fijadas a lo largo de los años.

Para mostrar los niveles de accesibilidad dentro de la ciudad de Barcelona, se pretenden analizar cuatro espacios tipológicamente distintos:

- I. La Rambla Cataluña  
(Calle peatonal, paseo)
- II. Avenida Paralelo  
(Eje de movilidad, sistemas de movilidad)
- III. Avenida Icaria  
(Acceso a la playa)
- IV. El Carmelo  
(Acceso a barrios de determinada altura geográfica)

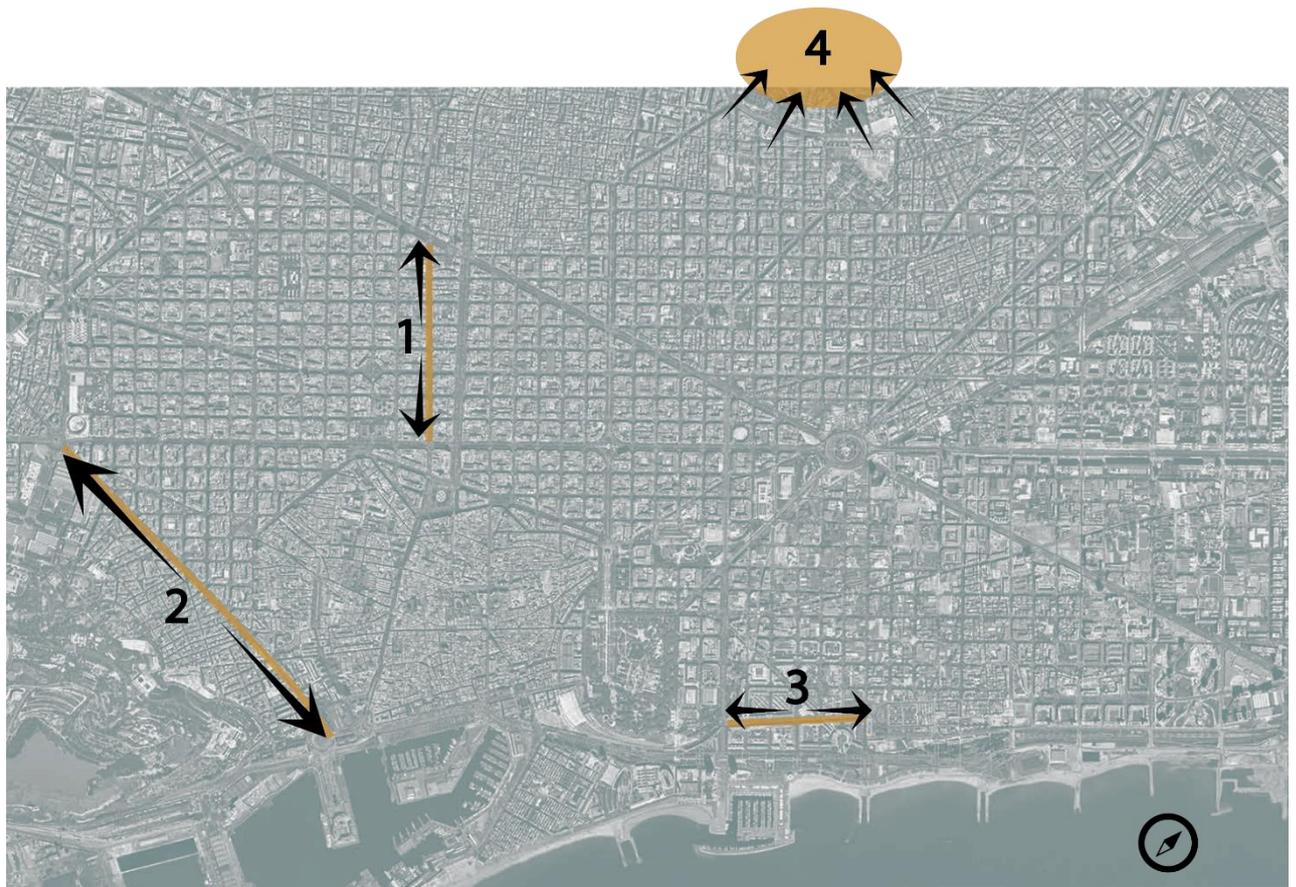


Ilustración 125. Espacios de análisis. Fuente: <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/fotopla-de-l-eixample/402>. Ilustración: Propia de la autora.

A través del análisis de estos cuatro espacios y basándonos en los criterios anteriormente mencionados, nos permitiremos encontrar el grado de accesibilidad que permite tener la ciudad de Barcelona desde el mar hasta la montaña.

Con la información de los anteriores apartados, se elaborarán dos fichas de análisis que contienen los criterios mencionados en el primer párrafo de este apartado, donde se detallarán los requerimientos necesarios para hacer un espacio accesible.

## II. RAMBLA CATALUÑA

La rambla de Cataluña es una de las vías más céntricas de Barcelona, que se encuentra hacia la derecha del Ensanche en dirección mar-montaña entre el paseo de Gracia y la calle de Balmes. Nace en la plaza de Cataluña y termina su recorrido en la Avenida Diagonal. Es un paseo central bordeado de tilos con una escultura en cada extremo: El toro sentado junto a la intersección con la Gran Vía y La jirafa coqueta junto a la Diagonal. Las dos esculturas son obras de Josep Granyer.

Actualmente es un paseo esencialmente comercial donde abundan varias tiendas de moda, restaurantes y servicios (bancos, negocios, entre otros).

En el año de 1990 se realiza la remodelación de la Rambla Cataluña con la intervención de los arquitectos Jaume Graells, Màrius Quintana y Rafael de Cáceres, en donde se experimentaron algunos parámetros de incremento de accesibilidad y confort, para posteriormente escribir las normativas y propagarlas en toda la ciudad. Dada esta razón, se coloca por primera vez 104 vados para peatones V-120 que están ubicados en toda la rambla. Se fortalece el criterio de accesibilidad y supresión de barreras con la ordenación y concentración de elementos urbanos en los chaflanes para dejar el centro del paseo libre para la circulación peatonal. El tratamiento de asfalto no diferenciado de la calzada, facilitó una visión uniforme del espacio.

