

EL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL DEL DISTRITO DE CIUTAT VELLA

Trabajo final para la obtención del grado de Máster en Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad



Alumna:

Carmen Guillermina Santamaría Hernández

Tutor:

Antoni Remesar Betlloch

Universitat de Barcelona

Facultat de Belles Arts



Facultat de Belles Arts

El espacio público peatonal del distrito de Ciutat Vella

Trabajo final para la obtención del grado de Máster en Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad

Alumna:

Carmen Guillermina Santamaría Hernández

Tutor:

Antoni Remesar Betlloch

Junio 2017

RESUMEN

A partir de la instauración de los ayuntamientos democráticos, en Barcelona se comenzaron a realizar importantes intervenciones urbanísticas bajo la política de *hacer ciudad*. Se priorizó en la rehabilitación y creación del espacio público, la dotación de equipamientos y política de viviendas.

La movilidad del Espacio Público y la accesibilidad cobró relevante importancia buscando ganar espacio público para los peatones en la trama urbana consolidada y espacio del cual los automóviles se habían apropiado. En calles tan estrechas como las del Barrio Gótico, se tomaron medidas de inserción del peatón, regulación del uso por parte de vehículos motorizados y la eliminación de aparcamiento en las vías, además de la pacificación del tránsito y la implantación de la plataforma única.

La escala humana de la ciudad se ha perdido con los años, diseñándose y adaptándose para los vehículos e invadiendo el espacio público de los viandantes. Es por eso que de acuerdo a diversos tratados internacionales, se ha buscado devolverle la ciudad al peatón y a los vehículos no motorizados para mejorar la movilidad principalmente en los cascos antiguos y con ello ganar calidad de vida, reduciendo el uso del automóvil privado y optando por el transporte público para cubrir grandes distancias.

La peatonalización en el casco antiguo reúne unas características muy particulares donde se conjugan edificios históricos, políticos, residenciales y comerciales en una trama muy particular, donde a través de su intervención se ha vuelto un espacio vivible mostrando una buena convivencia entre el espacio y los edificios.

El presente trabajo hace un análisis del territorio a partir de la intervención del espacio y toma como ejemplos calles que sirven como ejes peatonales en casco antiguo de Ciutat Vella.

Palabras clave: Calle, Peatonal, Espacio Público, Movilidad, Peatonalización, Ciutat, Vella

ABSTRACT

Since the establishment of democratic government, Barcelona began to develop important urban interventions under the policy of *making the city*. It was prioritized in the rehabilitation and creation of the public space, equipment endowment and housing policy.

The movility of the Public Space and accesibility gained significant importance in order to gain public space for pedestrians in the consolidated urban plot and space taken by automobiles. In thestreets as narrow as the Gothic Quarter, measures were taken to insert the pedestrian, to regulate the use of motor vehicles and the elimination of parking in the streets, in addition to traffic pacification and the implementation of the single platform.

The human scale of the city has been lost over the years, designing and adapting it for vehicles and invading the public space of the pedestrians. According to various international agreements, has sought to return the city to pedestrians and non-motorized vehicles to improve mobility mainly in old historic city centers and thereby gain quality of life, reducing the use of private cars and opting by Public transport to cover great distances.

The pedestrianization in the old town has very particular characteristics where historical, political, residential and commercial buildings are combined in a very particular plot, where through its intervention a living space has been shown developing in a good coexistence between space and buildings.

The present work makes an analysis of the territory from the intervention of space and takes as examples that serve as pedestrian axes in the old town of Ciutat Vella.

Keywords: Street, Pedestrian, Public Space, Mobility, Pedestrianization, Ciutat, Vella

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN	7
	1. Justificación del trabajo de investigación	8
	2. Ámbito de estudio	10
	3. Objetivos	11
	4. Metodología	11
II.	Capítulo 1: Modelo Barcelona	13
	1. Contexto general	13
	2. El Urbanismo del Ayuntamiento Democrático	17
III.	Capítulo 2: Ciutat Vella	21
	1. Planes previos a la Democracia	21
	2. La renovación en Ciutat Vella	24
	a. Área de Rehabilitación Integrada (ARI)	25
	b. Promoción Ciutat Vella (PROCIVESA)	27
	c. Planes Especiales de Reforma Interior del Distrito Ciutat Vella	30
IV.	Capítulo 3: La Movilidad en Ciutat Vella	40
	1. Peatonalización	44
	2. Antecedentes	45
	3. La calle como elemento estructurador de la ciudad	51
	4. La nueva condición urbanística del distrito	54
	5. La plataforma única	57
	6. Accesibilidad en las Islas peatonales	59
	7. Convivencia con la bicicleta	65
	8. Convivencia con vehículos a motor	66
	9. Transporte público	68
	10. Aparcamientos y vehículos de carga y descarga en la Zona Peatonal	70
	11. Zona 30	74
	12. La señalización de la Zona Peatonal	76
V.	EJEMPLOS	79
	1. El Barrio Gótico	82
	a. Avinguda del Portal de l'Angel	84
	2. EL Raval	105
	a. Carrer de Joaquín Costa	107
	3. SANT PERE, SANTA CATERINA I LA RIBERA	124

a. Carrer de l'Argenteria	126
4. CONCLUSIONES	145
BIBLIOGRAFÍA	147
ÍNDICE ANALÍTICO	152
ÍNDICE DE FIGURAS	154
ANEXO	158

I. INTRODUCCIÓN

Históricamente el territorio de Barcelona ha estado en constante transformación urbanística, incrementándose los planeamientos tras el derribo de sus murallas cuando se convirtió en el centro de la ciudad, anexándose los pueblos vecinos. Ubicada a orillas del mar Mediterráneo, la ciudad se encuentra delimitada por la línea de mar y la sierra de Collserolla, el río Besos y Llobregat. Desarrollada a partir de una ciudad romana que se transforma a través de los siglos en ciudad medieval de calles estrechas, siempre de carácter importante debido a su emplazamiento y al comercio que en ella se producía.

Hacia el año 1753, fuera de las murallas, se funda el barrio de la Barceloneta, de trazado ortogonal. Para mejorar la conectividad, en la ciudad amurallada se abren nuevas calles que la atraviesan de manera rectilínea como la calle Ferran/Jaume I/de la princesa iniciada en 1824.

En 1854 la ciudad consigue la autorización del gobierno central para derribar las murallas dando paso a la extensión de Barcelona hacia los pueblos vecinos con el Ensanche de Ildefons Cerdà anexados a la ciudad desde el 20 de abril de 1897, cuando la Reina Regente María Cristina, firma en Madrid el "Decreto de Agregación" de los éstos pueblos al municipio de Barcelona. En esta anexión se ven afectados Gracia, Sants, Les Corts, Horta, San Martí de Provensals, Sant Gervasy de Cassolas, Sant Andreu y posteriormente Horta y Sarrià. Con estas nuevas agregaciones, se necesitaba un nuevo plan para unir a la nueva gran ciudad, León Jaussely gana el concurso con su proyecto de adaptación del planeamiento urbanístico de Barcelona con el fin de encajar la trama del Ensanche con los trazados originales de las villas que rodeaban la ciudad. El resultado final del plan fue entregado en 1903.

La mitad del siglo XX trajo consigo una gran etapa de desarrollo automovilístico para la ciudad, abriendo paso a la adquisición de vehículos a motor por parte de la población e incrementándose el tráfico vehicular principalmente dentro de las calles estrechas del casco antiguo, la falta de regulación vial y el riesgo que presentaban los automóviles para los peatones hizo que el entorno se deteriorara y que los vehículos ocuparan el espacio público sin ninguna regulación aumentando la inseguridad vial de manera alarmante. Además, la ciudad pasó de ser un sector industrial a terciarizarse. Durante los años 60 del siglo XX se comenzaron a tomar medidas para regular el uso principalmente por parte de los vehículos motorizados con el fin de hacer frente a esta problemática.

A partir del fin de la dictadura y con el inicio de la democracia, sobre la ciudad comenzó un proceso de regeneración urbana, desarrollándose importantes intervenciones urbanísticas que dan nombre al llamado *Modelo Barcelona*, que buscaban resolver los grandes problemas que presentaba la ciudad a través de proyectos empíricos con el objetivo de mejorar el espacio público, el problema de vivienda, la conectividad vial, la

descentralización de la ciudad a través de la dotación de equipamientos, el replanteamiento de determinadas áreas urbanas, etc.

Una política de esta etapa es la recuperación del espacio público y la regulación de la movilidad en las calles de Ciutat Vella, dándole prioridad al usuario más vulnerable, el peatón. Por lo que se crea una red de calles peatonales pacificando o restringiendo el paso de vehículos motorizados, convirtiendo al distrito en una gran zona peatonal accesible devolviéndole el carácter de cohesionador social. Las características del distrito permiten recorrerlo sin necesidad de utilizar algún vehículo. Con la creación del Pacto por la Movilidad Barcelona en 1998 basado en los principios de la Carta Europea de los Derechos de los Peatones de 1988, el ayuntamiento ha aumentado la superficie peatonal a través de secciones únicas y plataformas, alineando el mobiliario urbano, eliminando obstáculos, pacificando el tránsito y moderando el uso del espacio público por parte de los vehículos, etc.

El trabajo consiste en analizar la calle como espacio público en relación con sus ciudadanos.

1. JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Las intervenciones integrales puestas en práctica en Barcelona, la convirtieron en un ejemplo de transformación urbana a nivel internacional.

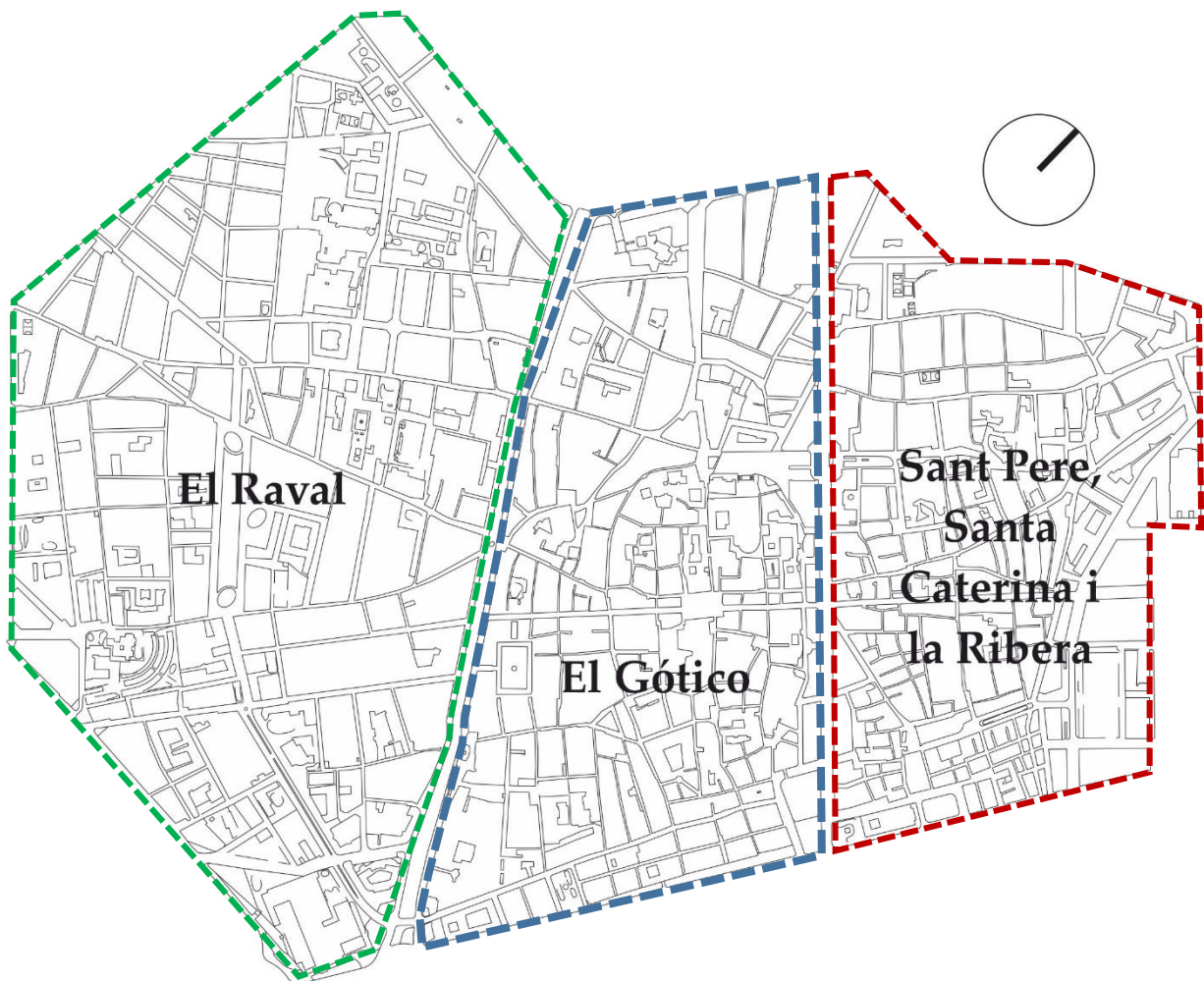
En México, el espacio público peatonal está muy limitado, la prioridad peatonal está por debajo de los automóviles y transporte público, en los centros históricos hay un uso exagerado del espacio público por parte de los vehículos a motor principalmente privados y el uso compartido con vehículos no motorizados como la bicicleta es imposible. La calidad de vida de los habitantes del centro histórico se ve notablemente afectada, obligándolos a salir del centro histórico provocando un despoblamiento. La continuidad de la accesibilidad en las calles se ve truncada por la falta de intervención en zonas que no son turísticas, se le ha dado prioridad a los lugares más concurridos por los visitantes pasando las prioridades de los ciudadanos a segundo término. Parece muy difícil transformar la ciudad para que las prioridades de uso del espacio público cambien en las ciudades dándole prioridad al peatón pero que además, la peatonalización permita la reactivación de la zona y el repoblamiento de la misma como en el Casco Antiguo de Barcelona.

La justificación en la elección del tema de este trabajo de investigación es el estudio de la Movilidad Peatonal en el Espacio Público para analizar la unidad básica del mismo dentro de Ciutat Vella, la calle; la intervención realizada en estas calles para convertirlas en peatonales dentro de las políticas desarrolladas en el Modelo Barcelona, además de que

por ser una amplia zona, engloba diferentes tipos de calles. El tema parte de mi personal interés en la importancia que tiene la calle para el desarrollo de las ciudades y en cómo en Barcelona se ha logrado organizar de manera exitosa la movilidad mejorando la identidad y la imagen de la ciudad.

2. ÁMBITO DE ESTUDIO

El trabajo toma como ámbito de estudio el Espacio Público del Casco Antiguo del distrito de Ciutat Vella - El Raval, Barrio Gótico y Sant Pere, Santa Caterina y la Ribera-, en específico las calles peatonales, enfocado en las intervenciones urbanas del Modelo Barcelona. Se delimita a este distrito por las características que comparten con muchos centros históricos de México y Latinoamérica. También la Movilidad dentro de esta zona de estudio ya que conviven el peatón -como prioritario-, los vehículos no motorizados – patines, patinetas, *scooters* y bicicletas- en segundo lugar, y por último los vehículos a motor de servicios, carga y descarga y privados bajo diversas normativas.



1. Tres de los Barrios del Distrito de Ciutat Vella

3. OBJETIVOS

Objetivo general

Estudiar la calle como espacio público peatonal tomando como parámetros la transformación del espacio público en Ciutat Vella.

Analizar tipo morfológicamente las calles peatonalizadas del casco antiguo del distrito de Ciutat Vella de acuerdo a las intervenciones puestas en práctica con base en las políticas del ayuntamiento.

Objetivos específicos

Analizar el uso de la calle por parte de sus usuarios en los tres barrios del distrito.

Conocer la organización del espacio y sus elementos: la señalética, el mobiliario urbano, el arbolado y la vegetación, etc.

Conocer la importancia de la calle peatonal en la transformación de su contexto y como generador y estructurador de la ciudad.

Analizar el contexto en el proceso del diseño de la calle.

4. METODOLOGÍA

Para la realización de este trabajo de investigación se ha dividido en etapas realizadas desde septiembre de 2016 hasta mayo de 2017. En la primera etapa se realiza una investigación y recopilación de información para estudiar y analizar el Contexto Histórico da paso al desarrollo de Barcelona durante el Modelo, pasando a lo particular centrándose en el Contexto Histórico del Casco Antiguo. Para esto se utilizó la documentación y consulta de fuentes secundarias como referencias bibliográficas, publicaciones del ayuntamiento, artículos, tesis, mapas y planos digitalizados, etc. Esta etapa es seguida por una de síntesis e interpretación de la de la información recopilada.

En la segunda parte del trabajo se analizaran calles de cada barrio del Casco Antiguo del distrito, las cualidades de las calles peatonales, la descripción de sus características y la relación y desarrollo entre ellas. Esta parte está realizada con base en el trabajo de campo basada en la observación directa del espacio, en el levantamiento de la red de calles peatonales que forman el espacio público y el registro de sus elementos para poder realizar

el análisis de la composición del espacio a través de las plantas y secciones con sus dimensiones, y la relación entre el plano horizontal y el vertical. El análisis y síntesis de esta información fue procesada de manera digital a través de planos, diagramas, gráficos, fotografías, etc.

CAPÍTULO 1

El Modelo Barcelona

1. Contexto general

Con la llegada de la segunda democracia, después de una dura represión franquista, en 1979 se celebran en Barcelona las primeras elecciones democráticas, en las cuales Narcís Serra es electo como nuevo alcalde de la ciudad. En 1980, Oriol Bohigas es nombrado delegado de Urbanismo, sustituyendo a Joan Anton Solans, quien va a formar un equipo con Josep Acebillo como director de Proyectos urbanos y trece estudiantes postgraduados de la Escuela de Arquitectura de Barcelona.

Para el nuevo gobierno y el equipo de Urbanismo se le presentaría un reto muy importante, pues Barcelona se encontraba en una fuerte crisis económica, iniciada en 1973, que se reflejaba en la degradación de los cascos antiguos, la alta densidad poblacional y la carente falta de infraestructuras necesarias para satisfacer a la ciudad, además de la fuerte alza de desempleo y la contracción del sector de la construcción. A pesar de esto, la estructura urbana ofrecía un gran potencial que fue atinadamente aprovechado al considerar a la ciudad como un *laboratorio*: sobre ella se crearon proyectos empíricos con una perspectiva a futuro, apoyados por grupos vecinales que pedían soluciones a problemas específicos.

Ya configurado el nuevo gobierno, el equipo del área de Urbanismo del Ayuntamiento se dio a la tarea de comenzar el proceso de transformación de la ciudad como estrategia de *“hacer ciudad”* a través de proyectos de espacio público y equipamientos, *“se ponen en marcha unas trescientas operaciones a diferentes escalas, la mitad de las cuales eran espacios públicos abiertos y la gran mayoría se realizan en muy pocos años”* (BORJA, 2010). Bohigas toma como punto de partida el Plan General Metropolitano¹, aprobado en 1976 durante el franquismo, defendiendo su utilización ya que permitía una actuación de manera eficaz e inmediata debido a su aproximación en la definición de proyectos y su perspectiva en el área metropolitana, además, posibilitaba la reserva de grandes extensiones de suelo para proyectos de espacio público y equipamientos: El P.G.M.² era el marco del futuro desarrollo urbanístico, era el *“punto de partida, es decir, el instrumento a corregir, a mejorar, a transformar, de acuerdo a su propia predisposición a hacerlo”*. (BOHIGAS, 1983).

