



Proposta d'un nou itinerari a l'interior del barri del Guinardó
Rambla Volart

Anàlisi, diagnosi i propostes sobre el Pla de mobilitat del barri del Guinardó

octubre de 2015

(original del 20 de març de 2012)

Índex

1. INTRODUCCIÓ.....	1
1.1. Objecte de la proposta del pla de mobilitat	1
1.2. Context legislatiu	1
1.3. Orientació del pla de mobilitat. Dimensió social, econòmica i ambiental	2
1.3.1 Directrius nacionals de mobilitat	4
1.3.2 Model d'elaboració recomanat a les Directrius nacionals de mobilitat	4
1.3.3 Sobre la Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana.....	5
1.3.4 Sobre el Pacte per la mobilitat	6
2. CONSIDERACIONS INICIALS PER LA REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT.....	7
2.1. Anàlisi.....	7
2.1.1 Breu història de la configuració urbana del barri del Guinardó.....	7
2.1.2 Espais afectats urbanísticament que han produït la degradació del teixit urbà i l'activitat comercial:	23
2.1.3 Anàlisi territorial i funcional de l'àmbit del PMU.....	32
2.1.4 Anàlisi dels desplaçaments i les xarxes de transport	36
2.1.5 Anàlisi dels impactes del sistema de transport	43
2.1.6 Anàlisi de la dimensió subjectiva de la mobilitat	44
2.2. Diagnosi.....	45
2.2.1 Síntesi	45
2.2.2 Diagnosi.....	47
3. PROPOSTES PER UN PACTE PER LA MOBILITAT AL BARRI DEL GUINARDÓ.....	49
3.1. Directrius principals a incorporar al pacte per la mobilitat	49
3.1.1 Objectius segons les Directrius nacionals de mobilitat.....	49
3.1.2 Objectius principals	50
3.1.3 Objectius específics	51
3.1.4 Missatges i idees gràfiques	51

Nota de presentació

Aquest projecte ha estat redactat al llarg dels anys 2012 i 2013. L'any 2006 vaig passar a formar part de l'equip de debat i participació ciutadana de la Comissió d'Urbanisme de la Coordinadora d'Entitats del Guinardó. Feina un any que havia decidit venir a viure al barri amb la meua família, que tot just feia els primers passos, m'acabava de casar. Vaig tornar-hi després d'haver-hi passat la joventut i d'haver estat uns anys en altres contorns de Barcelona i de Catalunya. Quan vaig tornar vaig veure el barri molt envellit, els seus carrers i els seus edificis eren vells.

Barcelona havia dedicat molts recursos i molt de temps per obrir en diagonal el barri, amb l'actual Ronda del Guinardó, amb unes obres que ben bé duraren una generació. Però havia decidit també obrir una nova via, el carrer Teodor Llorente, per interessos de la ciutat, afectant urbanísticament una zona important del barri, el Mercat i els seus entorns, provocant un lent però constant abandonament de la seva activitat tradicional. Amb una densitat de població molt alta, amb fortes pendents en molts llocs i amb unes voreres molt estretes, amb molts cotxes aparcats al carrer i amb un barri afectat urbanísticament pels interessos de la ciutat durant dècades, sense cap via amb preferència per a vianants, vaig observar un barri que havia perdut moltes oportunitats, que s'havia empobrit i en el què l'Ajuntament de Barcelona no havia prioritzat ni el seu manteniment si la seva dinamització, d'acord amb les línies d'actuació que havia iniciat en altres barris. Vaig veure que ni convidava a passejar-hi ni a estirar les cames, ni a passejar els nens o nenes, per no dir que és molt incòmode anar-hi acompanyat, perquè només són carrers per aparcar els cotxes. En canvi, entre els anys noranta i els inicis de segle XXI Barcelona havia iniciat una rehabilitació de la ciutat que tendia a incorporar vies de pacificació de trànsit i/o amb preferència per a vianants, en línia amb les directrius de mobilitat que s'impulsaven des d'Europa. N'era especialment conscient com a ciutadà, però també com a arquitecte urbanista.

Al passar a integrar-me a l'equip de la Comissió d'Urbanisme vaig veure que s'estaven fent molts esforços, però s'avançava molt lentament. Hi havia una masia molt maca prop del mercat però que per un abandonament municipal s'havia convertit en objecte d'especulació urbanística (Can Garcini). Altres masies havien desaparegut (pàg. 9) i alguna d'elles molt recentment (Can Girapells). L'Ajuntament tenia planificat corregir l'absència evident d'equipaments, però no pas fer cap mena d'actuació a l'espai públic, més enllà de l'arranjament de les vies principals, les que veuen els cotxes que creuen el barri però no s'hi aturen (Passeig Maragall, Avinguda de la Mare de Déu de Montserrat i Ronda del Guinardó). També vaig veure que la circulació d'autobusos no era pràctica, que per entrar i sortir del barri s'havia de fer moltes voltes i, poc després, vaig veure (amb les associacions del veïns del barri) que s'havia obert un nou Hospital (de Sant Pau) i no s'havia fet cap mena de planificació de la mobilitat al barri per adaptar aquest nou emplaçament al seu entorn.

Però allò que va motivar iniciar aquest treball fou un relat encara més ampli, partia de la pròpia història de la seva caòtica urbanització al llarg del segle XX. Només comprenent fins a quin punt la ciutat havia projectat al Guinardó diferents models de ciutat i que cap d'ells s'hi havia ajustat es pot comprendre perquè hi ha tanta gent amuntegada, amb uns carrers tan poc amables, sense cap criteri compositiu i sense cap mena de valoració en la memòria col·lectiva de la ciutat de Barcelona. Els darrers anys, en una franca crisi econòmica i financera, que ha afectat especialment a les

famílies amb menys recursos econòmics, s'ha emfatitzat aquesta situació. Segons fonts oficials en barri del Guinardó s'ha empobrit notablement en referència al promig de la renda per càpita de la ciutat, en línia amb l'eixamplament de les desigualtats que s'hi ha donat en general, on la zona nord s'ha empobrit, on la zona sud ho ha suportat prou bé i on la tradicional zona més privilegiada segueix essent objecte de millora, essent on hi viuen aquells que s'ho poden permetre, on ho s'hi acumula l'atur ni la marginació. Així mateix, aquestes dades no són un reflex de la realitat, ja que al seu rerefons hi ha un procés de gentrificació urbana -imparable- on molta gent es veu obligada a abandonar els llocs on viu per qüestions econòmiques, i molta gent que s'ho pot permetre abandona el lloc on viu per anar a viure a llocs més adients, ja sigui per millorar la seva qualitat de vida o per motius de feina. És a dir, la desigualtat de zones dins la ciutat s'eixampla, on la marginació i l'abandonament es centra en unes zones i d'altres són objecte d'una forta especulació.

És la modernitat, però també és una manera de desincentivar els compromisos de la ciutadania amb els llocs on viu, d'abandonar la vida de barri i de fomentar una ciutat desigual que poc a poc està desmuntant el projecte de vida de molta gent. En aquest sentit, un bon pla de Mobilitat és una via per incentivar un debat al barri, per acostar sensibilitats, i per millorar les condicions de vida de molta gent que tendeix a envellir-se amb carrers mal planificats, sense activitat comercial significativa i sense vies estructurants que n'organitzin el territori. En conjunt, totes aquestes actuacions proposades projecten un barri amb futur, on viure-hi, créixer-hi, fer-hi una família, un negoci o una activitat econòmica té sentit. Totes elles incentiven el desús del cotxe, la vida al carrer i la dignitat dels seus habitants. I això costa diners, clar, per això estan els diners públics, no? per fer-ne un bon ús.

Fa tres anys que es va fer aquest document, i segueix vigent. És una idea, però requereix d'un compromís polític amb els veïns i veïnes que a dia d'avui encara no s'ha fet. Per què? que cadascú en faci la seva particular valoració. Els veïns ja ho han decidit. Per aquest motiu, li incorporaria un esperit crític, constructiu, addicional al que ja tenen aquestes paraules, però també penso que ja està bé així. Perquè en origen, i fins avui, ha estat un pla honest i gaudeix del suport del barri.

Dedico de forma especial aquestes paraules a la Plataforma Defensem Torre Garcini.

*Andreu Marfull-Pujadas
Novembre de 2015*

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Objecte de la proposta del pla de mobilitat

L'objecte d'aquest estudi és el d'aportar eines i instruments de debat per a la definició d'un **Pacte per la mobilitat al barri del Guinardó**, resultant del compromís entre la voluntat ciutadana i els serveis tècnics municipals, amb el conseqüent suport polític.

S'ha utilitzat com a referència la **Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana** de la Generalitat de Catalunya (¹). A partir dels diferents instruments i el grau d'anàlisi que ofereix es pretén aportar un document propositiu que introdueixi el debat que ha de definir el futur Pacte de mobilitat.

Per al seu estudi s'ha optat per aportar el conjunt de propostes i reflexions que s'han debatut i consensuat amb la Comissió d'Urbanisme de la Coordinadora d'Entitats del Guinardó i l'Associació de Veïns. El resultat de l'anàlisi dels valors i les mancances de la mobilitat del barri és la proposta d'un **model de barri de futur** sobre el que condicionar les actuacions a l'espai públic a curt, mig i llarg termini.

Aquest document es presenta amb un eminent **caràcter obert a la participació ciutadana**. La seva finalitat és complementar el treball tècnic d'anàlisi amb les aportacions i les valoracions de la ciutadania.

1.2. Context legislatiu

Tal i com es descriu a la Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana, el tractament de la mobilitat urbana als últims anys ha d'emmarcar-se en una sèrie d'orientacions estratègiques, polítiques i legislatives sorgides des de diferents àmbits administratius. En alguns casos, aquestes orientacions tracten específicament la mobilitat urbana. En altres, fan referència a temes directament relacionats amb aquesta, com és el cas de la contaminació atmosfèrica, la seguretat viària o l'energia. Independentment de l'origen i la temàtica, la concreció d'aquestes orientacions polítiques o legislatives es realitza moltes vegades a escala municipal, on el pla de mobilitat urbana ha de tenir un paper important. És per això que es creu convenient fer referència a les principals orientacions estratègiques, polítiques i legislatives que formen els plans de mobilitat urbana sorgides des de:

- La Unió Europea.
- L'Administració general de l'Estat.
- L'Administració catalana, amb especial èmfasi en allò que disposa la Llei 9/2003.
- L'Administració local.

¹ Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana. 2006. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

1.3. Orientació del pla de mobilitat. Dimensió social, econòmica i ambiental

L'estratègia descrita a les Directrius nacionals de mobilitat de Catalunya es podria resumir amb l'objectiu genèric següent ⁽²⁾:

“més accessibilitat, menys impactes”

On cal establir una marcada diferenciació entre:

- Elements a maximitzar (més accessibilitat, millor qualitat, millor competitivitat).
- Elements a minimitzar (impactes socials, ambientals i territorials).

On es demana enfocar els següents criteris:

- Competitivitat
- Integració social
- Qualitat de vida
- Salut
- Seguretat
- Sostenibilitat

L'aplicació d'aquests objectius s'ha de dur a terme mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control ⁽³⁾.

Les directrius, doncs, en cada un dels criteris establerts, promou i proposa el següent:

*Sobre la **competitivitat***

Cal un sistema de transport més vinculat a la relació cost-eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional.

Objectiu: assegurar-se que cada desplaçament es fa amb el mitjà més adient. Amb un sistema de transport que funcioni en condicions òptimes, és a dir, que aporti la màxima funcionalitat amb el menor cost global. Per cost global s'entén la suma dels costos individuals i socials.

*Sobre la **integració social***

Cal augmentar la integració social i comporten una accessibilitat més universal.

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans i ciutadanes que per motius diversos tenen dificultats per accedir als espais funcionals bàsics del territori tenen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Quan això passa augmenten els costos de la despesa pública en protecció social i l'activitat econòmica se'n ressent.

Cal universalitzar l'accés al treball, ja que aquest és el principal mecanisme d'integració en la societat moderna.

² Font: Directrius nacionals de mobilitat de Catalunya. Octubre de 2006. Decret 362/2006, de 3 d'octubre, sobre les Directrius nacionals de mobilitat.

³ Art. 6.1 de la Llei 9/2003, de la mobilitat.

Sobre la qualitat de vida

Cal incrementar la qualitat de vida dels ciutadans.

Habilitar la possibilitat de desplaçar-se permet dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o desitgen fer. És necessari poder realitzar els desplaçaments de la manera més ràpida i còmode possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista.

La infraestructura de desplaçaments genera un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge urbà.

En els entorns urbans densificats l'ús social i l'accés als espais lliures i als equipaments comunitaris, així com a les polaritats d'activitat econòmica, han de conviure de forma racional amb les necessitats estructurals de mobilitat de major escala, vies ràpides que condicionen per bé i per mal l'activitat i la connectivitat als barris.

Sobre la salut

Cal Millorar les condicions de salut dels ciutadans.

Cal intervenir en dues línies:

- Primera: reduir les emissions del transport, amb greus impactes sobre la salut i el benestar de les persones, sobre la productivitat de les empreses i sobre el cost del sistema sanitari.
- Segona: afavorir els desplaçaments a peu i en bicicleta com a mecanismes beneficiosos per la salut, tan física com emocional.

Sobre la seguretat

Aporten més seguretat en els desplaçaments.

Els accidents de trànsit són un cost social de primer ordre.

Cal intervenir en dues línies:

- Primera: afavorir desplaçaments amb menys accidentalitat, transport col·lectiu i mitjans no motoritzats.
- Segona: Adequar la velocitat en aquells punts on conflueixen usos de diferents mitjans, segregant i prioritzant els espais dels diferents usos i mitjans. Cal també prevenir amb pedagogia, cal sancionar els infractors, i cal implantar sistemes de seguretat a l'espai públic.

Sobre la sostenibilitat

Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

D'acord amb els criteris de sostenibilitat del Llibre Blanc del transport de la UE cal aconseguir que el creixement econòmic es desacobli de l'increment paral·lel dels fluxos que actualment s'experimenta. Per això és necessari prioritzar modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació del territori.

1.3.1 Directrius nacionals de mobilitat

Les directrius nacionals de mobilitat (⁴) d'aplicació en els plans de mobilitat urbana, són les següents:

1. Fomentar l'ús del transport públic als àmbits urbans i metropolitans.
2. Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic.
3. Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport.
4. Millorar la qualitat, fiabilitat i seguretat del transport públic de superfície.
5. Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi, evitant l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.
6. Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible.
7. Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.
8. Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reduir el nombre d'accidents i de víctimes mortals.
9. Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes.
10. Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.
11. Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta, en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.
12. Introduir les necessitats de la distribució urbana de mercaderies en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.
13. Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, considerant l'accés en transport públic a les àrees allunyades dels àmbits urbans.
14. Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, integrant la distribució urbana de mercaderies en la planificació general del transport urbà i en les normatives locals específiques.
15. Aprofundir en el coneixement sobre la mobilitat a Catalunya.
16. Promoure la participació pública i la gestió integrada de la mobilitat a Catalunya.

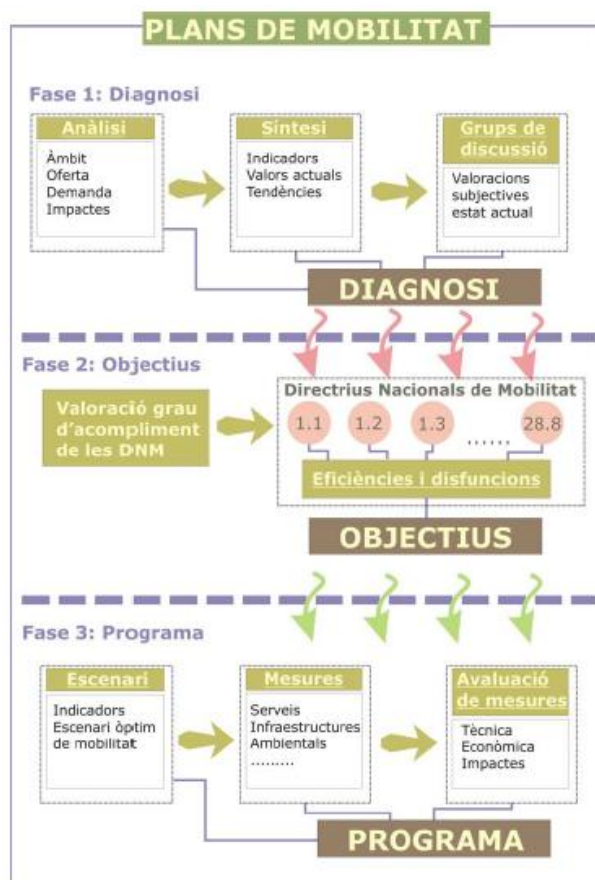
1.3.2 Model d'elaboració recomanat a les Directrius nacionals de mobilitat

El model que es recomana en les Directrius indicades és:

- 1r. **Diagnosi** (anàlisi, síntesi i discussió)
- 2n. **Objectius** (valoració del compliment de les Directrius i les eficiències i disfuncions observades)
- 3r. **Programa** (escenari òptim, mesures a aplicar (serveis, infraestructures, ambientals...) i avaluació de les mesures (tècniques, econòmiques, impactes...)

⁴ Directrius nacionals de mobilitat, aprovades pel Consell Català de la Mobilitat de febrer de 2006.

Figura 1. Diagrama d'elaboració dels Plans de mobilitat. Paper de les directrius nacionals de mobilitat.



1.3.3 Sobre la Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques. En l'àmbit local correspon l'elaboració dels plans de mobilitat urbana.

El propòsit d'aquesta guia metodològica ⁽⁵⁾ és establir els continguts i els processos bàsics que haurien de donar forma als plans de mobilitat urbana (en endavant, PMU). Aquests elements s'han organitzat responnent als criteris de senzillesa i rigorositat.

La guia estableix un sistema metodològic estructurat en cinc documents, per així agrupar els resultats produïts per les diferents etapes. La seva funció principal és fer de suport informatiu per assistir en l'elaboració de les etapes restants del procés.

Document 1: anàlisi

Recull els resultats de l'anàlisi i és, per tant, un document eminentment tècnic, amb un elevat grau de detall.

Document 2: diagnosi

Comprèn el document de síntesi i les conclusions de la diagnosi participativa.

⁵ Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana. 2006. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Document 3: objectius

Conté els objectius generals del pla de mobilitat elaborats per les entitats participants, així com la corresponent traducció a uns escenaris de mobilitat a 6 i 12 anys.

Document 4: mesures

Presenta les fitxes tècniques de les mesures que siguin avaluades.

Document 5: programa

El darrer document esdevé el pla d'actuació, amb les accions específiques degudament programades.

L'objecte d'aquest estudi és aprofundir en l'abast metodològic proposat com a instrument per a la definició futura del Pacte de mobilitat, atenent a les diferents orientacions i sensibilitats que el PMU ofereix.

1.3.4 Sobre el Pacte per la mobilitat

El **Pacte per la mobilitat** és el document de consens en què s'esbossa el model de mobilitat que es planteja assolir en un futur pròxim. Tenint en compte la imbricació de la mobilitat en tota l'activitat urbana, el Pacte per la mobilitat esdevé un conjunt d'objectius centrals en la política de ciutat.

Els objectius següents s'han extret de pactes de ciutats catalanes i s'exposen a tall d'exemple:

- Augmentar la superfície destinada a itineraris i espais per a vianants.
- Potenciar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià, més enllà del seu vessant lúdic.
- Millorar la velocitat comercial del transport públic de superfície.
- Potenciar la rotació en l'ús de l'aparcament en zones centrals i comercials.
- Aconseguir una distribució de mercaderies eficaç i compatible amb la resta d'usos de l'espai públic.
- Conscienciar la ciutadania sobre els valors de la mobilitat sostenible.
- Adequar la normativa municipal a la realitat de la mobilitat.

Tal i com s'ha expressat a l'apartat 1.1, sobre l'objecte d'aquest estudi, es pretén aportar eines i instruments de debat per a la definició d'un **Pacte per la mobilitat al barri del Guinardó**, resultant del compromís entre la voluntat ciutadana i els serveis tècnics municipals, amb el consegüent suport polític.

2. CONSIDERACIONS INICIALS PER LA REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT

2.1. Anàlisi

Tal i com es proposa a la Guia bàsica d'elaboració de plans de mobilitat urbana, l'etapa d'anàlisi ha de permetre descriure i entendre la mobilitat de les persones a l'espai municipal, els elements que la determinen i els seus impactes socials i ambientals.

L'anàlisi ha de permetre tenir una descripció dels elements següents:

- Breu història de la configuració urbana del barri del Guinardó
- Espais afectats urbanísticament que han produït la degradació del teixit urbà i l'activitat comercial
- Anàlisi territorial i funcional de l'àmbit del PMU
- Anàlisi dels desplaçaments i les xarxes de transport
- Anàlisi dels impactes del sistema de transport
- Anàlisi de la dimensió subjectiva de la mobilitat

2.1.1 Breu història de la configuració urbana del barri del Guinardó

A grans trets, l'actual barri del Guinardó, era format pel conjunt de masies i cases que ocupaven la vessant de la Muntanya Pelada orientada al Clot i a Sant Andreu de Palomar. Posteriorment, als inicis del segle XX, s'hi planificà una barriada de cases unifamiliars de baixa densitat, així com un model de ciutat jardí que enllaçava amb l'actual Font d'en Fargues. Durant la dictadura franquista, un model de ciutat d'alta densitat amb edificis plurifamiliars de cinc, sis i més plantes s'alçada. I amb l'arribada de la democràcia un retorn a un model també de densitat alta, però amb alçades més baixes i racionals. El barri ha canviat quatre cops de model en poc més de cent anys.

A. Sobre les masies:

L'aixecament topogràfic que Ildefons Cerdà feu de Barcelona i les rodalies a l'any 1861, mostra com l'actual barri del Guinardó estava format per masies que conreaven els terrenys de la vessant de la Muntanya Pelada (actual Parc del Guinardó) fins a la traça del Camí d'Horta, que es creuava a l'alçada de Camp de l'Arpa amb la Travessera de Gràcia a Sant Andreu de Palomar abans que aquesta quedés tallada per l'actual Hospital de Sant Pau, travessera que a partir de Camp de l'Arpa seguia paral·lela al Rec Comtal, que recollia les aigües des de Montcada fins a la ciutat Comtal, Barcelona. S'observa també com des del Camp de l'Arpa s'anava directe a Santa Eulàlia, de camí a Horta, l'actual passeig Fabra i Puig.

