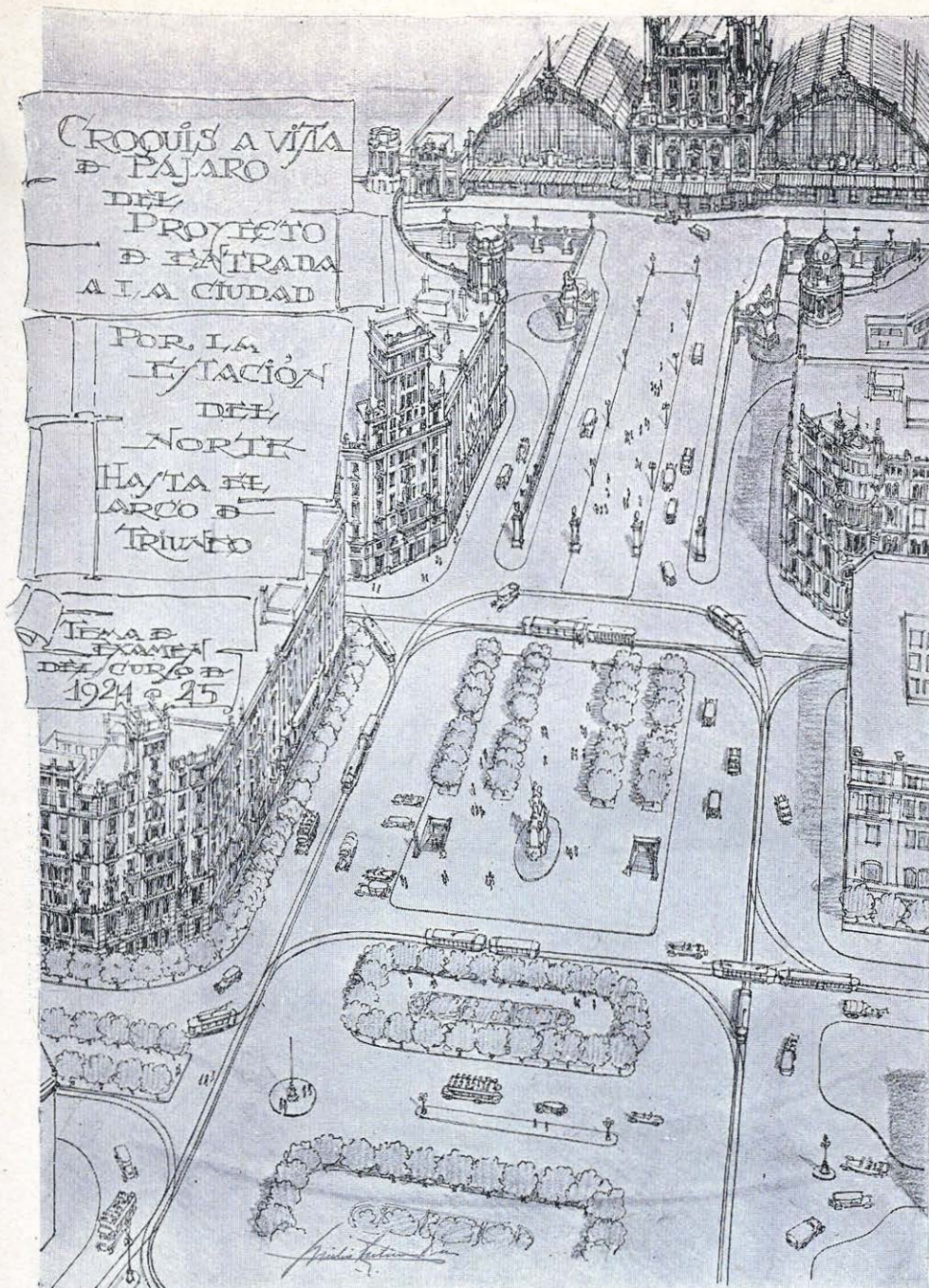
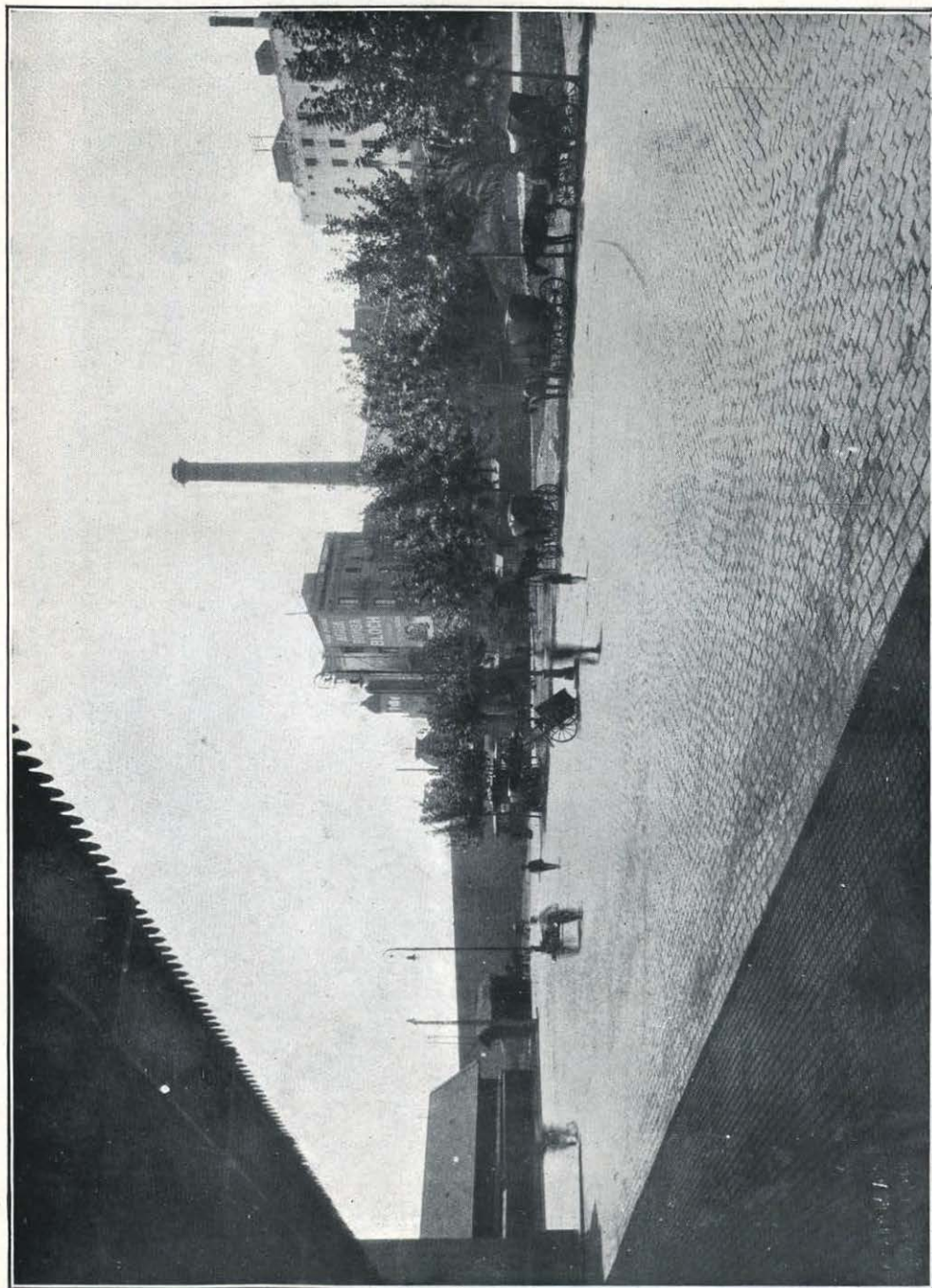


