

Urbanización de la plaza de Antonio López

Necesidad de la plaza.

EXISTÍA antes esta plaza, que era de reducidas dimensiones y enclavada en el enlace de la ciudad vieja con la zona marítima, en el encuentro de los paseos de Colón e Isabel II y Paso Bajo Muralla. Pocos años hace que, al llevarse a ejecución los proyectos de vías de reforma que cruzan la población antigua, se abrió la Vía Layetana, arteria importante desde el punto de vista de la circulación, que desemboca en uno de los ángulos de la plaza objeto de este proyecto. Debido a ello, se concibe la necesidad de hacer esta plaza de dimensiones más holgadas, para que se pueda encauzar el tráfico en la forma debida y para dar asimismo un final a la Vía Layetana, en consonancia con el también concebido edificio de Correos y Telégrafos, emplazado en el término de dicha vía.

Calles que afluyen a ella.

Empezando por el paseo de Colón, y siguiendo el sentido de las agujas de un reloj, son: la calle de la Merced, la de la Fustería, la Vía Layetana, la calle del Consulado, el paseo de Isabel II, la calle de Llauder y Paso Bajo Muralla. Del paseo de Colón sería inútil señalar su importancia, pues está reconocido como una vía de intensísimo tráfico, que nace en la Puerta de la Paz, bordea por un lado los tinglados de esta parte del puerto y limitan el otro edificios importantes de comercio, navegación y centros oficiales. La calle de la Merced, muerta para la circulación, ha de ejercer escasa influencia en este proyecto. Alguna tiene la de la Fustería, debido a ser la vía que se destinará al tráfico de los vehículos que lleven y saquen la correspondencia de la nueva Casa de Correos y Telégrafos. La Vía Layetana es quizás hoy día la calle más importante del casco antiguo de Barcelona, debido al tráfico excepcional que en la misma se desarrolla, proveniente del enlace del puerto y barrios industriales con el ensanche y núcleos altos de la ciudad. La calle del Consulado es de importancia secundaria, pero susceptible de que adquiera mayor vida, ya que une esta plaza con su vecina la de Palacio, y en ésta podría dividirse el tráfico de un modo que acometiera parte del mismo por esta calle, ya que su ancho lo permite. El paseo de Isabel II, continuación del de Colón y enlace de las dos plazas antes citadas, es de tránsito obligado para dirigirse a la estación del ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante, y de una im-

portancia de primera categoría. Por último, y después de pasar por alto la calle de Llauder, completamente secundaria, está el Paso Bajo Muralla, que une dicha plaza con el barrio marítimo de la Barceloneta y con más de la mitad de los diques y atracaderos del puerto.

En resumen, referente a la circulación, hay las siguientes direcciones de tráfico marcadísimas: la de los paseos de Colón e Isabel II entre sí; del primero con el Paso Bajo Muralla, y el de la Vía Layetana con estas tres vías.

Edificios importantes.

La Casa de Correos y Telégrafos, cuya fachada principal está enclavada en esta plaza, y el Palacio de la Lonja y Bolsa, que, con el derribo de una manzana, queda formando parte del marco de la plaza, son los más importantes a considerar, y a ellos hemos supeditado parte del proyecto. Los otros edificios, de un valor mucho más secundario, completan el cerramiento de la plaza.

Clasificación.

Expuestas sucintamente las características principales del problema, se ve en seguida que la plaza entra de lleno en las clasificadas como de «circulación», pudiéndose también considerar en parte como plaza arquitectónica, y hasta por la índole de sus principales edificios no es aventurado asegurar que lo es de negocios. Sin embargo, la primera clasificación de circulación o tráfico es la más apropiada.

Soluciones.

En todas las soluciones intentadas se derriba la manzana comprendida entre la plaza actual, calles del Consulado, Capmany y paseo de Isabel II, derribo que en parte está hecho; de esta manera queda la Vía Layetana en el centro de uno de los lados del rectángulo que formaría el perímetro de la plaza. Otro derribo es el del ángulo formado por el paseo de Isabel II y Paso Bajo Muralla, el cual creemos necesario, porque actualmente es forzosísima la circulación rodada en esta parte, debido al ángulo agudo que forman dichas vías. En cambio, salvamos por un pórtico el paramento comprendido entre el paseo de Colón y calle de la Merced, para evitar el retraso de dicha fachada en alineación con la calle de la Fustería y facilitar el tráfico pedestre.

