



El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia en la Exposición del Día del Urbanismo

José Soteras Mauri, Arqto.

Constituído, por orden del excelentísimo señor Gobernador civil de la provincia, el Comité organizador del Día Mundial del Urbanismo, se procedió a preparar el programa de los actos a realizar el día 8 de noviembre, entre los cuales, a propuesta del ilustre señor Teniente de Alcalde de Urbanización, don Melchor Baixas de Palau, y bajo el patrocinio del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, figuraba una Exposición de Urbanismo en el Salón del Tinell, con objeto de divulgar las ideas y conceptos del Urbanismo en la capital y en la provincia, presentando al público los proyectos y obras municipales en curso de ejecución y los datos informativos sobre los futuros planes de ordenación de Barcelona y su zona de influencia, dentro de los estudios realizados para la ordenación de toda la provincia.

La finalidad perseguida con la Exposición fué el despertar la conciencia ciudadana, propagando ideas y conceptos urbanísticos y presentando un exponente de los trabajos y temas desarrollados y sin más propósito ni aspiración que el dar a conocer al público de Barce-

lona las posibilidades del urbanismo y la existencia de un organismo y Oficina Técnica que, desde algún tiempo, viene trabajando en los estudios que permitirán, en un próximo futuro, el ordenado desarrollo de la urbe, su embellecimiento y su conexión con toda la provincia.

La organización y montaje de la Exposición fué encomendada a la Oficina de Estudios de la Comisión Técnica Especial de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona, con la colaboración de los distintos Servicios Técnicos Municipales y de la Oficina Técnica del Plan de Ordenación Provincial.

Fuó inaugurada solemnemente el día 8, a las doce del mediodía, por el excelentísimo señor Gobernador civil de la provincia y el excelentísimo señor Alcalde de Barcelona, asistiendo todas nuestras primeras autoridades y elementos técnicos de la Diputación y del Municipio, y una numerosa concurrencia de técnicos urbanistas interesados por los problemas que plantea el desarrollo de las ciudades de nuestra provincia.

El lema del Día Mundial del Urbanismo, «Sol, aire, vegetación», con los colores de la bandera mundial, presidía el plafón central del vestíbulo de ingreso, con ampliaciones fotográficas representativas de la vivienda, la industria y los recreos. En el mismo vestíbulo se instaló una Oficina de Información, decorada con los emblemas del Día Mundial del Urbanismo y una vista panorámica de Barcelona desde el Tibidabo, con inscripciones alusivas a la excelencia de la situación geográfica de Barcelona, debidas a la pluma del inmortal Cervantes y del poeta Maragall.

La Exposición estaba distribuída en una

serie de secciones separadas por mamparas de madera, adecuadamente iluminadas y decoradas, conteniendo:

Gráficos de las líneas de transporte urbano, con fotografías de los modelos de vehículos empleados. Simplemente como plano de información, en el que podía apreciarse la existencia de núcleos urbanos sin medios de comunicación o con escasez de los mismos. Con el mismo carácter informativo se expusieron gráficos de la red general de desagües, y del estado de los pavimentos de las calles y plazas de la ciudad.

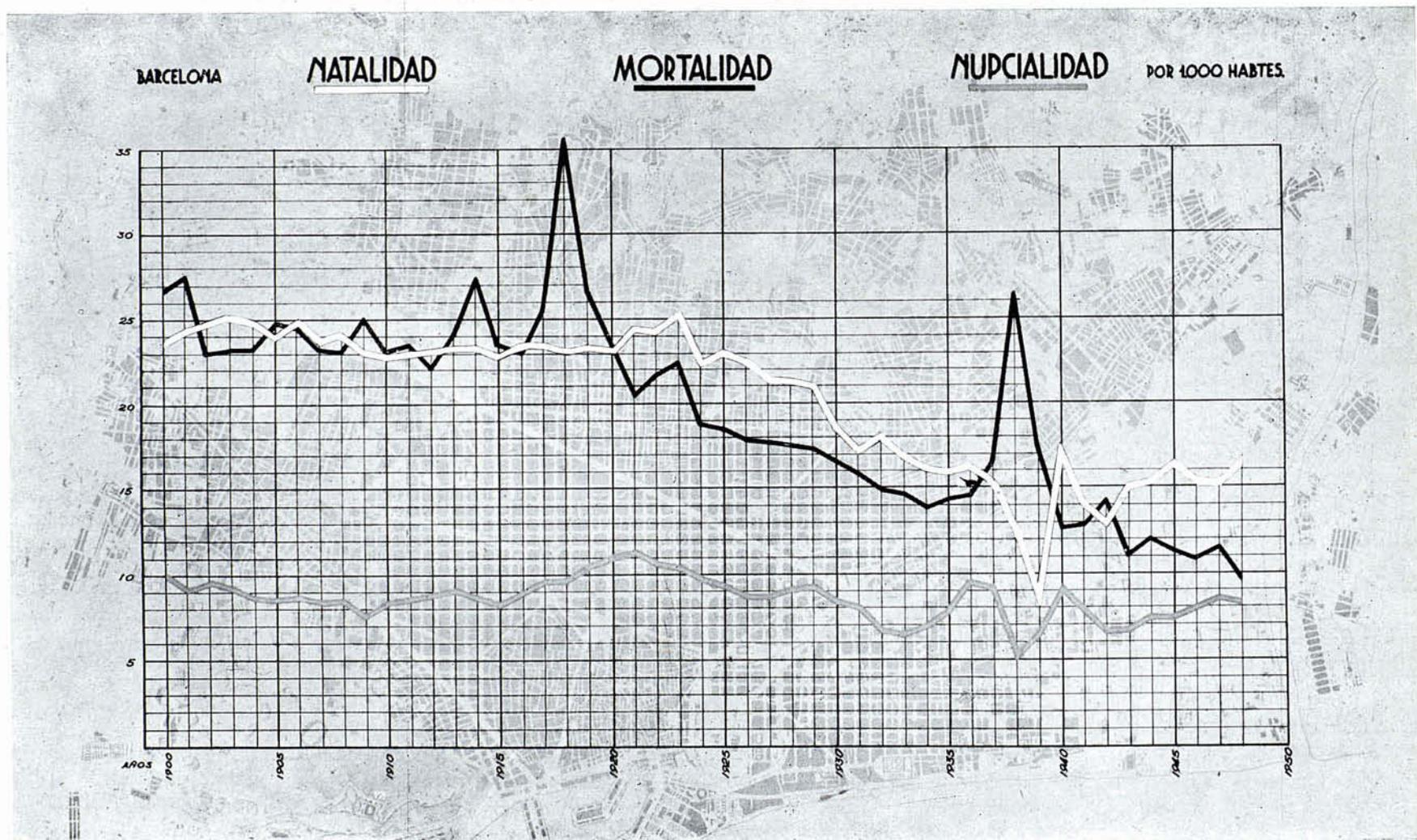
De mayor actualidad, y por ello de interés para el público, resultaron las fotografías de las obras de transformación en subterráneo del ferrocarril de Sarriá y el proyecto de urbanización de la vía Augusta, en el tramo comprendido entre las calles de Muntaner y Angli, y cuyas características esenciales son las siguientes:

Perfil transversal disimétrico con una calzada de 15 metros, andenes del lado del mar de 5 metros de anchura y de 10 metros en el lado de montaña, para dar lugar a la formación de un paseo con arbolado. Separación de la calzada de tráfico con los andenes mediante fajas verdes de 2'5 metros de anchura. El problema que plantea la diferencia de rasantes existente entre los edificios situados del lado del mar a los opuestos, se ha resuelto proyectando los pasos de peatones a distintos niveles y salvando con tramos de escaleras situados dentro de las fajas verdes de protección el desnivel variable existente con relación a la calzada de tráfico. En el tramo comprendido entre las calles de Modolell y Ganduixer, este desnivel es tan acusado, que ha sido necesario adoptar la solución consis-