Con la distribución de los vados peatonales en la rambla, se determinó la capacidad de automatización que estos pueden brindar, contribuyendo con una solución sencilla y estándar para facilitar el diseño de desnivel de las aceras. Este recurso puede ser aplicado en cualquier calle con un ancho mayor a 2.60 metros y puede normalizar el recorrido. Adicionalmente el vado V-120 actúa en conjunto con el bordillo de granito lo cual hace que las dimensiones faciliten la combinación con el pavimento (panot) utilizado en la ciudad de Barcelona. A partir de esta intervención se instaurará en el resto de la ciudad para estandarizar los recorridos, la continuidad facilitando y eliminando las barreras urbanísticas.

### - FICHAS DE ANÁLISIS

Las siguientes fichas de análisis, nos ayudarán a entender el espacio de manera más acertada en términos de accesibilidad:

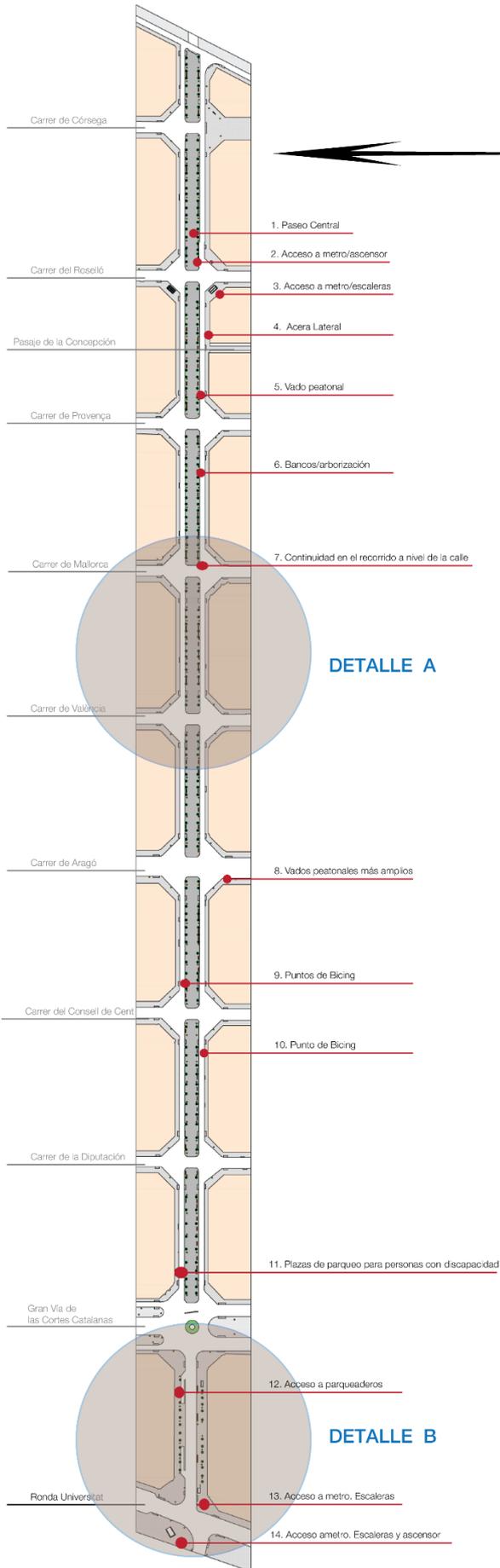
- I. Principios de Diseño para Todos
- II. Itinerario peatonal y elementos urbanos
- III. Mobiliario urbano/señalización/transporte/conectividad



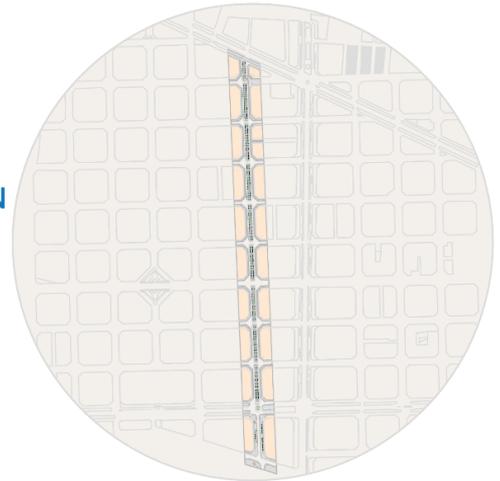
Ilustración 126. Rambla Cataluña 1880-1889.  
Fuente: <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/rambla-catalunya/267>



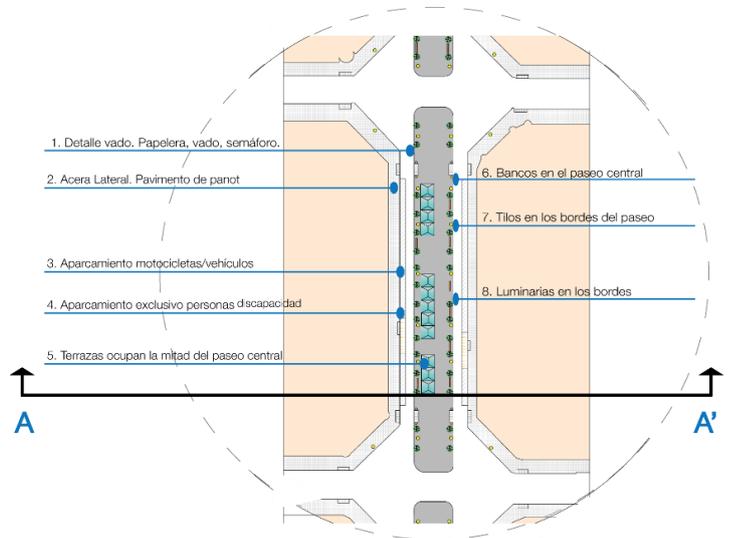
Ilustración 127. Rambla Cataluña 2015.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