¹ PGM-76 corresponde al Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana, aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Barcelona el 14 de julio de 1976, el objeto del cual es la ordenación urbanística del territorio que integraba la anterior Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona, y que comprendía un total de 27 municipios. Las normas urbanísticas de este plan, así como las modificaciones introducidas en el ámbito normativo, han sido editadas por la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

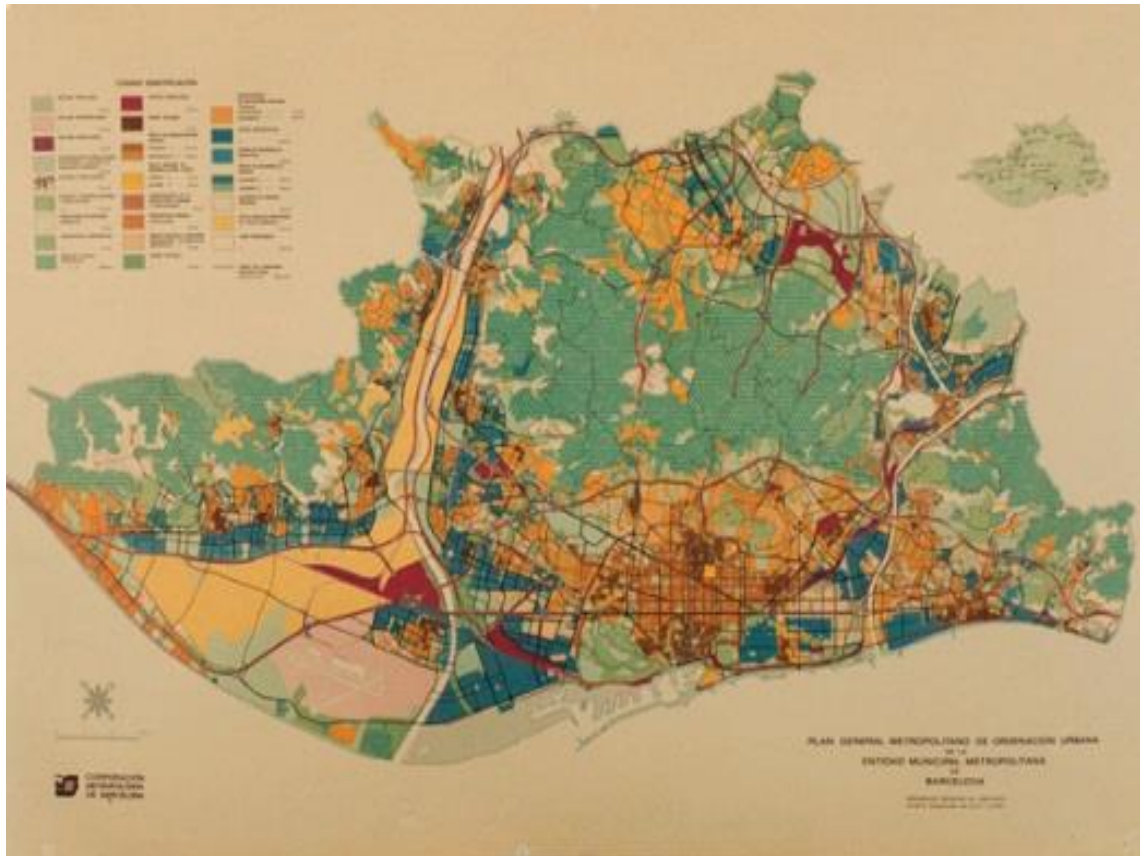
² Plan General Metropolitano

Bajo la idea global del Plan General Metropolitano y a partir del análisis de los problemas que presentaban los barrios de la ciudad y con base en las demandas vecinales, se crearon Planes Especiales de Reforma Interior para cada barrio, además de proyectos puntuales localizados dentro del área de influencia de cada Plan.

Había: “dos maneras de entender la ciudad: como un sistema coherente y racional, donde domina una especie de metafísica de la totalidad, o desde aquella pieza relativamente autónoma que es el barrio, desde el sector de la estructura física consolidada, desde las formas que deben permitir primordialmente las mejoras de las condiciones de vida del usuario más inmediato” (BOHIGAS, 1985).

Esta política de mejoras llevada a cabo durante es considerada de estrategia porque *“en todos los proyectos había cinco elementos que configuraban una estrategia global de desarrollo urbano: estrategia social, la multifuncionalidad en los de los proyectos, el impacto en el entorno o efecto metastásico, la calidad en el diseño y el marketing urbano” (BORJA, 2010).*

La estrategia social en la cual se basaba la administración municipal era un proceso de descentralización administrativa del Ayuntamiento a través de los distritos de la ciudad y en dar solución a la *importante demanda social de los movimientos vecinales* fundamentada en un planeamiento metropolitano que limitaba el desarrollo especulativo al priorizar en espacio público y equipamientos: además, urbanísticamente se buscaba la multifuncionalidad en los proyectos, que una acción diera respuesta a diversas demandas y problemas a través de sus posibles usos y que tuviera la capacidad de adaptarse a las necesidades futuras.



2. Plan General Metropolitano / Fuente: AHCB

En 1984 es aprobado el Reglamento de Descentralización y participación Ciudadana y la división de la ciudad en 10 nuevos distritos que se muestran más respetuosos con la herencia histórica de los antiguos pueblos agregados y permitiendo recuperar la personalidad de los diferentes barrios. Oriol Bohigas planteaba un:

“urbanismo metastásico³ positivo, estratégico y reconstructivo, apoyado prioritariamente en la formulación del espacio público, porque es el que opera más inmediatamente según estos objetivos”. Proponía “actuar directamente en el espacio público y actuar con la doble intención de hacer un equipamiento de calidad y convertirlo en un punto de transformaciones espontáneas. Es evidente que cuando en un barrio degradado o no conformado urbanamente se reconstruye - o construye- un espacio público, este actúa como un spot ejemplar, como motor de una regeneración del entorno bajo la iniciativa de los propios usuarios, provocando incluso un nuevo equilibrio de la demografía” (BOHIGAS, 1987).

³ Haciendo un analogía con la medicina, para describir la capacidad de propagación de los efectos, en este caso, positivos de un espacio puntual.

Esta misma estrategia la define Borja (2010) como un impacto que se extendiera a su entorno, y que propiciaran una dinámica transformadora urbanística y reactivadora de la economía del área.

La cuarta estrategia se centraba en la calidad en el diseño, para construir un espacio con materiales y elementos unificadores que potenciara la integración del espacio público y la ciudadana pero también que contara con elementos significativos que le dieran a la zona un reconocimiento social respecto al resto de la ciudad.

“La estrategia urbana de espacios y equipamientos públicos va a incorporar elementos de continuidad urbana que tienen su base principal en la trama cuadrículada del Ensanche prolongada hasta las actuales áreas de desarrollo hasta el este (Besos) y por medio de las grandes avenidas metropolitanas (Diagonal, Meridiana, Gran Vía)” (BORJA, 2010).

La quinta estrategia es el efecto de promoción de la ciudad, el marketing urbano, por medio del cual, se promocionaba la ciudad a escala internacional para poder atraer a profesionales e inversores ofreciéndoles el espacio necesario para desarrollar sus eventos.

El éxito de este tipo de urbanismo se reflejó en *“la mejora considerable de la calidad de vida de las gentes y el funcionamiento de la ciudad y sus servicios” (BORJA, 1995)*. El ayuntamiento demostró que a pesar de la escasez de recursos era posible realizar proyectos en las zonas más abandonadas y dar la misma calidad a los barrios de la periferia como a los céntricos, cuidando la estética y sin perder de vista la funcionalidad.

“La década de los ochenta, enmarcada por el repunte de la economía, tuvo un predominio de “operaciones puntuales”, que en número de más de 150 llevaron al mejoramiento de determinadas áreas de la ciudad. Esto coincidió con la llegada de recursos provenientes de la Unión Europea, los cuales fueron destinados a inversiones en infraestructura de gran alcance con derribo de manzanas enteras, apertura de calles, remodelación del puerto y del frente marítimo”. (CAPEL , 2005).

Estas políticas urbanas barcelonesas tuvieron un gran impacto tanto local como internacional por lo que a finales de los años ochenta, el ayuntamiento de Barcelona es reconocido con el Premio Príncipe de Gales otorgado por la Universidad de Harvard; a principios de los años noventa, la Unión Europea también reconoce el *“urbanismo ciudadano”* realizado a través de un premio y en 1999 el Royal Institute of British Architects le otorgó la Medalla de Oro en reconocimiento al urbanismo desarrollado desde la administración. Además de este tipo de reconocimientos, varias ciudades trataron de copiar el *“Modelo”*, arquitectos barceloneses trataron de exportarlo a través de su participación en proyectos de áreas urbanas en Europa y el mundo sin obtener los mismos resultados. Las características de esta transformación urbana han sido ampliamente

difundidas y analizadas en incontables escritos, abordando tanto su escala urbanística como social, de participación y económica.

El urbanismo que se desarrolló en Barcelona considerado como “Modelo Barcelona” es un caso único pues la ciudad, y el país en general, acababa de salir de una forma de estado totalitario, y el nuevo gobierno democrático se encontraba con una crisis económica que los obligaba a buscar diferentes alternativas financieras. La alianza de diferentes intereses, tanto privado como público, convergen para poder *construir* la ciudad. Aunque no está claro, varios autores señalan que el *Modelo Barcelona* termina en 2004, con la realización de proyectos como el Fórum de las Culturas y Diagonal-Mar, en donde los intereses privados priman sobre los públicos.

2. El Urbanismo del Ayuntamiento Democrático

La política urbana durante el primer gobierno democrático se centrará en el espacio público bajo la proyección de Oriol Bohigas, nombrado delegado de Urbanismo en de 1980, quien plantea el “*urbanismo metastásico*” como concepto base para impulsar las intervenciones por parte del Sector de Urbanismo e Infraestructuras en el Centro Histórico y cascos antiguos de la ciudad durante la década de los ochenta, en donde se necesitaba actuar inmediatamente en su rehabilitación a través de un *esponjamiento* e higienización para poder generar un equilibrio entre los usos y la densidad poblacional del barrio, además de su reivindicar su carácter:

“Su renovación general debe venir de la suma de renovaciones parciales, diseñadas a partir del estudio de las necesidades específicas del barrio. Una vez que se diseña ese proyecto y se lleva a cabo, los alrededores comienzan a mejorar también, automáticamente. Es lo que he llamado la “metástasis positiva”: un proceso que se extiende sin la dirección de nadie, desde un foco de renovación hacia la zona de la ciudad que lo circunda. Fue lo que hicimos con la Villa Olímpica de Barcelona: adaptar el viejo puerto a las necesidades de la ciudad en ese momento y crear allí un centro lúdico, lo cual en verdad ocurrió”. (BOHIGAS, 2011)

Dentro de los Planes Especiales de Reforma Interior para cada barrio, se crearon proyectos puntuales localizados dentro del área de influencia del Plan, priorizando la rehabilitación del casco antiguo de Barcelona e intervenciones también en los cascos antiguos de los pueblos anexionados a la ciudad. Además se planteaba que el Ensanche se convirtiera en el nuevo centro significativo de la ciudad. Se dio importancia a las actuaciones dirigidas a la recuperación de áreas cercanas a los grandes ejes viarios, la integración del cinturón de rondas en el tejido de la ciudad y la potenciación de la fachada marítima.

Se crearon proyectos en la periferia, la cual tenía necesidades muy diferentes a la otra parte de la ciudad pues estaba formada, en muchos casos, por polígonos aislados de la urbanización, era necesario *“reordenar, urbanizar estos espacios, monumentalizarlos... es decir, darles la calidad urbana que nunca habían tenido”* (BOHIGAS, 1983). Una de las primeras grandes obras urbanísticas se realizó en la plaza Sòller, hasta entonces un descampado en Nou Barris, donde se plantó una escultura de alabastro creada por Xavier Corberó. Toda una declaración de principios porque las operaciones en los barrios más degradados no dejaron de sucederse hasta el punto de que se acuñó la expresión de *monumentalizar la periferia*.

En las primeras intervenciones en el espacio público se la falta integración en sus elementos que se pudieran adecuar a sus necesidades, durante éstas se tomaron tres alternativas para colocar: una, la recuperación de los moldes ya lejos de polvo de diseños del siglo XIX: el banco romántico, las viejas fuentes concebidas para llenar cubos y no tanto para beber, y alguna farola de hierro colado. La segunda, el diseño de un mobiliario específico para cada proyecto, entendido como una parte de la composición global y menos como mueble, como objeto que probablemente tendrá un periodo de obsolescencia mucho más corto que el del apoyo donde se inserte. Finalmente, es el propio Ayuntamiento quien asume el papel de promotor de nuevos diseños específicos, desde los propios servicios municipales hasta por encargos a diseñadores (LECEA, 2006).

Después de varios años, se llegó a la conclusión de que para poder llevar a cabo los proyectos de espacio público era necesario cambiar la manera de plantearlos, era preciso crear proyectos integrales en donde se englobaran todos los elementos del espacio público: *“tendía a crear una cultura contemporánea sobre el diseño del espacio público que partía de la unidad del proyecto, no más proyectos aislados de pavimentación, alumbrado, jardinería, etc.; sino un solo proyecto”*. (LECEA, 2006).

El arquitecto Rafael de Cáceres, director del Área de Proyectos y Obras del Ayuntamiento consideraba que el espacio público debe de ser un espacio de carácter neutral, que no debía sobresalir por encima de la arquitectura dando como resultado un espacio público de esta época se caracterizado por la racionalidad, el orden y la eliminación de obstáculos, la buena construcción, la racionalidad, además debía de proyectar un lenguaje austero forjado por el rigor en los materiales y *“la simplificación de las formas, la exclusión de lo iconográfico y la moda en favor de resaltar las ausencias llegando a hacer del silencio un elemento expresivo del diseño”* (QUINTANA, 1993). La reflexión sobre el espacio público y las intervenciones urbanas de este periodo permitieron la introducción de criterios de accesibilidad en los proyectos, concibiendo que los espacios accesibles benefician, no solo a una minoría con movilidad reducida, sino a todos sus usuarios en general. Con base en estas premisas se desarrolló *“un nuevo tipo de proyectos, claros, amplios y cómodos”* (LECEA, 2006).

El cuidado de la estética en los proyectos urbanos era una iniciativa muy significativa en la transformación urbana porque con ella se buscaba alcanzar tres objetivos:

-*Primero*. Que funcionara como elemento de integración ciudadana:

“Los monumentos y las esculturas, la belleza plástica y la originalidad del diseño de infraestructuras y equipamientos o el cuidado perfil de plazas y jardines proporcionan dignidad a la ciudadanía, hacen la ciudad más visible y refuerza la identidad, incluso el patriotismo cívico de sus gentes. La estética urbana construye referencias culturales indispensables a los ciudadanos para apropiarse de la ciudad” (BORJA, 1995)

-*Segundo*. Que fungiera como muestra del interés de la administración pública por la calidad y el trabajo bien realizado, se buscaba un mejor nivel de diseño y aportarle modernidad para poder innovar en el espacio y en los elementos urbanos;

-*Tercero*. La estética utilizada como herramienta de “city marketing”, empleada para atraer al sector turístico, al de congresos e inversores.

Los Juegos Olímpicos de 1992 fueron un evento muy importante que transformó e impulsó a Barcelona, siendo nombrada ciudad sede en 1986, aunque la ciudad se venía preparando desde 1981. En 1982, Pascual Maragall fue electo nuevo alcalde de Barcelona, quien se dedicó a impulsar a la ciudad como sede Olímpica. La nominación a los Juegos olímpicos fue recibida con gran apoyo por la ciudadanía. Durante el período de 1983 a 1987 se comenzaron un número importante de proyectos, las transformaciones planteadas con motivo de los Juegos olímpicos debían satisfacer las necesidades de la ciudad, porque *“todas estas operaciones se justificaban como necesarias para los JJ.OO. y se consideraban indispensables para después del 92”* (BORJA, 1995).

A través de la construcción de las rondas se mejoró la movilidad y la accesibilidad vehicular de la ciudad; se recuperaron y dotaron de equipamientos residenciales y deportivos cuatro grandes áreas estratégicas de la ciudad: Montjuïc, Diagonal, Vall d’Hebron y la Villa Olímpica; Se comenzó el proceso de apertura de la ciudad al mar a través de la potenciación de su fachada marítima. Para que estos grandes proyectos se pudieran llevar a cabo, hubo una gran colaboración entre el sector público y privado: *“la nominación olímpica proporcionó un incentivo decisivo para impulsar la complicidad público-privada con la finalidad de garantizar el progreso de la ciudad al día siguiente de concluir los Juegos Olímpicos”* (SANTACANA, 2000). Tras los Juegos Olímpicos, en 1997 Joan Clos fue electo como nuevo alcalde de Barcelona, sustituyendo a Pascual Maragall, caracterizando a su gobierno por destinar recursos al campo de la cultura y a temas de escala regional.

CAPITULO 2

Ciutat Vella

1. Planes previos a la Democracia



3. Distrito Ciutat Vella

Ciutat Vella es el distrito ocupa una superficie de 430,6 hectáreas divididas en 4 distritos: el Barrio Gótico con una superficie de 81 hectáreas; el Casco Antiguo o Sector Oriental con 113 hectáreas (incluido el Parque de la Ciudadella y parte de la Villa Olímpica hasta Carrer de la Marina); el Raval con 110 hectáreas; y la Barceloneta, con 127 hectáreas.

El distrito que surgió de la reforma político-administrativa en Barcelona a mitad del siglo XIX abarca barrios y zonas muy heterogéneas como Ponent, el Call, Sant Pere y Santa Caterina, la Ribera, la Barceloneta, la Mercé, etc El territorio de Ciutat Vella estuvo bajo constante transformación a partir de 1840 mediante actuaciones de diferentes tipos. Se

realizaron diversos proyectos urbanísticos, principalmente a partir de 1859, cuando se proyectó el Plan de Reforma de la ciudad antigua vinculado a su Plan de Ensanche, en donde Cerdá planteó para el Centro Histórico de Barcelona tres grandes ejes que lo cruzaran, dos de estos establecían la comunicación mar-montaña y el tercero era una vía que comunicaba los grandes ejes norte-sur de las avenidas Meridiana y Paralel, mediante un eje transversal que cruzando la parte central de la ciudad antigua enlazaba la Ciudadela con Montjuic.

En 1878, Ángel José Baixeras creó un nuevo proyecto denominado Plan Baixeras (1878-1889) en donde planteó fuertes intervenciones urbanísticas: retomaba las tres vías propuestas por Cerdá y creaba un gran número de nuevas calles, alineaciones y rectificaciones de trazado, destruyendo el tejido histórico: “El Plan Baixeras imaginaba la Reforma de toda la ciudad vieja a partir del trazado de una nueva red viaria absolutamente irrespetuosa con la morfología histórica y, por tanto, radicalmente renovadora” (BOHIGAS, 1985). Las dificultades de gestión y financiación, a pesar de haber desarrollado la primera ley de expropiación forzosa, limitaron su aplicación a la apertura de una sola de las grandes vías, la Vía Laietana gestionada por el Banco Hispano Colonial y que coincidía con la propuesta de Cerdá.