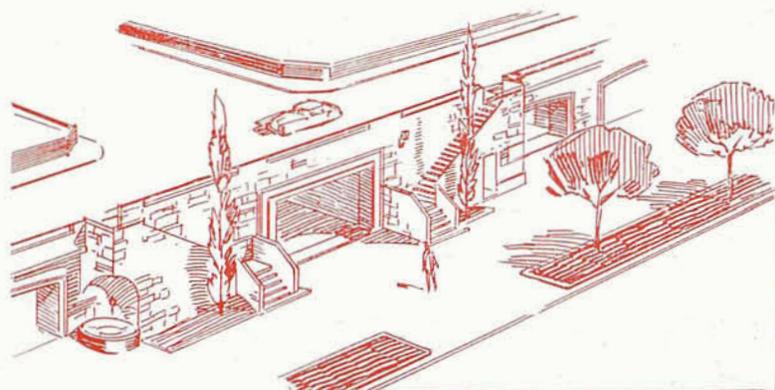
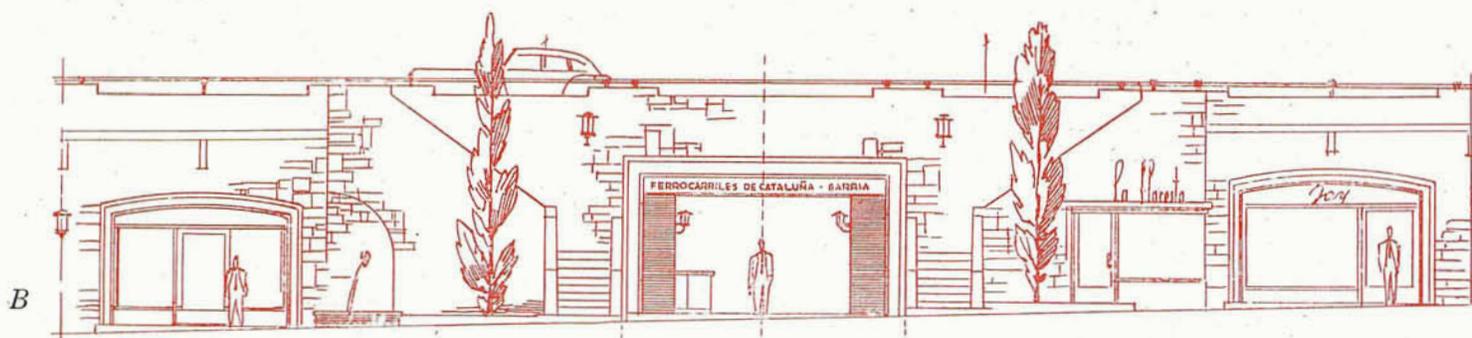
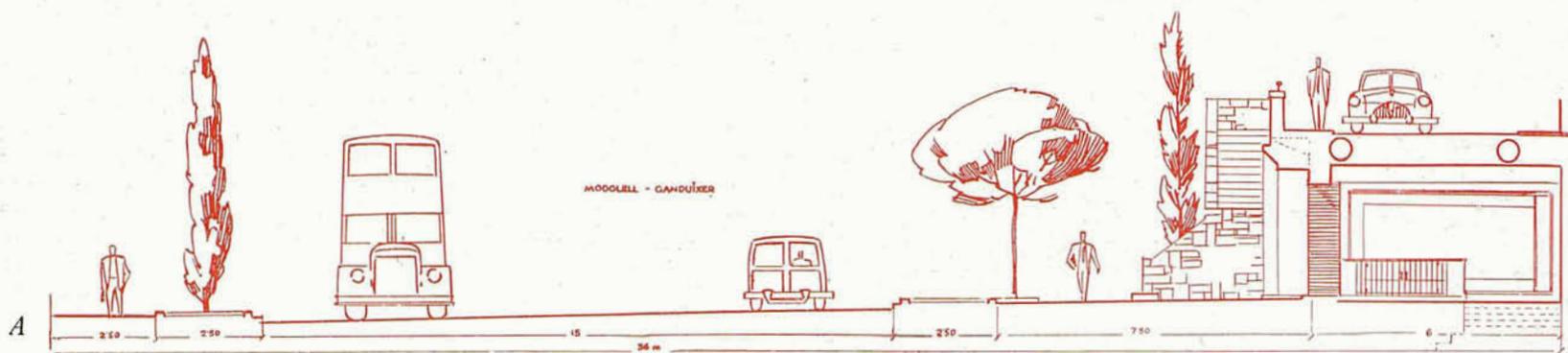
tente en interrumpir la calle de Vico, enlazándola con las de Modolell y Ganduixer, mediante una calzada de servicio, aprovechando la mayor amplitud que en dicho tramo presenta la vía Augusta, y ampliándola afectando de nueva alineación solamente una faja de jardines de 2 metros de anchura. Con esta solución quedaría el perfil transversal de la vía Augusta, en dicho tramo, en la forma que se indica en el gráfico adjunto, utilizándose el desnivel existente entre el paso de peatones y la calle de servicio, para emplazar los vestíbulos de la estación de Tres Torres del ferrocarril de Sarriá y locales para pequeñas tiendas de flores y pequeños comercios propios de la zona.

Como exponente de la labor que está realizando el Ayuntamiento de Barcelona en las obras de supresión de pasos a nivel dentro del Plan de Enlaces ferroviarios, figuraba en la Exposición una información fotográfica del estado de las obras de construcción del F.C. Metropolitano Transversal, en su prolongación en el tramo Marina-Clot, obras de ampliación de la estación del F.C. de Sarriá en la plaza de Cataluña, construcción de los túneles en la avenida Meridiana y terminación del túnel de la calle de Balmes, con un gráfico expositivo del Plan de Enlaces ferroviarios existente y de las líneas de metro existentes y en ejecución.

Entre las obras de urbanización que el Ayuntamiento de Barcelona está realizando, merece destacarse por su importancia, además de las de la vía Augusta anteriormente descritas, la urbanización de la vía Meridiana y las de la avenida de la Infanta Carlota Joaquina, en el tramo comprendido entre la plaza de Calvo Sotelo y la calle de Viriato, cruce



