

6

PROJECTES D'ESPAI PÚBLIC URBÀ

Premiats a la ciutat de Barcelona entre els anys 90 i l'actualitat

La mirada acadèmica, la popular i la pròpia

Anna Díez Molinero

6

PROJECTES D'ESPACI PÚBLIC URBÀ

Premiats a la ciutat de Barcelona entre els anys 90 i l'actualitat

La mirada acadèmica, la popular i la pròpia

Anna Díez Molinero

Treball de final de grau

GArqEtsab2014

Septembre 2022

Barcelona

Àmbit Urbanisme

Tutora Zaida Muxí Martínez

Tribunal Stefano Cortellaro

Maria del Mar Pérez Cambra

Isidre Santacreu Tudo

ETSAB

ABSTRACT

Barcelona is and has been a pioneering and exemplary city in terms of its urban planning and public space in a sociological, territorial and demographic level. It's been a model for other European cities to pursue, even so with the well-known "Barcelona Model".

Since the beginning of the century, innovative urban planning questions were raised but were paralyzed by the civil war and the dictatorship. Through the first democratic elections, with Oriol Bohigas at the head as urban planning delegate, Barcelona reemerged as a city engaged with social issues focused on the quality of public space.

More than a hundred squares and numerous parks were created in record time. Special attention was paid to the public space of a pluricentric Barcelona which had seen its population increase considerably due to waves of migration from the rest of the State. Oriol Bohigas led the start of a series of social and urban planning measures to provide a metropolitan-scale Barcelona with an identarian and prosperous public space. Subsequently, the concession of the 1992 Olympic Games led to the completion of important infrastructure projects and the creation of more squares, parks and equipment. Later, with the celebration of the Universal Forum of Cultures, in 2004, another ambitious project of urban and metropolitan transformation was proposed that unites the district of Sant Martí with the city of Sant Adrià del Besòs, actively seeking a sustainable urbanism.

In 1999, the European Award for Urban Public Space emerged as a result of an exhibition by the CCCB. Every two years an international jury of experts awards some of the urban public space projects of the European cities that are presented.

Therefore, this work focuses on the analysis of six awarded projects in the city of Barcelona during the last three decades, making a comparison between two projects from each decade, looking for the criteria of each era and analysing the historical context of its construction. The aim, among others, is to observe the evolution of these projects, with particular emphasis on the use that is currently made of them, valuing the user's voice and perspective.

Keywords

Urbanism Barcelona, urban public space, award-winning projects, urban criteria, sustainability, livable, flexibility, participatory process.

RESUM

Barcelona és i ha estat una ciutat pionera i exemplar pel que fa al seu urbanisme i espai públic en clau sociològica, territorial i demogràfica, sent fins i tot un model a seguir en altres ciutats europees amb el conegut "Model Barcelona".

Ja des de principis de segle, es plantejaven qüestions urbanístiques innovadores que es van veure paralitzades per la guerra civil i la dictadura, però amb les primeres eleccions democràtiques, amb Oriol Bohigas al capdavant com a delegat d'urbanisme, va ressorgir una Barcelona ocupada per les qüestions socials i que posava el focus en un espai públic de qualitat.

Es van crear més de cent places i nombrosos parcs en un temps rècord i es va posar especial atenció a l'espai públic d'una Barcelona pluricèntrica i que havia vist augmentada considerablement la seva població a causa de les onades migratòries procedents de la resta de l'Estat. Oriol Bohigas va dirigir l'inici d'un seguit de mesures socials i urbanístiques per dotar a una Barcelona d'escala metropolitana d'un espai públic identitari i pròsper. Posteriorment, la concessió dels Jocs Olímpics del 92 van suposar la culminació d'importants projectes d'infraestructures i la creació de més places, parcs i equipaments. I més endavant amb la celebració del Fòrum internacional de les cultures, l'any 2004, es planteja un altre ambició projecte de transformació urbana i metropolitana que uneixi el districte de Sant Martí amb la ciutat de Sant Adrià del Besòs, buscant activament un urbanisme sostenible.

L'any 1999 sorgeix arran d'una exposició del CCCB, el Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà on cada dos anys un jurat d'experts internacional premien els projectes d'espai públic urbà de les ciutats europees que s'hi presenten.

Així doncs, aquest treball se centra en l'anàlisi de sis projectes premiats a la ciutat de Barcelona durant les tres últimes dècades, fent una comparativa entre dos projectes de cada dècada, buscant els criteris de cada època i analitzant el context històric en el qual es trobaven l'any de la seva construcció. L'objectiu entre d'altres és observar l'evolució d'aquests projectes, posant especial èmfasi en l'ús que actualment se'n fa, posant en valor la veu i la mirada de l'usuari.

Paraules clau

Urbanisme Barcelona, espai públic urbà, projectes premiats, criteris urbans, sostenibilitat, habitable, flexibilitat, procés participatiu.

CONTINGUTS

0. Previ

Justificació de la temàtica escollida	8
Objectius	9
Metodologia de treball	9

I. Estudi teòric

Què vol dir espai públic urbà?	12
Premi Europeu de l'espai públic urbà	14

II. Casos analitzats

Context històric anys 90	20
Anàlisi de la Remodelació de l'avinguda de la Catedral /1991 i del Parc de l'Estació del Nord /1991	22
Context històric anys 2000	38
Anàlisi del Parc TMB de les cotxeres d'Horta /2006 i del Parc Central de Nou Barris /2007	40
Context històric anys 2010	56
Anàlisi de la "Superilla" del Poblenou /2016 i del Carrer Plaça al Turó de la Rovira /2017	58

III. Conclusions

76

IV. Bibliografia

78

0.Previ

Justificació de la temàtica escollida

Al tractar-se de l'últim treball de la carrera, he volgut aprofitar l'oportunitat per aprofundir en algunes qüestions que m'han generat interès al llarg del meu període com a estudiant de la ETSAB.

Jo vaig néixer a Barcelona, però al poc temps de néixer la meva mare i jo vam marxar a viure a Vilanova i la Geltrú on hi vivia -i hi viu- la meva família materna. Tot i així vaig continuar vivint la ciutat de Barcelona de prop, ja que pujava per passar els caps de setmana amb el meu pare.

Malgrat que he tingut una infància feliç a Vilanova, sempre he viscut admirant la ciutat de Barcelona des de la perspectiva d'algú que la coneix però que no hi viu i queda fascinada pels seus carrers, places, parcs, edificis singulars i la gran oferta cultural i d'oci que té. Tant és així que des dels divuit anys, quan vaig començar la universitat, vaig instal·lar-me a Barcelona per tal de viure-la més de prop.

Actualment, fa dos anys que estic fent pràctiques a l'Institut Municipal d'Urbanisme, on he pogut aprofundir i aprendre de primera mà el creixement urbanístic de Barcelona, sent conscient de la complexitat i de la quantitat d'organismes que intervenen per a que un projecte d'espai públic es vegi finalment realitzat.

Em sembla un bon final d'etapa dedicar les últimes línies de la carrera a l'espai públic de la ciutat on he crescut els últims anys de la meua vida, on visc a hores d'ara i que em sento casa meua i alhora és una referència de creixement urbanístic mundial.

Objectius

L'objectiu principal d'aquest treball és esbrinar quins són els criteris per al disseny de l'espai públic urbà de cada època i si són extrapolables a la Barcelona actual, analitzant el seu context històric i comprovant quin ús se'n fa de l'espai actualment i si es correspon a l'estratègia inicialment plantejada.

La tria dels projectes ha estat complexa a causa del gran nombre d'intervencions premiades i interessants, però el que m'ha fet decantar per uns i no uns altres és la seva intencionalitat a l'hora de ser projectats. Això és així degut a la voluntat d'observar com la infinitat de variants i de factors que afecten a l'espai públic pot determinar que un projecte sigui pròsper o infrutilitzat.

Un altre dels propòsits principals d'aquest treball és donar veu a les persones usuàries de l'espai i ser capaç, mitjançant les diferents cartografies d'elaboració pròpia, de plasmar una mirada no només tècnica, sinó de pell i d'atmosfera, posant en valor aspectes no només tecnològics i pràctics sinó també qüestions poc parametrizables.

Per davant de tot busco amb aquest treball conèixer més i millor la meva ciutat i els seus habitants i veure quina evolució ha tingut al llarg d'aquest temps.

Metodologia de treball

Des del principi tenia clar que volia aprofundir en les característiques urbanístiques i els projectes d'espai públic urbà de la ciutat Barcelona. El que no tenia tant clar era com m'ho faria per acotar i seleccionar els projectes més significatius i que fossin representatius de la ciutat. A mesura que anava avançant en la recerca, em vaig adonar de com al llarg dels anys, els requisits per a un espai públic funcional anaven variant lleugerament en funció del context, la corrent de pensament, l'evolució del barri en el qual es trobaven i les diferents necessitats de l'època.

Paral·lelament, sabia de l'existència del premi atorgat a l'espai Públic urbà pel CCCB, el qual em va semblar que era una bona manera de representar els criteris d'una època. Així doncs, he analitzat els projectes premiats a la ciutat de Barcelona entre els 90 i els 2020 escollint-ne dos de cada dècada i de diferents escales, junt amb l'estudi en deteniment del context en el qual s'inclouen per intentar desxifrar els criteris del moment. A la pàgina 14 detallo el perquè de l'elecció de cada projecte.

Primer de tot he volgut fer una aproximació teòrica del que per a mi és l'espai públic urbà, o les característiques que crec que hauria de tenir per posteriorment tenir les eines per poder comparar-ho amb els casos pràctics. Posteriorment, he realitzat un petit context històric de cada dècada, esbrinant quins plans urbanístics i esdeveniments històrics singulars es van produir per tal d'entendre millor cada projecte. I paral·lelament he anat a visitar els projectes seleccionats, realitzant fotografies pròpies i entrevistant els usuaris habituals del lloc, per tal de poder obtenir una mirada més actualitzada i propera del lloc. Finalment, he dut a terme una sèrie de cartografies particulars i diferents per a cada projecte en funció dels elements o factors claus que cadascun d'ells m'han suscitat.



Motor Vinilo





I. Estudi teòric

Què vol dir espai públic urbà?

Al llarg de la meua carrera, i després d'analitzar grans projectes d'espai públic reconeguts per part dels professors, arquitectes i urbanistes, he pres consciència de la importància que té l'espai buit a la ciutat. L'espai buit és un lloc ple d'oportunitats on encara ha d'esdevenir qualsevol cosa. És el moment en el qual res ho és tot, o ho pot ser. L'espai buit és doncs potencialment moltes coses i entre elles un important potenciador de relacions.

Quan em plantejo definir què vol dir espai públic urbà, em vénen al cap moltes qüestions i característiques que crec que hauria de tenir, tanmateix no penso en una forma determinada. No pretenc discernir aspectes formals o informals del que ha de ser un espai públic, sinó que em plantejo esbrinar la capacitat transformadora de l'espai públic entorn les persones que l'habiten. Em vénen al cap molts dubtes referent a la manera de pensar l'espai públic. Tenim diferents exemples d'espai públic al llarg de la història que no tenen res d'arquitectura formal, però que generen gran activitat humana a l'entorn, com és per exemple la plaça Djemaa el Fna, a Marràqueix. És aquest espai, construït des de l'espontaneïtat, l'acció i el comerç un exemple



Fig 1. Remodelació de la Plaça de la Catedral. Font d'arxiu publicspace.org

de com hem de plantejar l'espai públic? Què passa si ens plantejem el disseny d'un espai públic inacabat? O com un procés obert que ha de ser definitivament acabat per l'usuari?



Fig 2. Carrer Plaça al Turó de la Rovira. Fotografia de Bosch Capdeferro Arquitectes

Sigui com sigui l'espai públic, ha de ser l'engranatge que faci que un barri i les persones que l'habiten creixi en comunitat i es generin dinàmiques d'intercanvi de tot tipus, generacional i cultural. Ha de ser un espai de trobada, un espai amb la capacitat de generar l'expressió dels usuaris de manera lliure. Ha de ser un espai inclusiu i han de poder coexistir diversitat d'activitats i de persones. Ha de funcionar de forma sostenible i respectuosa amb el medi ambient. I fins i tot pot ser un espai pedagògic, on hi tingui lloc la memòria històrica, la del lloc, la dels seus habitants. Un espai expressiu en sí mateix però que permeti l'expressió espontània dels usuaris i de les diferents espècies que cohabitin l'espai. Ha de ser un espai amb identitat pròpia i local. Ha de ser un espai socialment compromès. I a nivell tècnic ha de resoldre els aspectes funcionals, aspectes com la mobilitat, el drenatge, la recollida d'aigües, serveis...

Un dels exemples d'aquest treball, és el projecte de la superilla de Poblenou, un projecte que va ser definit en dues fases i mitjançant la participació ciutadana. Aquest és un clar model d'execució dut a terme d'una manera que podríem dir que

és més informal, posant en valor allò transitori, deixant pas a la modificació espontània de l'usuari. És cert, que després de la segona fase, es va aprovar el projecte definitiu, però aquest encara no ha estat executat en alguns sectors. És a dir, ja sigui per qüestions econòmiques o circumstancials, el projecte segueix en definició, obert. Això és degut a les econòmiques mesures d'execució implementades, però el meu parer, està resultant positiu, ja que permet la modificació d'aspectes que puguin ser insuficients o erròniament plantejats des d'un inici.



Fig 4. Parc Central de Nou Barris. Font d'arxiu arquitecturacatalana.cat

A l'espai públic s'ha de poder produir un procés d'identificació, on hi puguem reconèixer un espai segur i accessible per tal de sentir-nos com a casa. Ens hi hem de poder sentir segurs. I alhora ha de ser un espai on es propiciï la comunitat com a manera d'intercanviar coneixement.



Fig 5. Parc de l'Estació del Nord. Fotografia pròpia.

Com diu Oriol Bohigas a *Contra la incontinència urbana*, hi ha "tres elements fonamentals en la definició formal de la ciutat, tots ells relacionats alhora amb l'àmbit físic i el contingut social: l'aiguabarreig, la flexibilitat i la superposició de funcions."** Entenent l'aiguabarreig com aquella qualitat diversa d'un espai públic democràtic on hi té lloc el conflicte en tant que genera un intercanvi i una expressió de singularitats.



Fig 3. "Superilla" de Poblenou. Font d'arxiu publicspace.org

Manuel Bailo, a la seva tesi *Contra la Indiferència, Catadors de la urbanitat*, parlant d'un estudi seu previ *Urbanisme Transitori*, on busca la transitorietat per a la construcció de l'espai públic, defineix l'arquitectura com "un resultat no definitiu d'un procés en el qual es barreja la provocació de l'atzar amb el raonament lògic, sensible i intel·ligible."

Crec que un bon espai públic és aquell que organitza l'espai de manera democràtica, accessible i sostenible per tal de que hi pugui esdevenir la vida de forma còmoda i confortable.

1 BAILO ESTEVE, Manuel. *Contra la Indiferència, Catadors de la urbanitat*. Tesis doctoral. Pàg. 45.

2 BOHIGAS, Oriol. *Contra la incontinència urbana. Reconsideració moral de l'arquitectura i la ciutat*. Capítol 21, pàg 126.

Premi Europeu de l'espai públic urbà

El Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà neix arran de l'exposició "La reconquesta d'Europa", inaugurada l'any 1999 al Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB). Es tracta d'un premi biennal que sorgeix arrel d'aquesta exposició i que va propiciar la creació d'un observatori permanent des d'on estudiar l'evolució de les ciutats europees i el seu espai públic.

El premi s'extén per tot Europa i en la seva última edició va rebre 279 obres candidates provinents de 179 ciutats i 32 països europeus*. Alguns dels projectes seleccionats, mencionats o premiats tenen un recorregut al llarg d'aquests anys i fins i tot alguns han experimentat canvis o ampliacions posteriors com és el cas per exemple de l'Avinguda Meridiana, que actualment es troba en remodelació també.

Per a mi, l'interès que em suscita aquest premi, d'ençà que conec la seva existència, és el fet que posa en valor projectes que emfatitzen la relació entre allò urbà i allò no edificat en clau de barri. És a dir, generalment els projectes que s'hi presenten o que són seleccionats són, més que grans plans estratègics o metropolitans, projectes minuciosos i que proven de traçar al detall per tal de complir necessitats concretes i particulars de cada lloc. Personalment, m'interessa com fer que un espai públic doni servei a les necessitats quotidianes del veïnat i dels usuaris més propers, donant així una capacitat d'expressió singular de cada barri i generant una identitat pròpia i diferenciada en funció de la ubicació del projecte.

El meu estudi es basa en observar quins han estat els projectes premiats a la ciutat de Barcelona durant aquestes dècades, com a representació del tipus d'arquitectura que s'estava realitzant a l'espai públic urbà durant cada període de temps.

En concret em plantejo fer la comparativa entre dos projectes de cada dècada per trobar diferències i semblances, virtuts i mancances

3 Informació extreta de la pàgina web www.publicspace.org

i intentar esbrinar quins han estat els criteris de cada època en funció dels diferents esdeveniments històrics que ha viscut la ciutat de Barcelona i com aquests criteris han anat evolucionant al llarg del temps. Malgrat sé que els projectes premiats són una petita part dels projectes realitzats a la ciutat, considero que són una representació clau del moment històric de la ciutat i dels criteris de l'època.

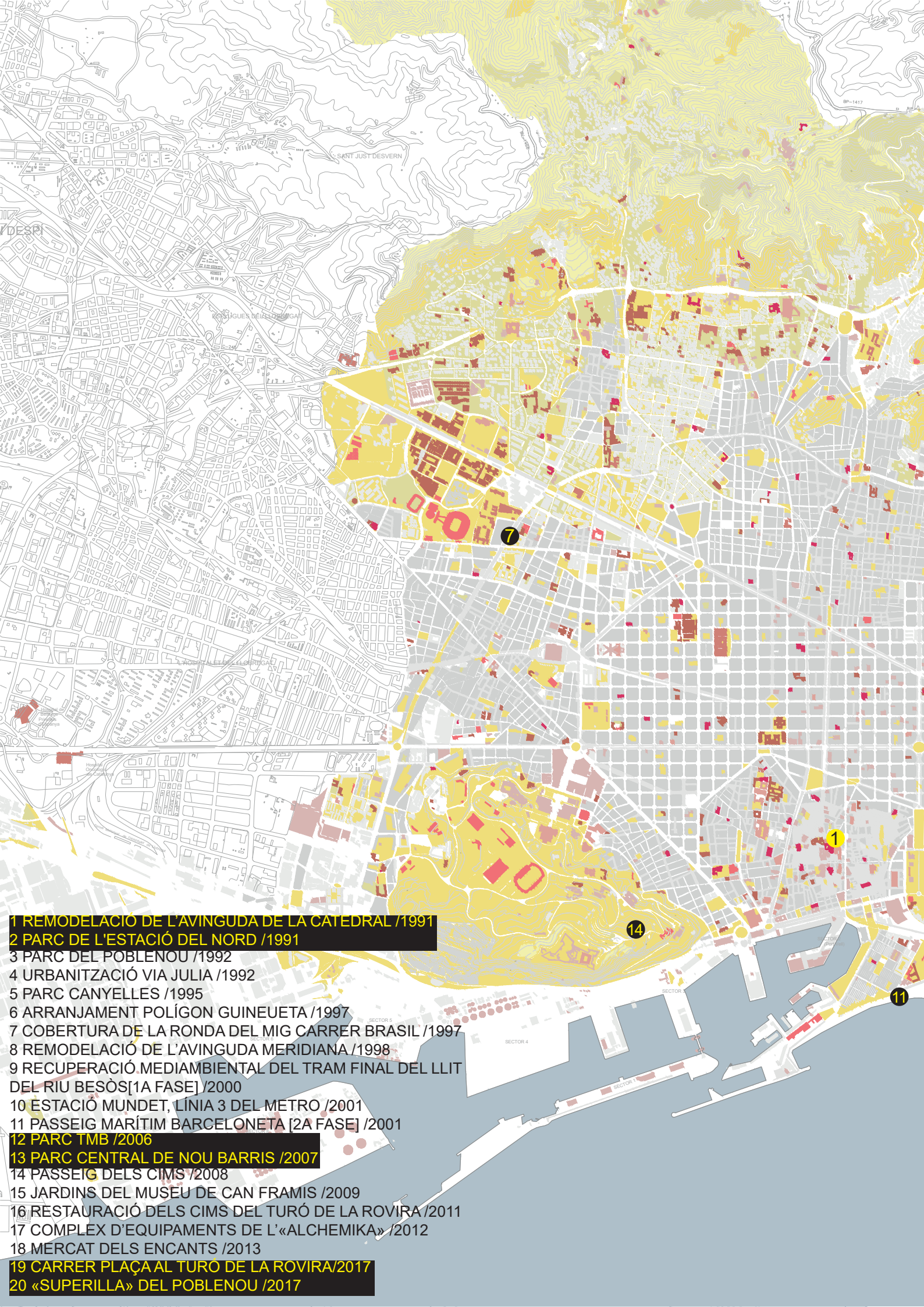
Finalment, he posat el focus en sis projectes d'espai públic urbà que han captat la meua atenció degut a l'ús que se'n fa d'ells i a la repercussió que actualment tenen. De la dècada dels noranta, els dos projectes escollits a comparar són el Parc de l'Estació del Nord (1991) i la Remodelació de l'Avinguda de la Catedral (1991), ambdós projectes formen part del programa d'"embelliment urbà" de la ciutat de Barcelona a causa de la celebració dels Jocs Olímpics del 92, que va marcar un abans i un després en la concepció de Barcelona.

Durant la dècada dels 2000, en una Barcelona post-olímpica i que amplia la seva escala urbana a una de territorial, el districte de Nou Barris es va veure afectat per la construcció de la Ronda de Dalt. Així doncs, el barri es va beneficiar d'un pla de millora que va dotar-lo de diferents parcs, entre d'altres el Parc TMB de les cotxeres d'Horta i el Parc Central de Nou Barris, projectes que també són objecte d'aquest estudi, i que crec que permeten observar l'evolució de la Barcelona post-olímpica amb les seves llums i ombres.

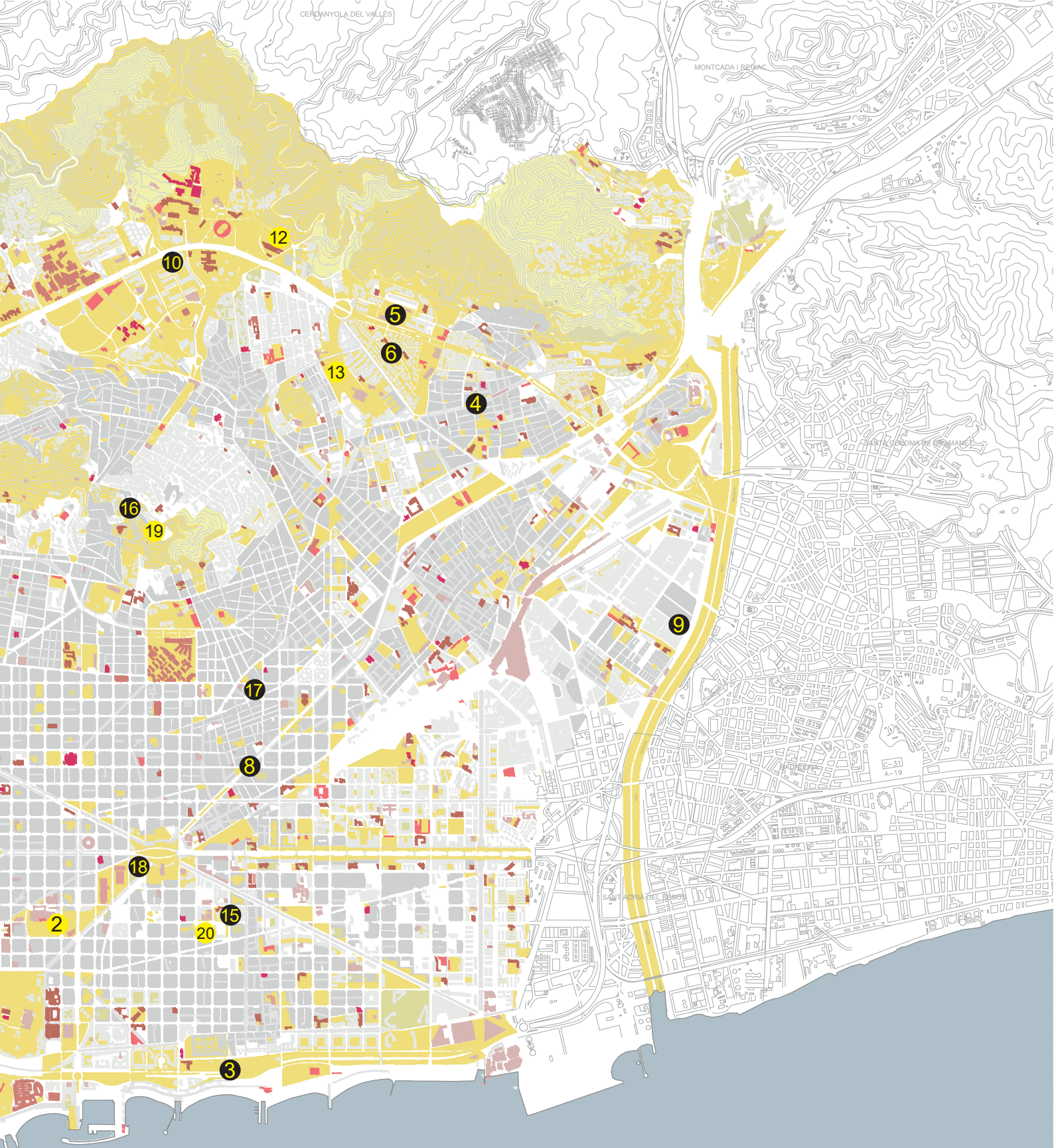
I per últim, els dos projectes més recentment premiats, ambdós del 2017 en una Barcelona que comença a plantejar plans de mobilitat ecològics i sostenibles, dos projectes que estan ubicats en barris amb un teixit i amb projeccions molt diferents, però que considero que per l'ús que se li dona a l'espai són força similars i interessants, aquests són el Carrer Plaça del Turó de la Rovira i la Superilla del Poblenou. Ambdós projectes faciliten l'ús de l'espai per al veïnat en clau domèstica i d'apropiació del carrer. L'estudi d'aquests projectes posa de rellevància la tendència en pro del vianant i d'una Barcelona més verda, sostenible i participativa.