A estas propuestas tan agresivas les sucedieron proyectos que trataron de ser más respetuosos con el trazado de la ciudad, con monumentos históricos y que recomponían algunas afectaciones por el trazado de la Vía Laietana, recreando y reinventando espacios medievales como el actual Barrio Gótico (1929) (TATJER, 2000).

El alto costo de la Vía Laietana, limitó a la realización de la propuesta de abertura de la segunda vía de enlace entre el Ensanche y el puerto, que afectaba el edificio de las antiguas atarazanas y a la parte baja del Raval, además de que sería una intervención que rompería con el trazado urbano histórico. Se produjo una redefinición más respetuosa con el trazado y edificios de valor patrimonial reduciendo las propuestas de vías rectilíneas y convirtiéndolas en trazados más adaptados a las edificaciones; estas propuestas fueron el Plan Darder de 1918 y el Plan de Vilaseca de 1932, denominado también Plan de Reforma, Urbanización y Enlace entre los Puntos Singulares del Casco Antiguo. Este último plan urbanístico dejaba exentos importantes monumentos como el Teatro del Liceu, Sant Pau del camp o Santa María del Pi y realizaba algunos otros mediante la creación de espacios abiertos o plazas que implicaba la destrucción de parte de la trama medieval.

En 1935 y 1937, el grupo de arquitectos del GATCPAC crea el Plan de Saneamiento del Casco Antiguo, un proyecto regeneracionista con poca atención a los problemas de vivienda en donde planteaban derribos selectivos de manzanas insalubres, esponjamiento y creación de equipamientos higiénicos y culturales. Dicho plan no se llevó a cabo.

Con el fin de la Guerra Civil se retomó el Plan Vilaseca para el centro histórico (1941), redefinido en 1956 en relación con el Plan Comarcal de 1953 en el “Plan Parcial de Ordenación del casco Antiguo de Barcelona” dirigido por Josep Maria Soterias i Mauri y Emili Bordoy i Alcantara, redefinido nuevamente en 1959 conservando las tres vías propuestas por Cerdá además de que proponía un operaciones de saneamiento, la apertura de plazas y espacios verdes. Este plan tuvo pocas realizaciones debido a la Ley de Bases del Régimen local de 1945 que dificultaba su gestión y financiación ya que preveía que los ayuntamientos indemnizaran a los afectados de los inmuebles expropiados.

A lo largo del siglo XIX y XX, se realizaron operaciones importantes que transformaron zonas concretas del distrito como la apertura entre 1836 y 1853 de la calle Ferran-Jaume I-Princesa, la creación de la plaza Real en 1848, la plaza de San Agustín en 1857 y la calle de la Junta de Comercio en 1859, la plaza de Sant Miquel en 1870, las calles del Notariat, Doctor Dou y del Pintor Fortuny en 1875, Vía Laietana entre 1908 y 1914, la Avinguda de les Drassanes entre 1934 y 1940, la plaza de Folch u Torres y la plaza de la Vila de Madrid en 1936, la plaza del poeta Boscá, las calles del Almirall Churruga y del Almirall Cervera en 1939 y la Avenida de la Catedral en 1940.

En la década de los sesenta, con Josep María de Porcioles como alcalde, se desarrollan una serie de proyectos y remodelaciones urbanas acompañados de desarrollo económico, un fuerte crecimiento de la metrópolis y una gran especulación urbana. En el Centro Histórico se construyeron diversos edificios singulares junto a simbólicos edificios monumentales: La sede del Colegio de Arquitectos, el edificio Drassanes, la ampliación del Ayuntamiento, junto con más expropiaciones relacionadas con las antiguas afectaciones de proyectos urbanísticos. Al mismo tiempo aparecieron propuestas con un fuerte impacto en los márgenes del distrito como el Plan de la Ribera (1965-1971) que afectaba al barrio de la Barceloneta enlazando con algunas edificaciones de gran altura junto a la playa construidas poco antes dentro del Plan Especial del Paseo Marítimo de 1959.

Durante los años setenta, el importante movimiento vecinal que se había ido forjando junto con una fuerte crisis económica detuvieron los agresivos planes de renovación que con la llegada de la democracia serían sustituidos por nuevos planeamientos.

2. La renovación en Ciutat Vella.

Durante la crisis postindustrial, Ciutat Vella se encontraba en unas pésimas condiciones pero manteniendo su tejido interior intacto a pesar de haberse derribado las murallas más de cien años antes. Los factores negativos como la delincuencia, la marginación, la sobrepoblación y el deterioro físico de la zona fueron derivados principalmente del desarrollo industrial de Barcelona y la fuerte crisis económica de los años setenta que se

había concentrado en los 4,3km² del distrito. Socialmente los barrios presentaban una alta densidad poblacional en ciertas áreas y abandono en otras; hubo un fuerte descenso de población a lo largo del siglo XX, contaba con 192.824 habitantes en 1900, 258.867 en 1955 (la máxima ocupación humana de su historia) reduciéndose a 90.612 en 1991 y 85.000 en 1996; se había producido una sustitución de la clase trabajadora por población de bajos recursos y con problemas de integración social, por lo que finales de los años ochenta se hablaba de una “cuarta muralla” haciendo alusión a una barrera hecha de desperdicios y prejuicios; además, destacaba un gran porcentaje de población envejecida (en 1986 el 24% de la población de Ciutat Vella era mayor de 65 años, mientras que en el resto de Barcelona este porcentaje era del 15%, con un índice de envejecimiento del 23,6 % en Ciutat Vella por un 14,8% en el conjunto de la ciudad⁴) aunado a un elevado índice de paro. Físicamente, sus edificios e infraestructuras habían padecido a lo largo del siglo XX un proceso de envejecimiento patrimonial y sufrían una importante degradación, las viviendas presentaban una muy baja calidad debido a diversos factores como su antigüedad y la falta de mantenimiento por parte de sus propietarios; sus reducidas dimensiones y la falta de ventilación; la insuficiencia y degradación de las instalaciones; la falta de equipamientos, principalmente de educación y de salud; el deficiente estado de las calles y sus servicios, etc.

A pesar de esto, el distrito se destacaba por tener una importante actividad comercial e institucional, manteniendo en su centro la sede del Ayuntamiento, otras instituciones políticas de Cataluña, sociales, de servicios, empresas, etc. *“En el corazón del centro histórico –Barna Centre, el Barrio Gótico- se inicia el eje comercial y de servicios que en forma de espina dorsal recorre a ciudad extendiéndose por el Paseo de Gracia y la Diagonal.”* (TATJER, 1998).

Con la llegada de la democracia, el nuevo ayuntamiento se planteó intervenir en el Ciutat Vella para bajo la política de *revitalización-regeneración* (TATJER, 2000), con el objetivo de recuperarlo como centro neurálgico de la ciudad, centralidad que había perdido tras el derribo de la murallas a mitad del siglo XIX, recobrando también el carácter particular de sus barrios. Estos proyectos se orientarían más hacia la *acupuntura urbana* y no a hacia las medidas higienistas hasta entonces planteadas en las diversas reformas anteriores. Las intervenciones se concretarían a dos escalas, la primera se regía bajo el plan global, el Plan General Metropolitano; la segunda se basaba en la reactivación de puntos específicos de la ciudad, los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI).

⁴ *Millorem Ciutat Vella* (1991)

a. Área de Rehabilitación Integrada (ARI)

En 1983, el primer gobierno socialista contemporáneo de España aprobó un plan de vivienda en el que plateaba un subsidio de solo 7 puntos (contra el 12 y 15% de los TAE⁵ hipotecarios) sobre el costo financiero de los préstamos para la rehabilitación en las áreas urbanas calificadas como “Áreas de Rehabilitación Integrada” (SERRA, 2004). El gobierno de Pascual Maragall buscó ante la Generalitat alcanzar la declaración oficial de ARI para todo el Distrito Ciutat Vella.

Tras seis años de redacción (1979-1985), en 1985 se recogen en un programa los planes para Ciutat Vella, en el Programa ARI en donde se enlistan las operaciones contenidas en los tres PERI aprobados del distrito: El Raval, Casco Antiguo o Sector Oriental y la Barceloneta, además de intervenciones en el sector central, operaciones urbanísticas previstas del Plan General en el Barrio Gótico. El ARI era el conjunto de planos que abarcaba Ciutat Vella, el listado de operaciones urbanísticas clasificadas por conceptos y una primera evaluación económica del importe de las inversiones.

En 1986, la Generalitat aprobó la declaración del ARI para Ciutat Vella. Con esta calificación se disponía de un programa de actuaciones públicas y privadas, se concretaban los recursos a aportar desde las diferentes administraciones al programa y se establecían mecanismos de coordinación, seguimiento y control. El ARI estaba dividido en: gestión de suelo, construcción y rehabilitación de viviendas, construcción de equipamientos, construcción de aparcamientos y urbanización de espacios libres, de calles y de infraestructuras.

Una vez aprobado el ARI de Ciutat Vella, era necesario crear un organismo encargado de la coordinación de las intervenciones, por lo que en 1986, un mes después de la aprobación del programa, surge la Dirección Ejecutiva del ARI. En mayo de 1987 se formó la Comisión Gestora del ARI que era el elemento de corresponsabilización en la revitalización de los barrios y la encargada de coordinar las relaciones entre las administraciones públicas y las asociaciones de vecinos de los cuatro barrios. Además, tiene la función de fomentar la rehabilitación privada en emplazamientos y áreas de interés arquitectónico, histórico y artístico, ambiental y social. Para facilitar esta tarea, se creó la Oficina de Rehabilitación de Ciutat Vella (ORCV), por medio de un convenio específico con el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña. A través de esta oficina se coordinaba el trabajo de los equipos multidisciplinarios encargados de llevar a cabo la restauración y conservación de los edificios del área histórica de Barcelona.

Se contaba con la aprobación de todos los sectores, política, institucional y social, para comenzar los trabajos en el distrito. Y era necesario actuar inmediatamente, por lo que los PERI ya no se debatirían, solo se ejecutarían. La credibilidad era tan escasa entre mayo y

⁵ TAE: Tasa Anual Equivalente

septiembre se de 1987 en donde, en base a un análisis detallado del distrito, se diseña un plan de choque, coordinado desde la Dirección Ejecutiva, que se resume en el documento Plan Cuadrienal 87-91, formado por un Plan de Gestión y un Plan de Inversiones. Esto dio como resultado que durante cuatro años se hiciera una inversión pública de choque para después priorizar el fomento de la rehabilitación privada.

La Generalitat y el Ayuntamiento tenían diferentes compromisos para un mismo objetivo. El Ayuntamiento era el encargado de obtener el suelo (edificios, solares, etc.) sobre el que se llevarían a cabo los proyectos a través de adquisición o expropiación; también debía de actualizar los servicios y las infraestructuras y mejorar el nuevo espacio público además de dotar de nuevos equipamientos a los barrios. Por otro lado, la Generalitat era la encargada de construir viviendas de promoción pública en los solares liberados y que serían destinadas a los afectados por las intervenciones puesto que se había hecho el compromiso con los vecinos que ninguno abandonaría el barrio, también estableció subsidios a la rehabilitación privada a partir de los planes de vivienda estatales y autónomos, además de colaborar en el financiamiento de los equipamientos planeados por los diversos programas sectoriales.

b. Promoción Ciutat Vella (PROCIVESA)



4. Actuaciones en Ciutat Vella / Fuente: CGSH

Aunque para el distrito se mantenía un nivel de inversión municipal considerable, principalmente enfocado a la transformación y renovación de Ciutat Vella, se presentaron por parte del Ayuntamiento, *oportunidades de operaciones de iniciativa privada interesadas en los varios procesos de transformación urbanística de la ciudad* (NOGUERA, 1999).

El 22 de julio de 1988, con el acuerdo del Consejo Plenario, se aprueba la creación de una sociedad de capital mixto y el 22 de septiembre el Ayuntamiento de Barcelona crea la Sociedad Mixta Promoción de Ciutat Vella S.A. (PROCIVESA), un organismo de coparticipación entre el Ayuntamiento de Barcelona y la iniciativa privada: la Diputación de Barcelona, la Caixa d'Estalvis de Catalunya, la Caixa d'Estalvis i Mont de Pietat de Barcelona y la Caixa de Pensiones per a la Vellesa i d'Estalvis, el Banco Bilbao, el Banco Vizcaya y el Banco exterior de España, la Compañía Telefónica Nacional de España, EURSA, la Sociedad de Aparcamientos de Barcelona (SABA) y unos socios de excepción.

Ciutat Vella era un gran reto debido a su complejidad en diversos sentidos, y el objetivo de PROCIVESA era la transformación urbanística, acompañada de actuaciones en el terreno social, económico y cultural para poder impulsar una regeneración del tejido urbano que mejorara la calidad de vida de sus habitantes, esto implicaba rehabilitar, esponjar, equipar, y eliminar usos y realidades negativas.

La actividad del ARI era principalmente las expropiaciones y las competencias de la gestión urbanística municipal mediante su declaración como beneficiaria de las éstas dentro del ámbito del ARI de Ciutat Vella, una vez realizada la expropiación, PROCIVESA cedía gratuitamente al Ayuntamiento los terrenos destinados a vialidades, zonas verdes y equipamientos públicos. Estas expropiaciones se caracterizaban por la atención que ponían en los ocupantes de los edificios afectados para llegar a soluciones, facilitando la vivienda alternativa dentro del mismo barrio para aquellos que lo desearan, pero debido a la insuficiente oferta de viviendas alternativas, PROCIVESA tuvo que adquirir viviendas en el mercado secundario. Después, ya con el edificio vacío se realizaba su rehabilitación o demolición, limpieza y cierre del solar. También estaba encargada del financiamiento y la gestión de los espacios públicos, coordinadamente con el ámbito de Urbanismo, tenía a su cargo la adecuación, pavimentación y alumbrado de diversas calles en el distrito; el financiamiento y la gestión de la mejora de las infraestructuras y servicio, coordinadamente con el distrito; y, la carga financiera derivada de invertir en cuatro años, lo que el Ayuntamiento, por la vía del presupuesto ordinario de inversiones, pagaría en el doble de tiempo.

Poco tiempo después, se crea el Plan de Actuación Integral (P.A.I.), planes aún más concretos que contemplaban urbanismo, seguridad ciudadana, bienestar social, fomento de la actividad económica, etc., y en donde la participación ciudadana era una parte importante de la planificación.

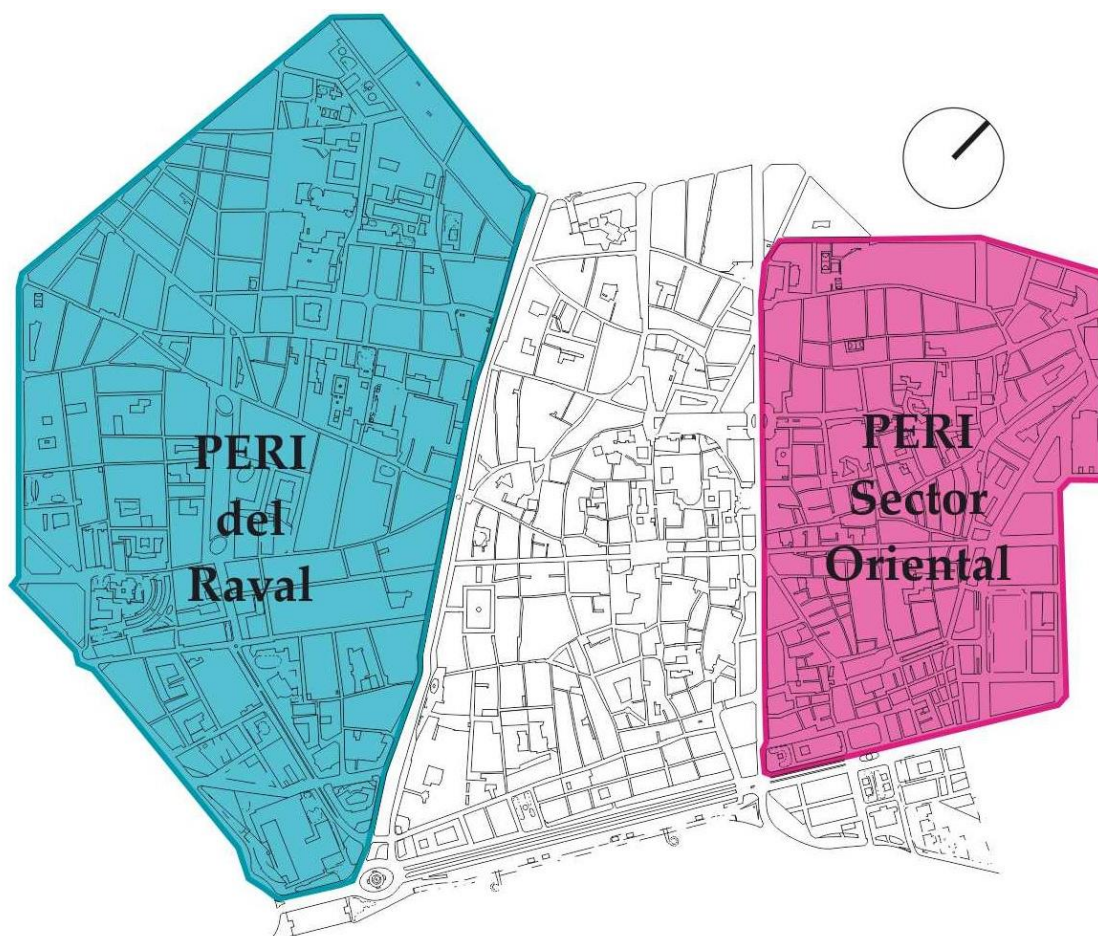
PROCIVESA terminó en el año 2002 abriendo paso a Fomento Ciutat Vella (FOCIVESA).

En general, tan sólo durante 6 años, de 1988 a 1994, se derribaron 147.00m² de techo y se liberaron 43.786m² de suelo, se construyeron 740 viviendas con una superficie total de 91.959m² y se rehabilitaron 430 viviendas con una superficie de 48.200m².

Durante los 14 años de vida de PROCIVESA se remodeló aproximadamente el 8% del total edificado del distrito, se aportaron 37 nuevas plazas y espacios públicos, además de remodelarse 30 plazas existentes. Se crearon 43 nuevos equipamientos públicos ubicándolos en espacios adecuados o áreas de construcción reciente (15 de carácter social, 3 culturales, 9 deportivos, 9 educativos, 5 universitarios y 2 sanitarios), se construyeron 2700 viviendas nuevas de promoción pública para realojar a las familias que vivían en los edificios que fueron desapareciendo a causa de la ejecución del programa urbanístico.