Cuadro demográfico, según datos estadísticos hasta 1948



URBANIZACIÓN DE LA VÍA AUGUSTA

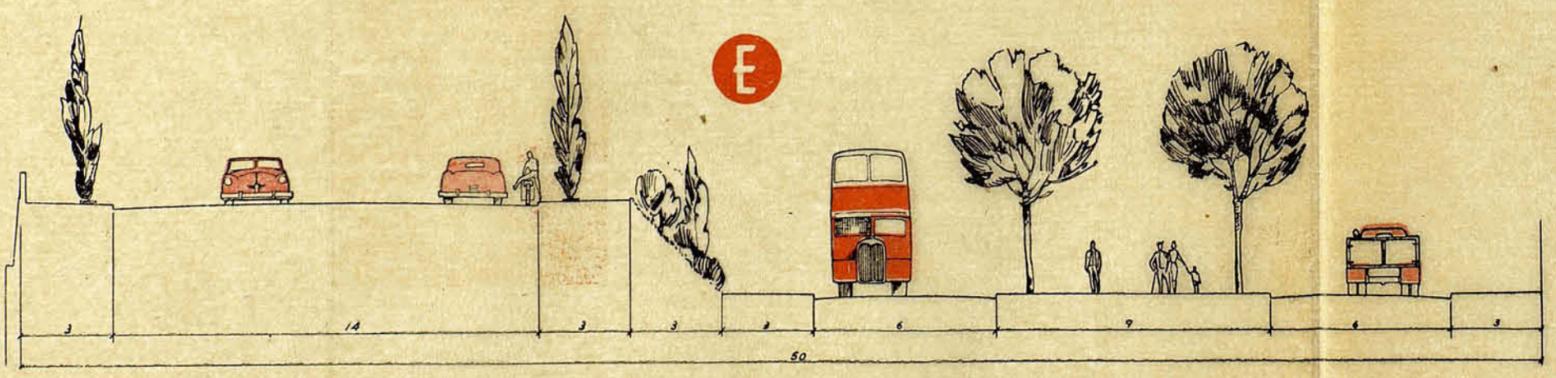
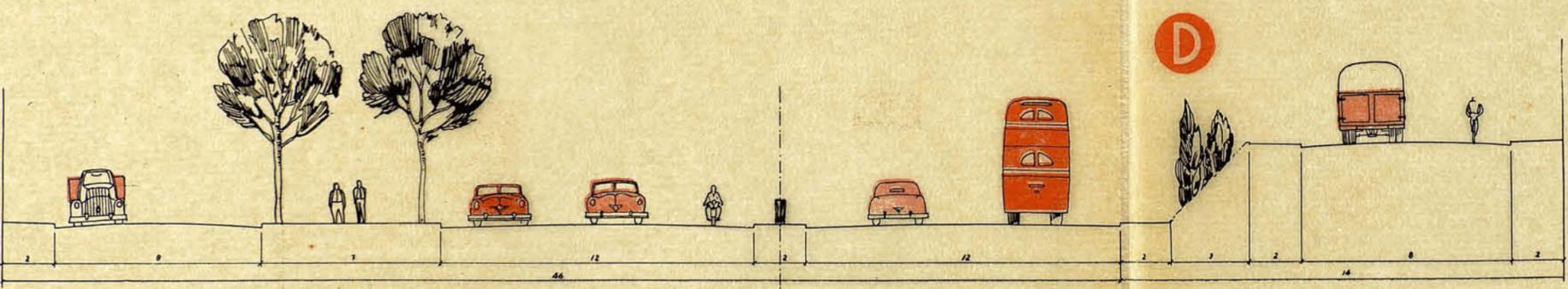
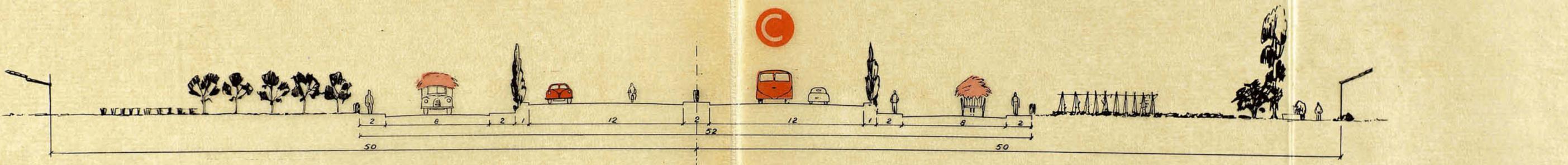
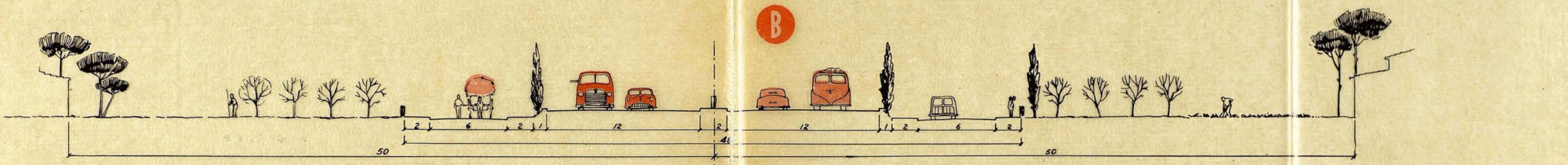
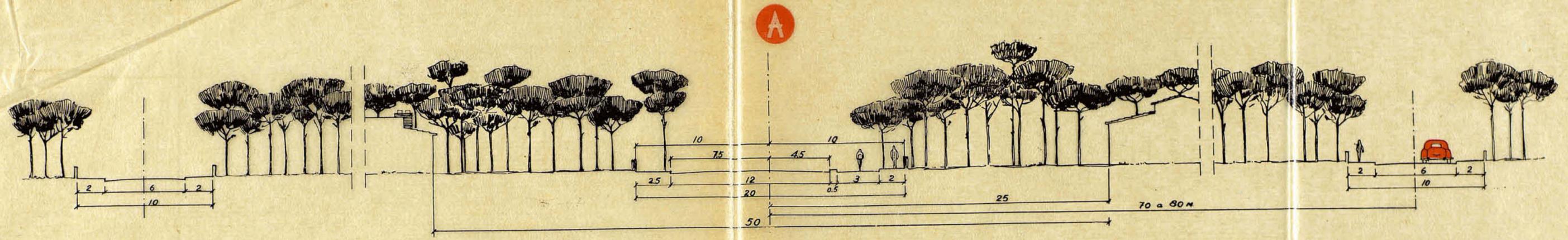
- A. Perfil en el tramo comprendido entre las calles de Modolell y Ganduixer.
- B y C. Alzado y perspectiva de los vestíbulos de la estación de Tres Torres.
- D. Perfil del tramo comprendido entre la calle de Ganduixer y Sarriá.



con la de Numancia, que constituye un enlace directo entre el sector residencial de la avenida del Generalísimo y la plaza de España, y forma parte del primer cinturón de ronda de la ciudad, cuyas obras de urbanización definitiva podrán ser inauguradas próximamente. Especial atención, por parte del público visitante, mereció el gráfico y fotografías del Plan de accesos a Barcelona por carretera, gráfico que forma parte del Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia, y que merece un pequeño comentario. Barcelona, por su situación geográfica y por estar limitada al sur por el mar y al norte por el macizo montañoso del Tibidabo, debe disponer forzosamente sus accesos de carretera por el este y por el oeste, constituyendo la ave-

nida de José Antonio, que se extiende horizontalmente de río a río, el eje del organismo urbano. Cuatro son los puntos de penetración a la ciudad: dos correspondientes a las zonas del litoral y las que provienen de las cuencas de los ríos Llobregat y Besós, lo cual nos da dos penetraciones para la zona de poniente y dos para la de levante, ya que los accesos por la zona norte a través del macizo del Tibidabo son de menor importancia y no pueden considerarse con la categoría de accesos a la ciudad. En la zona de poniente, la autopista de Castelldefels, que bordea los magníficos pinares de Castelldefels, Gavá y Viladecans, para pasar luego frente al aeropuerto transoceánico del Prat de Llobregat, y bordeando dicha

población, penetra en Barcelona, después de cruzar el río a través de la prolongación de la avenida de José Antonio, constituye en la actualidad casi una realidad, que permitirá próximamente un acceso cómodo de la carretera del litoral, la comunicación rápida con el aeropuerto del Prat de Llobregat y la expansión ciudadana a las zonas recreativas de deporte y de playa de los términos de Viladecans, Gavá y Castelldefels, y cuya ordenación constituye uno de los principales objetivos del Plan en estudio. El acceso de la carretera de Madrid, si bien está resuelto con dignidad e incluso con grandeza dentro del término de Barcelona, no ocurre lo mismo en la zona de influencia, ya que las travesías de los núcleos urbanos



- AUTOPISTA A CASTELLDEFELS**
- A Segundo tramo, desde el cruce de la carretera de Castelldefels hasta la Murtra.
 - B Tercer tramo, desde la Murtra hasta el casco urbano del Prat.
- AUTOPISTA A MADRID**
- C Segundo tramo, desde San Vicente dels Horts hasta el casco urbano actual de Esplugas.
- AUTOPISTA DEL LITORAL N. E.**
- D Travesía de Mongat.
- AUTOPISTA CARRETERA DE RIBAS**
- E Segundo tramo contiguo a la zona ferroviaria de San Andrés.