1861. Aixecament topogràfic d'Ildefons Cerdà.



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

Del plànol anterior en ressalta l'eix de l'actual Rambla Volart i la seva continuïtat sobre l'actual carrer Bisbal. També s'observa l'actual camí del Torrent d'en Melis, entre Can Planàs (Actual Centre Cívic), i la Casa Ravetllat Pla. Aquestes dues traces són les més antigues del barri, juntament amb la traça del carrer Garrotxa, tal i com més endavant s'exposa.

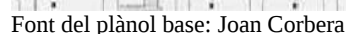
Així doncs, les traces que han configurat l'espai urbà més antigues són:

1. Masies originals (més endavant se'n detalla la seva evolució).
2. Camins originals:
 - a. Travessera de Gràcia a Sant Andreu de Palomar, que el posterior Hospital de la Santa Creu i Sant Pau eliminà.
 - b. Actual passeig Maragall fins a l'alçada d'Els Quinze, a l'actual avinguda Borbó, ja que el camí original anava fins a Santa Eulàlia com a via per anar a Horta.
 - c. Actual carrer Garrotxa, que el posterior tramvia deixà fora de la traça del Passeig Maragall.
 - d. Actual Rambla Volart i carrer Bisbal.
 - e. Actual camí del Torrent d'en Melis.
3. "Font del Cuento", inaugurada com a font pública l'any 1749.

En aquesta època el Guinardó encara no és terme municipal de Barcelona, ja que fins l'any 1898 aquestes terres formarien part de les parròquies de Sant Andreu de Palomar, que arribarien fins a la Muntanya Pelada (actual Parc del Guinardó), i de Sant Martí de Provençals (font: "Fulles històriques de Sant Andreu de Palomar", de J. Clapés i Corbera, any 1931, que recull el plànol de l'any 1889 fet per l'arquitecte).

A principis del segle XX hi havia 17 masies, algunes transformades en cases modernistes, de les que actualment només en resten 5, i només dues per a l'ús públic, l'actual Centre Cívic i el Mas del Guinardó. Les masies de Can Mascaró i de la Casa Ravetllat Pla estan en mans privades però estan protegides i qualificades com a equipament. La Torre del Suro forma és també un equipament, i és propietat dels

Situació de les masies originals al Guinardó i els seus entorns.



Del conjunt de masies existents el creixement de la ciutat n'ha fet estralls, i no és fins a finals del segle XX on aquesta situació es revisa i es cataloguen com a edificis de valor patrimonial. Tanmateix no totes les masies han tingut aquesta sort, i en especial les del barri. Un cas paradigmàtic és el de la Torre Garcini (fotografia de l'esquerra, feta per mi mateix), actualment en previsió d'enderrocar-se. Quin és el problema?, doncs que el Pla General Metropolità de Barcelona de 1976 pensà que no tenia valor, 300 anys d'història en un edifici que podria transformar-se en un bloc de pisos comú...



Fotografia: Andreu Marfull i Pujadas (2007), Ortofotoplànol: Google Earth (consulta març de 2012)

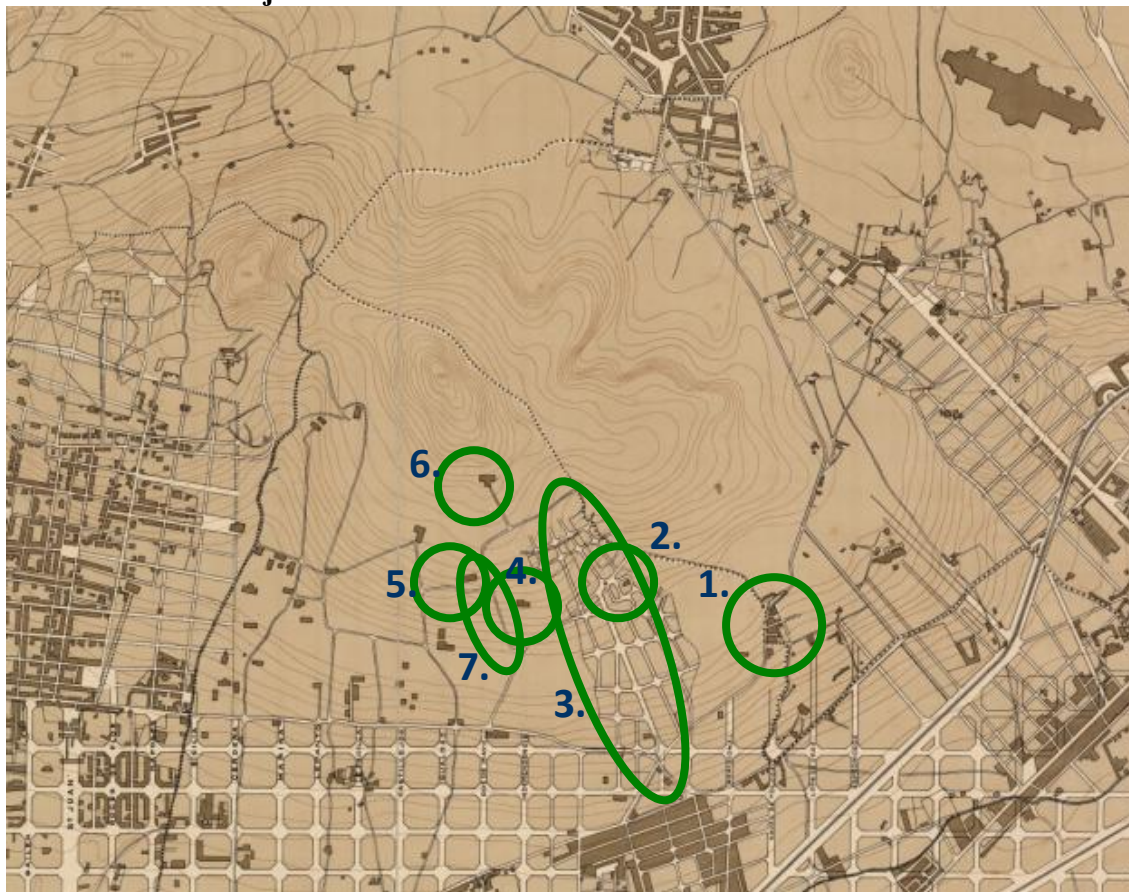
Es tracta d'una masia rural originària de tres-cents anys enrera amb diverses modificacions, centenària i que precisament agafà aquest nom actual d'un magistrat de Barcelona, quan aquestes terres no eren barcelonines, eren de Sant Martí de Provençals al límit amb Sant Andreu de Palomar. La masia és propietat de l'empresa Núñez i Navarro, i mentre l'Ajuntament de Barcelona no ho resolgui el seu destí és l'enderroc per a destinar-hi blocs d'habitatges. Els veïns fa anys i anys que cada reunió amb els tècnics i polítics del Districte reclamen justícia per aquest entranyable edifici, en un bon estat de conservació.

Des d'un punt de vista de la configuració dels espais del barri, de la seva identitat, i per tant de la generació de mobilitat i qualitat paisatgística del barri, la Torre Garcini es troba a l'extrem del passatge Llivia, via que l'uneix amb el futur complex d'equipaments del Mercat del Guinardó i la plaça del Guinardó. Un eix pla en un barri en pendent, que creua la Ronda del Guinardó, i que estructura la part baixa del barri. Un carrer de només 300 metres.

B. Sobre el teixit de cases unifamiliars del barri de la primera meitat del segle XX:

Als inicis del segle XX ja existia un carrer edificat al barri, de fet era una barriada, que s'iniciava amb la masia de Can Girapells (desapareguda a l'any 2004), i que abastava l'actual carrer Garrotxa, era una zona plana al peu de la vessant de la Muntanya Pelada, i cruïlla del camí entre Horta, Santa Eulàlia i Camp de l'Arpa. En el plànol següent, de l'any 1903, també s'aprecia la pujada d'un camí que limitava les parròquies originals de Sant Andreu de Palomar i de Sant Martí de Provençals, i que arribava fins al cim, al Turó de la Rovira. Aquest camí s'ajusta plenament a la traça del carrer actual d'Anna M. Martínez Sagi, antic passatge d'Agregació. És també on es situa l'actual plaça de Carles Cardó Sanjuan.

1903. Plànol de l'Ajuntament de Barcelona.



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

Traces històriques existents avui en dia:

1. Carrer Garrotxa i algunes de les seves cases. Primer eix estructurant del barri des de la seva creació i via original del camí a Horta, que el posterior passeig de Maragall, amb els tramvies, deixaria a un costat. Incorpora també la plaça Carles Cardó Sanjuan i l'actual carrer d'Anna M. Martínez Sagi, antic passatge d'Agregació. El camí ha preservat la seva traça en l'actual Carrer del Centre.
2. Mas Guinardó.
3. Rambla Volart, i algunes de les seves cases. Segon eix estructurant del barri des de la seva creació.
4. Can Planàs, actual Centre Cívic.
5. Casa Ravetllat Pla.
6. Casa Mascaró.
7. Camí entre Can Planàs i la Casa Ravetllat Pla.

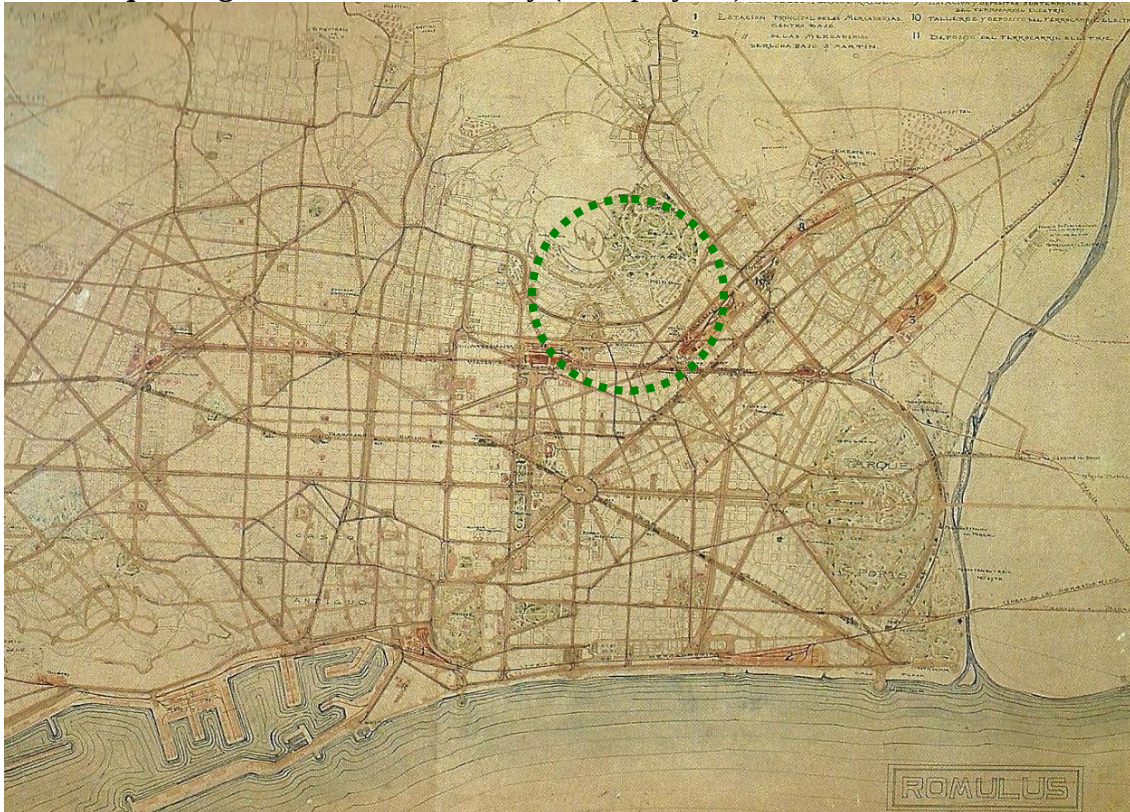
La Torre Garcini no surt al plànol, però tanmateix és extraordinària la precisió d'aquest aixecament topogràfic, el millor se'ns dubte en aquella època, per la definició dels camins originaris que estructuraven la muntanya. S'aprecia també la presència de la Torre dels Pardals i de Can Girapells, ara desapareguts.

Sobre el Pla Jaussely, la definició planificada d'un barri que ja havia nascut. El Parc del Guinardó, la ronda del Guinardó i l'imprevist de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau:

La traça de la Ronda del Guinardó (i de la Ronda de Dalt) estava planificada des de l'any 1905!, al pla de comunicacions viàries i ferroviàries de Barcelona i el seu entorn, l'anomenat Pla Jaussely (font: ICC). Estem parlant de la major època d'esplendor i projecció internacional de Barcelona des de l'edat mitjana, una ciutat que convocà un concurs internacional, el “*Concurso Internacional sobre anteproyectos de enlace de la zona de Ensanche de Barcelona y los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarriá y de Horta*”, que guanyà l'urbanista francès Léon Jaussely i que era un exemple excel·lent del planejament redactat en aplicació dels principis del Congrès d'Urbanisme de Londres i l'Exposició d'Urbanisme de Berlín de l'any 1910.

El Guinardó es situava just al costat de l'estació ferroviària principal de la ciutat de Barcelona, situada a l'alçada del carrer Indústria on és ara el Baix Guinardó, i els terrenys de l'actual Hospital de Sant Pau eren un gran parc urbà que unia l'estació indicada amb la Travessera de Gràcia a Sant Andreu de Palomar i la traça inicial de la Ronda del Mig, una proposta que s'integrava perfectament en el model del Pla Cerdà, al centrar la ciutat a l'alçada de la Plaça de les Glòries, que reconeixia una ciutat amb un nou centre on el Guinardó n'era un barri privilegiat.

1905. Esquema general del Pla Jaussely (avantprojecte).

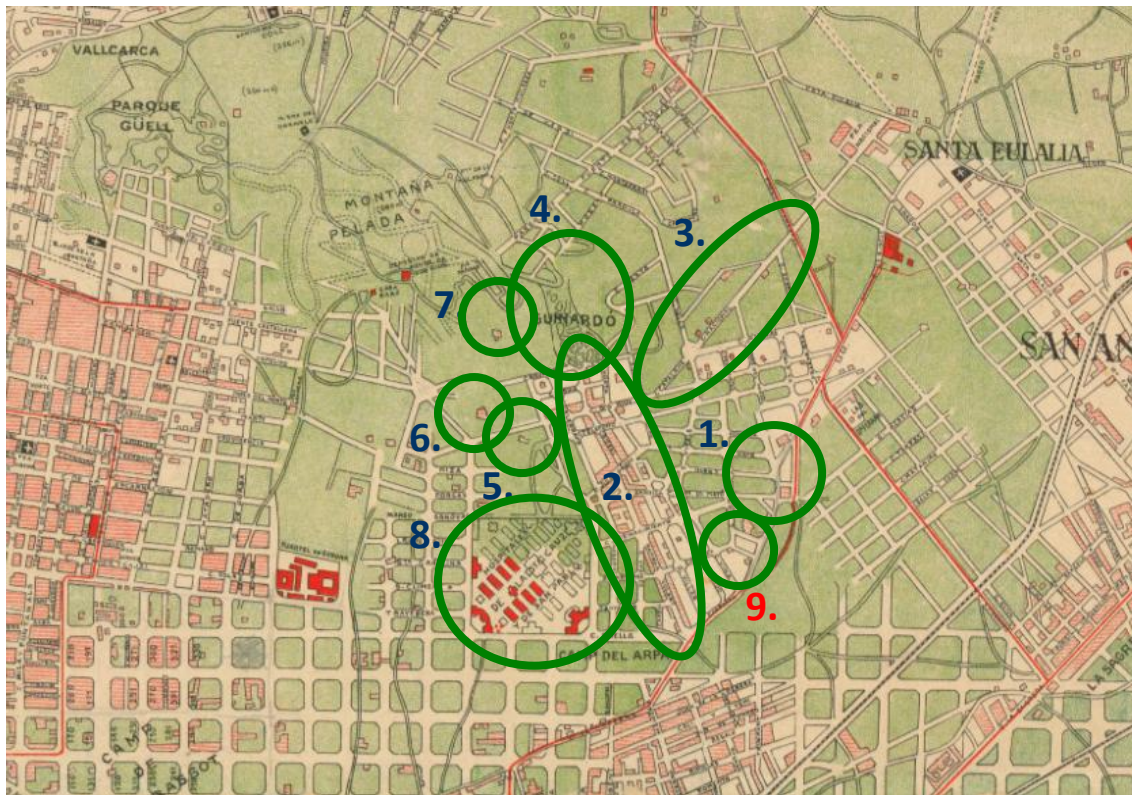


Font: “La construcció del territori metropolità”, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999

Al plànol adjunt s'observa com el Guinardó es planificà com un barri ciutat-jardí en bona part, juntament amb l'actual Font d'en Fargues, i que disposava d'un eix viari estructurant, l'actual Rambla Volart, que unia un parc al cap de la muntanya (el posterior Parc del Guinardó) amb el naixement de la Diagonal al mar. Es definia també un gran eix paral·lel al passeig de Fabra i Puig, que continuava un tram del passeig de Maragall fins a una futura estació ferroviària estructurant de la ciutat, on ara s'està construint l'estació de l'AVE de la Sagrera. Aquest carrer no es feu al lloc previst, però

existeix, és el carrer Garcilaso, que, efectivament, arriba fins l'estació de la Sagrera. Al final s'implantà l'Hospital de Sant Pau allà al costat d'on hi havia d'haver l'estació intermodal principal de la ciutat, i aquesta situació eliminà el parc, tallà la Travessera, feu redefinir l'estructura ferroviària de la ciutat, i deixà, tot sigui dit, a l'"aire" la planificació de la redefinició de l'estructura viària i ferroviària de la ciutat en el delta del riu Besòs i en la seva integració amb Sant Andreu de Palomar. L'Hospital de Sant Pau s'inicià paral·lelament al Pla Jaussely, i el pla no tingué en compte l'impacte de la construcció d'un hospital que ja eren propietat de l'hospital al moment de fer el projecte. L'execució de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau suposà també l'eliminació de les masies Mas Casanovas i Can Xifré. Tanmateix, el Pla Jaussely fou fonamental, i en part la ciutat en deu la seva planificació a l'extrem nord, com la rambla Prim, com la consolidació del Passeig de Fabra i Puig, i com el primer encaix de la Ronda de Dalt.

1916. Pla General de Barcelona.



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

D'aquesta font s'observen les següents traces històriques, existents en l'actualitat:

1. Carrer Garrotxa, ja existent al plànol de 1903.
2. Eix Rambla Volart – Carrer Bisbal, amb el Mas Guinardó.
3. El carrer Amílcar i la plaça Catalana.
4. Parc del Guinardó (1916) i la Font del Cuento (1739).
5. Can Planàs, actual Centre Cívic.
6. Casa Ravetllat Pla.
7. Casa Mascaró.
8. Hospital de la Santa Creu i Sant Pau.
9. Torre Garcini (no protegida, en perill de desaparèixer).

A l'any 1916 s'observa com es planificà la traça de l'avinguda Verge de Montserrat, si bé aleshores només es contemplava amb una amplada igual a la del conjunt de carrers del barri, entre 10 i 12 metres, uns quants menys que els 20 metres d'amplada actuals. També apareix el carrer Amílcar i la Plaça Catalana, eixos també del barri i connectors amb la parròquia de Santa Eulàlia de Vilapiscina, d'origen romànic i encara existent just al costat del mercat de Virrei Amat, fora del camp visual de la circulació sorollosa del passeig de Fabra i Puig i donant l'esquena, tristament, al propi mercat, donant accés a la zona de càrrega i descàrrega del mercat. S'observa també una mala posició de les finques Can Planàs – Casa Ravetllat Pla i Casa Mascaró, i es deu probablement a la confusió entre el carrer Varsòvia i l'avinguda Mare de Déu de Montserrat. En aquella època el carrer Varsòvia continuava fins al carrer Cartagena.

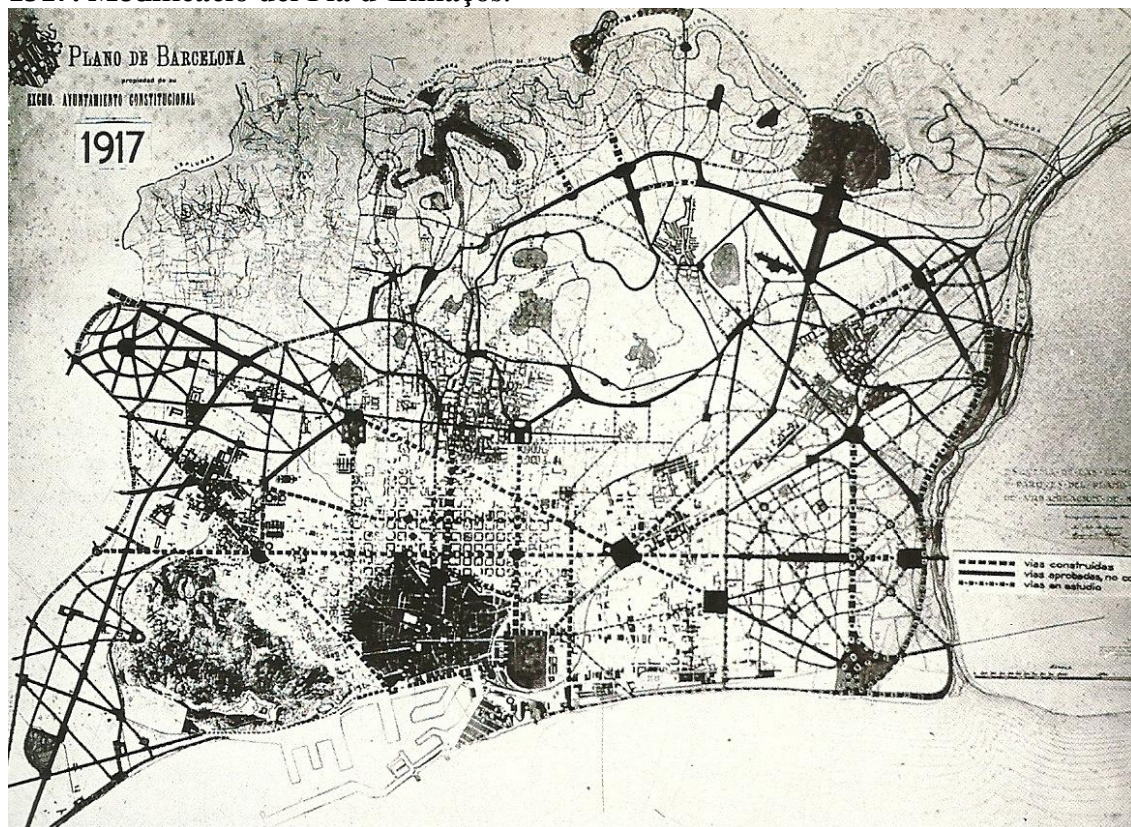
Amb el nou l'Hospital del Sant Pau el barri del Guinardó restà des d'aleshores comunicat en el seu extrem. Convé ressaltar ben clar que quan es planificà i es començà a executar l'Hospital (1902) el barri en prou feines s'intuïa, i que la localització de l'Hospital no contemplà l'existència d'un creixement residencial a la vessant de la muntanya pelada. L'Hospital (l'edifici històric, no el nou) mirava literalment a Barcelona, no pas al Guinardó, no pas a Sant Andreu de Palomar i en prou feines a Sant Martí de Provençals. Aquesta situació ha generat una barrera per al teixit del barri amb la resta de la ciutat. L'Hospital es va situar a la perifèria de l'Eixample d'en Cerdà i no afectava la continuïtat dels seus carrers, però malauradament sí va afectar a la continuïtat dels carrers entre els barris del Guinardó i del Baix Guinardó. L'Hospital de Sant Pau és, des d'un punt de vista urbanístic, un buit urbà enmig del potencial de creixement i continuïtat que el Guinardó tenia a principis de segle per arribar fins a la vil·la de Gràcia. En aquest sentit els Jardins del Doctor Pla i Armengol, situats muntanya amunt per sobre de l'Hospital, propietat privada que ha resistit la pressió urbanística de forma excepcional per part dels promotors immobiliaris de la Dictadura del General Franco, ha resultat ser també una barrera en la continuïtat del teixit urbà de la ciutat entre el Guinardó i la seva plana natural direcció Gràcia.

