



vía favencia

CAPÍTULO

4

En los años veinte, el Ayuntamiento dando respuesta a la iniciativa constructora en terrenos lejanos que no tenían presente el estado de las comunicaciones, va a levantar dos calles que han de tener cuarenta y sesenta metros de sección, que son las actuales Via Julia y Via Favencia, respectivamente, que durante años soportaron las intensas edificaciones en su alrededor .

Conocida anteriormente como Sesenta Metros, Garreta, Sesenta Metros, Lletra Ll (en el plano de enlaces) y Parte de la titulación de la ciudad romana que fue Barcelona: Civitas Julia Augusta Paterna Faventia Barcino, (Ajuntament de Barcelona [sin fecha]) Posteriormente, el años sesenta el planteamiento de los cinturones de ronda, donde la Vía Favencia es parte, provocó movientes vecinales debido a las expropiaciones, y al trazado del cinturón, pues dejaba inconexos a los barrios por donde atravesaba.

Así, se quería que el trazado del cinturón pase deprimido para no dejar incomunicadas a los barrios y humanizar tanto como fuera posible, la vida cotidiana de un barrio. En 1975, se detienen

las obras cuando un grupo de vecinos a cargo de la presidenta de Canyelles no dejó pasar a las excavadoras, y meses más tarde el Ministerio de Obras Públicas aceptó que el cinturón pase deprimido a su paso por Nou Barris.

A partir de las olimpiadas y con la agilización de la construcción de las rondas, se dio un cambio en la imagen en la vía Favencia, basado en la integración de los barrios a través del diseño del viario y espacio público, en contraposición de las anteriores intervenciones realizadas. Además, luego de JJ.OO se continuó con la cobertura en tres sectores de la vía, para dotar de espacio público y área verde al sector, al mismo tiempo para contrarrestar los efectos acústicos del tráfico.

El tramo que se analiza en el siguiente capítulo es el que inicia en la Plaza Karl Marx, hasta la vía Av. Meridiana.

IMAGEN 53 *Vía Favencia en 1991*

IMAGEN 54 *Vista Área 2015*





IMAGEN 55 Plano de zonificación Vía Favencia

I. Zonificación

El espacio público de la vía se desarrolla sobre la plataforma que cubre el tronco central de la ronda, así se define un espacio centralizado destinado a diferentes tipos de uso: áreas verdes, juegos infantiles, áreas de descanso, áreas abiertas -multiuso, equipamiento, parqueaderos.

- Áreas verdes

La vía Favencia cuenta con espacios de césped y dan soporte a la vegetación alta que actúa como perímetro y elemento de cierre visual entre el entorno urbano y el proyecto. También cuenta con maceteros que contienen vegetación de entre 2-3-5 metros, debido a la profundidad que requieren estas plantas no la soporta el cubrimiento sobre losa de la plataforma.

- Áreas infantiles

Existe una zona de juego infantil dentro del proyecto, sin embargo esta se complementa con los espacios públicos próximos distribuidos a lo largo de la vía.

- Áreas de descanso

Estos espacios se encuentran ubicados con regularidad a los tramos cubiertos por plataformas, con diferentes tipos de mobiliario de acuerdo a la zona.

- Áreas abiertas - multiuso

El proyecto cuenta con espacios abiertos en los que se puede realizar actividades masivas al aire libre.

-Áreas de Equipamiento deportivo y cultural

Se dispone de 5600 m² para equipamiento deportivo, que consta de una pista de skate, pista de paddle, basketball.

En el equipamiento cultural, se encuentran la biblioteca y el centro cívico de Les Roquetes.

- Áreas de circulación

Se compone de dos áreas: la destinada para los peatones, las calzadas laterales y el tronco central de ronda. Dentro de las primeras están las aceras próximas a la vía y los espacios dentro del proyecto. Las calzadas en ciertos tramos poseen un espacio para servicios, como paradas de bus y estacionamientos. Por último, el tronco central de uso exclusivo vehicular se lo encuentra cubierto en seis de los nueve tramos analizados, que representan aproximadamente el 15% del área total del proyecto

- Áreas de Parqueadero

Los espacios destinados a parqueaderos se encuentran tanto dentro del proyecto de la vía Favencia como en las aceras.

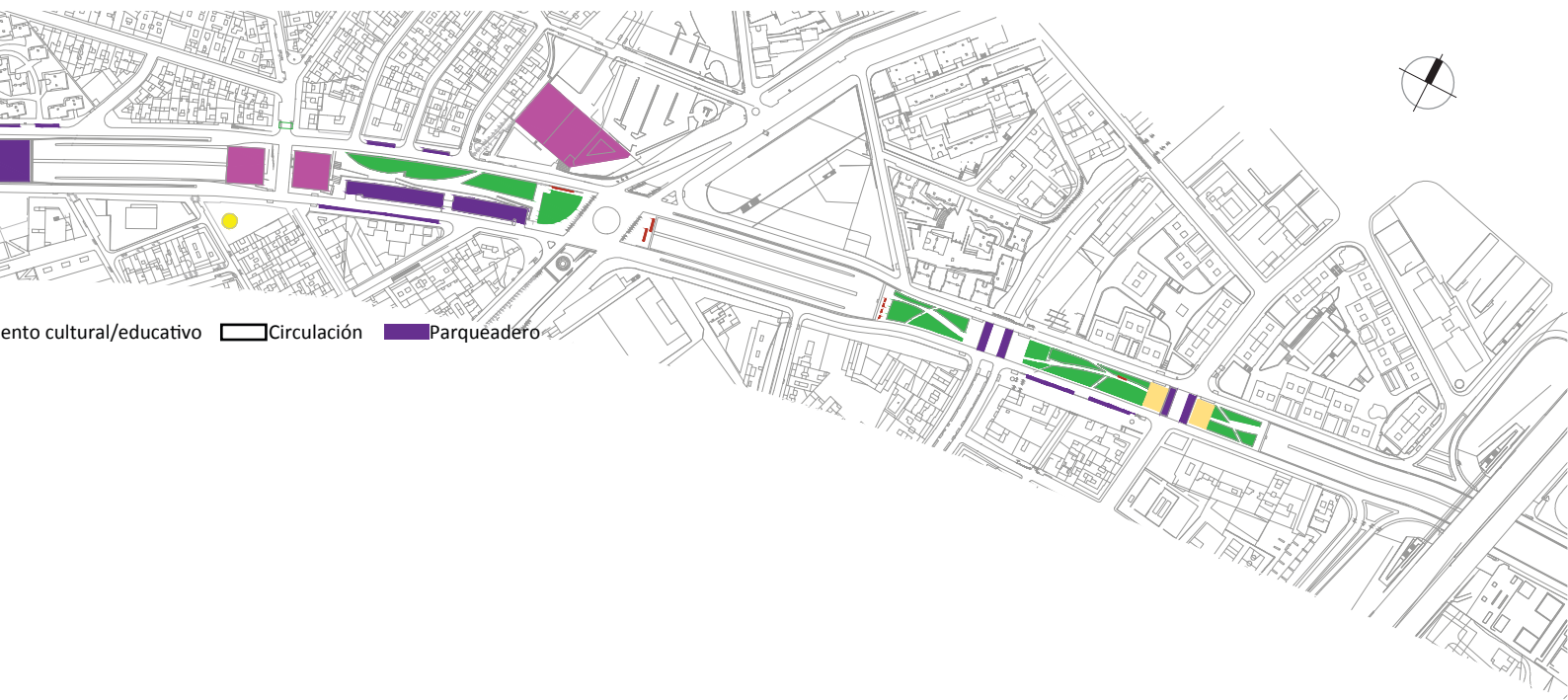


IMAGEN 56 Zonificación Vía Favencia

- Área verde (1)
- Área infantil(2)
- Área de descanso(3)
- Áreas abiertas - multiuso(4)
- Área de Equipamientos (5)
- Área de circulación (6)
- Área de Parqueaderos (7)