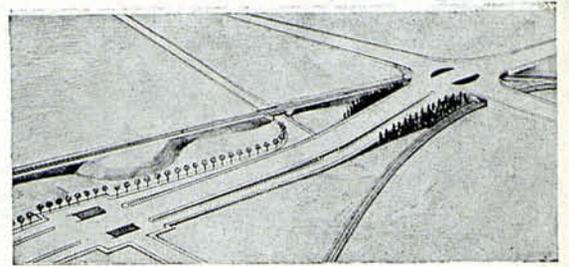
de Molins de Rey, San Felú de Llobregat, San Juan Despí y Esplugas, juntamente con la insuficiencia de anchura y los defectos de rasantes del actual trazado, aconsejan la desviación del citado acceso a partir de la población de San Vicente dels Horts, en el cruce de Cuatro Caminos, para continuar por la margen derecha del río Llobregat hasta la altura de Santa Coloma, y desde dicho punto, en una alineación sensiblemente recta con la prolongación de la avenida del Generalísimo, establecer su anexión en Esplugas.

En la zona de levante, el acceso de la carretera de Francia, comúnmente denominada carretera de Ribas, es ya una realidad en vías de ejecución en sus dos primeros tramos, que comprenden hasta el cruce — a distintos niveles — con las líneas de la R.E.N.F.E., substituyendo el paso inferior actual por otro superior, siguiendo luego con las ampliaciones y modificaciones del paso inferior del ferrocarril en Ripoll y enlazando con una variante con la actual carretera de Mollet, en una anchura de calzada prevista de 40 metros, con las zonas de protección correspondientes. Pero este trazado, que se está ya realizando y que supone en un futuro próximo una importantísima mejora para el acceso a Barcelona de la carretera de Francia, podrá resultar insuficiente en el transcurso de los años, por la dificul-

tad que ofrece el terreno para una mayor amplitud en algunos tramos de su trazado, por lo cual se ha previsto, para una ulterior etapa, establecer una comunicación directa desde la salida de Mollet, cruzando a la margen izquierda del río Besós, para unirla luego a la carretera de Ribas. Este trazado se indica solamente como solución posible para evitar las dificultades que presenta la topografía del actual, y su ejecución debería dejarse para el futuro.

En cuanto a la zona del litoral de levante, la travesía de Badalona, prevista dentro del acuerdo establecido entre los Ayuntamientos de Badalona y Barcelona y la Jefatura de Obras Públicas, podrá ser realizada en breve plazo, con una anchura provisional de 30 metros y futura previsión a 50 ó 60 metros. En las fotografías y gráficos expuestos figuraba el estado de las obras del acceso de la carretera de Francia, fotografías de la prolongación de la avenida de José Antonio, de la avenida del Generalísimo y del circuito de Pedralbes, así como los perfiles transversales estudiados en los distintos tramos de los indicados accesos por carretera.

De gran interés resultaron la Exposición de fotografías de las obras realizadas y en curso de ejecución por la Agrupación de Edificios Municipales del Ayuntamiento de Barcelona para la restauración y revalorización



Esquema de cruce viario

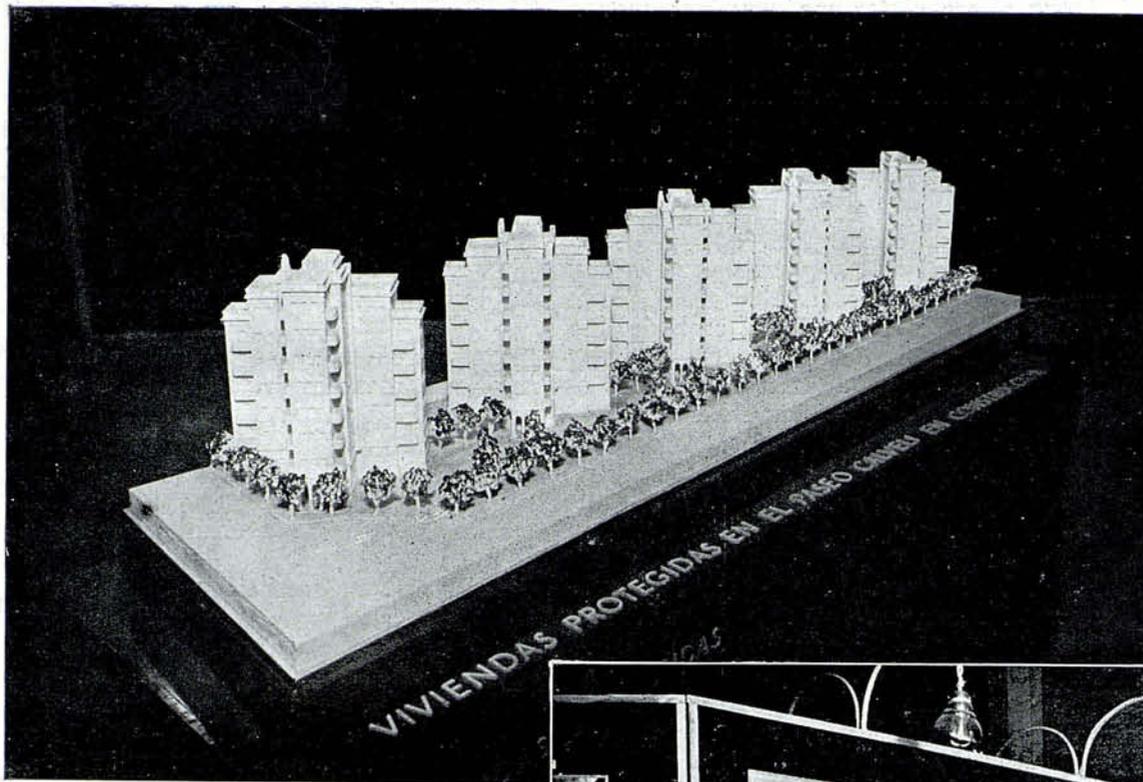
de monumentos, entre los cuales destacan, por su importancia, las obras de reconstrucción de la muralla romana, Hospital de la Santa Cruz, Monasterio de Pedralbes y otros, así como el monumento a los caídos construido en la avenida del Generalísimo Franco, y próximo a terminarse, y de la maqueta del mismo.

Figuraba en la Exposición el proyecto de paseo Marítimo en la Barceloneta, comprendiendo la urbanización la plaza formada en la confluencia con el paseo Nacional, extendiéndose paralelamente a la playa, hasta el Parque y zona deportiva final del Campo de la Bota, en su confluencia con la avenida del Generalísimo, y con una longitud total de 4,700 metros con frente al mar, proyectándose unos bloques de edificios para viviendas protegidas, que formarían el frente del citado paseo, tapando la oblicuidad de