Com a anècdota, indicar que als anys 1900 i 1901 el F.C. Barcelona jugà els seus partits a un camp situat als terrenys del Mas Casanovas. Foren desallotjats per iniciar les obres d'urbanització pel futur Hospital de la Santa Creu i Sant Pau.

Un any més tard, es feu una modificació del pla d'Enllaços de Jaussely, incorporant l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau i redreçant l'actual ronda del Guinardó, que no anava pel mateix lloc on al final s'ha executat, ja que s'unia fins l'avinguda Borbó i bifurcava cap a Sant Andreu.

Va desaparèixer l'eix Rambla Volart – Mar, però en canvi aparegué l'eix de l'avinguda Mare de Déu de Montserrat, i s'originà també una nova amplada d'aquesta via, que aniria provocant, al llarg dels anys, l'eliminació de gairebé totes les cases que ja s'havien construït. En aquesta segona versió ja no apareixien estacions ferroviàries, ni grans parcs, era només una estructura d'eixos viaris. L'ampliació de l'avinguda Verge de Montserrat provocà la desaparició del teixit edificat de la primera meitat del segle XX, i es pot considerar la primera contradicció del planejament urbanístic i la primera afectació urbanística del traçat dels carrers perjudicial pel nou barri barceloní del Guinardó. Apareixia també un primer inici de l'actual Ronda de Dalt, que estructurava la zona alta de la ciutat fins al peu de Santa Coloma de Gramenet.

1917. Modificació del Pla d'Enllaços.



Font: "La construcció del territori Metropolità", de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999

Fruit d'aquesta intensa planificació i dels esdeveniments que la condicionaren en resultà l'arrel del barri del Guinardó. En són testimonis presents:

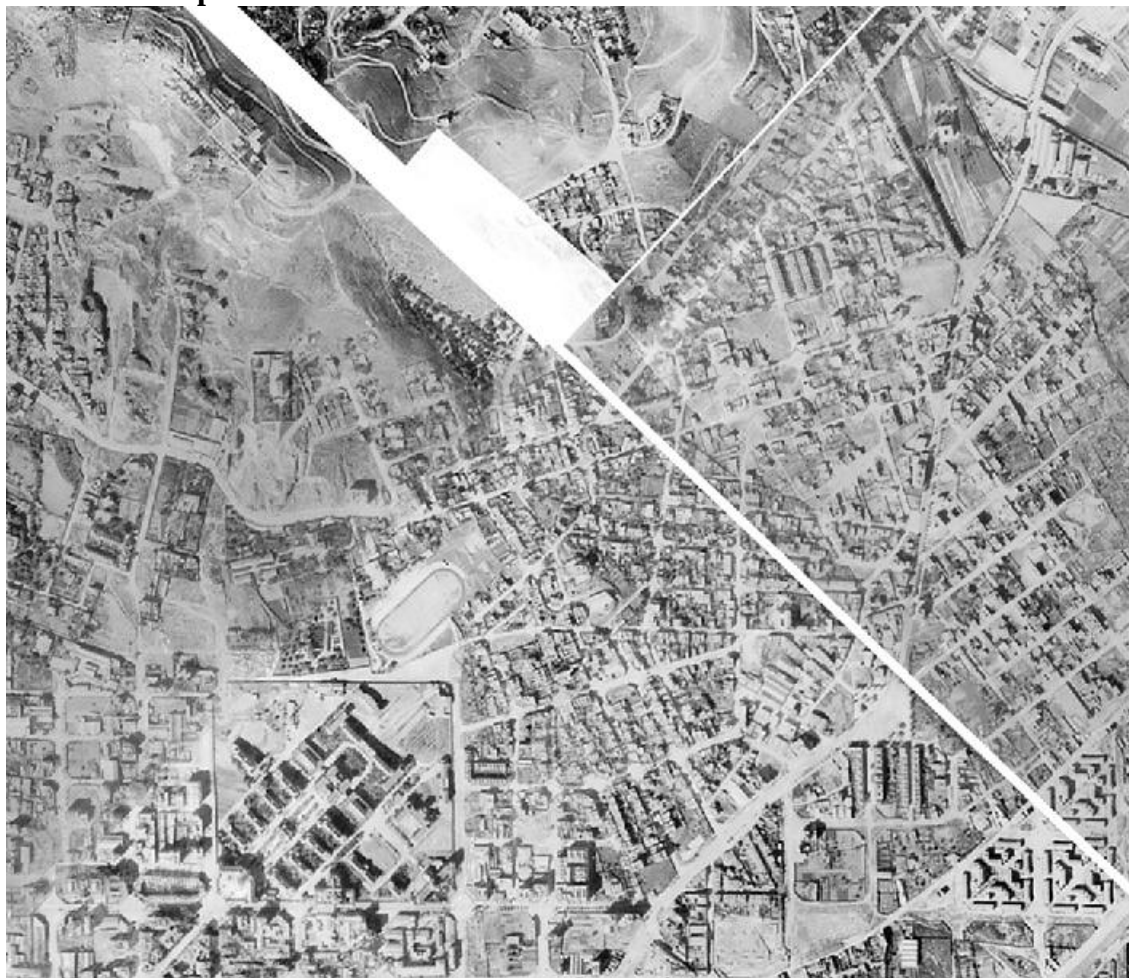
- La implantació d'un model de barri de baixa densitat amb una zona de ciutat-jardí que s'iniciava als voltants de l'actual carrer Amílcar i s'estenia per l'actual barri de la Font d'en Fargues. Era una part de la "Nova Barcelona", a les vessants de la Muntanya Pelada (Parc del Guinardó) i del Turó de la Rovira.
- El Parc del Guinardó. Cap d'un eix viari que amb la traça de la Rambla Volart havia d'arribar fins al mar i néixer a l'actual zona del Fòrum, on també neix l'Avinguda Diagonal. El parc enllaçava la històrica "Font del Cuento", datada en una inscripció des de l'any 1739, i fou concebut per a l'arquitecte Jean Claude Nicolas Forestier (1916) amb col·laboració amb Nicolau M. Rubió i Tudorí. Forestier dissenyà la urbanització de les escales i salts d'aigua de l'Exposició Internacional de Barcelona de l'any 1929, un model assimilable al parc del Guinardó, en un altre context i en una altra escala.
- La Rambla Volart, carrer d'arrencada del barri que s'estructurà sobre l'antic camí de pujada al Mas Guinardó i a la Muntanya Pelada (actual parc del Guinardó), que més enllà del Passeig Maragall mai veié la seva continuïtat per l'edificació de les cases del Camp de l'Arpa.
- El carrer Amílcar i la plaça Catalana, que connectava el Guinardó amb Santa Eulàlia.
- L'avinguda Mare de Déu de Montserrat, que inicialment s'estructurava com un carrer més, paral·lel al carrer Varsòvia, però que a partir del Pla General de 1935 es planificà més ample, i al fer-ho es començà a afectar urbanísticament les cases ja construïdes..

- La Ronda del Guinardó (Ronda del Mig), en un traç indefinit, degut a la implantació de l'Hospital de Sant Pau. Al 1917 es redactà el traçat actual aproximat, però no s'integrà al Pla General de Barcelona.
- A l'any 1907 es funda el Futbol Club Martinenc del Guinardó, entitat esportiva de gran tradició a la ciutat, situada als terrenys de la vessant del Turó de la Rovira, al marge de l'Eixample d'Ildefons Cerdà, en un lloc propici per la pràctica de l'esport. L'aparició d'aquesta entitat no és casual, s'emmarca en el projecte de ciutat-jardí i de baixa densitat del conjunt format pels barris del Guinardó i la Font d'en Fargues proposat al Pla Jaussely.

Entendre el significat d'aquest Pla per la ciutat encara és incert, realment no s'ha fet una valoració precisa de l'oportunitat que es va perdre en no desenvolupar una infraestructura viària i ferroviària capaç d'integrar el creixement de la ciutat a la zona nord fins al riu Besòs. Aquest fet, juntament amb les incerteses i les tensions polítiques i militars, deixaren el Pla General de Barcelona, inspirat en el Pla Cerdà, sense definició precisa per al creixement al voltant de les infraestructures; facilitant la implantació passiva d'indústria, de barris obrers, de teixit residencial dispers, de barraques, i mancat d'un model d'edificació característic com fins aleshores havien estat els creixements en raval dels nuclis antics i l'eixample.

En aquesta època el més rellevant és sens dubte l'aparició del Canòdrom Club Catalunya del Guinardó (1934-1936), que es localitzava en un barri tranquil i de qualitat, on hi residia gent ben posicionada de Barcelona, un lloc amb bones visuals a la ciutat i al mar, un lloc excel·lent per a desenvolupar-hi vida social de prestigi per la ciutat, una ciutat moderna, amb dotacions d'autobusos, el tramvia d'Horta i una flota de taxis col·lectius que sortien de la Plaça Catalunya. Un barri impensable avui en dia, esborrat de la memòria física i només reconeixible fent ús de la reflexió i d'un intens anàlisi històric i crític. Pocs es pensaven que en unes dècades aquest barri afortunat, modern i barceloní fos substituït per un barri sense arbres, amb pals de llum per tot arreu, amb edificis altíssims on abans hi havia casetes, amb gent nouvinguda d'arreu d'Espanya estranya a la memòria de la ciutat. El Canòdrom es situà després aprop de l'Avinguda Meridiana (1963), i als terrenys que ocupava al Guinardó s'hi troba actualment el C.F. Martinenc i el Pavelló CEM Guinardó, amb piscines i pistes poliesportives. El Club de Futbol Martinenc ha estat, juntament amb el Mercat del Guinardó i el Parc del Guinardó, un dels principals elements dinamitzadors de l'activitat social del barri i, segurament, l'entitat amb més història i amb major projecció a la ciutat al marge de l'Hospital de Sant Pau, que si bé es troba als límits del barri del Guinardó, li ha donat sempre l'esquena. En aquest sentit el nou Hospital ha resolt, en part, un greuge històric sobre el barri i el seu potencial. N'és una mostra la fotografia aèria de l'any 1947, on s'observa com al carrer Sant Quintí no s'aixecà pràcticament cap edifici, està clar que el mur de l'esquena de l'Hospital no era benvingut al barri.

1947.Ortofotoplànol de Barcelona i els entorns.



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

A l'any 1947 es recullen cinquanta anys de creixement urbanístic saludable al barri, el barri apareix com a barri de baixa densitat de les afores de Barcelona, igual que la Font d'en Fargues, Sant Gervasi, Vallcarca...

L'evolució que seguí la ciutat més enllà de la Guerra Civil tots la coneixem, però cal matisar les coses. El principal problema d'aleshores era compaginar i fer conviure tres realitats culturals contraposades, la vida urbana, la vida rural i la industrialització. Aquests aspectes foren el centre del debat urbanístic d'aleshores i també durant la Dictadura del General Franco.

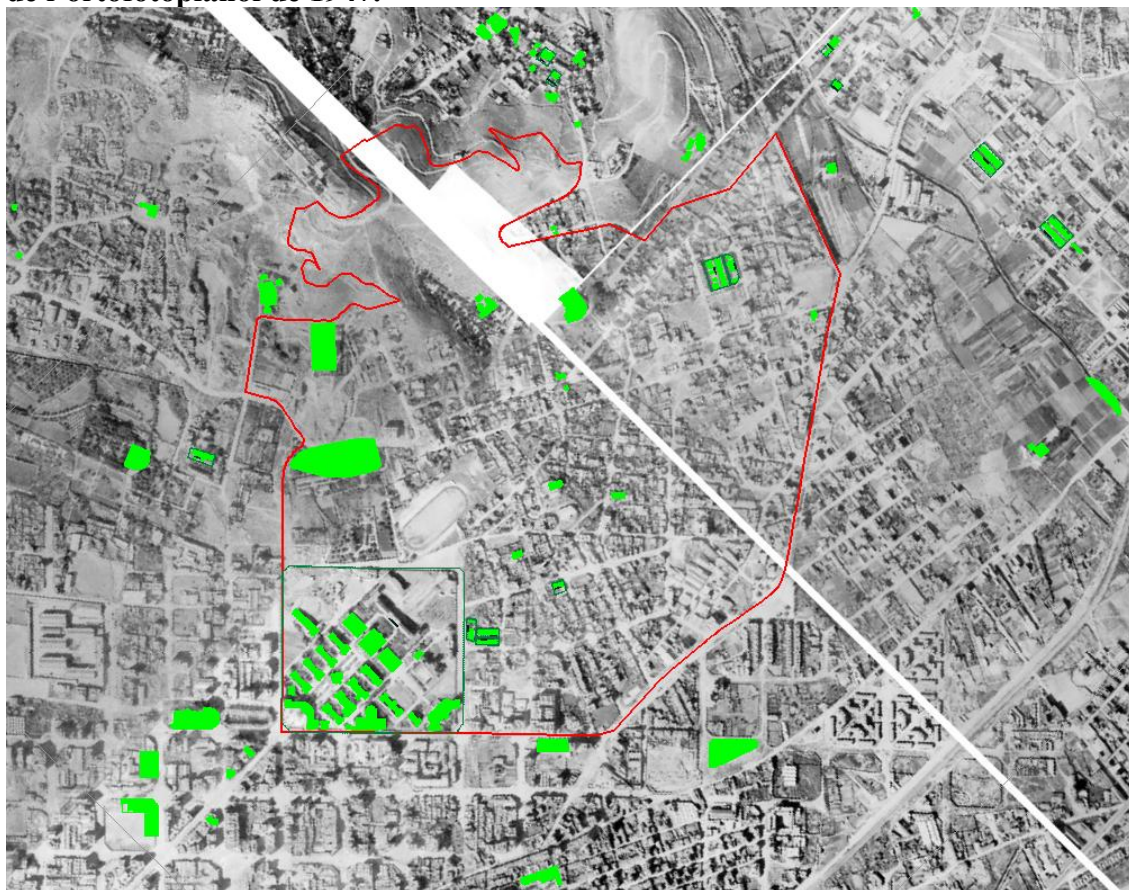
Costa de creure, però Espanya disposava d'una de les més modernes legislacions en matèria urbanística, la primera Llei del sòl de 1956, així doncs, perquè no funcionà?. Doncs bé, a Espanya hi havia importantíssims urbanistes, com ara el grup GATCPAC, aparegut durant la II República i format per arquitectes com ara Josep Lluís Sert, Josep Torres i Clavé, Antoni Bonet i Castellana, Raimon Duran i Reynals, Germán Rodríguez Arias, Joan Baptista Subirana i Sixt Illescas i Miroso, influenciats i orientats en gran mesura per Le Corbusier i P. Jeanneret. Tots junts redactaren i definiren el Pla Macià, el Pla d'Expansió de Barcelona (1932-1934). Molts d'ells i gran part de la seva feina es traslladà al Pla Comarcal d'Ordenació Urbana de Barcelona de l'any 1953, així com a la redacció de la Llei del sòl de 1956. Feta la llei però la realitat és que mai va disposar d'un reglament que en definís el seu desenvolupament, per tant, el problema va ser la

difficultat en la seva aplicació fins a l'arribada de la democràcia per motius, evidentment, polítics: indiferència (sobre l'abast i la rellevància del paper de l'urbanisme a les ciutats), ineficiència, pobresa, manipulació i corrupció.

Durant la primera dècada després de la Guerra Civil Espanyola el barri seguí creixent, noves cases unifamiliars s'assentaren als carrers traçats, si bé crida l'atenció el buit existent al tram on actualment hi ha l'arrencada de la Ronda del Guinardó, junt al Passeig Maragall. El motiu? segurament va ser degut a un fet molt senzill: el PG de Barcelona de 1935 traçà la Ronda del Guinardó però aquest carrer no es construí durant la postguerra perquè l'Ajuntament de Barcelona no tenia diners, així que no s'aixecà cap casa al marge d'un carrer que només existia sobre el plànol.

Què resta d'aquestes edificacions?, doncs avui en dia poca cosa. Ni la planificació durant la Dictadura ni, malauradament, una decidida protecció urbanística per part de l'urbanisme democràtic, han permès conservar aquest patrimoni d'incalculable valor identitari al barri. Anys de feina per aixecar aquelles cases i grans records de famílies guinardovines per acabar tirant-les totes a terra per un seguit de decisions urbanístiques que les han afectades i les han fet degradar-se i en gran mesura desaparèixer.

Plànol indicatiu dels elements patrimonials protegits en l'actualitat, sobre la base de l'ortofotoplànol de 1947.



Font del plànol base: Institut Cartogràfic de Catalunya. Font del patrimoni arquitectònic: Ajuntament de Barcelona, Geoportalbcn (consulta: 2012-03-10)

La manca de protecció urbanística d'aquestes edificacions, de moltes elles, ha propiciat que fins a dia d'avui la major part d'aquestes cases hagin desaparegut i hagin donat lloc a edificis altíssims, donant unes importants plusvàlues als propietaris dels terrenys i

propiciant un greu impacte al perfil urbà dels carrers i en la seva dinàmica social. Avui en dia resten encara moltes d'aquestes cases sense estar catalogades, es troben en un estat de conservació precari i el seu destí és desaparèixer. Per sort, i tot i ser molt insuficient, fruit de la redacció dels diferents Plans Especials de Protecció del Patrimoni Arquitectònic i Arqueològic de la ciutat de Barcelona, un cop entrada la democràcia a Espanya, s'han pogut protegir importants conjunts que són de gran valor per la memòria, la identitat, i el patrimoni artístic i cultural de la ciutat, com ara el Passatge Tinent Costa, el Carrer Torre Vélez, la Placeta de la Marquesa Caldes de Montbui i el tram inferior del Carrer Caldes de Montbui. Però aquestes restes són minoria als carrers del barri.

C. Sobre la transformació en un barri dens des de la segona meitat del segle XX:

Barcelona és molt extensa, així com el grau de coneixement que en té la memòria col·lectiva, així que tampoc és intenció d'aquest article la d'explicar un fet conegut àmpliament per tothom, barcelonins i catalans. Ara bé, sí que cal remarcar quins van ser els aspectes que el van caracteritzar, des d'un punt de vista urbanístic:

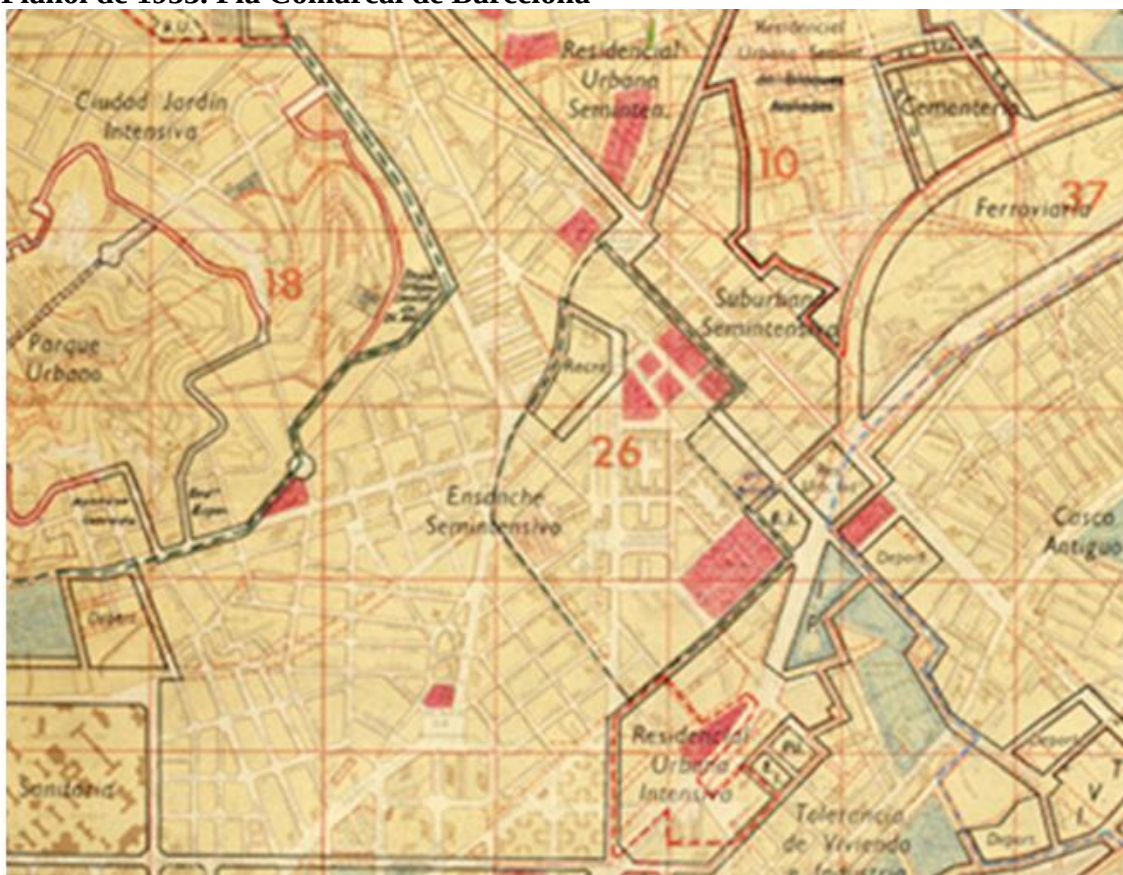
- El principal problema que les autoritats atenen és el de l'habitatge, sense més interès que el de facilitar un habitatge digne als corrents migratoris que atrets pel creixement econòmic de la ciutat de Barcelona i la rodalia i empesos per la pobresa econòmica i educacional dels territoris més desfavorits d'Espanya s'implanten de forma massiva a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

- Ompliment massiu de la superfície perifèrica, interior o exterior de Barcelona, per una nova trama industrial i residencial de tipologies diverses, incloses barraques, que fins ben entrada la democràcia es van mantenir per nombrosos punts de la ciutat. Procés d'urbanització en àrees desvinculades en un procés d'urbanització accelerat, amb uns serveis urbanístics bàsics nuls o pràcticament nuls.
- Incorporació de l'automòbil a les classes obreres i inici d'un procés imparable de descentralització industrial i residencial. Creixement massiu de la indústria i la residència en tota l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Manca de regulació urbanística, de planificació urbanística, i de protecció urbanística.