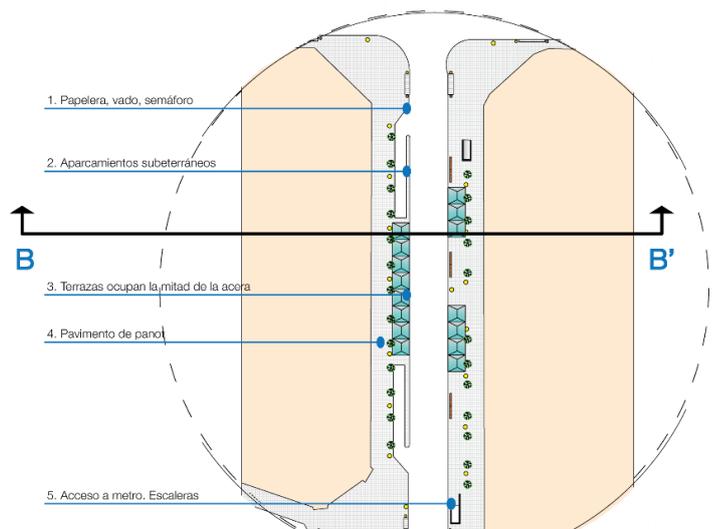
UBICACIÓN



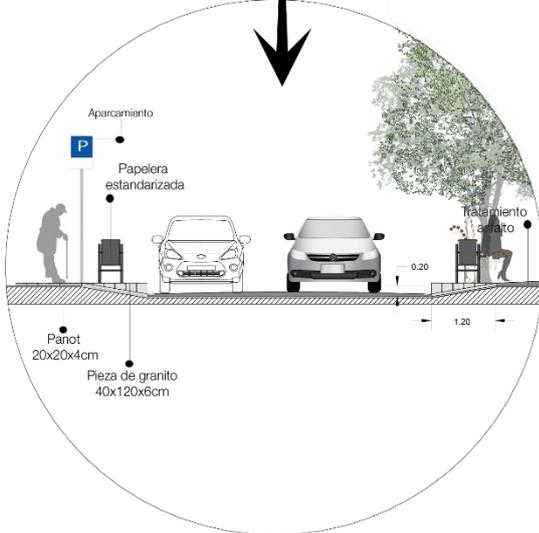
DETALLE A



DETALLE A



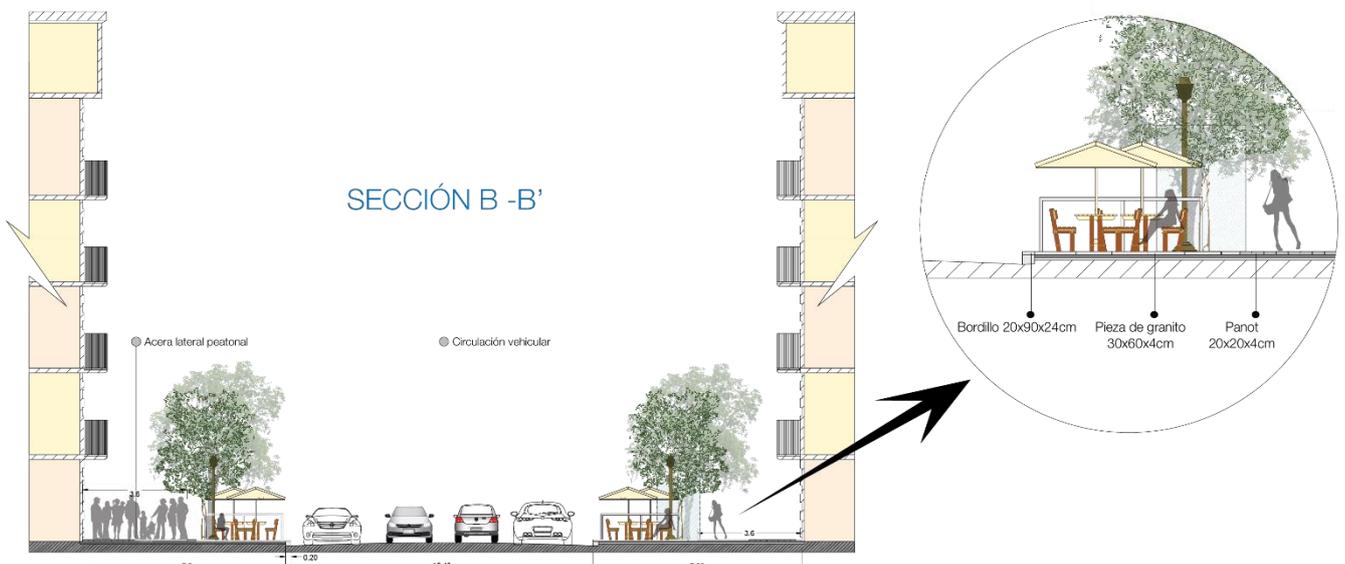
DETALLE B



Estas secciones nos muestran la diferencia de tipología en la Rambla Cataluña. En la sección A-A' tenemos un amplio espacio peatonal central, que aunque el 50% del mismo está dedicado al uso de terrazas, existe suficiente soltura para dar al peatón, consiguiendo total continuidad a través de su recorrido, desde la Avenida Gran Vía hasta la Avenida Diagonal. Prevalce la pacificación vehicular.

En la sección B'B' las aceras peatonales son amplias y de igual manera ceden el 50% al uso de terrazas. Al ser el tramo más cercano a la Plaza Cataluña (un punto central de la ciudad), se convierte en un espacio sumamente transitado y caótico.

A medida que el desplazamiento se dirige hacia la Avenida Diagonal, el flujo y movimiento de personas va disminuyendo, existen menor número de comercios y restaurantes, lo que hace que el recorrido se vuelva más agradable y tranquilo.