Plano de accesos a Barcelona por carretera

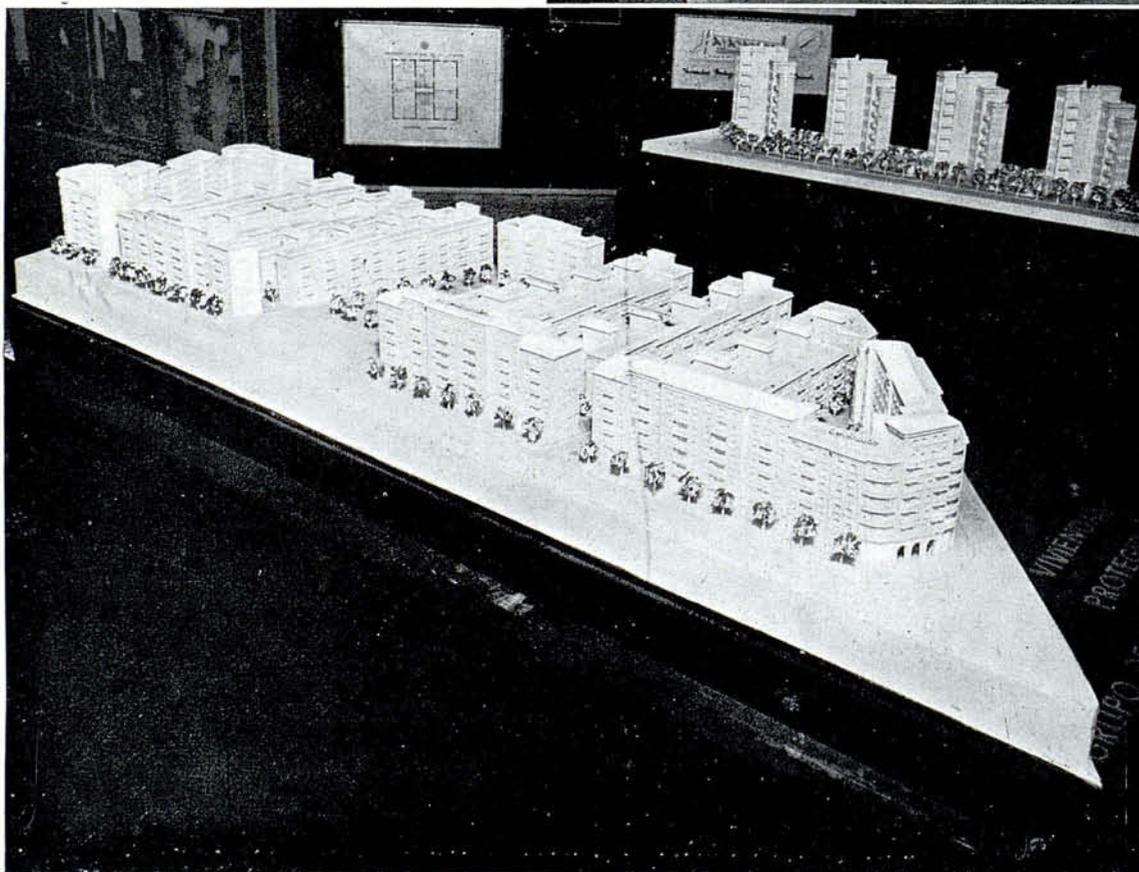
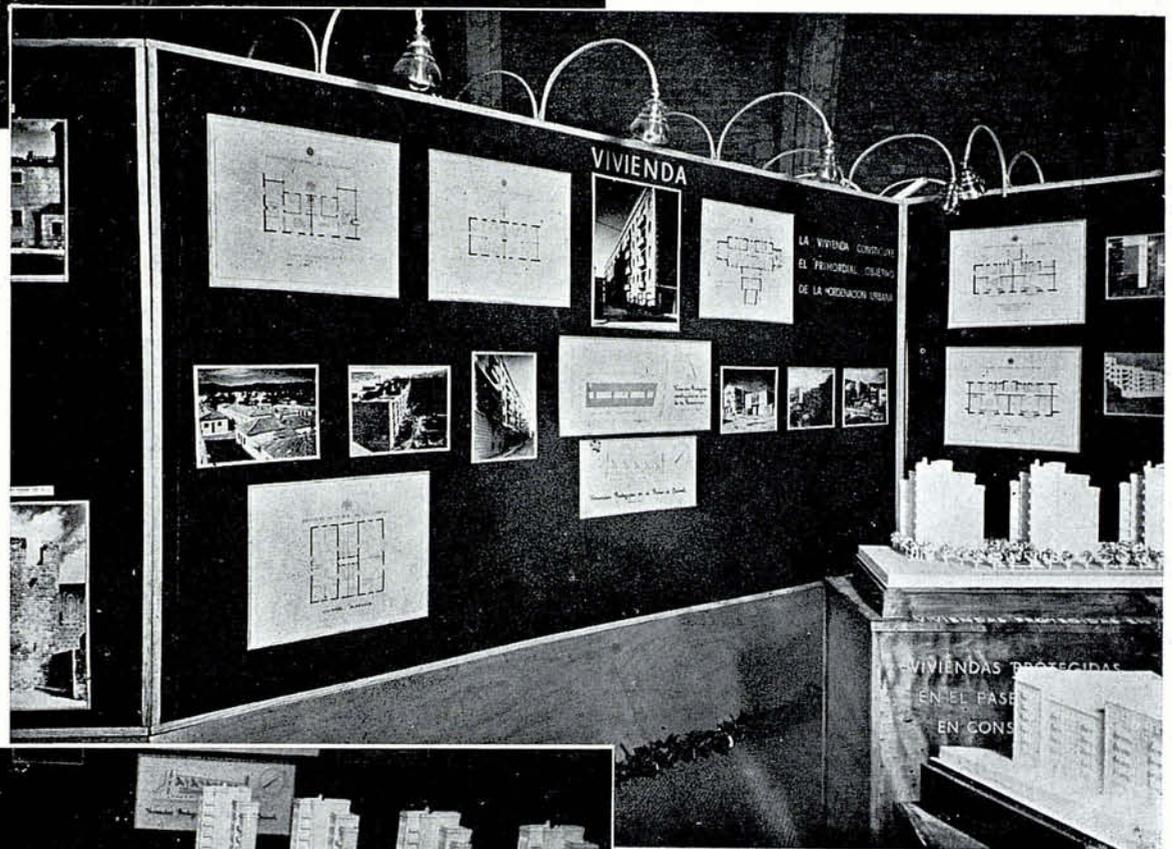


ESCALA 1:50000
BARCELONA ABRIL 1950



trazado de las calles de la Barceloneta. El conjunto del proyecto se subdivide en cuatro tramos, presentándose el detalle de los dos primeros, que abarcan hasta la prolongación de la calle de Marina, con el detalle de calzadas, jardinería y arbolado y que ofrece posibilidades de una próxima ejecución. El Instituto Municipal de la Vivienda aportó a la Exposición gráficos y proyectos de las viviendas actualmente en construcción dentro del Plan aprobado, con maquetas de los grupos de viviendas de Torre Lloveta y paseo de Calvell, que constituyen un avance importante en la labor emprendida para la resolución del problema de la vivienda mo-

Información relativa a diferentes grupos de viviendas en construcción, con maquetas correspondientes a los grupos del paseo de Calvell y de la Torre Lloveta