Al barri del Guinardó això suposà la transformació del barri en noves edificacions de cinc i més alçades, manca total de protecció urbanística de les edificacions existents, definició de traces viàries d'interès per la ciutat pel mig del barri sense executar afectant urbanísticament el valor immobiliari de forma molt negativa de les edificacions i afectant a l'activitat comercial, i regeneració del barri amb població nouvinguda de la resta d'Espanya, del teixit edificatori alhora que es destrueix de forma accelerada del model de barri originari, característic, i que li aporta el valor patrimonial principal.

L'únic pla urbanístic fet a Barcelona, i per tant al Guinardó, és el conegut Pla Comarcal de Barcelona (a l'esquerra un detall del Pla, de l'any 1953, font: ICC), anomenat de fet *Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia*, que si bé és la gènesi de l'actual Pla General Metropolità de Barcelona, fou subjecte de la manca absoluta de regulació urbanística i de la total llibertat d'actuació de l'Ajuntament de Barcelona sobre les qualificacions urbanístiques i els usos i edificabilitats permesos.

Plànol de 1953. Pla Comarcal de Barcelona



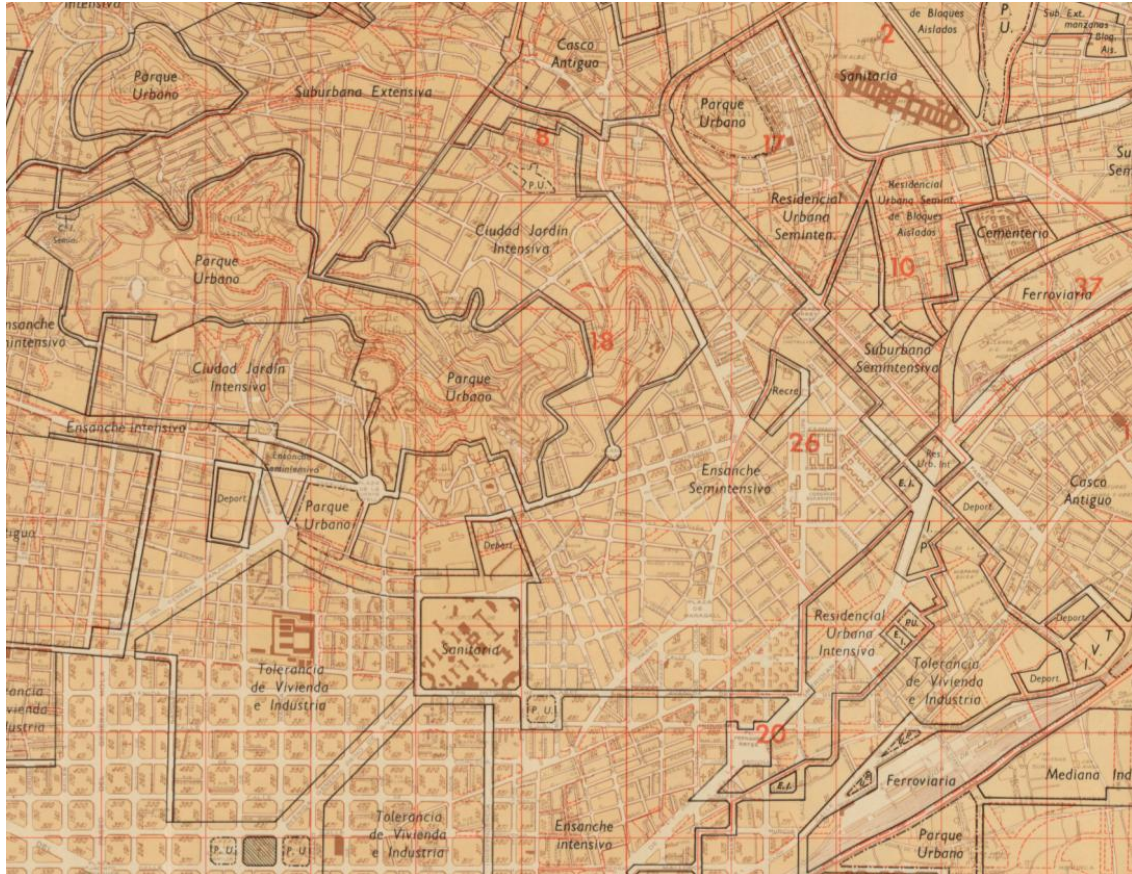
Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

Tanmateix al barri del Guinardó aquest Pla hi tingué una gran influència, com ho mostren el seguit d'actuacions que s'hi definiren, que si bé aparentment semblen poques suposen elements de l'espai urbà definidors del perfil acabat actual del barri i per tant en són elements urbans singulars, com ho mostra el fet que:

- S'obrí el Carrer Sant Antoni Maria Claret des de l'Hospital de Sant Pau fins a l'Avinguda Meridiana. Aquest traçat nou afavorí la transformació del front de cases original pels actuals edificis plurifamiliars de diverses alçades, i suposà la primera gran destrucció del teixit edificatori del barri original, afectant a tots els habitatges que es substituïren per edificis tots ells datats als anys cinquanta del segle passat (segle XX).
- Es definí el Carrer Sant Quintí, definint així el traçat i l'amplada de l'actual carrer, i definint alhora els límits del teixit residencial enfront de l'Hospital de Sant Pau. Mostra ineludible que fins aleshores l'Hospital donava l'esquena al barri.
- Definició de grans actuacions de desenvolupament d'edificis per a habitatges d'alta densitat entre la Plaça Catalana i l'Avinguda Mare de Déu de Montserrat, així com enfront de la Plaça Maragall, actualment visibles i originaris també dels anys cinquanta.
- Definició dels terrenys esportius del Martinenc i de l'actual Parròquia de la Mare de Déu de Montserrat.
- Definició del traçat a peu de muntanya dels carrers Montserrat de Casanovas i Garriga i Roca.

- Definició com a zona d'equipaments dels Jardins del Doctor Pla i Armengol, qualificació mantinguda fins avui, que si bé no s'han consolidat encara com a equipaments sí que es preveu que ho facin tan bon punt l'Ajuntament en tingui l'autorització per part de la propietat..
- Es mantenia el traçat del I Cinturó (Ronda del Mig – Ronda del Guinardó), si bé no s'executà la seva obertura fins ben entrada la democràcia a Espanya.

1962. Plànol de zones de Barcelona, sobre les ordenances de 1958.



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

A l'any 1962 es considerava que el teixit urbà del barri seria de densitat semi intensiva, quan en realitat es construiria més dens, i, tanmateix, es mantenia un gran parc urbà continu, els actuals Tres Turons, que a dia d'avui estan dividits pel teixit edificatori. També s'indicava la zona esportiva del Martinenc i del camp de contigu a l'avinguda Borbó, on hi jugà el Guinardó F.C. (anomenat *El Casal*) fins la seva dissolució al 1973 (font: bloc Memòria dels barris, de la Carme Martin). A partir d'aquell moment es convertiren en les Cotxeres d'autobusos, fins que fa pocs anys es convertí en l'actual centre sanitari d'interès per la ciutat. Es seguia mantenint una bona zona del barri com a ciutat jardí, intensiva.

D. Sobre l'encaix del barri en el Pla General Metropolità de 1976 i l'obertura democràtica:

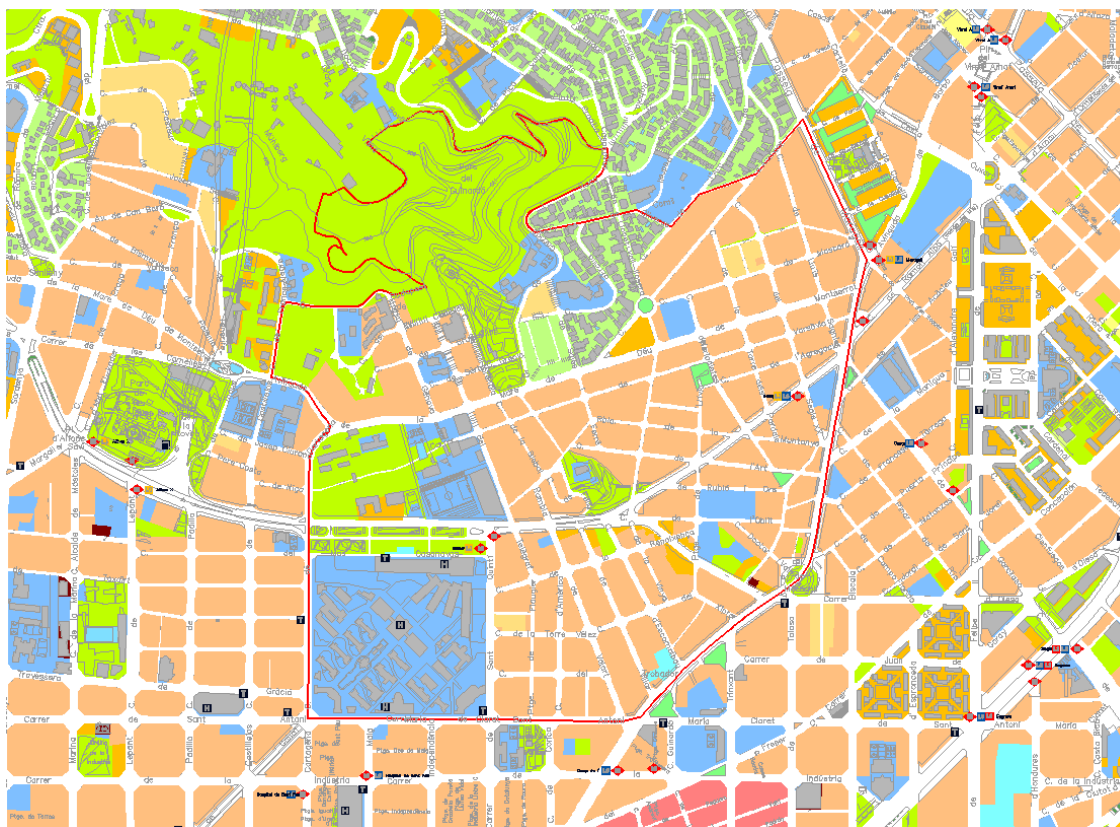
L'inici de la democràcia va suposar una nova oportunitat, i la feina feta pels tècnics municipals disposava ja d'una eina eficaç, el Pla General Metropolità de Barcelona, que recollia ja la teranyina de carrers creada al compàs de l'especulació immobiliària i el *desarrollismo* dels anys seixanta. El PGM suposaria la base de la regeneració urbana de

la ciutat de Barcelona i els seus afores, i un model de planificació urbana i territorial vigent fins a l'actualitat, tractant-se del PGO vigent més antic dels existents en el territori nacional.

En el marc del PGM de Barcelona s'han desenvolupat diferents actuacions a totes les escales, amb la recuperació d'espais públics, equipaments, i la culminació de vies urbanes per la ciutat, així com complexos projectes urbanístics que han permès recuperar part del potencial que la ciutat encara preserva. Al llarg del període democràtic s'ha incrementat considerablement la dotació de sistemes urbanístics comunitaris: equipaments, parcs i zones verdes, essent aquesta una tasca costosa tècnica i econòmicament que encara està pendent de consolidar-se. En el cas del Guinardó aquestes actuacions han estat especialment traumàtiques. Durant més de trenta anys el barri ha sofert l'impacte d'un pla general d'ordenació municipal que ha projectat dos vials que creuaven en diagonal el barri per l'interès de la ciutat. Aquesta afectació urbanística ha necessitat dècades per dur-se a terme, amb una gran quantitat de diners dipositats per l'Ajuntament i una tensa i esgotadora desvirtuació del teixit urbà, amb les greus i inevitables conseqüències que això ha comportat: el deteriorament i l'abandonament de les finques afectades, la seva posterior ocupació fraudulenta, la degradació de l'activitat comercial, i la conseqüent depressió de l'activitat social.

En nou Pla urbanístic de la ciutat ha definit espais comunitaris, espais lliures i equipaments públics i/o privats, i ha apostat per un teixit edificatori a mig camí entre les cases unifamiliars d'una o dues plantes originals i els edificis plurifamiliars de cinc o més plantes que es permeteren durant la dictadura. El canvi sembla bo, però torna a ser un model nou, amb l'agreujant, o millor dit l'interrogant, que suposa impulsar unes edificacions amb menys aprofitament urbanístic (terme tècnic que ve a dir valor econòmic de l'immoble planificat). El futur d'aquest teixit és incert: ¿com envelliran els edificis que ara tenen cinc o més alçades quan el planejament urbanístic només en deixa aixecar dues?. La resposta indica que si no es canvia la legislació urbanística el més probable és que aquests edificis, de baixa qualitat constructiva, es resistixin a desaparèixer, essent per tant previsible que la seva remodelació amb el model de ciutat final planificat (de baixa alçada) sigui també traumàtica, llarga, i de dubtós recorregut.

2012. Plànol de qualificacions urbanístiques amb sobreposició de les edificacions aïllades més rellevants.



Font: Ajuntament de Barcelona, Geoportalbcn

En color verd es troben els espais lliures o zones verdes del barri, alguns encara en mans privades; en blau els equipaments comunitaris, públics o privats, així com els teixits que s'han definit amb aquest ús en el futur, on en alguns casos actualment hi ha habitatges.

2.1.2 Espais afectats urbanísticament que han produït la degradació del teixit urbà i l'activitat comercial:

El barri disposa d'una llarga història, primer com a conjunt de masies dels voltants del Clot i Sant Andreu de Palomar, després com a espai residencial de baixa densitat i descans dels afores de Barcelona i, a partir de mitjans del segle XX, com a barri d'alta densitat d'acollida del fort creixement demogràfic i la forta immigració que definí en gran mesura la Barcelona actual i la configuració de l'àrea metropolitana. Els patrons de mobilitat han variat i molt en poques dècades de la ma de la seva integració a la ciutat “real” de la nova Barcelona i el desenvolupament del transport públic.

Ara bé, el barri, ha sofert un seguit d'afectacions urbanístiques d'interès per la ciutat, no pel barri, que han incidit negativament en el manteniment de l'espai públic, en l'activitat comercial, en la regeneració del teixit urbà edificatori, i en la destrucció del seu patrimoni anterior a mitjans del segle XX. Aquests factors han incidit negativament en la percepció del barri tant per part dels propis guinardovins com per part del potencial nouvingut.

I com ha afectat això a la mobilitat?, doncs molt. Els espais inacabats, els espais afectats que s'han anat degradant, l'obertura de carrers que encara no s'ha consolidat (i ja fa moltes dècades que s'inicià), l'empobriment resultant del comerç, en especial del Mercat del Guinardó, afectat urbanísticament durant molts anys, han anat allunyant

l'activitat econòmica del barri, del comerç de barri, i en conjunt han anat empobrint el seu atractiu i l'activitat a l'espai públic. La mobilitat al barri s'ha transformat en una mobilitat bàsica, de mínims, de proveïment, perquè en molts espais el barri no convida a passejar, a reconèixer-lo, a participar-hi.

Val a dir també que als darrers anys s'ha avançat molt, s'han aconseguit nous espais i urbanitzar àmbits degradats, però la dinamització del barri en prou feines és a l'inici de la seva recuperació. Caldrien anys per a dotar al barri de l'activitat i la mobilitat natural que té el seu potencial, i caldrà actuar decididament per a continuar i avançar cap a aquest objectiu.

De forma molt resumida, les afectacions urbanístiques que han incidit en la identitat ambiental del barri i en el potencial generador d'activitat relacional, i per tant en la mobilitat, són les següents:

- Expansió de la ciutat de Barcelona. Eliminació de les masies i els camins originaris.
- Implantació de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau. Eliminació de la traça de la Travessera de Gràcia a Sant Andreu de Palomar; eliminació de masies, aïllament de la potencial continuïtat del barri direcció a la vila de Gràcia: i eliminació del parc projectat al seu lloc per part del Pla Jaussely (veure apartat anterior).
- Obertura de l'amplada de l'avinguda Mare de Déu de Montserrat. Als seus orígens era un carrer més del barri, però entrat el segle XX s'amplia al configurar-se com una via d'estructuració del barri (un cop iniciat i consolidada l'execució de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau). Moltes cases han desaparegut, i encara n'hi ha d'afectades.
- 1953. Pla Comarcal de Barcelona.
 - o Absoluta protecció dels edificis originaris, per donar peu a un model de barri de densitat mitja, edificis plurifamiliars, que sense control municipal fou en molts casos d'alta densitat.
 - o Front de cases al carrer Sant Antoni Maria Claret. A mitjans del segle XX es definí la perllongació del carrer fins a l'avinguda Meridiana, destruint part del teixit ja edificat entre Camp de l'Arpa i Navas. Al seu pas pel Guinardó suposà la construcció de grans blocs d'habitatges on hi havia cases unifamiliars.
 - o Eliminació d'un extrem de la traça de l'actual carrer Garrotxa, al seu pas per l'actual carrer Teodor Llorente.
 - o Eliminació d'un tram del camí de pujada a la muntanya des del carrer Garrotxa. La divisió ha deixat el carrer del Centre deslocalitzat, quan abans anava directe a l'antic carrer d'Agregació (ara d'Anna M. Martínez Sagi).
 - o Eliminació del teixit edificat al peu del Parc del Guinardó, a l'allargar el parc fins l'Avinguda Mare de Déu de Montserrat.
- 1976. PGM de Barcelona.
 - o Obertura de la Ronda del Guinardó. Des del seu inici, previst com a via estructurant de la ciutat, fins a l'actualitat, com a eix local compartit amb el Teodor Llorente, hi ha un apartat tot seguit. La seva afectació ha estat absoluta al barri, que ha patit una notable degradació i als darrers anys una certa recuperació.

- Finques privades afectades al ser qualificades com a equipaments comunitaris.
- Finques de valor patrimonial, històric i arquitectònic, no protegides urbanísticament.
- Eliminació del teixit industrial original al costat del Mercat del Guinardó.
- Línia 9 del metro. Les estacions de la Plaça Maragall i del Guinardó – Hospital de Sant Pau han afectat, i afectaran, durant anys parts del barri.

Per sort no s'urbanitzà la finca del Dr Armengol Pla, tal i com s'havia previst a l'any 1970, i a mig o llarg plaç està previst que sigui un gran i bonic parc equipat pel barri i la ciutat.

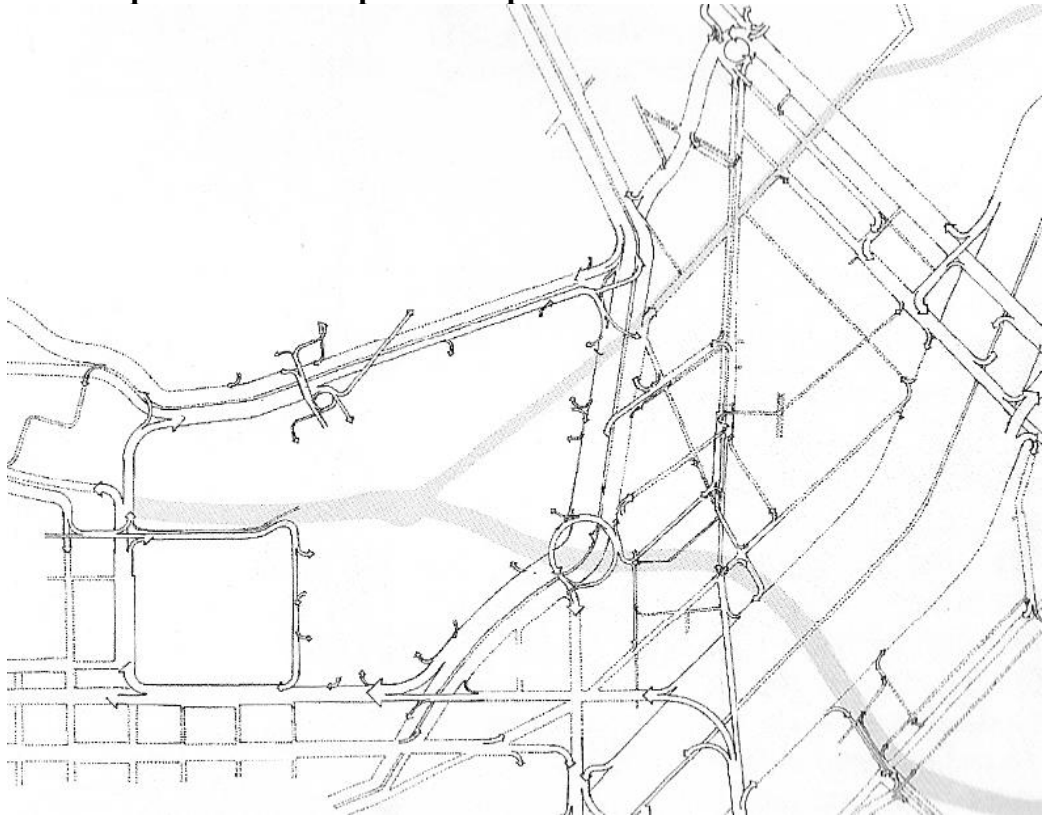
Sobre l'obertura de la Ronda del Guinardó i el carrer Teodor Llorente

Al final de la Dictadura es definí el seu traçat i s'accelerà la seva construcció (l'any 1968 es traça l'actual Ronda del Mig, el I Cinturó, mitjançant un Pla Especial), amb importants afectacions al llarg del seu recorregut per tota la ciutat, dividint el barri de Tres Torres, la zona alta de Gràcia i aïllant l'església dels Josepets (a la Plaça Lesseps). Tanmateix, per la pressió i les alarmes veïnals, l'any 1974 la Sala Primera del Contenciós Administratiu, a data 9 de maig, va deixar sense efecte l'acord municipal d'aprovació del Pla Especial del I Cinturó. El Pla General Metropolità vigent, aprovat l'any 1976 feia una operació complexa de gran rellevància pel barri del Guinardó, deixant l'afectació urbanística del Pla Especial tot i la suspensió existent del Pla, de manera que la situació de precarietat dels sòls afectats no va canviar amb l'anul·lació referida. A l'igual que en altres indrets de la ciutat aquesta situació que l'afectació no executada produeix portà a la degradació de les edificacions, del comerç i de l'activitat social de l'espai públic.

