



76. Imagen aérea actual de la calle del Almirante Cervera conectando el Paseo de Juan de Borbón con el Paseo Marítimo.

Fuente: Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

1911 Proyecto de ampliación del puerto.

Se propone la creación de nuevos muelles que van definiendo la forma que presenta hoy día el puerto. Además, se vinculan las estaciones de Villanova y Mataró para el transporte de mercancías.

1914 El Hospital de Infecciosos.

Debido a diversas epidemias, se crea el Hospital de Infecciosos como asentamiento provisional (futuro Hospital del Mar), tras la remodelación de un antiguo pabellón de la Exposición Universal de 1888 en el lado costero del Puente de San Carlos.

1916 La estación del Morrot.

La estación de Villanova en la dársena de San Bertrán es desmantelada y se reemplaza por la nueva estación de mercancías ubicada más al sur en la nueva dársena del Morrot.

1918 Los paseos marítimos.

El Ayuntamiento encarga a José María Ortega, ingeniero en jefe de obras públicas, el diseño de un paseo marítimo desde Can Tunis, en la costa de Montjuïc entre el cementerio y el puerto, hasta el río Llobregat. El proyecto no se realizó, pero luego en el año 1930 aparece otra iniciativa para crear un paseo marítimo.

1920 La escuela de náutica.

Se construye el edificio de la escuela de náutica en donde antes había estado el Portal de Mar.

1934 El Plan Macià.

El plan fue el proyecto emblemático de los arquitectos del GACTPAC con Le Corbusier. Proponía extender la ciudad hacia el Llobregat y poner en más valor este lado de la costa.

1939 Derribo del Puente de San Carlos.

Los efectos de la Guerra Civil en Barcelona dejaron el Puente de San Carlos en muy mal estado, por lo que se decide derribarlo definitivamente, dejando desconectada esta parte de la Barceloneta.

1940 La calle del Almirante Cervera.

Con el fin de dotar de un "carácter monumental al barrio" (Tatjer, 1973) luego del deterioro por la guerra civil, se propone ampliar la calle del Almirante Cervera, antes llamada Alfredo Calderón.

1944 Derribada la Plaza de Toros.

En 1944 es derribado el edificio de el Torín y los terrenos pasan a propiedad de la compañía la Catalana de Gas, que reconvierte en un campo de fútbol para sus trabajadores.

1953 El Plan Comarcal.

Se concreta el plan comarcal que propone la ordenación de la ciudad por medio de la zonificación de las distintas funciones urbanas.



1956 El Paseo Marítimo de la Barceloneta.

La Comisión de Urbanismo de Barcelona aprueba las obras de construcción del Paseo Marítimo que tendría sus inicios en el Paseo Nacional, pasando por la reformada calle del Almirante Cervera hasta salir a la costa y extenderse hasta la calle Marina.

1963 Cierra La Maquinista.

La Maquinista traslada su sede a las instalaciones que poseían en Sant Andreu y los talleres de la Barceloneta pasan a ser almacenes

1965 El Plan de Ribera.

Se propone un plan de ordenación de la ribera de Barcelona que iniciaría en la Barceloneta en dirección al río Besós pretendiendo convertir toda la fachada marítima en una zona residencial y de ocio.

1965 Derribo de las barracas del Somorrostro.

El barrio de barracas del Somorrostro ocupaba la línea costera entre el Hospital de Infecciosos y el límite con Poble Nou.

1976 El metro en la Barceloneta.

La línea 4 del metro llega finalmente a la Barceloneta con accesos en Paseo Nacional, Dr. Aiguader y en la estación de Renfe - Cercanías.