Al tratar de resolver el problema, se nos han ocurrido las tres soluciones siguientes:

Primera. Prolongar la Vía Layetana, partiendo la plaza en dos explanadas o andenes; pero tiene los inconvenientes de no dar separación clara y definida a las direcciones de los vehículos y seguir subsistente y agravada la congestión de la Vía Layetana; de no dar a ésta la perspectiva final que exige y de que carece en la actualidad; de no tener ningún punto de vista principal la Casa de Correos y Telégrafos, debido al excesivo tráfico; de la formación de un arroyo de gran ancho que interrumpiría la unión de los paseos de Colón e Isabel II; de que en lugar de tener una plaza, tendríamos, en rigor, dos.

Segunda. Formar una perspectiva final de la Vía Layetana por medio de tres burladeros grandes, de los cuales el del centro se destinaría a una masa arquitectónica que cumpliera aquel objeto, y consiguiendo, a su vez, con todos ellos, la subdivisión del tráfico rodado. Los inconvenientes son los ya especificados anteriormente, unidos al gran defecto de subdivisión excesiva de la plaza por líneas o fajas de circulación rodada, sacrificando el tráfico de peatones, a la vez que la unión de los paseos de Colón e Isabel II se vería interrumpida hasta cuatro veces, y en dos de los arroyos el bordillo seguiría una línea irregular debido a las curvas de los rieles del tranvía, lo que resultaría altamente defectuoso.

Tercera. Formar un solo andén central, solución que, como es la adoptada en el proyecto, razonamos más ampliamente. En esta solución desaparecen las desventajas anteriores. Queda clara y definida la circulación por establecerse una sola dirección de tráfico; los puntos de conflicto son de escasa importancia y dispuestos siempre en sentido normal; el andén permite en su centro, aproximadamente, un conjunto arquitectónico, que formaría la perspectiva terminal de la Vía Layetana: este final, ateniéndonos al carácter de los edificios principales que constituyen el marco, es un obelisco combinado en su basamento con un juego de aguas; a los lados del andén hemos dispuesto elementos secundarios: uno es la acometida doble de escalinatas para conducir al Metropolitano, y otro, el monumento, ya existente, de Antonio López, primer marqués de Comillas, que por ser de reducidas dimensiones y debido a su clase encuadraba mal en el centro de la plaza, y que en este nuevo emplazamiento, por tener como fondo la fachada de la Lonja, está más en carácter. La continuación de los paseos de Isabel II y Colón, y sus filas de arbolado, subsiste sin solución de continuidad; de este modo, la vegetación detrás del obelisco, ayuda y completa la impresión de cerramiento deseada, interrumpiéndose tan sólo por dos arroyos de forma regular; la magnitud de la meseta central permite la contemplación, desde distintos puntos de vista, de los edificios principales que forman el marco de la plaza, y además es posible destinar un espacio muerto de aquélla para parada de vehículos de alquiler. Los tranvías afluyen a la plaza siguiendo la dirección general



del movimiento circulatorio, evitándose toda congestión de tráfico delante de la puerta principal de Correos, por ser un lugar generalmente ocupado por coches parados. Esta disposición permite dar a las curvas de las vías de los tranvías radios superiores a 19 metros. Se evita la dificultad que se presentaría al hacer el enlace de la línea de tranvías, que desde la plaza de Palacio conduce a la Vía Layetana, de conducirlo por el paseo de Isabel II, proyectando dicha línea por la calle del Consulado, aunque lo deseable sería no se autorizara concesión alguna de tranvías en aquella vía de reforma.