Cronologia Projectes premiats o finalistes de la ciutat de Barcelona entre 1990-2020

EDICIÓ 2000	●	REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA DE LA CATEDRAL /1991 (Selecció)
	●	PARC DE L'ESTACIÓ DEL NORD /1991 (Selecció)
	●	PARC DEL POBLENOU /1992 (Selecció)
	●	URBANITZACIÓ VIA JULIA /1992 (Selecció)
	●	PARC CANYELLES /1995 (Selecció)
	●	ARRANJAMENT POLÍGON GUINEUETA /1997 (Selecció)
	●	COBERTURA DE LA RONDA DEL MIG CARRER BRASIL /1997 (Selecció)
	●	REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA MERIDIANA /1998 (Selecció)
EDICIÓ 2002	●	RECUPERACIÓ MEDIAMBIENTAL DEL TRAM FINAL DEL LLIT DEL RIU BESÒS [1A FASE] /2000 (Menció especial)
	●	ESTACIÓ MUNDET, LÍNIA 3 DEL METRO /2001 (Selecció)
	●	PASSEIG MARÍTIM BARCELONETA [2A FASE] /2001 (Selecció)
EDICIÓ 2008	●	PARC TMB /2006 (Finalista)
	●	PARC CENTRAL DE NOU BARRIS /2007 (Finalista)
	●	PASSEIG DELS CIMS /2008 (Finalista)
EDICIÓ 2010	●	JARDINS DEL MUSEU DE CAN FRAMIS /2009 (Finalista)
EDICIÓ 2012	●	RESTAURACIÓ DELS CIMS DEL TURÓ DE LA ROVIRA /2011 (Guanyador)
EDICIÓ 2014	●	COMPLEX D'EQUIPAMENTS DE L'«ALCHEMIKA» /2012 (Selecció)
	●	MERCAT DELS ENCANTS /2013 (Finalista)
EDICIÓ 2018	●	CARRER PLAÇA AL TURÓ DE LA ROVIRA /2017 (Menció)
	●	«SUPERILLA» DEL POBLENOU /2017 (Menció especial)



- 1 REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA DE LA CATEDRAL /1991
- 2 PARC DE L'ESTACIÓ DEL NORD /1991
- 3 PARC DEL POBLENOU /1992
- 4 URBANITZACIÓ VIA JULIA /1992
- 5 PARC CANYELLES /1995
- 6 ARRANJAMENT POLÍGON GUINEUETA /1997
- 7 COBERTURA DE LA RONDA DEL MIG CARRER BRASIL /1997
- 8 REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA MERIDIANA /1998
- 9 RECUPERACIÓ MEDIAMBIENTAL DEL TRAM FINAL DEL LLIT DEL RIU BESÒS [1A FASE] /2000
- 10 ESTACIÓ MUNETET, LÍNIA 3 DEL METRO /2001
- 11 PASSEIG MARÍTIM BARCELONETA [2A FASE] /2001
- 12 PARC TMB /2006
- 13 PARC CENTRAL DE NOU BARRIS /2007
- 14 PASSEIG DELS CIMS /2008
- 15 JARDINS DEL MUSEU DE CAN FRAMIS /2009
- 16 RESTAURACIÓ DELS CIMS DEL TURÓ DE LA ROVIRA /2011
- 17 COMPLEX D'EQUIPAMENTS DE L'«ALCHEMIKA» /2012
- 18 MERCAT DELS ENCANTS /2013
- 19 CARRER PLAÇA AL TURO DE LA ROVIRA /2017
- 20 «SUPERILLA» DEL POBLENOU /2017



- Verd forestal
- Verd privat
- Verd públic
- Cementiris
- Equipaments culturals
- Equipaments educatius
- Equipaments esportius
- Equipaments religiosos
- Equipaments sanitaris
- Edificis en illes parcialment edificades

PLÀNOL SITUACIÓ

PROJECTES PREMIATS
 PREMI ESPAI PÚBLIC EUROPEU
 Plànol d'el·laboració pròpia
 E 1:40.000







II. Casos analitzats

Context històric 90'

De la ciutat de Barcelona

La Barcelona dels noranta es troba en un punt urbanístic determinant. Després de dècades de dictadura i d'una expansió desorganitzada de la perifèria de Barcelona a causa de les diferents onades migratòries, es produeix un ressorgiment de la ciutat amb les primeres eleccions democràtiques, on Oriol Bohigas lidera un projecte d'urbanisme de qualitat ocupat de les qüestions socials. Ja des del 1983, l'Ajuntament de Barcelona promou els Jocs Olímpics que posteriorment se li atorgarien el 18 d'Octubre de 1986. Aquest fet va suposar un gran desplaçament de millores sobretot pel que fa a les infraestructures de la ciutat per tal de proveir a la ciutat d'una ràpida circulació entre els diferents punts estratègics de cara a les Olimpíades. L'objectiu era descongestionar el centre i potenciar els sectors de la perifèria així com ampliar el nombre d'espais urbans de la ciutat -reformar places, fomentar habitatge assequible, recuperar els patis d'illa de l'Eixample, realitzar nombrosos parcs, pacificació prioritària, etc.-

Cal destacar de totes aquestes mesures la realització de les Rondes que van permetre establir aquests quatre punts claus de regeneració de la ciutat que donaven servei a les diferents activitats esportives. Durant els anys previs a les Olimpíades, però també els anys posteriors, les rondes, van actuar com a gran peça perimetral generant una sèrie de projectes de millores al seu voltant. Es fomentava, doncs, una Barcelona pluricèntrica que adquiria una nova escala metropolitana gràcies a la seva bona xarxa de comunicació. Barcelona adquireix una projecció internacional gràcies al seu model on es prioritzava la reconstrucció davant de l'expansió, la iniciativa pública davant de la privada, una suma de realitats que conformaven el tot i que buscava respondre a les necessitats locals per davant de les globals. Es tractava d'una regeneració urbana de qualitat.

També es va crear el Pla de Costes per a la regeneració de les platges de la ciutat i obrir l'activitat de la ciutat al mar.

Avinguda de la Catedral

El 1907 pren forma el "Pla de Reforma Interior de Barcelona" redactat per Àngel Baixeras amb la obertura de la Via Laietana per tal de fer de Barcelona una ciutat d'escala metropolitana i connectar la part central de la ciutat amb el mar. La Via Laietana era una de les tres vies principals (A,B,C) que pretenia traçar el Pla Baixeras. Només la Via Laietana (A) es va realitzar completament, mentre que la via C, perpendicular a la Via Laietana, només es va obrir en un tram petit generant una ampliació de l'espai urbà de davant la catedral. La via B pretenia unir la plaça Universitat amb les drassanes, però no va realitzar-se finalment. L'èxit de la Via Laietana va ser degut a l'interès d'un futur pròsper per al nou teixit urbà de l'Eixample i la seva prolongació cap al mar.

L'any 1987, l'Ajuntament de Barcelona creà la Unitat d'Elements Urbans, una nova oficina que s'encarregà de generar certs criteris de simplificació i austeritat per a l'espai públic de Barcelona. Aquest fet va suposar el redisseny d'alguns projectes que ja s'havien començat a construir, com és el cas del projecte per a la Remodelació de la plaça de la Catedral d'Òscar Tusquets que va ser substituït per l'actual projecte d'en Marius Quintana.

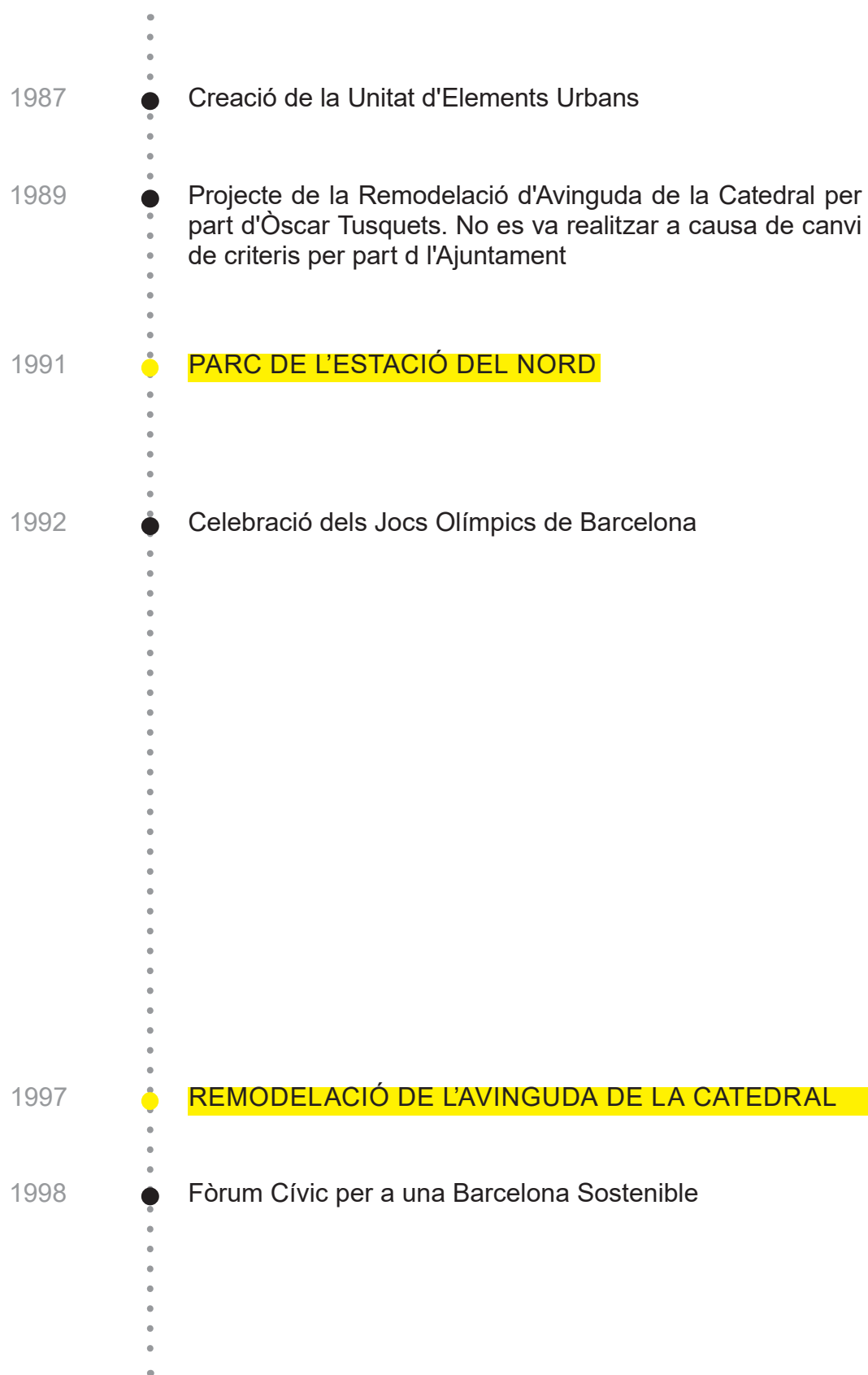
Parc de l'Estació del Nord

L'estació del Nord és actualment l'estació d'autobusos més important de Catalunya, però inicialment es tractava d'una estació ferroviària. Aquesta es va construir l'any 1862 quan la companyia del ferrocarril de Saragossa va obtenir la concessió per a la seva construcció.

L'edifici va ser modificat i ampliat en diverses ocasions (1864, 1880, 1912), ampliant la seva coberta mitjançant una estructura metàl·lica o afegint un accés alternatiu. L'any 1972, el ministeri d'obres públiques decideix centralitzar totes les línies ferroviàries a l'estació de França, deixant inoperativa l'estació del Nord, fet que va provocar una degradació de l'estació i dels terrenys de l'entorn.

No és fins a l'any 1983, que l'Ajuntament de Barcelona decideix comprar l'estació i els terrenys que l'envolten per tal de reconvertir-la en una estació d'autobusos de llarg recorregut. Malgrat ser una estació que tenia activitat, la major part de l'edifici estava sense utilitzar, però l'any 1987, el comitè olímpic va decidir rehabilitar part de l'estació perquè acollís les proves de tennis taula. Fet que va suposar la construcció del Parc de l'estació del Nord per part de l'Andreu Arriola i la Carme Fiol.

Cronologia 1990-2000



Remodelació de l'avinguda de la Catedral 1991

Abans de la remodelació de la plaça de la Catedral l'any 1991, l'espai era destinat majoritàriament a l'aparcament de cotxes i autocars de turistes. Anteriorment, hi trobàvem una secció tipus de vorera i calçada, però que no prioritzava la circulació peatonal.

Degut a la voluntat d'"embelliment" de la ciutat amb motiu dels jocs olímpics del 92, es va voler plantejar un projecte on es retirava radicalment el cotxe de la cota de carrer i es va fer un aparcament soterrani per a alliberar l'espai de davant la catedral.

La intervenció té una superfície de 72.000 m², on l'àmbit d'actuació va des de Via Laietana fins al carrer del bisbe. S'observa una clara voluntat de generar un espai articulador i flexible que pugui



Fig 6. Remodelació de la Plaça de la Catedral. Font d'arxiu publicspace.org

FITXA TÈCNICA

CIUTAT: Barcelona

PAÍS: Espanya

INICI DE PROJECTE: 1990

INICI DE LES OBRES: 1991

FI DE LES OBRES: 1991

SUPERFÍCIE: 72.000 m²

COST: 1.343.200 €

AUTORS

Marius Quintana i Montserrat Periel

acollir diverses activitats com fires de diferents tipus, actuacions espontànies dels ciutadans i activitats diverses. Per aquest motiu trobem una plaça lliure d'arbrat i de mobiliari o altres elements que trenquin aquesta continuïtat.

L'únic que arbrat fix que trobem a la plaça és el de la façana nord en tota la seva continuïtat i en el tram més pròxim a Via Laietana de la façana Sud. D'altra banda, el Pla de la seu també trobem arbrat que acompanya l'accés a la catedral mitjançant les escales i la rampa. I paral·lelament els límits de Via Laietana i del carrer del bisbe hi trobem actualment arbrat temporal que impossibilita l'accés dels cotxes a la vegada que dota d'ombra a la plaça.

Tant el mobiliari urbà com bancs, papereres, il·luminació, elements de ventilació, com els accessos al pàrquing soterrani estan alineats a la façana nord, que és la que té un ritme més regular. Les rampes d'accés al pàrquing se situen el més a prop possible de Via Laietana per tal de fer el recorregut el més curt possible.

Trobem que tota la plaça està pavimentada amb un acabat de granit continu que es pot veure tant a dins com a fora dels elements de circulació vertical que surten del subsòl i que fan d'accés al pàrquing mitjançant escales i ascensors. Aquests elements estan expressament pensats, construïts amb estructura metàl·lica i vidre amb la finalitat de mantenir la continuïtat del paviment. També les tres grans peces de bancs situats longitudinalment davant de la catedral, estan en concordança amb la materialitat del projecte i les seves tonalitats.

Actualment, Via Laietana segueix en remodelació on es preveu l'ampliació d'ambdues voreres a 4 metres d'amplada i la creació de més espai de passeig. Es preveu també la realització d'una nova plaça que connecti el Mercat de Santa Caterina amb l'actual plaça de la Catedral. La voluntat del projecte és cenyir-se al nou model de mobilitat sostenible.



Fig 7. Antiga Plaça Nova. Font Institut cartogràfic i geològic de Catalunya

Parc de l'Estació del Nord 1991

El Parc de l'estació del Nord s'inaugura l'any 1992 i es considera l'únic Parc construït a Barcelona sota el corrent de land art -moviment artístic que plantejava l'existència de l'art en un entorn paisatgístic-. El Parc s'articula al voltant de dues grans escultures de l'artista nord-americana Beverly Pepper i estan fetes mitjançant la tècnica del trencadís ceràmic. Les escultures pretenen ser les veritables protagonistes del Parc, relegant a la vegetació en segon lloc, limitant-ne expressament el nombre d'espècies i creant un gran prat de gespa al voltant de les escultures. Aquestes generen espai d'ombra gràcies a la seva gran magnitud i a l'hora componen un paisatge que remet a elements naturals. Són utilitzades també com a element lúdic per part dels nens i fins i tot els gossos. El mur ceràmic inclinat -de 45 m de llarg i 7,5 d'alçada- que trobem des del carrer Almogàvers s'anomena "Cel caigut" i té forma serpentejant. Pel que fa a l'altre element escultòric del Parc, es tracta d'una espiral de 50 m de diàmetre que presenta un desnivell en el seu centre i que està envoltada tota ella d'arbrat generant un espai d'ombra a l'estiu on generalment si fan activitats de teatre a l'aire lliure.

Pel que fa a la morfologia dels carrers limítrofs, trobem que la traça del carrer Nàpols està lleugerament encorbada per tal d'acollir la forma de l'estació. Respecte al carrer Almogàvers observem l'existència d'un bulevard que accentua les visuals des del carrer Wellington cap al mur escultòric de l'accés principal. Malgrat que l'accés principal és el del carrer Almogàvers trobem que l'accés que es produeix pel carrer Nàpols, a l'estar directament connectat amb la sortida de metro d'Arc de Triomf, genera un flux de gent major que no pas el principal. Respecte a la façana del carrer almogàvers, trobem que el Parc té la voluntat d'aïllar-se de la contaminació acústica del carrer i ho fa

FITXA TÈCNICA

CIUTAT: Barcelona

PAÍS: Espanya

INICI DE PROJECTE: 1985

INICI DE LES OBRES: 1989

FI DE LES OBRES: 1991

SUPERFÍCIE: 25.000 m²

COST: 3.005.060 €

AUTORS

Andreu Arriola, Carme Fiol,

ARRIOLA&FIOL, arquitectes

mitjançant la construcció de grans talussos de 7 m d'alçada i d'amplada considerable per tal de reduir el soroll dels cotxes. Per aquest mateix motiu veiem que gran part dels arbres plantats es troben en aquests talussos.

Gràcies a la construcció en forma de pont que es va fer al carrer Sardunya al cobrir les vies de tren, el carrer ara té continuïtat i el Parc manté la seva circulació peatonal contínua per sota del pont. Malgrat actualment aquest espai peatonal que queda a una cota més baixa es troba en remodelació per tal d'ampliar l'àrea per a gossos adequant-se a la normativa actual de seguretat, es generen racons poc segurs pel que fa a la circulació i a les visuals, sobretot en el tram de sota el pont. També cal destacar la voluntat de fer accessible al Parc mitjançant la plaça rodona del carrer Sardunya que compta amb unes petites rampes. Entenc que degut a que l'any 92 encara no s'havia construït el primer carril bici de Barcelona aquestes rampes estaven únicament pensades pel trànsit de persones amb mobilitat reduïda, ja que són massa petites i amb angles de gir massa pronunciats per a la fluida circulació de bicicletes. Aquestes rampes presenten una pendent superior al 6%, actual normativa per a l'espai públic que difereix de la normativa l'any que es va construir.



Fig 8. Planta Parc de l'Estació del Nord. Font d'arxiu publicspace.org

Referent a l'espai que queda entre l'estació i el Parc, es produeix una relació distant, però a l'hora propera gràcies a les visuals que es generen. Trobem un ample passeig de pedra que connecta els carrers Nàpols i Sardunya i que permet respirar la façana l'estació sense afegir cap plantació deixant espai per a contemplar-la. També hi trobem uns bancs i el passeig és prou ample com perquè generin altres activitats a l'estiu gràcies a l'ombra que produeix l'estació.

Certament, el Parc del Nord té força activitat, sobretot a l'estiu i on es poden observar sobretot estudiants o gent jove amb gossos més que no pas famílies amb nens a causa del reduït espai destinat al joc per a nadons. Cal tenir en compte que molt a prop trobem al Parc de la Ciutadella que és un gran atractiu turístic.



Fig 9. Vista aèria de la Remodelació de la Plaça de la Catedral. Imatge manipulada sobre el material de Bing Maps





Fig 10. Vista aèria del Parc de l'Estació del Nord. Imatge manipulada sobre el material de Bing Maps.



Comparativa dels projectes

L'elecció d'aquests dos projectes, de naturaleses oposades pel que fa a llegibilitat, és degut al motiu de la seva construcció, els Jocs Olímpics del 92. Barcelona està marcada per diferents esdeveniments històrics que han determinat el seu esdevenir, entre ells, un dels més destacables és la celebració dels Jocs Olímpics del 92, que van situar a Barcelona en el mapa i que van suposar un seguit d'operacions de millora urbanística que va marcar un precedent a la ciutat.

Respecte a l'estat previ dels projectes, observem dos punts de partida molt diferents. Tanmateix, els dos projectes executen una operació que implica la modificació de la preexistència per aconseguir una duplictat d'usos en diferents nivells.



Fig 11. Remodelació de la Plaça de la Catedral. Font d'arxíu publicspace.org

Malgrat que els dos projectes es troben en teixits urbans diferents -un en el teixit històric de la ciutat medieval i l'altre en la quadrícula de l'Eixample-, ambdós projectes realitzen una operació de cohesió de l'entorn més immediat. Aquesta operació cohesiva és més clara en el projecte de la remodelació de la plaça de la Catedral, ja que al prioritzar el passeig peatonal per davant dels cotxes, s'adhereix de nou al teixit històric peatonal en el qual s'ubica. Així doncs, no elimina l'activitat preexistent d'aparcament, però sí que l'amaga, per tal de donar pas a la lliure circulació de vianants i alhora deixar un espai per a la contemplació de la catedral.



Fig 12. Antiga Plaça Nova. Font Institut cartogràfic i geològic de Catalunya

D'altra banda, el projecte del Parc del Nord tot i estar limitat per una tanca que permet l'accés regulat d'usuaris, presenta una estratègia topogràfica complexa, ubicant-se a dos nivells diferents mitjançant el moviment de terres que va permetre soterrar les vies del tren i donar continuïtat al carrer Sardenya. Els ponts del carrer Sardenya i el carrer Marina permeten aquesta duplictat d'usos -que també trobem a la remodelació de la Catedral-, d'una banda, manté el trànsit rodat dels carrers Sardenya i Marina, mentre que en el nivell inferior s'observa la continuïtat del parc que segueix fins a arribar al seu límit amb l'Avinguda Meridiana.