1 FICHAS DE ANÁLISIS

PRINCIPIOS DE DISEÑO PARA TODOS				
		Cumple	No cumple	Observaciones
1	<b>Uso Equitativo</b>			
	El diseño es útil y comerciable para personas con diversas capacidades	X		El recorrido y circulación es accesible para toda la comunidad.
2	<b>Flexibilidad en el uso</b>			
	El diseño debe incorporar un amplio rango de preferencias individuales y capacidades.	X		Ofrece opciones en la forma de uso
3	<b>Uso simple e intuitivo</b>			
	El diseño es fácil de entender independientemente de la experiencia, conocimiento, nivel cultural o capacidad de concentración	X		Con la estandarización de los elementos y mobiliario urbano, la posibilidad de uso es sencillo para el usuario.
4	<b>Información Perceptible</b>			
	El diseño debe comunicar la información necesaria con eficacia al usuario/a, sin importar las condiciones ambiente o las capacidades sensoriales del mismo	X		Maximiza la legibilidad de la información esencial.
5	<b>Tolerancia al error</b>			
	El diseño debe minimizar los peligros y consecuencias adversas ante acciones accidentales o inintencionadas.	X		Ofrece opciones en la forma de uso
6	<b>Bajo esfuerzo físico</b>			
	El diseño debe ser usado eficiente y cómodamente con el mínimo esfuerzo o fatiga. Minimiza las acciones repetitivas y el esfuerzo físico sostenido.	X		Los elementos más usados se encuentran más accesibles.
7	<b>Tamaño y espacio para el acceso y el uso</b>			
	Deben proporcionarse el tamaño y espacio apropiados para el acceso, el alcance, la manipulación y el uso sin importar el tamaño de cuerpo de la persona, la postura o la movilidad.	X		Proporciona una clara línea de visibilidad hacia los elementos importantes, para todos los usuarios.



Ilustración 128. Uso Equitativo. Flexibilidad de uso. Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015

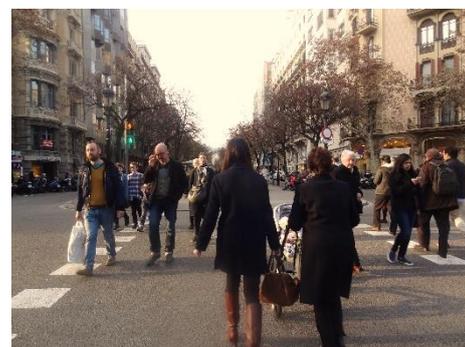


Ilustración 129. Bajo esfuerzo físico. Tamaño y espacio para el acceso y el uso. Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015

Tabla 1. Principios de Diseño para todos. Cumplimiento de accesibilidad de Rambla Catalunya. Fuente: Propia de la autora

2		FICHAS DE ANÁLISIS			
	Cumple	No cumple	No aplica	Observaciones	
<b>Itinerario peatonal accesible</b>				Tiene un paseo peatonal central.	
Cumplimiento de ancho y altura mínima. Pavimentos adecuados. Correcta señalización.	X			Cumple con las medidas mínimas.	
<b>Continuidad</b>				Existe continuidad tanto en el paseo central, como en las aceras laterales.	
La movilidad peatonal en el espacio público debe tener componentes integradores que permitan el fácil desplazamiento de los peatones.	X			Con la inclusión de los vados y la disminución de nivel en el paseo central.	
<b>Permeabilidad</b>				Existe permeabilidad parcial. Es un paseo de mucho tráfico peatonal debido a la cantidad de restaurantes, terrazas y tiendas de ropa.	
La permeabilidad se refiere a las posibilidades de tener espacios públicos e itinerarios peatonales libres; de modo que facilite la circulación de los peatones y el cruce de calles.	X				
<b>Áreas de estancia</b>				Tiene un paseo peatonal central	
Contextos generales de áreas de estancia, accesos y diferenciación entre plazas, parques, jardines, sectores de juegos, etc.	X				
<b>Elementos de primarios de urbanización</b>					
Pavimentos (antideslizantes, con texturas diferenciadas)	X			Aceras centrales de panot y paseo central asfalto.	
Escaleras (garantizar la seguridad, barandillas entre otros)	X			En estaciones de metro	
Rampas (garantizar la seguridad, barandillas entre otros)			X		
Ascensores	X			En estaciones de metro	
Rejillas (niveladas para evitar incidentes)	X				
Pavimentos, rejillas, rampas, escaleras, ascensores.	X				
<b>Cruces entre itinerarios peatonales y vehiculares</b>					
Vados peatonales (cumpliendo la normativa, anchura mínima libre 1.20m)	X			Los vados son más amplios en los cruces con avenidas de mayor tráfico vehicular y peatonal. Ejemplo: Gran Vía, Aragón, entre otros.	
Vados vehiculares (cumpliendo la normativa, anchura mínima 0.60-1.00m)	X			En los cruces con avenidas de mayor flujo vehicular, los vados son más amplios .	
Pasos peatonales	X				
Isletas			X		
Semáforos (visual y auditivo)		X		Los semáforos no son auditivos. Tampoco tienen pulsador.	

Tabla 2. Elementos primarios de urbanización. Cumplimiento de accesibilidad de Rambla Cataluña. Fuente: Propia de la autora

3		FICHAS DE ANÁLISIS				
Mobiliario urbano	Tiene conexión con itinerario accesible	Tiene una ubicación adecuada y accesible	Cumple	No cumple	No aplica	Observaciones
Bancos	X	X	X			
Bolardos					X	
Elementos de señalización e iluminación	X	X	X			No existe iluminación en las aceras laterales, los escaparates proporcionan iluminación y de ese modo no se disminuye espacio de circulación
Elementos de protección al peatón					X	
Fuentes de agua potable	X	X	X			
Correo postal, entre otros servicios	X	X	X			
Papeleras	X	X	X			
Contenedores para depósito de residuos	X	X	X			Son muy altos para personas en sillas de ruedas
<b>Elementos vinculados al transporte</b>						
Paradas y marquesinas de transporte público adaptadas					X	Las paradas se encuentran en las calles transversales
Plaza de aparcamiento reservadas	X	X	X			
Entradas y salidas de vehículos	X	X	X			
Carriles reservados al tránsito de bicicletas				X		Es espacio para circulación de vehículos es compartido con las bicicletas. De igual manera el paseo central.
<b>Señalización y comunicación sensorial</b>						
Señalización visual y acústica	X	X	X			No existe señalización acústica
Aplicación de pavimento táctil indicador	X		X			En el paseo central no existe aplicación de pavimento táctil.
Cajeros automáticos, sistemas de apertura, etc.	X					No existe altura para personas en sillas de ruedas en los cajeros.
Arborización	X	X	X			