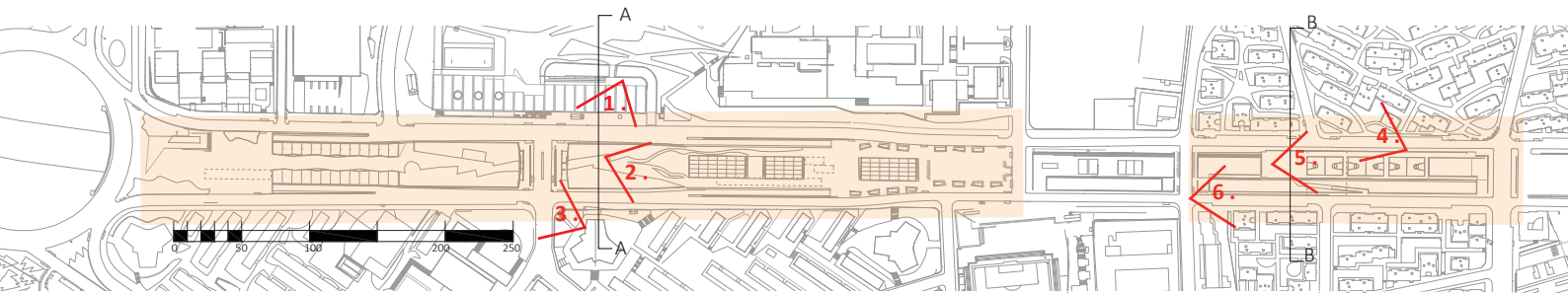


IMAGEN 57 Planta de secciones

II. Secciones

A través del análisis de la sección se puede observar como los diferentes niveles de movilidad y de uso del espacio se da en la vía Favència, en donde los diferentes tipos de sección se adecuan a su paso por el territorio, conectándolo transversal y longitudinalmente. De esta manera el diseño del tramo incluye la sección tipo por plataforma, y la sección en zanja con sus variantes respectivas. La distribución en general se la define con las aceras laterales, un carril de servicios para estacionamiento y contenedores de basura a cada

lado, las calzadas y el tronco central que puede estar cubierto o no, en perfiles que varía de 60 metros a 50 metros.

La sección AA' que comprende el tramo entre la Plaza Karl Marx y la calle de la Artesanía y la Ronda Guineueta Vella, la cobertura en plataforma permite la ordenación del proyecto a modo de paseo central, y permite una fluidez en la entre espacio público.

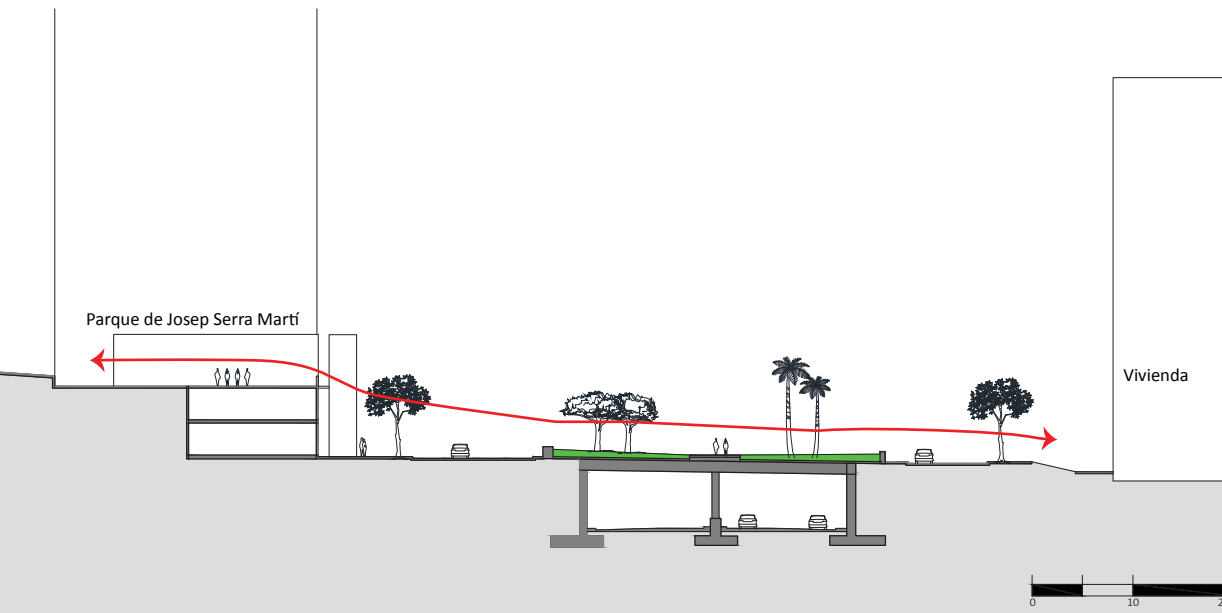
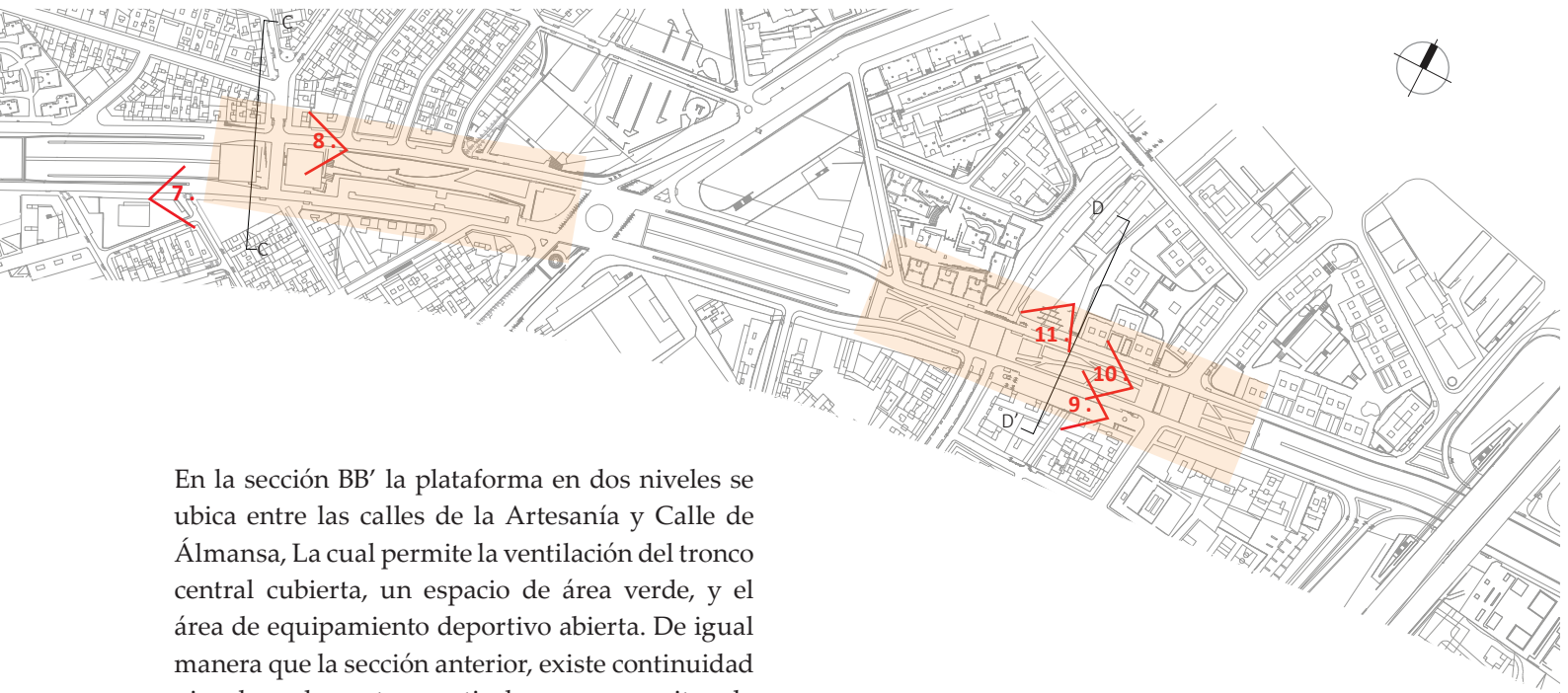


IMAGEN 58 Sección AA'

IMAGEN 60 Vistas relacionadas con la sección AA'





En la sección BB' la plataforma en dos niveles se ubica entre las calles de la Artesanía y Calle de Álmansa, La cual permite la ventilación del tronco central cubierta, un espacio de área verde, y el área de equipamiento deportivo abierta. De igual manera que la sección anterior, existe continuidad visual y elementos verticales que permiten la conectividad peatonal entre los diferentes niveles.