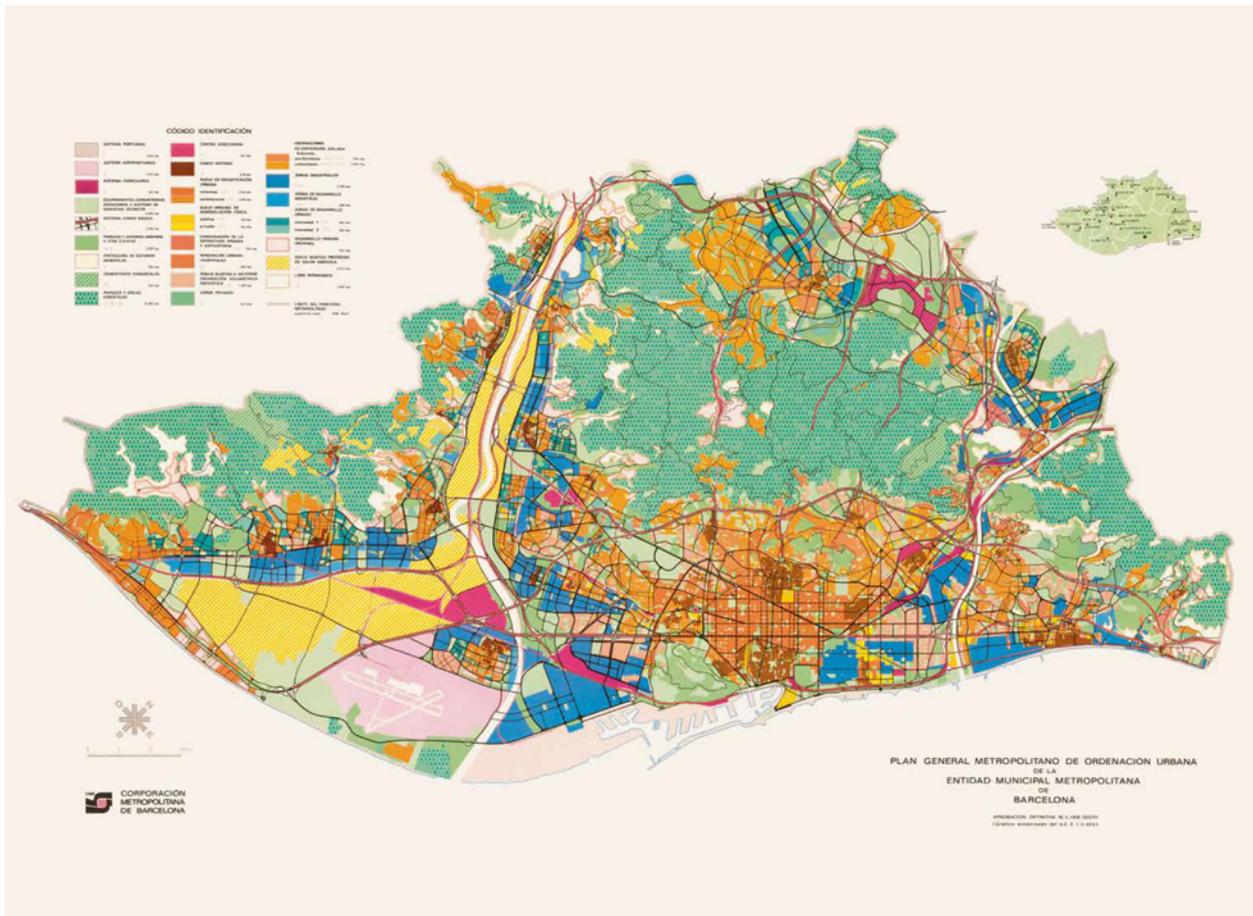


77. Acercamiento del área de la Barceloneta en el plano de las zonas de ordenación del territorio de Barcelona. Se aprecia la estricta zonificación, estableciendo la parte norte de la Barceloneta como zona ferroviaria y de gran industria con el Hospital de Infecciosos atrapado en medio. **Fuente:** Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

78. Paseo Marítimo de la Barceloneta dando acceso a la fachada de mar del Hospital de Infecciosos. Al final del paseo se encontraba el barrio de barracas del Somorrostro. **Fuente:** Hemeroteca de La Vanguardia. Edición del sábado, 14 febrero 1959, página 1.