Tabla 3. Mobiliario Urbano. Cumplimiento de accesibilidad de Rambla Cataluña. Fuente: Propia de la autora



Ilustración 130. Plazas de aparcamiento reservadas. Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



Ilustración 131. Continuidad. Mobiliario Urbano. Cruces peatonales. Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



**Ilustración 132.** Ascensor de metro ubicado en la esquina con Plaza Cataluña.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



**Ilustración 133.** Diferenciación de pavimento. Panot peatonal. Granito ubicación de terrazas.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



**Ilustración 134.** El vado es de mayor amplitud en el cruce con Gran Vía.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



**Ilustración 135.** Acceso al metro y ascensor. Cruce con Roselló.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



**Ilustración 136.** Cabina telefónica para el acceso de niños o personas en sillas de ruedas.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



**Ilustración 137.** Mobiliario urbano. Bancos acompañados de arborización a sus lados para conceder sombra al usuario.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



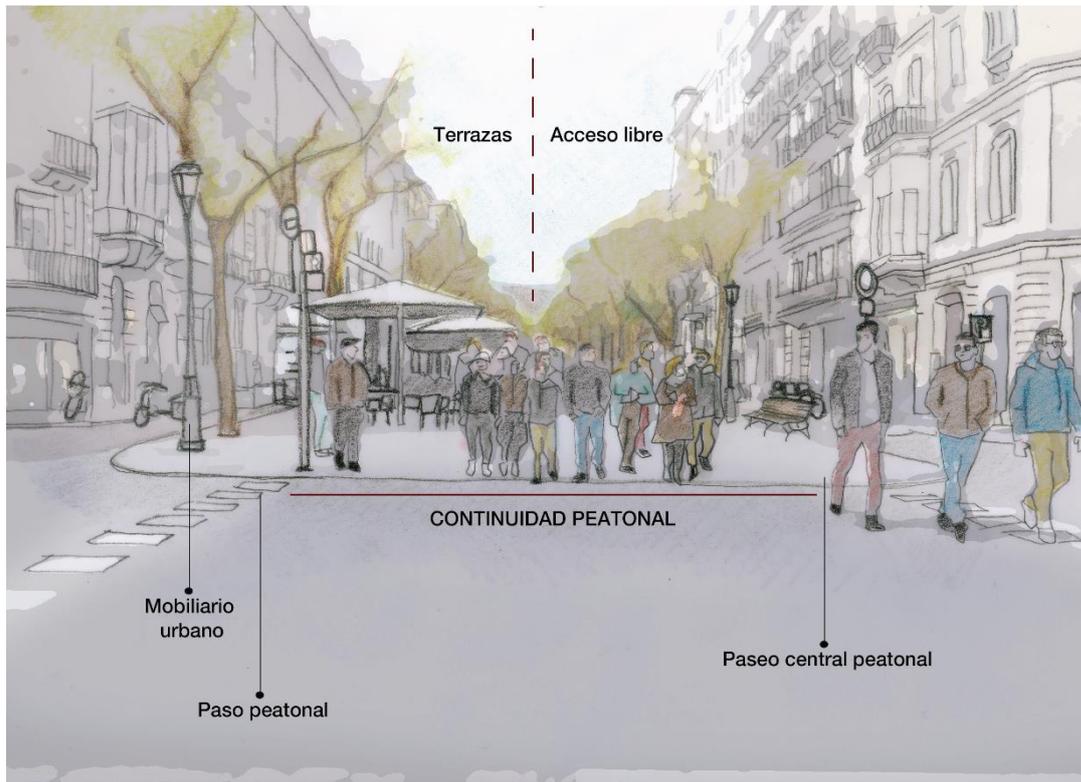
**Ilustración 138.** Recorrido peatonal. Cruce con la Calle Valencia.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



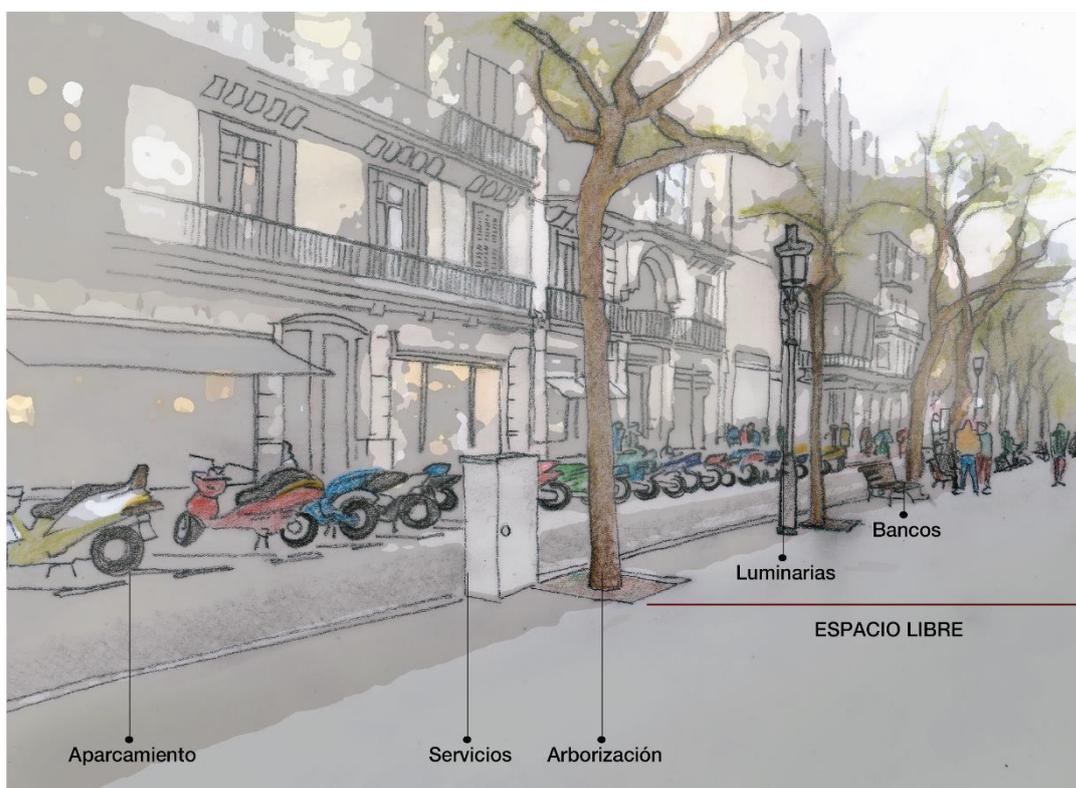
**Ilustración 139.** Paseo central peatonal. División del espacio para uso de terrazas.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