Se abrieron 12 calles nuevas contribuyendo a la conectividad entre diversas zonas y a la accesibilidad del resto de la ciudad, además de que se renovaron más del 80% de las calles del distrito junto con la modernización de las infraestructuras de servicios, la implantación de recogida neumática y bajo tierra de basura, se crearon zonas con acceso restringido a los automóviles y de uso preferencial para el peatón que aportan unos nuevos modelos cívicos de disfrutar de los espacios de Ciutat Vella.

c. Planes Especiales de Reforma Interior del Distrito Ciutat Vella

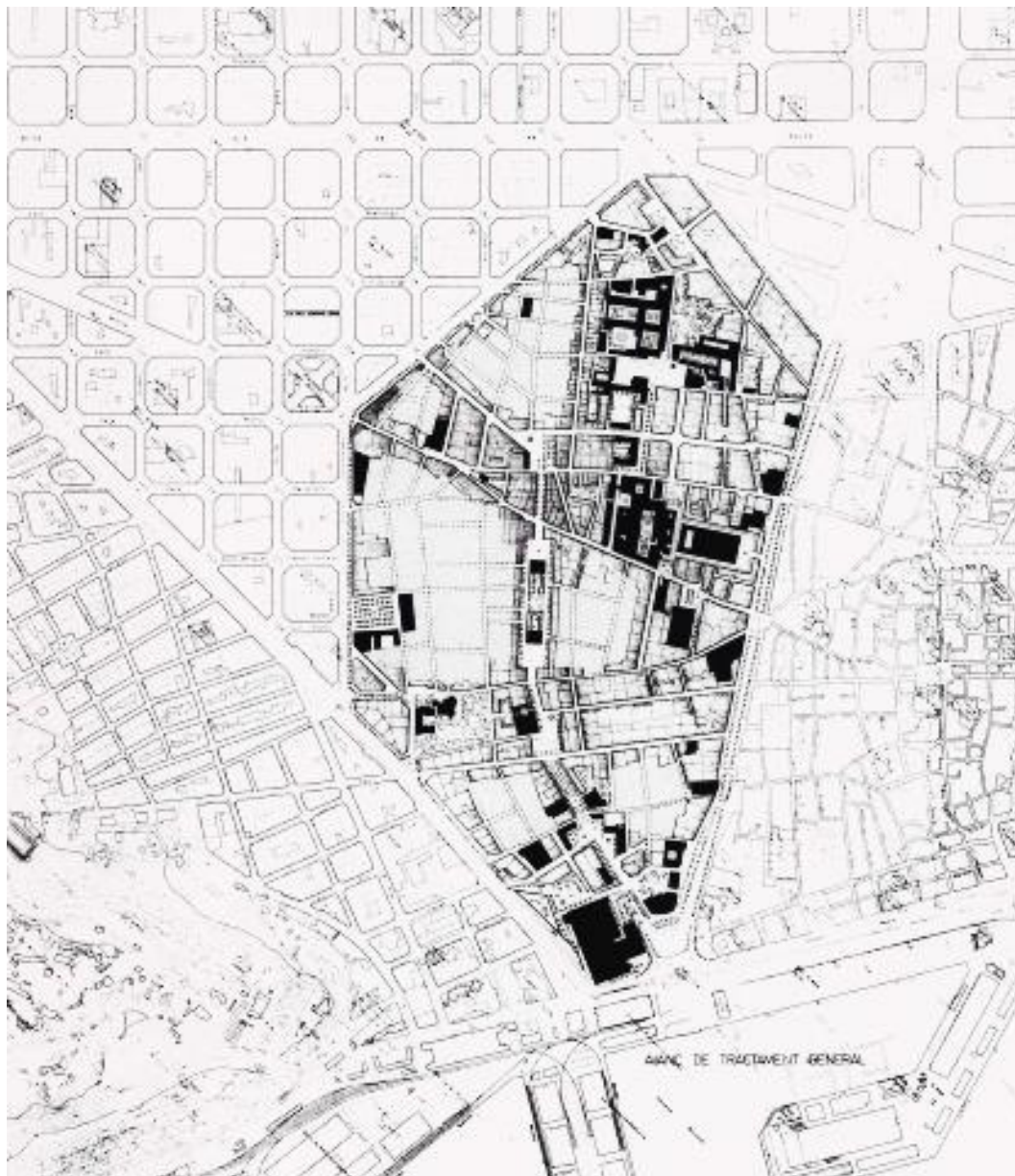


5. P.E.R.I. del Casco Antiguo del Distrito de Ciutat Vella

Entre 1981 y 1985 se redactaron los Planes Especiales de Reforma Interior (P.E.R.I.) de Ciutat Vella que, siguiendo la línea del Plan General Metropolitano (1976), estaban formados por proyectos con un detalle mucho mayor de intervención, establecían formas de gestión, financiación y participación enfocados en zonas específicas. Se elaboraron los PERI del Raval, Casco Antiguo o del Sector Oriental y de la Barceloneta, en donde se establecía la rehabilitación de las viviendas como elemento central y constante del planeamiento de Ciutat Vella, para mantener la función residencial, y la acupuntura urbana para lograr un equilibrio del espacio. En el Plan General Metropolitano se reunían las propuestas que tuvieron como principal objetivo la creación de una nueva estructura viaria que pudiera mejorar la movilidad en el distrito y que al mismo tiempo revalorizara el nuevo espacio público resultante de la sustitución de las vías históricas B, C y D del Plan Baixeras (1889), eliminando la red viaria que conectaba el centro histórico con el potentísimo tejido del Eixample, pero procurando hacer accesible el interior de los barrios, conduciendo nuevas actividades urbanas (CABRERA, 1999).

Los PERI tenían otro objetivo, conservar el carácter del barrio, y evitar que sus habitantes tuvieran que emigrar a otros barrios: *“Los P.E.R.I. han provocado que “los habitantes de los barrios pueden quedarse en el sector” (BUSQUETS, 2004) y que siguieran las directrices de Oriol Bohigas. Para poderse adaptar a su contexto, los P.E.R.I. fueron planteados como intervenciones a pequeña escala. Busquets pensaba había “que trabajar sobre los pequeños intersticios vacíos en el conglomerado urbano existente, en donde los P.E.R.I. son en definitiva los que permiten actuar en el plano de la gestión singular” (BUSQUETS, 2004).*

El P.E.R.I. del Raval



6. P.E.R.I. El Raval 1985 / Fuente: ArArq estudio

A principios de los años ochenta, el Raval presentaba un carácter marginal, carecía de espacio público, equipamiento e infraestructuras, había una alta densidad de población hacinados en viviendas de pequeñas dimensiones cuyos edificios se encontraban en pésimas condiciones. El nuevo gobierno recuperó la idea de sanear el barrio del Raval propuesta 40 años antes por los arquitectos del GATCPAC y abriendo paso a la redacción del primer P.E.R.I. del Raval en 1982, creaba las bases para establecer un diálogo entre la administración pública y las asociaciones vecinales para el desarrollo de los proyectos urbanísticos. Uno de los objetivos del PGM era potenciar la vida de barrio y mantener sus

actividades económicas tradicionales, rehabilitar las viviendas y potenciar el reequipamiento local así como los espacios públicos de uso vecinal. El P.E.R.I. del Raval se centraba en el Plan Central del Raval y en el documento *“Del Liceo al Seminario”* (CLOTET, TUSQUETS, 1985). El Plan Central dictaminaba la reforma de la vía B, la cual, a través del derribo de un gran número de manzanas enteras crearía un gran vacío en el tejido edificado, dando como resultado un espacio de 317 x 58 m en el centro del barrio.

Las necesidades de actuación en el Raval eran primordiales, en 1983 se aprobó el P.E.R.I. del Raval (a partir del acuerdo entre la Asociación de Vecinos del Raval y el Ayuntamiento de Barcelona) bajo 4 líneas de actuación:

-Reajustar en un 10% de la superficie total la distribución de usos del suelo del barrio: Se tomó en cuenta la dotación de nuevos equipamientos y espacios verdes, en detrimento de la apertura de grandes viales (contemplados en el P.G.M.).

- Demoler una parte importante del parque de viviendas, liberando suelo para usos colectivos, reequipamiento del barrio y realojamiento de las familias proveyendo nueva vivienda pública.

- Rehabilitar los tejidos menos degradados a través del apoyo de público a la iniciativa privada, y a través de la instalación de importantes equipamientos culturales.

- Centrar las primeras actuaciones en el norte del barrio (Raval Nord: la Casa de la Caritat y la de la Misericordia y el conjunto de la operación de los Ángeles) y en sus ejes perimetrales hasta llegar al centro, donde se preveía actuar de forma masiva creando una gran plaza central (la actual Rambla del Raval). En el Raval Sud la operación básica y prioritaria era el Plan Central, que suponía crear un vacío en el tejido urbano, siguiendo el método de derribo de manzanas enteras con la afectación de 791 viviendas.

“El Plan Central sentencia la “reforma”, una política de grandes vías, en concreto la vía B, que ha supuesto crear un vacío en el tejido siguiendo el método del derribo de manzanas enteras y del que ha resultado un espacio de dimensiones inéditas (317 x 58m) en el centro histórico. Esta operación ha supuesto previamente una primera fase con la remodelación de la avenida de Les Drassanes y la apertura de las puertas de comunicación hacia dicho espacio con las nuevas calles de Sant Oleguer al sur y la calle M. Aurelia Campmany al norte, y la última fase –el espacio central- con la afectación de 1384 viviendas...” (CABRERA, 1999).

El P.E.R.I. del Raval representaba una gran inversión económica que la administración no podía solventar, por lo que se propuso una estrategia de actuación que incluía fuertes inversiones en áreas muy concretas del barrio, esperando que el resto del barrio atrajera a la empresa privada para que se encargara de continuar en la misma línea. El objetivo

general del PERI era mejorar la calidad de vida de sus habitantes por lo que se remodelaron las viviendas más degradadas a través de inversión privada y se trató de reducir significativamente la densidad poblacional del barrio.

La primera gran actuación fue el proyecto basado en el documento "Del Liceo al Seminario", dirigido por Lluís Clotet y Oscar Tusquets, el cual fue generado a partir de la aprobación del Plan de Museos de 1984, y estaba dividido en tres zonas: norte, donde se planeaba la mejora de la plaza Castilla y del dispensario antituberculosos unidos con la fachada nororiental de la Casa de la Caritat por medio de una arboleda; en la parte central, se rehabilitarían la iglesia dels Àngels y la Antigua Casa dels Orfes y se monumentalizarían por medio de una gran plaza que limitaría del lado mar con la urbanización del Carme; al sur, se intervendría en el mercado de la Boquería, prolongándose hacia el bloque del Antic Hospital y el Romea, y hacia la Virreina y las Ramblas. El proyecto también incluía la construcción de una torre-mirador en la plaza de Sant Agustí (GUARDIA, 1982), la rehabilitación de la calle Joaquín Costa y la creación de plazas y calles nuevas en torno a estos espacios, además de la instalación del Museo de Arte Moderno de Cataluña.

El proyecto completo no se llevó a cabo pero si se realizaron intervenciones importantes que transformaron de manera importante al barrio como la creación del *clúster*⁶ cultural en el Raval Norte tras la apertura del Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona⁷ (CCCB) en 1994. Éste clúster cultural está formado por el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona (CCCB), el Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona⁸ (MACBA), y el Fomento de las Artes y del Diseño⁹ (FAD), ubicados en el entorno a la Plaça dels Àngels y por edificios universitarios que no se encontraban contemplados. La importancia y éxito del clúster cultural se pueden medir a través de tres indicadores:

⁶ Clúster: es un término inglés encontrado en varios tecnicismos. La traducción literal al castellano es "racimo", conjunto, "grupo" o "cúmulo":

⁷ El CCCB ocupa el edificio que antiguamente desempeñaba funciones de beneficencia y que se inauguró como Real Casa de la Caridad en el siglo XVIII. El edificio quedó inactivo después de que la institución se trasladara a Hogares Mundet en 1956. El CCCB abrió sus puertas tras una gran reforma arquitectónica llevada a cabo por los arquitectos Helio Piñón y Albert Vilaplana, con la colaboración de Eduard Mercader. La reforma consistió en una restauración del edificio histórico, junto con la creación de nuevos espacios (nuevas plantas). Los arquitectos recibieron en 1993 los premios de arquitectura del FAD y de la ciudad de Barcelona.

⁸ El siguiente edificio en abrir sus puertas, fue el MACBA, cuya concepción es más antigua que el CCCB, pese a que su inauguración fue un año después, en 1995. Los orígenes de este museo se remontan a mediados de los años sesenta, pero no fue hasta que la democracia quedó instaurada que se pudo aprobar la idea del museo, dada la poca permisividad artística que existía durante la dictadura. El MACBA es un edificio singular obra de Richard Meier. Actualmente el museo ha incorporado como sala de exposiciones la capilla de la Església dels Àngels.

⁹ El FAD, institución creada en el año 1903, se instaló en el antiguo Convent dels Àngels, construido por Bartolomeu Roig en la segunda mitad del siglo XVI. La institución formalizó su traslado al antiguo edificio medieval el año 1999, aprovechando la influencia que ya por entonces habían conseguido sus dos predecesores.

“en primer lugar, el éxito de las instituciones, la afluencia de visitantes que generan, la colaboración entre instituciones, el reconocimiento nacional e internacional; En segundo lugar, la presencia de iniciativas artísticas, culturales y profesionales, vinculadas al clúster, del sector privado y la participación e involucración de diferentes administraciones” (PIERA CAMP, 2011).

En tercer lugar, la transformación del territorio debido al cambio de actividades económicas y de usos alrededor de la Plaça dels Àngels creando una reactivación de la economía, cambio social y demográfico fomentando la permeabilidad de la zona.

Otra intervención muy importante fue la apertura de La Rambla del Raval, del Plan Central, en donde se priorizó en el carácter cívico sobre el vial. El área estaba previamente ocupada por cinco manzanas, en total 62 edificios que fueron demolidos para abrir paso a una gran calle con sentido mar-montaña desde el barrio del Carme hasta la Avenida de les Drassanes, dando continuidad al recorrido urbano que se completa con las calles históricas Sant Pau y Hospital. Con unas dimensiones de 317 metros de largo por 58 de ancho, con 230 árboles y 800 metros cuadrados de césped, con tránsito vehicular en ambos sentidos y un carril bici circundante. Además, se derribaron edificios muy degradados en los alrededores con el objetivo de abrir nuevos espacios y crear equipamientos, y también para construir viviendas oficiales destinadas a la reubicación de los residentes desalojados de los edificios demolidos. La Rambla permitió crear un continuo flujo vial permitiendo que las calles de su alrededor como Sant Pau, Liceu y Hospital, que cuentan con una fuerte actividad comercial, den prioridad a los peatones sobre el vehículo.

El Plan Central contribuyó de gran manera a la regeneración del sector, a la renovación de sus infraestructuras, y a la puesta en valor de las construcciones.

Junto a la rambla del Raval y comenzada justo después de su conclusión se encuentra L'illa de la Rambla del Raval, una operación de renovación urbanística y en donde las calles que las conforman, de un solo nivel, son de prioridad peatonal y semipeatonales. Está ubicada entre las calles Sant Rafael, la Rambla del Raval, Sant Josep Oriol y Robadors. Fue proyectada por el estudio de arquitectos Martorell, Bohigas, Machay, y está formada por 112 viviendas de protección oficial, un bloque de oficinas, locales destinados a usos culturales y ocio, además de comercios en planta baja lo que hace que tenga una gran afluencia de viandantes. También incluía la construcción del Hotel Barceló Raval, además de un parking subterráneo con capacidad para 255 vehículos. En la plaza Salvador Seguí, perímetro cercano a L'illa de la Rambla del Raval, se construyó La Fílmoteca.

Estas actuaciones han sido las más significativas dentro del Barrio, trayendo como consecuencia intervenciones secundarias como las transformaciones en las plazas Joan

Coromines, A.P. de Mandiargues, Els Àngels y Les Caramelles y en las calles circundantes. Se crearon nuevos equipamientos como escuelas, pistas deportivas (polideportivo del Raval, Drassanes y Milà y Fontanals), centros cívicos y casales de ancianos, en su mayoría situados en las plazas reformadas; se abrió el Museo Marítimo de Barcelona (M.M.B.) en 1993, se reformó el Liceu después de haber sufrido un incendio en 1994; se remodeló el mercado de la Boquería y las calles que en ella desembocan, y se ha destinado para la Oficina Integral de la Seguridad Social el solar ocupaba el mercado del Carme; se peatonalizaron calles del barrio como: Tallers, Reina Amàlia, Tigre, etc., y para mejorar la accesibilidad a la zona se han establecieron calles de plataforma única como Carretes, Om, Xuclà, etc.

El P.E.R.I. del Sector Oriental: Santa Caterina



7. Vista Aérea de Santa Caterina / Fuente: La Segunda Renovación



8. Rehabilitaciones del Barrio de Santa Caterina / Imagen: A. Vera Sánchez

El PERI que se llevó a cabo en el Casco Antiguo o Sector Oriental fue el PERI BA 189-2, bajo la dirección de Enric Miralles y Vendetta Tagliabue, el cual proponía una intervención “quirúrgica” y de uso mixto, un proyecto que tomaba como eje vertebral la prolongación y el entorno de la Avenida Cambó (Vía C), se llevarían a cabo la rehabilitación de viviendas, la creación de espacios públicos y de equipamientos vinculados a la remodelación del mercado de Santa Caterina.

Este proyecto renueva las calles circundantes a la Avenida creando un nuevo recorrido que penetra en el barrio respetando el trazado medieval del sector, con respecto a las vías, Pere Cabrera (1999) comenta:

“El espacio viario en lugar de estar formado por vías pasillo, pasa a estar constituido por un encadenado de espacios de pequeñas plazas de origen diverso, ensanchamientos, encuentros de caminos... donde las directrices de las edificaciones, por otra parte van señalando las direcciones de los recorridos a seguir, formando manzanas cerradas con una formalización compleja de la arquitectura resultado del tiempo, donde la nueva arquitectura y la rehabilitación de los edificios existentes, que mejoran las condiciones de habitabilidad de las viviendas... con la finalidad de que estas ayuden a mantener el carácter del entorno”. (CABRERA,1999)

Se crea además, un nuevo itinerario que une la Plaza de la Catedral con el mercado de Santa Caterina, y refuerza el circuito monumental formado por la ciudad romana y medieval.

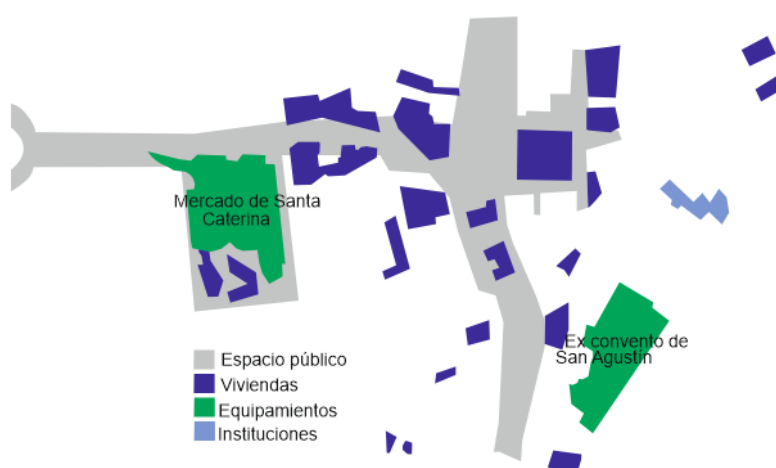
Esta intervención se basaba en el aprovechamiento de parte de las fachadas existentes para la creación de los nuevos edificios. Las edificaciones de planta nueva poseen nuevas alineaciones curvas, alturas variables y hay un cuidado especial en el cierre visual de la

Avenida Cambó. La nueva alineación no buscaba el orden ni la alineación de la composición urbana, si no, contrastar con el rectilíneo trazado de la avenida.