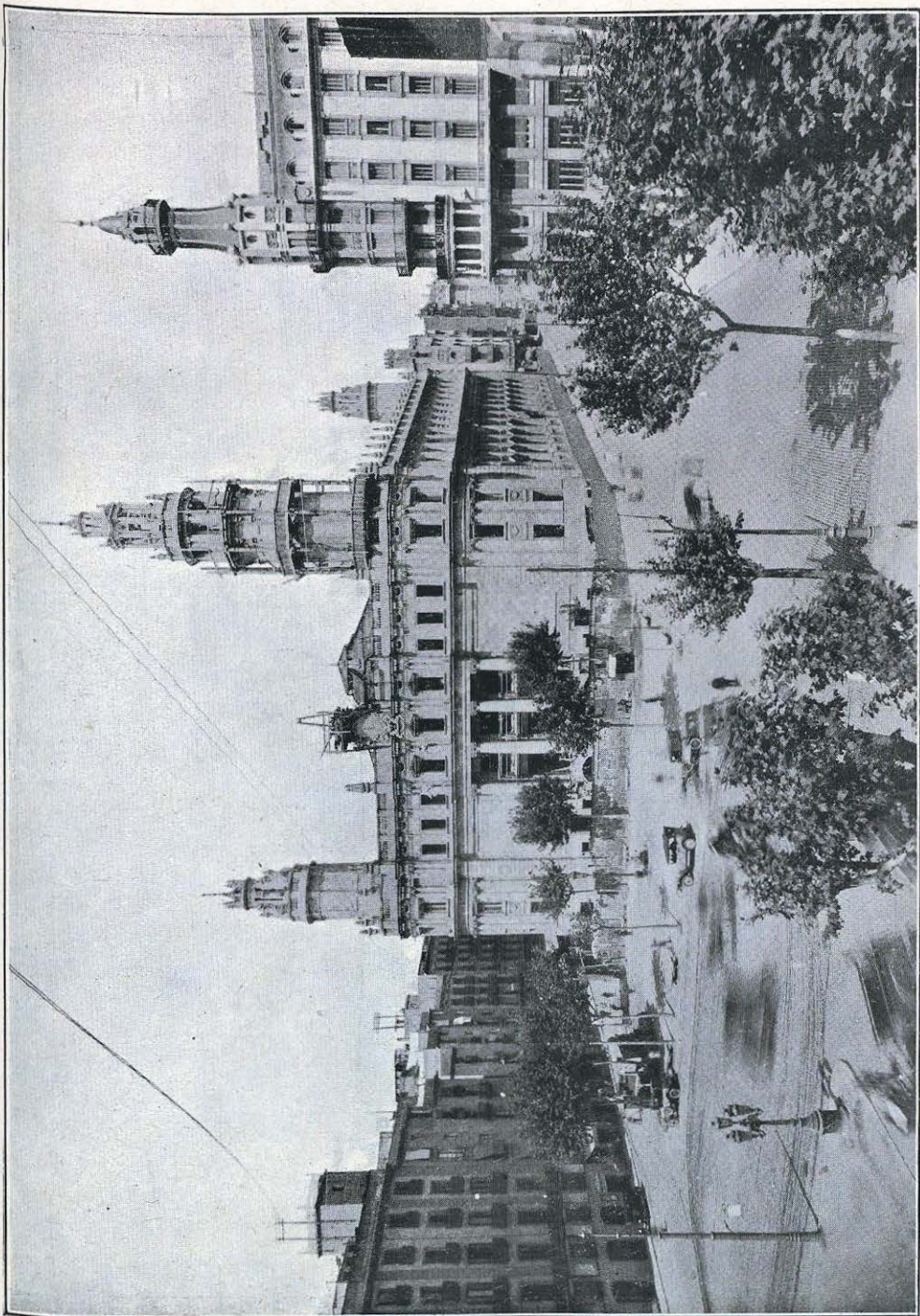
La ausencia de jardines o plantaciones, aparte de ser inherente de por sí a esta clase de plazas, la creemos razonada asimismo por su falta de carácter, tratándose de una plaza de negocios, de vida activa y de intenso tránsito.

Estas son, pues, las razones que nos han inducido a resolver de la manera expuesta el citado proyecto de urbanización.