Des de l'arribada de la democràcia s'ha procedit a l'obertura i configuració dels nous carrers que han dividit el barri, amb diferents etapes d'actuació

- Etapa 1. Arribada de la Democràcia fins a mitjans dels anys 90: traumàtica expropiació de les finques per l'obertura de la Ronda del Guinardó. Lenta i costosa obertura de la ronda en detriment de la continuïtat del teixit urbà i de les edificacions originàries afectades. Buit urbà i degradació de les edificacions i l'espai públic al mig del barri durant molts anys. Deteriorament del barri.
- Etapa 2. 1995 - 2010. Modificació del PGM per transformar el I Cinturó original en un carrer d'estructura local.

1995. Esquema dels eixos preferents per la circulació de vehicles.



Font: "Barcelona, la segona renovació", Ajuntament de Barcelona, 2006

Fins a l'any 2010 ha durat la traumàtica expropiació i eliminació de les finques afectades pendents i abandonament de l'activitat comercial del cor del barri, al Mercat del Guinardó i al conjunt d'activitat comercial que s'havia estès als seus voltants.

Al llibre publicat per l'Ajuntament de Barcelona l'any 1996, titulat "Barcelona. La segona renovació" s'indica que "l'efecte de l'afectació del Cinturó ja es mostra en la manca de regeneració i rehabilitació de la construcció i la substitució d'usos tradicionals per altres de més precaris, com ara magatzems, tallers i aparcaments sense necessitat de grans inversions per adequar el local al nou destí."

La modificació del PGM per l'àmbit del Mercat del Guinardó, aprovat l'any 2006, recordava de nou els problemes derivats de l'afectació urbanística del barri, amb la següent descripció:

En l'actualitat l'entorn de l'àmbit del Guinardó en el què està inclosa l'Illa del Mercat comprèn un teixit marcadament residencial. L'estat de conservació de les edificacions, presenta un estat acceptable de conservació, tot i que l'efecte de l'afectació del cinturó es mostra en la manca de regeneració i rehabilitació de la construcció i la substitució d'usos tradicionals per altres més precaris, com poden ser magatzems, tallers i aparcaments.

En l'àmbit concret de l'Illa del Mercat, però, l'afectació es fa notar d'una forma més contundent. Tot i que les edificacions segueixen presentant un estat de conservació acceptable, una part molt important d'elles han quedat en desús. Això ha contribuït a la degradació general de l'illa, particularment detectable en el passatge interior que serveix d'accés a l'interior de l'illa i que havia constituït part del mercat originari.

Tot i no haver estat afectat en cap moment, les conseqüències d'aquesta degradació generalitzada s'han fet notar també en el funcionament del propi Mercat que ha vist com paulatinament s'anaven tancant parades fins a arribar a la situació actual on pràcticament la meitat del conjunt de parades està en desús.

- Etapa 3. 2010 fins l'actualitat: esperança d'equipar el barri als terrenys del ja enderrocat Mercat del Guinardó i de definir la seva traça definitiva per a l'assentament natural de les persones i les activitats sense més pressions de canvis en l'ordenació urbanística. S'inicia la construcció d'un nou complex d'equipaments pel barri després d'anys de negociacions entre els tècnics municipals, els grups polítics i una intensa participació ciutadana.

2006. Plànol d'urbanització proposada en la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit del Mercat del Guinardó.



Font: Ajuntament de Barcelona

Reportatge fotogràfic indicatiu de les conseqüències de l'afectació urbanística:



Teodor Llorente, any 2006. Al llarg d'aquesta façana de naus industrials mig abandonades s'hi obriren comerços, però tampoc va valdre la pena invertir-hi. Allò que semblava que havia d'anar més ràpid es va posposar contínuament, i aquest va ser l'estat en què es va quedar. Recentment ja s'han enderrocat.



2006. Antigues naus abandonades, on ara s'està construint el complex d'equipaments de l'UA3 del Mercat del Guinardó. Durant anys fou un espai ocupat per *ocupes*.



2007. Just davant de l'accés del mercat. Passatge Llivia cantonada Oblit, any 2007. Aquesta finca no està afectada, però ha sofert el mateix efecte que el seu entorn. Aquest eix comunica directament el mas Guinardó amb el mercat i la plaça Maragall a través del carrer Doctor Valls.



2007. L'obertura de la Ronda del Guinardó entre els carrers Oblit, Escornalbou i Villar, ha deixat les voreres desnivellades durant anys, a l'espera que la posterior reordenació de les edificacions ho ordeni. Ha estat un notable buit urbà per la Ronda.



2007. Cases recentment enderrocades, moltes d'elles ocupades fraudulentament durant anys. Formaven un conjunt de cases antigues que expressaven una part de la memòria del barri.



2007. Abandonament del manteniment i de l'activitat al Mercat del Guinardó, de forma paral·lela a la degradació dels seus entorns. Imatge feta un dissabte al matí.



2008. Solars buits. Enderroc orinal de la finca preexistent, ara sense edificar.



2007. Mitgera desproporcionada davant dels jardins de Frederica Montseny.

Altres afectacions urbanístiques:

Però hi ha altres afectacions urbanístiques, com ara:

- Edificis històrics no protegits urbanísticament. Hi ha moltes cases unifamiliars de la primera meitat del segle XX, que formen part de la memòria dels guinardovins i guinardovines, però que molts s'estan degradant per a aixecar-hi noves promocions d'habitatges. Un dels casos més clars és el ja anomenat de la Torre Garcini.



2007. Villa Rosita, passatge Llivia cantonada amb Rubió i Ors, exemple de casa no protegida on el PGM de Barcelona preveu fer un bloc d'habitatges plurifamiliar.

- Edificis d'habitatges classificats urbanísticament com a equipaments comunitaris, públics o privats, ara en mans privades.



2007. Passatge Llívia, entre els carrers Rubió i Ors i Oblit. Edificis en situació precària que no s'han renovat ni mantingut al estar destinat a solars per a implantar-hi equipaments comunitaris, privats (tret que l'Ajuntament ho expropii).

- Implantació de la línia 9 de metro. Les estacions de Plaça Maragall i del Guinardó – Hospital de Sant Pau han deixat durant molts anys els espais a precari.



2007. Imatge de la plaça Maragall afectada per les obres de la línia 9.

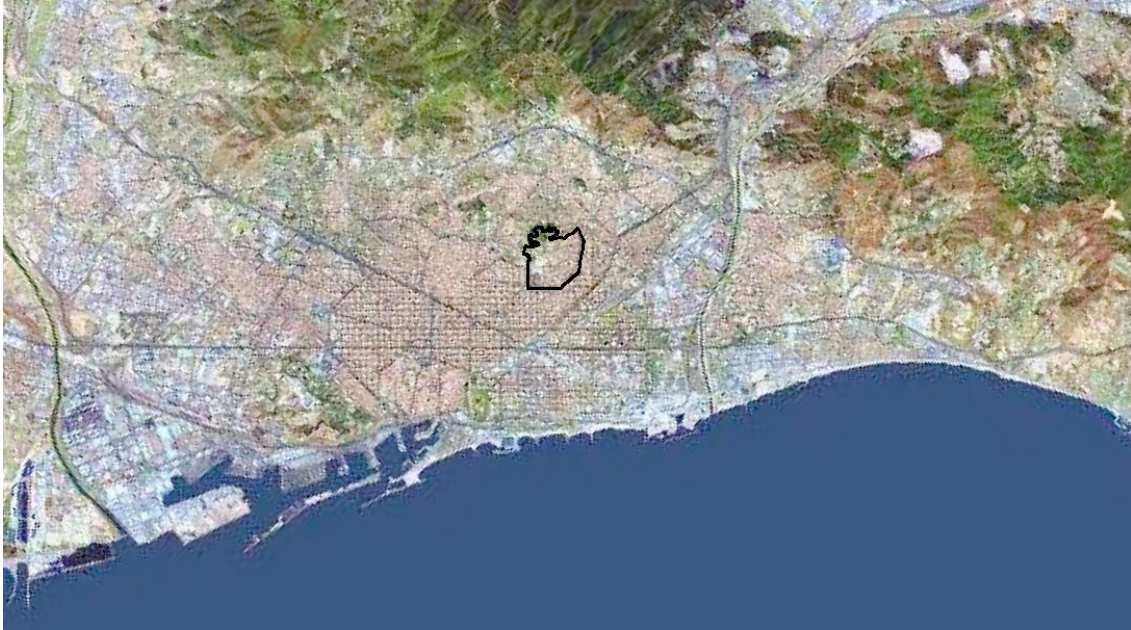
2.1.3 Anàlisi territorial i funcional de l'àmbit del PMU

Els elements bàsics que han de ser descrits en l'anàlisi territorial i funcional de l'àmbit del pla són:

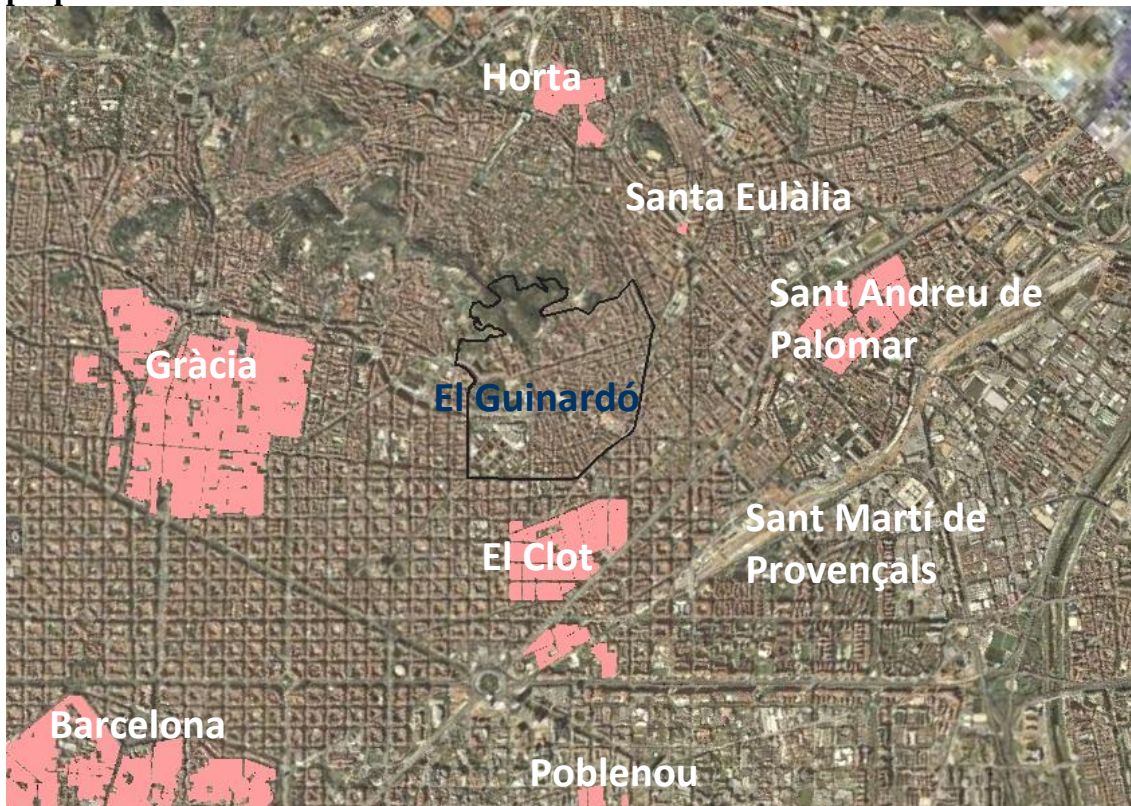
- El municipi en el seu context territorial: caracterització general de l'àmbit del pla i del seu rol en els sistemes territorials, econòmics i socials on està inclòs.
- Usos i funcions de l'espai urbà: distribució espacial de les activitats actuals i previstes en les diferents parts del municipi i classificació segons el tipus de mobilitat que generen.

- Estructura socio-demogràfica: caracterització i evolució de la població segons els elements rellevants per a explicar la seva mobilitat.

Encaix territorial metropolità



Encaix territorial a la ciutat de Barcelona. En color salmó, els nuclis històrics propers



Encaix territorial del barri



Caracterització de la població segons els elements rellevants per explicar la seva mobilitat:

Les característiques de la ciutadania són les característiques dels barris barcelonins emergents durant les dècades dels anys cinquanta i seixanta del segle passat. En el cas del Guinardó es tracta d'un barri amb un teixit social de vocació residencial amb una baixa activitat econòmica. En aquest sentit el constant envelliment de la població, que en el barri s'accentua per la notable presència de població vinguda ara fa quaranta o cinquanta anys que es troba en edat avançada.

La tendència a l'envelliment es veu perjudicada per un entorn de notables pendents, on en força zones cal utilitzar escales, amb poca activitat a l'espai públic, i una renda per càpita gairebé vuit punts per sota la mitjana de la ciutat de Barcelona. A aquesta situació cal afegir la manca d'itineraris adaptats per als vianants i d'un disseny de l'espai públic que doni preferència als vianants. Actualment el vehicle, aparcant i circulant, és el protagonista.

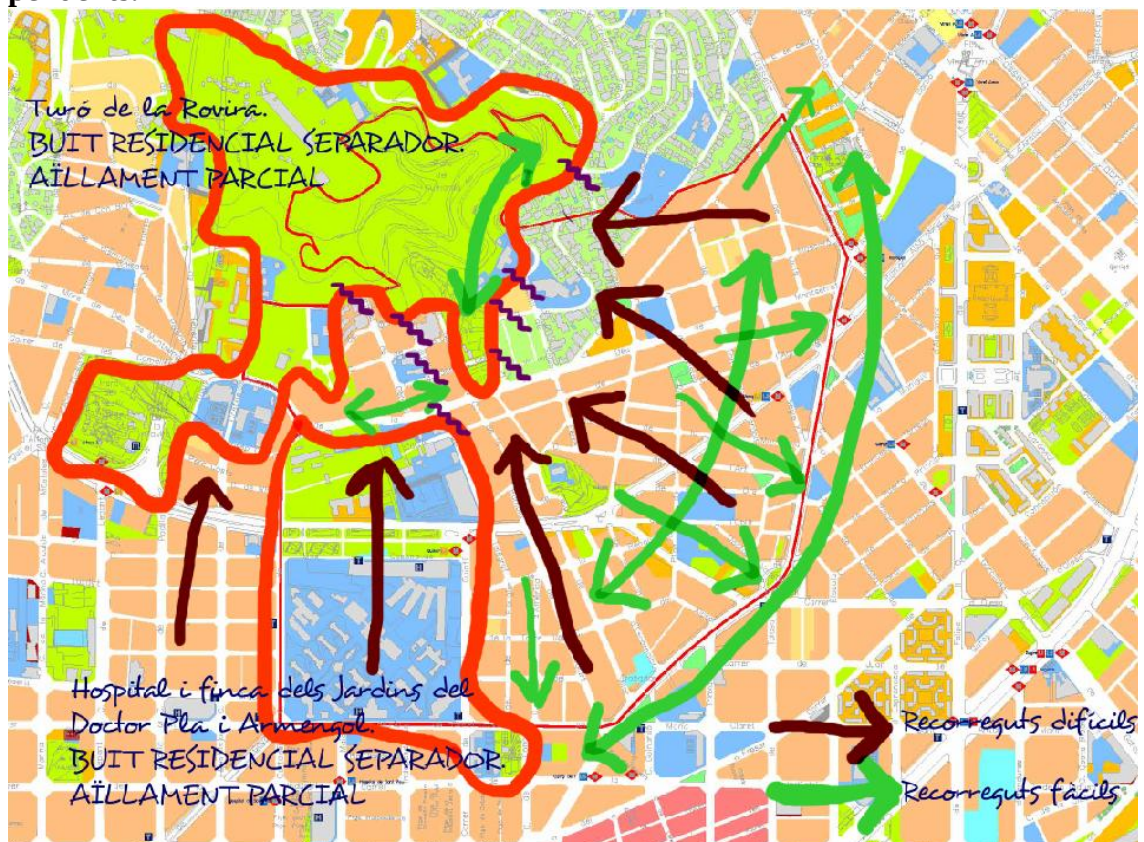
Indicadors socioeconòmics (2008). Font: Ajuntament de Barcelona

	Barri	Districte	Barcelona
Població	35.375	170.906	1.628.090
Densitat (hab/km2)	27.021	14.296	15.926
Població per edat			
0-14	11,5	11,8	11,8
15-24	8,8	9,1	9,5
25-64	57,7	57,2	58,4
65 i més	22,0	21,9	20,3
Població de més de 65 anys que viu sola	25,5	22,9	25,2
Renda familiar disponible	92,2	86,7	100,0

Al barri del Guinardó hi viu molta gent, amb una densitat de població que gairebé duplica la mitjana de la ciutat de Barcelona, tot i incorporar en el seu àmbit l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau i el Parc del Guinardó, que no conté habitatges. En canvi als carrers no es veu massa gent, i aquesta no es mobilitza d'acord amb la població que hi viu. És senyal d'una baixa activitat econòmica, social i cultural, i senyal de la baixa qualitat de l'espai urbà en molts dels seus carrers i itineraris.

Condicionants urbans i de l'orografia del barri:

Plànol indicatiu dels condicionants urbans i els recorreguts condicionats pels pendents.



L'orografia del barri és complicada, ja que el barri es troba en la vessant d'un turó que en algunes zones té forts pendents. El problema és assimilable en part a les dificultats

dels barris veïns, com Can Baró, el Carmel i la Font d'en Fargues, on hi ha força població en entorns pocs favorables per al desplaçament a peu. En el cas del Guinardó, els carrers al peu del Parc del Guinardó cal accedir-hi amb escales.

Tanmateix, un dels principals problemes que actualment té el barri és l'aïllament afegit que suposa no disposar d'un teixit residencial continu amb els barris més propers al districte de Gràcia. El buit urbà s'accentua pel fet que tant l'Hospital de Sant Pau com la finca dels Jardins del Doctor Pla i Armengol no són espais de lleure públics.

2.1.4 Anàlisi dels desplaçaments i les xarxes de transport

Els elements bàsics que han de ser considerats per a la descripció dels desplaçaments són:

- Vianants: caracterització dels desplaçaments a peu i identificació dels principals itineraris emprats pels vianants, en relació amb els centres atractius i generadors de desplaçaments.
- Bicycletes: caracterització, volum i distribució en l'espai dels desplaçaments en bicicleta.
- Transport col·lectiu: caracterització, volum i distribució espacial dels fluxos en els diferents modes de transport col·lectiu.
- Transport de mercaderies i logística: caracterització, volum i repercussió en la xarxa viària i l'espai públic dels processos de distribució de mercaderies.
- Trànsit: caracterització, volum i distribució dels fluxos en l'espai viari, amb consideració especial dels itineraris principals d'entrada i sortida del barri.
- Aparcaments: caracterització de la utilització de l'espai públic i privat per a ús d'aparcament.

Vianants: caracterització, itineraris i polaritats:

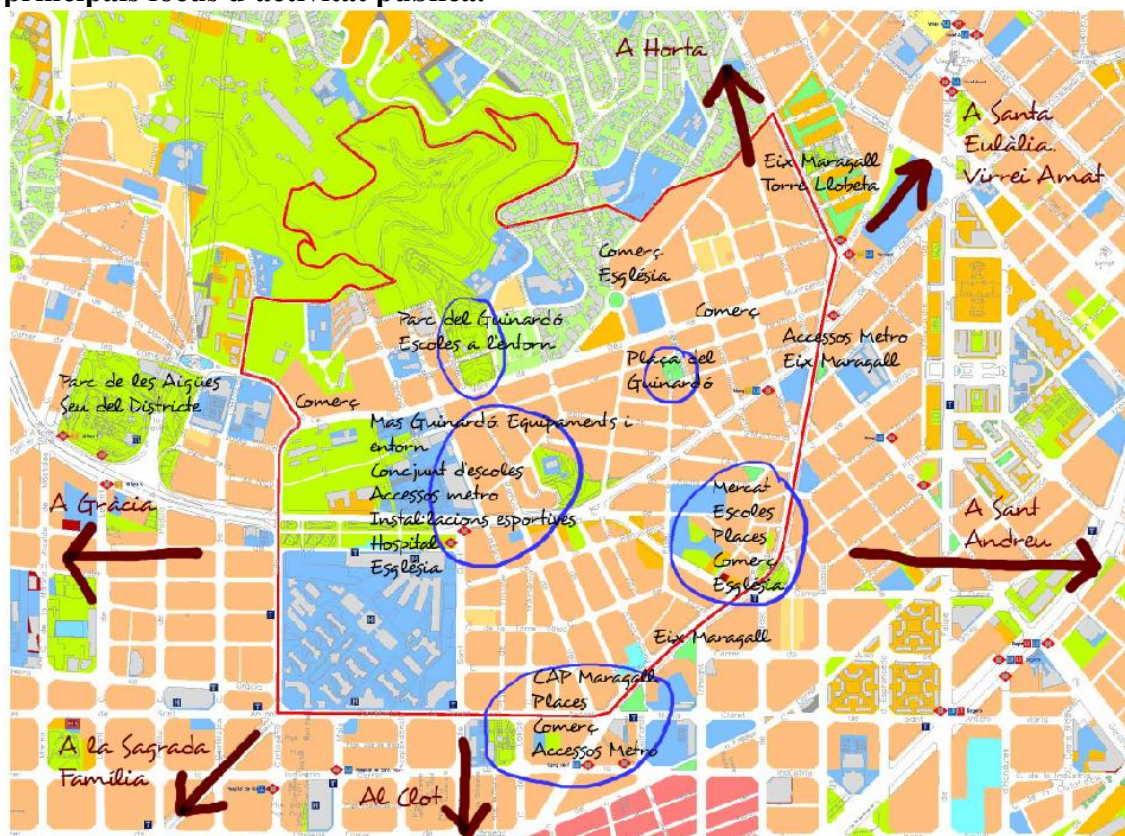
En general, es pot dir que el barri no té un centre clar, no té una plaça major, té força polaritats perimetrals, i a l'interior el punt de més activitat actual és el Mas Guinardó i els entorns amb equipaments docents i esportius, així com el Parc del Guinardó, la Plaça del Guinardó el Mercat del Guinardó amb l'eix Plaça Maragall – Plaça Carles Cardó Sanjuan que uneix el carrer Garrotxa i l'Eix Maragall.