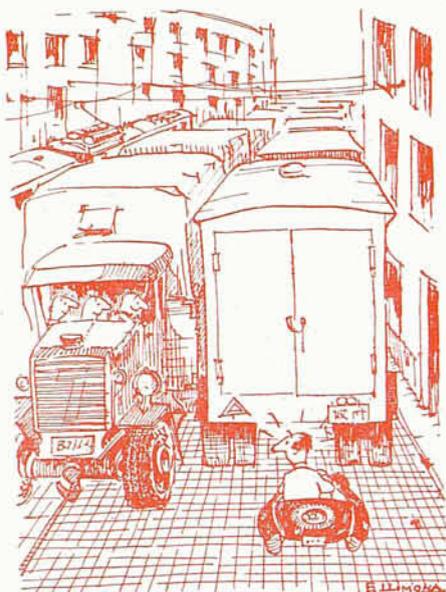
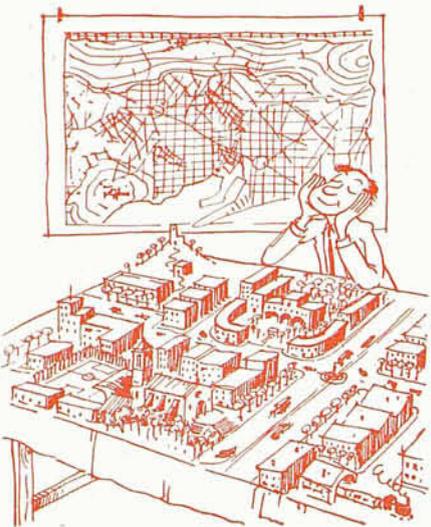
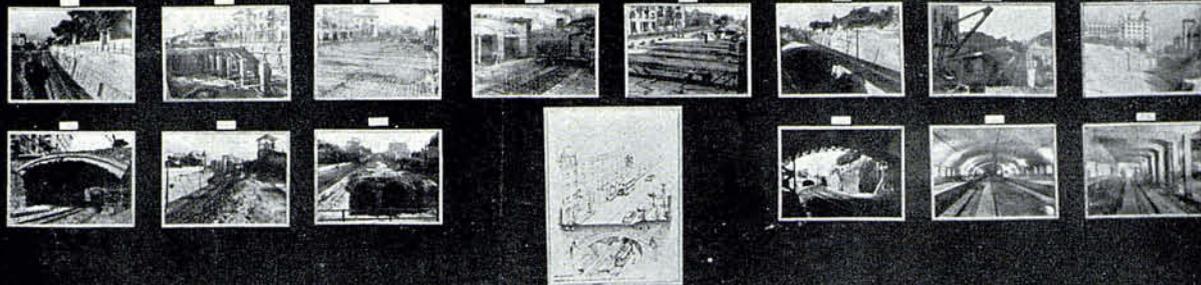
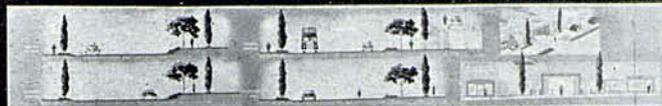


desta en nuestra ciudad. También figuraban en la Exposición algunos proyectos de edificios públicos, como el del Mercado Central de Pescado, actualmente en construcción, y distintos proyectos de elementos de alumbrado público, cámaras frigoríficas, etc. La labor emprendida por el Ayuntamiento de Barcelona para incrementar el número de jardines existentes en nuestra ciudad se reflejó en la Exposición con la aportación de algunos de los proyectos que el Servicio de Parques y Jardines tiene en vías de ejecución, entre los cuales destacan los jardines de San Pablo del Campo y del Hospital de la Santa Cruz, así como numerosas fotografías de jardines existentes en Barcelona, juntamente con quince proyectos de pequeños jardines a construir dentro del casco antiguo de Barcelona, que constituyeron el tema des-

TRANSFORMACION EN SUBTERRANEO DEL FC. DE SARRIA

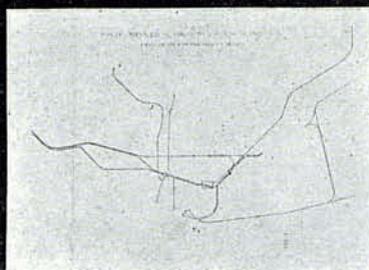
PROYECTO DE URBANIZACION DE LA VIA AUGUSTA ENTRE LAS CALLES DE TAVERN Y ANGLI

EGALAT 1932 1933 1934



FERROCARRILES Y METROPOLITANOS

OBRAS EN CURSO



METRO TRANSVERSAL PROLONGACION MARINA-CLOT

TUNEL RENFE AV. MERIDIANA



ESTACION PL. CATALUÑA FC. DE SARRIA

TUNEL BALMES - TIBIDABO

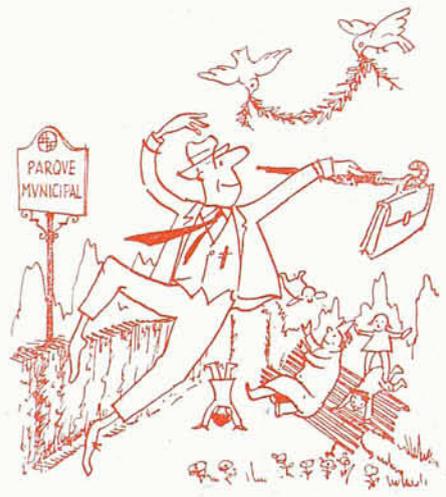
ACCESOS POR CARRETERA



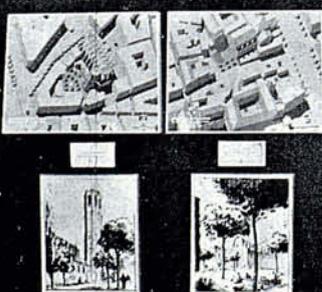
CIRCUITO DE PEDRALBES

AV. GENERALISIMO AV. JOSE ANTONIO

CARRETERA DE RIBAS



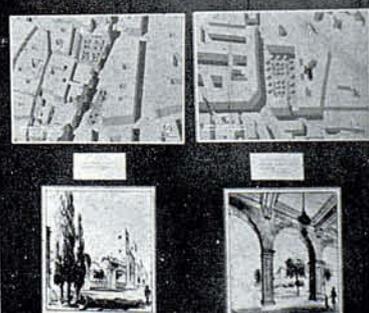
JARDINES



JARDINES DE BARCELONA



JARDINES





Jardines de la plaza Adriano.
Al fondo, la escalinata de acceso al parque de Monterolas.

Gráficos relativos a la apertura de nuevas avenidas

arrollado por los Arquitectos representantes del Municipio barcelonés en el II Congreso de Arquitectos Paisajistas celebrado en Madrid en el mes de septiembre próximo pasado. El Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia estaba también representado, en la Exposición de Urbanismo, con la aportación de gráficos de información de la capital y algunas de las poblaciones de su zona de influencia. El fotoplano de Barcelona y de su zona de influencia, a escala 1 : 10,000, ocupaba el plafón central, constituyendo un elemento de valor documental que acusa claramente la topografía del terreno y los núcleos urbanos existentes, y gracias al cual ha sido posible la edición del plano topográfico de toda la zona a la misma escala, y los de detalle de los núcleos urbanos, a escala 1 : 2,000, dedu-





Vista del jardín construido en la plaza de la Sagrada Família, con los campanarios del templo proyectado por Gaudí

cidos del fotoplano a dicha escala, del cual figuraban en la Exposición solamente algunos fragmentos.

La necesidad de la redacción del Plan de Ordenación queda sobradamente justificada por la observación de los gráficos de crecimiento vegetativo, diferencia entre natalidad y mortalidad, que ha pasado del 24 por 1,000 en el año 1900, al 9'5 por 1,000 en 1949; y si bien la natalidad ha disminuído con relación a la de 1900, la diferencia acusa un saldo favorable que añadir al crecimiento