La zona del mercado de Santa Caterina fue renovada en el año 2004 dando como resultado un área multifuncional que contiene: el mercado con la fachada original pero con una cubierta y estructura nuevas que permite aprovechar el espacio interior; residencias para gente mayor, restaurantes, un área arqueológica¹⁰, estacionamiento subterráneo y una plaza pública.

El barrio también ha sufrido transformaciones y renovaciones paralelas a la rehabilitación de viviendas y la construcción del mercado: la renovación de las calles convirtiéndolas en plataforma única, la ampliación del estacionamiento público subterráneo y la implantación del cierre horario al acceso de los vehículos de los no residentes de la zona, la renovación de las redes de servicios de agua, gas, luz y telefonía. También, la innovación en la recogida neumática de basura, un tendido subterráneo que tiene conexión hasta la central. El espacio público sufrió nuevas adecuaciones y se renovó el alumbrado público y se dotó de arbolado.

La rehabilitación de las viviendas generó una red de espacio público que permitió la conexión con el mercado de Santa Caterina y el Convento de San Agustín:



9. Imagen que muestra las viviendas, equipamiento y espacio público en el Barrio de Santa Caterina

¹⁰ Ruinas del antiguo convento descubiertas durante esta intervención.

Además de las actuaciones urbanísticas, el proceso de transformación integral del distrito de Ciutat Vella suponía un gran y profundo trabajo de soporte y de ayuda social realizado de forma paralela a las intervenciones para garantizar la mejora de las condiciones y la calidad de vida de los habitantes del distrito.

La implantación de nuevos equipamientos en los distritos implicaba la creación de programas sociales que pudiera atender las necesidades que presentaban los barrios, entre otros programas se crearon: asistencia en la escuela a niños procedentes de colectivos desfavorecidos, rehabilitación laboral de población excluida, programas de lucha contra prostitución y la drogodependencia., programas sanitarios, programas dirigidos a adolescentes con riesgo delictivo, población infantil y tercera edad, creación del Consejo de Seguridad y prevención para Ciutat Vella con el diseño específico de un Plan de Usos de los Establecimientos de Concurrencia Pública.

Las distintas intervenciones y proyectos formaban parte de un sistema de intervención urbanística que tenía como objetivo mejorar la calidad de vida de sus habitantes, conservar el carácter del barrio y su identidad. Además, estas intervenciones orientadas a recuperar Ciutat Vella como centro neurálgico de Barcelona han logrado mantener el carácter mixto de residencia, comercio y servicios, dotándolos de nuevos edificios de equipamientos y de viviendas con mejores dimensiones que se integran a las características del tejido del centro histórico, dando como resultado el repoblamiento de la zona y la reactivación de la economía.

El complejo carácter que conforma el distrito, los usos, las actividades, la historia, etcétera, permitieron la revitalización económica, social y cultural que funciona como freno de una nueva degradación.

CAPITULO 3

La Movilidad en Ciutat Vella

Durante el modelo se planeó la reestructuración del viario de Barcelona, adaptando las vías planteadas en el PGM¹¹ al trazado de la ciudad para mantenerlo y complementarlo, descartando las que atentaban contra el mismo pero conectando la ciudad vieja con el Ensanche. Se comenzó a plantear el término de “movilidad” para englobar los tipos de desplazamiento.

En mayo de 1984 se llevó a cabo el Seminario de Sarrià, en donde entre otras reflexiones, se plantearon las *“tecnologías de regulación del tránsito que permitirían optimizar la gestión del viario sustituyendo la segregación del espacio”* (VILLALANTE, 1999). Junto con esta y otras reflexiones se elaboró el documento *Plan de Vías de 1987* en donde infraestructura vial se redefine como componente básico de la ordenación urbana y vertebradora de la ciudad, se planteaba un nuevo diseño viario de la ciudad y una nueva jerarquización; Ésta última, clasificaba la red viaria de la ciudad en diferentes tipologías: vías de conductividad interna y externa, rondas, ejes cívicos y red secundaria o local (calles del tejido urbano y espacios peatonales); pero además daba solución a diferentes problemas urbanísticos y de ordenación y regulación del tránsito a través de nuevas tecnologías.

En 1996 se desarrolló el proyecto PICASSO, en donde se planteaba la realización de dos tipos de actuaciones complementarias para el viario de la ciudad: las primeras de tipo infraestructural (*hardware*) y las segundas de mejora de la movilidad (*software*): *“Era necesario complementar el hardware viario con actuaciones de software. El objetivo era y es alcanzar un sistema de desplazamientos que no hipoteque el futuro de la ciudad, es decir, una movilidad sostenible”* (VILLALANTE, 1999).

En el proyecto se incluyó a movilidad peatonal marcando las pautas para la creación de un nuevo sistema que permitiera el fomento de la peatonalidad. En 1988 con la aprobación por el Parlamento Europeo de la Carta Europea de los Derechos de los Peatones (ANEXO 1), afianzando el empoderamiento del peatón en la ciudad y sirviendo como base para que el Ayuntamiento de Barcelona firmó el Pacto por la Movilidad en 1998 con diez objetivos principales:

1. Conseguir un transporte público de calidad e integrado.
2. Mantener las velocidades de recorrido y mejorar la velocidad del transporte público de superficie.
3. Aumentar la superficie y calidad de la red viaria dedicada a los peatones.
4. Aumentar el número de plazas de estacionamiento y mejorar la calidad.
5. Mejorar la información y la formación de la ciudadanía y la señalización de la vía pública

¹¹ El PGM se fundamenta en la red de Arterias Viales de 1963, pero manteniendo tres cinturones, dos interiores y uno litoral, tres ejes de conexión transversal y otras autopistas.

6. Conseguir una normativa legal adecuada a la movilidad de la ciudad.
7. Mejorar la seguridad viaria y el respeto entre los usuarios de los diferentes modos de transporte.
8. Promover el uso de carburantes menos contaminantes y el control de la contaminación y el ruido causados por el tráfico.
9. Fomentar el uso de la bicicleta.
10. Conseguir una distribución urbana de mercancías y productos más ágil y ordenada.

A partir de esto, la movilidad en la ciudad se comenzó darle más prioridad al peatón, se implementaron nuevas tecnologías para poder ayudar a cumplir los objetivos: semaforizaciones en áreas determinada para priorizar determinados movimientos, complementados además por el semaforizaciones peatonales; se peatonalizaron y semipeatonalizaron calles y se colocaron sistemas de barreras automáticas que regulan el uso del espacio por parte de los vehículos motorizados, se implementó la plataforma única en más calles para poder ganar espacio para los viandantes, etc.



10. Imagen de paso automatizado en Carrer de la Canuda / Fuente: CGSH

Las actuaciones en base a este proyecto, en toda la ciudad, trajeron consigo una considerable mejora de la calidad urbana mediante la ampliación del espacio peatonal y la restricción vehicular en determinadas áreas por medio de señalizaciones y barreras automáticas, la pacificación del tránsito, la reordenación y renovación del mobiliario urbano y las luminarias y la mejora de la accesibilidad; se incorporaron nuevas redes de

servicios como la red de recogida neumática de residuos que permiten un menor tránsito de los vehículos de servicios, etcétera.

Con el objetivo de fomentar una movilidad sostenible, se mejoraron los sistemas de transporte colectivo y alternativo, se creó una red de carriles destinados para las bicicletas ofreciendo un espacio seguro y de esta manera, fomentando que su uso no sea solo de ocio, sino la alternativa al automóvil privado.

En 2001, el Ayuntamiento de Barcelona creó el documento A PIE POR BARCELONA, en referencia especialmente para la movilidad peatonal, en donde se explica cuáles son las medidas para la regulación de la movilidad peatonal destacando las siguientes:

- *Las zonas peatonales:* Política urbanística adoptada principalmente en los cascos antiguos, que permite instaurar una zona segura para los usuarios, provocando una revitalización del comercio y fomentando convivencia a través de la creación de nuevos espacios. La restricción de vehículos a motor da como resultado la disminución de la contaminación acústica y ambiental. Estas zonas tienen una regulación para el paso de vehículos de carga que permitan la fácil distribución de mercancía y también para el paso de vehículos privados de los vecinos.
- *Los pilones automáticos:* Sistema de control automático de acceso de vehículos que permite el acceso de vehículos autorizados como residentes, taxis o transporte de mercancía y emergencias, por medio de pilones retractiles, un semáforo y una columna que da lectura de una tarjeta de identificación, conectado directamente con el centro de control de tráfico.
- *Las calles de prioridad para peatones:* Calles que permiten que el peatón se desplace al mismo nivel de la acera independientemente de que tenga que cruzar el carril destinado al paso de vehículos por el cual éstos deben de circular a 10km/hr. También llamadas calles de uso mixto o prioridad invertida, ya que el vehículo debe disminuir la marcha para realizar el cambio de cota.
- *Zonas 30:* Son zonas específicas en donde el tránsito vehicular debe de circular a máximo 30km/hr.
- *Pasos peatonales:* Son cruces específicos por donde pueden caminar los peatones para llegar de una acera a otra sin correr peligro respetando el semáforo o los señalamientos de cruce.

En el distrito de Ciutat Vella, dentro de las intervenciones urbanísticas y de regeneración llevadas a cabo en sus barrios, sobresale la política de accesibilidad y peatonalización de sus calles basada en las características del contexto y de sus usuarios. La peatonalización funciona como el principal ordenador de la movilidad en el espacio público del Casco Antiguo garantizándola y permitiendo un uso racional en espacios reducidos.

La peatonalización, además de revitalizar, ha funcionado como una fuente de reactivación económica del contexto inmediato de su implantación, no solo en Barcelona, también en ciudades como Valencia, Londres, Bilbao, etc. Y es por ello que ciudades como Madrid ya plantean convertir calles tan importantes como La Gran Vía en peatonales.

La planeación de las infraestructuras viarias que atraviesan y rodean el distrito, juegan un papel muy importante para el tráfico motorizado, haciéndolo más fluido y permitiendo una eficaz accesibilidad hacia el distrito, conectándolo con el resto de Barcelona. La red viaria motorizada del Casco antiguo está formada por las Rondas, las Ramblas, la Vía Laietana y el cinturón del Litoral, y tangencialmente la Gran Vía.

1. PEATONALIZACIÓN



11. Peatones en Avenida del Portal del Ángel /Fuente: CGSH

La peatonalización es habilitar espacios para la movilidad y acceso preferente de los peatones con un tránsito compartido de vehículos sin motor como: bicicletas, patines, patinetas y scooters; y de vehículos motorizados restringido por horarios y tipos de necesidad (como vehículos de servicios, carga y descarga en períodos específicos del día, vehículos de emergencia), son generalmente superficies diseñadas en sección única, en donde no se distingue la acera de la calzada, con el mobiliario urbano y la arborización alineados, permitiendo un itinerario peatonal continuo. La semipeatonalización o vías de estar consisten en el replanteamiento de la sección vial para lograr un uso compartido entre peatones y los vehículos motorizados quienes pueden circular a baja velocidad (como el acceso de residentes a sus viviendas). Este tipo de intervenciones buscan proporcionar una mejor accesibilidad y movilidad para los peatones y estas junto con otras políticas de movilidad urbana configuran el sistema de movilidad de la ciudad que permite un uso ordenado del espacio público vial para convertirlo en cómodo y seguro.

La zona peatonal es el conjunto de calles y espacios peatonales y semipeatonales dedicados a la circulación preferente de viandantes y usuarios de sistemas de transporte no motorizados. Este tipo de ordenación en el núcleo antiguo permite que la ciudad sea *"paseable"...**"transformando el espacio público y reduciendo los recorridos y el tiempo de efectuarlos mediante el desarrollo de las funciones urbanas, así como da cabida a otros medios de transporte individual alternativos al uso del automóvil privado"* (TAJADURA, 1999).

La peatonalización en el Casco Antiguo hizo que el tráfico de vehículos a motor se redirigiera las orillas del distrito y a algunas calles dentro del mismo que puedan satisfacer la demanda de tránsito. Además, todo el distrito de Ciutat Vella es Zona 30.

Ambientalmente, las zonas peatonales provocan una reducción de contaminación del aire y de ruido, creando un ambiente más agradable, además de una gran reducción en accidentes viales.

2. ANTECEDENTES

La convivencia entre peatones y vehículos impulsados por animales fue algo natural y posible en las calles de distintas ciudades a lo largo de la historia, perdiéndose ésta condición a través del tiempo con la proliferación de vehículos rodados sobre la calle.

La implementación más próxima de la idea de peatonalización en las ciudades parece ser de alrededor de 1800, cuando en París aparece la primera galería comercial cubierta. En el siglo XIX, y a principios del XX, un gran número de urbanistas y arquitectos propusiera planes para separar a los peatones del tráfico rodado en varios nuevos desarrollos. La primera peatonalización de una calle existente parece haber tenido lugar alrededor de 1929 en Essen, Alemania y se trataba de una calle comercial de estrecha anchura en la que era imposible destinar un espacio segregado para peatones y tráfico vehicular. Dos ciudades alemanas más siguieron este modelo a principios de los años 30. Después de la devastación de la Segunda Guerra Mundial, un número de ciudades europeas implementaron planes para peatonalizar calles de la ciudad. Hacia 1955, veintiún ciudades alemanas habían cerrado al menos una calle al tráfico pero solamente cuatro eran verdaderamente calles peatonales diseñadas para ello.

Hacia finales de los años 50, a nivel internacional la peatonalización cobra un auge con las llamadas “islas peatonales”, que eran *“sectores situados en áreas comerciales de los centros históricos de las ciudades donde se pretende dar prioridad a los peatones y restringir el paso de los vehículos”* (LECEA, 1999).

La primera peatonalización en Barcelona se llevó a cabo en 1951, cuando a petición de los vecinos y comerciantes de carrer de la Boquería su calle fue peatonalizada para frenar la sobreocupación de los vehículos.



12. Carrer de la Boqueria : Fuente: CGSH

A finales de los años cincuenta, en Ciutat Vella y más específicamente en el Barrio "Gótico", el arquitecto Adolf Florensa, conservador de la ciudad Antigua, dirigió intervenciones de pavimentación en torno a la Catedral y en otros sectores del mismo barrio, las características de este pavimento era una misma sección, no se distinguía entre acera y calzada, diseñado con base en factores de condicionamiento ambiental que comercial como los ejemplos anteriores.

Pocos años después, carrer de Petrixol logró peatonalizarse y un poco más tarde, en 1962, los comerciantes de Carrer de Portaferrija también lograron restringir la calle a los vehículos.



13. Carrer de Portaferrisa y Carrer del Pi 1910 donde se observa la composición de la calle muchos años antes de ser intervenida y convertida a plataforma única / Foto: Carles Fargas i Bonell Fuente: Arxiu Fotogràfic del centre Excursionista de Catalunya

En 1964 se comenzó a hablar de una zona de peatones pero la planificación y desconfianza en el proyecto hicieron que se retrasara. Las zonas peatonales se convirtieron en la primera medida planteada para limitar el uso del automóvil en el ámbito urbano, principalmente en las calles más comerciales. Durante la alcaldía de Enric Massó, se creó la primera “isla peatonal” bajo la presión de los comerciantes del Barrio Gótico liderados por Joan Deulofeu, Amadeu Bagués, Enric Pantaleoni, Joan Anton Maragall, Joan Gaspart, Albert Pons Valon, Ermengol Passola, Pere Casadesús y Asensi Capel, quienes lograron que hasta 1973 el Portal del Ángel estuviera abierto al tráfico motorizado; la presión del tráfico comenzaba a hacer estragos principalmente en el núcleo antiguo de la ciudad que no tenía la capacidad funcional para satisfacer tal demanda por lo que el proyecto era un “experimento de ordenación circulatoria”. La zona fue acotada por mobiliario y grandes jardineras de madera para comenzar a funcionar el sábado 15 de diciembre de 1973. La idea experimental abarcaba desde la Vía Laietana a las Ramblas y desde carrer de Ferran y Jaume I hasta Plaza de Cataluña y Fontanella, dejando calles libres para poder acceder a los aparcamientos que estaban disponibles: carrer de Rivadeneyra, Magdalenas, Capellans, Sagristans, Joaquin Pou y Avenida de la Catedral.



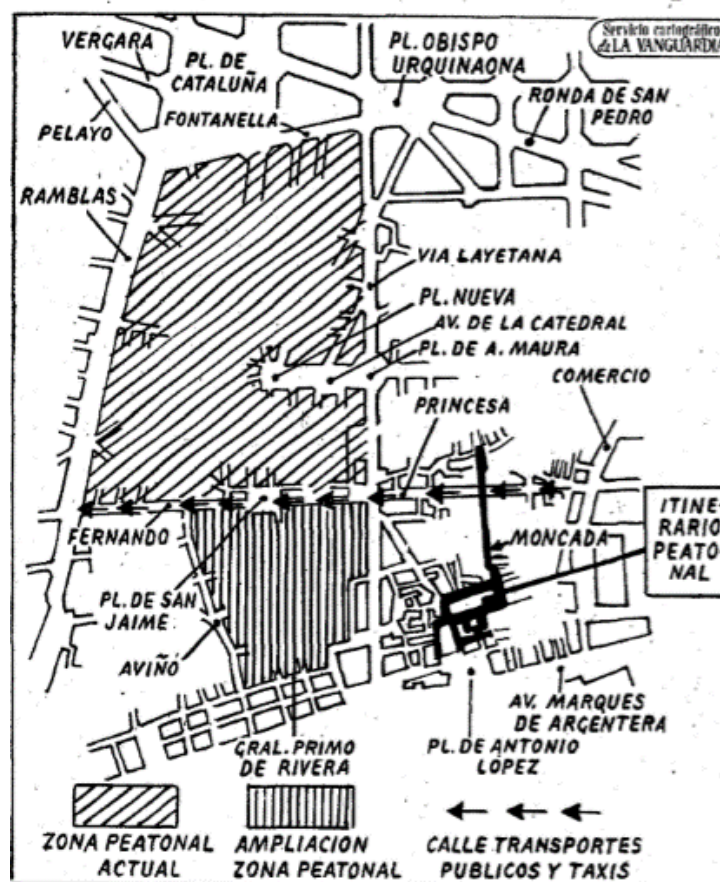
15. Avinguda del Portal de l'Àngel en 1973 / Fuente: Hemeroteca digital La Vanguardia

El éxito de esta isla peatonal hizo que en 1977, con el objetivo de fijar una política de recuperación de los cascos antiguos hizo que se planteara la ampliación de la peatonalización durante una asamblea de *Barna centre*¹², la zona propuesta comprendía entre las Carrer de Avinyó, General Primo de Rivera (ahora carrer del Ample), Vía Laietana y Carrer de Ferran, y Jaume I, En la Plaza Real se prohibiría la circulación y aparcamiento y carrer de Ferran, Jaume I y princesa serían exclusivas para autobuses y taxis; en el barrio de la Ribera el itinerario peatonal sería desde Plaza d'en Marcus hasta Pla de Palau por carrer de Montcada y las calles de alrededor de la Basílica de Santa María del Mar que permitiera una mejor vista de la misma. Se proponía la mejora de la red de transporte público en el casco antiguo y la creación de una línea de microbuses.