Un altre aspecte en el qual trobem paral·lelismes és en la utilització de l'arbrat. Tot i que actualment l'arbrat del Parc del Nord no és l'inicial de la seva construcció, va ser concebut amb molt pocs arbres malgrat tractar-se d'un Parc. Això succeïa per la voluntat de voler donar protagonisme a les escultures de la nord-americana Beverly Pepper. Una altra vegada trobem similituds amb la remodelació de la plaça de la Catedral, on l'escultura, l'element a observar, seria la catedral. I la voluntat expressa de fer de l'avantsala de l'objecte, un espai flexible per a l'ús del vianant. Ara bé, en el cas del Parc del Nord, amb el pas del temps i sense menystenir les escultures del corrent artístic de land art, s'ha prioritzat en bona part del Parc, l'ombra i la vegetació. Tanmateix, observem que la plantació feta a posteriori ha estat respectuosa amb la idea inicial del projecte deixant respirar les escultures.

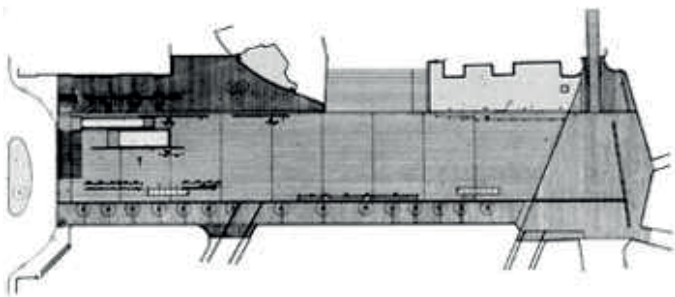


Fig 13. Planta de la Remodelació de la Plaça de la Catedral. Font d'arxiu publicspace.org

L'aspecte de la flexibilitat és una altra característica a destacar. Tant un projecte com l'altre, estan dotats d'espais sense una funció assignada, cosa que facilita que es produeixin intercanvis culturals i generacionals.

Respecte al paviment, identifiquem estratègies oposades amb un objectiu similar, d'una banda, es busca la continuïtat del granit mitjançant la prolongació d'aquestes línies longitudinals que marquen una posició respecte a la catedral. I pel contrari, la pavimentació del Parc del Nord gira entorn a les dues escultures que queden en el centre de la part més ampla del Parc, generant un recorregut sinuós compost de



Fig 14. Parc de l'Estació del Nord l'any 1991. Fotografia de Julio Cunill

gespa i sauló com a avantsala de les escultures. Les dues formes d'abordar el paviment donen protagonisme a l'objecte en qüestió, ja sigui una peça arquitectònica o una escultura. Tanmateix, en el cas de l'estació del Nord, també es presenta tangencialment a les formes serpentejants de la gespa i el sauló, una continuïtat de pedra que busca recórrer el Parc d'inici a fi i generar una connexió directa entre el carrer Nàpols i l'avinguda meridiana. Camí que coincideix amb l'existència de la sortida del metro - carrer Nàpols- i de l'auditori -Avinguda meridiana-.



Fig 15. Parc de l'Estació del Nord en construcció. Font d'arxiu publicspace.org

Els dos projectes compten amb una bona xarxa de comunicació, integrats al teixit urbà de Barcelona. Cal tenir en compte que en el cas del Parc del Nord, la proximitat del Parc de la Ciutadella genera cert moviment d'usuaris amb dinàmiques similars vers l'espai públic. Per exemple, observem que el Parc del Nord, cap a la tarda-vespre d'estiu compta majoritàriament amb usuaris d'entre 20-40 anys sense fills. Veiem que malgrat que el gran prat de gespa és un espai agradable per al joc, la zona festa a posteriori, destinada a nadons o a nens d'entre zero i tres anys -mitjançant tancats per a protegir i paviments tous com la sorra- és molt reduïda. Tot i així, es troba en un punt central del Parc on al costat hi trobem un petit bar, espai per a que els pares puguin prendre un refresc -concessió de l'Ajuntament-. És a dir trobem un parc, que està pensat per a diferents tipus d'usuaris que li aporta un caràcter intergeneracional.

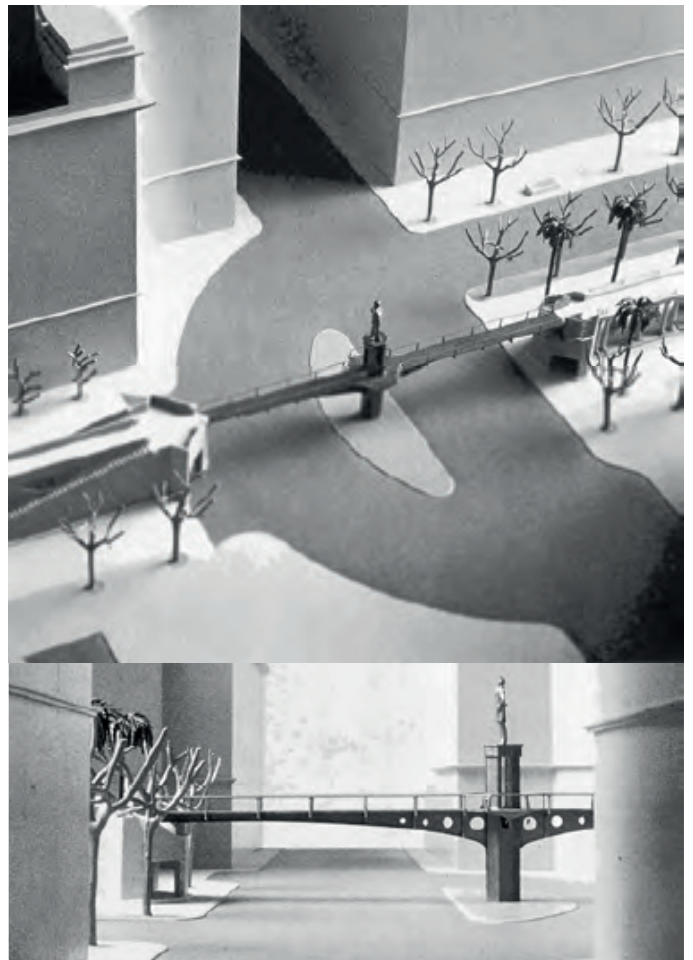


Fig 17. Remodelació de la Plaça de la Catedral, 1989. Projecte d'Oscar Tusquets descartat finalment.



Fig 16. Planta proposta del Pla Baixeras, 1907. Material extret del llibre Barcelona: Guia d'Arquitectura Moderna.

Respecte a la remodelació de la plaça de la Catedral, hi trobem un llenç en blanc, que dona protagonisme a l'arquitectura, sent un lloc de pas. Així doncs, trobem un lloc versàtil amb diferents tipus d'usuaris que transiten l'espai: els turistes que vénen a visitar la Catedral, els veïns de la zona que utilitzen la plaça com a lloc de pas, els músics de carrer que s'instal·len i hi treballen i els treballadors dels diferents locals de souvenirs de la façana nord.



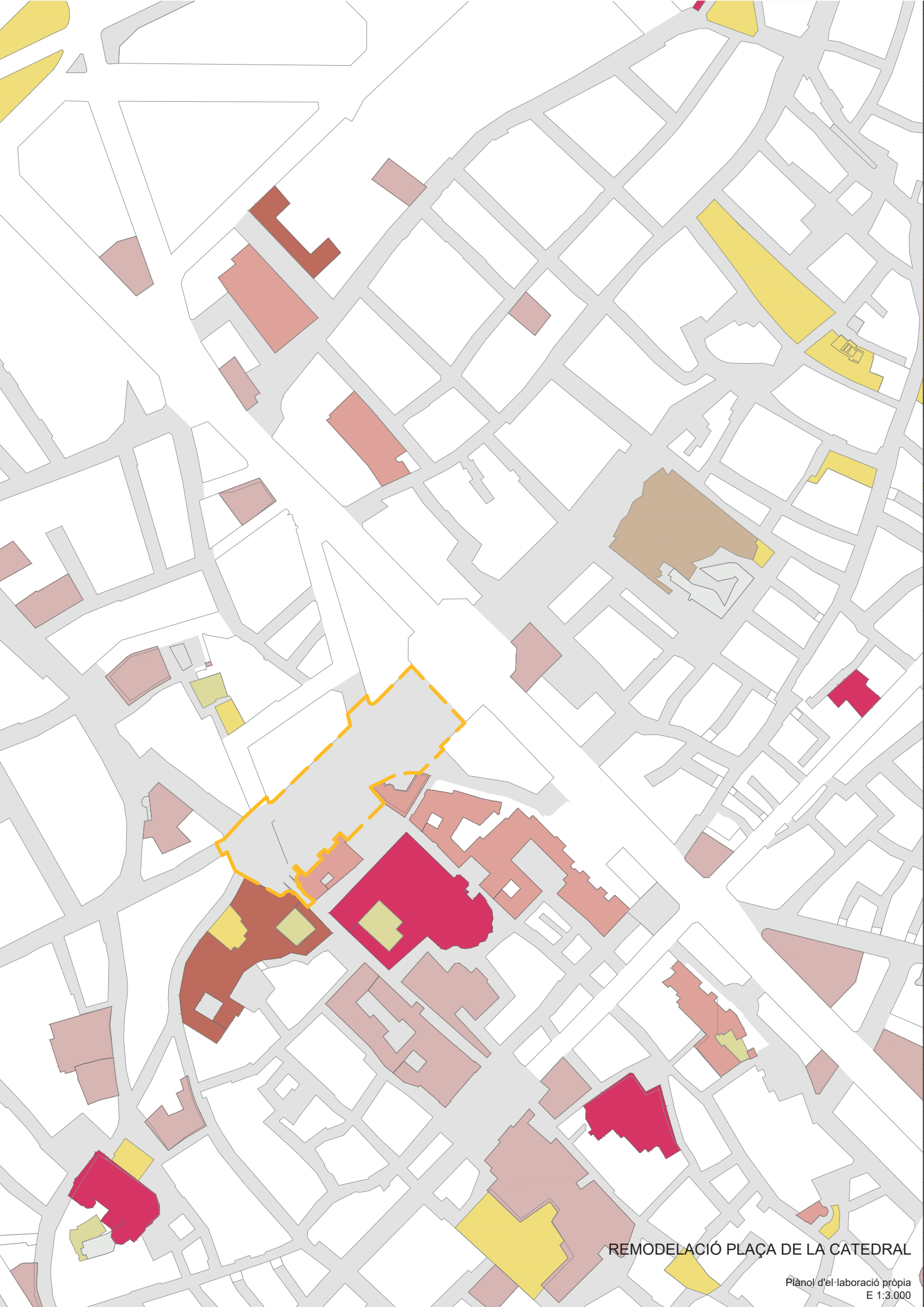


Fotografia pròpia

Fig 18. Parc de l'Estació del Nord. Fotografia pròpia.

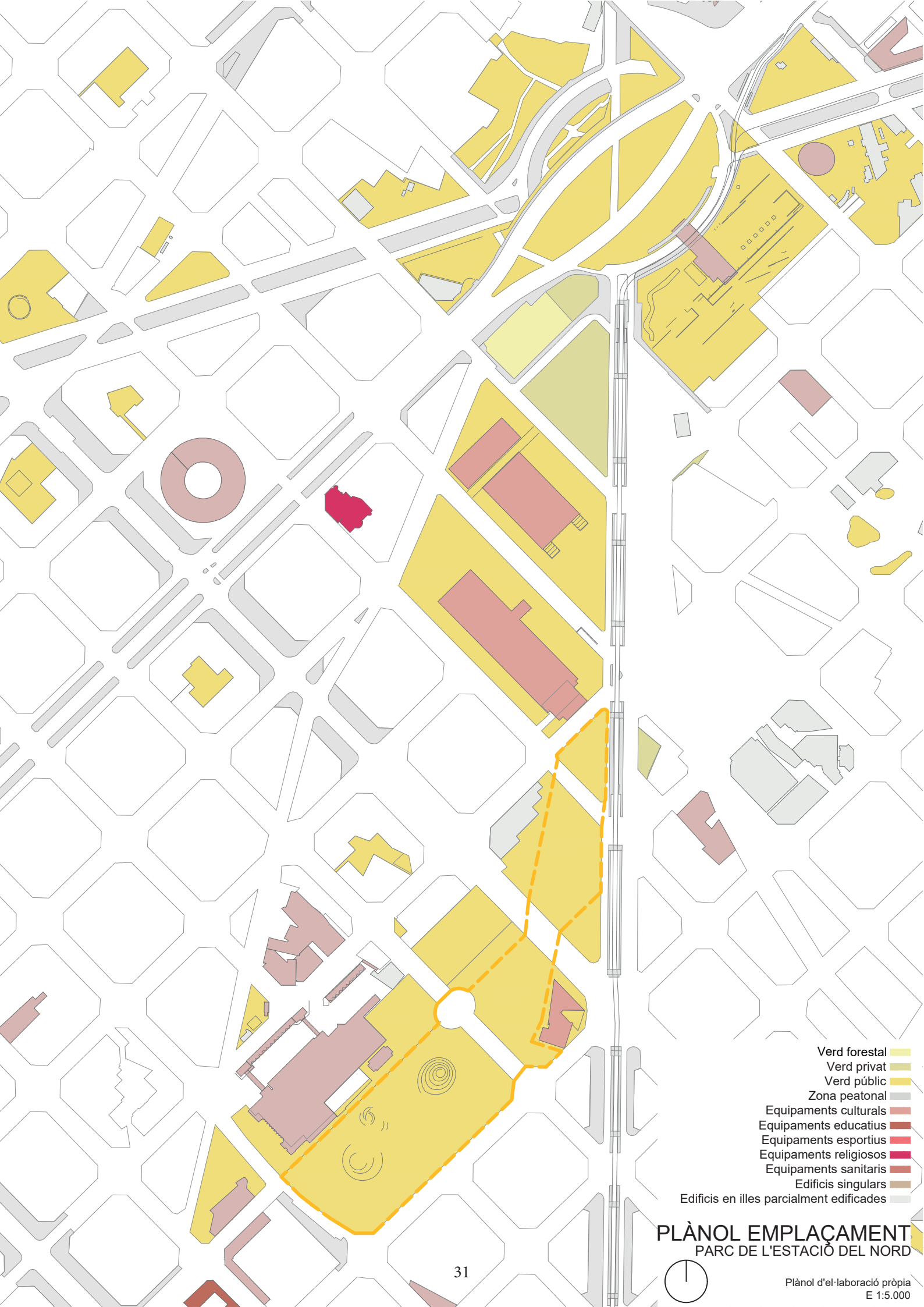


Fig 19.
Remodelació
de la Plaça de
la Catedral.
Projecte d'en
Marius Quintana.
Fotografia pròpia.



REMDELACIÓ PLAÇA DE LA CATEDRAL

Plànol d'elaboració pròpia
E 1:3.000



- Verd forestal
- Verd privat
- Verd públic
- Zona peatonal
- Equipaments culturals
- Equipaments educatius
- Equipaments esportius
- Equipaments religiosos
- Equipaments sanitaris
- Edificis singulars
- Edificis en illes parcialment edificades

PLÀNOL EMPLAÇAMENT
PARC DE L'ESTACIÓ DEL NORD



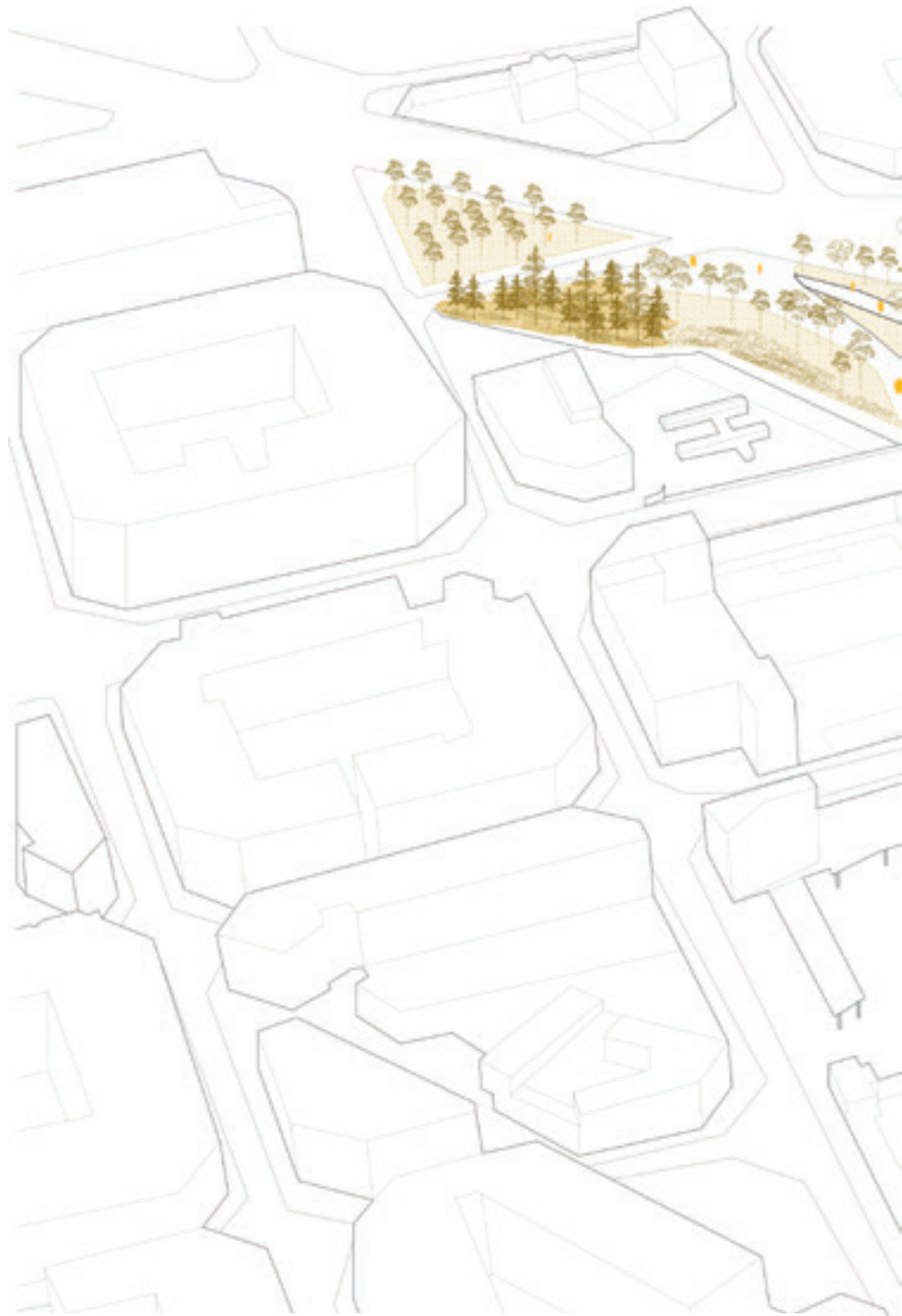


Fig 21. Seccions del Parc de l'Estació del Nord. Font Arriola i Fiol Arquitectes.

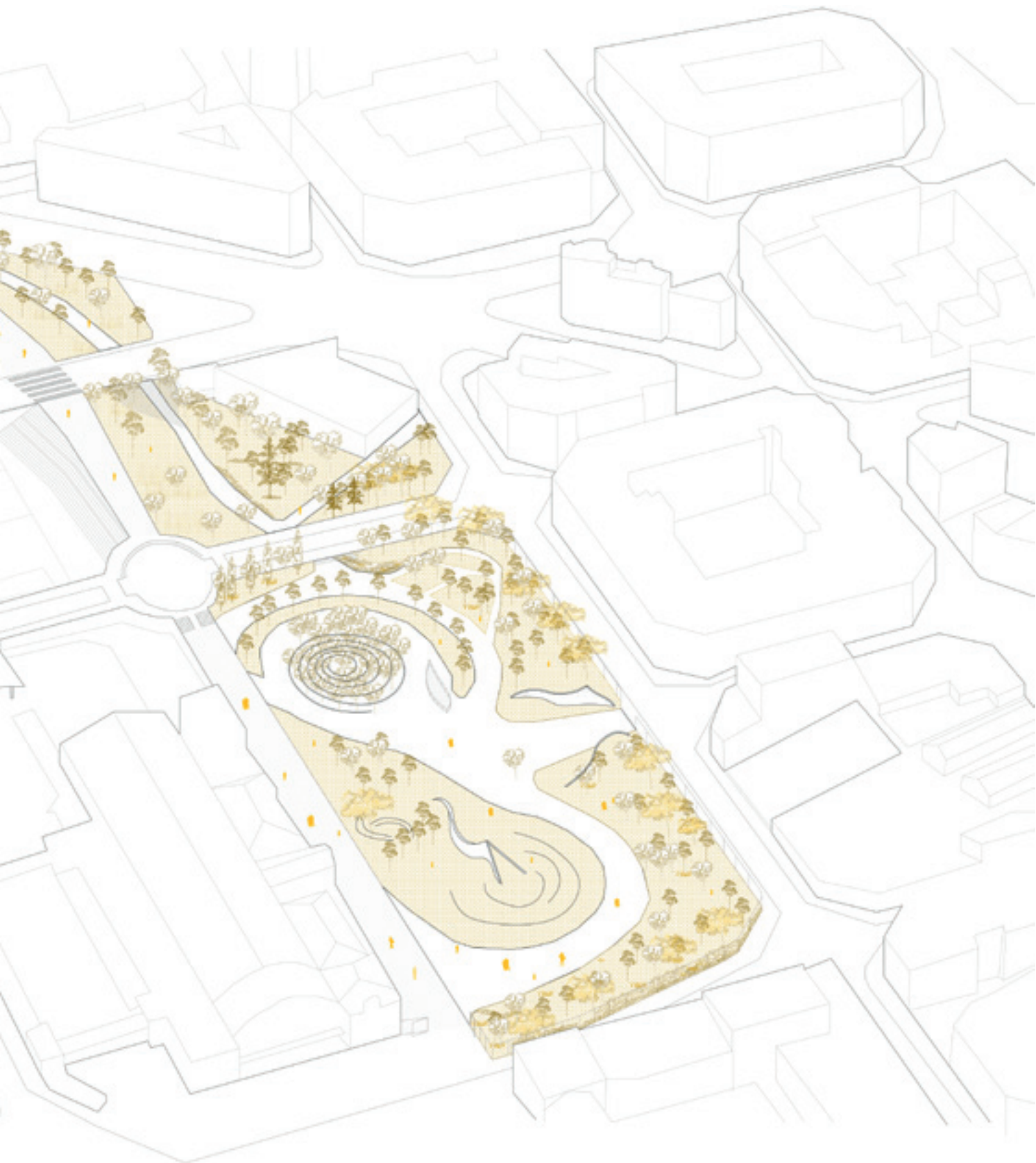


Fig 22. Axonometria del Parc de l'Estació del Nord. Plànol d'elaboració pròpia.

