

57

Fig. 2.12 Viari Bàsic: Existent, en construcció, i en projecte  
NEW DOWNTOWNS IN  
BARCELONA ÀREES DE  
NOVA CENTRALITAT.  
Ajuntamiento de Barcelona, Àrea  
d' Urbanisme i Obres Públiques.  
Àrea de Relacions Ciutadanes,  
1987, p. 10

La construcción de los cinturones y vías de conectividad se constituyeron por dos vías distintas conceptualmente:

(1) *El cinturón II*, como vía transversal metropolitana colectora-distribuidora del tráfico regional intermunicipal, que se extiende desde Montgat al Prat de Llobregat, pasando por Tiana, Baladona, Sta. Coloma de Gramanet, Barcelona, Espulgues, Cornellà y l'Hospitalet.

*El cinturón II o Ronda de Dalt, sirve, a su vez, de unión entre las vías de acceso al Área Metropolitana de Barcelona*

(2) *El cinturón del Litoral*, manteniendo una configuración en U con dos tramos paralelos al río Llobregat y al Besòs y un lado paralelo al mar. *Mantiene una funció colectora y distribuidora en las áreas de Zona Franca, Puerto y Poble Nou,*

además de ser la unión directa entre Villa Olímpica y el Anillo Olímpico. El cinturón Litoral es el encargado de distribuir el tráfico en la zona de la costa. La ciudad se abre así al mar de forma física en dos bandas, peatonal y vehicular.

*Con esto se logró abrir Barcelona al mar y ganar seis kilómetros de playa, lo que para Montaner (2012) ha sido, sin duda, la mejor apuesta de inversión olímpica. El proyecto más importante fue la apertura del «waterfront», de la fachada marítima, desde el Port Vell hasta el Besòs, comenta Borja en artículo Luces y sombras de la herencia olímpica de Barcelona del periódico La Vanguardia, 2012. El abrir la ciudad al mar significó soterrar vías, demoler fábricas y construir una depuradora, operaciones costosísimas, agrega Borja en el mismo artículo.*

La ronda de Dalt es el nombre que ha recibido la vía rápida de circunvalación que bordea la ciudad, desde el Llobregat al Besós, en la zona de montaña. Se previó como un segundo cinturón de ronda, que durante muchos años se encontró pendiente de realización debido a problemas de carácter técnico, constructivo y de financiación, además de la dificultad de precisar un trazado homogéneo que debía atravesar tramas urbanas de características muy diferentes entre sí. Debía, además, armonizar una multiplicidad de intereses económicos y sociales que entraban en juego. *Esta problemática llevó a que tanto el proyecto definitivo como la construcción fueran haciendo por tramos (Domingo & Bonet, 1998); algunos realizados sin que estuviera determinado totalmente el proyecto y otros a partir sólo de la definición del trazado.*

Debido a la historia urbana de la ciudad, la Ronda de Dalt se produjo en un significativo desfase temporal entre la construcción de uno y otro tramo e incluso, en determinados barrios, *la realización de un mismo tramo es fue haciendo a trompicones, en etapas muy espaciadas.* (Domingo & Bonet, 1998). Esta situación de dificultades físicas, económicas y sociales contribuyó a que se perdiera el positivismo sobre sus actuaciones.

*Fue, sin duda, la falta de continuidad, espacial y temporal, la que vino a determinar la aceptación de los afectados.* (Domingo & Bonet, 1998)

La realización de cada tramo se vio intervenida directamente por la correspondiente asociación vecinal, que iba desde oponerse radicalmente al paso del cinturón hasta reclamar la introducción de las modificaciones mejorarían su paso sobre el barrio. Y como consecuencias, la adopción de soluciones fue muy variada pues responden, en algunos casos, más allá de los requerimientos técnicos.

Contrario a las visiones de los años sesentas y setentas, la nueva vía no podía ser contemplada simplemente como un instrumento para dar solución a un problema de tránsito. Esta autopista debía integrarse en las tramas urbanas que cruzaba, a la vez que les proporcionaba accesibilidad. Pero la construcción de una vía como la Ronda de Dalt exigía una velocidad constante, un nivel de seguridad vial en todo su recorrido y una facilidad de entrada y salida pero con un trazado con unas condiciones geométricas muy rígidas, casi más propio de una autopista que de una vía urbana.

En consecuencia, era imposible que se insertara en un tejido urbano sin que se produjera un fuerte impacto, físico y social. Además, se tenía otro factor de dificultad: la morfología de la geografía de la ciudad.

La Ronda Dalt se formó a partir de cuatro tramos entendidos por las secciones de ciudad que atravesaban:

- (1) *Pedralbes y Sarrià.*
- (2) *Penitents, La Taxonera y Montbau.*
- (3) *Mundet y Horta.*
- (4) *Canyelles, Roquetes, Prosperitat, Trinitat Nova y Trinitat Vella.*

Por su parte, Trinitat Vella, como antes descrito en este mismo estudio, ha sido pionera de las luchas de oposición, en este caso al cinturón de Ronda Dalt. En la esquina superior derecha de la ciudad, la incidencia de la ronda, aún hoy, ha sido muy compleja.

Durante la segunda etapa de luchas, a partir del año 1989, concentran la protesta en el cambio de ubicación del nudo de la Trinidad, los vecinos exigieron un estudio de evaluación de impacto. Como contrapartida se les ofrece la construcción del parque de la Trinidad, la instalación de barreras acústicas y mejoras en los accesos. Además, se firmó un protocolo en el que se redactaban una serie de intervenciones de rehabilitación. En los plazos previstos se obtiene una parte de las actuaciones, pero no todas, y es por esto que en mayo de 1993, recurrieron de nuevo a la movilización de la ronda.