M. GAYÁ,

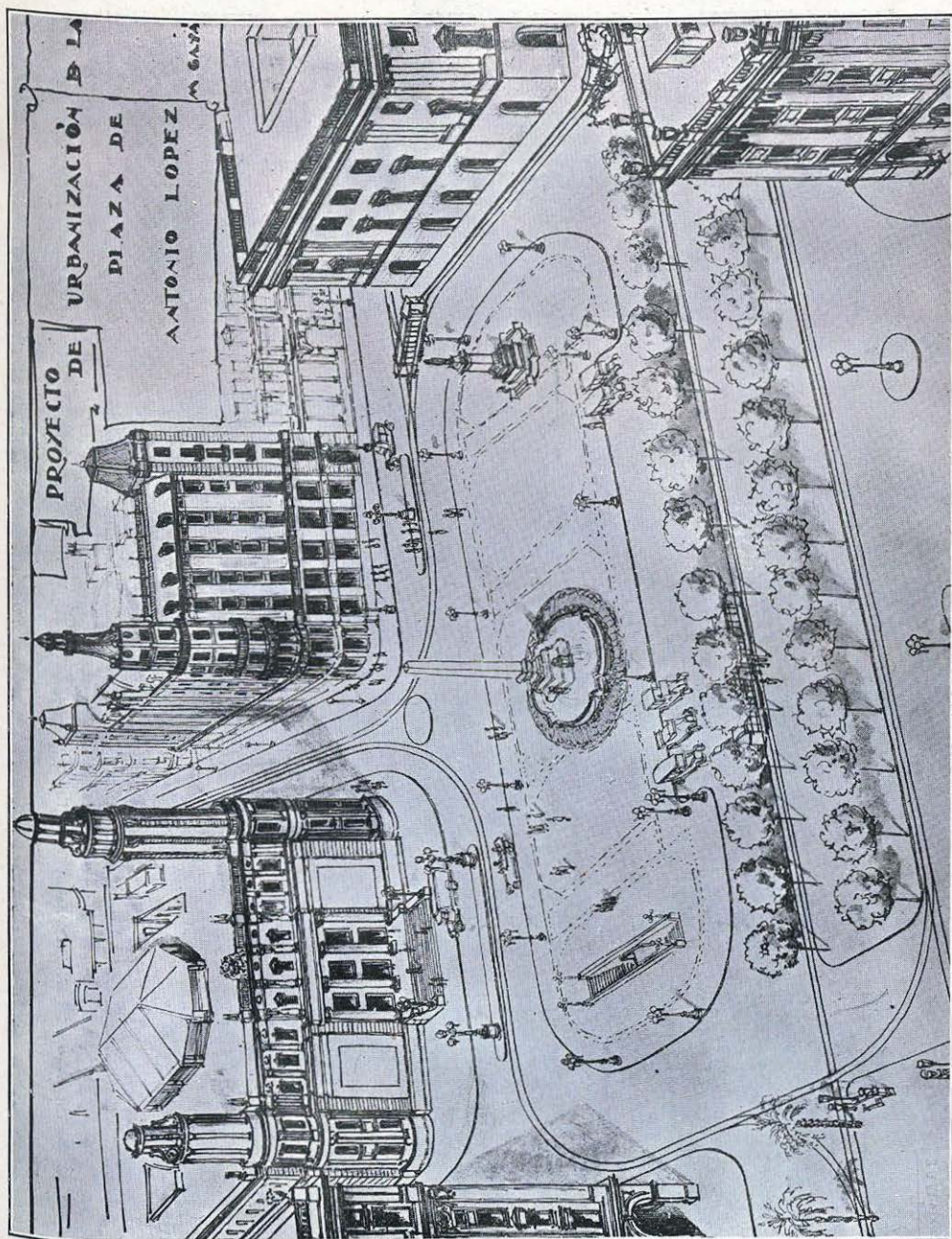
Alumno.





PLAZA DE ANTONIO LÓPEZ. (ESTADO ACTUAL.)





POR EL ALUMNO D. M. GAYÁ.