1976 El Plan General Metropolitano.

Conocido como PGM, es el plan que determinará durante las próximas décadas las calificaciones urbanas del territorio metropolitano barcelonés, poniendo énfasis en la definición de los grandes sistemas de infraestructura.



79. Plano del Plan General Metropolitano (PGM) de 1976. **Fuente:** Atlas Metropolis. Cartografías contemporáneas, AMB.

1985 PERI de la Barceloneta.

Hacia la década de 1980 se realizaron varios planes especiales de reforma interior (PERI) que permitieron mejorar las condiciones urbanas de varios barrios, entre ellos la Barceloneta.

1991 PERI del sector norte de la Barceloneta.

Debido a la antigua actividad industrial que dominaba el sector norte de la Barceloneta, se realiza un plan especial para esta zona en la que se proponen varias soluciones de vivienda.

1992 Juegos Olímpicos, Port Vell como puerto urbano, Ronda Litoral, remodelación del Hospital del Mar.

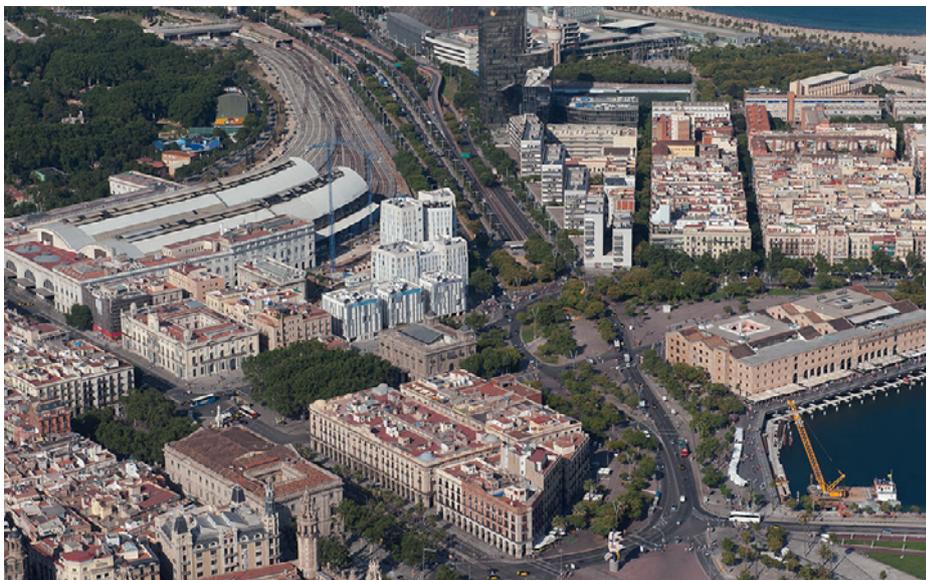
Los Juegos Olímpicos significaron un gran medio para generar cambios urbanos en Barcelona, y específicamente para las zonas adyacentes a la Barceloneta. El Port Vell, dominado por la actividad mercante, pasa a ser un puerto urbano y son desmantelados todos los almacenes y vías de tren que por él pasaban.

Se remodela y amplía el Hospital del Mar, antiguo Hospital de Infecciosos y se convierte en el hospital más importante de esta parte de la ciudad.

Se concreta el proyecto de los cinturones de ronda, en este caso aparece la Ronda Litoral, imitando en parte el recorrido que hacían el antiguo Paseo del Cementerio y la línea ferroviaria de Barcelona-Mataró. Esta operación es pacificada por medio de la intervención en la Plaza de Pau Vila donde se cubre la ronda para generar una conexión entre el Paseo nacional de la Barceloneta con el Paseo de Colón y Plaza de Palacio. Por último, se reurbaniza el Paseo Marítimo de la Barceloneta, abriendo la ciudad a la playa, y un año más tarde el Paseo Nacional pasa a llamarse Paseo de Juan de Borbón.