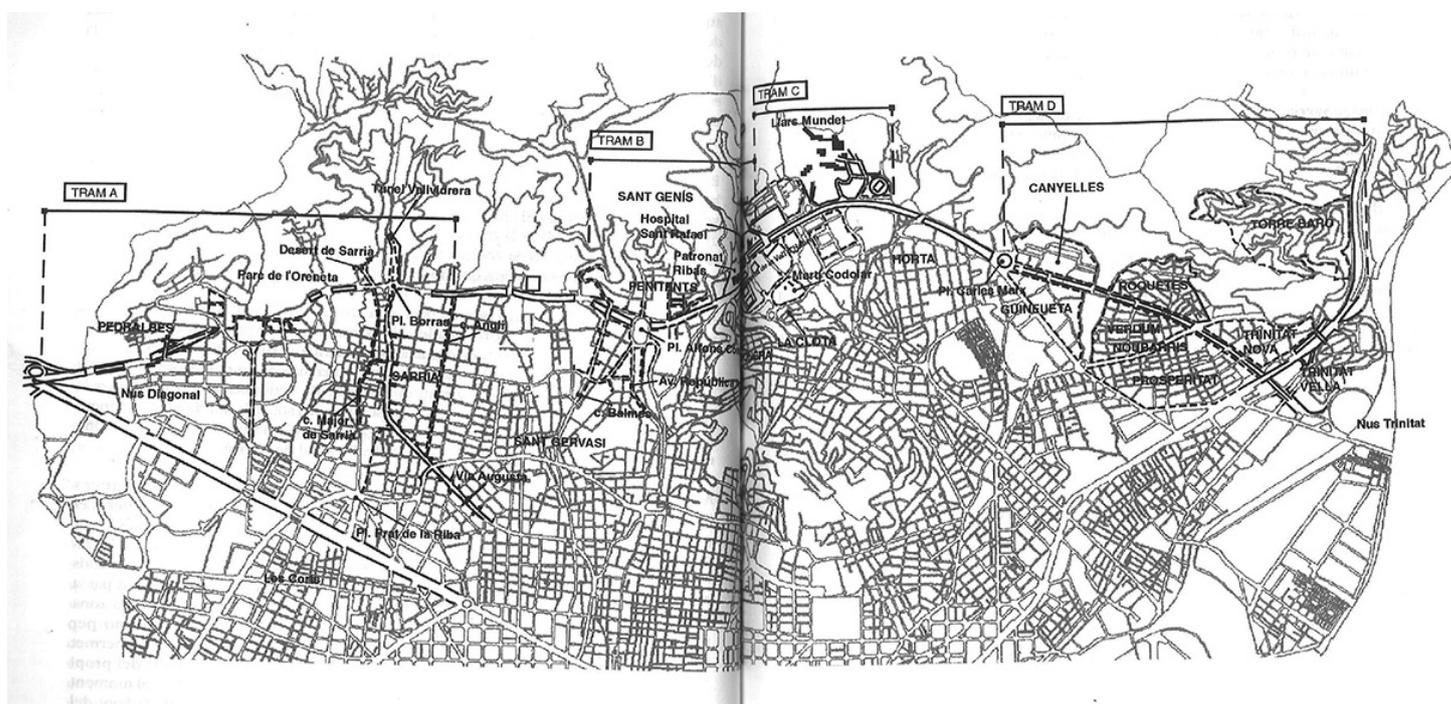


Fig. 2.13 Cambio de soluciones en el recorrido de la Ronda de Dalt. De cómo los vecinos tienen algo que decir sobre las obras infraestructuras que inciden sobre su barrio. Barcelona i els Moviments Socials Urbans. Miquel Domingo i Maria Rosa Bonet, Barcelona, 1998.

El Cinturón II abarcaba una distancia de 27 km desde el Municipio de Montgat hasta el Prat de Llobregat, coincidiendo con el área central en 12 km desde el Río Besòs hasta el margen izquierdo del Río Llobregat, discurriendo entre el primero y la av. Diagonal. El Cinturón Litoral se encargaba de unir el margen izquierdo del Río Llobregat, la costa y el margen derecho del río Besòs. (Alcalá, 2004)

La Ronda de Dalt y la Ronda del Litoral, con un total de 36 km, de los cuales 8,5 son túneles<sup>4</sup>, logran la continuidad del trazado mediante diferentes nudos<sup>5</sup> de enlace, logrando un hilo conductor que desahoga el tráfico pesado del interior de ciudad distribuyéndolo por la periferia.

<sup>4</sup> Información obtenida de la página oficial del AMB de Barcelona.

<sup>5</sup> En su libro *La Imagen de la Ciudad*, (edición 1984), Kevin Lynch (1918-84) define a los nudos como puntos estratégicos en una ciudad en los cuales el observador puede entrar, se trata de focos intensos desde y hacia los cuales el observador viaja. Pueden ser sobre todo uniones, lugares de descanso en el transporte, un cruce o convergencia entre caminos, los momentos de cambio de una estructura a otra. O pueden ser también simples concentraciones de carácter físico. Son estos elementos en la ciudad de gran importancia pues debido a su complejidad, las personas tendemos a poner mayor atención para percibir los elementos cercanos con una mayor claridad de lo normal.

Lynch agrega *They might be called cores*. Core se traduce al español como: núcleo, centro, corazón, esencia, etc. Lo que invita a pensar en su doble importancia, los nudos como conjunciones urbanas, pero también como corazones bombreadores de la ciudad.