Entre 1985 y 1987 fueron pavimentadas y remodeladas Carrer de la Portaferrisa, Cucurulla, Boters y Comtal suprimiendo las diferencias de niveles entre aceras y calzadas, les siguieron a finales 1987 Carrer de la Canuda y Santa Anna pavimentadas por un asfalto similar a las calles intervenida anteriormente en la isla para que ofrecieran *“una imagen y ambiente coherente, con criterios uniformados de diseño”* (Redacción La Vanguardia, 1987), En 1988 carrer del Pi, Banys Nous y de la Palla. La intervención en esta zona fue financiada entre la Generalitat, el Ayuntamiento de Barcelona y los comerciantes de las calles intervenidas consistiendo en pavimentación, decoración y señalización de las calles. Se

¹² Barna Centre es una federación de asociaciones creada por comerciantes y empresarios del Barrio Gótico en abril de 1973 que en un principio rechazaban la peatonalización de la isla pero que rectificaron su posición al ver los resultados de las intervenciones.

planeaba que las calles tuvieran grabado su nombre en el suelo y la primera sería la calle Petrixol (BALMES, 1989), aunque actualmente esto solo se puede apreciar en Carrer Comtal.



16. Propuesta de Ampliación de la Isla peatonal en el periódico del sábado 23 de abril de 1977/ Fuente: Hemeroteca digital La Vanguardia

Después de realizarse intervenciones puntuales, no es sino hasta 1980 que se comienzan a plantear actuaciones vinculadas a la cultura internacional de las “islas de peatones” realizándose en el centro de la ciudad, las primeras calles en pavimentarse y transformarse a sección única fueron Portaferriera, Cucurulla, Boters y Comtal, 10 años después, 20 calles menos Jaume se transformarían :

“Las intervenciones en la Avenida del Portal de l’Angel (1992) y de la calle Ferran (1994), que inciden sobre espacios de fuerte componente emblemático, son ejemplos relevantes en el centro de la ciudad. El éxito de este tipo de intervenciones ha hecho que se hayan extendido también estos últimos años a los núcleos históricos de los antiguos municipios agregados a Barcelona hace cien años, no sin reproducir en algunos casos las viejas polémicas sobre si el trafico lleva a los compradores, así como las ventajas e

inconvenientes de estas islas para los residentes en las viviendas de área" (LECEA, 1999).

NADAL 1992

Benvinguts al cor de Barcelona.

Benvingut als carrers, als comerços, als racons més animats, a l'ambient més nadalenc. Aquest any hem fet un gran esforç perquè durant les festes sigui més fàcil que mai arribar al cor de la ciutat.

Viu el Nadal al cor. Les festes de Nadal són una bona ocasió per passejar pel cor de la Barcelona de sempre, i més després nous que val la pena de conèixer: les noves urbanitzacions de la Plaça de la Catedral i del Portal de l'Àngel, les reformes del Port Vell i del Pan Llambros, les noves zones verdes, com el Parc de Sant Pau del Camp.

La Fira de Santa Llúcia és oberta des de les 10 del matí a les 9 del vespre. A la Plaça de Sant Jaume, pots visitar el pessebre. Com cada any, l'església de Betlem, a la Rambla, organitza una gran exposició de pessebres. El 5 de gener els Reis d'Orient arribaran al Moll de la Fusta. La Cavalcada travessarà el cor de Barcelona.

Una flor al cor: accedir al centre amb cotxe, sense trobar cap obstacle de trànsit, pot ocasionar congestions de trànsit que obliguen a restringir temporalment les circulacions.



Si vires amb cotxe, preveu on el deixaràs. La fluidesa del trànsit depèn en bona part de les parades i estacionaments correctes. Els centres més aparcats de la ciutat són els més importants. Per això és tan important aparcar bé, als aparcaments o en zones permeses.

P La majoria dels comerços del cor de Barcelona ofereixen habitualment una o dues hores d'aparcament gratuït. Fins a l'11 de gener, si entreu en un aparcament de SABA o d'SMASSA entre les 14 i les 16 hores, us obsequiaran amb una hora addicional gratuïta. Aprofita-ho. És l'hora més tranquil·la per anar de compres.

Amb el transport públic s'arriba al cor. METRO i BUS. Les alternatives més ràpides i fàcils. El BUS reforça les línies 7-54-55-56-66-61 durant els horaris comercials. La resta de línies mantenen durant les festes el servei propi d'un dia laborable.

El METRO reforça el servei entre les 17 i les 22 h els diumenges dies 13 i 20 de desembre i 3 de gener, i el 5 de gener, dia de la Cavalcada.

TAXI. L'alternativa més còmoda. Pots demanar-los des de casa, per telèfon, i hi pots transportar els regals més voluminosos sense problemes.

Amb el cor obert. Als comerços et rebran amb el cor obert. I amb totes les facilitats d'horari, perquè tinguis temps de triar i remenar i de decidir tranquil·lament les teves compres. Durant les festes els comerços són oberts a migdia.

També estaran oberts els diumenges dies 13 i 20 de desembre i 3 de gener.



El cor dels viamants. Al cor de Barcelona, pots passejar mentre fas les teves compres. A més de la variada oferta comercial, és la Barcelona històrica, la ciutat romana i gòtica.

Avinguda de la Catedral. Les noves urbanitzacions de l'avinguda permeten d'estructurar, més que mai, aquest gran eix comercial i turístic.

Portal de l'Àngel. Dos de les portes de l'antiga Barcelona. Avui, un espai obert per als viamants.

Antiga. El carrer comercial de principis del segle XIX.

Banys Nous i C. de les Pallas. L'història del centre antic de la Barcelona medieval.

Bogueria. Al n° 16 hi trobaràs un edifici amb sengües renaixentistes de principis del XVIII.

del Call. El braçat de Barcelona. El Decret de 1717, el carrer que travessava la ciutat romana.

de la Canadua. Un carrer romàntic, amb edificis de principis del XIX.

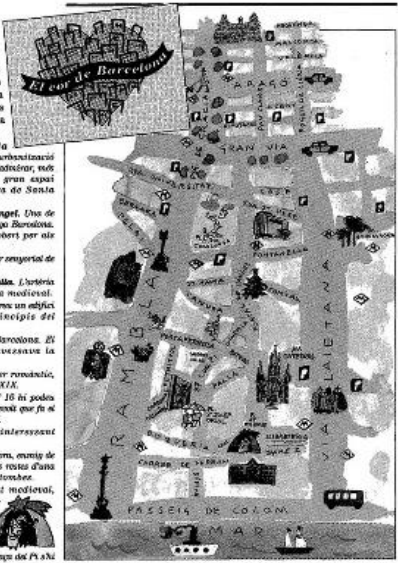
Cardenal Casanov. Al n° 10 hi pots veure una casa del segle XIV. Al mateix que hi ha un carrer, una casa senyorial del XVI.

Comtal. Al n° 27, un interessant edifici del s. XV.

Duc de la Victòria. A la zona, centre de la plaça de la Vila de Madrid, les restes d'una curiosa ruïna romànica del segle XI.

Ferran. Dins la ciutat medieval, de carrers estrets, hi ha algunes ruïnes de principis del XIX. Aprofita per visitar el pessebre de la Plaça de Sant Jaume.

Galeries Nabà. Des de la Plaça del Pi a la



entra per sota d'una casa de principis del XVII, al costat de la fontana Cas de les Bevetadores, de la mateixa època, amb un petit jardí a la dreta.

Jaume I. A la vena hi trobaràs la plaça de Sant Just, un dels vestíbuls que caracteritzen amb més força el caràcter de la Barcelona antiga, amb una font gòtica del s. XIV.

El·lèvterica. Casó del s. XVIII (XIX). **Passeig de Gràcia.** El cor de l'Eixample. Un museu viu de la millor arquitectura modernista: la casa Lladó Morera, la casa Amatller, la casa Rubió, la Pedraza, etc.

Petrelot. Un dels carrers més característics de la ciutat. Al n° 4 hi veuràs un mirador d'Àngel Guàrdia.

Plaça de Catalunya. Encara hi poden haver coses per descobrir, amb les escales de la Dreta de Joan Clot, una restaurada, el Pastor i l'arc de Sant Jordi, i el monument a Francesc Macià, de Subirachs.

Plaça del Pi. Davant de l'edifici, amb el roquet gòtic més gran del món, hi poden veure el senyal de trànsit que avui té el carrer de Sant Jaume.

Plaça de Sant Jaume. Un dels espais més importants de la Barcelona antiga. Al n° 4, el Palau Reial, de principis del XVI.

Porta Ferrerissa, Cucurull i Botera. L'història de finals del XIX. Al n° 7 una casa senyorial, renaixentista.

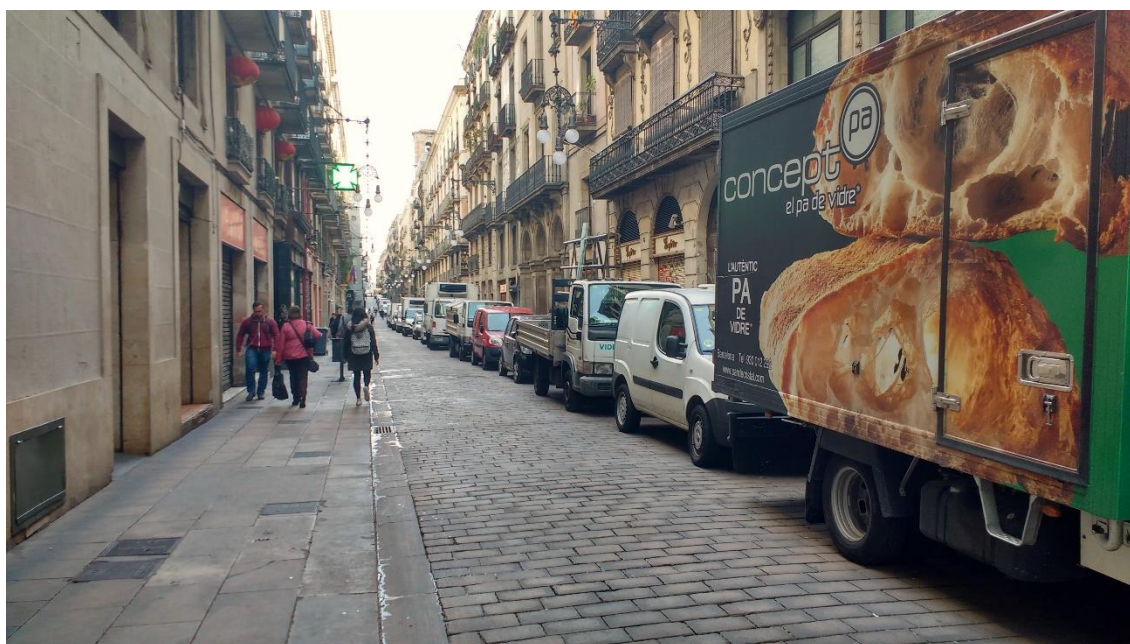
La Rambla. El gran passeig històric dels barcelonins. A l'església de Betlem, representació de Pessebre. No deixis d'entrar al mercat de la Boqueria.

Santa Anna. Al costat, la plaça de Santa Anna és un dels racons més pittorescos de la ciutat. L'edifici monestir, que abans era antic del camp, omple una maravellosa claustra gòtic.



17. Imagen del periódico la Vanguardia que invitaba a pasear por la Avenida del Portal del Ángel / Fuente: Hemeroteca digital La Vanguardia

3. LA CALLE COMO ELEMENTO ESTRUCTURADOR DE LA CIUDAD



18. Carrer de Ferrán a la hora de Carga y descarga permitida / Fuente: CGSH

Históricamente las ciudades se han desarrollado en función de la calle y de la distancia media que las personas podían recorrer a pie o en vehículos no motorizados:

“La fundación de nuevas ciudades siempre se ha basado en un plan viario: la ciudad griega y romana, las fundaciones aragonesas del Mediterráneo y las americanas según el código de la Ley de Indias, las ciudades nuevas de la Ilustración, los grandes ensanches europeos el siglo XIX. Barcelona muestra un repertorio similar en su morfología. La fundación romana todavía está bien definida por el cardus y el decumanus”. (BOHIGAS, 1986)

Con base en el desarrollo de cada ciudad, la necesidad de satisfacciones por parte de la calle aumenta, volviéndose más “compleja” (BOHIGAS, 1985) al no sólo ser usada solamente como lugar de tránsito sino además de que absorbe las funciones de las infraestructuras de servicios públicos como las redes de comunicación, desagüe, aparcamiento, recogida de desechos, etc., convirtiéndose también en el principal conductor y generador de la transformación de la ciudad.

Los medios de transporte a motor han invadido más allá del espacio permitido, apropiándose a veces del espacio público, cambiando de esta forma los usos y las funciones urbanas. La calidad de vida de los habitantes se ve perjudicada por el aumento de riesgo de accidentes viarios, la reducción del espacio público, la contaminación acústica y las emisiones de dióxido de carbono. El Casco Antiguo, en su transformación para adaptarse a un tráfico de vehículos más intenso, sufrió el trazado de nuevas calles que

atentaron contra el tejido existente: la abertura del eje de las calles Ferrán, Jaume I y Princesa.

La ciudad es un *“espacio público, abierto y protegido... en la ciudad lo primero son las calles y las plazas, los espacios colectivos, después vendrán los edificios y las vías. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente”* (BORJA, 2001). Por lo tanto, la calle es un camino o vía que permite la circulación de personas y vehículos de un lugar a otro, es el espacio público que soporta las actividades urbanas: *“las calles son los verdaderos órganos del movimiento de las ciudades”* (GIOVANNONI, 1931). Físicamente, la calle es tiene una anchura variable al igual que su longitud, de esta forma se puede notar la diferencia entre las calles antiguas caracterizadas por ser estrechas y los grandes paseos y avenidas de las ciudades modernas. La sección normalmente está formada por aceras a los extremos a un nivel más elevado que la calzada vial delimitado por un bordillo, dejando este espacio central para la circulación de los vehículos, segregando de esta manera a los usuarios; de sección única o plataforma, en donde las calles pueden ser peatonales o con prioridad para peatones (de uso mixto).

En 1980, en el ayuntamiento se acuña el lema *“una calle no es una carretera”* dando paso a la pacificación del tránsito y la posibilidad de cambios de prioridad en la movilidad. En una zona peatonal y semipeatonal la movilidad a pie de las personas tiene prioridad sobre el resto de los medios de transporte, de esta manera, el resto de los vehículos (bicicletas, vehículos privados, de carga y descarga y transportes públicos) han de integrarse asumiendo que su uso es controlado. La jerarquización de los usuarios en el espacio público –peatones, ciclistas, motociclistas, etc.- tiene el objetivo de crear un ambiente más habitable, en donde los desplazamientos a pie y bicicleta tengan el uso preferente sobre otros tipos de movilidad.

La calle es la extensión de las viviendas, en donde se da la interacción y comunicación de sus usuarios, lo que contribuye a la cohesión de los barrios, es el espacio público creado para alojar la vida colectiva. La peatonalización beneficia las actividades de los barrios, principalmente el comercio de proximidad, puesto que las personas tienen más libertad de usar la calle y pasan más tiempo en la misma.

	VÍAS DE PASAR (TRÁFICO RÁPIDO)	VÍAS DE ESTAR (ZONA PEATONAL)		
		Peatonales	Semipeatonal/Us o mixto/Prioridad para peatones	Zona 30
Ancho entre fachadas	Mayor a 7 m	Menor a 7 m	Menor a 7 m	Mayor a 7 m
Volumen de peatones		Alto o vías incluidas en zonas peatonales	Bajo/medio	Bajo/medio
Señalización vertical vigente	 R-301  R-301	 Excepto residentes, servicios y CD < a 3.500 kg R-102  R-301  Excepto en zonas señalizadas R-308	 S-28	 S-30
Velocidad		10km/hr	Máx 20km/hr	30km/hr
Limitadores de velocidad y control de acceso	-Semáforo -Rotonda -Desvíos del eje de la trayectoria -Elevaciones en la calzada (Excepcional)	-Pilonas de entrada -Mobiliario urbano -Sentidos de circulación concurrentes	-Mobiliario urbano -Sentidos de circulación concurrentes	-Rotondas -Desvío del eje de la trayectoria - Elevaciones en la calzada
Aparcamiento	Si	Excepcional (señalización específica)		Si para más de 9 m
Plataforma	Distribución Acera-calzada-acera	Única		Distribución Acera-calzada-acera
Bicicletas	Segregadas	Velocidad limitada en función del flujo de peatones	Coexistencia	

Tabla 1. Jerarquía viaria / Realización propia basada en la tabla de la Fundación RACC

4. LA NUEVA CONDICIÓN URBANÍSTICA DEL DISTRITO

El distrito de esta formado por diferentes usos de las áreas peatonales, como espacios de paso, acceso a edificaciones, áreas de descanso y zonas de recreo, las calles sean convertido en zonas de estancia, juego y socialización. La afluencia peatonal es mucho mayor alrededor de equipamientos como colegios, centros de salud, bibliotecas, etc., edificios de concurrencia pública y lugares de interés turístico.

La peatonalización y semipeatonalización, además de ser un instrumento de movilidad, se ha vuelto un dinamizador económico de su contexto. La creación de este tipo de islas peatonales, permitió mantener el sector terciario que comenzaba a desplazarse a otras zonas de la ciudad como l'Eixample.

La progresiva implantación de zonas peatonales en los cascos antiguos se realizó debido a diversos factores: los comerciantes del casco antiguo fungieron como impulsores para poder peatonalizar diversas calles, además las estrechas calles de la trama histórica, cuya morfología y reducidas dimensiones en las aceras, presentaban un obstáculo para la movilidad de sus habitantes. El espacio público era absorbido por la utilización de los vehículos motorizados por lo que presentaba graves limitaciones. La priorización del uso del espacio público en estas calles llevó a recuperar el espacio para los peatones y a restringir de manera sustancial el uso vehicular como solución más adecuada para la población, mejorando, entre otras cosas, los itinerarios peatonales y reduciendo el riesgo de accidentes viales. Después de Ciutat Vella con calles de prioridad peatonal, le sigue Gracia y Sant Andreu.

Sin embargo, la expansión territorial de las zonas peatonales trajo consigo problemas de gestión del espacio, la señalización y sección única de la calle no era suficiente para hacer cara a la falta de educación vial de los conductores quienes aparcaban en zonas indebidas. A medida de que se hacían evidentes más problemas, se aplicaban nuevas soluciones a través de la implantación de la regulación normativa del espacio, la semaforización, el mobiliario urbano y la creación de sofisticados centros de control.

Dentro de los cascos antiguos, una vez ya bien organizados, las zonas peatonales no presentaban problemas ya que la oferta de garajes satisfacía la demanda. Pero con la extensión a las zonas residenciales y las diferentes necesidades que éstas presentaban, a finales de los años noventa se contempla un nuevo tipo de espacio: las *calles de uso mixto o prioridad peatonal* (también llamadas residenciales, vías de estar, vías de prioridad invertida o vías de coexistencia). En donde hay una mayor convivencia con el vehículo privado sin restricción horaria de paso pero si de velocidad, de espacio físico para circulación y aparcamiento.