80. Foto aérea de las obras para los Juegos Olímpicos en la zona entre la Barceloneta y Plaza de Palacio en 1990. Se observa el corte de las vías de tren de la estación de Francia, la estación de Renfe - Cercanías a un lado, el trazado de la Ronda Litoral y el inicio de la formación de la Plaza de Pau Vila. **Fuente:** Archivo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona.



81. Evolución del paisaje urbano. Misma toma en el año 2012. **Fuente:** Archivo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona.

2007 Reforma del espacio de la antigua estación de Renfe - Cercanías.

Se propone un proyecto de mejora que incluye la reforma y derribo de parte de la estación que en este momento se utilizaba como estacionamiento y se separaba del espacio público por medio de un muro. Esto ayuda a mejorar la articulación de la Plaza de Pau Vila con Plaza de Palacio y contribuye al intercambio entre las interfaces de bus y metro.

2008 Plan de Barrios de la Barceloneta.

El plan propone mejoras en el barrio empezando por temas económicos y sociales, y luego en aspectos físicos como la vivienda, equipamientos y adecuación del espacio público. Las principales actuaciones sobre el barrio incluyen la mejora del parque de la Barceloneta, reurbanización de algunas calles transversales para mejorar la conexión con el interior del barrio, y aumentar la accesibilidad a la playa y equipamientos del paseo marítimo.

82. Foto aérea de la Barceloneta y su playa en el año 1990. Se observan los chiringuitos y la desarticulación de la punta sur del barrio. **Fuente:** Archivo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona.



83. Evolución del paisaje urbano. La Plaza del Mar aparece como espacio articulador entre tres paseos costeros. **Fuente:** Archivo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona.





84. Vista del conjunto de la Barceloneta en la actualidad. Las operaciones de espacio público (en verde) han conseguido mejorar la condición de accesibilidad del barrio, pero la Ronda Litoral y las vías de la estación de França (en amarillo) siguen jugando un papel de deterioro urbano en la parte norte del barrio. **Fuente:** Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

2009 La Plaza del Mar.

Se inaugura la Plaza del Mar, sirviendo como espacio conector entre el Paseo de Juan de Borbón, el Paseo Marítimo de la Barceloneta y el Paseo del Mare Nostrum.

2012 La nueva red de bus empieza en la Barceloneta.

Dos de las cinco primeras líneas de autobús de la nueva red de Barcelona empiezan en la Barceloneta con la D20 (Paseo Marítimo – Ernest Lluch) y V21 (Paseo Marítimo – Montbau).



5 | Análisis del espacio público: interfaz



El transporte público y el espacio de interfaz

Si miramos hacia atrás, en los últimos dos siglos, podemos entender que en gran parte los cambios urbanos más significativos que han experimentado las ciudades van ligados directamente a algún tipo de revolución o evolución del transporte. Primero con los ferrocarriles y posteriormente los tranvías a mediados del siglo XIX, que fueron los propulsores del inicio de la extensión de las ciudades y que dieron origen a sistemas como el del metro. Y luego, la invención del automóvil y su comercialización en la primera mitad del siglo XX, cuyo uso intensivo significó la ruptura de los sistemas colectivos para dar entrada a los particulares o privados y, como era de esperarse, las ciudades también se fueron forjando en torno a las características de este medio de transporte más dominante e independiente. A pesar de sus obvias ventajas, estos acontecimientos representaron en su momento un arma de doble filo para las ciudades. Las líneas férreas siempre fueron elementos segregadores del espacio urbano, algunas convirtiendo calles enteras en zanjas, vacíos o fronteras. El automóvil, con su individualidad y rapidez, fue transformando las calles en carreteras y las avenidas en autopistas, propiciando el deterioro del espacio público. Hoy en día nos encontramos en medio de otro momento de transición: el del transporte público, no solo como herramienta primordial de la movilidad contemporánea, sino también como medio para recuperar y poner en valor espacios concretos en el tejido urbano de la ciudad capaces de conectar territorios eficientemente.