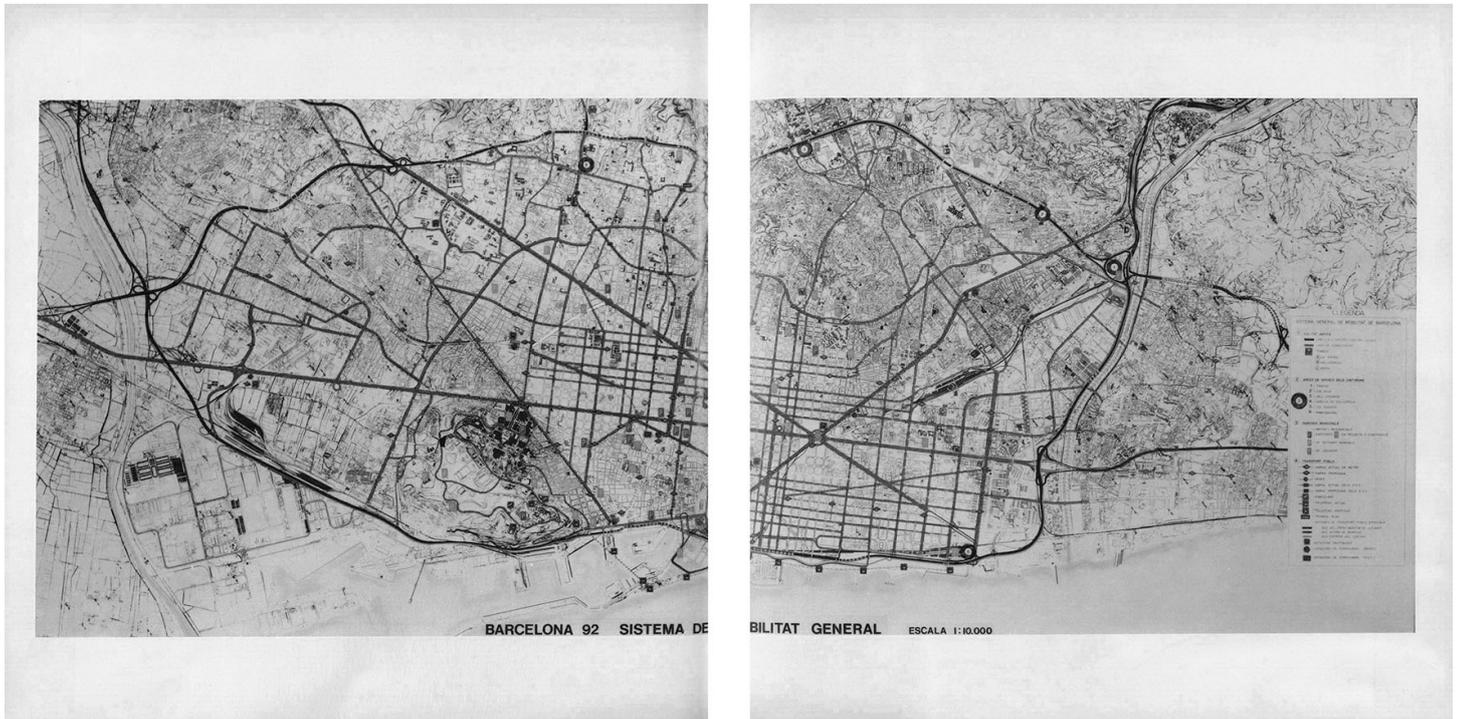


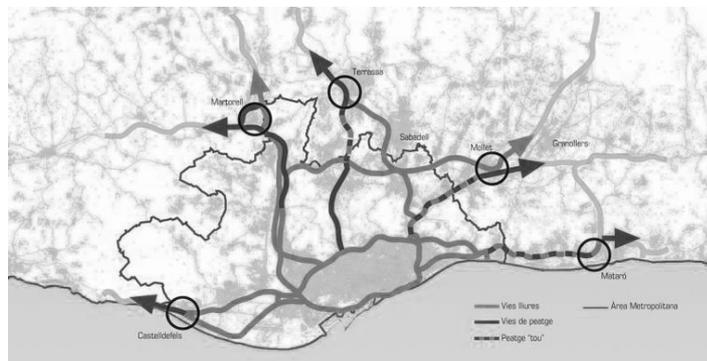
Fig. 2.14 Plano del sistema general de Mobilitat de Barcelona, 1992, escala 1:10.000. Barcelona: la ciutat i el 92, Barcelona, 1990

La Trinitat Vella se vio especialmente afectada con la Ronda de Dalt, debido a que se insertó, buscando aligerar la afluencia de tráfico de la av. Meridiana y conectando las dos rondas, lo que da lugar al *Nus de la Trinitat*.

Su situación geográfico con respecto al resto de la ciudad, colocó al barrio en una de las esquinas del cuadrante barcelonés y, a su vez en una de las entradas y salidas históricamente estratégica para Barcelona.

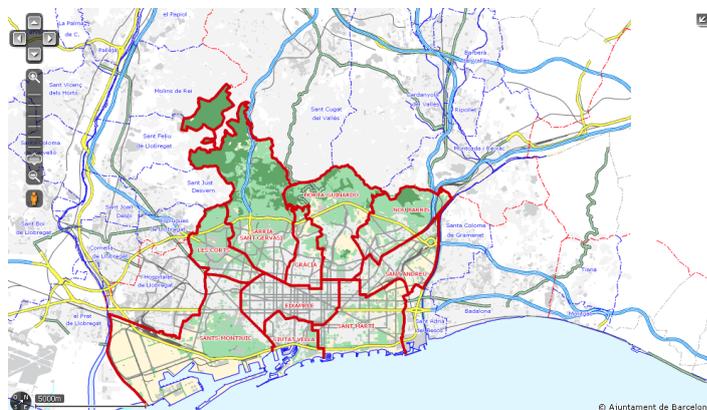
La red viaria metropolitana se articula a través de tres estructuras: el sistema central, constituido por las rondas de Barcelona y sus puertas de distribución hacia las vías exteriores; los ejes principales de distribución y estructuración territorial, y el *bypass* definido por la B-30. Este sistema conecta con cinco nodos exteriores.

Fig. 2.15 Plano del sistema general de Mobilitat de Barcelona, 1992, escala 1:10.000. Barcelona: la ciutat i el 92, Barcelona, 1990



Es, el Nus de la Trinitat, la única entrada derivada de la carretera proveniente de la Sierra de Montcada, que conecta hacia el norte con Giorna y Manresa, hasta la costa francesa.<sup>6</sup> La Ronda Dalt y la Ronda Litoral se conectan con esta carretera por medio del Nus de la Trinitat consiguiendo incrementar la conectividad a nivel internacional del resto de Europa con la ciudad, sin embargo, el nudo a nivel local les ha cortado al barrio los vínculos con Trinidad Nova y el resto de Nou Barris.

Fig. 2.16 Plano de Barcelona, PLANOBCN. Página oficial del Ayuntamiento de Barcelona. Consultado vía web en mayo del 2014.



Según datos oficiales obtenidos en la página del AMB, las rondas viales de Barcelona tienen una intensidad media de tráfico superior a los 166.000 vehículos distribuidas en los bordes de ciudad de mar y de montaña.

<sup>6</sup> Información obtenida del Plano de Barcelona, PLANOBCN. Página oficial del Ayuntamiento de Barcelona

## *Red de infraestructuras: El Corredor Mediterrani*

El Corredor Mediterráneo es el corredor ferroviario que discurre paralelamente a la costa mediterránea, al este de España en el cual, el área metropolitana de Barcelona ocupa una posición estratégica comunicando el sur de España con el resto del continente. Esta localización privilegiada le permite a la ciudad convertirse en el epicentro del territorio catalán.