IMAGEN 63 Cobertura del trazado entre calles Almasa y Artesanía



IMAGEN 61 Sección BB'

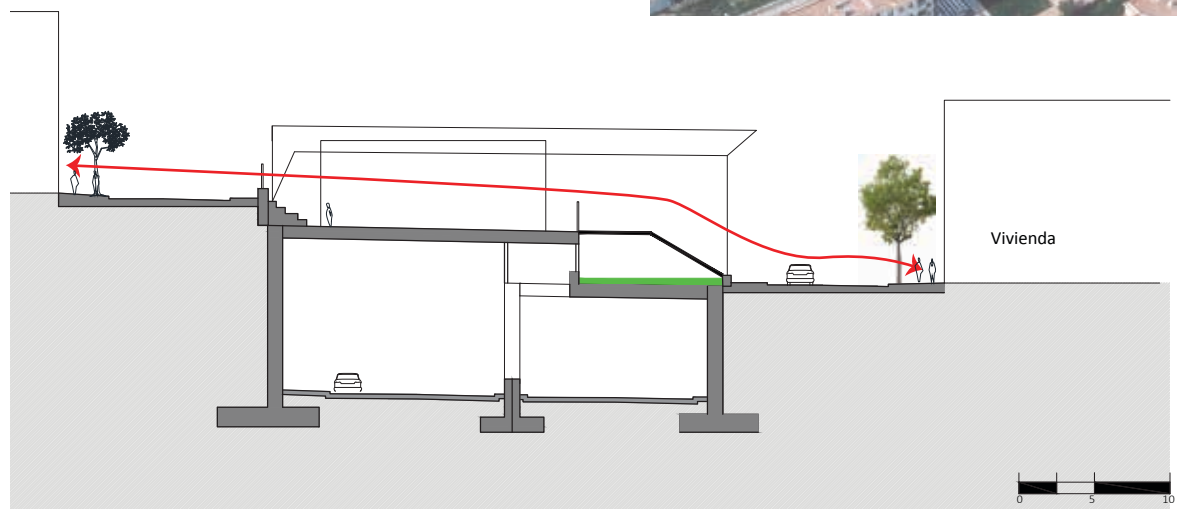
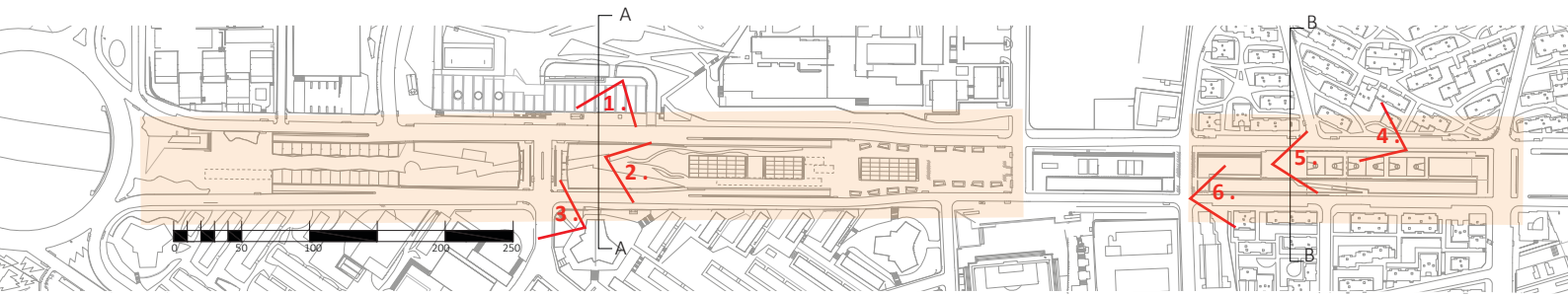


IMAGEN 62 Vistas relacionadas con la sección BB'





Entre las calles Jaume y vía Favència (sección CC') se encuentra de igual manera una plataforma continua con un muro lateral que posibilita el emplazamiento de edificios de equipamientos a dos niveles, además de un área de estacionamiento y un espacio de paseo con jardines.

Por otra parte, se puede ver la relación con la calle y con los espacios públicos cercanos y el equipamiento construido.

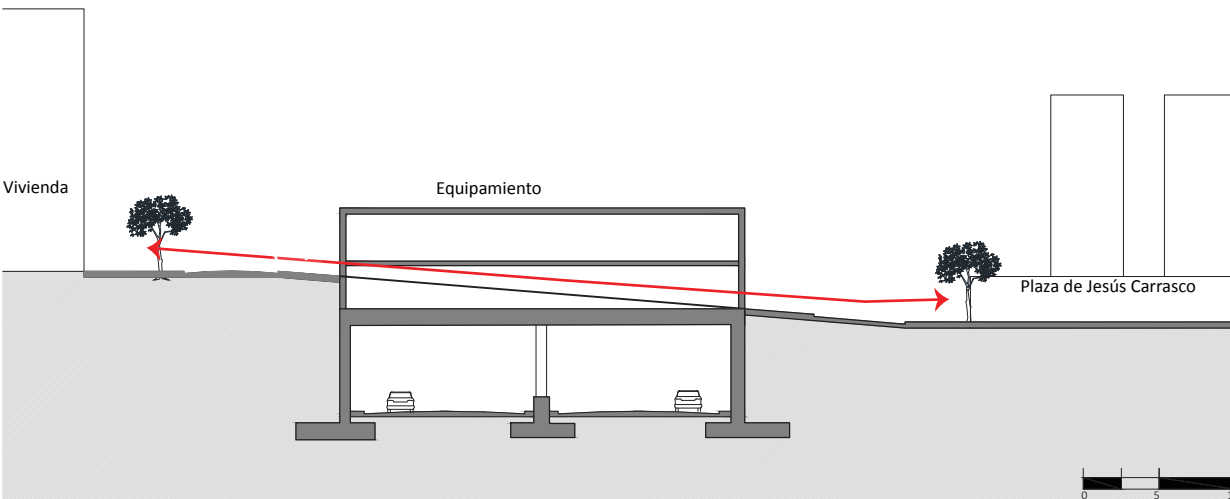


IMAGEN 64 Sección CC'

IMAGEN 65 Vistas relacionadas con la sección CC'





Finalmente el tramo comprendido entre la calle Fernals y Palamós (sección DD') es un perfil tipo plataforma que mediante el diseño del suelo y la jardinería se va cubriendo hasta llegar al nivel del rasante lo que permite permeabilidad entre el espacio público y la continuidad que dan las conexiones transversales. Una característica importante de este tramo, es la ocupación lateral de una de las aceras para un paseo peatonal de doce metros, lo cual aumenta la amplitud del paseo central.