Actualmente existen tantos sistemas de transporte público que no tendría sentido si no se complementaran entre sí. Los puntos de la ciudad en donde convergen varios sistemas empiezan a necesitar que se les otorgue cierto valor y orden, ya que por su propia naturaleza de conglomeración, movimiento e intercambio se convierten en espacios centrales, accesibles. Así, desde el punto de vista del espacio público y de los elementos que lo conforman, esta centralidad espacial podemos definirla como una interfaz.

interfaz

Del ingl. *interface* 'superficie de contacto'.

1. f. Conexión o frontera común entre dos aparatos o sistemas independientes.
2. f. Inform. Conexión, física o lógica, entre una computadora y el usuario, un dispositivo periférico o un enlace de comunicaciones.

El término de interfaz suele utilizarse mayormente en el lenguaje técnico de la informática, por lo que su definición sugiere que ésta debe tratarse como un medio que permita una interacción significativa entre el usuario y uno o más sistemas. Traslapando la definición a ámbitos de espacio público, un espacio de interfaz es un mediador que pone al alcance de los usuarios los diferentes usos que en él se soportan. Es decir, una interfaz promueve la accesibilidad urbana por medio de la interacción con las diferentes redes, sistemas y servicios. Y en el caso de los espacios relacionados al transporte público promueve el movimiento, la información y el intercambio.

También es importante entender que, aunque el espacio de interfaz contiene una aglomeración de sistemas y elementos complementarios propios, éste mismo es soportado por la estructura básica y primordial del espacio urbano: la calle, entendiéndola en su conjunto como una red. Es en la calle donde se realizan los puntos de contacto con los diferentes sistemas de la ciudad (suministros, saneamiento, transporte, etc.), y es ella quien cumple la función de ser el soporte del movimiento. Entonces, los espacios de interfaz son los puntos en donde se facilita el contacto y uso de los sistemas que soporta la calle. Son espacios mediadores que concentran sistemas, y forman parte de un sistema a la vez.

A continuación, un análisis de uno de los espacios de interfaz más relevantes de la Barceloneta, empezando por un vistazo y reflexión sobre el diseño del suelo, seguido por una serie de vistas en donde se analizan las interfaces y los elementos de equipamiento urbano en relación con el espacio y por último se hacen unas consideraciones sobre el arte público presente.