Barcelona es además, puerta de entrada del ahora Tren AVE (Tren de Alta Velocidad) por el que a principios de siglo XX, era el camino del ferrocarril.

Con una estructura de red de mercancías en el entorno metropolitano, se ve formada por dos ejes principales: (1) *el eje mediterráneo* y (2) *el eje del Ebro*, que convergen en el tramo *Tarragona - Barcelona - Girona - Francia*.

La puesta en marcha del Corredor Mediterráneo permitirá utilizar de forma compartida (tráfico mixto, de pasajeros y de mercancías) tanto la línea de alta velocidad de ancho europeo internacional como la línea convencional de ancho ibérico, por la que circularán trenes desde España hasta Francia, pasando por la variante de ancho mixto de Castellbisbal - Mollet y Portbou .

63

En abril del año 2013, Miguel Arias Cañete declaró sobre el Corredor Mediterráneo: *Es absolutamente fundamental para vertebrar Cataluña y el resto de España*. Y más tarde, en diciembre del mismo año, se declaró en el periódico El País: *Los países de la Unión Europea (UE) han dado este jueves su visto bueno final a las Redes Transeuropeas de Transporte, entre las que se encuentran como proyectos prioritarios los corredores Mediterráneo y Atlántico que discurren por España*.

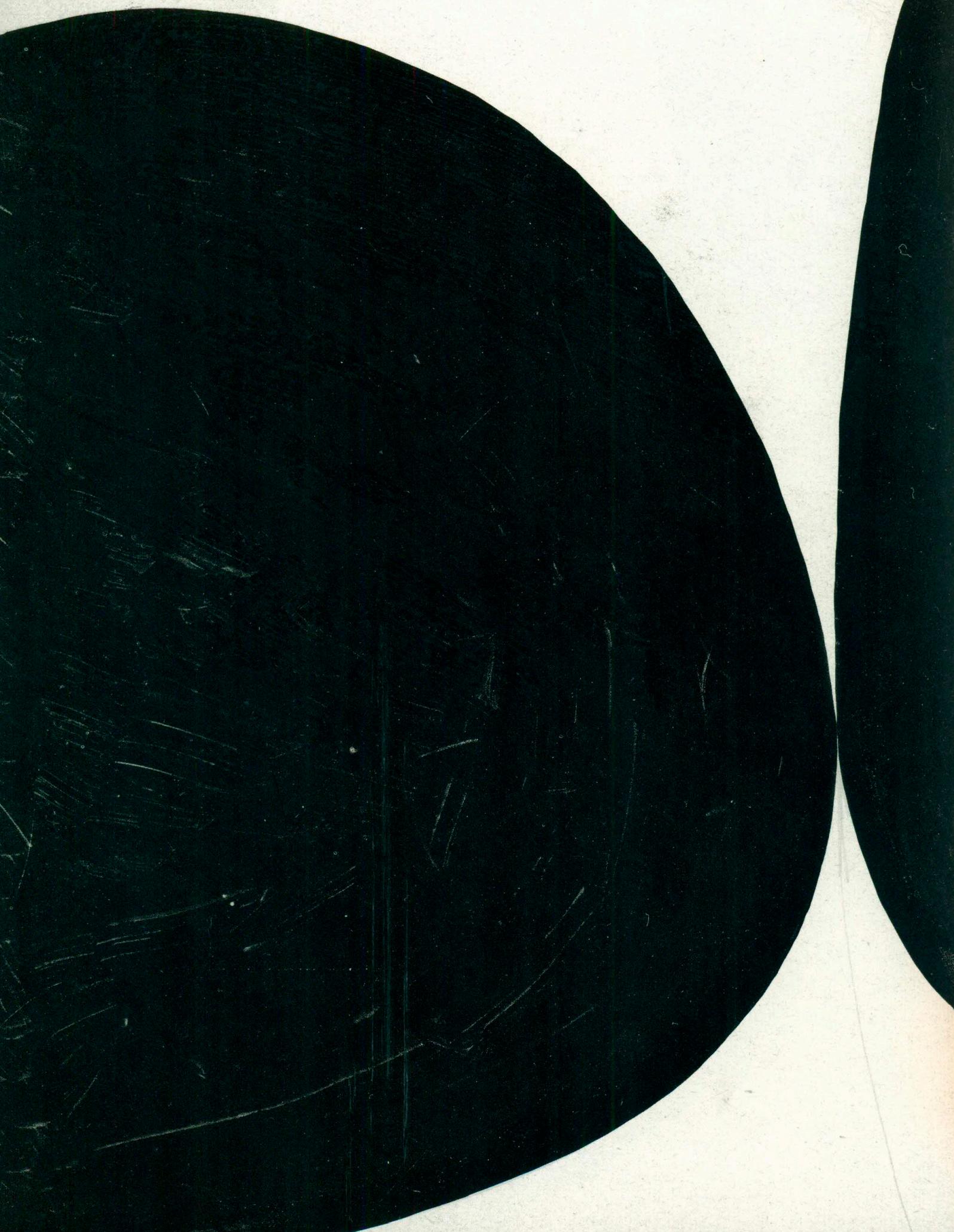
Actualmente ya se pueden transportar mercancías a través del ancho europeo desde el Puerto de Barcelona hasta Francia, pero aún queda por resolver la conexión hacia Tarragona, Castellón, Valencia y el sur de España. Se carece para completar la conexión ferroviaria de mercancías con dos actuaciones importantes: el acceso ferroviario definitivo a la ampliación sur del Puerto de Barcelona y las estaciones de mercancías en el antiguo cauce del Llobregat. (AMB)



Fig. 2.17 Esquema del corredor Mediterráneo, 2014. Obtenido de la página oficial del Ayuntamiento de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).



III. LA CIUDAD PUEDE GIRAR<sup>1</sup>.



*Un jardín es una especie de oasis; es una excepción en el paisaje, un pequeño milagro humano. Es la industria del hombre la que lo crea y sustenta*  
Nicolás María Rubió y Tudurí

67



Fig. 3.0 "Parc del Nus de la Trinitat" Batlle i Roig arquitectes. © Fotografia: Andrés Flajszer.