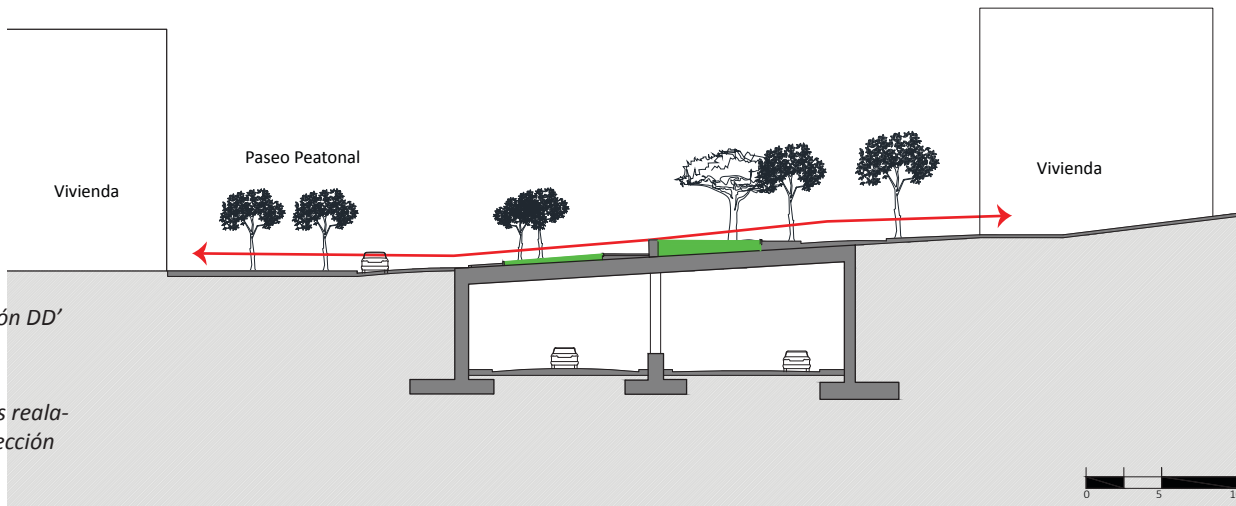


IMAGEN 66 Sección DD'

IMAGEN 67 Vistas relacionadas con la sección DD'



(9)



(10)



(11)

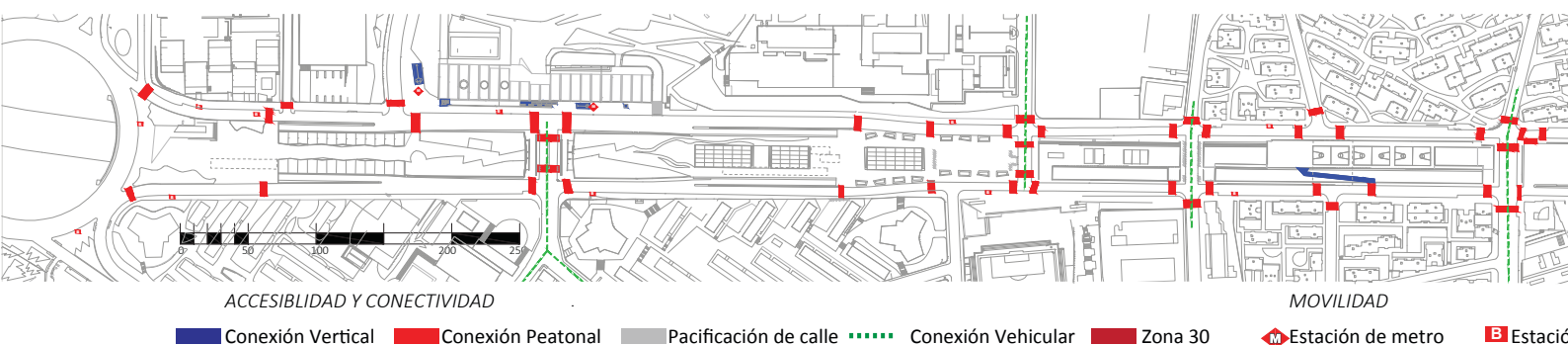


IMAGEN 68 Plano de accesibilidad y conectividad

III. Movilidad – Conectividad

La conectividad entre los barrios es uno de los objetivos del diseño de la ronda, y por otra parte la dignificación de las periferias como objetivo de proyecto urbano de ciudad. En este caso, lo que se buscaba en la vía Favència es recuperar la conectividad destruida parcialmente desde los años sesenta debido a la construcción del viario en base a ideas de infraestructuras segregadoras. De esta manera, a través de las plataformas, y en un inicio por puentes peatonales que conectaban la trama, se zurció el territorio, colocando este nuevo espacio público a nivel del rasante del tejido urbano ya consolidado.

En determinados puntos del proyecto existen elementos de conexión vertical como rampas, escaleras eléctricas, ascensor, que permiten salvar alturas entre el desnivel característico de un sector de montaña, estableciéndose así otro nivel de conectividad. Por otra parte, se ha pacificado ciertas calles del sector, es decir, el viario ahora es un plano continuo con la acera, y puede ser o no, exclusivamente peatonal. A parte de esto, existen calles con la denominación Zona 30, en donde los vehículos no pueden circular a más de 30 km/h.

En cuanto a la movilidad, la red de autobuses conecta longitudinal y transversalmente a toda la ronda de Dalt sector, sin embargo, esta mejora se dio a partir de las JJ.OO, ya que el abastecimiento del transporte público en la ronda durante los años setenta fue escaso. Actualmente, por la vía Favència circulan doce líneas de autobuses, que son parte de las treinta que circulan por la ronda

de Dalt, y representan el 12 y 30% respectivamente del total de buses de la ciudad.

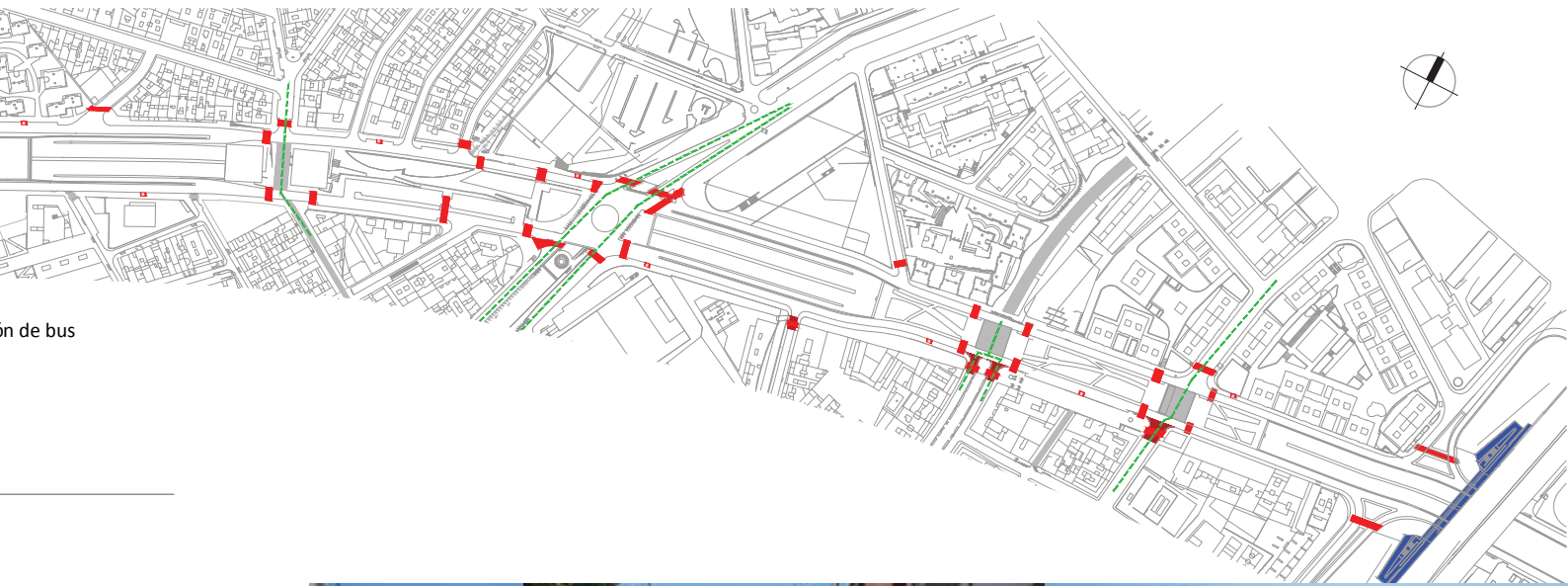
Con respecto al servicio de metro, existe una estación de metro ubicada en la Vía Favència, la estación de Canyelles de la línea verde que continúa se recorrido hacia Trinitat Nova y está próxima estaciones de buses.

No se ha considerado el servicio de transporte público basado en bicicleta, bicing, debido a que no existen estaciones a menos de 200 metros de la vía.