**Ilustración 140.** Pavimento Podotáctil con dirección a los cruces.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



La Rambla Cataluña es un claro ejemplo de continuidad en el itinerario peatonal, la circulación constante de las personas hace que este paseo esté lleno de luz, color y vida. Los servicios, equipamiento y mobiliario urbano se encuentran concentrados en los extremos para permitir permeabilidad y libre circulación de los peatones. Al mantener el asfalto como materialidad en la Rambla se genera uniformidad y homogeneidad en es espacio y más importante aún facilidad en el recorrido para las persoas con diversas capacidad. Si bien existe masificación de varios espacios de aparcamiento para motocicletas y vehículos, esto no impide que el peatón sea el actor principal en este espacio.



### III. AVENIDA PARALELO

La avenida Paralelo es un eje de conexión entre la Ronda Litoral a través de las Drassanes con el Ensanche de la ciudad a través de Plaça España. Adicionalmente es el enlace de dos importantes núcleos de la ciudad, el Puerto y la Fira de Montjuïc. Esta Avenida se convierte al mismo tiempo en una frontera y conexión entre los tres distritos que la rodean: Sants Montjuïc (Poble-sec), Ensanche (Sant Antoni), Ciutat Vella (Raval). Una de las razones principales como eje de conexión sus salidas por el mar a la Ronda Litoral que conecta con el frente marítimo del Barcelonés, y por la montaña con la Gran Vía que conecta con la ciudad periférica de Hospitalet de Llobregat por un lado, y por el otro con la Avenida Meridiana; con salida al Vallès Occidental.

La avenida Paralelo es una de las avenidas más míticas en la historia de la ciudad, fue considerada, a principios del siglo XX, el Broadway de Barcelona y el Montmartre catalán. En la actualidad esta avenida todavía está llena de luces, teatros, centros de música, restaurantes, cafés; un paseo donde se puede encontrar la oferta más variada de espectáculos musicales, comedias, entre otros.

Se han realizado varios proyectos de avance, modernización y cohesión urbana. Desde los años 90, entre los proyectos que se encuentran en la publicación del Ajuntament de Barcelona "Barcelona: espacios urbanos 1981-2001", se encuentra destacado; las mejoras de accesibilidad y el carril bici, entre el año 1994 y 1998 por los arquitectos E. Pericas, J. Massana y A. Montes; en el año 1992 la Rotonda de Paralelo (Plaça de la Carbonera) por IMPUSA; el Parc de les Tres Xemeneies en el año 1995 por P. Riera, J.M. Gutiérrez y la Plaça del Setge de 1714 en el año 1990 por R. Marquès y X. Corberó.

Actualmente la avenida Paralelo ha sido nuevamente reformada, en donde los principales cambios urbanísticos, son la creación de seis plazas en los cruces con las calles del Ensanche y el traslado del carril bici al tramo central; obras de mejora de accesibilidad a la estación de metro de la Línea 3 (L3) de Poble Sec, con la instalación de tres ascensores para comunicar andenes, vestíbulo y calle.

#### - FICHAS DE ANÁLISIS

Las siguientes fichas de análisis, nos ayudarán a entender el espacio de manera más acertada en términos de accesibilidad:

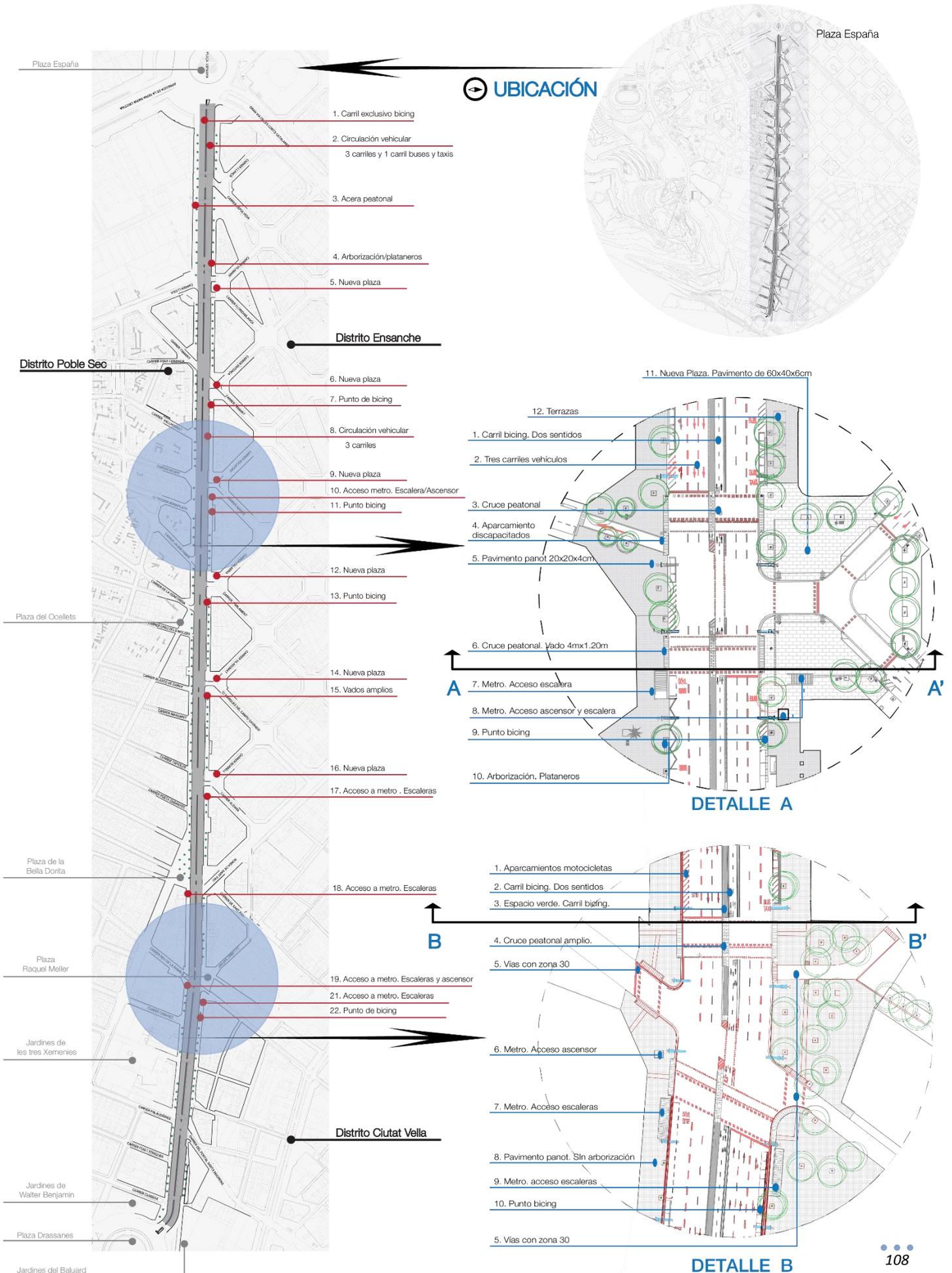
- I. Principios de Diseño para Todos
- II. Itinerario peatonal y elementos urbanos
- III. Mobiliario urbano/señalización/transporte/conectividad