Tanmateix, els eixos comercials es centren en l'Eix Maragall i en segon terme a l'Avinguda Mare de Déu de Montserrat. En tercer terme l'eix comercial de la Ronda del Guinardó.

La localització d'escoles és també perimetral, i estan relativament concentrades al peu del Parc del Guinardó i al voltant de les Piscines municipals, on hi ha estat sempre el FC Martinenc.

Convé ressaltar que el fort pendent de certs carrers i la baixa activitat econòmica del barri propicia que molts veïns i veïnes visquin el barri parcialment, al voltant de la seva zona més propera i accessible. En un mateix barri es viuen diverses zones.

Plànol indicatiu de les diferents polaritats de mobilitat el barri, on s'agrupen els principals focus d'activitat pública.



Futures polaritats espais generadores de mobilitat de vianants:

Al barri s'han activat recentment dues actuacions estratègiques fonamentals per a la dinamització de l'activitat i la regeneració urbana, les actuacions al Mas Guinardó, ja acabades, i el futur complex d'equipaments del Mercat del Guinardó. Ambdues són claus ja que són zones que s'han vist, amb menor o major mesura, afectades durant molts anys per l'impacte que l'afectació urbanística de la Ronda del Guinardó i l'obertura del Carrer Teodor Llorente han suposat. Tanmateix, hi ha altres actuacions pendents, que també són estratègiques, i que ara per ara no formen part de les activitats previstes a curt termini. Així doncs, de forma resumida hi ha quatre actuacions que canviaran i podran canviar la mobilitat el barri de forma notable. Són:

A curt termini:

1. Reactivació de l'activitat al barri amb el funcionament del complex d'equipaments de l'àmbit el Mercat del Guinardó. També està en curs la propera urbanització de la plaça Escornalbou, al peu de la Ronda del Guinardó. Tot aquest espai ara abandonat i degradat per l'afectació urbanística dels eixos de circulació de ciutat té, després de dècades de penúries, l'oportunitat de recuperar part de la vitalitat perduda. Caldren anys per a notar els seus efectes a l'entorn.

A mig termini:

2. Ús públic dels jardins del Doctor Pla i Armengol. Es tracta d'un espai que actualment es mostra com un element separador del barri respecte al teixit urbà

veí. La seva recuperació permetrà obtenir un espai fonamental per fer de pont amb els barris veïns i per l'activitat que s'hi generarà. Es podrà donar continuïtat al carrer Varsòvia, fins al Baix Guinardó.

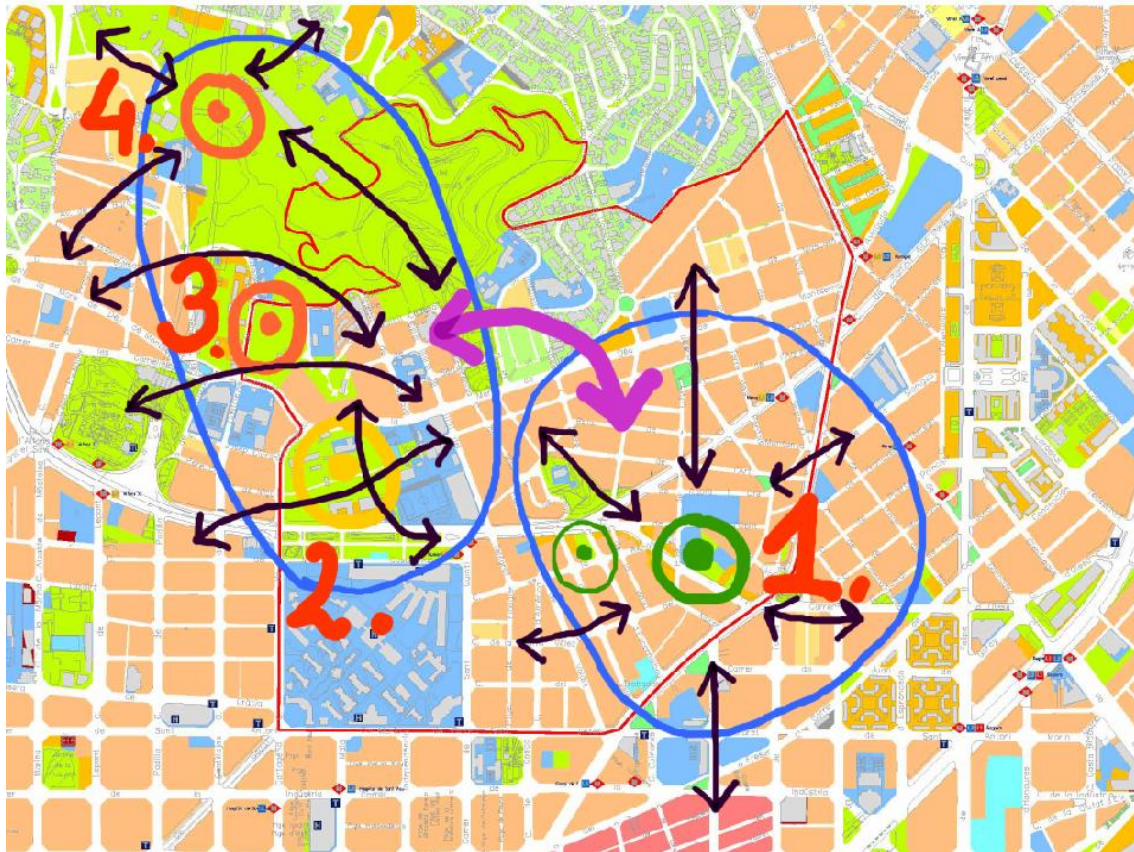
A curt i llarg termini:

3. Actualment hi ha un espai discontinu entre la zona més alta del barri, l'àmbit del carrer Alegre i de Can Mascaró, i el barri veí de Can Baró. Està pendent unir el carrer Alegre amb el Carrer Serrano, així com l'obtenció dels jardins del peu de Can Mascaró fins l'avinguda Mare de Déu de Montserrat. Aquestes actuacions són clau per unir la zona alta del barri amb Can Baró i el Carmel, i la dinamització d'unes sinèrgies actualment gairebé inexistents.
4. Està pendent dotar de bons accessos al Turó de la Rovira. Són claus per a eliminar la barrera física que suposa el turó. S'ha urbanitzat l'antiaeri de la Guerra civil espanyola del Turó de la Rovira, però no s'han resolt els seus accessos fins al cor dels barris veïns.

Tanmateix, al barri hi ha qualificades zones d'equipaments que actualment no fan aquest ús, com ara:

- L'àmbit contigu a l'escola Montserrat Guinardó, al tram entre el passatge Llivia, carrer Oblit i carrer Rubió i Oms. Es tracta d'uns edificis d'habitatges, de difícil i costosa transformació amb equipaments, que de moment només està provocant la seva degradació i abandonament.
- Finques situades al passeig Maragall, al costat del nou Institut Ortopedagògic Nen Déu. Es tractes d'edificis d'habitatges de molt difícil transformació, i a la llarga provocaran també el seu deteriorament.
- Fora dels límits del barri, però en una finca contigua, hi ha un gran espai destinat urbanísticament a equipament de caràcter local, però actualment no té aquest ús. Es tracta d'una gran finca enjardinada originària de l'any 1920, amb accés des del carrer Camil Oliveras, 2. L'espai té un gran atractiu com a dinamitzador del barri, en el cas que acabi convertint-se en un equipament comunitari, i no pas privat, com ha ocorregut en molts casos. Es tracta d'un àmbit amb fortes pendents, una forta barrera a la mobilitat, en una zona amb força activitat escolar sense parcs i jardins propers que uneixin la font d'en Fargues amb el Guinardó.

Plànol indicatiu del potencial generador de mobilitat de les actuacions urbanístiques pendents al barri.

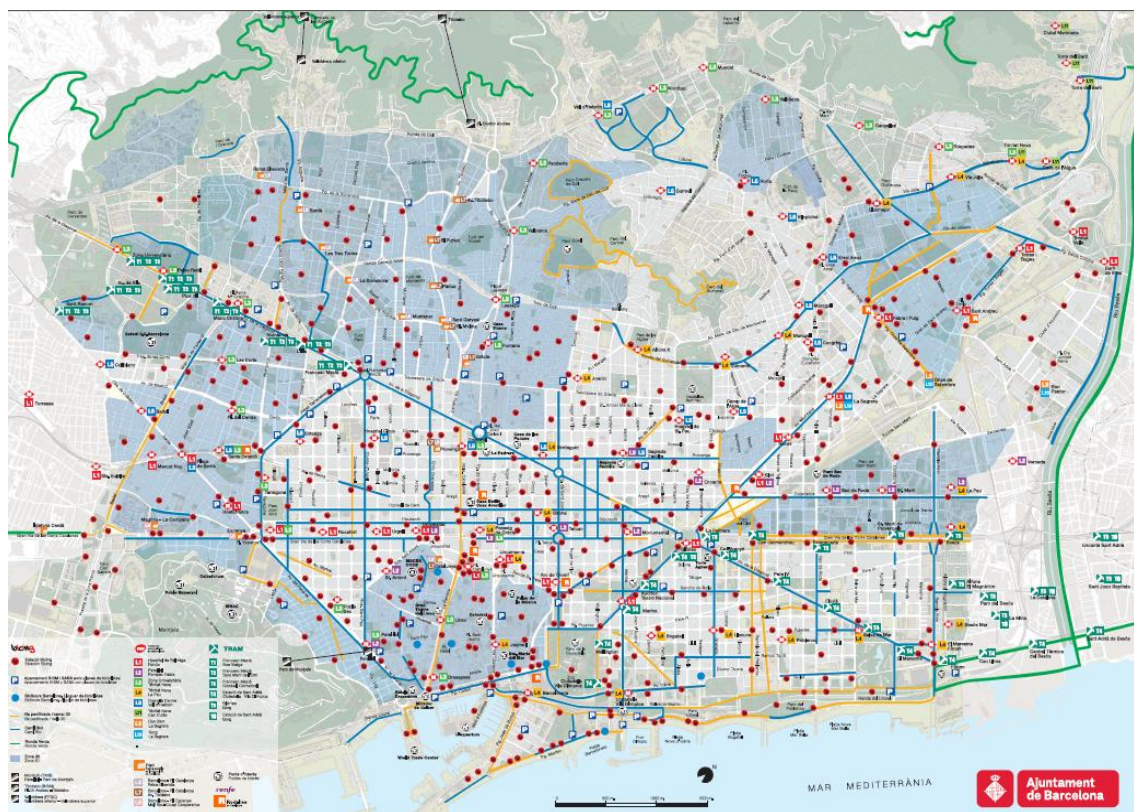
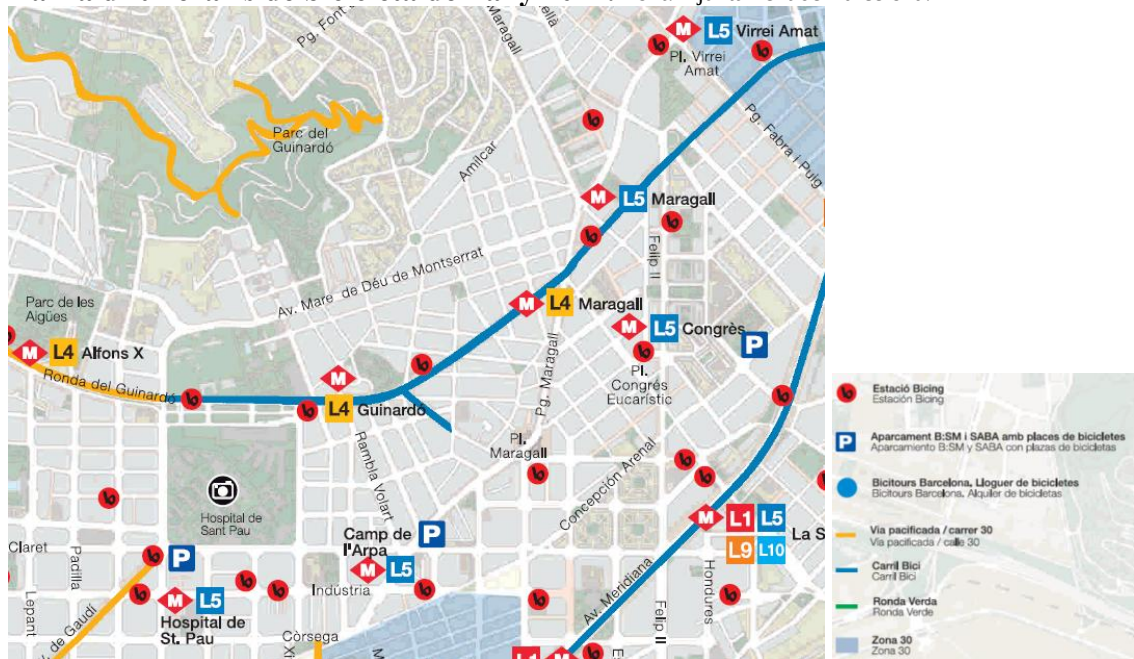


D'altra banda la futura reutilització del conjunt històric de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau oferirà també noves activitats que incidiran directa o indirectament a la mobilitat del barri. En la mesura que es tracti d'espais o activitats destinats al barri hi incidirà, però abans cal veure els usos definitius que es destinen.

Bicicletes: caracterització, itineraris i polaritats

La xarxa d'itineraris de bicicleta s'estructura al barri a través de la Ronda del Guinardó, i resta estructurada amb els districtes de Nou Barris i Sant Andreu, però desconnectada amb Horta i la resta de barris veïns. Tampoc disposa d'una zona 30. Tanmateix, existeixen diverses estacions Bicing addicionals al llarg del Passeig Maragall.

Xarxa d'itineraris de bicicleta de l'any 2011. Font: Ajuntament de Barcelona.



Transport col·lectiu: eixos de circulació d'autobusos i accessos al metro

La xarxa d'autobusos d'accés a la resta de la ciutat s'estructura al llarg de l'avinguda Mare de Déu de Montserrat i del passeig Maragall, sense utilitzar l'eix de la Ronda del Guinardó. La resta del barri es reparteix amb autobusos de barri.

La xarxa de metro es situa al llarg del passeig de Maragall i davant del nou Hospital de la Santa Creu i Sant Pau.

Xarxa d'autobusos 2011 (detall). Font: Ajuntament de Barcelona.



Xarxa de metro 2011 (detall). Font: Ajuntament de Barcelona.

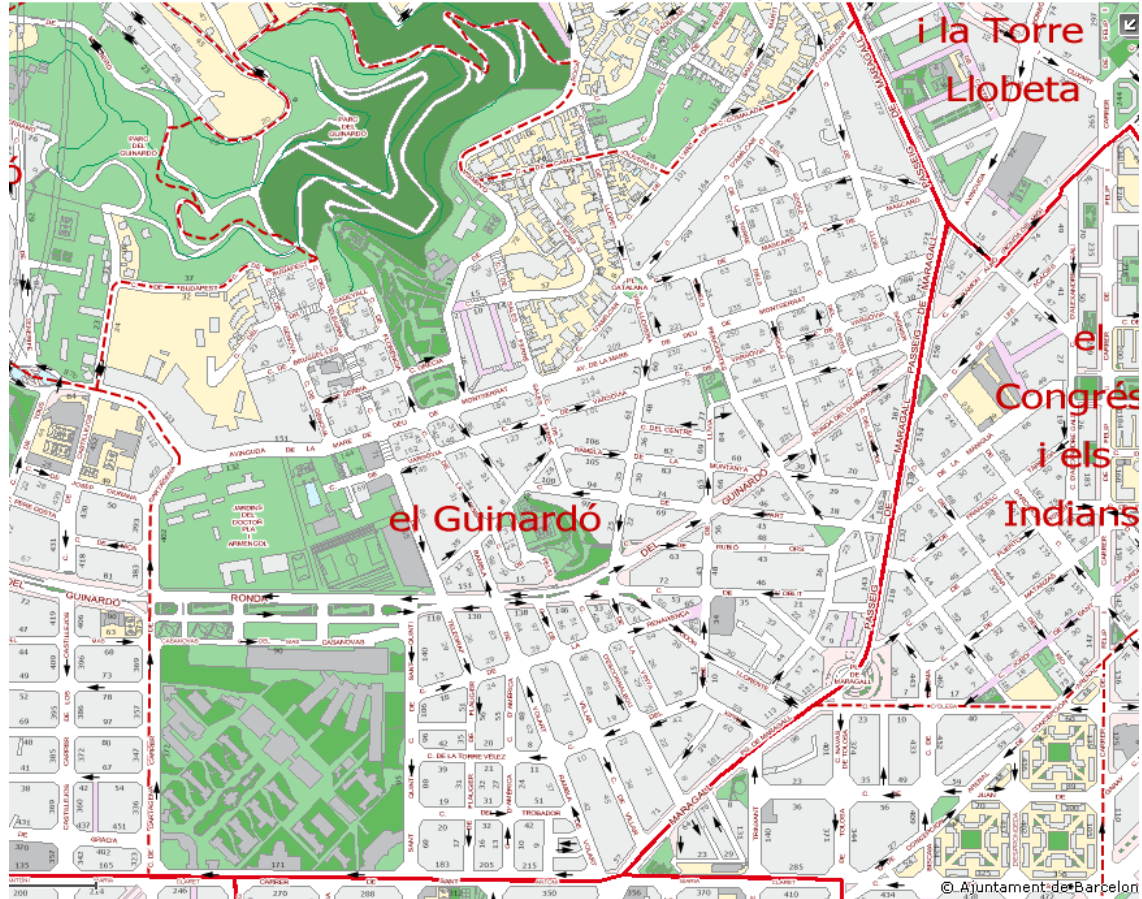


Transport de mercaderies i logística: repercussió

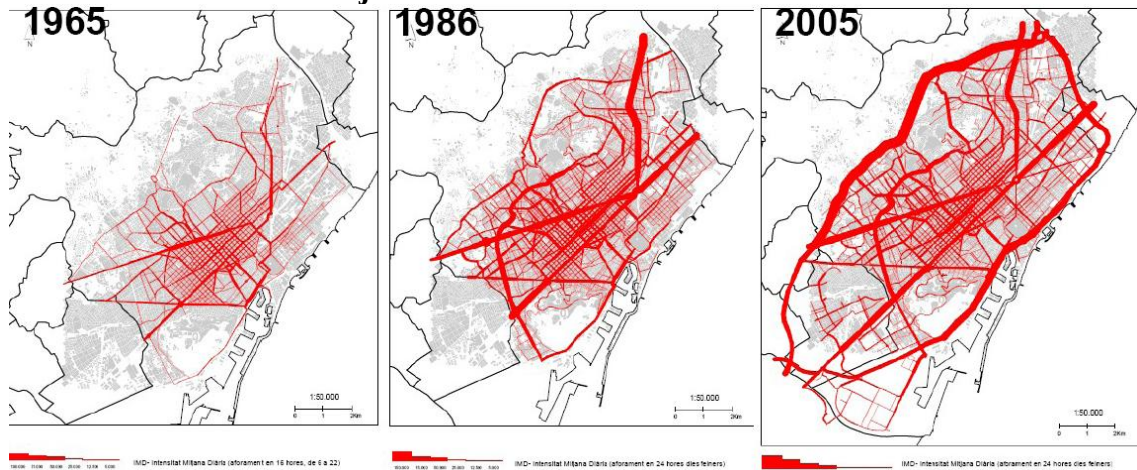
El transport de mercaderies té una baixa repercussió al barri, centrant-se al Mercat del Guinardó i als diferents establiments comercials.

Trànsit: caracterització i estructuració viària

Plànol dels sentits de circulació de vehicles, 2012. Font: Ajuntament de Barcelona.



Plànol de la intensitat mitjana diària de circulació. Font: Fundació Mobilitat Sostenible.



2005. Plànol d'intensitat de circulació. Font: Institut d'Estudis Territorials.



Com s'observa al plànol anterior la Ronda del Guinardó no absorbeix el trànsit que el tram de la Ronda General Mitre ofereix, i com el passeig Maragall absorbeix la major part de la intensitat de circulació. També s'observa com sovint certs carrers s'utilitzen com a dreceres per guanyar temps, en detriment de la qualitat del barri.

Els accessos i les sortides del barri són diversos, però la complexa orografia i desigual trama de carrers en fan un barri complex per moure-s'hi amb vehicle per qui no hi viu o hi treballa.

Aparcaments: caracterització i aparcaments públics

Existeixen diversos aparcaments públics, però la major part dels aparcaments es troben al mateix carrer. Gran nombre d'edificis no disposen d'aparcament, degut en gran mesura per la curta amplada de moltes finques, que originalment eren cases unifamiliars, o bé la pròpia orografia del barri.