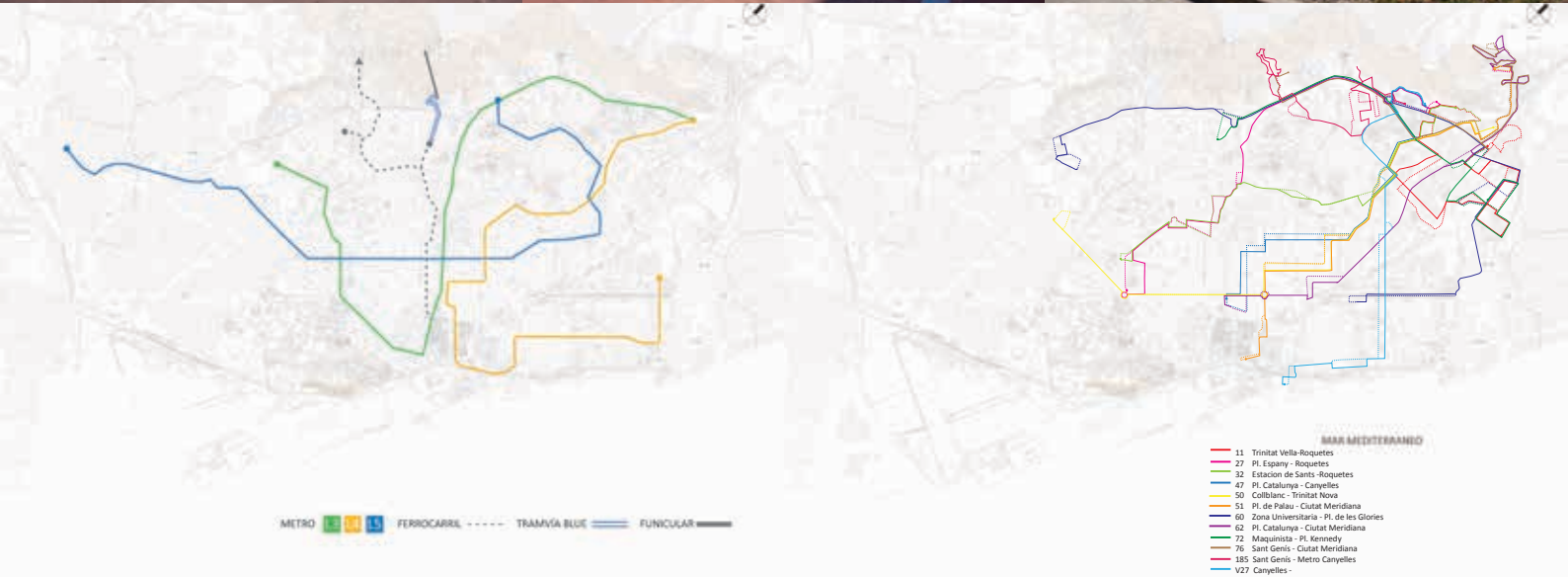
IMAGEN 69 Elementos de conectividad y movilidad en la Vía Favència

IMAGEN 70 Líneas de metro que abastecen a la ronda de Dalt.

IMAGEN 71 Líneas de buses que abastecen la vía Favència

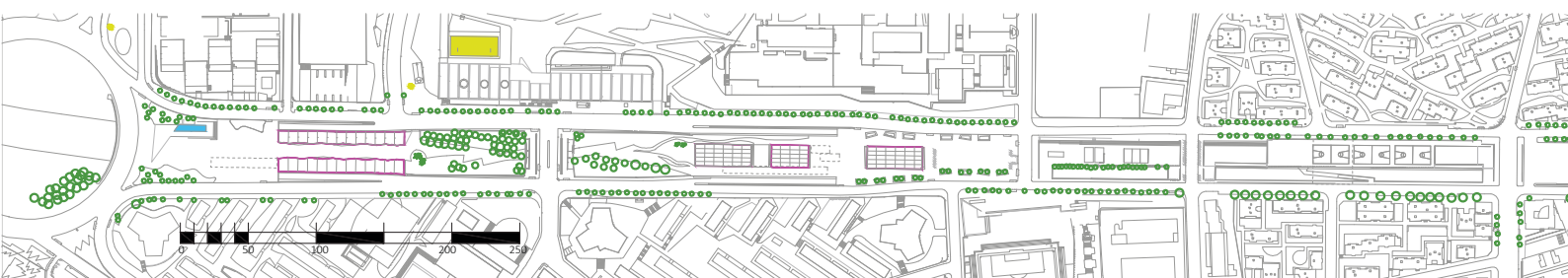


on de bus



METRO FERROCARRIL - - - - - TRAMVIA BLUE FUNICULAR

- MAR MEDITERRANEO**
- 11 Trinitat Vella-Roquefes
 - 27 Pl. Espanya - Roquefes
 - 32 Estacion de Santa-Roquefes
 - 47 Pl. Catalunya - Canyetes
 - 50 Collblanc - Trinitat Nova
 - 51 Pl. de Palau - Ciutat Meridiana
 - 60 Zona Universitaria - Pl. de les Glories
 - 62 Pl. Catalunya - Ciutat Meridiana
 - 72 Maquinista - Pl. Kennedy
 - 76 Sant Genis - Ciutat Meridiana
 - 185 Sant Genis - Metro Canyetes
 - V27 Canyetes -



ELEMENTOS AMBIENTALES

- Vegetación
- Panel acústico
- Arte público
- Fuente

IMAGEN 72 Plano de accesibilidad y conectividad

IV. Elementos ambientales

En este punto se señala cuáles son los elementos que aportan cualidades estéticas y ambientales al proyecto de la Vía Favencia, como son la vegetación, los elementos acústicos, el arte público y las fuentes.

- Vegetación

La ubicación de las coberturas y los arbolados, contribuyen a establecer ejes visuales que delimitan el espacio de un modo permeable. Además de que estos elementos en grupos o masas verdes, contribuyen a la reducción de la contaminación acústica y del aire que ocasiona el tráfico constante de la ronda.

- Panel acústico

Además de los vegetación, se han ubicados paneles acústicos en dos tramos de la vía Favencia, que aparte de su función de aislante acústico, cumple con una función visual debido al diseño y los materiales empleados, pues los reflejos de los planos verticales del entorno proyectados sobre éste crean un efecto visual de amplitud del espacio.

- Arte público

Los elementos de arte público localizados no se encuentran dentro del proyecto sino en sus proximidades, como por ejemplo la placa en honor a Victor Jara en la Plaza Karl Marx, la obra Tiro al mundo con mar de fondo en la estación de metro de

Canyelles, la fuente de Manuel Falla en el parque de Josep María Serra Martí, y la Torre Favencia ubicada entre la vía Julia y la vía Favencia, la cual es uno de los proyectos de monumentalización de la periferia de los años ochenta. (Ajuntament de Barcelona [sin fecha])

- Fuente

El proyecto cuenta con una fuente que remata el eje al encuentro con la Plaza Karl Marx