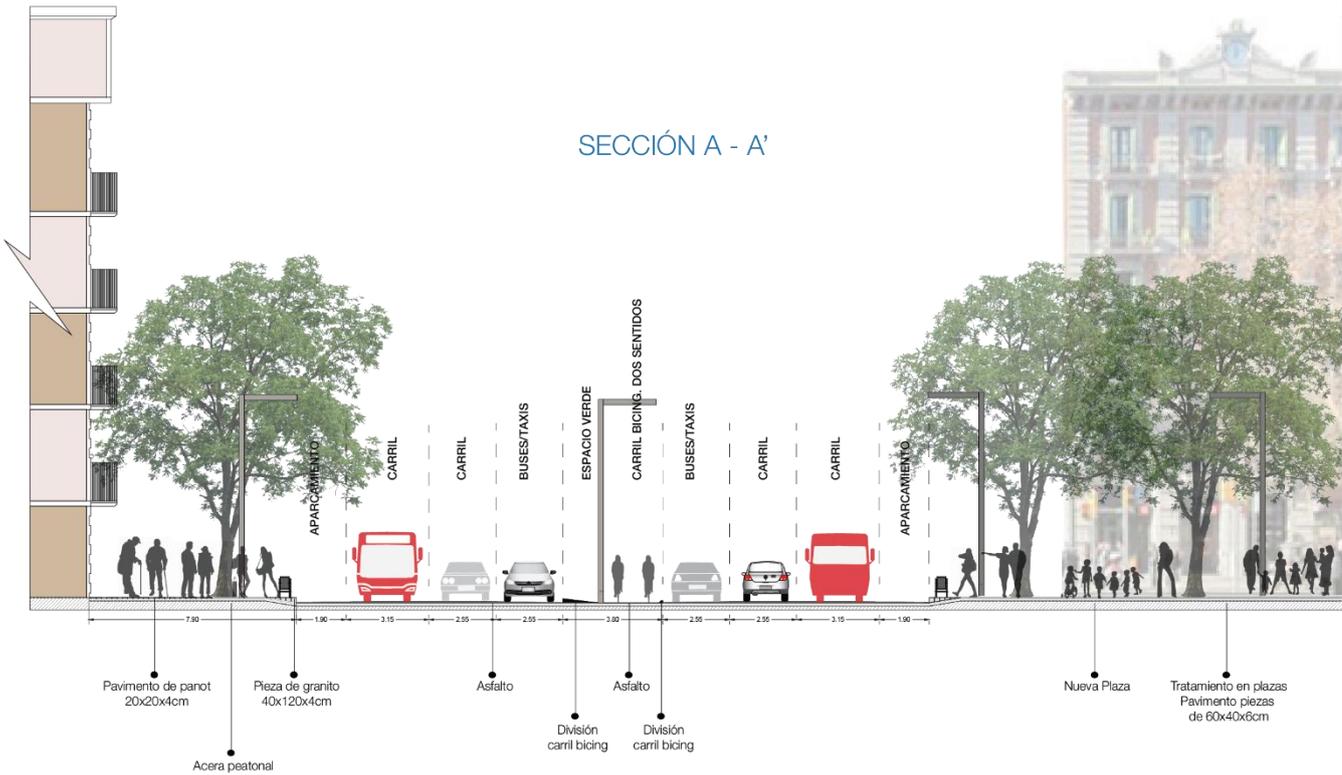


Ilustración 141. Avenida Paralelo 1905.  
Fuente: [http://rutesparalel.cccb.org/es/ruta\\_urbanisme.php](http://rutesparalel.cccb.org/es/ruta_urbanisme.php)



Ilustración 142. Avenida Paralelo 2015.  
Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015