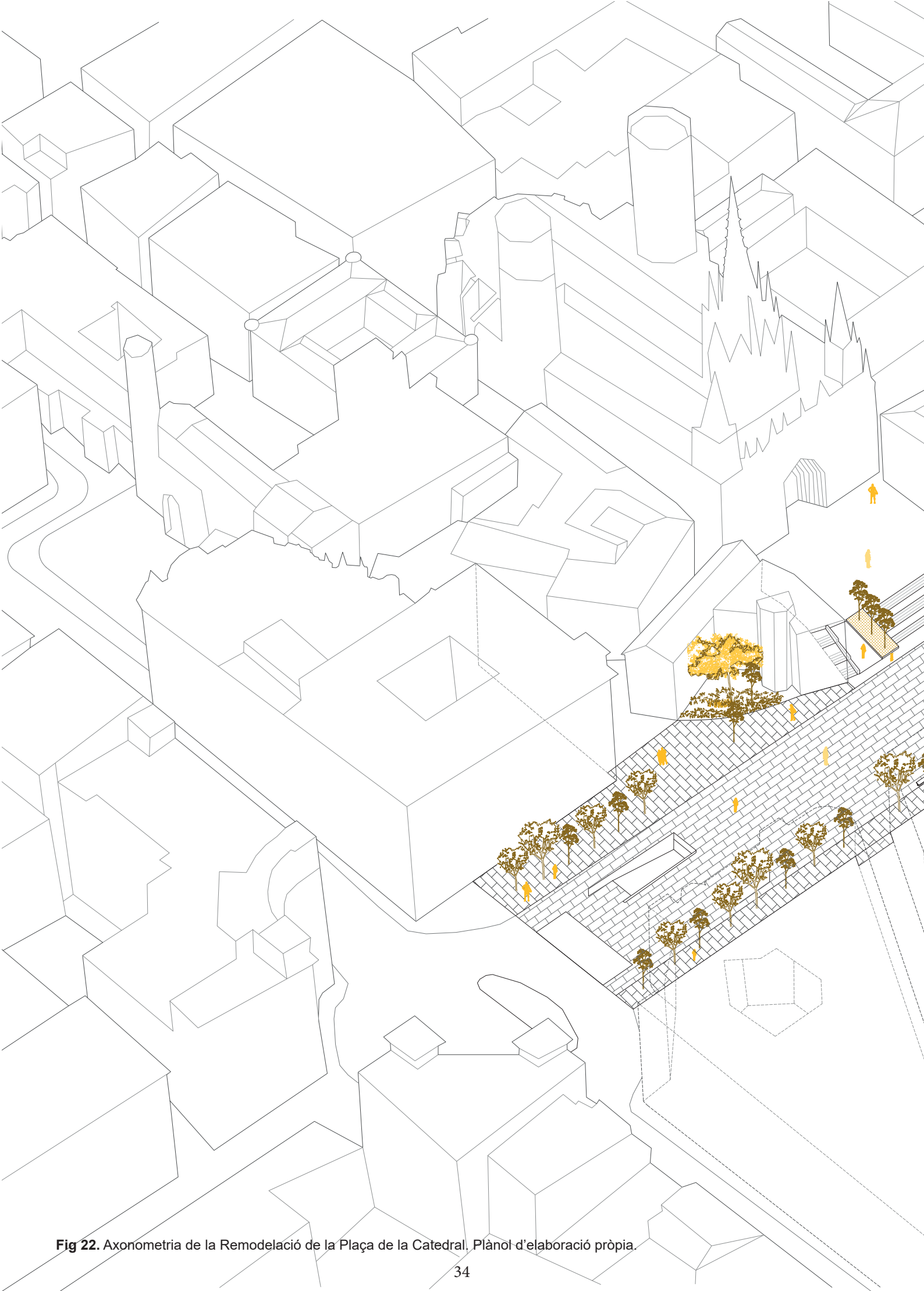
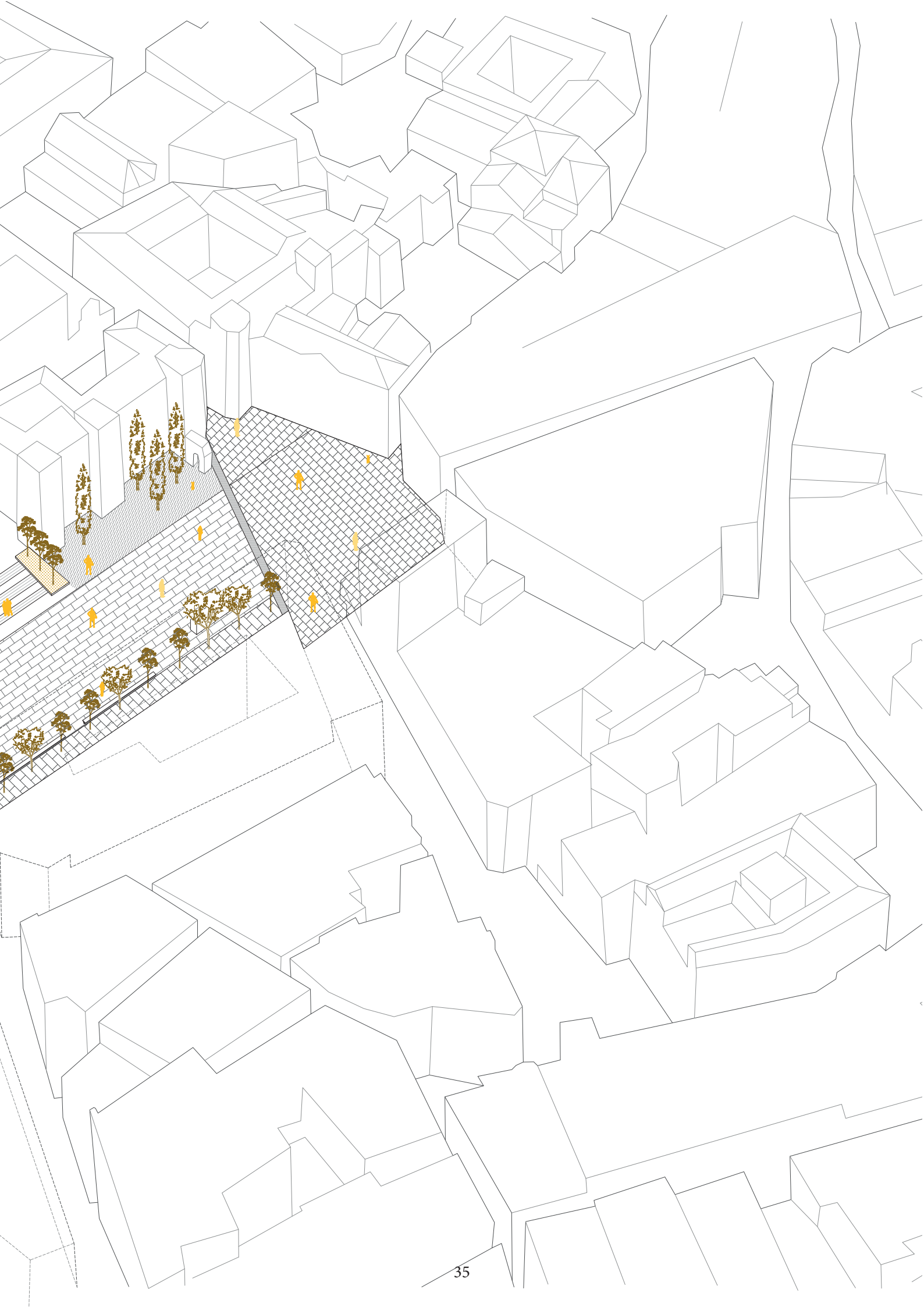


Fig 22. Axonometria de la Remodelació de la Plaça de la Catedral. Plànol d'elaboració pròpia.



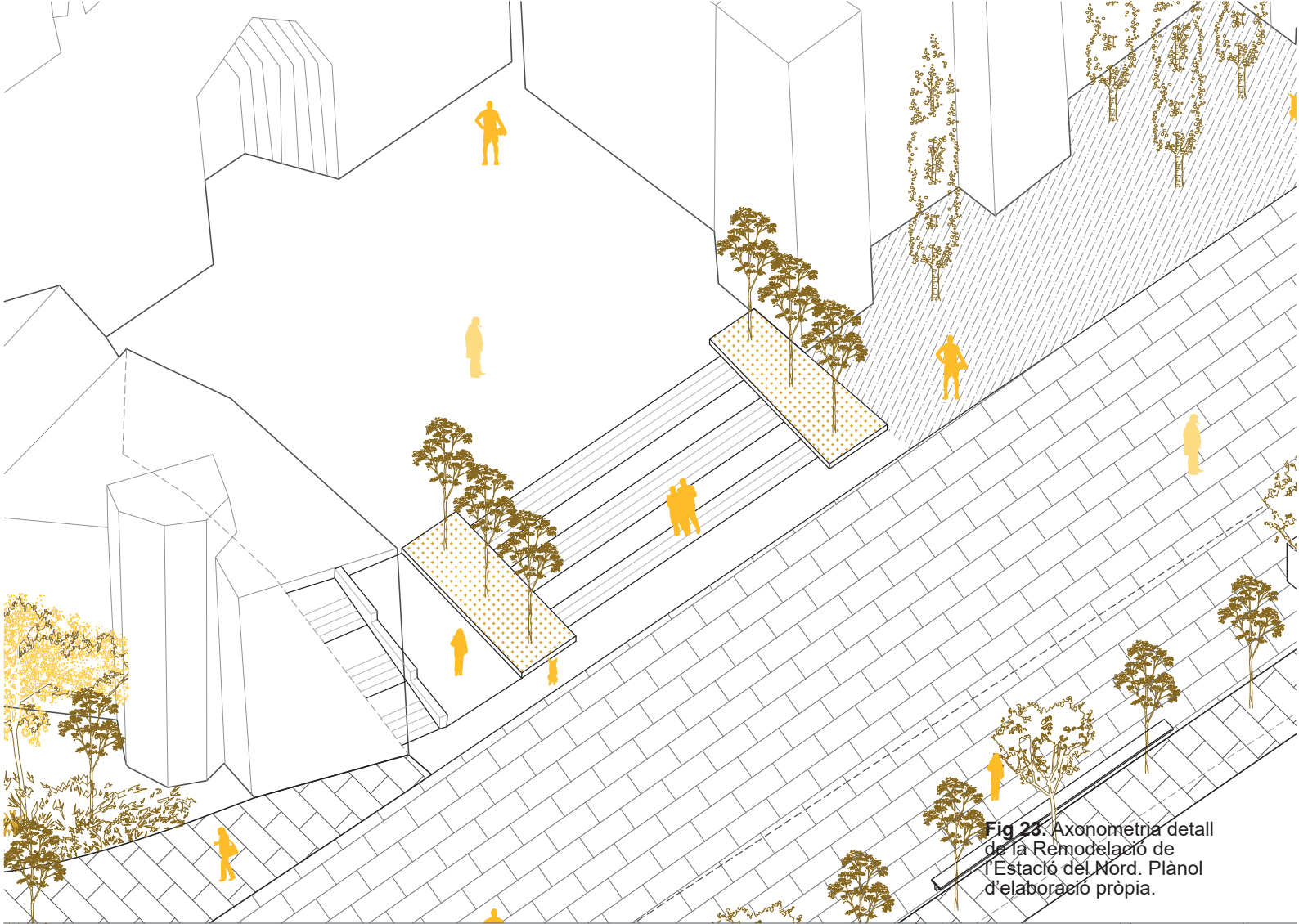


Fig 23. Axonometria detall de la Remodelació de l'Estació del Nord. Plànol d'elaboració pròpia.

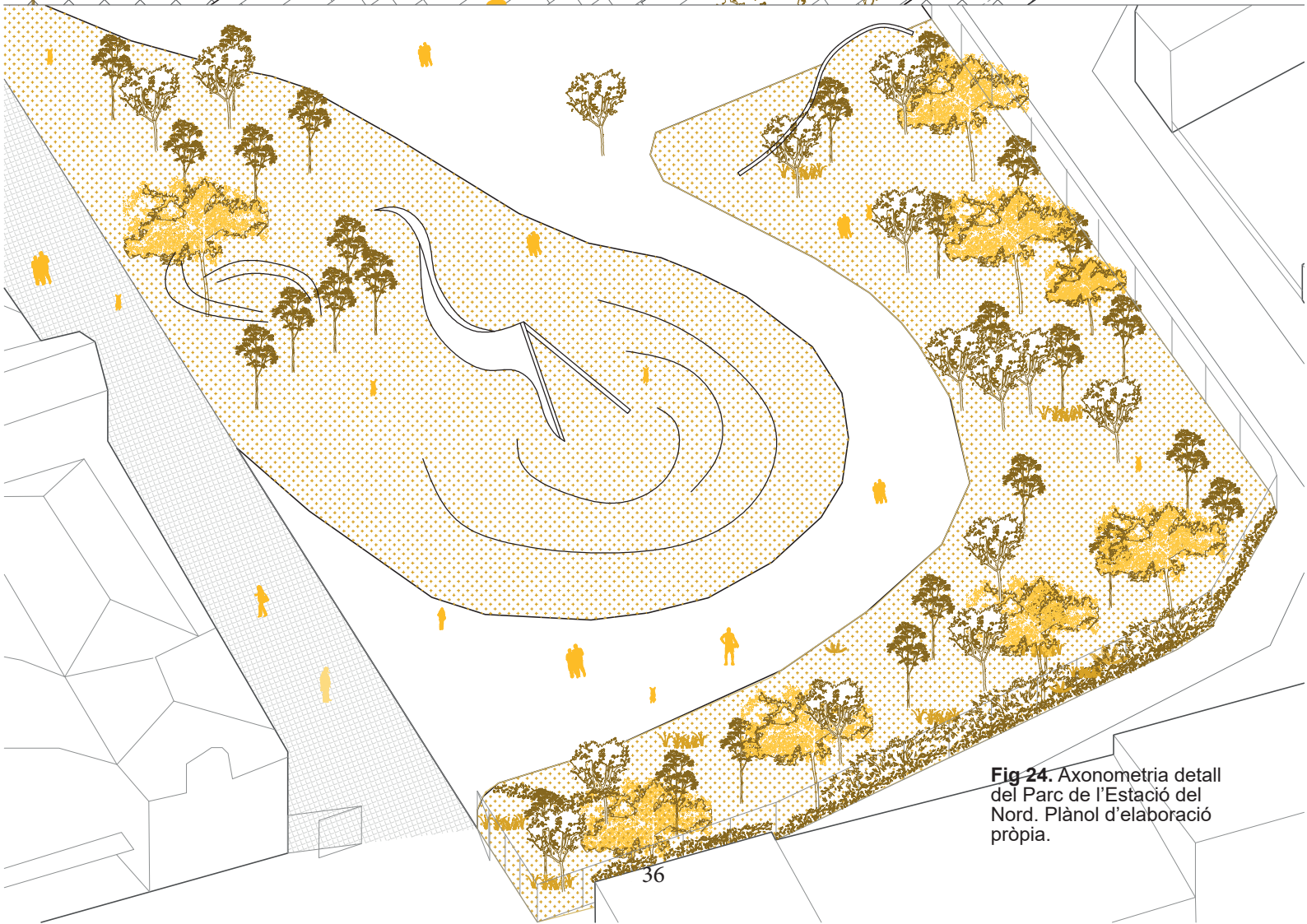


Fig 24. Axonometria detall del Parc de l'Estació del Nord. Plànol d'elaboració pròpia.

Mirada acadèmica

Referent a la valoració del jurat, cal tenir en compte que ambdós projectes que ens ocupen, no van entrar dintre de la categoria l'any de la seva creació. Això és degut al fet que la primera edició del certamen es va dur a terme l'any 2000. Tot i això, els dos projectes formen part de la selecció que en van fer a posteriori per tal de premiar els projectes rellevants dels noranta.

Com a deliberació de la remodelació de la plaça de la Catedral, el jurat del premi va valorar positivament el fet d'aconseguir un espai cívic al centre històric de la ciutat sent completament respectuós amb l'arquitectura de l'entorn que és la principal protagonista. Així doncs, el projecte resol les necessitats de circulació peatonal i potencia l'entorn més immediat allunyant-lo del soroll de la via rodada i generant l'avantsala del barri Gòtic.

En canvi, en el cas del projecte premiat del Parc del Nord, es valora la difícil tasca d'adaptació topogràfica que va suposar ensorrar les vies del tren i fer-ne un parc habitable, i l'exitosa resolució d'accessibilitat que va comportar el projecte, fent-lo accessible des de totes les parts, fent referència al gran ús que se'n fa del Parc com a prova d'aquest èxit.



Fig 25. Remodelació Plaça de la Catedral. Font d'arxiu publicspace.org

Mirada popular

Referent a la mirada popular, i després de xerrar amb els usuaris de la zona, vaig poder comprovar que la gran majoria dels usuaris del Parc del Nord són estrangers que aprofiten el bon clima de Barcelona per fer-hi vida, sobretot a l'estiu. Tot i que també hi observem famílies amb nens, la gran majoria d'usuaris són gent jove, ja que el parc compta amb poc percentatge d'espai destinat als nadons o nens petits -fet posteriorment a la construcció del projecte-. Tanmateix, sí que hi veiem un gran flux de persones amb gossos i de fet, actualment el Parc es troba en remodelació per ampliar-hi la zona existent i tractar d'acotar l'espai dels gossos a una zona delimitada -com no passa actualment-. No obstant això, hi havia certa insatisfacció pel que fa als veïns del barri que comentaven certa brutícia i inseguretat sota els ponts de Sardanya i Marina. Això és degut als racons que es creen a causa de les zones destinades als serveis i que es podrien resoldre de forma diferent.



Fig 26. Parc de l'Estació del Nord. Fotografia pròpia.

Respecte a la plaça de la Catedral, la majoria dels usuaris són estrangers i visitants i alguns veïns del barri que l'utilitzen de pas. Es tracta d'un projecte que en sí passa desapercbut perquè és l'arquitectura del buit i les valoracions dels usuaris són molt positives, remarcant el protagonisme que pren la Catedral de Barcelona i la creació de les zones d'estada que trobem just d'avant d'aquesta a la façana Nord.

Context històric 2000'

De la ciutat de Barcelona

Després de la gran inversió que es va fer a Barcelona per a les Olimpíades, convertint-la en una ciutat d'escala metropolitana, els anys posteriors es va produir un creixement desplaçat més cap als entorns perifèrics i pròxims a la ciutat.

L'objectiu d'aquestes millores era generar nous nuclis urbans mitjançant l'abastiment de serveis i equipaments per a tot el barri. És així com a partir de l'any 2000 hi ha un increment de projectes plurimunicipals, sobretot d'infraestructures pel que fa al transport. Es van produir una sèrie de millores considerables en la xarxa de metro, fent extensives diferents línies que comunicaven amb les ciutats perifèriques.

També l'any 2000 es creà el districte del 22@, modificant el Pla General Metropolità. Amb aquest pla es busca reactivar el barri de Poblenou, d'un antic teixit tradicionalment industrial que a finals del XX entra en decadència a causa del desplaçament de les empreses cap a la perifèria. Així doncs, el 22@ busca la conservació del teixit productiu i empresarial ampliant horitzons cap a les noves tecnologies, tot això combinat inicialment amb un 10% de habitatge social. Actualment, l'alta demanda d'habitatge a Barcelona va impulsar un canvi de percentatge fent una modificació puntual del Pla General Metropolità per a un 22@ més inclusiu i sostenible, on es va incrementar el percentatge d'habitatge al 30%, mantenint el 70% restant per a l'activitat econòmica.

El 2004 es va aprofitar la celebració del Fòrum Internacional de les Cultures per a obrir la Diagonal fins al mar i tot el sector de l'entorn, des de la Plaça de les Glòries fins a la desembocadura del Besòs. En una operació similar a la dels Jocs Olímpics del 92, es planteja revitalitzar tot un sector antigament marginal. S'estableix doncs un auditori i centre de congressos, hotels, habitatge i la nova seu de la UPC. Així com també es cobreix la depuradora. Un altre projecte ambiciós és la renovació del Port i de la Zona Franca, on també s'impulsa l'habitatge, tant de protecció oficial com lliure.

L'any 2008 i a causa de la forta crisi econòmica, el sector d'Acció Social i Ciutadania va preveure una sèrie d'inversions per a un pla d'actuació del Pla de Centres de Serveis Socials amb la finalitat d'implantar el nou model de serveis socials bàsics de Barcelona amb increment d'equipaments.

Parc TMB Les cotxeres d'Horta

El Parc TMB de Les cotxeres és una promoció de l'empresa TMB - Transports metropolitans de Barcelona - projectada l'any 2000 i finalitzada l'any 2006. L'estratègia per a reactivar les quatre diferents zones fins aleshores perifèriques de Barcelona i fer de la ciutat una metròpoli ben connectada per les Rondes, juntament amb la proximitat de la serra de Collserola, fa de la localització del parc TMB un lloc singular.

Gràcies al projecte de la Barcelona Olímpica, la zona s'omple d'equipaments i serveis i es torna més accessible, i fins i tot, durant la Barcelona post-Olímpica segueix la reactivació de la zona encara que amb un ritme no tan frenètic. Només cinc anys abans de la redacció del projecte, s'instal·la a pocs metres del Parc TMB el campus universitari de Mundet de la Universitat de Barcelona.



Fig 27. Zones d'intervenció Jocs Olímpics 1992. Font Ajuntament de Barcelona.

Parc Central de Nou Barris

El 1984 es va fer l'última subdivisió administrativa de la ciutat. En aquell moment el que avui anomenem el districte de Nou Barris, era un conglomerat de diferents barris amb històries urbanes diferents i desconnectats entre sí.

Aquestes diferents nuclis urbans s'havien articulats històricament al voltant d'antigues masies aïllades dintre d'un context rural. Una de les construccions destacables per les seves dimensions és el que era l'hospital psiquiàtric construït entre el 1855 i el 1910, i que avui és un centre d'acollida de persones sense sostre i altres organismes socials de l'Ajuntament de Barcelona.

Arrel de l'onada migratòria dels anys 50 i 60 es va produir una expansió massiva i es van construir nombrosos blocs de vivendes creant així els barris de la Guineueta, Canyelles, Verdun i els habitatges de Can Peguera, coneguts com les Cases Barates.

Amb motiu de les Olimpíades del 92, la construcció de la Ronda de Dalt va suposar una millor per a la connexió del barri.

Cronologia 2000-2010



Parc TMB Les cotxeres d'Horta 2006

L'any 2020 l'empresa pública transports metropolitans de Barcelona construeix unes cotxeres amb una capacitat per a 300 autobusos municipals. A causa de la localització limítrofa amb el Parc de Collserola, es va considerar inapropiada la construcció d'un edifici en alçada degut a l'impacte visual i ambiental que aquest suposaria. Així doncs, es va optar per un projecte majoritàriament soterrat i dotat d'una coberta enjardinada i accessible amb vistes a Barcelona.

A l'hora de projectar el Parc, els arquitectes buscaven una nova perspectiva per a observar-lo: la visió aèria, considerant que aquesta nova visió estava més en sintonia amb l'actual segle XXI que la mirada horitzontal del transeünt, més pròpia del segle XIX. Així doncs, es pretenia que la coberta fos una prolongació de la façana que s'havia vist sotmesa a una rotació de 90° i on s'incorporava el joc i la mobilitat com a elements fonamentals.

El parc vol transformar 20.000 metres quadrats de coberta de formigó en un espai verd al límit urbà de Barcelona, entre la Ronda de Dalt i el Parc Natural de Collserola. Aquesta operació s'aconsegueix mitjançant una llosa que està formada per plataformes horitzontals de 7 per 7 m i que es van esglaonant respectant la topografia original del terreny. Aquesta és formada per una retícula de cassetons de PVC de diferents alçades per tal de fer els desnivells del Parc més orgànics. Els cassetons també permeten afegir grans concavitats circulars de formigó per recollir les aigües fluvials, així doncs trobem que el Parc compta amb diferents punts de recollida d'aigua pavimentats de colors llampants a la superfície per tal de generar espais de joc. Paral·lelament, entre aquests espais es produeixen diferents plantacions que actualment per falta de manteniment es troben en decadència.

FITXA TÈCNICA

CIUTAT: Barcelona

PAÍS: Espanya

INICI DE PROJECTE: 2000

INICI DE LES OBRES: 2005

FI DE LES OBRES: 2006

SUPERFÍCIE: 20.000 m²

COST: 5.345.840 €

AUTORS

Coll-Leclerc Arquitectos S.L, Jaime Coll

El parc està concebut com una màquina per drenar i conduir l'aigua, i busca fer un paral·lelisme entre les dues materialitats del projecte i la seva localització: per una banda, l'artificialitat del formigó en relació amb el teixit urbà pròxim i la gran infraestructura de la Ronda de Dalt que dona accessibilitat a la zona i, per altra banda, la plantació que queda entre els diferents espais drenants i que busca trobar-se en la vessant de Collserola.



Fig 28. Cassetons de PVC. Font d'arxiu publicspace.org

Els grans embuts de formigó recullen aigua torrencial fins a un embornal central. Estan lliures de vegetació natural i constitueixen conques de diferents materials d'acabat que pretenen provocar dos tipus de paisatge: un paisatge fred de sorra, aigua, terra i formigó i un paisatge càlid d'herba, bambú, gomes de colors i hiparènia. El paisatge fred vol generar una activitat dinàmica: patinatge, jocs aquàtics, proves de bicicletes, mentre que el paisatge càlid una activitat tranquil·la: estirar-se, prendre el sol, llegir, pícnic, mirar, jardineria i jocs infantils.

La realitat és que amb el pas del temps el verd, descuidat a causa del gran manteniment que necessitaria per tal de mantenir els estàndards de quan va ser projectat, és pràcticament inexistent. La falta d'aigua fa palès que cada vegada la falta d'aigua pluvial és més preocupant. Així doncs, el projecte s'ha convertit en un únic paisatge, el fred i sec i gairebé intransitable a l'estiu per la seva manca d'arbrat. Tot i això les tècniques agroforestals aplicades per a la recollida d'aigua són interessants, ja que es genera un sistema de microconques on l'aigua s'estanca i s'estén lentament pel terra, en el cas que plougi.