Només hi ha dos aparcaments públics al barri, a la plaça del Guinardó i a la plaça Maragall. També hi ha un aparcament públic per a veïns al cap del carrer Varsòvia, a l'alçada del carrer Telègraf.

2.1.5 Anàlisi dels impactes del sistema de transport

L'anàlisi dels impactes del sistema de transport, és a dir, de les externalitats, ha d'oferir una descripció dels diferents efectes que aquest sistema produeix sobre la societat i el medi ambient.

Els elements bàsics que han de ser considerats per a la descripció d'aquests impactes són:

- **Impacte social i ambiental del transport:** quantificació i caracterització dels diferents impactes que genera el sistema de transport sobre la societat i el medi ambient.
- **Estimació dels costos econòmics dels principals impactes i balanç energètic del transport:** valoració econòmica i energètica dels impactes que genera el sistema de transport sobre la societat i el medi ambient.

Aquesta anàlisi forma part d'una anàlisi que defuig de l'objecte d'aquest informe, però que el pla de mobilitat haurà d'incorporar. Tanmateix, convé ressaltar que en el cas del barri del Guinardó l'impacte dels sistemes de transport ha tingut un especial pes en la percepció dels ciutadans sobre l'impacte paisatgístic, i de retruc, sobre la identitat del barri. Actualment el barri és ocupat pels vehicles, amb molt poca presència i rellevància de la xarxa d'itineraris per a vianants, tret de les darreres actuacions a l'espai públic en els principals eixos estructurants del barri: la ronda del Guinardó, el passeig Maragall i l'avinguda Mare de Déu de Montserrat.

2.1.6 Anàlisi de la dimensió subjectiva de la mobilitat

Els elements bàsics que l'estudi de la percepció de la mobilitat pot considerar són:

- **La percepció que tenen els ciutadans de la pròpia mobilitat:** modelització de la població d'estudi mitjançant diferents dimensions de la percepció mòbil, com per exemple, la manera d'apropiació de la via (posicionament en l'eix vianant-conductor) i el mode de transport d'ús preferent.
 - o Percepció: la via és apropiada pels vehicles, i no convida a passejar.
- **Coneixement del sistema de transport:** grau de coneixement de l'oferta de transport i les alternatives existents per desplaçar-se pel territori.
 - o Coneixement de l'oferta de transport: alt.
- **Percepció ciutadana dels modes de transport:** nivell de la satisfacció que produeixen els diferents modes que configuren l'oferta de transport. És recomanable que aquesta variable s'analitzi conjuntament amb l'ús que hom fa de cada mitjà, segons sigui més regular o esporàdic.
 - o Percepció: satisfacció alta en metro i autobús, si bé es troben a faltar autobusos a la ronda del Guinardó. Els busos de barri són poc pràctics però necessaris.
- **Motius d'ús i no-ús dels principals modes de transport:** caracterització de les principals motivacions dels individus per usar i no usar el vehicle privat (cotxe, moto) i el transport col·lectiu (autobús, ferrocarril i altres modes).
 - o Ús del vehicle privat: per accedir a parts de la ciutat de forma ràpida, ara mal comunicats pel transport públic. És poc pràctic per moure's per dins del barri, per la dificultat en trobar aparcament i les voltes que cal fer.
 - o Ús del transport públic: per accedir al centre de la ciutat de Barcelona i als nuclis d'Horta, Sant Andreu de Palomar, Santa Eulàlia (Virrei Amat i Nou Barris), i Gràcia. Es troba molt a faltar la línia 9 de metro, ja que la comunicació en hores punta amb autobús és molt dolenta, i amb metro és complicada, llarga i molesta.
- **Opinió ciutadana de les mesures de gestió de la mobilitat:** avaluació del grau d'acord dels ciutadans respecte d'actuacions o propostes en matèria de gestió de la mobilitat: millora de la seguretat viària, distribució de l'espai públic entre els diferents modes, tarifació de l'aparcament, millora de la cobertura de transport col·lectiu, etc.

- Opinió ciutadana: falta molta feina a fer. Bona rebuda de la zona verda i satisfacció general del transport públic, però greus deficiències en l'estructuració de la mobilitat dins del barri.
- **Percepcions i expectatives sobre el finançament del transport:** conèixer l'opinió ciutadana i les preferències respecte de les possibilitats de finançament del transport: tarifes, impostos i taxes.
 - Percepció i expectatives: costos molt elevats en el transport públic, manquen tarifes més econòmiques per qui en fa un ús habitual.

2.2. Diagnosi

2.2.1 Síntesi

El document de la síntesi de l'anàlisi haurà d'incloure les principals conclusions de l'anàlisi, la qual cosa es concreta en:

- La descripció de mobilitat actual, és a dir, dels desplaçaments, de les xarxes, les externalitats i la percepció sobre la mobilitat.
- La projecció de futur: projecció dels principals paràmetres de la mobilitat.
- La valoració de la incidència actual i esperada del sistema de mobilitat sobre els principis de la planificació de la mobilitat urbana: la competitivitat, la integració social, la qualitat de vida, la salut, la seguretat i la sostenibilitat.

CONCLUSIONS DE L'ANÀLISI

Breu història de la configuració urbana del barri del Guinardó

- El barri ha vist com s'hi han implantat diversos models de barri. La seva cohabitació defineix la identitat del barri, i també el seu caos urbà.
 - Masies i camins.
 - Cases unifamiliars de qualitat.
 - Cases unifamiliars de qualitat mitja i senzilla.
 - Blocs d'habitatges plurifamiliars de densitat baixa.
 - Blocs d'habitatges plurifamiliars de densitat alta.
 - Blocs d'habitatges plurifamiliars de densitat baixa.
- La implantació de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau ha condicionat el futur del barri des de la seva creació.
- Les traces històriques més rellevants i antigues del barri són la rambla Volart, el carrer Garrotxa i el parc del Guinardó.
- El barri manté elements patrimonials i traces històriques que aporten la personalitat del barri.
- El barri disposa d'un important teixit històric sense protegir urbanísticament que potencialment pot desaparèixer.

Espais afectats urbanísticament que han produït la degradació del teixit urbà i l'activitat comercial

- El barri s'ha vist afectat negativament per les afectacions urbanístiques que s'han fet successivament al llarg del segle XX.
- L'obertura de la ronda del Guinardó i del carrer Teodor Llorente ha suposat partir el barri en diagonal, on el teixit edificatori i l'activitat es veuen encara inacabats i pendants de consolidar.

Anàlisi territorial i funcional de l'àmbit del PMU

- L'orografia del barri és complicada, ja que el barri es troba en la vessant d'un turó que en algunes zones té forts pendents.
- Es tracta d'un barri amb un teixit social de vocació residencial
- Baixa activitat econòmica, social i cultural.
- Baixa qualitat de l'espai urbà en molts dels seus carrers i itineraris.
- Actualment el vehicle, aparcant i circulant, és el protagonista.
- Hi viu molta gent, amb una densitat de població que gairebé duplica la mitjana de la ciutat de Barcelona.
- Renda per càpita vuit punts per sota la mitjana de la ciutat de Barcelona.
- El barri està en part aïllat pel fet que tant l'Hospital de Sant Pau com la finca dels Jardins del Doctor Pla i Armengol no són espais de lleure públics.

Anàlisi dels desplaçaments i les xarxes de transport

- El barri no té un centre clar, no té una plaça major, té força polaritats perimetrals, i a l'interior el punt de més activitat actual és el Mas Guinardó i els entorns amb equipaments docents i esportius, així com el Parc del Guinardó, la Plaça del Guinardó el Mercat del Guinardó amb l'eix Plaça Maragall – Plaça Carles Cardó Sanjuan que uneix el carrer Garrotxa i l'Eix Maragall.

Anàlisi dels impactes del sistema de transport

- L'impacte dels sistemes de transport ha tingut un especial pes en la percepció dels ciutadans sobre l'impacte paisatgístic, i de retruc, sobre la identitat del barri.
- Actualment el barri és ocupat pels vehicles, amb molt poca presència i rellevància de la xarxa d'itineraris per a vianants, tret de les darreres actuacions a l'espai públic en els principals eixos estructurants del barri: la ronda del Guinardó, el passeig Maragall i l'avinguda Mare de Déu de Montserrat.

Anàlisi de la dimensió subjectiva de la mobilitat

- Percepció: la via és apropiada pels vehicles, i no convida a passejar.
- Coneixement de l'oferta de transport: alt.
- Percepció: satisfacció alta en metro i autobús, si bé es troben a faltar autobusos a la ronda del Guinardó. Els busos de barri són poc pràctics però necessaris.
- Ús del vehicle privat: per accedir a parts de la ciutat de forma ràpida, ara mal comunicats pel transport públic. És poc pràctic per moure's per dins del barri, per la dificultat en trobar aparcament i les voltes que cal fer.
- Ús del transport públic: per accedir al centre de la ciutat de Barcelona i als nuclis d'Horta, Sant Andreu de Palomar, Santa Eulàlia (Virrei Amat i Nou Barris), i Gràcia. Es troba molt a faltar la línia 9 de metro, ja que la comunicació en hores punta amb autobús és molt dolenta, i amb metro és complicada, llarga i molesta.
- Opinió ciutadana: falta molta feina a fer. Bona rebuda de la zona verda i satisfacció general del transport públic, però greus deficiències en l'estructuració de la mobilitat dins del barri.
- Percepció i expectatives: costos molt elevats en el transport públic, manquen tarifes més econòmiques per qui en fa un ús habitual.

PROJECCIÓ DE FUTUR

El barri està iniciant un procés de rehabilitació de l'activitat econòmica i social, així com del teixit urbà i l'espai públic.

La mobilitat està vivint un canvi de paradigma.



Font: Singer. Fundació Mobilitat Sostenible.

VALORACIÓ D'ACORD AMB LES DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT

- **Competitivitat.** El barri és competitiu amb l'oferta de transport públic, però es pot millorar integrant l'eix de la Ronda del Guinardó per als autobusos. Els desplaçaments del barri són poc funcionals ja que l'absència d'itineraris a l'interior i la manca d'activitat econòmica i social és força baixa.
- **Integració social.** Al barri hi ha una mala accessibilitat per la complexa orografia del barri i la precària dotació d'una xarxa d'itineraris digne per a vianants. Dificultats per al desenvolupament personal, social i laboral al barri.
- **Qualitat de vida.** No és còmode moure's al barri, amb un paisatge urbà precari en el seu interior i dificultats a l'accés als equipaments del barri, situats molts d'ells en zones amb pendent o al seu perímetre.
- **Salut.** El nivell econòmic és a la franja baixa de la ciutat, l'envelliment a la franja alta, i l'adaptació dels carrers a les persones amb dependència o dificultats de mobilitat són baixes. No hi ha itineraris per a vianants de qualitat dins del barri. Els costos socials són alts.
- **Seguretat.** No hi ha punts especialment conflictius, però no hi ha espais de pacificació del trànsit ni voreres contínues adaptades per a vianants. Cal estar sempre alerta perquè els vehicles tenen mala visibilitat en molts llocs i utilitzen els carrers del barri sense cap mena de jerarquització viària.
- **Sostenibilitat.** Bona part de l'activitat social i econòmica del barri es fa fora del barri, i fora del districte, suposant importants costos ambientals per l'ús de transport privat i públic necessari per la quotidianitat de la major part dels veïns i veïnes que viuen i/o treballen al barri.

2.2.2 Diagnosi

CONCLUSIONS DE LA SÍNTESI

Identitat del barri

- El barri ha vist com s'hi han implantat diversos models de barri. La seva cohabitació defineix la identitat del barri, i també el seu caos urbà.
- Les traces històriques més rellevants i antigues del barri són la rambla Volart, el carrer Garrotxa i el parc del Guinardó (amb la font del Cuento).

En positiu

- El barri manté elements patrimonials i traces històriques que aporten la personalitat del barri.
- El barri està iniciant un procés de rehabilitació de l'activitat econòmica i social, així com del teixit urbà i l'espai públic.

En negatiu

- L'obertura de la ronda del Guinardó i del carrer Teodor Llorente ha suposat partir el barri en diagonal, on el teixit edificatori i l'activitat es veuen encara inacabats i pendents de consolidar.
- El barri disposa d'un important teixit històric sense protegir urbanísticament que potencialment pot desaparèixer.
- Orografia del barri complicada, ja que el barri es troba en la vessant d'un turó que en algunes zones té forts pendents.
- El barri està en part aïllat pel fet que tant l'Hospital de Sant Pau com la finca dels Jardins del Doctor Pla i Armengol no són espais de lleure públics.
- El barri no té un centre clar, no té una plaça major, té força polaritats perimetrals disperses sense una xarxa d'itineraris definida que les uneixi.
- Baixa qualitat de l'espai urbà en molts dels seus carrers i itineraris.
- Actualment el vehicle, aparcant i circulant, és el protagonista.
- Hi ha una clara percepció ciutadana que falta molta feina a fer. Bona rebuda de la zona verda i satisfacció general del transport públic, però greus deficiències en l'estructuració de la mobilitat dins del barri.

Dinàmica social i econòmica

- Es tracta d'un barri amb un teixit social de vocació residencial
- Baixa activitat econòmica, social i cultural.
- Hi viu molta gent, amb una densitat de població que gairebé duplica la mitjana de la ciutat de Barcelona.
- Renda per càpita vuit punts per sota de la mitjana de la ciutat de Barcelona.

3. PROPOSTES PER UN PACTE PER LA MOBILITAT AL BARRI DEL GUINARDÓ

3.1. Directrius principals a incorporar al pacte per la mobilitat

3.1.1 Objectius segons les Directrius nacionals de mobilitat

Estratègia:

D'acord amb les Directrius nacionals de mobilitat de Catalunya es podria resumir amb la següent estratègia:

“més accessibilitat, menys impactes”

Criteris:

- Elements a maximitzar (més accessibilitat, millor qualitat, millor competitivitat).
- Elements a minimitzar (impactes socials, ambientals i territorials).

Sobre la **competitivitat**.

- Un sistema de transport més vinculat a la relació cost-eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu.
- Definir una xarxa d'itineraris interior estructurant que canalitzi nous usos i activitats al barri, estimulants el seu potencial.
- Acompanyar les actuacions amb polítiques d'estímul al comerç i l'activitat cultural i social.

Sobre la **integració social**.

- Establiment d'un barri estructurat en una xarxa d'itineraris interna que fomenti la integració social amb el desenvolupament personal, social i laboral al barri.
- Facilitar l'accessibilitat dels vianants a tot el barri i eliminació de barreres arquitectòniques.

Sobre la **qualitat de vida**.

- Dinamització de l'activitat a l'espai públic del barri amb l'estímul d'un barri equipat amb comerços, vida social i cultural, i nous llocs de treball, a partir d'una política d'espais públics i equipaments integrada amb l'estímul del comerç i l'activitat.
- Millora del paisatge urbà, amb actuacions d'arbrat, il·luminació i reurbanització d'itineraris per a vianants.

Sobre la **salut**.

- Dotar el barri d'un espai públic de qualitat que n'eviti la marginació en aquelles zones més desfavorides o incomunicades.
- Estimular la salut física i emocional amb dotant de vitalitat al barri.

Sobre la **seguretat**.

- Habilitar l'espai públic per als vianants, definint àrees de pacificació de trànsit i millorant la visibilitat a les cruïlles.
- Cal una millora de la visibilitat, l'accessibilitat, i eliminació d'obstacles en els recorreguts.
- Implantar sistemes de seguretat a l'espai públic, en el disseny i la senyalització.
- Localitzar els punts amb més risc i fer-hi actuacions de millora.

Sobre la **sostenibilitat**.

- Facilitar la convivència al barri, com un lloc on viure-hi, treballar-hi i relacionar-s'hi.
- Evitar la dependència dels transports a motor, ja siguin vehicles privats o transport públic.

3.1.2 Objectius principals

L'objectiu final del planejament urbanístic i el disseny de l'espai públic hauria de ser la integració i la consolidació del medi urbanitzat, de l'hàbitat urbà, aspirant a harmonitzar la qualitat de vida de les persones i les diferents dinàmiques socials a tots els nivells.

Els carrers del barri no són carrers per autobusos convencionals, ni per camions, són per les persones.

Objecte principal del Pla de mobilitat urbana:

- Assolir un Pacte per la mobilitat consensuat amb la ciutadania, els tècnics municipals i els grups polítics, sobre un model de barri de futur, amb futur. Per això és necessari integrar la política econòmica, de mobilitat, social, ambiental, comercial, de serveis i patrimonial amb un projecte comú, un model de barri.

Criteris principals:

- Fomentar el passeig al barri integrant el patrimoni, els equipaments, els parcs i les places.
- Establir illes de vianants estructurades, amb itineraris per a vianants que les articulin, i vies perimetrals de repartiment del trànsit de vehicles.
- Fomentar el comerç i l'activitat social i cultural a l'interior del barri.
- Aportar respostes a les necessitats del barri, amb pendents forts i amb població dependent a l'alça (especialment gent gran).

Comunicació i pedagogia:

La mobilitat és una activitat on conflueixen molts elements, i entre aquests tenen un alt pes específic les actituds i els comportaments dels ciutadans. Per tant, una altra dimensió de mesures que cal desenvolupar, transversal als tres àmbits anteriors, és la que correspon a la comunicació i la pedagogia.

És convenient establir un debat veïnal sobre la mobilitat i la identitat del barri (enquestes, informació, actuacions...)

3.1.3 Objectius específics

Objectius sobre els mitjans de transport:

- Enllestir la línia 9 del metro, essencial per la connectivitat del barri amb la resta de la ciutat.
- Integrar la xarxa d'autobusos a través de la Ronda del Guinardó, estimulants la integració d'aquest eix des de fora del barri.
- Mantenir i potenciar l'autobús de barri, necessari per moltes persones.
- Foment de l'ús de la bicicleta al barri i integrar-la als barris veïns.

Objectius sobre l'espai públic i viari:

- Definició d'illes per a vianants, amb mesures de pacificació del trànsit i tràfic concentrat en alguns carrers. Evitar també el creuament del barri per vehicles que volen fer dreceres.
- Definició d'itineraris per a vianants que articulin l'interior del barri. Estructuració del barri i de les principals polaritats d'activitat del barri, el complex d'equipaments (en construcció) del Mercat del Guinardó, el Mas Guinardó i el Parc del Guinardó.
- Vorera contínua a totes les cruïlles que garanteixin la pacificació del trànsit, la circulació de vianants preferent, i que millori la visibilitat, seguretat i accessibilitat.
- Millora i ordenació del paisatge urbà.
 - o Ordenació de l'arbrat, ara irregular i insuficient. Element fonamental de millora del paisatge urbà.
 - o Millora de la il·luminació, ara amb tipologies i models diferents, en benefici dels vianants i la identitat del barri;
 - o Replanteig dels contenidors d'escombraries, que en alguns casos priven de visibilitat o incomoden certes activitats o veïns.
 - o Replanteig de les papereres, més accessibles en uns carrers més adaptats per les persones.
 - o Replanteig de la reserva d'espais de càrrega i descàrrega en funció de l'activitat comercial.
- Definició de noves vies per a l'ús de bicicletes.
- Senyalització del barri indicant els principals centres d'activitat social i cultural.
- Millora dels accessos al barri des de les vies estructurants perimetrals.

Objectius sobre l'espai privat:

- Reubicar part del parc de vehicles privats a aparcaments, ja siguin privats o públics. La construcció dels actuals aparcaments del Mercat del Guinardó i de la plaça Escornalbou facilitarà les actuacions de disminució de places al carrer.
- Habilitar un nou aparcament públic al cap del carrer Varsòvia, a la zona d'escoles i equipaments comunitaris, al peu dels jardins del Doctor Pla i Armengol.

3.1.4 Missatges i idees gràfiques

El barri s'estructura amb illes de vianants i una xarxa perimetral d'accés de vehicles

Plànol de delimitació d'illes de vianants de pacificació del trànsit.



El conjunt del teixit urbà estructurat pels eixos de circulació de la ronda del Guinardó, el carrer Teodor Llorente, l'avinguda Mare de Déu de Montserrat i el passeig Maragall, es proposa definir-se com a illes de vianants de pacificació del trànsit, on els vianants són els usuaris principals.

Les actuacions a l'espai públic van dirigides a unir les illes de vianants i les polaritats de mobilitat

Les polaritats de mobilitat per a vianants són:

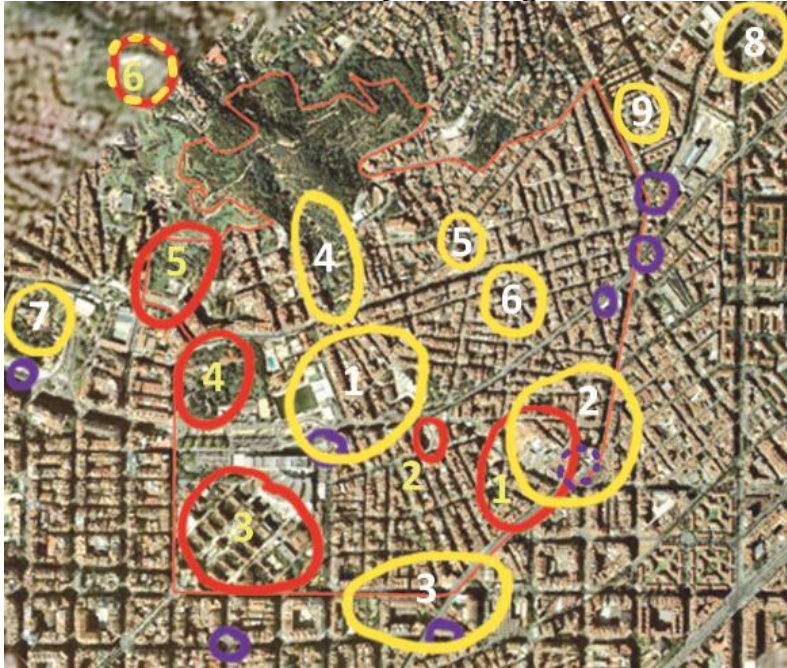
Polaritats actuals

1. Mas Guinardó, places, escoles, instal·lacions esportives, Hospital, església, accessos metro.
2. Mercat del Guinardó, escoles, places, comerç i església.
3. CAP Maragall, places, escoles, comerç, metro.
4. Parc del Guinardó, escoles.
5. Plaça Catalana
6. Plaça del Guinardó.
7. Parc de les Aigües, biblioteca, seu del districte...
8. Plaça Virrei Amat.
9. Torre Llobeta

Futures polaritats

1. Complex d'equipaments del Mercat del Guinardó (en construcció), Plaça Maragall (tram Guinardó), Torre Garcini (pendent d'adquirir per l'Ajuntament).
2. Plaça d'Escornalbou (en construcció)
3. Hospital de la Santa Creu i Sant Pau (en curs concreció d'usos).
4. Jardins del Doctor Pla i Armengol (en mans privades actualment)
5. Jardins entorn Casa Mascaró (en mans privades actualment).
6. Turó de la Rovira (pendent de definir els accessos).