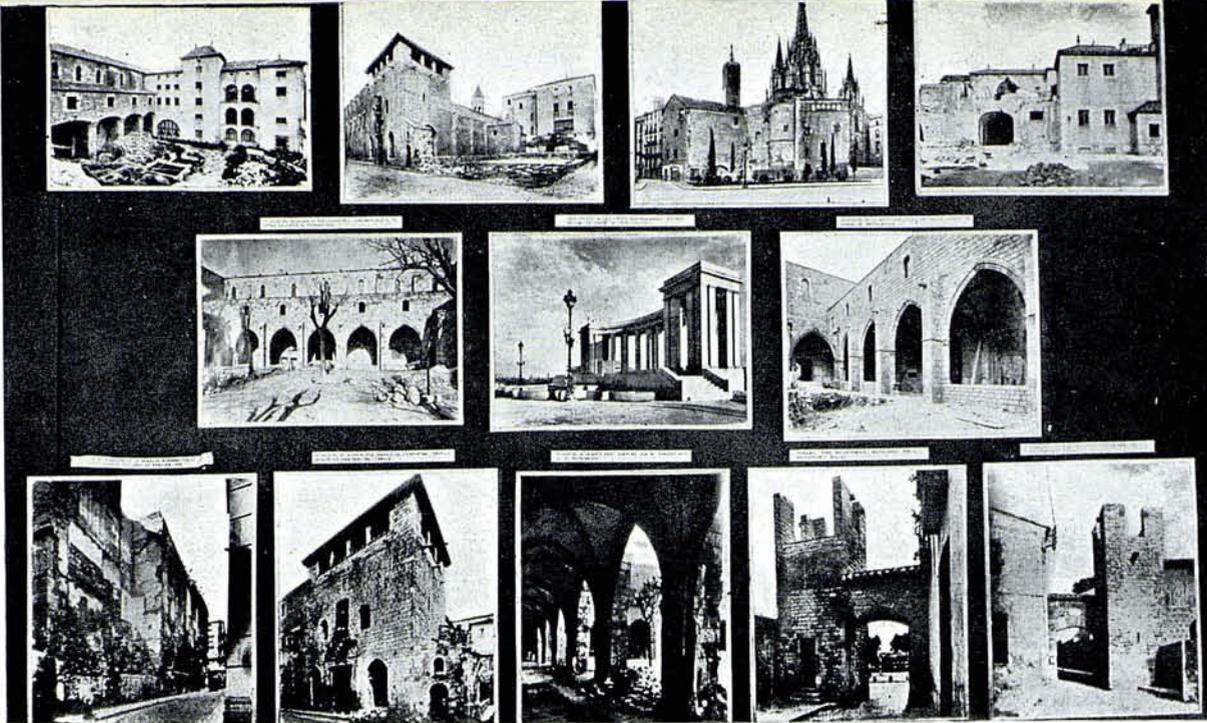
inmigratorio, que produce un crecimiento medio anual del 2 por 100, parecido al de Madrid, sin contar la agregación de términos municipales.

El conocimiento de la actual estructura urbana es un elemento indispensable previo al planeamiento, y como resultado de la información practicada se expuso un plano gráfico, a escala 1 : 5,000, donde se indican los distintos usos del suelo, clasificando los edificios por su destino y acusando claramente la zonificación natural desarrollada en la

ciudad, con la zona comercial central del ensanche, la zona residencial y los núcleos industriales.

La información geográfica estaba representada por los gráficos de extensión de la zona de influencia abarcando veinticinco términos municipales y una extensión de 47,870 hectáreas, plano hipsométrico que acusa claramente la formación del suelo de Barcelona con el sedimento de los ríos que la limitan a levante y poniente y que han formado su subsuelo con los sedimentos procedentes de

Restauración de antiguos monumentos (Muralla romana, Hospital de la Santa Cruz, etc.)



La fotografía central reproduce el estado actual del proyecto de Monumento a los Caídos

toda la provincia, poniendo de manifiesto una ley natural que en la economía social se repite; plano del destino del suelo en el que se acusa la importancia de las reservas agrícolas y forestales, y mapa geológico con la composición de los terrenos.

Como elemento y punto de partida para el planeamiento urbano, es interesante conocer la fisonomía actual de la red viaria, representada en un gráfico, a escala 1 : 5,000, en el cual se indicaban las vías existentes y en proyectos oficialmente aprobados, algunos de los cuales, principalmente los que no afectan a sectores ya edificados, será preciso revisar en los planes y proyectos parciales, para adaptarlos a las necesidades actuales. Uno de los principales objetivos del Plan de Ordenación consiste en establecer las previsiones necesarias para facilitar la construcción de viviendas saludables, cómodas y alegres, dotadas de los medios de comunicación necesarios y sin las molestias que la mezcla con los usos industriales produce en determinados sectores de la ciudad. Para ello es de imprescindible necesidad conocer la superficie de las zonas residenciales, el volumen y densidad de habitación para cada zona, así como la densidad y potencia in-

dustriales para que, una vez establecidas las hipótesis de crecimiento para un período de cincuenta años, que se estima como límite suficiente del Plan, establecer las previsiones de crecimiento necesarias y su adecuada situación. En la Exposición figuraban gráficos, a escala 1 : 5,000, de clasificación de los edificios destinados a vivienda, con número de plantas, y otro, a la misma escala, con la situación y clasificación de las industrias por grupos y potencia, y en el cual momentáneamente tan sólo están incluidas las industrias cuya potencia exceda de 25 HP. Gráficos, a escala 1 : 20,000, de la densidad de habitantes y densidad industrial por barrios, curvas de crecimiento industrial y demográfico y, finalmente, la agrupación de la población total en cinco categorías sociales.

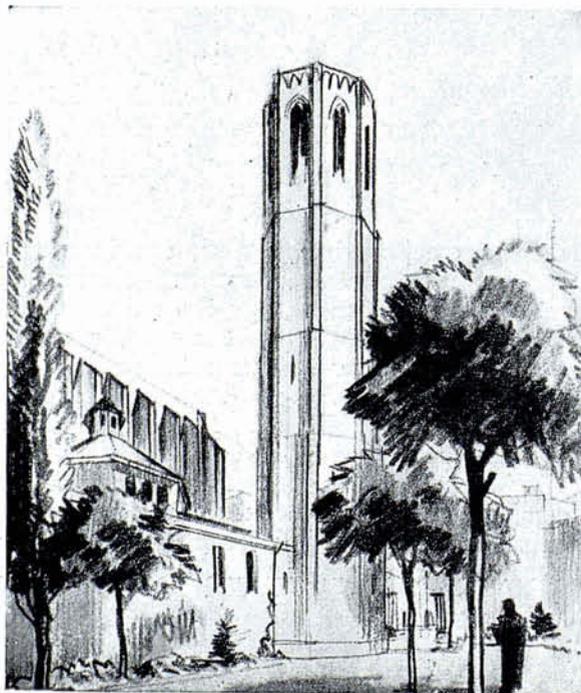
Como ejemplo de la labor previa de información necesaria para la redacción del Plan de Ordenación, figuraron en la Exposición los gráficos de información de los términos de Badalona y San Adrián de Besós, consistentes en los siguientes planos: Gráfico de clasificación de las viviendas por número de plantas. Gráficos de utilización del suelo. Gráfico de edificios y servicios públi-

cos. Gráfico de industrias clasificadas por grupos. Gráfico de información de comercio y, finalmente, un gráfico de la travesía de Badalona proyectada para el acceso a Barcelona de la carretera del litoral. Esta labor de información se ha obtenido sobre el propio terreno, con la colaboración de los elementos técnicos de la Corporación local.

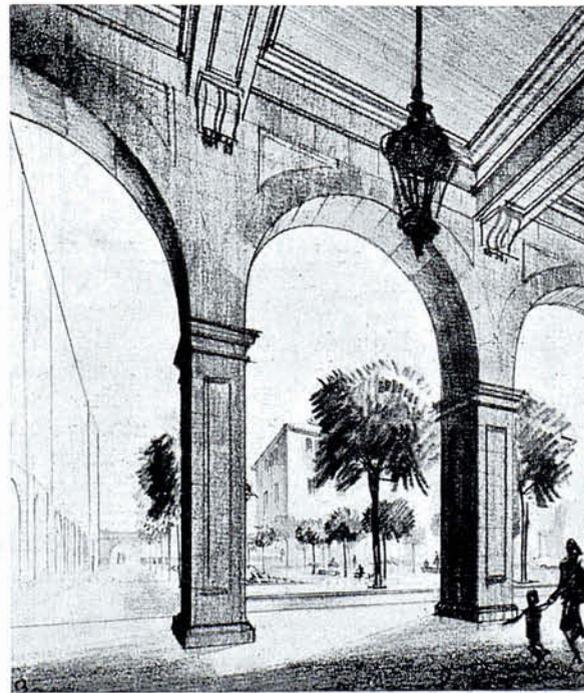
En forma análoga se ha procedido para las veintitrés poblaciones restantes de la zona de influencia, figurando en la Exposición del Tinell, solamente como muestra, los gráficos de los usos del suelo de las poblaciones de Sardañola y Ripollet, Gavá, San Juan Despí, Moncada-Reixach, San Baudilio de Llobregat, Prat de Llobregat, San Felú de Llobregat y Molins de Rey.