IMAGEN 73 Elementos ambientales

- Vegetación (1)
- Elemento acústico(2)
- Arte público (3)
- Fuente (4)



conclusiones

- Desde las ideas de Cerdá, quien plantea homogenizar la trama de la ciudad y generar espacio público dentro de cada manzana con el objetivo de que toda la ciudadanía disponga de las mismas condiciones de habitabilidad, se ha establecido un primer planteamiento para provocar situaciones de igualdad a través del espacio público a nivel social y formal, que serán retomadas en siglos posteriores.
- Los planteamientos urbanísticos elaborados a partir de los años ochenta, denominados modelo Barcelona, han servido como referencia para la planificación de otras ciudades, además de plataforma para promocionarla como un modelo de ciudad, debido al éxito obtenido en la calidad y aceptación ciudadana del espacio público producido.
- Los eventos como catalizadores de oportunidades urbanas han sido plataformas que la ciudad ha sabido aprovechar para su regeneración urbana, y con los JJ.OO de 1992, se dio de una manera muy potente y a nivel global, es así que la construcción de las rondas tomó seis años en construirse definitivamente a pesar de que estaban en proceso desde los años sesenta.
- Los objetivos establecidos en los años ochenta basados acerca de la recuperación del espacio público, la calle y la monumentalización de la periferia, se ponen de manifiesto en el planteamiento para abordar el proyecto de la ronda de Dalt y en sí de las vías rápidas urbanas que cruzan la ciudad, convirtiendo entornos agresivos para el peatón, producto de un urbanismo desordenado, en paseos accesibles e integradores.
- Los cinturones de ronda de Barcelona generan un cambio en la concepción del viario dentro de la ciudad como un ejemplo notable de la democratización del espacio público y la plurifuncionalidad del proyecto, lo cual se aprecia con mayor fuerza en la vía Favencia, pues dentro del trazado viario no solo se resuelve la complejidad del tránsito vehicular, sino también la conexión del tejido urbano a través del espacio público.
- El reconocimiento de la historia del lugar, del territorio, su trazado y la gente que lo habita es una herramienta que posibilita la toma acertada de decisiones al momento del diseño, esto se puede corroborar con la evolución del territorio y los trazados que ahora cosen la ronda, pues se corre el riesgo de afianzar o marginar las relaciones entre las piezas urbanas que el viario afecta.
- A nivel técnico, el trabajo interdisciplinario y multidimensional genera soluciones más dinámicas en el espacio público, además de que se entiende a la ciudad como un laboratorio, un modo pragmático de construir que se va retroalimentando de los errores y aciertos. Así, los diferentes tipos de secciones, han sido elaboradas bajo criterios estéticos, funcionales, constructivos y tecnológicos, fruto del trabajo en equipo.
- Otro punto es el reconocimiento de la permeabilidad en el espacio público aplicado al trazado viario, es así que los nudos viarios están por cotas debajo de la rasante para no establecer barreras visuales ni físicas, con lo que se consigue continuidad visual, movilidad peatonal y se establecen fácilmente los recorridos. Además al entender la rasante como nivel primario de movilidad, tanto

- a nivel peatonal como de tráfico local, se considera el plano vertical de las edificaciones de la ronda como una oportunidad para vincularlos.
- Dentro de las redes de movilidad, las conexiones longitudinales están bien abastecidas por autobuses del transporte público, y en sentido transversal por el servicio de metro. Por otra parte, el sistema público de bicicletas, *bicing*, es deficiente, pues únicamente se encontraron seis estaciones a menos de 200 metros de la ronda distribuidas entre Pedrables, Trinitat Vella y Trinita Nova, se creería que este déficit es debido a la pendiente elevada en relación al resto de la ciudad.
 - El tipo de trabajo realizados para las rondas y en la ciudad más que un modelo, como Borja, Muntaner, Capel reflexionan, son estrategias que se han concebido para un tipo específico de territorio con unas características sociales, económicas, históricas, urbanas determinadas, que al transpolar a otra ciudad no tendría los mismos resultado, por lo que hablar de modelo no es acertado, más que modelo es una metodología.
 - Finalmente, la continuidad urbana que se plantea con la ronda de Dalt, formalmente se la ha conseguido, sin embargo el componente humano es el que le da vida al espacio público y refuerza la idea de conexión. De esta manera, las diferentes ocupaciones de la sección tipo plataforma reflejan las necesidades urbanas de cada sector y como se dan sus relaciones sociales, es así que en sectores como Pedralbes y Sarriá, el espacio público generado por la ronda no va más allá de un parterre estético o de un cubrimiento de losa verde inaccesible, en donde posiblemente se pudieran realizar proyectos que afiancen el barrio, o de viviendas escondidas de la calle. En cambio, hacia el norte en los sectores más afectados por la especulación del suelo, es en donde se encuentra a una ronda permeable que enlaza y extiende el espacio público intersticial de los edificios que la rodean, y es en donde se localizan diversos tipos de equipamiento, en otras palabras, es el producto de una ciudadanía que vive más a plenitud el espacio público.

bibliografía

- AA.VV 1984. *Les Vies de Barcelona, materials del seminari de maig 1984*. S.l.: Ajuntament Barcelona.
- AA.VV 2008. *Barcelona transformacio: Plan i projects*. S.l.: Ajuntament Barcelona. ISBN 9788498500929.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA 1992. *La Ronda de Muntanya: el segon cinturó des de la Vall d'Hebron fins Sant Gervasi*. Barcelona: s.n.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA [sin fecha]. Nomenclátor de calles. [en línea]. [Consulta: 28 mayo 2015]. Disponible en: <http://www.bcn.cat/nomenclator/castella/>.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA [sin fecha]. Carto BCN. [en línea]. [Consulta: 17 marzo 2015]. Disponible en: <http://w20.bcn.cat/cartobcn/default.aspx?lang=en>.
- ALBERCH I FUGUERAS, R. (ed.) 1997. *Els Barris de Barcelona*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana. ISBN 84-412-2770-5.
- ALBERCH I FUGUERAS, R. (ed.) 1998. Les Corts, Sarria-Sant Gervasi. En: , *Els Barris de Barcelona*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, pp. 186-381. ISBN 84-412-2769-1.
- ALBERCH I FUGUERAS, R. (ed.) 2000. Sant Andreu. En: , *Els Barris de Barcelona*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, pp. 13-163.
- ALCALÁ, L.I., 2005. *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona* [en línea]. 11 abril 2005. S.l.: Universitat Politècnica de Catalunya. [Consulta: 3 octubre 2014]. ISBN 8468919624. Disponible en: <http://www.tdx.cat/handle/10803/6955>.
- BELTRAN I MORALES, M. 1998. *Guia de l'Arxiu Municipal del Districte del Districte de les Corts*. Barcelona: Impremta Municipal. ISBN 84-7609867-7.
- BOHIGAS, O. 1963. *Barcelona, entre el pla Cerdà y el Barraquisme*. Barcelona, España: Ediciones del Serbal.
- BOHIGAS, O. 1986. *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid, España: ALVI, I.G. S.A. ISBN 84-7433-443.
- BORJA, J. (ed.) 1995. Barcelona . Un modelo de transformación urbana. En: . Quito, Ecuador: Programa de Gestión Urbana,
- BRANDÃO, P. 2011. *La imagen de la ciudad: estrategias de identidad y comunicación*. Barcelona : ubicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona. ISBN 978-84-475-3522-4.
- BRAU, L. 1973. El primer cinturón de Ronda. *Cuadernos de arquitectura y urbanismo* [en línea], no. 98, pp. 58-62. [Consulta: 19 abril 2015]. ISSN 2385-3271. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitecturaUrbanismo/article/view/111682/139279>.
- BUSQUETS, J. 2004. *La construcción urbanística de una ciudad compacta*. Primera. Barcelona: Ediciones del Serbal. ISBN 84-7628-458-6.
- BUXADÉ I RIBOT, C. 1973. El cinturón aprieta. *Cuadernos de arquitectura y urbanismo* [en línea], no. 98, pp. 65-68. [Consulta: 19 abril 2015]. ISSN 2385-3271. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/CuadernosArquitecturaUrbanismo/article/view/111685/139282>.

CAPEL, H. 2005. *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona : Ediciones del Serbal. ISBN 84-7628-479-9.

CAPEL, H. 2007. El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado«Modelo Barcelona». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea], vol. XI, no. 233. [Consulta: 1 noviembre 2014]. Disponible en: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-233.htm#_ednref13.

DE TORRES I CAPELL, M. 1999. *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona: L'urbanisme de la diversitat*. Barcelona: Mancomunitat de Municipios de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. ISBN 8493008036.

DIPUTACIÓ DE BARCELONA (ed.) 2001. *Els Carrers de la democràcia: l'espai públics de les noves ciutats*. Barcelona, España: Diputació de Barcelona. ISBN 8477947503.

DOMINGO I CLOTA, M. y BONET I CASAS, M.R. 1998. *Barcelona i els moviments socials urbans*. Barcelona: Editorial Mediterrània, S.LL. ISBN 84-8334-030-5.