Además de la presión por parte de los vecinos y del tráfico intenso, otros diversos factores hicieron que calles de los barrios de Ciutat Vella fueron peatonalizadas:

-La morfología de las calles no permitía la distribución acera-calzada-acera. Son necesarios al menos 5,4m de ancho entre fachadas para poder colocar una acera de cada lado mínima de 1,2m y un carril de circulación unidireccional de 3m, mientras que la mayoría de las calles de estos barrios tienen 3m de anchura muy variable, es decir, una calle puede comenzar en 2m y terminar en 4m, además de que los quiebres que presentan dificultan más esta segregación. Debido a esto se optó por priorizar su uso y diseño en el usuario más vulnerable.

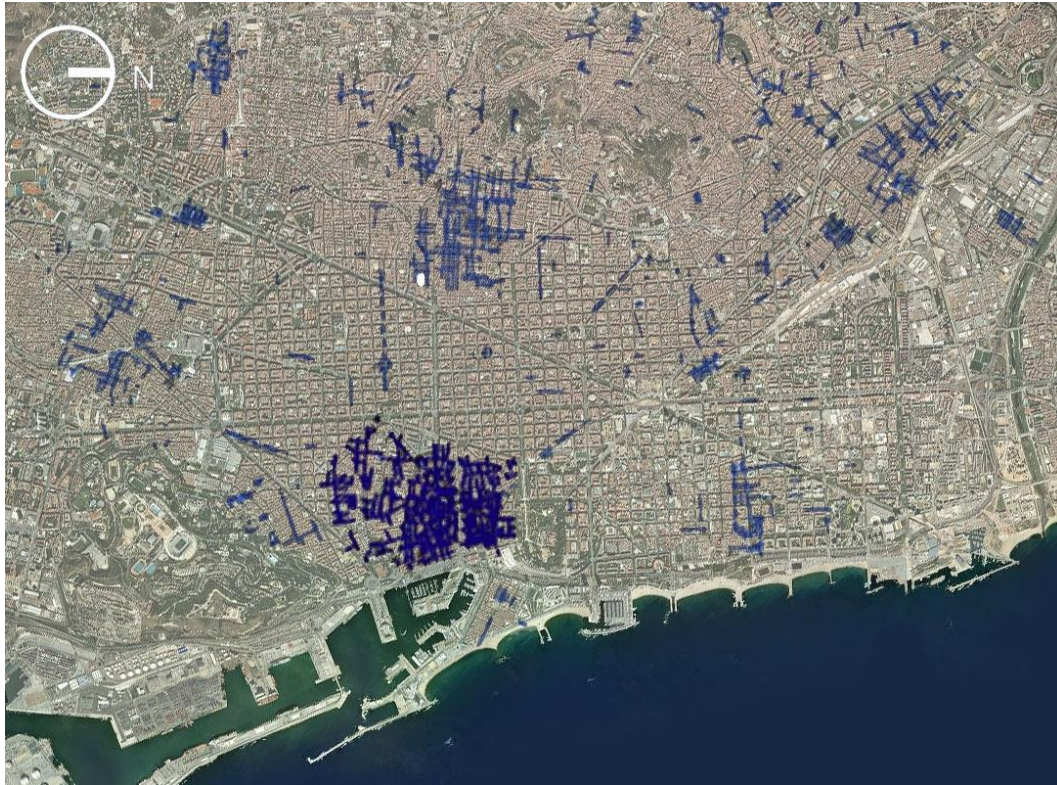
-El flujo de peatones es elevado. Históricamente, la densidad en Ciutat Vella ha sido mayor que en los demás distritos de la ciudad, por lo que el flujo de usuarios del espacio ha sido siempre muy eminente. Además de que es un distrito de gran valor histórico, político y cultural por lo que atrae a habitantes de otros distritos y a un gran número de turistas, lo que aumenta considerablemente el flujo de peatones haciendo que las aceras sean insuficientes. En este entorno de equipamientos se puede generar una gran afluencia de peatones, más de 500 al día, por lo que las aceras que se requieren serían de aproximadamente 5m.

-Los ejes comerciales o de itinerario peatonal a potenciar. En las calles en las que existe una gran actividad comercial o se encuentran dentro de un itinerario peatonal a desarrollar, la peatonalización es importante para potenciar los desplazamientos a pie, además de que los usuarios

-Complemento de una zona peatonal. La inclusión de ciertas calles dentro de una zona que ya está peatonalizada es significativa puesto que la no inclusión puede generar una zona de conflicto, afectando la accesibilidad o la creación de islas de peatones rodeadas de tráfico.

Un gran beneficio de la peatonalización es la mejora en calidad de vida, los beneficios a la convivencia y seguridad del espacio público, así como la calidad ambiental urbana. Hay un gran incremento en el bienestar de sus habitantes debido a la reducción del ruido y de la contaminación atmosférica y al aumento de superficie destinada a su movilidad. En términos generales, los residentes suelen aceptar los procesos de peatonalización. Hay un gran incremento en la seguridad vial, la movilidad en bicicleta y sobre todo la peatonal, se reduce el uso del vehículo y se utilizan nuevas alternativas de movilidad sostenible como las redes de autobús y metro.

Otro gran beneficio la mejora de las actividades terciarias, el aumento de usuarios potenció el de negocios en la planta baja de los edificios aumentando el valor de los establecimientos comerciales, haciendo que calles, como Avenida del Portal del Ángel sean de las rentas más elevadas de toda Europa.



19. Plano de Barcelona que muestra las calles y zonas peatonales y de uso mixto en Barcelona

- Calles peatonales y de uso mixto en Ciutat Vella
- Calles peatonales de otros distritos

5. LA PLATAFORMA ÚNICA



20. Plataforma única en Carrer de Sant Antoni Abat y Carrer del Bisbe Laguarda / Fuente: CGSH

Una característica importante de la mayoría de calles del distrito de Ciutat Vella es que son de plataforma única, es decir, una sección a un solo nivel, no hay diferenciación entre acera y calzada y que puede ser peatonal o uso mixto, pretendiendo mejorar la accesibilidad y la seguridad de sus usuarios. El objetivo principal de este tipo de diseño en vías es garantizar que se cuente con una anchura mínima de paso que satisfaga el tránsito cómodo para la realización de los itinerarios peatonales principalmente en zonas urbanas en donde el trazado urbano ya está consolidado, como Ciutat Vella y el Casco Antiguo de Gracia, para que pudieran ser funcionales y accesibles cuando el diseño segregado de aceras y calzada no era suficiente. En este tipo de calles el peatón tienen el derecho de utilizar toda la zona de circulación y en las calles con plataforma única de uso mixto, los vehículos motorizados pueden circular a velocidad reducida (la señalada a la entrada de la calle) bajo la premisa de que el peatón es quien tiene la prioridad en todo momento pero sin estorbar inútilmente a los vehículos, dando como resultado la pacificación del tránsito vehicular, la reducción de la contaminación sonora, ambiental y de accidentes.

Este tipo de calles deben de garantizar el uso de las personas sin importar sus características o condición de desplazamiento de forma autónoma por lo que la posición de todos los elementos urbanos no debe de interferir en el itinerario de movilidad. En las plataformas únicas de uso mixto se diferencia en el suelo la zona preferente de peatones por medio de cambios de material o barreras como pilones.

Aunque el objetivo era ofrecer accesibilidad para todos los usuarios, se han presentado casos en donde la plataforma única presenta nuevas barreras de accesibilidad: la

colocación de bolardos o pilones en las calles de uso mixto obligan a los usuarios, principalmente de sillas de ruedas a transitar por el área destinada a los vehículos; también, la falta de desniveles y líneas-guía para personas con debilidad visual hace que la plataforma única cause confusión y se convierta en un lugar inseguro.

Aunque las necesidades de las personas, sobre todo que padecen algún tipo de discapacidad temporal o permanente son muy heterogéneas, el diseño de este tipo de calles debe de poder garantizar una calle accesible y segura para todos los usuarios por lo que su diseño debe ser replanteado para poder aplicar soluciones al espacio.

La morfología y la variabilidad en la anchura de las calles del distrito, principalmente del casco antiguo no permitían la segregación acera-calzada-acera por lo que desde sus inicios, su sección era única, adecuándose las calles que si contaban con esta división, la adopción de la plataforma única para estas calles era la solución más viable para mejorar la accesibilidad de los peatones a las mismas.



21. Casco Antiguo de Ciutat Vella

- Calles de plataforma única
- Plazas y Ramblas de la plataforma única

6. ACCESIBILIDAD EN LAS ISLAS PEATONALES

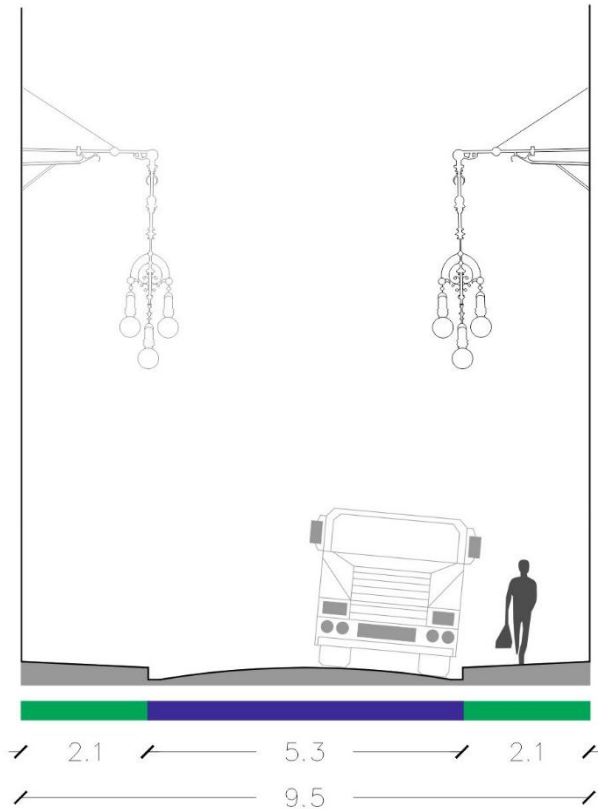


22. Persona en silla de ruedas transitando en Fossar de les Moreres / Fuente: CGSH

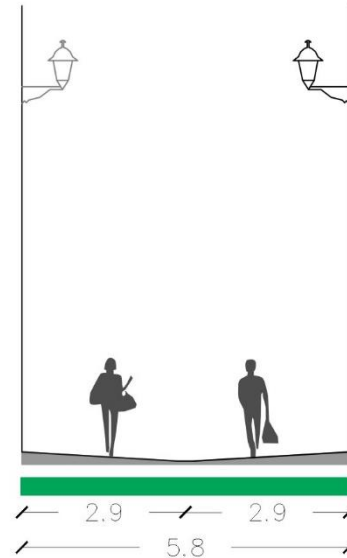
La accesibilidad en el espacio público es primordial, y para poder llegar a conseguir un nivel aceptable, en Barcelona, tanto ciudadanos como entidades, han realizado un gran esfuerzo para poder alcanzarlo significando la supresión de barreras arquitectónicas y la adecuación de espacios, demostrando que la accesibilidad es un concepto extensivo a la globalidad del espacio público de la ciudad beneficiando no sólo a las personas con capacidades diferentes, sino que a toda la población. La accesibilidad no se va a limitar a la instalación de cruces y señales acústicas o al cambio de pavimentos para invidentes, además se busca el orden y la alineación de los servicios públicos y la supresión de obstáculos para dar una lectura clara del espacio a sus usuarios.

Las minúsculas anchuras que presentaban las calles del Casco Antiguo hacían que las aceras fueran de dimensiones muy reducidas, en donde solo una persona podía transitar, algunas calles ya presentaban secciones de un solo nivel pero con un diseño y materiales muy antiguos, a partir del rediseño de la sección única y la extensión a otras calles del distrito, la movilidad peatonal comenzó a tomar auge teniendo más acceso a la calle, reduciendo también accidentes y permitiendo el uso que fomente la integración social.

La sección única de las calles peatonales y de uso mixto permitió la accesibilidad a la diversidad de capacidades de los ciudadanos, mejorando la interacción de los mismos con el entorno urbano, fomentando la igualdad de oportunidades de todos los habitantes y creando islas de plataforma única accesibles.



23. Sección segregada acera-calzada-acera de Carrer de Sant Jaume



24. Sección de plataforma única en Carrer Comtal, sin segregación acera-calzada-acera, en donde las pendientes convergen en el centro.

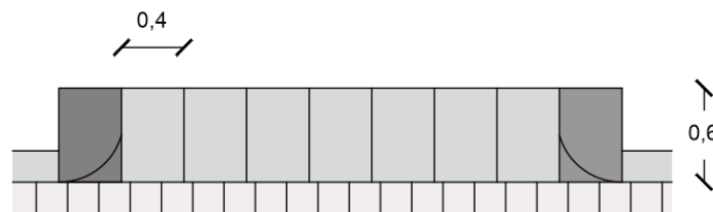


La ciudad de Barcelona fue precursora en la adaptación continua de sus espacios públicos, dando como resultado la aprobación de una Ordenanza municipal en 1978 sobre la supresión de barreras arquitectónicas:

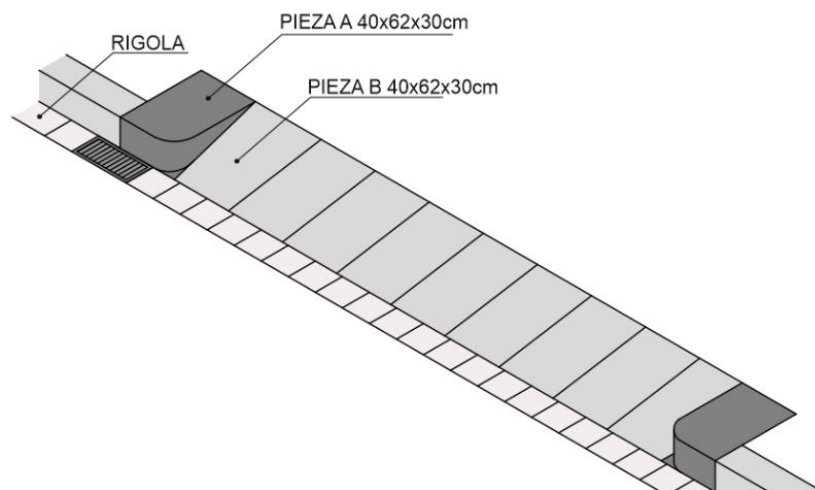
“La cultura de la accesibilidad y la ciudad para todo el mundo se fue filtrando a los distintos servicios municipales y de este modo se empezaron a diseñar elementos y mobiliario urbano accesibles que han terminado por convertirse en elementos característicos de la ciudad.” (VILLALANTE, 1999).

A partir de esto se comenzaron a desarrollar intervenciones específicas en el centro de la ciudad para mejorar la accesibilidad tomándola como forma globalizadora de tratamiento en el espacio público. Un ejemplo de estas intervenciones fue la adaptación de vados que vinieron a solucionar los desniveles que había entre la calzada y la acera o plataformas únicas, el V-60 fue diseñado para los vehículos en 1986 por Rafael de Cáceres, mientras que el V-120 para peatones fue diseñado en 1990 por el Servicio de Elementos urbanos del

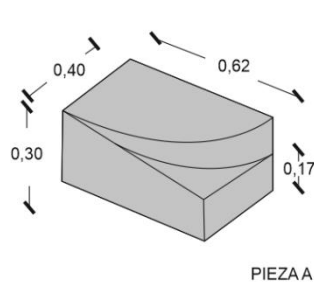
Ayuntamiento, ambos fueron concebidos como elementos estándares. El V-60 está formado por piezas de granito, las piezas centrales tienen forma de cuña con dimensiones de 60x62x30cm, las de los extremos son de 60x40x30cm y tienen un extremo redondeado, dibujado por un arco de 40cm de radio que permite una mejor maniobra a los automóviles, la profundidad de las piezas es de aproximadamente 30 cm debido al tránsito pesado que hace uso de ellas. Más tarde fueron diseñados vados con diferentes dimensiones que se pudieran adaptar a su contexto: V-20, V-30, V-40.



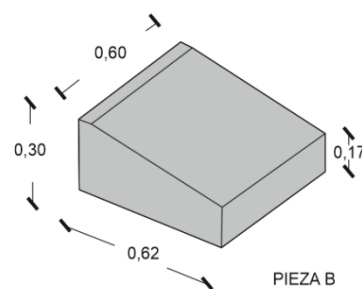
25. Planta del vado V-60



26. Isométrico de vado V-60

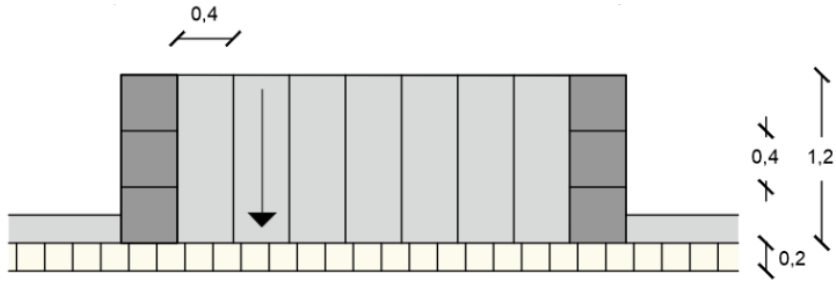


PIEZA A

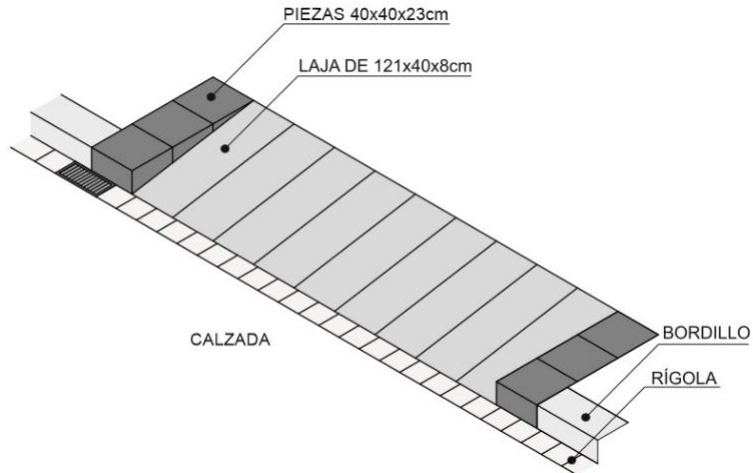


PIEZA B

El V-120 para peatones está formado por piezas de granito, los extremos están formados por tres piezas de 40x40x23cm y que usualmente alojan papeleras, semáforos o señalizaciones. Las piezas del centro son de 121,8x40x8cm y colocadas de manera que su pendiente no sea superior al 12% entre la acera y la calzada. Se puede notar la diferencia de espesor entre las piezas centrales del vado V-120 y las del V-60 en donde las primeras están diseñadas para soportar cargas más ligeras.