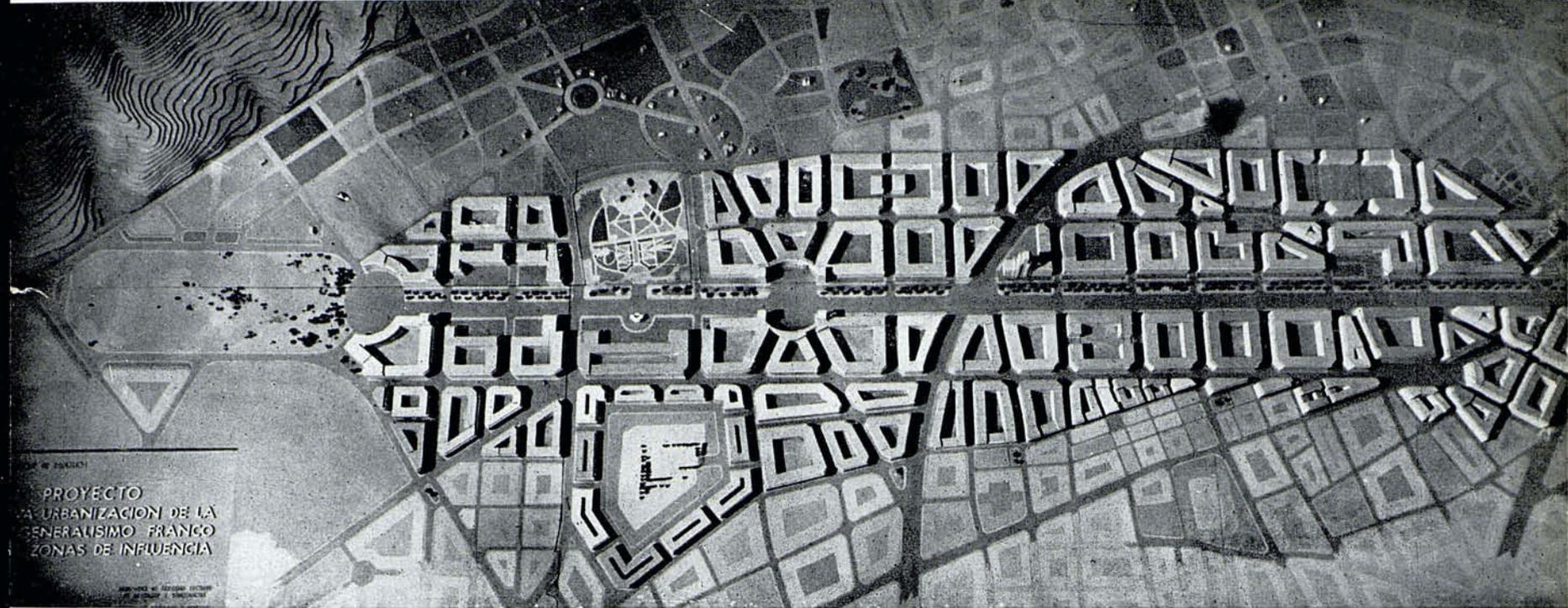
También figuró en la Exposición una maqueta del proyecto de urbanización de la avenida del Generalísimo Franco, a escala 1 : 2,000, así como los planos de alineaciones y de zona de edificación del referido sector y algunas perspectivas panorámicas del mismo, y también otra maqueta, a escala 1 : 500, de la urbanización de las fincas «Las Euras» y «Can Barret», en el paseo del Valle de Hebrón, y perspectivas panorámicas de dos sectores de la citada urbanización.

Proyecto de jardín junto a la iglesia del Pino



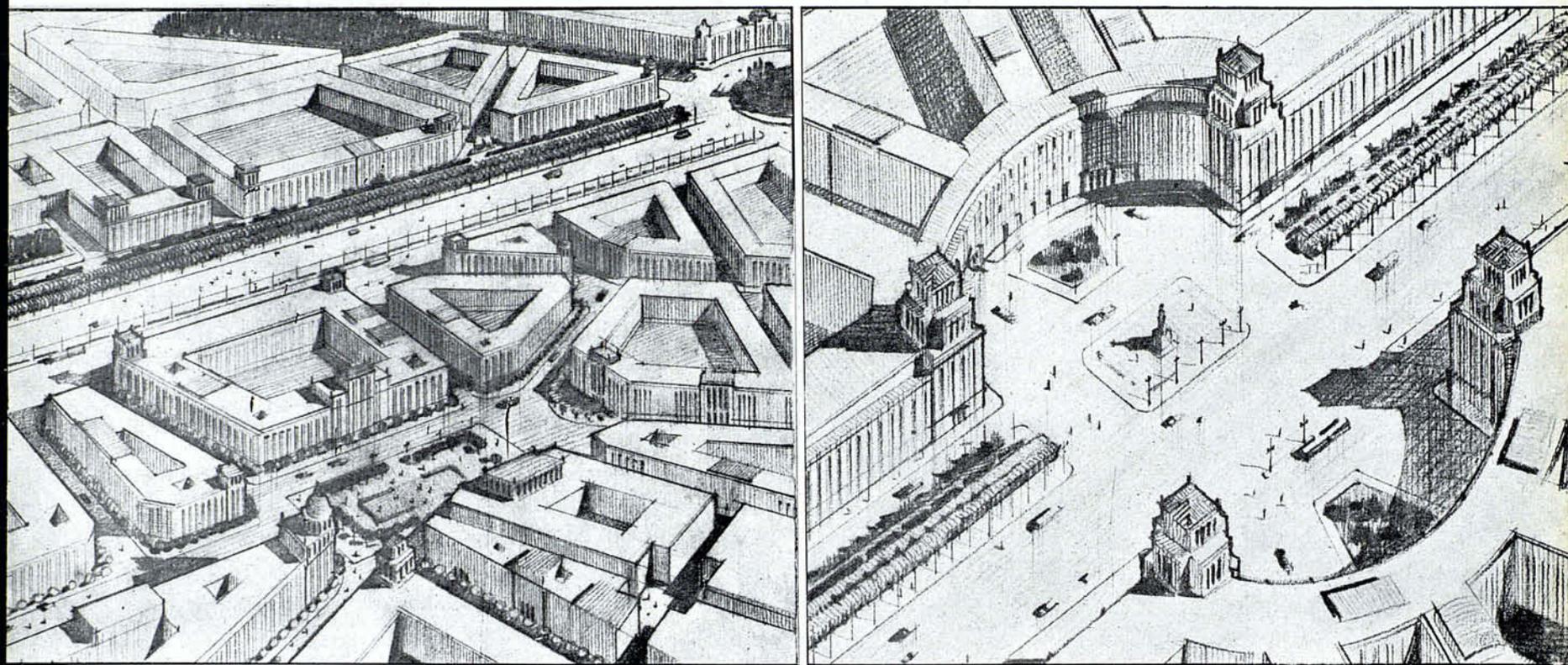
Proyecto de jardín en la plaza del Buensuceso





A

A. Maqueta de la urbanización de la avenida del Generalísimo Franco



B

B. Urbanización de la avda. del Gmo. Franco. — C. Urbanización de Las Euzas y Can Barret.

C