1 Frase que menciona Enric Batlle en la entrevista otorgada para este estudio, cuando hace referencia al efecto que se genera en la ciudad a partir de la aparición de un espacio público de esta magnitud y características construido, en principio, de espaldas a la ciudad.

### El Parc de la Trinitat

*Localización: Barcelona.*

*Distrito al que pertenece: Sant Andreu.*

*Dirección: Via de Bàrcino, s/n (entrada metro L1, Trinitat Vella).*

*Accesos: Via de Bàrcino, metro L1-Trinitat Vella y paseo Santa Coloma.*

*Superficie total: 7,04 ha.*

*Fecha: 1990 - 1993.*

*Arquitectos: Joan Roig & Enric Batlle.*

*Constructor: Dumez / Copisa.*

El espacio físico en el que se encuentra el parque tiene la característica principal de ser un enlace de conexión de carácter metropolitano. En este convergen tres importantes ejes de estructura económica, política y urbana de Barcelona: Las rondas, como vías conectoras y distribuidoras; la línea de tren AVE, como eje económico de transporte de mercancías hacia y desde el interior del país y, el Río Besós, cuenca hidrográfica del río de 1.039 km<sup>2</sup> que figura como límite natural de la ciudad de Barcelona, en conjunto con el Mar Mediterráneo, el Río Llobregat y la Sierra de Collserola. Es desde este nudo que, el *Parc de la Trinitat* insiste en abrirse a la ciudad.

68

Estos tres ejes de estructura y conexión de la ciudad actúan, en un segundo plano, de forma urbana como límites para el parque y los barrios con los que conecta. *Estos elementos lineales rompen con la continuidad por su dificultad de acceso y traspaso, formando fronteras.* (Jacobs, 1976)

Lynch (1960) menciona, importante para este estudio, que los *edges* (o límites) en la estructura urbana pueden ser barreras más o menos penetrables que cierran o separan a una región de otra, pero estos límites pueden ser también costuras o líneas a lo largo de la cual dos regiones están relacionadas y unidas. Al igual que Jacobs (1976), quién reconoce la importancia de estos ejes urbanos e incluso los llama *bendiciones mezcladas*. Se trata de contrarrestar los destructivos efectos, indica.

Elementos que componen el entorno del Parc de la Trinitat:

1. *Los cinturones de ronda Dalt (B-20) y Litoral (C-58).*
2. *Los barrios de Trinitat Vella y Baró de Viver.*
3. *La estación de metro Trinitat Vella, L1.*
4. *El Paseo de Santa Coloma.*
5. *La línea de Tren AVE.*
6. *El Río Besós.*
7. *Autopistas de Sabadell - Terrasa y de Girona.*
8. *La Av. Meridiana.*

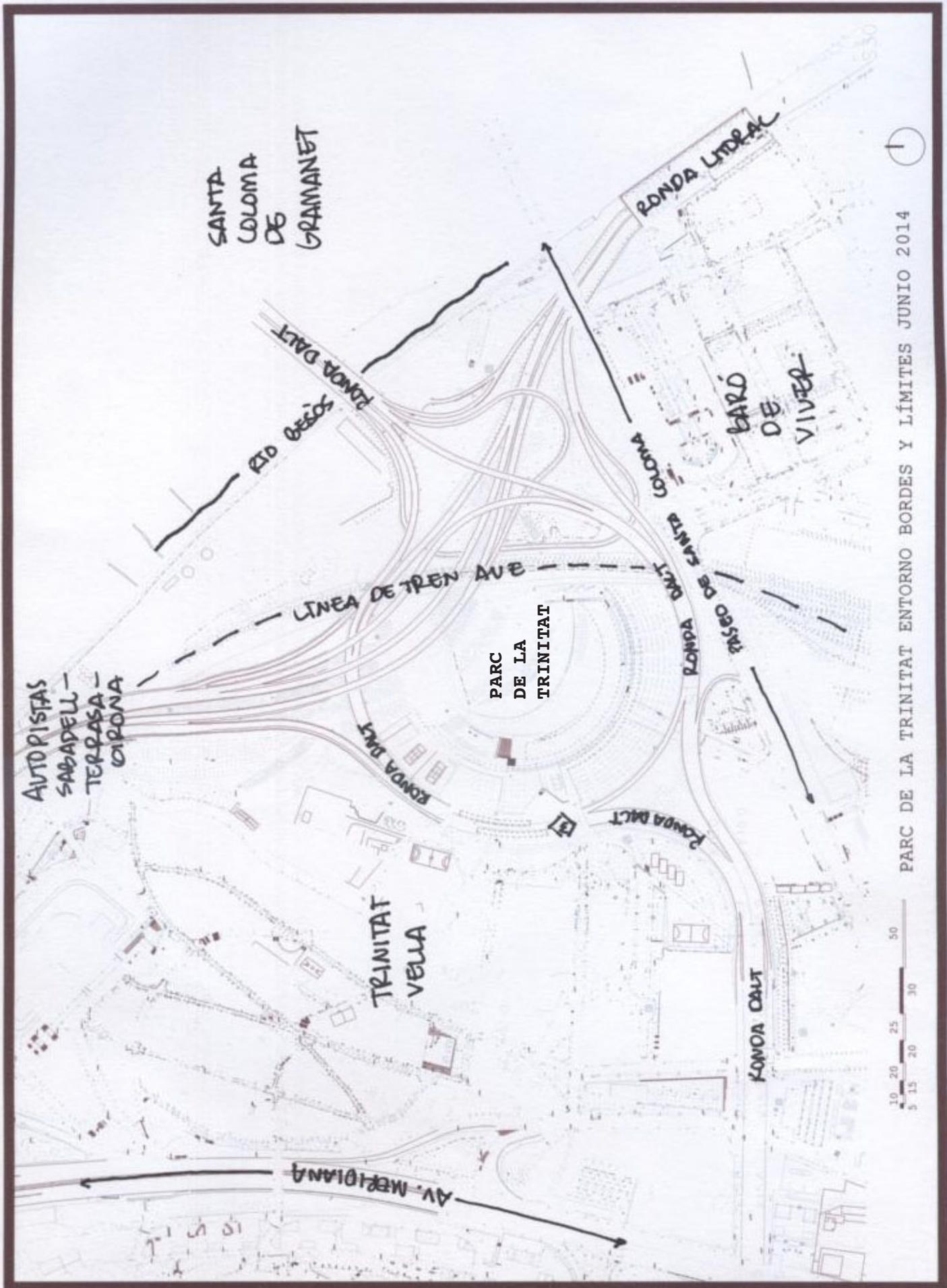
De estos, los límites o fronteras son:

69

1. *El Río Besòs.*
2. *Línea de tren AVE.*
3. *Paseo de Santa Coloma.*
4. *Autopistas de Sabadell - Terrasa y de Girona.*

Así, el borde del Parc de la Trinitat se encuentra conformado por:

1. *Ronda Dalt (B-20).*
2. *Estación de metro Trinitat Vella, L1.*
3. *Tren AVE.*
4. *Autopistas de Sabadell - Terrasa y Girona.*



PARC DE LA TRINITAT ENTORNO BORDES Y LÍMITES JUNIO 2014

Jane Jacobs, en su texto *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades* (1976) menciona estos límites, a los cuales ella llama «*fronteras*». Señala que una manera de corregirlos es volviéndolos permeables a través de estimular el uso en sus perímetros. Para lograr esta permeabilidad, podrían ser aún de mayor importancia las conexiones logradas entre los usos situados en el perímetro de estos límites o fronteras para lograr recorridos hacia el interior, insistiendo en el cruce de la línea divisoria y en la permanencia en el espacio.

Uno de los compromisos a cumplir por parte del proyecto del parque para con los vecinos del barrio de la Trinitat fue la conexión con la estación del metro<sup>1</sup>. Batlle menciona esto como una oportunidad de diseño, pues al existir una salida de metro que coincide con la loza de cubrición de las rondas, se obtiene una conexión entre barrio - ciudad - parque. Una oportunidad de conexión y por tanto de permeabilidad.

*Tenemos el metro y por tanto tendremos un parque con la estación del metro, que no está mal. Y que tenemos salida arriba y salida abajo, a los dos niveles del parque. Y sirve para el barrio y también sirve para el parque. (Batlle, 2014)*

71 La estación del metro no solo conecta al parque con el barrio, pero también con la ciudad, cualquier persona que viaja en el interior del metro en la ciudad de Barcelona puede optar por bajar en la estación Trinitat Vella. Las líneas de metro ya tienen sus propias conexiones con el resto de la ciudad.

Los límites o fronteras, sin embargo, pueden llegar a ser superados si se consiguen mantener elementos visuales o de movimiento que penetren y den estructura, de acuerdo y en armonía con las regiones situadas a ambos lados. Si esto se llega a conseguir, estaríamos hablando de una costura más bien que una barrera. (Jacobs sobre Lynch, 1976)

Si la estación de metro es algo positivo para el parque, la desventaja entonces serían los bordes: *las autopistas*, las cuales en varios niveles rodean y hunden al parque, reduciéndolo o minimizándolo.

Para salvar esta primer barrera física, como la menciona Batlle, o primer frontera, como la entiende Jacobs en su texto, tenemos el túnel: 200 m de cubrición que conectan al barrio de la Trinitat por medio de una plataforma que salva los cinco carriles de autopista provenientes de Sabadell-Terrasa y Girona.

---

<sup>1</sup> Cuando se llevó a cabo la fase de entrevistas, al preguntar a los vecinos del barrio por el Parc de la Trinitat, estos lo reconocían como *El parque del metro*.



Fig. 3.2 Imagen de autopistas que pasan por debajo del túnel. Elaboración propia.

Una vez dentro del parque, podemos encontrarnos con diferentes servicios y equipamientos que buscan ofrecer al visitante diversas actividades deportivas y de ocio, principalmente, pero también podemos encontrarnos con huertos urbanos, equipamiento que fomenta el consumo ecológico.

72

El parque cuenta con dos esculturas de gran calidad estética: *Los Cavalls Desbocats*, 1993 de Joaquim Ros i Sabaté y *la Dona que es Banyà*, 1993 de Rafael Bartolozzi. Ambas esculturas responden a la calidad física del espacio, pero también a las políticas llevadas a cabo en los años ochenta tendientes a colocar monumentos en la periferia.<sup>2</sup>

Es importante mencionar que los servicios y equipamientos se fueron agregando con el paso de los años desde la inauguración del parque. Así, aunque las pistas deportivas ya se encontraban en los planos de inicio, el área de picnic y barbacoas se sumaron hasta el año 2008, logrando una dinamización significativa del espacio.

---

<sup>2</sup> Borja y Muxí, en *El Espacio público: ciudad y ciudadanía* (2003) explican cómo es que la recuperación de la cultura del espacio público es, sin duda, una respuesta no solamente al déficit de espacio y equipamiento de uso colectivo, sino también a la concepción espacializada del espacio público. Se utilizan monumentos (o esculturas) para «salvar» o recuperar el espacio público, como equipamientos más de la ciudad que, como mencionan, a menudo incluyen espacios segregados y monovalentes.