27. Planta del Vado para peatones 120



28. Isométrico del vado V-120



29. Fotografía que muestra el vado peatonal 120 que da acceso a la plataforma única en Carrer de Santa Anna y la Canuda / Fuente: CGSH

Actualmente, los modelos de Vados están regulados por: la Ordenanza sobre licencias de acceso de vehículos a los locales C.C.P (9-3-90); Instrucción de alcaldía sobre la instalación de Elementos Urbanos en el espacio público D.A. (8-5-91); y por la Ley de Supresión de Barrera Arquitectónicas (25-11-91).

En 1991, en Cataluña se promulgó la creación de la Ley de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, con base en los principios de mejora de la accesibilidad en el entorno urbano de la década anterior, potenciando aún más la accesibilidad por medio de la supresión de barreras arquitectónicas y de comunicación, permitiendo de esta manera que se ajusten los instrumentos necesarios y la utilización del espacio para cualquier tipo de persona. La Ley incluye el concepto de ayudas técnicas como medio de acceso al entorno. Así, la planificación y la urbanización en general de las vías públicas, parques y demás espacios de uso público se realizan de forma que sean universalmente accesibles, modificándose y adaptándose, de ser necesario, las instalaciones de servicios, el mobiliario urbano, etc., a las normas de accesibilidad.

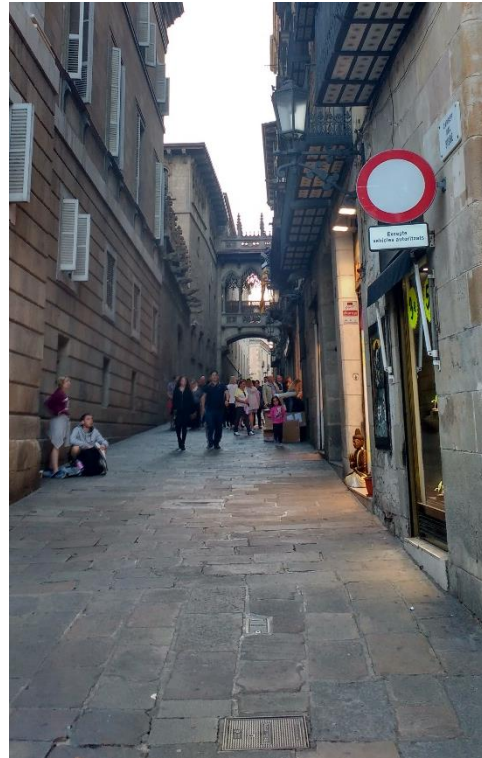
De esta manera, dada la accesibilidad universal que ofrece la ciudad, se garantiza el acceso de todo tipo de peatones en el espacio público para su total integración:

“La promoción de la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos o el envejecimiento de la población no pueden afrontarse exclusivamente mediante una política de servicios sociales, si no que implican la actividad municipal en su conjunto y afectan cada una de las relaciones que establecen entre el ayuntamiento y el ciudadano” (VILLALANTE, 1999).

La transformación del espacio peatonal supuso el uso de nuevos materiales que se adecuaran al emplazamiento y que no representaran ningún obstáculo para sus usuarios, buscando el ideal de espacio accesible, los materiales son piezas de granito y algunas calles tienen secciones cubiertas por panots; en las calles de uso mixto, la calzada está marcada por asfalto mientras que los lados tienen piezas rectangulares de granito, en cualquier caso, el material del pavimento presenta resistencia y durabilidad al tránsito pesado. La evacuación de las aguas depende del uso de la calle, peatonal o mixto, y se realiza a través de pendientes, evitando la entrada del agua a los edificios y la configuración de pendientes dando como resultado una adecuada localización de sumideros (la dotación, su localización, el diseño de las rejillas, el material, etc.)



30. Carrer del Bisbe (1925) con sección segregada / Fuente: Wolfgang Weber



31. Carrer del Bisbe (2017) de sección única con pavimentación de piezas de granito / Fuente: CGSH



32. Carrer de Sant Ignasi y Carrer de la Princesa en el Sector Oriental / Fuente CGSH

La iluminación también ha sufrido modificaciones, se trasladó el cableado a tierra o por medio de las fachadas para dejar limpio el espacio entre fachadas, el plano del aire, cuidando que el halo de luz ilumine continuamente alternando las luminarias para evitar la sensación de inseguridad en ciertas calles y pequeños espacios.

El constante uso del espacio público, principalmente en el Barrio Gótico, a la que las calles peatonales están sometidas, requieren de un mantenimiento de mobiliario y del espacio más continuo, la limpieza de residuos es más frecuente que en otras zonas de la ciudad.

La heterogeneidad de las calles del Casco Antiguo no permite que haya un sistema único de recogida de desperdicios y aunado a esto, el aumento en el nivel de calidad de vida y la tercerización de la zona aumenta el volumen de basuras producido, agravando el problema. En Ciutat Vella se cuenta, además del sistema de recogida móvil, el de recogida neumática implantado a partir de 1998, con buzones de pequeñas dimensiones con compuertas de vertido, situados en los edificios o en la vía pública que dirigen los desperdicios al subsuelo y de éste, a una central de recogida o a un contenedor soterrado.



33. Buzones de recogida neumática en carrer de Abaixadors / Fuente CGSH

7. CONVIVENCIA CON LA BICICLETA

En el espacio público peatonal, calles peatonales y de uso mixto, la bicicleta puede circular junto con los peatones teniendo en cuenta que es prioridad la movilidad a pie sobre la de la bicicleta, está estipulado que en las calles peatonales deben de circular a 10km/hr, la misma velocidad que los vehículos motorizados aunque las bicicletas pueden circular en ambos sentidos no como los automóviles. En las calles de uso mixto se puede circular a 20km/hr, indicado con la señal S-28 y en este caso, se debe de respetar el sentido de circulación estipulado. Además en algunas calles existen aparcamientos para bicicletas, alineados con la vegetación y el mobiliario urbano.

8. CONVIVENCIA CON VEHÍCULOS A MOTOR

En las calles peatonales de Ciutat Vella, el tráfico de vehículos es muy reducido por motivos antes ya señalados aunque de esta manera deben de seguir un esquema de tráfico para regular y simplificar su paso, también, el sentido de las calles es único para evitar que vehículos circulen en sentido contrario por calles estrechas provocando un atasco, incomodidades y riesgos. Avenida del Portal del Ángel, por sus dimensiones, permite el tráfico en ambos sentidos a horas específicas.

Ciutat Vella es una gran zona peatonal por lo que presenta una gran complejidad de situaciones y además tiene la necesidad de aportar permeabilidad a sistemas como el transporte público.

En 1998, en la parte alta del Barrio Gótico se comenzaron a instalar los sistemas electrónicos de pilones que restringían aún más el limitado acceso de los automóviles, además la velocidad de éstos dentro de la zona se fijaba en 10km/hr y solo se tendría acceso por medio de una tarjeta de residente o en casos de emergencia para lo que el lector de tarjetas cuenta con un teléfono digital y cámaras conectados a la sede de la Guardia Urbana del distrito quien daría acceso para pasar (VIVANCO, 1998).

El buen funcionamiento de este sistema y las soluciones que aportaba a la zona peatonal hizo que se extendiera enseguida al barrio de la Ribera, en donde ya se contaba con un sistema similar pero que ya quedaba un poco anticuado y posteriormente a calles concretas en toda Barcelona.



34. Restricción de paso de vehículos en Carrer de la Canuda / Fuente CGSH



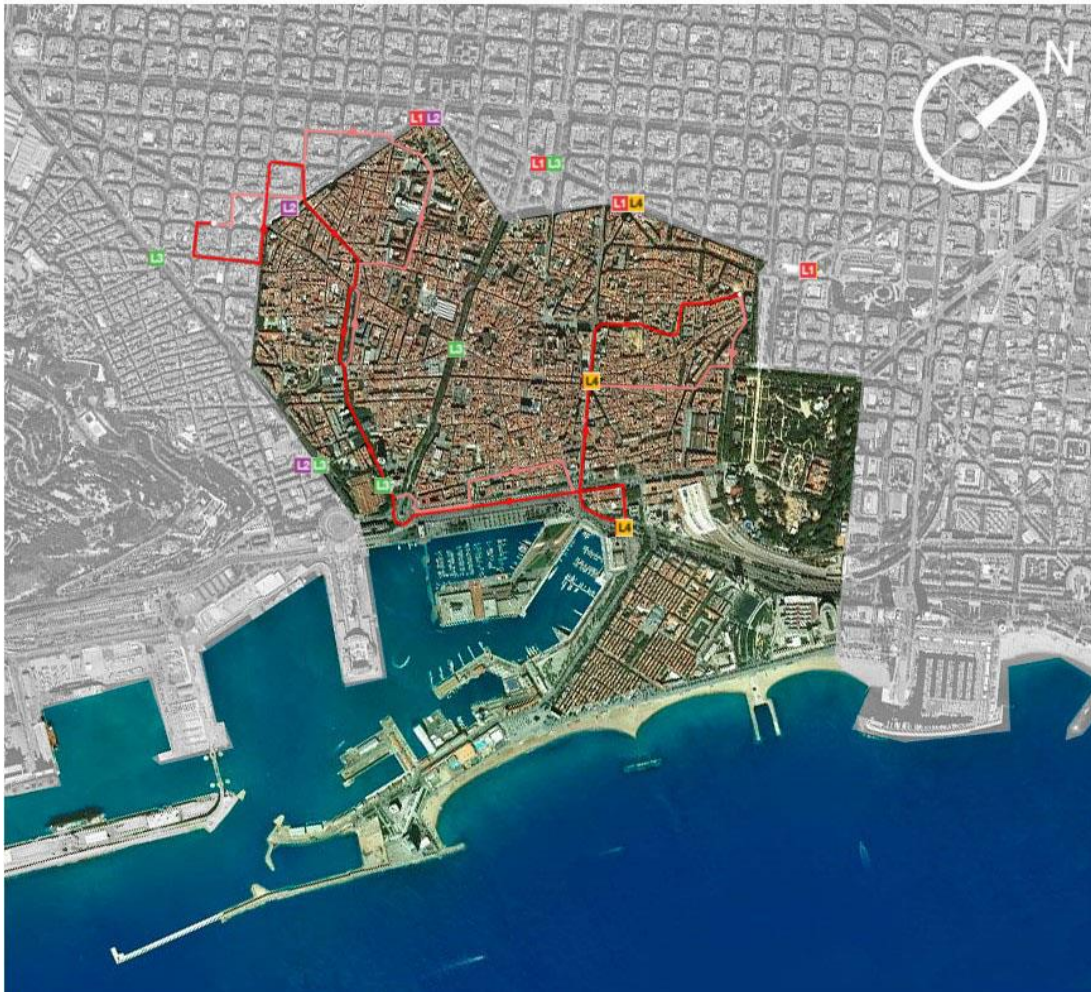
35. Carrer de la Riera Baixa en donde la circulación está prohibida a excepción de vecinos y servicios / Fuente: CGSH



36. Señalización la entrada de la calle que permite solo la circulación de vehículos de vecinos y de servicios en la plataforma única / Fuente CGSH

9. TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público de Ciutat Vella, el bus que transita internamente entre los tres barrios es el 120. Circula por algunas calles de uso mixto y de zona 30, puesto que de hacerlo en las calles de prioridad peatonal se vería limitado y causaría problemas de movilidad y representaría un riesgo para los peatones porque sería un vehículo de paso constante. La red de bus de Barris que circula dentro del distrito permite una buena cobertura de la zona complementada por las líneas de metro y los demás buses de las avenidas principales.



37. Ciutat Vella

 Recorrido del Bus de Barri 120



38. Bus de Barri 120 transitando por la plataforma única en Sant Pere Mes Baix / Fuente CGSH



10. APARCAMIENTOS Y VEHÍCULOS DE CARGA Y DESCARGA EN LA ZONA PEATONAL

Para garantizar el éxito de la creación de las zonas peatonales en el distrito, fue necesaria la creación de una red de estacionamientos subterráneos en el mismo, que satisficiera la creciente demanda de aparcamiento debido a que ya no iba a ser posible estacionarse en cualquier sitio.

Aún quedan muy pocas calles en donde es posible aparcar, son calles zona 30, y pueden ser zona azul o zona verde, como Carrer de les Egypciaques en el Raval y carrer Francesc Cambó en Santa Caterina, son calles que por sus dimensiones, permiten la segregación de circulaciones junto con un carril de aparcamiento controlado. La Zona Azul (Area Blava) permiten un aparcamiento con rotación continua de vehículos, en zonas en de servicios, comerciales, escolares, etc. y pueden aparcar todos los vehículos. La Zona Verde prioriza el estacionamiento a residentes del área, aunque pueden estacionarse todos los vehículos, los vehículos no residentes deben de respetar el horario establecido para su uso, aunque también son áreas exclusivas para residente como en el sector oriental.



39. Zonas de aparcamientos en Casco Antiguo

 Zona Verde (preferente)
 Zona Azul

 Calles peatonales y de uso mixto

El aparcamiento de motocicletas en las zonas peatonales está moderado y señalizado en Barcelona en general, en Ciutat Vella, está dirigido para residentes y para determinadas gestiones durante el día, impidiendo así la ocupación indiscriminada del espacio público. Las zonas de aparcamiento están pensadas para dar respuesta a habitantes y a visitantes de la zona.

El tráfico de mercancías o comercial no es susceptible de cambio de medio de transporte y su circulación por las calles llenas de comercios es necesario, se optó por regular su tránsito. En las zonas peatonales y de uso mixto es posible aparcar por periodo limitado para carga y descarga y siempre y cuando el conductor sea de fácil localización y por un tiempo limitado de 30 minutos para poder agilizar el uso.



40. Zona de carga y descarga / Fuente CGSH

- Zona de aparcamiento temporal para distribución urbana de mercaderías
- Calles peatonales y de uso mixto



41. Señalización de Distribución Urbana de Mercaderías tipo /Fuente: Mobilitat BCN



42. Señalización de DUM en Carrer de Ferran I / Fuente: CGSH



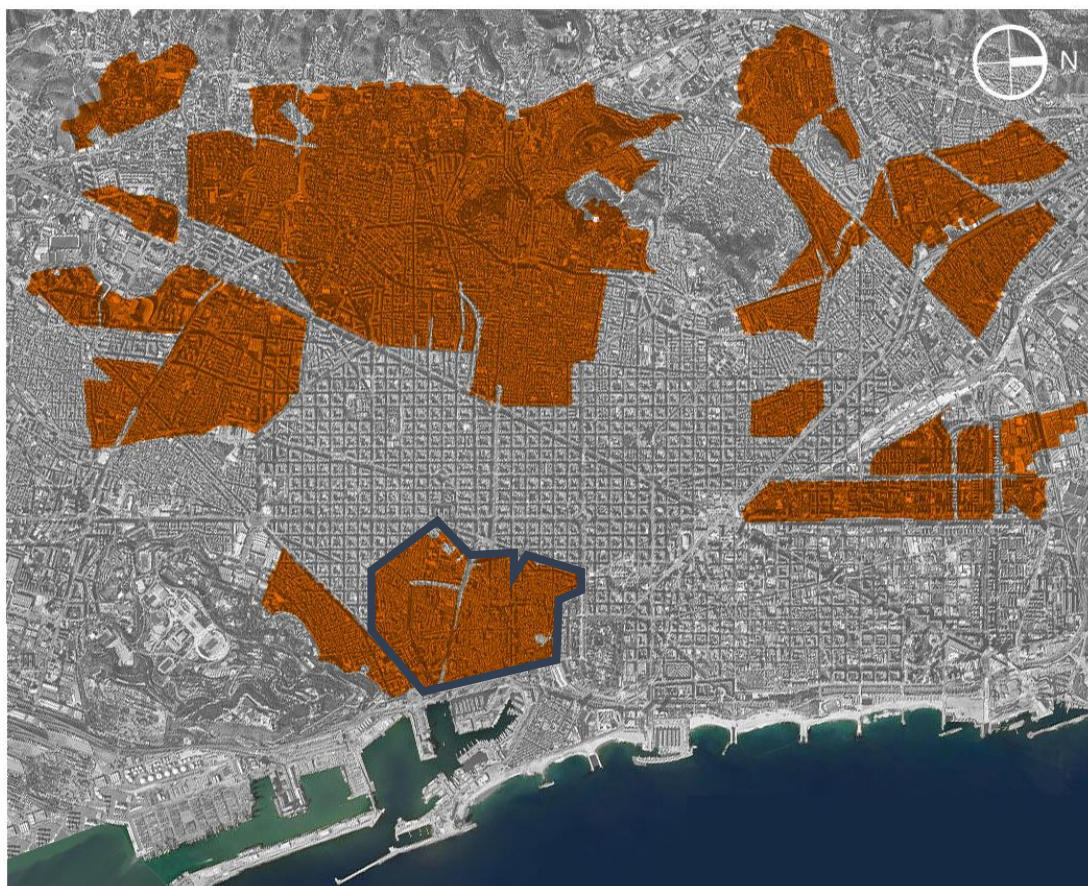
43. Acceso restringido de vehículos automatizado

- Acceso restringido por medio de pilones automáticos o manuales
- Calles peatonales y de uso mixto

11. ZONA 30

La Zona 30 es un conjunto de calles con sección segregada en donde la velocidad para transitar por parte de los vehículos motorizados es de 30km/h máximo teniendo como objetivo principal mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables, los peatones y ciclistas. En Barcelona las pruebas piloto comenzaron en 2006, extendiéndose posteriormente a toda Barcelona debido a las grandes ventajas que aportaban como la reducción en número de accidentes viales y reducción de la contaminación auditiva y ambiental.

La implantación de este tipo de vía se lleva a cabo en zonas o barrios residenciales, en donde abundan los pequeños comercios o zonas mixtas y en calles en donde la actividad local es más importante que la de tránsito vehicular.





44. Plano de Barcelona que muestra las zonas 30

- Zona 30
- Ciutat Vella

Todo el Distrito de Ciutat Vella, es Zona 30, siendo el Raval el barrio que cuenta con más calles de este tipo.



45. Zonas 30

-  Calles con límite de velocidad 30km/h
-  Calles peatonales o uso mixto

12. LA SEÑALIZACIÓN DE LA ZONA PEATONAL

En las zonas peatonales las señales más usadas es la R-100 que significa circulación prohibida, restringe el paso de vehículos motorizados. En donde se permite la circulación de vehículos (de residentes, de servicios, carga y descarga en determinados períodos) se especifican bajo señaléticas a la entrada de la calle, indicando que la velocidad permitida, si hay restricción de estacionamiento, la el tiempo permitido de carga y descarga, etc.



Ilustración 46. Señal R-100 en Carrer de la Canuda / Fuente: CGSH



Ilustración 47. Señal de prohibo aparcarse en Sant Pere Mes Baix / Fuente: CGSH



48. Señalización de velocidad en Carrer de la Canuda / Fuente CGSH



49. Señalización sobre el pavimento que indica que por la calle los peatones circulan libremente. Entrada a Carrer de Joaquín Costa, El Raval / Fuente CGSH



50. Señalización que prohíbe el aparcamiento excepto para vehículos de carga y descarga en Carrer de Joaquin Costa, El Raval / Fuente CGSH



51. Mapa de la zona que indica las calles peatonales en color azul/ Fuente CGSH