Plànol de delimitació de les polaritats generadores de mobilitat per a vianants.



Es defineixen tres eixos a intervenir:

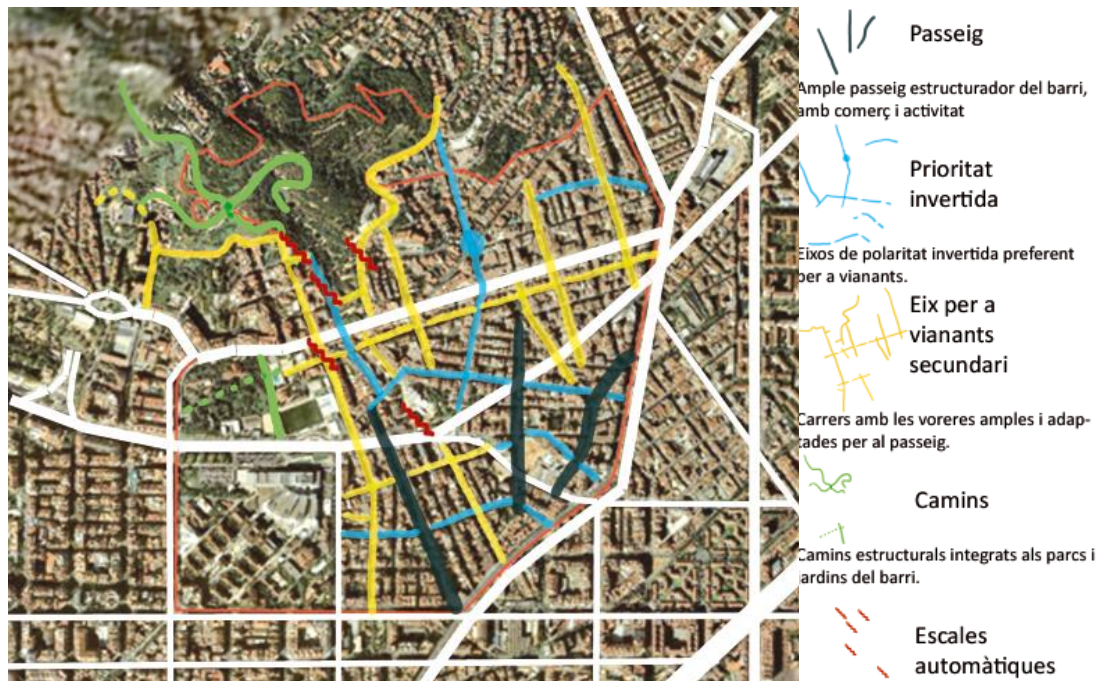
1. Eixos a nivells. Unir el barri a les diferents cotes de nivell.
 - a. Eix cotes intermitges
 - b. Eix cotes baixes
2. Eixos en pendent. Unir el barri de dalt a baix.
3. Eixos a muntanya. Unir el barri amb el Turó de la Rovira, el Carmel i Can Baró.

Plànol de definició de les actuacions a l'espai públic interior del barri.



Es proposen diferents itineraris habilitats per a vianants

Plànol de jerarquització d'itineraris proposat

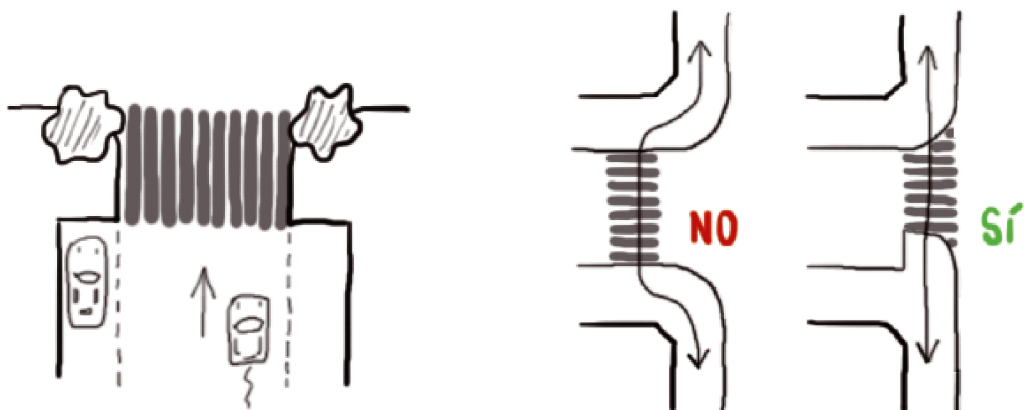


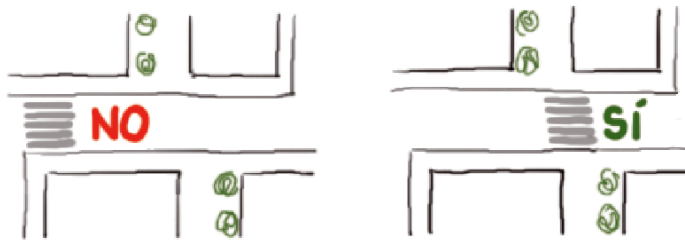
Es proposa articular el barri amb quatre tipus de vials per a vianants:

- Rambla / passeig. Amples passejos estructuradors del barri, amb comerç i activitat.
- Carrers de prioritat invertida. Eixos de polaritat invertida preferent per a vianants.
- Eixos secundaris per a vianants. Carrers amb les voreres amples i adaptades per al passeig.
- Camins. Camins estructurals, integrats als parcs i jardins del barri.

El vianant ha de poder circular amb comoditat

- Fent voreres contínues:





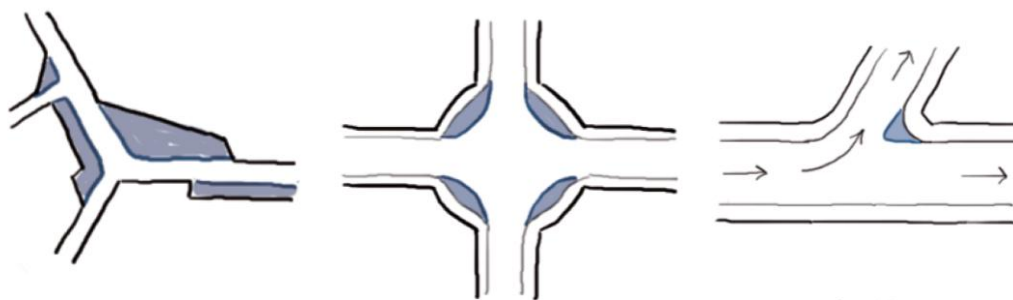
Exemple mal resultat, carrer Escornalbou cantonada Xiprer:



Exemple ben resultat: carrer Garrofers cantonada Varsòvia



- Ampliant les voreres allà on sigui possible:

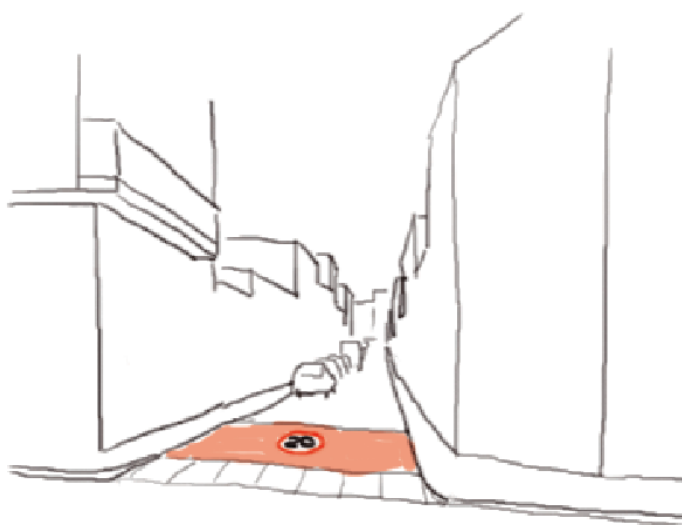


El trànsit s'ha d'ordenar i pacificar. El vianant té sempre prioritat

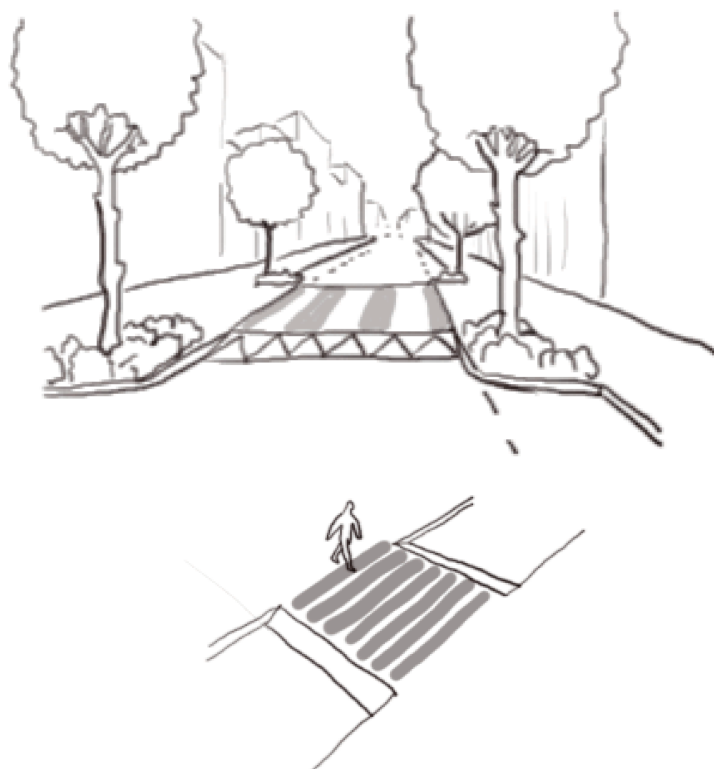
- Marcant un canvi de paviment, o aixecant les cruïlles:



- Prenent mesures en els accessos:



- Prioritzant l'ús de la calçada per als vianants:



Hi ha d'haver itineraris per a vianants amb prioritat invertida. Cal un barri estructurat i comunicat

- Transformant la rambla Volart en una RAMBLA, un model de qualitat que fomenti la qualitat al barri.



- Zones de passeig de prioritat invertida o de vianants preferent de qualitat, en el passatge Llivia o en el carrer Garrotxa:



I carrers més adaptats per a vianants



I fins i tot amb senyals d'orientació per a vianants



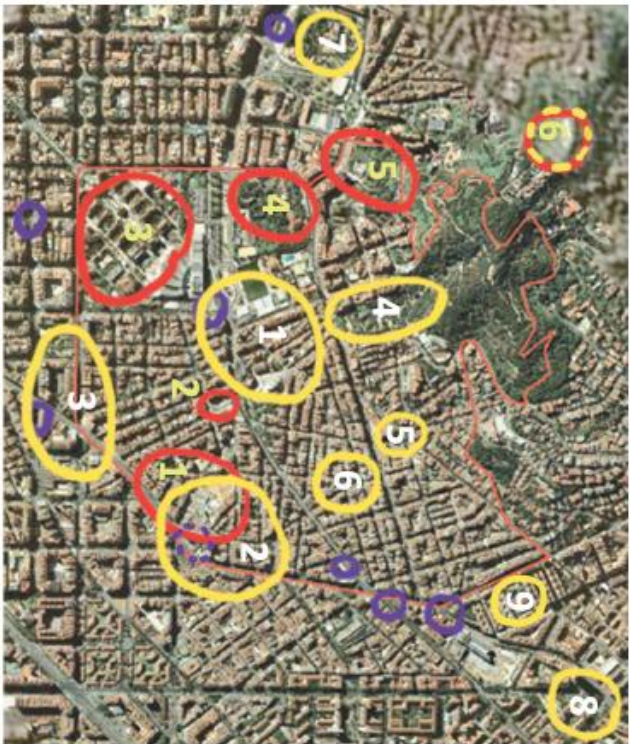
Cal fomentar l'ús de la bicicleta

Facilitar els itineraris per les bicicletes, el seu ús en les zones 30, i l'aparcament en la via pública o *guardabicis*..





Illes de vianants proposades. Pacificació del trànsit



Polaritats de mobilitat interna per a vianants

- Polaritats actuals**
1. Mas Guinardó, places, escoles, instal·lacions esportives, Hospital, església, accessos metro.
 2. Mercat del Guinardó, escoles, places, comerç i església.
 3. CAP Maragall, places, escoles, comerç, metro.
 4. Parc del Guinardó, escoles.
 5. Plaça Catalana
 6. Plaça del Guinardó.
 7. Parc de les Aigües, biblioteca, seu del districte...
 8. Plaça Virrei Amat.
 9. Torre Llobera
- Futures polaritats**
1. Complex d'equipaments del Mercat del Guinardó (en construcció), Plaça Maragall (tram Guinardó), Torre Garçini (pendent d'adquirir per l'ajuntament).
 2. Plaça d'Escornalbou (en construcció)
 3. Hospital de la Santa Creu i Sant Pau (en curs concretat d'usos).
 4. Jardins del Doctor Pla i Armengol (en mans privades actualment)
 5. Jardins entorn Casa Mascardó (en mans privades actualment).
 6. Turó de la Móra (pendent de definir els accessos).
- Accessos metro**
- Futurs accessos metro**



Objectius de les actuacions a l'espai públic

1. Eixos a nivells
 - 1.a. Eix cota intermèdia
 - 1.b. Eix cota baixa
 Unir el barri a les diferents cotes de nivell.
2. Eixos en pendent unir el barri de dalt a baix.
3. Eixos a muntanya Unir el barri amb el Turó de la Rovira, El Carmel i Can Baró.



Eixos de vianants proposats

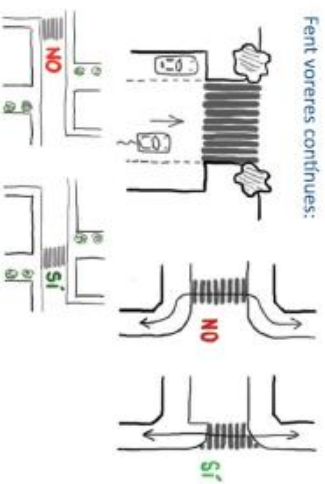
01 Model de barri per a vianants

- Passeig**
- Àmbit passeig estructurador del barri, amb comerç i activitat
- Prioritat invertida**
- Eixos de polaritat invertida preferent per a vianants.
- Eix secundaris per a vianants**
- Carreteres amb les voreres amples i adaptades per al passeig.
- Camins**
- Camins estructurals integrats als parcs i jardins del barri.
- Escales autòmàtiques**

Comissió d'Urbanisme de la Coordinadora d'Entitats del Guinardó
20 de gener de 2012

El vianant ha de poder circular amb comoditat

Fent voreres contínues:



Exemple mal resolt, carrer Escornalbou cantonada Xiprer:



Exemple ben resolt:
carrer Garrofers cantonada Varsovia



Ampliant les voreres allà on sigui possible:



I fins i tot amb senyals
d'orientació per a vianants

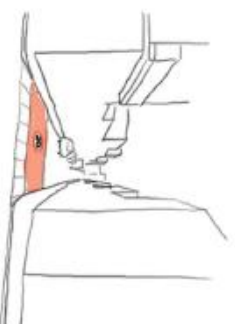


El trànsit s'ha d'ordenar i pacificar. El vianant té sempre prioritat

Marcant un canvi de paviment, o aixecant les cruïlles:



Prenent mesures en els accessos:



Prioritzant l'ús de la calçada per als vianants:

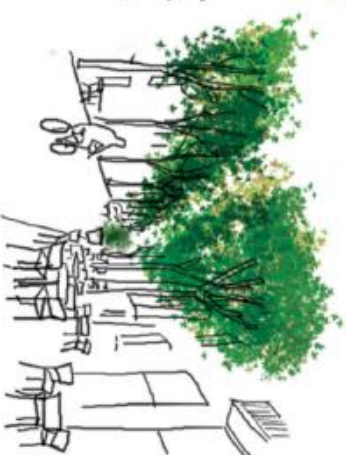


Més carrers adaptats
per a vianants

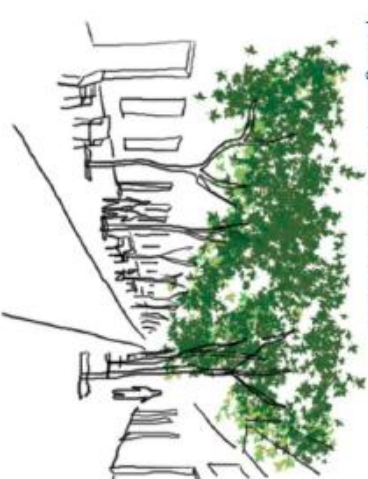


Hi ha d'haver itineraris per a vianants amb prioritat invertida. Cal un barri estructurat i comunicat

Transformant la rambla Violart en una RAMBLA, un model de qualitat que fomenti la qualitat al barri:



Zones de passeig de prioritat invertida o de vianants preferent de qualitat, en el passatge Lliuà o en el carrer Garrotxa:



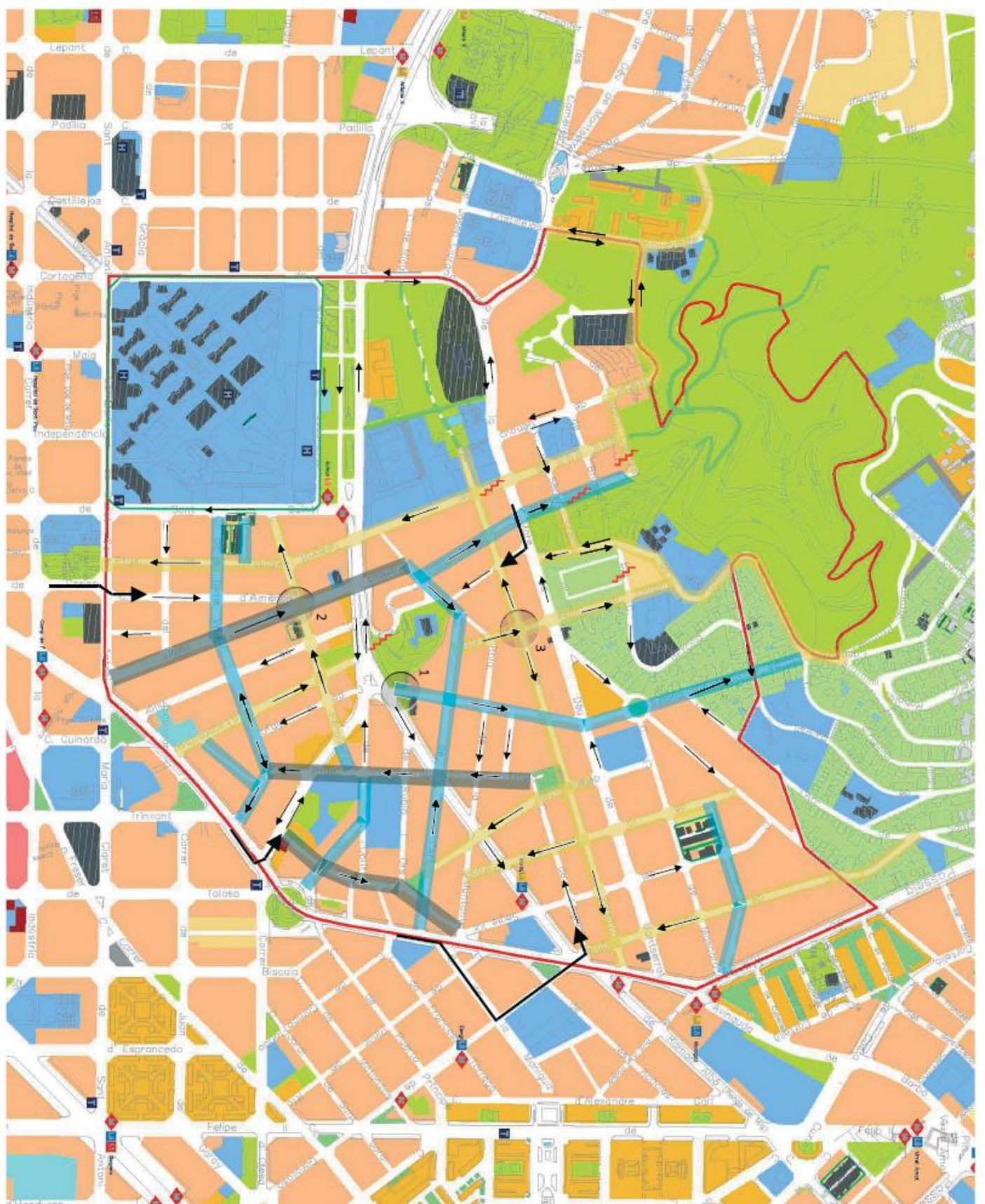
Cal fomentar l'ús de la
bicicleta

Facilitar els itineraris per les bicicletes, el seu ús en les zones 30, i l'aparcament en la via pública o guardabrics..



02 Missatges i idees

gràfiques
Comissió d'Urbanisme de la Coordinadora
d'Entitats del Guinardó
20 de gener de 2012



LLEGENDA

-  Passeig
Ample passeig estructurador del barri,
amb comerç i activat.
-  Prioritat
invertida
-  Eix secundaris per
a vianants
Eixos de polaritat invertida preferent
per a vianants.
-  Carrers amb les voreres amples i adap-
tats per al passeig.
-  Camins
Camins estructurals integrats als parcs i
jardins del barri.
-  Escaleres
automàtiques
-  Accessos nous
-  Sentits circulació
1. Accés perillós
intermedi-
2. Creuament amb
semàfor (3 temps)
3. Canvi de sentit
Millior distribució
-  Béns immobles
amb protecció
urbanística

03 Proposta del Pacte per la mobilitat al Guinardó

Comissió d'Urbanisme de la Coordinadora
d'Entitats del Guinardó
20 de gener de 2012