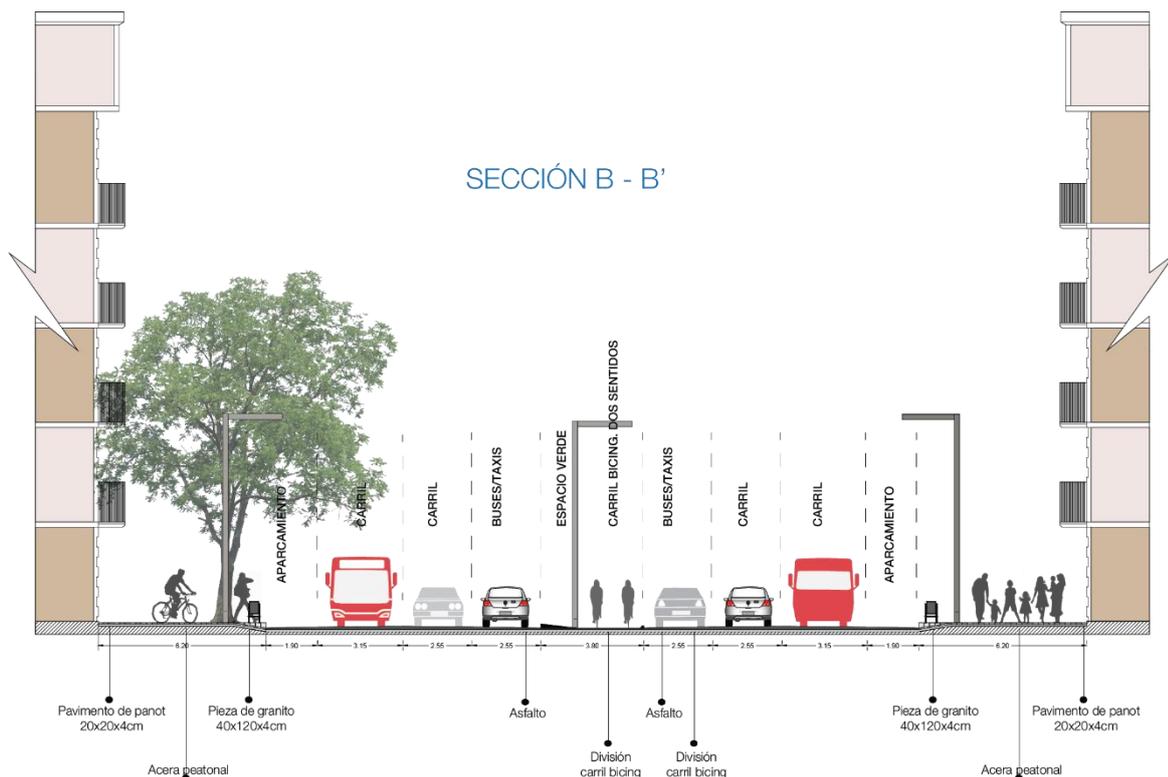




Estas secciones nos muestran la homogeneidad de la circulación vehicular y los carriles exclusivos de bicig centrales. Durante todo el recorrido de la Avenida se mantienen tres carriles vehicular y uno exclusivo para circulación de buses y taxis; al llegar a plaza España se amplía un carril adicional. Las aceras peatonales sin embargo no mantienen la misma uniformidad durante el recorrido. En las aproximaciones con el distrito de Ciutat Vella y Poble Sec en dirección hacia el mar, las aceras varían sus dimensiones y proporción, y la cantidad de cruces con otras calles vehiculares interrumpe la continuidad peatonal; a partir de la intersección con Rambla de Sant Pau en dirección a Plaza España las aceras mantienen mayor amplitud y similitud en proporciones y estandarización de elementos y mobiliario urbano.

Para pacificar la vía, todas las intersecciones con la Avenida Paralel se encuentran normadas bajo la medida de zona 30, y las mismas presentan aparcamientos inmediatos para personas con discapacidad. En el recorrido de la Vía nos encontramos con varios parques, plazas y espacios públicos para la estancia y disfrute del usuario, adicionalmente existen seis nuevas plazas en la intersección con las calles del ensanche.

Al caminar por las aceras que limitan con el Ensanche, se crea una sensación de mayor seguridad y continuidad que con las aceras que limitan con Poble Sec.



1 FICHAS DE ANÁLISIS

PRINCIPIOS DE DISEÑO PARA TODOS				
		Cumple	No cumple	Observaciones
1	<b>Uso Equitativo</b>			
	El diseño es útil y comerciable para personas con diversas capacidades	X		Proporciona las mismas formas de uso para todos.
2	<b>Flexibilidad en el uso</b>			
	El diseño debe incorporar un amplio rango de preferencias individuales y capacidades.	X		Facilita al usuario el recorrido, atravesar, cruces.
3	<b>Uso simple e intuitivo</b>			
	El diseño es fácil de entender independientemente de la experiencia, conocimiento, nivel cultural o capacidad de concentración	X		El diseño urbano cumple con las expectativas, aunque por el trazado y morfología de la avenida es un poco complejo en los cruces peatonales y vehiculares.
4	<b>Información Perceptible</b>			
	El diseño debe comunicar la información necesaria con eficacia al usuario/a, sin importar las condiciones ambiente o las capacidades sensoriales del mismo	X		Maximiza la legibilidad de la información esencial.
5	<b>Tolerancia al error</b>			
	El diseño debe minimizar los peligros y consecuencias adversas ante acciones accidentales o inintencionadas.	X		Los elementos más usados se encuentran más accesibles y proporciona soluciones para controlar los peligros.
6	<b>Bajo esfuerzo físico</b>			
	El diseño debe ser usado eficiente y cómodamente con el mínimo esfuerzo o fatiga. Minimiza las acciones repetitivas y el esfuerzo físico sostenido.	X		Minimiza el esfuerzo físico constante a través de sus amplias aceras, calles y el encuentro de varias paradas de bus y metro durante toda la avenida.
7	<b>Tamaño y espacio para el acceso y el uso</b>			
	Deben proporcionarse el tamaño y espacio apropiados para el acceso, el alcance, la manipulación y el uso sin importar el tamaño de cuerpo de la persona, la postura o la movilidad.	X		Proporciona una forma cómoda de alcanzar los componentes y de realizar los recorridos.



Ilustración 143. Paradas de bus adaptadas. Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015



Ilustración 144. Tamaño y espacio para el acceso y el uso por todos. Fuente: Fotografía propia de la autora. 2015.

Tabla 4. Principios de Diseño para todos. Cumplimiento de accesibilidad de Avenida Paralelo. Fuente: Propia de la autora