FABRE, J. y HUERTAS, J.M. 1989. *Barcelona : la construcció d'una ciutat*. Esplugues de Llobregat, España: Plaza & Janés, S.A. ISBN 84-01-60769-5.

FAVB 1997. *La Barcelona de Maragall*. Madrid, España: CAVE-Biblioteca Básica Vecinal.

GRAU, R. 2010. Cerdà i l'higienismo:la prefiguració de l'eixample. *L'agenda Cerda. Construït la Barcelona Metropolitana*. Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona,

GRUP MUNICIPAL PARTIT DELS SOCIALISTES DE CATALUNYA (PSC-PSOE) y GRUP MUNICIPAL INICIATIVA PER CATALUNYA, 1989. *Els Cinturons de Barcelona : elements i determinacions bàsiques*. 1989. Barcelona: s.n.

HERCE, M., MAGRINYÀ, F. y MIRÓ FARRERONS, J. 2006. *Construcció de ciutat i xarxes d'infraestructures*. Segunda ed. Barcelona : Edicions UPC. ISBN 9788483018781.

HERCE VALLEJO, M. y MIRÓ, J. 2006. *El soporte infraestructural de la ciudad*. Segunda ed. Barcelona : Edicions UPC. ISBN 84-8301-858-6.

HERCE, M., MAGRINYÀ, F. y MIRÓ, J. 2007. *L'Espai urbà de la mobilitat*. Barcelona : Edicions UPC. ISBN 9788483019177.

HOLSA 1992. *Les Noves rondes de Barcelona: millora de xarxa viària*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona: Holsa : Impu : Vila Olímpica, DL.

HUERTAS, J.M., HERRANZ, E. y ANDREU, M. 2013. *Josep M. Huertas Claveria i els barris de Barcelona : antologia de reportatges : 1964-1975*. Barcelona, España: FAVB, Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona. ISBN 9788499792125.

I NOGUERA, J.E. 1999. La ordenación del territorio metropolitano de Barcelona. *Barcelona 1979/ 2004 del desenvolupament a la ciutat de qualitat*. Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona, *Imatges del procés de transformació urbana : Barcelona 1987-1992* 1992. Barcelona : Ajuntament de Barcelona, Regidoria de Programació i Pressupostos.

INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA [sin fecha]. OrtoXpres 1.0. [en línea]. [Consulta: 10 marzo 2015]. Disponible en: <http://www.ortoxpres.cat/client/icc/>.

JAUSELLY, L., 1907. *Proyecto de Enlaces de la Zona de Ensanche de Barcelona y de los Pueblos Agregados. Memoria*. 1907. S.I.: Arxiu Contemporani de Barcelona.

LECEA, I. de 2004. Arte público, ciudad y memoria. En: Revista Waterfront, *On the w@terfront* [en línea], no. 5, pp. 5-17. [Consulta: 30 septiembre 2014]. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/214755/285047>.

LYNCH, K. 2012. *La imagen de la ciudad*. 1era, 10ma. Barcelona : s.n. ISBN 978-84-252-1748-7.

MARTORELL PORTAS, V., FLORENSA FERRER, A. y MATORELL OTZET, V. 1970. *Historia del urbanismo en Barcelona*. Barcelona, España: Editorial Labor, S.A.

MILAGRO, J.M. 1988. El II cinturó: una llarga i procel·losa història (1). *Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques* [en línea], no. 11, pp. 16-21. [Consulta: 19 marzo 2015]. ISSN 2385-3530. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/Espais/article/view/91181/158900>.

MIRALLES GUASCH, C. 2002. *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Primera. Barcelona, España: Editorial Ariel. S.A.

MOIX, LI. 1994. *La ciudad de los Arquitectos*. Segunda Ed. Barcelona, España: Editorial Anagrama.

MONTANER, J.M. 1999. *Barcelona 1979-2004 : del desarrollo a la ciudad de calidad* [en línea]. Barcelona : Ajuntament de Barcelona. Dirección de Servicios Editoriales. [Consulta: 2 julio 2015]. ISBN 8476099096. Disponible en: <http://catalog.ub.edu/record=b1425383~S1>.

MONTANER, J.M., ÁLVAREZ, F. y MUXÍ, Z. 2011. *Archivo crítico modelo Barcelona 1973-2000*. Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona.

POSTICO I SOLER, N. 1996. *Guia de l'Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu*. Barcelona: Impremta Municipal.

RICART, N. y REMESAR, A. 2013. REFLEXIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO THOUGHTS ON PUBLIC SPACE. *On the w@terfront* [en línea], no. 25, pp. 5-35. [Consulta: 3 diciembre 2014]. ISSN 1139-7365. Disponible en: <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/263776>.

RIERA, P. 1993. *Rentabilidad social de las infraestructura: Las Rondas de Barcelona*. Madrid, España: Editorial Civitas, S.A.

SOLA-MORALES, M. 1997. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC. ISBN 84-8301-197-2.

SOLA-MORALES, M., LLOBET, J., BELLMUNT, J., CARNÉ, J., CLOS, O., FIOL, C. y ROA, M. 1999. *El Projecte urbà : una experiència docent*. Barcelona : Edicions de la UPC. ISBN 8483013517.

VV.AA 1985. *Inicis de la urbanística Municipal de Barcelona: mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930*. Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona: Corporació Metropolitana de Barcelona. ISBN 8476090293.

lista de imágenes

IMAGEN 1: Plano de Barcelona y sus alrededores. Proyecto de ensanche de la ciudad y su puerto. FUENTE: Ajuntament de Barcelona. *Archivo Cerdá: Plano de Barcelona y sus alrededores. Proyecto de ensanche de la ciudad y su puerto*. [en línea]. [Consulta: 15 febrero 2015]. Disponible en: <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerdal/fitxa/plano-de-barcelona-y-sus-alrededores-proyecto-de-ensanche-de-la-ciudad-y-su-puerto/112>

IMAGEN 2: Barcelona y los pueblos anexionados. FUENTE: BUSQUETS, J. 2004. *La construcción urbanística de una ciudad compacta*. Primera. Barcelona: Ediciones del Serbal. ISBN 84-7628-458-6.

IMAGEN 3: Progete d'Enllassos de Barcelona Ab Els Pobles Agregats (1911). FUENTE: JAUSSELY, L. *Progete d'Enllassos de Barcelona Ab Els Pobles Agregats (1911)*. En: Barcelona: Arxiu Històric de la Ciutat.

IMAGEN 4: Plano general de urbanización de Barcelona, 1917. F. Romeo, P. Falques, E. Porcel. FUENTE: VV.AA 1985. *Inicis de la urbanística Municipal de Barcelona: mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930*. Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona: Corporació Metropolitana de Barcelona. ISBN 8476090293.

IMAGEN 5: Regional Planning 1932. FUENTE: RUBIÓ I TUDURÍ, N.M. [sin fecha]. El Pla de distribució en zones del territori català: Regional Planning. [en línea]. [Consulta: 3 abril 2015]. Disponible en: <http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/ref/collection/catalunya/id/1112>.

IMAGEN 6: Estudios preparatorios para el Plan Macià. Plano de información de circulación. 1933. FUENTE: DE TORRES I CAPELL, M. 1999. *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona: L'urbanisme de la diversitat*. Barcelona: Mancomunitat de Municipios de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. ISBN 8493008036.

IMAGEN 7: Población de Barcelona de 1850 al 2013. GRÁFICO: Elaboración autora. FUENTE:

- AJUNTAMENT DE BARCELONA [sin fecha]. Estadística. [en línea]. [Consulta: 3 mayo 2015]. Disponible en: <http://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?td=69557&ext=.pdf>.

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA 2015. Censos de población. [en línea]. [Consulta: 3 mayo 2015]. Disponible en: <http://www.ine.es/inebaseweb/71807.do?language=0>.

IMAGEN 8: Plan Comarcal 1953. FUENTE: ALBERCH I FUGUERAS, R. y CABALLÉ I ESTEVE, F. 2001. *Historia de Barcelona: La Ciutat a través del temps*. S.l.: Ajuntament de Barcelona.