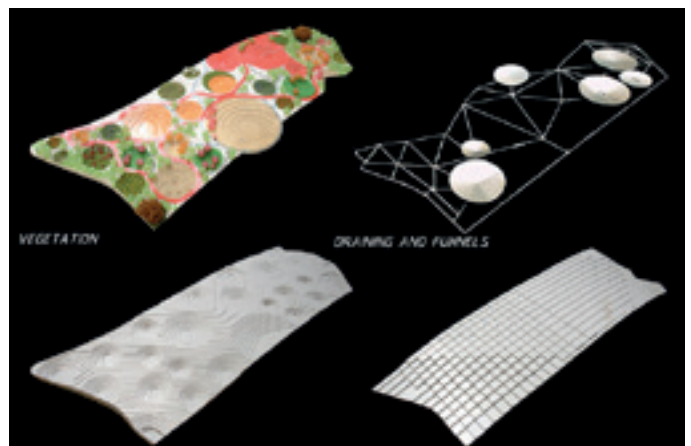


Fig 29. Sistema de coberta vegetal. Font d'arxiu publicspace.org

Parc Central de Nou Barris 2007

El Parc Central de Nou Barris, forma part d'una sèrie d'actuacions que es van dur a terme en els barris perifèrics de la ciutat que havien estat travessats per les Rondes. L'objectiu era generar un espai on s'articulessin i es cohesionessin els diferents teixits urbans que havien tingut lloc històricament i els diferents barris que s'havien generat arran de les onades migratòries que havia acollit el districte.

Amb una dimensió considerable, setze hectàrees, es tracta del segon parc urbà més gran de Barcelona i la seva ubicació és estratègica tant a nivell social com topogràfica. Un dels punts estratègics del parc, també com a referència històrica per a la gent dels barris del voltant, és l'antic hospital psiquiàtric que actualment és la seu administrativa del districte, una biblioteca, un centre de formació tecnològic i l'Arxiu Municipal.



Fig 29. Aqüeducte del Parc de Nou Barris. Fotografia de Beat Marugg

El desnivell que ha de salvar el parc és de 40 m des de la Plaça Karl Marx fins a l'antic hospital i l'estratègia que van seguir els arquitectes és la de generar diferents terrasses fragmentades que van descendint progressivament mitjançant rampes de pendents accessibles, murs de contenció i talussos vegetals o ceràmics.

FITXA TÈCNICA

CIUTAT: Barcelona

PAÍS: Espanya

INICI DE PROJECTE: 1997

INICI DE LES OBRES: 1998

FI DE LES OBRES: 2007

SUPERFÍCIE: 16.600 m²

COST: 24.900.000 €

AUTORS

Andreu Arriola, Carme Fiol,

ARRIOLA&FIOL, arquitectes

El triangle pren molt protagonisme a l'hora de generar aquests espais que van descendint progressivament, de vegades els podem veure en el paviment en forma de camí que s'amplia a terrassa i d'altres en aquests talussos verticals de diferents colors que li donen un caràcter singular i identitari al Parc.

Cal destacar les diferents connexions que ofereix el parc entre els barris de la Guineueta i Can Peguera, aquestes es produeixen transversalment al llarg de tot el parc i són connexions peatonals, però també en trobem una per on poden circular els cotxes que és el vial del passeig Fabra i Puig i on mitjançant un pont per a vianants de considerables dimensions es manté la continuïtat peatonal del parc.

Just en el límit del parc trobem la Torre Urrutia, dels mateixos arquitectes i que es tracta d'habitatges socials. Podem observar que el parc aglutina diferents organismes de caràcter social per als veïns del barri i també d'altres barris del voltant.

El 2018 es va posar en marxa un pla per transformar els espais lúdics on el Parc Central de Nou Barris va ser una de les proves pilot. Més de dos-cents nens i nens de les escoles del voltant van ser part del procés participatiu per a establir els criteris de les zones de jocs del parc. Podem veure que l'actual zona de jocs més gran del parc té motius marins, establint un gran tobogan amb forma de balena.

Un altre element clau pel que fa a l'articulació del parc és l'aigua. Les diferents peces d'aigua que trobem tenen formes de llacs artificials, grans fonts o sortidors i cascades. També observem l'existència d'un antic aqüeducte que subministrava aigua a l'hospital i que actualment és una passera.

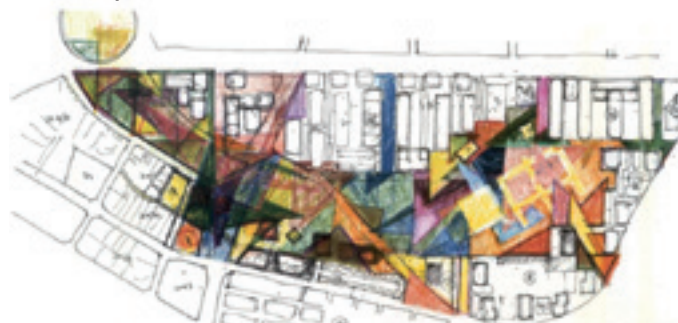


Fig 30. Croquis Proposta del Parc de Nou Barris. Font Arriola i Fiol Arquitectes,

Respecte a l'element plàstic més significatiu del parc i que dona certa identitat a la zona trobem el que es va anomenar els fanals "diapasons", que són grans pèrgoles que remetent a un element vegetal i que generen ombra durant el dia i llum durant la nit.

Respecte a la vegetació es tracta d'un parc amb molta diversitat de flora. Per al projecte es van plantar 2.000 arbres nous de 30 espècies diferents i es va establir un sistema de rec sostenible mitjançant un gran dipòsit soterrat on es recull l'aigua de pluja.



Fig 31. Vista aèria del Parc TMB Cotxeres de d'Horta. Imatge manipulada sobre el material de Bing Maps

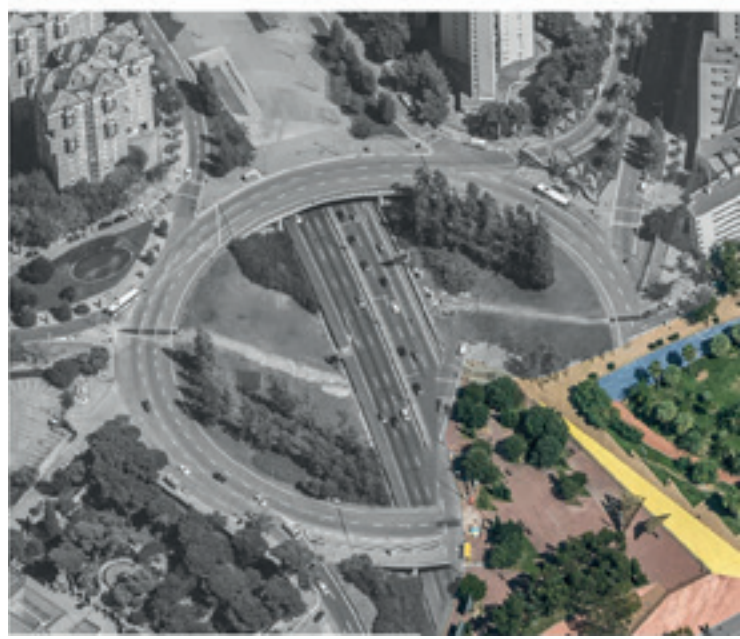




Fig 32. Vista aèria del Parc de Nou Barris. Imatge manipulada sobre el material de Bing Maps

Comparativa dels projectes

Per a l'elecció dels projectes de la dècada dels 2000 he escollit dos projectes antagònics malgrat que parteixen de punts força similars. Primer de tot cal destacar que es tracta de dues escales de projecte completament diferents, que fa que malgrat que es tracti de dos parcs, siguin dos parcs completament oposats pel que fa al seu ús.

Històricament, podríem dir que els dos projectes neixen d'un mateix motiu. Tant el Parc de Nou Barris com el Parc TMB de les cotxeres d'Horta, formen part de l'estratègia de rehabilitació que es va produir arran de la construcció de les rondes -en aquest cas concret de la ronda de Dalt- en motiu dels jocs olímpics del 92. Ambdós projectes són limítrofs amb la ronda de Dalt que suposa el final dels projectes. Ara bé el teixit en el qual s'inclouen és molt diferent. És un fet que la ronda de Dalt, malgrat donar accessibilitat a tota la perifèria, és un límit artificial determinant pel teixit urbà.

Així doncs, la localització del Parc TMB de les cotxeres d'Horta es troba limitat per diferents elements: un d'ells la ronda de Dalt i l'altra la depressió topogràfica que es produeix entre el velòdrom d'Horta i el Parc. D'altra banda, podríem dir que les cases autoconstruïdes que trobem darrere del Cementiri d'Horta i que queden relativament a prop, no troben obstacle o barrera topogràfica o artificial per tal de poder utilitzar el Parc. Ara bé la comunicació establerta no és fluida pel vianant ni compta amb un projecte d'urbanització destinat a la circulació de persones. Així doncs, trobem un Parc tancat en si mateix que no es relaciona amb els equipaments o entorn urbà relativament proper i on només es pot accedir a mode de mirador i que actualment

presenta unes barreres visuals provisionals -que semblen en estat d'abandó- que impossibiliten poder contemplar les vistes de Barcelona.



Fig 33. Vista del tancament provisional del Parc TMB Cotxeres de d'Horta. Fotografia pròpia.

Per altra banda, el Parc central de Nou Barris, malgrat trobar-se també limitat en el seu punt més alt per la ronda de Dalt, presenta un punt de partida més pròsper. Es tracta d'un gran buit que mitjançant l'execució d'un espai no jeràrquic permet cohesionar els barris de l'entorn, posant en comú les diferents singularitats dels teixits adjacents i oferint un espai de trobada i connector.

D'altra banda, també trobem dos punts de partida completament diferents pel que fa a la naturalesa històrica dels parcs. El Parc TMB de les cotxeres d'Horta forma part d'un entorn rural i encara manté la seva naturalesa periurbana deguda el límit natural de la serra de Collserola. Mentre que el Parc central de Nou Barris, ha vist sotmès el seu entorn a diferents esdeveniments històrics molt propers en el temps que han determinat la seva morfologia. En pocs anys va passar de ser un barri de naturalesa rural articulat mitjançant les diferents masies assentades, a rebre una expansió descontrolada per part del govern franquista per tal d'acollir l'onada migratòria dels anys 50-60.



Fig 34. Antic aparcament i actual ubicació del Parc Nou Barris, Ajuntament de Barcelona

També compta amb un element articulador d'important caràcter històric, com és l'antic hospital psiquiàtric que actualment funciona com a equipament i seu del districte. Aquest edifici institucional junt amb altres equipaments de caire social, el fan un entorn ple d'activitat i moviment, en contraposició amb l'estatisme que presenta el Parc TMB de les cotxeres d'Horta.

Partint de base que la ubicació dels parcs en determina el seu ús, els dos projectes parteixen amb estratègies lleugerament diferents. D'una banda, trobem que el Parc central de Nou Barris planteja sobretot una estratègia social -en tant que cohesiva, mitjançant equipaments de caràcter social- i topogràfica, fent del desnivell existent un aspecte enriquidor del Parc.

Mentre que el Parc TMB de les cotxeres d'horta té una voluntat més aviat plàstica i també sostenible: un dels elements clau a l'hora d'entendre el Parc és la seva estratègia drenant, on transforma una gran llosa de formigó en una coberta vegetal per tal de fer de transició entre allò urbà i allò rural; així doncs aquest mateix leitmotiv és el que articula les dos materialitzats que presenta al Parc. D'una banda, trobem aquestes concavitats que recullen l'aigua pluvial i que en superfície es presenten com a espais circulars de colors llampants per a activitats dinàmiques, mentre que els espais vegetals estarien destinats a una activitat més estàtica.

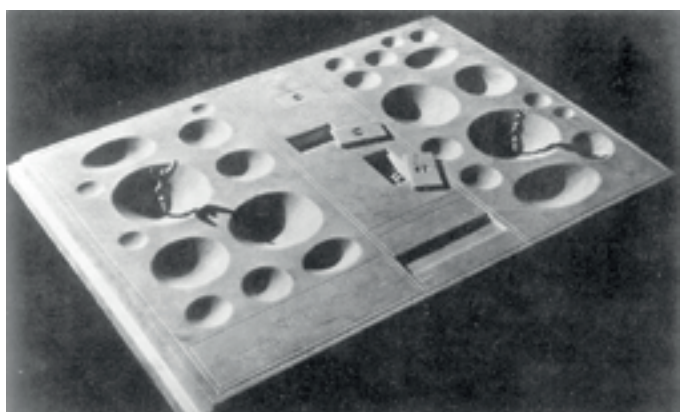


Fig 35. Proposta coberta vegetal Parc TMB. Font d'arxiu publicspace.org

La presència de l'aigua és un element protagonista en els dos parcs. En el cas del Parc central de Nou Barris, és evident aquest protagonisme mitjançant les grans fonts, cascades, sortidors d'aigua, i llacs artificials que presenta, però en el cas del Parc TMB, aquest protagonisme es produeix mitjançant una estratègia soterrada en forma de drenatge sostenible. El Parc central de Nou Barris també compta amb una estratègia de recollida d'aigua que permet el desplegament tan espectacular d'aquests elements.

Pot semblar anecdòtic que els dos parcs utilitzin figures geomètriques com a signe d'identitat; tanmateix, no ho és, la utilització del triangle en el cas del Parc central de Nou Barris és degut a la flexibilitat que presenta aquesta figura i les grans possibilitats que ofereix. Es presenta el triangle tant en els talussos verticals, com en el paviment generant tant espais de trobada com espais de pas. En canvi, en el Parc TMB la figura essencial és la circumferència, que facilita aquest sistema drenant en mode de dipòsits soterrats. El motiu és emprat també per establir camins interiors de la zona vegetal i els diferents escocells que hi trobem.



Fig 37. Parc TMB, 2022. Fotografies pròpies.

En l'àmbit plàstic, ambdós parcs fan ús dels colors com a reclam lúdic. El Parc central de Nou Barris integra els colors -groc, blau, vermell- en els seus talussos verticals i triangulars, sobretot a la part topogràficament més elevada. Es pot observar, que malgrat no sigui la finalitat d'aquests talussos, són utilitzats com a tobogans per part d'alguns nens. Pel que fa als colors del Parc TMB estan integrats dintre de les concavitats destinades al joc en la superfície, de manera que podem veure el color com a element atractiu i lúdic per als més petits.



Fig 38. Parc TMB, 2006. Font Coll-Leclerc arquitectes

El Parc TMB presenta la voluntat de ser observat des d'una perspectiva aèria, potser també influeix el fet que en si mateix el Parc estava pensat per ser un mirador. En canvi, el Parc central de Nou Barris està pensat per ser transitat i vist des d'una perspectiva peatonal, amb aquests grans talussos de colors que emergeixen des del terra.



Fig 39. Parc de Nou Barris, 2007. Fotografia de Beat Marugg

Respecte a qüestions d'accessibilitat, podríem dir que el Parc TMB presenta unes condicions menys òptimes que les del Parc central de Nou Barris. L'accés fins al Parc TMB només es pot produir mitjançant vehicle privat o si ets veí de la zona mitjançant uns camins urbanitzats de cara el vehicle rodat sense l'existència d'arbrat. En canvi, les condicions d'accessibilitat del Parc central de Nou Barris resolen amb èxit les exigències de l'entorn mitjançant rampes i força vegetació que fa més agradable el passeig.

Respecte a la vegetació i el seu manteniment s'observen deficiències en el cas del Parc TMB. Inicialment, es presentava una proposta de vegetació força diversa, que ha acabat sent pràcticament inexistent, on només han subsistit aquelles plantes que necessiten poca aigua i resisteixen els estius calorosos de Barcelona. Segurament el manteniment d'aquest Parc és insuficient ja que s'ha convertit en un Parc infrautilitzat. Pel que fa a la vegetació del Parc Central de Nou Barris, posa de manifest la importància del verd i de la diversitat amb més de 30 espècies diferents i amb la plantació de 2000 arbres.



Fig 40. Parc TMB, 2006. Font Coll-Leclerc arquitectes



Fig 41. Parc de Nou Barris, 2007. Fotografia de Beat Marugg





200

PARC TMB DE LES COTXERES D'HORTA



- Verd privat
- Verd públic
- Zona peatonal
- Equipaments culturals
- Equipaments educatius
- Equipaments esportius
- Equipaments religiosos
- Equipaments sanitaris
- Edificis singulars
- Edificis en illes parcialment edificades

PLÀNOL EMPLAÇAMENT
PARC CENTRAL DE NOU BARRIS



Plànol d'elaboració pròpia
 E 1:5.000

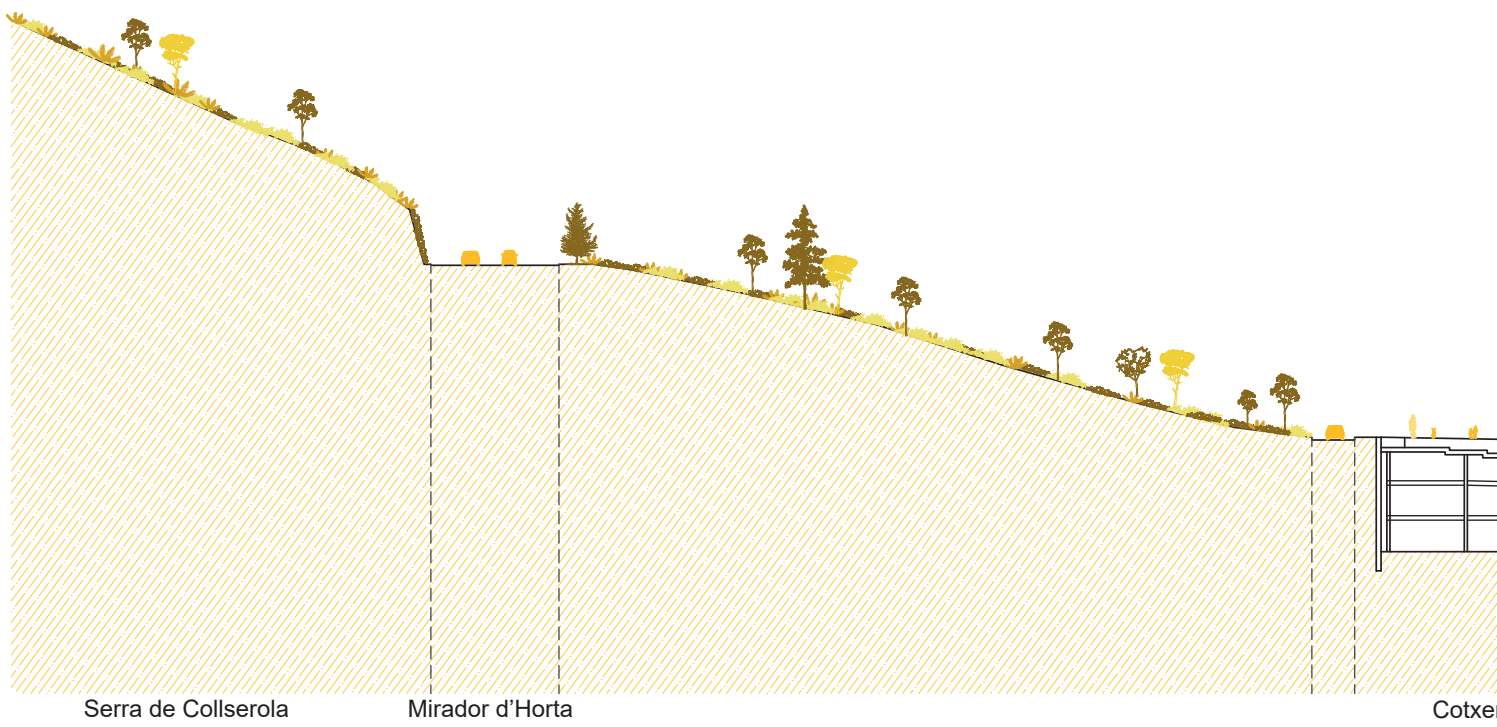
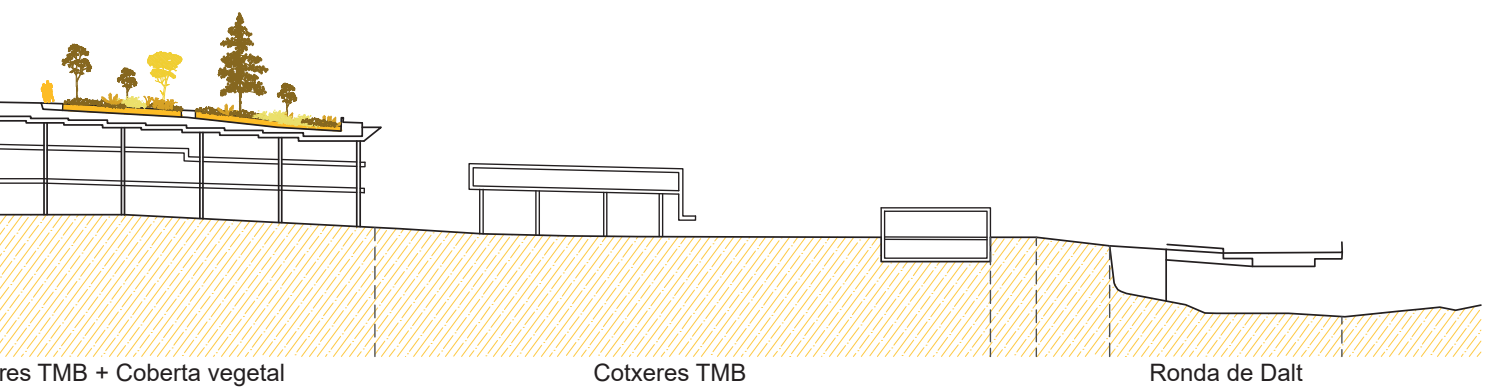


Fig 44. Secció Parc TMB. Plànol d'elaboració pròpia sobre el material de Coll-Leclerc arquitectes