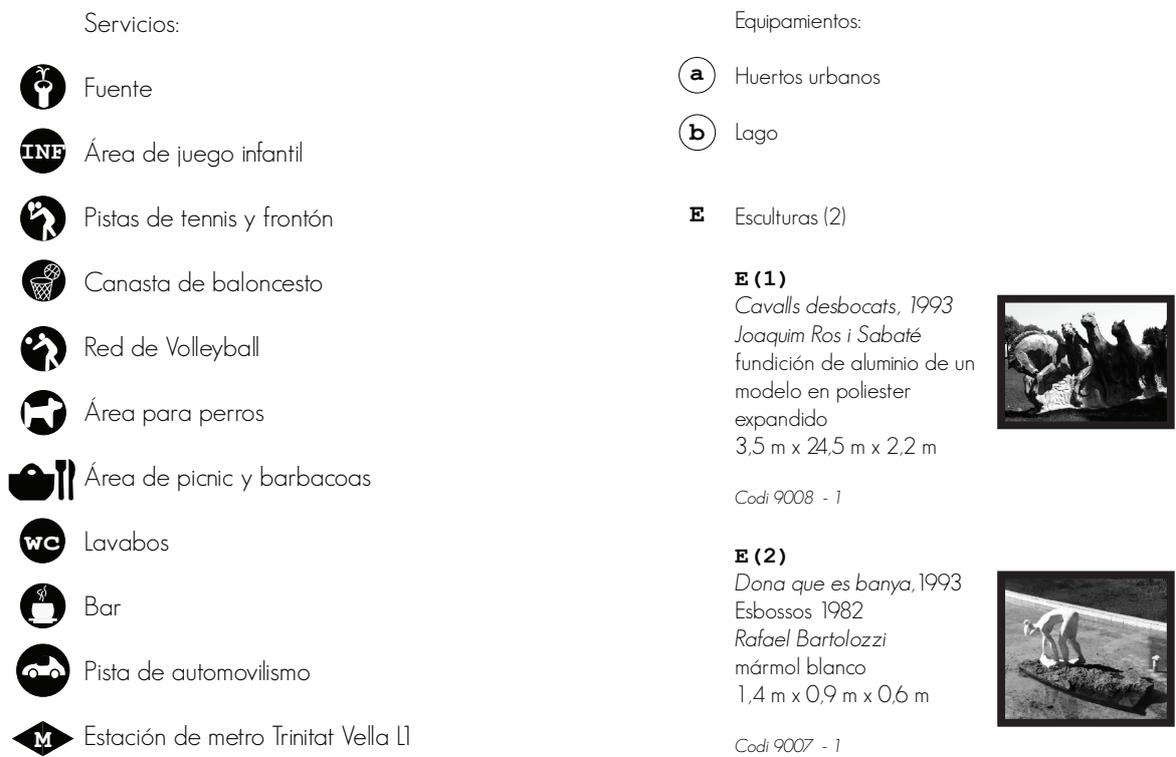
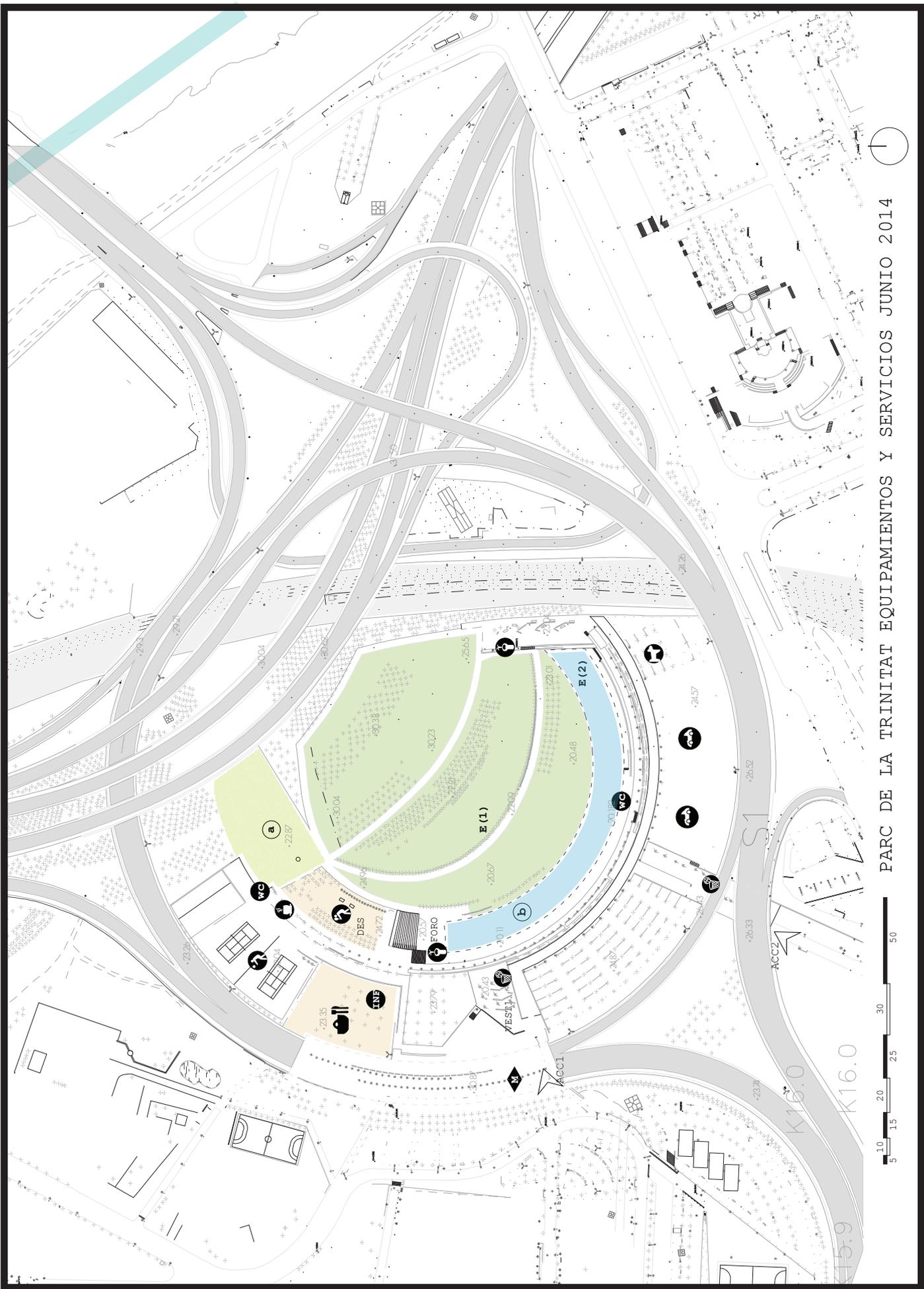


Fig. 3.3 Mapa de equipamientos y servicios que ofrece el Parc de la Trinitat. Plano base obtenido de la página oficial del Instituto Cartográfico i Geològic de Catalunya ICGC. Generalitat de Catalunya. Elaboración propia.