IMAGEN 9: Plan de enlaces de la red viaria de Barcelona de 1962. FUENTE: MILAGRO, J.M. 1988. El II cinturó: una llarga i procel.losa història (1). *Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques* [en línea], no. 11, pp. 16-21. [Consulta: 19 marzo 2015]. ISSN 2385-3530. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/Espais/article/view/91181/158900>.

IMAGEN 10: Segundo Cinturón de Ronda. Plan de Red. Pla d'enllaços i de la xarxa viaria de Barcelona de l'any 1962. FUENTE: MILAGRO, J.M. 1988. El II cinturó: una llarga i procel.losa història (1). *Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques* [en línea], no. 11, pp. 16-21. [Consulta: 19 marzo 2015]. ISSN 2385-3530. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/Espais/article/view/91181/158900>.

IMAGEN 11: Áreas de Nueva Centralidad. FUENTE: AA.VV 1987. *Àrees de nova centralitat*. S.l.: Ajuntament de Barcelona. **MONTAJE:** AUTORA.

IMAGEN 12: Tramo de la ronda de Dalt en Vall de Hebron. FUENTE: DELBENE GUIDONI, G. 2007. *Projecto BCN: estrategias urbanas*. Barcelona: Actar Pro. ISBN 978-84-9850-065-3.

IMAGEN 13: Las rondas y las áreas olímpicas de los JJ.OO 92. FUENTE: AA.VV 1988. La Barcelona de 1993. *Quadern central*, vol. 9, pp. 65 - 127.

IMAGEN 14: Plan de vías de 1984: Propuesta de la red de circulación. FUENTE: AA.VV 1984. *Les Vies de Barcelona, materials del seminari de maig 1984*. S.l.: Ajuntament Barcelona.

IMAGEN 15: Volumen de tráfico en Barcelona en 1986. FUENTE: AA.VV 1984. *Les Vies de Barcelona, materials del seminari de maig 1984*. S.l.: Ajuntament Barcelona.

IMAGEN 16: Evolución de turismos del Área Metropolitana de Barcelona 1976 a 1990. GRÁFICO: Elaboración de la autora. FUENTE: HOLSA 1992. *Les Noves rondes de Barcelona: millora de xarxa viària*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona: Holsa : Impu : Vila Olímpica, DL.

IMAGEN 17: Evolución del volumen de tráfico en las vías principales del Área Metropolitana de Barcelona 1976 a 1990. FUENTE: HOLSA 1992. *Les Noves rondes de Barcelona: millora de xarxa viària*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona: Holsa : Impu : Vila Olímpica, DL.

IMAGEN 18: Vía Favència en obra paralizada. 1977. FUENTE: MILAGRO, J.M. 1988. El II Cinturó: una llarga i procel.losa història (i 2). *Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques* [en línea], no. 12, pp. 22-27. [Consulta: 13 febrero 2015]. ISSN 2385-3530. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/Espais/article/view/91191/116392>

IMAGEN 19: Los cinturones de Barcelona en relación al sistema regional de carreteras 1988. FUENTE: RIERA, P. 1993. *Rentabilidad social de las infraestructura: Las Rondas de Barcelona*. Madrid, España: Editorial Civitas, S.A.

IMAGEN 20: Los cinturones de Barcelona en relación al sistema a la red local 1988. FUENTE: RIERA, P. 1993. *Rentabilidad social de las infraestructura: Las Rondas de Barcelona*. Madrid, España: Editorial Civitas, S.A.

IMAGEN 21: Nudo de Enlaces. FUENTE: AJUNTAMENT DE BARCELONA 1992. *Imatges del procés de transformació urbana : Barcelona 1987-1992*. Barcelona : Ajuntament de Barcelona, Regidoria de Programació i Pressupostos.

IMAGEN 22: Estructura urbana de integración: Plano de galerías construidas de cruce en el primer y segundo cinturón (2). FUENTE: AJUNTAMENT DE BARCELONA 1992. *La Ronda de Muntanya: el segon cinturó des de la Vall d'Hebron fins Sant Gervasi*. Barcelona.

IMAGEN 24: Geografía de Barcelona. MONTAJE: Elaboración de la autora. FUENTE: BETAPORTAL INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA 2014. Catalunya en 3D. [en línea]. [Consulta: 10 abril 2015]. Disponible en: <http://betaserver.icgc.cat/cesium/100cims.html>.

IMAGEN 25: Mapa de los alrededores de Barcelona. MONTAJE: Elaboración de la autora. FUENTE: Plan Des Environs de Barcelone. En: Barcelona: Arxiu Històric de la Ciutat..

IMAGEN 27: Plano de Barcelona con el trazado de carreteras. FUENTE: DESCONOCIDO, [sin fecha]. *Plànol de Barcelona*. Barcelona : Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.

IMAGEN 44 : Canyelles 1976. FUENTE: . FUENTE: ALBERCH I FUGUERAS(1951- DIR.), R. 2000. *Els Barris de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament Barcelona : Enciclopèdia Catalana. ISBN 8441227721 (o.c.).

IMAGEN 45: El segundo cinturón a sus pasos por Les Roquetes. FUENTE: ALBERCH I FUGUERAS(1951-DIR.), R. 2000. *Els Barris de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament Barcelona : Enciclopèdia Catalana. ISBN 8441227721 (o.c.).

IMAGEN 46: Cartel de la Asociación de Vecinos de Canyelles. FABRE, J. y HUERTAS, J.M. [sin fecha]. Tots els barris de Barcelona. *Barcelona : Edicions 62*. ISBN 84-297-1180-5.

IMAGEN 53: Vía Favència en 1991. FUENTE: AJUNTAMENT DE BARCELONA 1991. *Barcelona: Guia del ciutadà*. Barcelona : Ajuntament Barcelona. ISBN 84-7609-411-6.

IMAGEN 54: Vista Área 2015. FUENTE: Google Earth [Fecha de imagen: 5 octubre 2012] . [Consulta: 30 mayo 2015].

IMAGEN 63: Cobertura del trazado entre calles Almasa y Artesanía. FUENTE: DELBENE GUIDONI, G. 2007. *Proyecto BCN: estrategias urbanas*. Barcelona: Actar Pro. ISBN 978-84-9850-065-3.

Las imágenes que no se referencia son elaboración de la autora.

lista de portadas

TABLA 1: Distritos y barrios que recorre la ronda de Dalt. FUENTE: Elaboración propia

TABLA 2: Tipologías de espacio público. FUENTE: BRANDÃO, P. 2011. *La imagen de la ciudad: estrategias de identidad y comunicación*. Barcelona : ublicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona. ISBN 978-84-475-3522-4.

TABLA 3: Tipologías de espacio público ubicados en la ronda de Dalt. FUENTE: Elaboración propia

TABLA 4: Definición de tramos. FUENTE: Elaboración propia.

lista de tablas

PORTADA: Elaboración propia.

CAPÍTULO 1: Plano de enlaces de Jauselly. FUENTE: JAUSELLY, L., [sin fecha]. *Avantprojecte d'Enllaços de la Ciutat de Barcelona*. Barcelona : Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.

CAPITULO 2: Vista área de Vall d'Hebron y la ronda. FUENTE: AA.VV 1988. *La Barcelona de 1993. Quadern central*, vol. 9, pp. 65 - 127.

CAPITULO 3: Panorámica del Valle de Horta, Sant Andreu, Sant Gervasi. XX. FUENTE: ALBERCH I FUGUERAS(1951- DIR.), R. 2000. *Els Barris de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament Barcelona : Enciclopèdia Catalana. ISBN 8441227721 (o.c.).

CAPITULO 4: Vistas área de la Vía Favència. FUENTE: MONTANER, J.M. 1999. *Barcelona 1979-2004 : del desarrollo a la ciudad de calidad [en línea]*. Barcelona : Ajuntament de Barcelona. Dirección de Servicios Editoriales. [Consulta: 2 julio 2015]. ISBN 8476099096. Disponible en: <http://cataleg.ub.edu/record=b1425383~S1>.