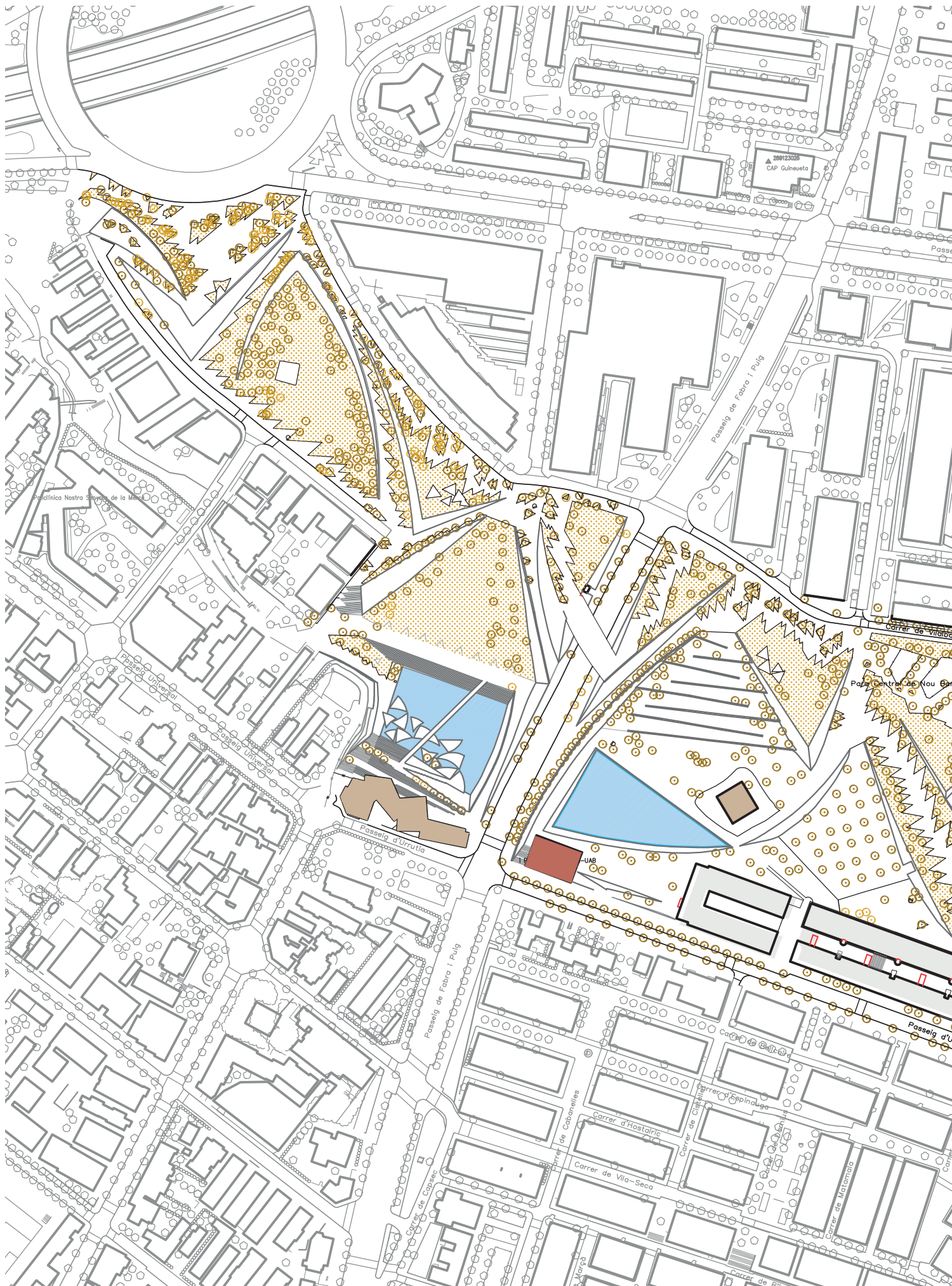
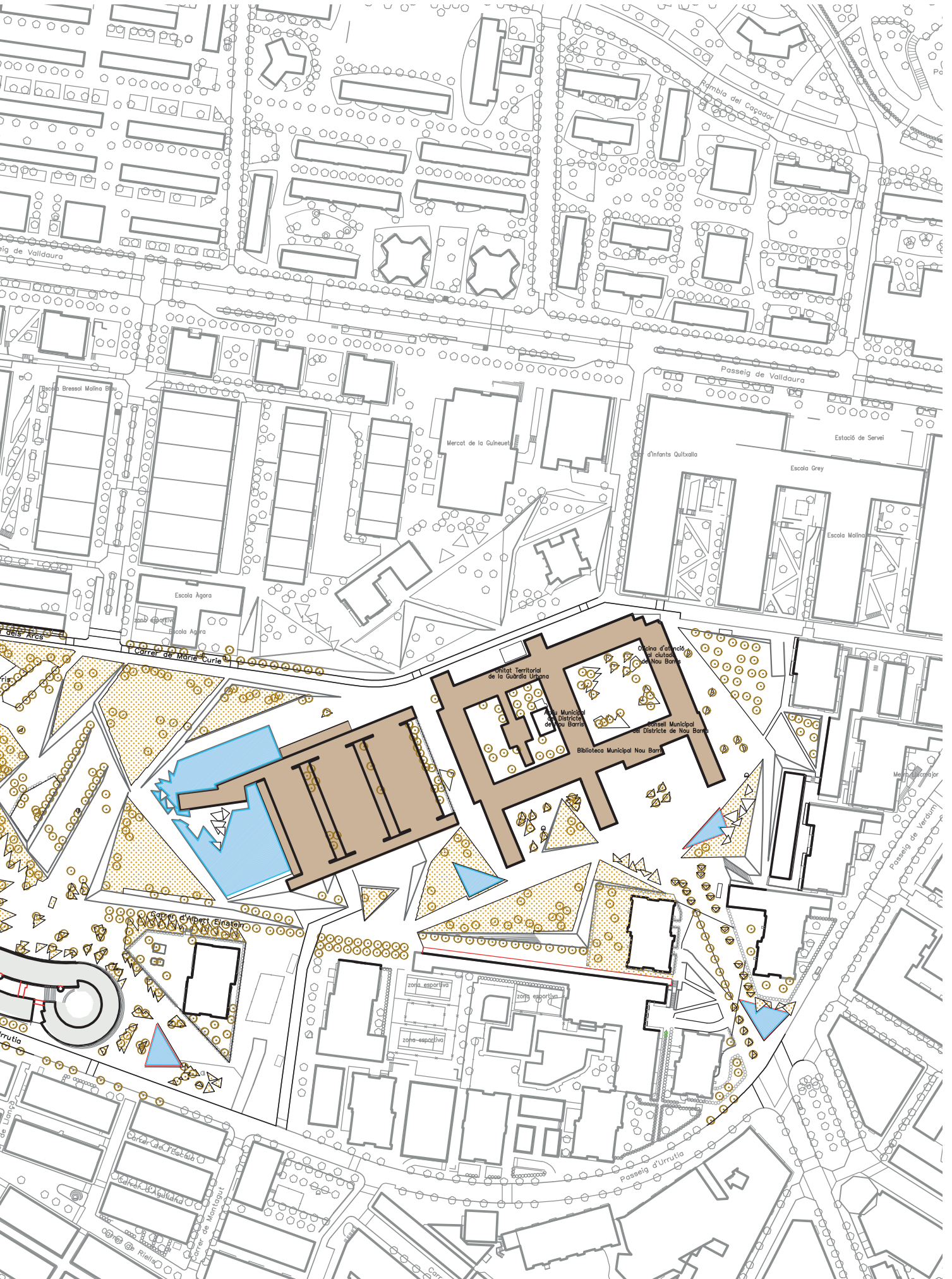


Fig 45. Planta del Parc Central de Nou Barris. Plànol d'elaboració pròpia sobre el material de Arriola i Fiol arquitectes



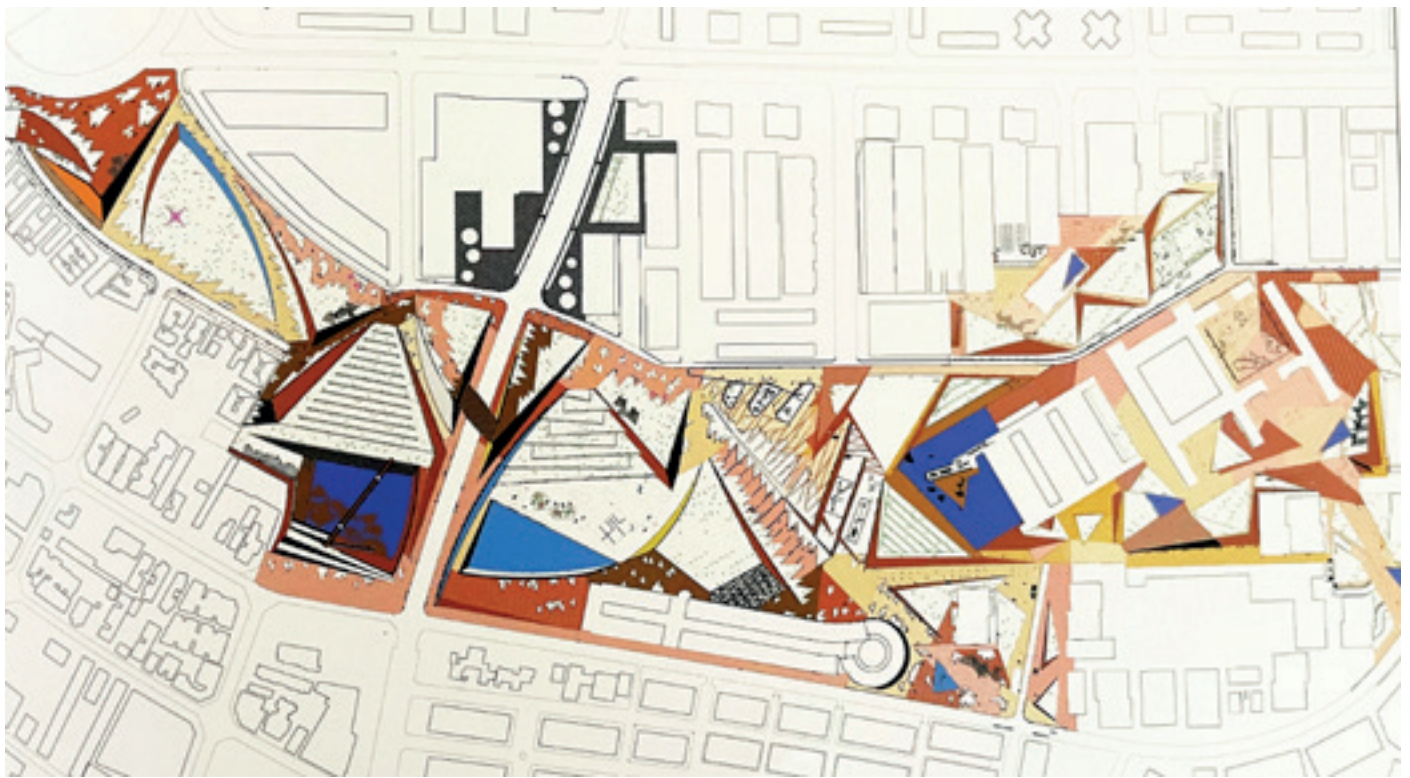


Fig 46. Proposta Parc Central de Nou Barris. Material d'Arriola i Fiol arquitectes

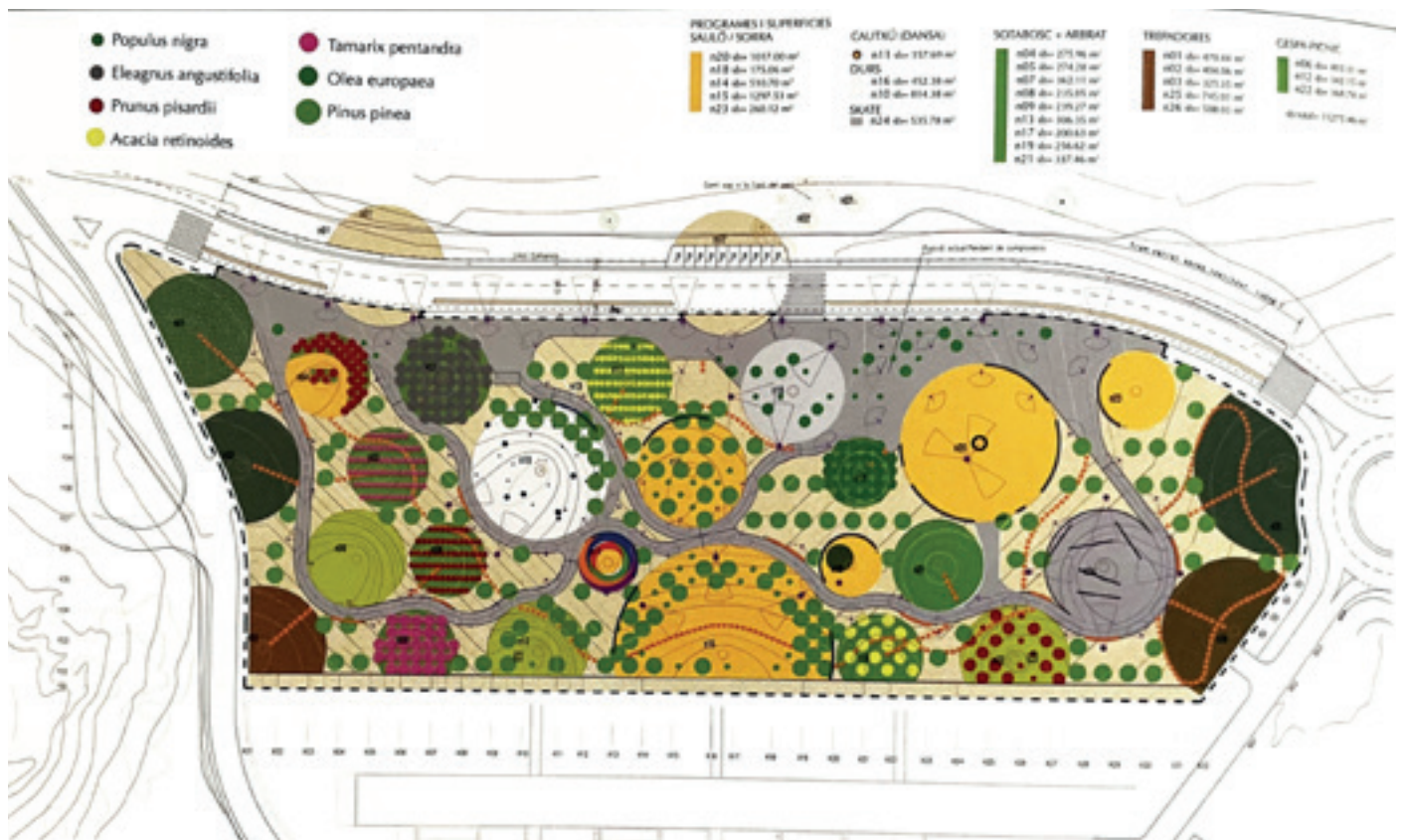


Fig 47. Proposta arbrat Parc TMB. Material de Coll-Leclerc arquitectes

Mirada acadèmica

Per part del jurat del Premi a l'Espai Públic Urbà, una de les qüestions que va fer que el Parc Central de Nou Barris fos candidat al premi és la seva naturalesa cohesiva entre barris que anteriorment no tenien un nexa comú. El jurat del premi posa en valor la difícil resolució del projecte al tractar-se d'un gran buit dintre d'un teixit urbà. El buit era existent, però un mal projecte podria haver perpetuat aquesta distància entre els diferents barris de l'entorn i fer que encara es fes més gran la distància.

El fet que el Parc tingui aquesta naturalesa, és degut segons el jurat, a la fluïdesa de les seves terrasses i al dinamisme que generen les figures fent referència a la fluïdesa de l'aigua i a l'antic rierol que existia abans de l'existència del Parc.

Un altre element clau per la tria del projecte va ser la inexistència de límits que fan el Parc més permeable i la propagació de motius identitaris del Parc més enllà del barri, com és el cas de les anomenades "Palmes" que són les grans estructures pergolades que remetien als elements vegetals, però que tenen un manteniment molt més econòmic que la vegetació natural. Aquests elements malgrat no ser realment elements naturals, doten al Parc d'un símbol identitari i a la vegada funcional, donant ombra durant el dia i llum durant la nit.

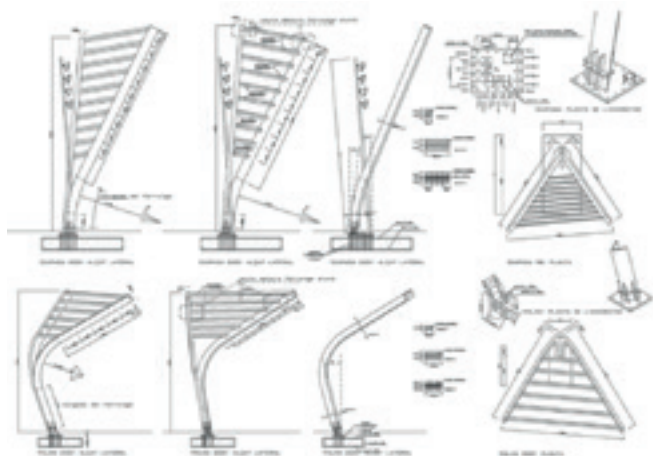


Fig 48 . Proposta Fanal-pèrgola. Material d'Arriola i Fiol arquitectes.

Respecte a l'elecció del Parc TMB es premia la superposició d'usos diferents i l'execució mediatra amb l'entorn. D'una banda, la convivència de dos usos públics, com és un parc i una infraestructura de transport públic. I la resolució de la trobada del teixit urbà amb l'extensió periurbana sense urbanitzar. També es menciona les estratègies de recollida d'aigua.

Mirada popular

Respecte a la mirada popular i després d'intercanviar algunes paraules amb els usuaris del Parc Central de Nou Barris, he de dir que la rebuda del Parc és molt positiva.

D'una banda, parlant amb un veí que viu a les casetes d'Horta de planta baixa +1, davant del parc, explica que va viure la transformació del barri arran de la construcció del Parc i la creació de diferents zones de jocs que s'han fet per als nens i els diferents usos que se li dona als talussos ceràmics per part dels infants de més de tres anys, que els utilitzen de tobogans. La inclinació és suficient per a generar l'espai de joc i malgrat depenent de l'edat, cal anar amb compte, és suficient per a ser una caiguda segura.



Fig 49 . Proposta Fanal-pèrgola. Material d'Arriola i Fiol arquitectes.

D'altra banda, tres senyores de noranta anys usuàries habituals del parc m'explicaven el gran canvi que va suposar passar d'un espai que s'usava de pàrquing-abocador a l'existència d'un parc que s'ha convertit en lloc de trobada per a la gent del barri. Les tres senyores posaven èmfasi en la convivència fluida que es duia a terme en un parc amb diferents realitats socials, on les persones sense sostre tenen un espai on poder dormir i altres equipaments de caràcter pedagògic que dona servei a tot el barri.

D'altra banda, al Parc TMB no vaig poder compartir sensacions amb cap usuari perquè només n'èrem tres i vaig sentir certa sensació d'inseguretat. Aquest parc es troba en un punt aïllat i a causa de la seva situació només s'hi accedeix intencionadament, però actualment, ni tan sols les vistes es poden contemplar a causa de les tanques, així que s'ha convertit en un espai infrautilitzat.

Context històric 2010'

Referent els dotze últims anys d'història de la ciutat de Barcelona, cal destacar la important inversió que s'ha produït en pro d'una Barcelona ecològica, sostenible i respectuosa amb el medi ambient. Una de les actuals fites a assolir per part de la ciutat és la pacificació del centre i la reducció de l'ús del transport privat per afavorir l'activitat humana als carrers i la millora en la qualitat de l'aire. Un dels plans que s'han dut a terme per establir aquestes mesures de salubritat i entrar dintre dels estàndards de l'OMS, és l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana (2013-2018). Un dels objectius principals d'aquest pla és reduir el percentatge d'espai que ocupa el vehicle privat i destinar aquest espai a l'ús de bicicletes, transport públic i trànsit de persones. Aquest pla defineix uns eixos estratègics de circulació ràpida per on es pot continuar circulant amb el transport privat i grans zones pacificades on el cotxe hi pot accedir però de manera lenta i respectuosa.

Posteriorment, l'any 2016 es posa en marxa el Programa de les Superilles 2016-2019, on després de l'anàlisi minuciosos de les illes de la trama de l'Eixample es van identificar els possibles espais a pacificar i l'ordre que s'havia d'establir. La prova pilot es va dur a terme en la que anomenem la Superilla del Poblenou, objecte d'aquest estudi, i que a causa del seu tradicional teixit industrial té menor densitat de població i menys intensitat de trànsit que altres illes de la trama. Actualment, s'està implementant el mateix model de Superilles però al barri de l'Eixample. El model d'aplicació és lleugerament diferent, ja que en comptes d'aplicar-se per blocs de nou illes, s'aplica per eixos verds, on l'encreuament dels eixos generarà una plaça, en un barri on no hi trobem pràcticament espai verd. En total es planegen 21 eixos verds que generaran 21 places a les cruïlles i es compta guanyar 33,4 hectàrees d'espai verd a l'Eixample.

L'any 2020, l'Estat va declarar l'estat d'alarma degut a la pandèmia de la COVID-19. L'extraordinària situació en la qual ens hem vist involucrats ha impulsat una gran reflexió col·lectiva i a escala internacional sobre com ha de ser la ciutat del futur. La Covid ha posat de manifest la importància de teixir una xarxa d'un veïnat cohesionat, així com ha constatat la importància dels espais públics urbans que permetin el passeig i les activitats a l'aire lliure en condicions saludables i higièniques. Així doncs, després de la pandèmia es van establir mesures per a l'ús de les terrasses així com diverses taules de debat entorn a l'habitabilitat de l'espai públic.

«Superilla» del Poblenou

Després de la creació l'any 2000 del districte del 22@, modificant el Pla General Metropolità per a la reactivació d'un barri tradicionalment industrial i que havia entrat en decadència pel fet que moltes empreses van desplaçar-se cap a la perifèria. En el moment de la seva implantació, la prova pilot del model de Superilla comptava amb un barri amb poca densitat de població i poca intensitat de trànsit rodat, això va fer idònia la seva implantació mitjançant estratègies provisionals que permetien una ràpida acció vers l'assaig i l'error. Així doncs, el 22@ busca la conservació del teixit productiu i empresarial ampliant horitzons cap a les noves tecnologies, tot això combinat inicialment amb un 10% de vivenda social. Actualment, l'alta demanda d'habitatge a Barcelona va impulsar un canvi de percentatge fent una modificació puntual del Pla General Metropolità per a un 22@ més inclusiu i sostenible, on es va incrementar el percentatge d'habitatge al 30%, mantenint el 70% restant per a l'activitat econòmica.*

El projecte de la superilla del Poblenou va ser un projecte polèmic en el moment de la seva implantació, on alguns veïns es van organitzar fins i tot portant les queixes a la televisió, fent-lo el projecte urbanístic més polèmic de Barcelona. Malgrat les crítiques, es tracta d'un nou esquema de vida ciutadà que ha resultat exitós, ja que els carrers que abans estaven buits, ara es troben plens de vida.

Carrer Plaça al Turó de la Rovira


Collserola és un parc que forma part de la serralada litoral i que actua com a barrera física separant Barcelona del Vallès. Dintre del que s'anomena el Pla de Barcelona hi trobem set turons, sent un d'ells el turó de la Rovira que és on se situa el projecte dels arquitectes Ramon Bosch i Bet Capdeferro, molt a prop de l'antiga instal·lació militar i antiga bateria antiaèria coneguda actualment com els bunkers. Actualment es tracta d'un d'atractiu turístic i històric que compta amb unes vistes privilegiades de Barcelona.

Anteriorment a la Guerra civil, el barri va ser el lloc escollit per les famílies adinerades de Barcelona per construir-hi les seves segones residències. Posteriorment a la guerra, la gran onada migratòria va provocar una forta expansió descontrolada, assentant-s'hi moltes famílies mitjançant l'autoconstrucció.

L'any 2010 es recupera l'espai de la bateria antiaèria per fer-la accessible i es planteja adaptar la zona als estàndards i normativa del moment, fent del turó de la Rovira una extensió del traçat urbà connectat amb el Parc Güell, l'Hospital de Sant Pau o la Sagrada Família.

* Informació extreta de la pàgina web <https://www.barcelona.cat/pla-superilla-barcelona/>

Cronologia 2010-2020

- 
- 2012 ● Reordenació de la xarxa d'autobusos de ràpida circulació
 - 2013 ● Aprovació del Pla de Mobilitat Urbana
 - 2015 ● Inici redacció Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (PDU)
 - 2016 ● «SUPERILLA» DEL POBLENOU *(Menció 2018)*
Inici de la prova pilot del Programa Superilles
Primer gran parc per a gossos
 - 2017 ● CARRER PLAÇA AL TURÓ DE LA ROVIRA *(Finalista 2018)*
 - 2020 ● COVID i Estat d'alarma
Inici implantació del Pla de Superilles al Districte de l'Eixample
 - 2021 ● Establiment de nous criteris per al mobiliari urbà permanent per a les terrasses d'hosteleria
 - 2022 ● Modificació puntual del Pla General Metropolità per a un 22@ més inclusiu i sostenible

Carrer Plaça al Turó de la Rovira 2017

El projecte que ens ocupa és part d'aquesta operació d'accessibilitat, anomenada "Microbarcelones", amb la voluntat d'apropar el barri a la trama urbana de Barcelona i dotar-ho de serveis com enllumenat, pavimentació, arbrat i sanejament. L'objectiu del programa és rehabilitar els teixits que per qüestions geogràfiques s'han vist allunyats del nucli urbà i connectar-los entre ells per tal de tenir més riquesa i diversitat.

En el cas del turó de la Rovira i en concret del carrer Maria Labèrnia i del carrer Labèrnia, es buscava transformar el seu caràcter perifèric, però sense restar-li el caràcter rural i domèstic que ha tingut històricament. Amb el projecte es vol aconseguir la convivència entre els veïns i els visitants mitjançant un espai públic de qualitat que busca l'harmonia entre els diferents usuaris.



Fig 49 . Carrer Penyal, al districte del Carmel, 1972. Fotografia del fons Brangulí (fotògrafs) de l'Arxiu Nacional de Catalunya (ANC)

FITXA TÈCNICA

CIUTAT: Barcelona

PAÍS: Espanya

INICI DE PROJECTE: 2012

INICI DE LES OBRES: 2014

FI DE LES OBRES: 2017

SUPERFÍCIE: 4.200 m²

COST: 1.312.070 €

AUTORS

Bosch Capdeferro Arquitectura

El principal motiu del projecte és la modificació de la topografia, mitjançant el moviment de terres, per tal de generar espais d'estada i a l'hora permetre la circulació rodada. El projecte es basa en la creació de petites places urbanes on cada plaça s'assenta davant d'una casa amb la mateixa dimensió de les parcel·les de les finques. Cada una d'aquestes places es pot entendre com un espai urbà de dimensions domèstiques o com una prolongació de cada una de les finques, on busca que els veïns domestiquin l'espai mitjançant el seu propi mobiliari.