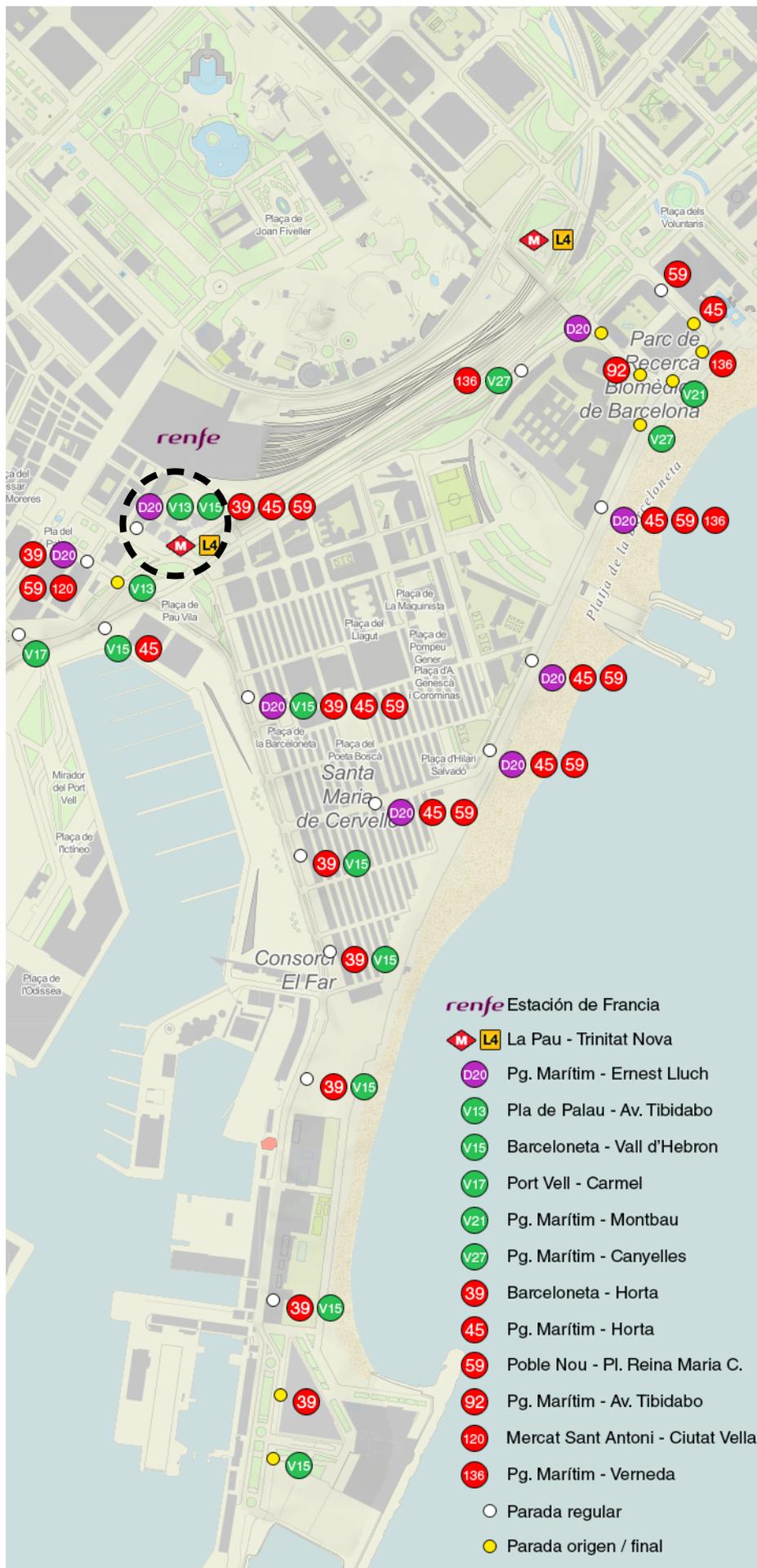
85. Movimiento de viajeros en la interfaz del metro de la Barceloneta. **Fuente:** elaboración propia.



86. Usuarios interactuando con el sistema de autobuses en la interfaz del área de intercambio de Pla de Palau. **Fuente:** elaboración propia.



87. Red de espacios públicos de la Barceloneta. Se señala el espacio de interfaz analizado en este trabajo, comprendido entre la Plaza de Palacio, la Calle del Dr. Aiguader y la Plaza de Pau Vila. **Fuente:** elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



88. Interfaces de transporte público de la Barceloneta. La aglomeración de las redes genera una fuerte centralidad en espacios determinados, que se convierten en las “entradas y salidas” del barrio. En el espacio analizado convergen la línea 4 del metro con seis líneas de bus, y se vinculan de forma indirecta con los trenes de la estación de Francia. De la red de autobuses, tres pertenecen a la nueva red (D20, V13 y V15) por lo que se convierte en un área de intercambio importante. El otro espacio de interfaz relevante de la Barceloneta es el que se encuentra (un poco más disperso) entre el Hospital del Mar y el puerto olímpico. La centralidad de esta parte del territorio se difumina por la dispersión de las interfaces de la red de autobuses y la desvinculación de estas con el metro. **Fuente:** elaboración propia sobre mapa del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.