PARC DE LA TRINITAT EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS JUNIO 2014



A partir de estos equipamientos y servicios, tenemos una configuración física del parque. Las relaciones que se llevan a cabo entre estos equipamientos y servicios se encuentran dadas por cuatro diferentes recorridos:

- *Recorrido de accesos (2)*
  1. Proveniente del Barrio de la Trinitat a través de la estación de Metro Trinitat Vella L1.
  2. Proveniente del Barrio Baró de Viver y de Santa Coloma a través del Paseo de Santa Coloma.
- *Recorrido distributivo (entre servicios y equipamientos).*
- *Recorrido de ingreso a la zona verde (CORONA) dada por el diseño del parque.*
- *Recorrido de libre recorrido.*

Al encontrarse ambos accesos (y salidas) del parque en el costado inferior izquierdo, no existe un recorrido de cruce del parque. Se trata de recorridos de perímetro hacia interior y de vuelta a los accesos. Esto requiere de un ingreso consiente al parque, pues se ingresa por una actividad exclusiva que se ofrece en el interior y no en el exterior ya sea deportiva, de picnic, de paseo, de juego, de huertos urbanos o de contemplación.

Al encontrarse el metro justo en el acceso del parque nos da unas ventajas (antes mencionadas) y también desventajas, esta sería el que no es necesario ingresar al parque para ingresar al metro. Aún cuando es parte esencial del parque, figura en el borde y, por tanto, no existe una relación física de interior con la salida del metro. Es posible que no se ingrese al parque aún cuando siempre se decida tomar la línea de metro para viajar a la ciudad.

75

*Los recorridos y la oferta en el interior son importantes porque son las formas que tiene el visitante de tomar las decisiones de cruce de frontera.*



Fig. 3.4 Imagen de la estación de metro Trinitat Vella. Elaboración propia.



Fig. 3.5 Imagen de interior del parque. Elaboración propia.

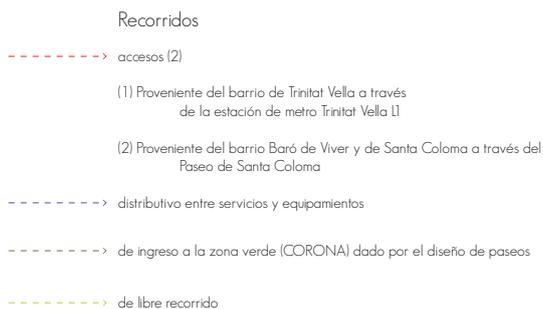
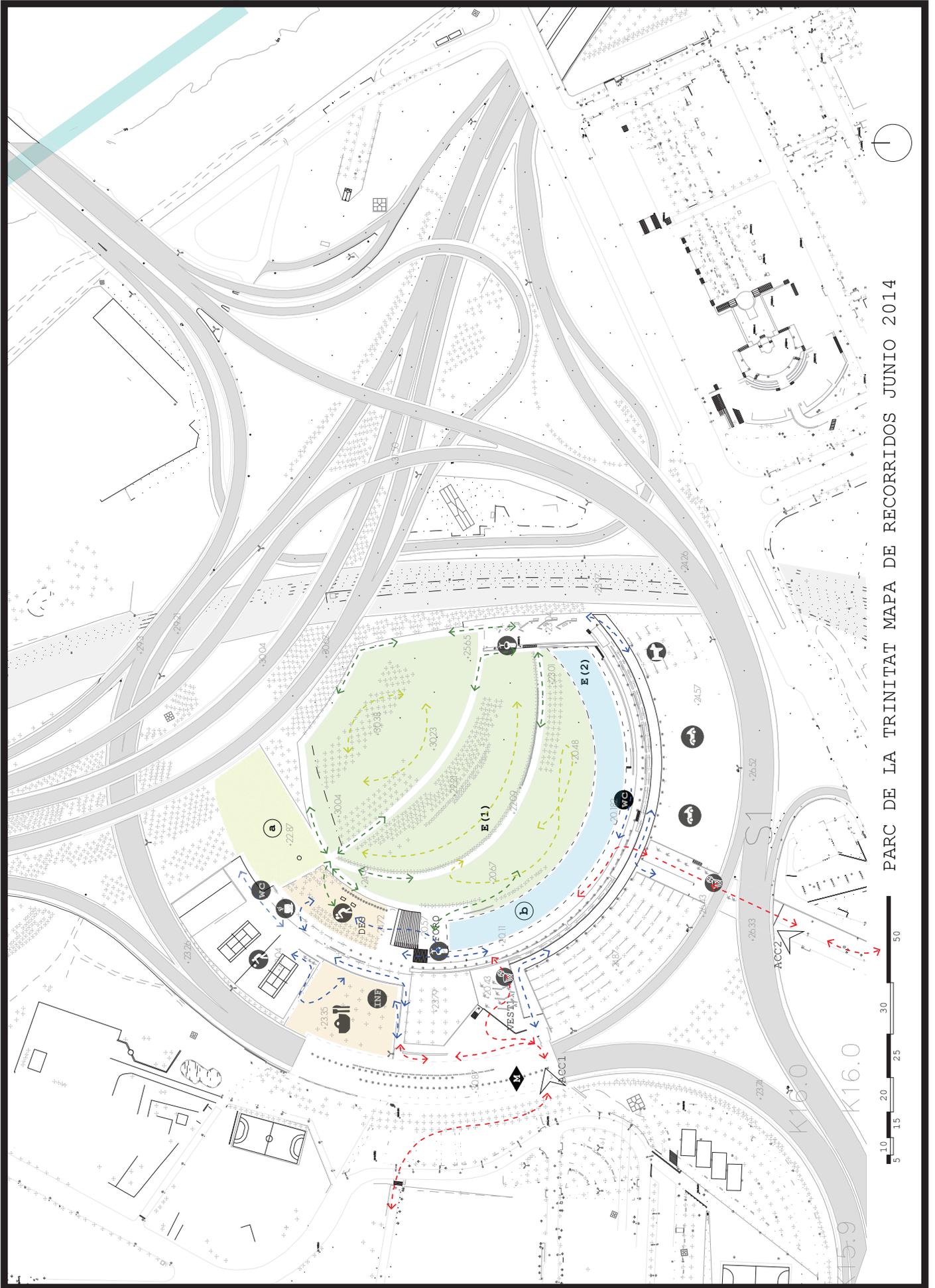


Fig. 3.6 Mapa de recorridos. Plano base obtenido de la página oficial del Instituto Cartográfico i Geològic de Catalunya ICGC. Generalitat de Catalunya. Elaboración propia.



PARC DE LA TRINITAT MAPA DE RECORRIDOS JUNIO 2014