La qüestió d'accessibilitat queda resolta mitjançant petites rampes que modifiquen lleugerament el terreny per a l'accés a les diferents places mentre que entre elles es connecten també amb petits trams d'escala.

Un altre element significatiu del projecte és la utilització del paviment. Observem diferents paviments en tant que pretenen ser peces distintives de cada una de les finques, dotant a l'espai públic d'aquest caràcter domèstic i singular de cada una de les vivendes.

Per altra banda observem la vegetació que pretén donar ombra a l'estiu per tal de fer els espais més habitables i mantenir la continuïtat del verd de l'entorn. La realitat és que després de cinc anys de la construcció del projecte, els arbres no han crescut gaire i segueixen sense donar molta ombra a l'estiu.



Fig 50 . Carrer de Marià Lavèrnia després de la intervenció dels arquitectes Bosch i Capdeferro. Font BoschCapdeferro arquitectura

«Superilla» del Poble Nou 2017

El projecte de la superilla, és un projecte pilot i estratègic que busca reformular l'Eixample de Cerdà, dotant-lo de més espai públic tal com estava plantejat des d'un principi, per tal de fer de Barcelona una ciutat més sostenible i saludable.

El perímetre del projecte està format pels carrers Badajoz, Pallars, Llacuna i Tànger; una composició de nou illes de l'Eixample que són a travessada per l'antic eix de sortida de Barcelona Pere IV. Així doncs, aquesta superilla se situa entre el tradicional barri industrial del Poble Nou i el barri de la Llacuna.

La importància d'aquest projecte entre d'altres és que es tracta d'un projecte integralment participatiu. El 2016 es van aplicar les primeres mesures de mobilitat reversibles on es prioritzava la circulació peatonal per davant de la rodada, però mitjançant una estratègia que permetia mantenir l'accés del vehicle privat sobretot per als veïns del barri. Així com també ofería diferents usos lúdics en els nodes de la superilla.

Poc temps després de l'aplicació de les mesures es va crear una comissió de treball amb entitats i col·lectius del barri per tal de dur a terme una revisió de l'estratègia que s'havia realitzat i es van plantejar unes taules de debat on els veïns poguessin proposar i rectificar aspectes inicials de la proposta.

Arran de la participació dels veïns, es van fer les modificacions pertinents i es va implantar la mobilitat definitiva de la superilla el 2017. Per tal d'efectuar l'adaptació a tot el barri, es van fer un

FITXA TÈCNICA

CIUTAT: Barcelona

PAÍS: Espanya

INICI DE PROJECTE: 2016

INICI DE LES OBRES: 2016

FI DE LES OBRES: 2017

SUPERFÍCIE: 43.611 m²

COST: 1.484.560 €

AUTORS

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat.
Ajuntament de Barcelona



Fig 51 . Vista aèria de la Superilla del Poble Nou. Font: Ajuntament de Barcelona.
seguit d'actuacions i activitats.

El principal objectiu de la superilla del Poble Nou és la pacificació. Barcelona és segons l'OMS la segona gran ciutat més contaminada de la Unió Europea. Fins ara més del 60% de l'espai públic ha estat destinat a l'ús del vehicle privat malgrat que només s'utilitza en el 20% dels desplaçaments i amb una mitja d'ocupació del vehicle d'1,2.*

L'estratègia de la superilla consisteix en alliberar part d'aquest espai destinat al vehicle privat en pro del vianant, les bicicletes i l'espai lúdic. Per fer-ho reorganitza el tràfic de la ciutat disposant de vies ràpides estratègiques i alliberant-ne les altres. La prova pilot es va dur a terme en el districte de Sant Martí degut a que la densitat de població i circulació és més baixa que la resta del teixit de l'Eixample.

La secció tipus prèvia dels carrers de la superilla de Poble Nou era de 20 m d'amplada on 10 m estaven destinats a les voreres peatonals mentre que els 10 metres restants eren l'espai que ocupava el cotxe, distribuït-se en tres carrils de circulació i un d'aparcament. Després de la intervenció el cotxe només disposa d'un sol carril de circulació lenta i no pot circular en línia recta, fent un gir de 90° a cada cruïlla. Així doncs, s'ha alliberat més del 75% d'espai en pro de l'espai públic generant també a les cruïlles lloc per a jocs infantils, pistes esportives, taules de pícnic i mercats efímers.

La forma d'implementar el projecte en dues fases, una primera provisional subjecta als canvis proposats pel veïnat, i una segona fase ja definitiva, va facilitar l'execució del projecte al tractar-se d'una primera fase molt ràpida de realitzar, mitjançant pintures i elements de mobiliari i arbrat mòbil.

5. Informació extreta de la pàgina web <https://www.barcelona.cat/pla-superilla-barcelona/>



Fig 52. Vista aèria dels carrers Marià Lavèrnia i Lavèrnia. Imatge manipulada sobre el material de Bing Maps





Fig 53. Vista aèria de la Superilla del Poblenou. Imatge manipulada sobre el material de Bing Maps



Comparativa dels projectes

Respecte a la tria de projectes realitzats entre el 2010 i el 2020, n'he escollit dos que també presenten escales diferents. Ambdós projectes malgrat ser molt diferents tant amb el seu punt de partida com en l'execució, presenten similituds en quant a l'ús pel qual van ser dissenyats.

Primer de tot cal parlar de la ubicació dels projectes, on trobem teixits completament oposats. D'una banda, trobem el projecte dels arquitectes Bosch i Capdeferro situat en un barri periurbà de Barcelona amb caràcter i entorn rural, mentre que el projecte de la Superilla de Poblenou s'ubica en un barri completament urbà i en actual transformació. Val a dir que la transformació que s'està produint a l'antic barri industrial de Poblenou no es tracta només d'una qüestió anecdòtica, sinó d'un nou esquema de vida i de mobilitat sostenible que es fa extensiu a tota la ciutat.

Els dos projectes que ens ocupen estan dissenyats buscant l'habitabilitat i la reapropiació de l'espai públic, concretament del carrer. Ara bé, a causa de la seva localització i els teixits en els quals s'inclouen, trobem dos procediments i estratègies diferents. D'una banda, trobem que el carrer plaça del turó de la Rovira, emmarcat dins d'un programa d'accessibilitat de barris periurbans anomenat Microbarcelones, té com a punt de partida donar servei i accés tant pel vianant com pel cotxe a les finques del barri que per qüestions topogràfiques s'han trobat històricament aïllades del teixit urbà. Trobem unes pendents molt pronunciades i carrers per als quals només hi poden fer maniobra els autobusos de barri, que tenen unes dimensions més reduïdes respecte els autobusos de línia

convencionals. D'altra banda, el reclam turístic de la bateria antiaèria suposa l'existència d'un altre tipus d'usuari: el visitant. És important doncs pel plantejament de l'estratègia projectual tenir en compte la convivència dels dos agents principals: els veïns i els visitants.

D'altra banda, la realitat que trobem al barri del Poblenou és ben diferent, el projecte de la superilla es troba en un context completament accessible per qualsevol mena de vehicle i es busca precisament resignificar el carrer per tal de convertir al vianant en l'usuari prioritari. Malgrat que el barri del Poblenou, de tradició industrial i amb un planejament inicial que fomentava majoritàriament l'activitat econòmica en enfront de la habitatge (10% versus 90%), tingui una densitat de població més baixa respecte la resta de barris, l'activitat que es produeix en els nodes de la superilla és sorprenent. Es tracta d'un espai lúdic i social que dona servei no només a les persones del barri, sinó que també opera com a punt de trobada per a diferents grups que opten per aprofitar les instal·lacions públiques del projecte.



Fig 54 . Vista aèria de la Superilla del Poblenou. Font: publicspace.org.

Per tant, observem que la convivència entre diferents agents és clau en ambdós projectes. D'una banda, la convivència entre els visitants i els veïns i per l'altra la convivència entre la circulació rodada i els vianants (veïns de diferents barris).

El flux d'activitat és canviant en els dos projectes. En el cas del carrer plaça del turó de la Rovira, trobem que durant la setmana i en els mesos d'hivern, l'activitat majoritària es produeix per part dels veïns, mentre que el cap de setmana i a l'estiu apareix un flux majoritari de visitants que s'apropen a la històrica bateria antiaèria per a contemplar les vistes. En canvi, l'activitat de la Superilla es veu incrementada sobretot a l'hora de sortida de l'escola La flor de Maig, al carrer Sancho d'Àvila, o als migdies d'entre setmana quan els treballadors de les oficines de l'entorn tenen el torn per dinar. També observem l'usuari de cap de setmana i que no té per què ser veí del barri, sinó que visita la Superilla per gaudir de les instal·lacions públiques.



Fig 55 . Vista del Carrer Marià Lavèrnia després de la intervenció. Font Bosch Capdeferro arquitectura



Fig 56 . Vista del Carrer Marià Lavèrnia abans de la intervenció. Font Bosch Capdeferro arquitectura

Ambdues propostes han estat projectes polèmics pel que fa a la seva rebuda per part del barri. Respecte al Carrer Plaça del turó de la Rovira, alguns veïns s'han mostrat descontents pel que fa a l'augment de circulació peatonal del visitants, expressant que les persones que no són del barri no cuiden la tranquil·litat dels veïns i són moltes vegades incívics, fent soroll, utilitzant el patinet a les diferents places o cometent actes vandàlics. D'altra banda, el projecte de la Superilla de Poblenou ha estat el projecte urbanístic més polèmic de la ciutat de Barcelona en els darrers anys. Alguns veïns van arribat a organitzar-se per posar de manifest la seva oposició al projecte. En aquest cas la polèmica es podria arribar a entendre, ja que implica un nou model de vida al que cal adaptar-se i sortir de la zona de confort sempre implica un esforç. Més encara quan la decisió és política, malgrat sigui pel bé col·lectiu.

Com deia Oriol Bohigas, el conflicte a l'espai públic no té per què ser un aspecte negatiu, és quelcom que implica la convivència i, per tant, és sinònim de pluralitat i riquesa. En concret el projecte de la Superilla ha posat de manifest una necessitat que no havia estat reclamada perquè implicava un canvi de paradigma que els veïns no podien ni imaginar.

Els dos projectes busquen rehabilitar el teixit, salvant les distàncies podríem dir que és una operació similar. Ara bé, com ja he comentat, he volgut comparar dos projectes d'escales diferents per veure en què repercuteix aquest fet referent a la circulació. Per exemple el projecte de la superilla compta amb una previsió de circulació de diferents vehicles: el cotxe, la bicicleta, el vianant. Per aquest motiu la velocitat del cotxe és dràsticament reduïda per tal de conviure amb altres usuaris de ritmes diferents.

És també apropiat parlar del temps d'execució del projecte, en aquest sentit podríem dir que el projecte de la superilla ha estat més eficient. Concretament, el projecte de la Superilla va tenir dues fases d'actuació, la primera és del 2016 on es van fer unes primeres mesures provisionals i reversibles, van ser revisades pels veïns i al cap d'un any ja s'havia executat la segona fase. En canvi, no podem dir el mateix del projecte del Carrer Plaça del turó de la Rovira, on els temps van ser més dilatats.

És també significativa la manera d'abordar la presència de mobiliari urbà en cadascun dels projectes. D'una banda, trobem que a la Superilla del Poblenou hi ha una abundància de mobiliari urbà que permet tot tipus d'activitats als bancs, taules, jocs, etc. És clarament fomentat l'ús del carrer per part de tot tipus d'usuari indistintament. En canvi, una estratègia oposada en aquest aspecte, es planteja al Carrer plaça del Turó de la Rovira on no hi observem ni un sol banc que formi part del paisatge urbà que generen els plans horitzontals. Tanmateix, els mateixos plans junt amb la topografia del terreny generen petits graons per seure-hi, però l'estratègia de no projectar mobiliari urbà és volguda per tal que les places siguin domesticades pel mobiliari dels mateixos veïns. D'aquesta manera, es prioritza lleugerament l'ús de l'espai per als usuaris habituals més que no pas els visitants que l'utilitzen de pas.



Fig 57. Vista del Roc Boronat de la intervenció. Fotografia pròpia

El paviment també és un aspecte clau en els dos projectes. D'una banda trobem una pintura expressiva i de colors llampants, amb motius literaris que parlen de l'espai públic escrits a terra. En aquest cas, i com que el projecte es va executar ràpidament i amb poc pressupost, la pintura té la funció d'establir una continuïtat entre la vorera inicial i el vial convertit en vorera reutilitzada. D'altra banda, el projecte dels Bosch i Capdeferro planteja un paviment convencional però diferent a cada una de les places, establint una clara diferenciació identitària de cadascuna d'elles.

En qüestions d'arbrat, la Superilla del Poblenou presenta un projecte encara provisional, amb arbres disposats en elements mòbils, que també impossibiliten el pas del cotxe. En canvi, al turó de la Rovira, observem actualment una espècie d'arbre de por excessivament petit, que no fa gaire ombra a l'estiu.

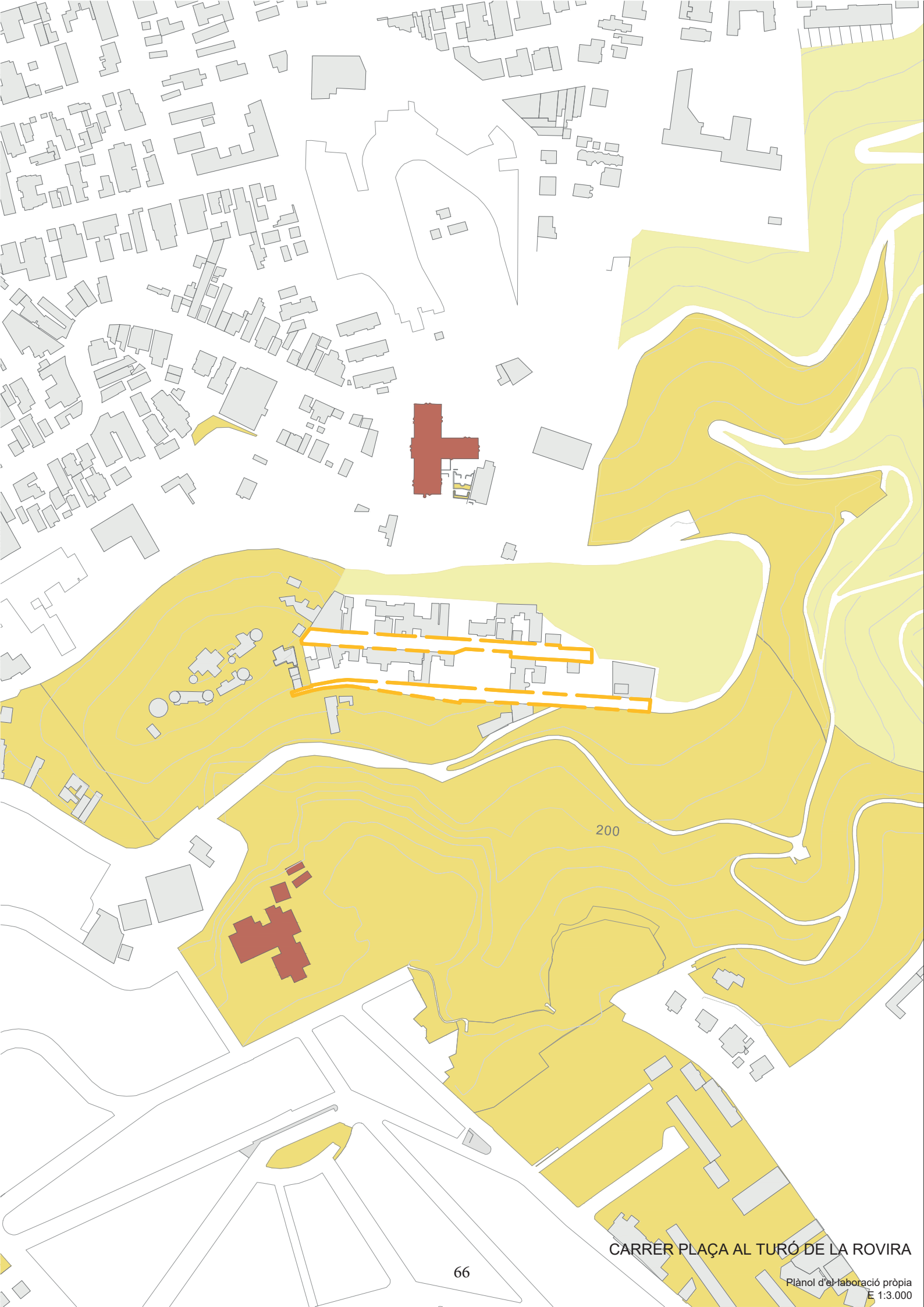


Fig 58. Vista del Carrer Marià Lavèrnia després de la intervenció. Font Bosch Capdeferro arquitectes



Fig 59. Vista del Carrer Marià Lavèrnia després de la intervenció del projecte de la Superilla. Font publicspace.org



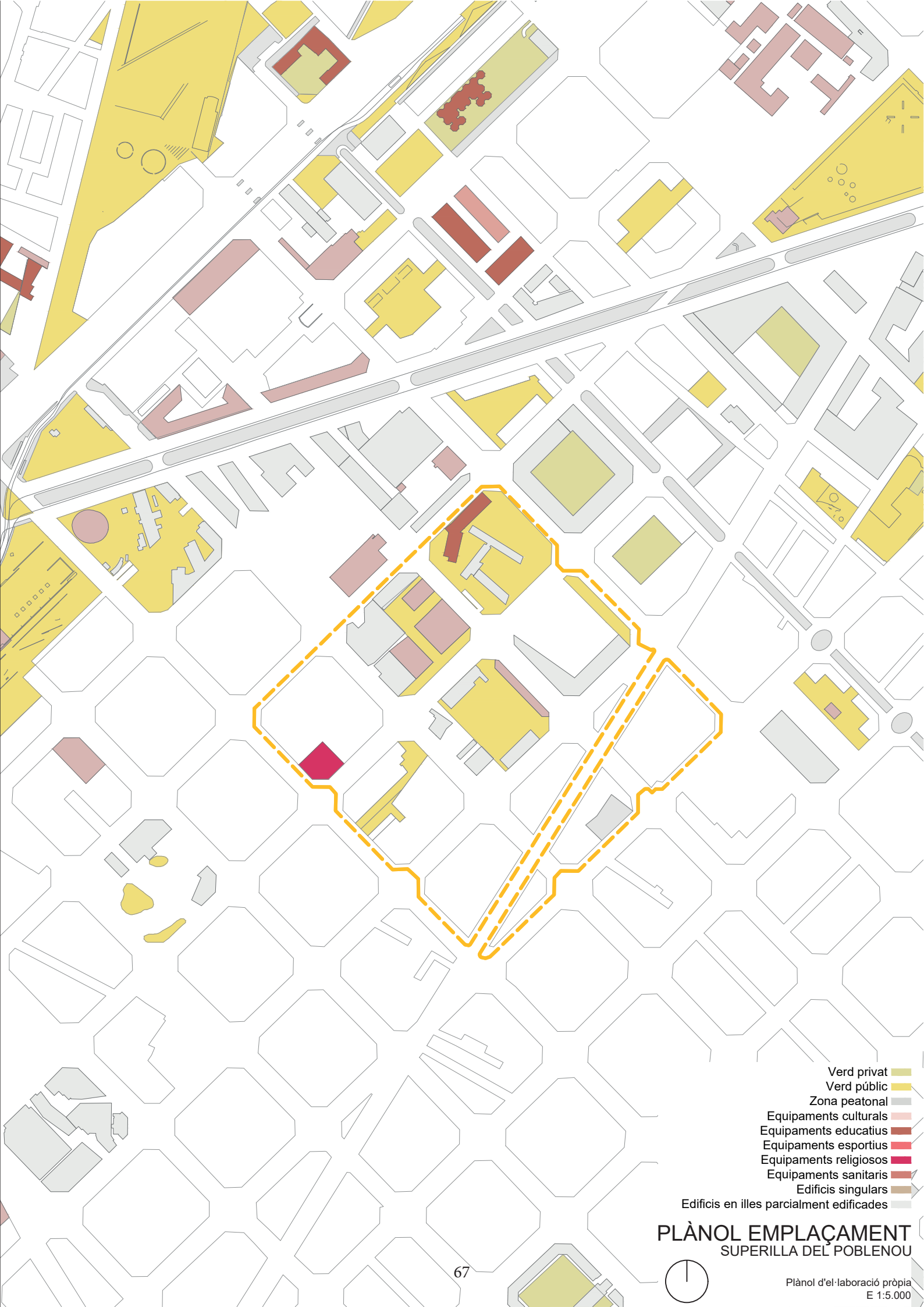


200

CARRER PLAÇA AL TURÓ DE LA ROVIRA

66

Plànol d'elaboració pròpia
E 1:3.000



- Verd privat
- Verd públic
- Zona peatonal
- Equipaments culturals
- Equipaments educatius
- Equipaments esportius
- Equipaments religiosos
- Equipaments sanitaris
- Edificis singulars
- Edificis en illes parcialment edificades

PLÀNOL EMPLAÇAMENT

SUPERILLA DEL POBLENOU





Fig 62. Axonòmica detall del Carrer Plaça al Turó de la Rovira. Font Bosch Capdeferro arquitectes

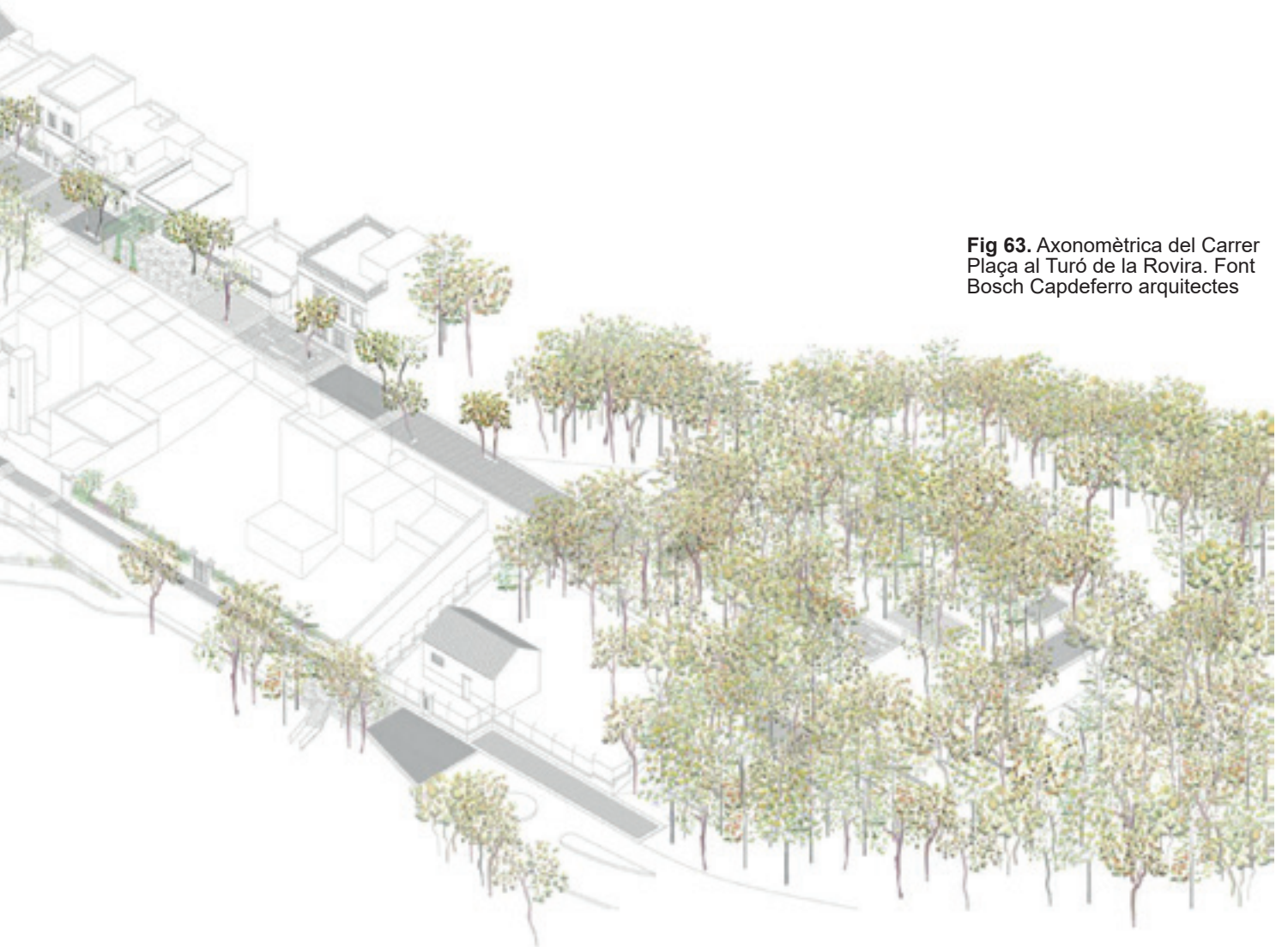


Fig 63. Axonometria del Carrer Plaça al Turó de la Rovira. Font Bosch Capdeferro arquitectes



Fig 64. Fotografia del Carrer Marià Lavènia. Font Bosch Capdeferro arquitectes.

Fig 65. Axonometria del Carrer Marià Lavènia. Plànol d'elaboració pròpia en base al material de Bosch Capdeferro arquitectes





Fig 66. Planta General de la Superilla del Poblenou. Font Ajuntament de Barcelona.

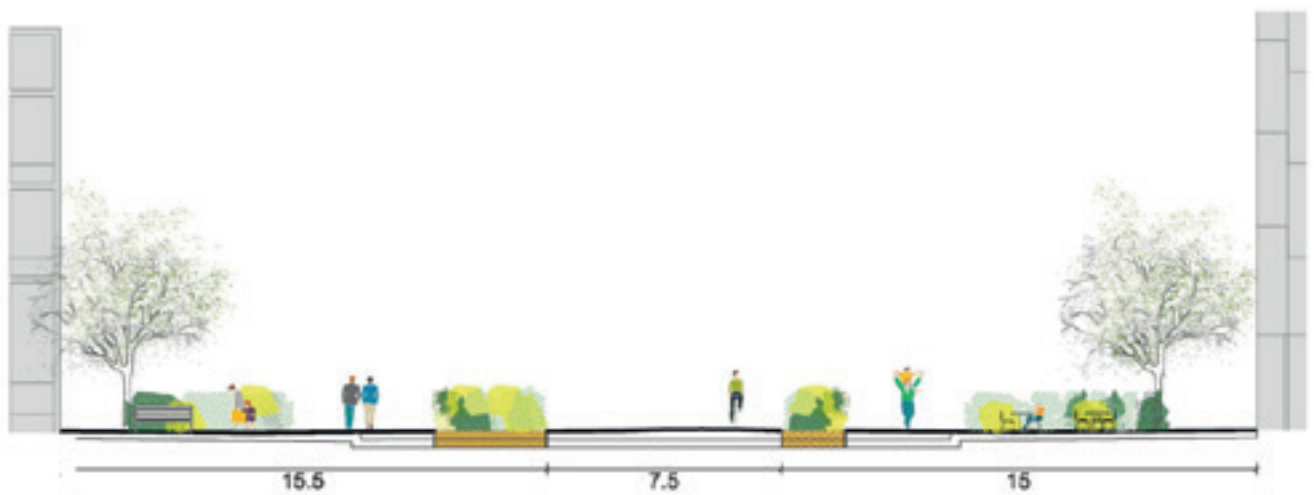


Fig 67. Secció del Carrer Ciutat de Granada. Font Ajuntament de Barcelona.

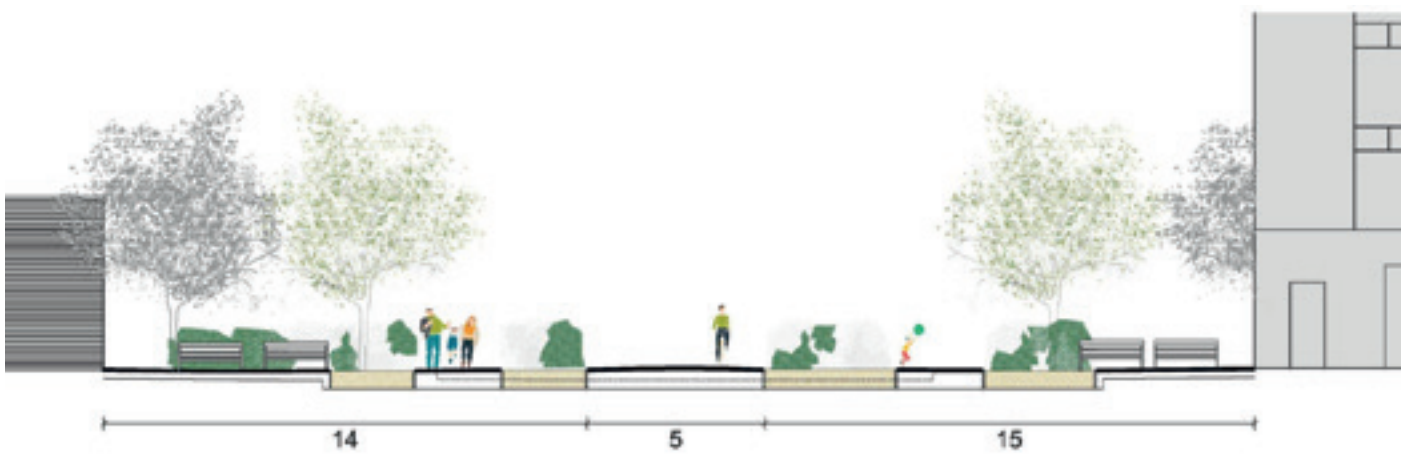


Fig 68. Secció del Carrer Sancho de Àvila. Font Ajuntament de Barcelona.

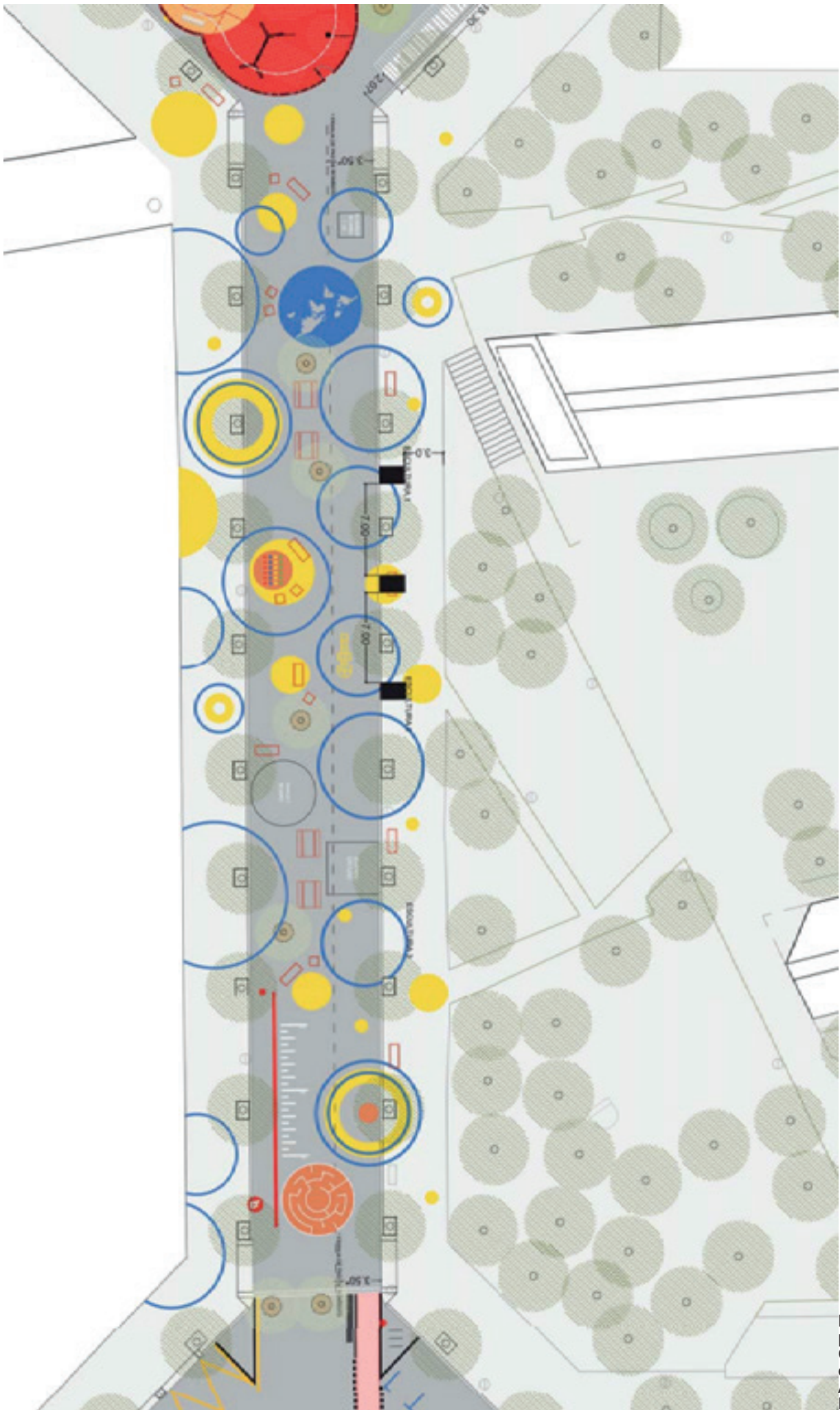


Fig 69. Planta proposta del Carrer Sancho d'Àvila. Font Ajuntament de Barcelona.

Mirada acadèmica

Respecte la valoració del jurat de la Superilla en aquest cas és positiva a causa de la rapidesa d'execució del projecte, tractant-se d'unes mesures en certa forma urgents per la situació climàtica en la qual ens trobem.

En total, la «Superilla del Poblenou» ha incrementat en 13.350 metres quadrats la superfície d'espai públic dedicada als vianants. I el nombre de vehicles que circulen pels carrers interiors de l'illa s'ha reduït un 58%. S'hi han plantat 212 nous arbres, s'han instal·lat més de tres-cents bancs i s'han multiplicat les activitats culturals a l'aire lliure.

Malgrat rebre fortes crítiques per part de certa població al tractar-se de mesures polèmiques en quant a la circulació del vehicle privat, el projecte aposta per una mobilitat més equitativa i sostenible i proporciona una major qualitat de l'aire. Es tracta de mesures necessàries per a la salut humana que plantegen un nou esquema del qual la ciutat en pot aprendre.



Fig 70. Secció del Carrer Ciutat de Granada. Projecte de la Superilla del Poblenou. Font Ajuntament de Barcelona.

Pel que fa a la deliberació del premi, es tracta d'un projecte inacabat quan rep la menció, sent el primer projecte en construcció que és mencionat o finalista pel premi d'espai públic urbà. I es valora positivament el replanteig urbanístic i de mobilitat, així com l'aspecte social i de democratització de l'Eixample de Cerdà i les possibilitats de vida que ofereix aquest nou esquema urbanístic.

En canvi, pel que fa a la menció del projecte del Carrer Plaça, es valora la millora radical del carrer després d'anys d'abandonament. Per començar es va dotar de serveis a la zona incloent una millora en l'accessibilitat.

Mirada popular

Tractem de dos projectes que han millorat el barri i les condicions d'habitabilitat considerablement. I molts usuaris en són conscients, ara bé, a ambdós projectes no en falten detractors.

El projecte de la Superilla ha estat d'èxit, en tant que els veïns en fan ús de les àrees de joc, de les taules i dels bancs i els carrers de la superilla estan plens d'activitat, quan abans no n'hi havia ni tan sols per part dels cotxes. Principalment les valoracions dels usuaris són positives tot i que va tenir una polèmica rebuda al principi. Els pocs usuaris que habiten el barri tenen certa queixa per falta de comerç local, però justament el projecte de la superilla busca repoblar el barri de gent a peu i això pot oferir oportunitats per a comerços locals, enfront del Centre comercial de Glòries.



Fig 71. Esquema de mobilitat del projecte de la Superilla del Poblenou. Font Ajuntament de Barcelona.

Xerrant amb alguns usuaris, treballadors de les oficines van manifestar el seu descontent pel que fa a la restricció de l'ús del cotxe, però, com ja he comentat em sembla esperable aquesta reacció quan es tracta d'un nou model de viure al qual no hi estem habituats. Cal acceptar que les qüestions de mobilitat estan canviant radicalment i més que canviaran si volem una ciutat saludable i on es pugui viure. No s'ha deixat de donar servei als habitatges de la zona i els treballadors de les oficines poden accedir mitjançant transport públic. El projecte de la Superilla es tracta d'un projecte transgressor i modern del qual com a usuaris en podem aprendre.

Tanmateix, veïns d'altres barris s'apropen a les instal·lacions de la Superilla per a reunir-se amb els amics. Quelcom inusual i molt enriquidor per a un barri antigament industrial i, fins ara, amb falta de vida als carrers.

III. Conclusions

Aquest és un treball que vol parlar de l'espai públic urbà i amb el que he tractat de desxifrar, mitjançant una exploració, quins han estat els criteris per a dissenyar els espais públics urbans a Barcelona des dels anys noranta. La voluntat sorgeix de voler entendre què és allò que fa que un espai públic esdevingui un lloc de relació per a les persones.

Podríem dir que a partir del 1987 i amb la creació de l'oficina municipal d'Elements Urbans per part de l'Ajuntament, s'estableixen nous criteris per al disseny de l'espai públic a Barcelona. Tant és així que es redissenyen alguns projectes redactats fins aleshores. Un d'aquests projectes, que forma part d'aquest estudi, és la Remodelació de la Plaça de la Catedral. Es tracta d'un projecte que exemplifica la voluntat per part de l'Ajuntament de Barcelona d'establir uns criteris de simplificació i austeritat enfront dels antics projectes d'autor que s'havien estat realitzant durant la dècada dels vuitanta. En el cas concret que ens ocupa trobàvem un projecte dissenyat per l'arquitecte Òscar Tusquets amb l'existència d'estructures arquitectòniques com passarel·les o pèrgoles que connectaven l'Avinguda de la Catedral amb l'Avinguda Cambó. Ja s'havia començat fins i tot la construcció d'alguns elements escultòrics quan es va decidir canviar de rumb i executar l'actual projecte d'en Marius Quintana, un projecte basat en l'ús del paviment i la mínima intervenció per a posar èmfasi en l'arquitectura que l'envolta. Aquest model és l'inici d'un seguit d'intervencions basades en l'extensió del paviment, que potencia la relació entre l'espai central i perimetral dels projectes.

Posteriorment, ja a la dècada dels 2000, i després de la gran inversió que es va fer a Barcelona per a les Olimpíades, trobem un seguit d'intervencions que operen per tal de generar nous nuclis urbans amb l'abastiment de serveis i infraestructures per als barris perifèrics. Es produeix un augment de projectes plurimunicipals, sobretot pel que fa a les infraestructures destinades al transport, però que també es tradueix en la creació Plans de Millora i en concret en l'execució de Parcs dotats de serveis i equipaments i que consoliden el teixit d'un barri en formació. Un cas també exemplar en aquest aspecte és Parc Central de Nou barris, també objecte d'estudi d'aquest treball.

Es tracta d'un projecte on s'articulen i es cohesionen diferents teixits que havien estat originats des d'un descontrol expansiu que volia acollir les onades migratòries dels 50-60. Mitjançant aquests nous criteris d'unificació per tal de generar diferents barris amb entitat pròpia, s'aconsegueix una major integració d'aquests barris i dels seus habitants a la ciutat de Barcelona. Es tracta d'una operació que busca l'element identitari mantenint viva la memòria històrica del lloc mitjançant edificacions anteriors com és el cas d'una de les masies aïllades, o l'existència de l'antic hospital psiquiàtric -reconvertit en equipament social per al barri-. Es comença a prioritzar la circulació de vianants però fent-la conviure amb les vies rodades de major circulació. Un exemple és el pont que travessa el Passeig de Fabra i Puig, on mitjançant la topografia es manté la continuïtat peatonal però sense interrompre la circulació rodada.

Fet que observem, canvia radicalment en els últims projectes analitzats en aquest treball. Finalment i ja traçant una línia oberta pel que fa a l'evolució de l'espai públic urbà de Barcelona, observem un seguit de reformes que potencien una Barcelona ecològica, sostenible i respectuosa amb el medi ambient. Es busca reduir l'ús del vehicle privat i la pacificació del centre de la ciutat per tal de fer de Barcelona una ciutat més saludable. Un dels plans que s'han dut a terme per establir aquestes mesures de salubritat i entrar dintre els estàndards de l'OMS, és l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana (2013-2018). Aquest pla defineix uns eixos estratègics de circulació ràpida per on es pot continuar circulant amb el transport privat i grans zones pacificades on el cotxe hi pot accedir però de manera lenta i respectuosa.

Clar exemple d'aquesta pacificació és el projecte pilot de la Superilla del Poblenou, que malgrat l'allau de crítiques i la gran polèmica que va generar degut a que es tracta d'un nou model d'habitar l'espai públic, ha dotat de vida les cruïlles de l'antic barri industrial del Poblenou. Aquest mateix projecte s'està començant a implantar ara, però al districte de l'Eixample i amb una metodologia lleugerament diferent, l'execució del projecte és mitjançant eixos i no un conjunt de nou illes i permetrà dotar d'espai verd al barri de l'Eixample.

Aquestes mesures que mostren la tendència de Barcelona en pro d'una ciutat més verda i sense cotxes es van veure accentuades per l'extraordinària situació a la qual ens vam veure abocats amb la pandèmia de la COVID-19, on

es va posar de manifest la importància de teixir la xarxa d'un veïnat cohesionat, així com ha constatat la necessitat dels espais públics urbans que permetin el passeig i les activitats a l'aire lliure en condicions saludables i higièniques.

Crec que és important, a l'hora de realitzar un estudi sobre l'espai públic, anar a visitar personalment el lloc per poder establir un treball de camp, escoltar la veu i la mirada de l'usuari i observar quines dinàmiques es generen. Dinàmiques no cartografiades en la proposta definitiva d'un projecte. Per exemple és rellevant tenir en compte la música que acompanya el projecte de la Remodelació de la Catedral, on una sèrie de músics de carrer s'instal·len a les portes de la Catedral i en llocs estratègics de la plaça per oferir música als visitants. O les funcions de teatre a l'aire lliure i de taquilla inversa que es produeixen a l'espiral arbrada de la Beverly Pepper del Parc de l'Estació del Nord.

Per davant de tot buscava amb aquest treball conèixer més i millor la meua ciutat i els seus habitants i veure quina és la seva tendència mitjançant cartografies d'elaboració pròpia que m'ajudessin a entendre certs aspectes del seu espai públic urbà.

IV. Bibliografia

LLIBRES

- ALONSO, Evelyn. "Acciones infra-leves : indeterminación, discontinuidad y entropía". Ed. Fundación Arquia. Madrid, 2020.
- ARRIOLA, Andreu; FIOL, Carme. "Arquitectura topogràfica: Barcelona 1987-2012". Ed. ACTAR. Barcelona, 2012.
- AA.VV. Direcció de Model Urbà. Àrea d'Ecologia Urbana. "Pla Director per la Presó Model de Barcelona". Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 2019.
- AA.VV. Infraestructures del Llevant de Barcelona. "Front litoral-Besòs : un nou impuls per Barcelona". Ed. Infraestructures del Llevant de Barcelona. Barcelona, 2004.
- AA.VV. "Co-Machines: Mobile disruptive architecture. Ed. Onomatopee. Berlin, 2020.
- AA.VV. "Exposició mitgeres Barcelona : de l'oblit al projecte : catàleg de l'exposició 2007". Escola Superior de Disseny Elisava.; Institut Municipal del Paisatge Urbà i la Qualitat de Vida. Barcelona, 2007.
- BEUNDERMANN, Joost; MEAN, Melissa; SÁNCHEZ DE JUAN, Joan-Anton; VIVES, Antoni; "BCN_LDN 2020". Ed. undació Ramon Trias Fargas. Barcelona, 2007.
- BOHIGAS, Oriol. "Contra la incontinència urbana : reconsideració moral de l'arquitectura i la ciutat". Ed. Electa. Barcelona, 2004.
- BUSQUETS, Joan. "La construcció urbanística de una ciutat compacta". Ed. Serbal. Barcelona, 2004.
- BUSQUETS, Joan. "Arquitectura moderna y ciudad. Una impresión rápida". Ed. Tibidabo. Barcelona, 2022.
- CIRUGEDA, Santiago. "Situaciones urbanas". Ed. Tenov. Barcelona, 2007.
- COROMINAS-AYALA, Miquel.; BUSQUETS, Joan. "Cerdà i la Barcelona del futur : realitat versus projecte". Ed CCCB. Barcelona 2009
- CROSAS, Carles. "Metròpolis Barcelona". Ed. Àrea Metropolitana de Barcelona. Barcelona 2015.
- GAUSA, Manuel; CERVELLÓ, Marta; PLA, Maurici. "Barcelona: Guía de Arquitectura Moderna 1860-2002. Ed. ACTAR. Barcelona, 2013.
- GRAY, Diane. "Constructing Europe: 25 years of architecture". Ed. Fundació Mies van der Rohe. Barcelona, 2013.
- OLIVA, Josep. "Reflexions entorn de la ciutat". Ed. Fundació Ramon Trias Fargas. Barcelona, 2006.
- PLA, Mauric; HEVIA, José; "Catalunya : guía d'arquitectura moderna : 1880-2007". COAC. Barcelona, 2007.

- ROJAS, María; ROSET, Jaime; NAVÉS, Francesc. "Cuantificación de la mejora de las condiciones ambientales producida por el arbolado urbano : caso de estudio Barcelona, España y Santo Domingo, República Dominicana". UPC. Barcelona, 2016.
- SANCHEZ, Àlex; ZAMORA, Francesc. "Paisatgisme Urbà, Barcelona". Ed. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 2011.
- SÈVE, Bruno; REDONDO, Ernest. "El pabellón de deseos: co-creación y co-instalación artística para la mejora del espacio público". CPSV, UPC. Barcelona, 2020.
- SOLÀ-MORALES, Manuel. "Miradas sobre la ciudad". Ed. Acantilado. Barcelona, 2021.
- BUTLER, Judith. "L'espai públic s'està encogint, venent o sent monitorat". Entrevista CCCB. Barcelona, 2015.
- GARCÉS, Marina. "Espais compartits". Cicle de conferències sobre l'espai públic. CCCB. Barcelona 2016.
- JAEGGI, Rahel. "Interview about PUBLIC SPACE". CCCB. Barcelona, 2022.
- JONES, Owen. "Espais Compartits". Cicle de conferències sobre l'espai públic. CCCB. Barcelona, 2014.
- MONEO, Rafael. "Declaració de Rafael Moneo, president del jurat del Premi Europeu Espai públic, Edició 2010. CCCB. Barcelona, 2010.

ARTICLES

- REDACCIÓ. "Els monogràfics de Barcelona. Metròpolis mediterrània: Pla estratègic metropolità de Barcelona". En: Ajuntament de Barcelona. nº 5, pp. 68-82.
- REDACCIÓ. MARTÍNEZ, Gabi. "A la ciutat verda" Barcelona, 2021.
- SASSEN, Saskia. "L'espai públic és un lloc on hi ha una condició momentània d'igualtat". Entrevista CCCB. Barcelona, 2015.
- SEGARRA, Marta. "En les ciutats contemporànies". Entrevista CCCB. Barcelona, 2014.
- SENNETT, Richard; MURO, Carles. "Narratives of the Homo Faber" CCCB. Barcelona, 2019.

MULTIMÈDIA

- AA.VV. "Apropiacions. Accions arquitectòniques per habitar l'espai col·lectiu", Conferència del taller internacional 'ETSAV-CCCB. Barcelona. 2021.
- BAUMAN, Zygmunt. "Sobre l'espai públic". Entrevista CCCB. Barcelona, 2013.

Agraïments

A totes les persones que m'han ajudat en la realització d'aquest Treball de Final de Grau, a tots els companys d'escola i al professorat que ha estat en el camí per guiar-me fins a dia d'avui.

A la Zaida Muxí Martínez, tutora del treball, pel suport, l'orientació i el seu temps.

I a la meva família, pel recolzament constant, l'assessorament i la seva visió crítica externa.