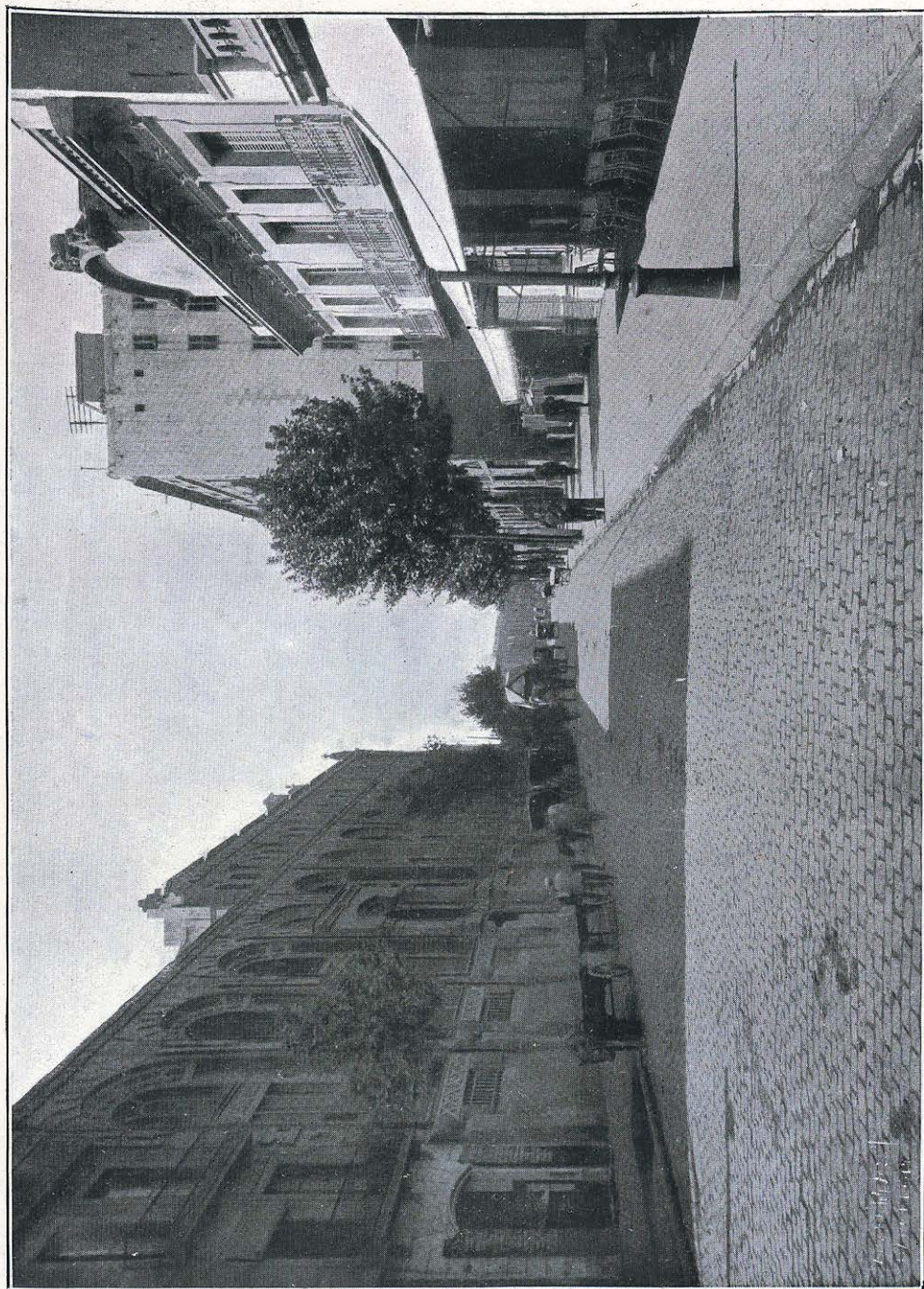


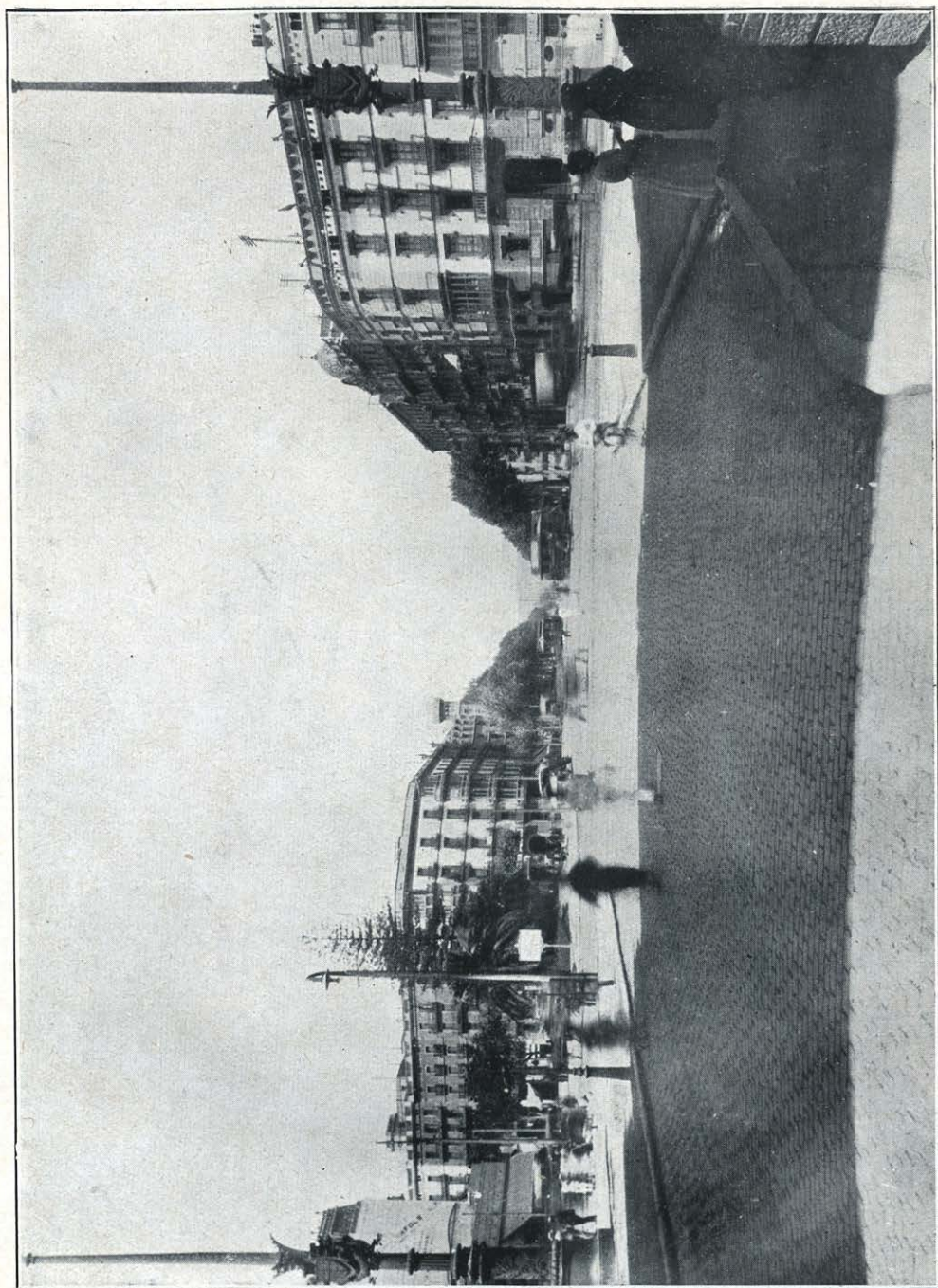
POR EL ALUMNO D. EMILIO GUTIÉRREZ DÍAZ.





CALLE DE NÁPOLES Y PLAZA DE LA ESTACIÓN DEL NORTE.





PASEO DE SAN JUAN.

Reforma de la entrada a la ciudad por la estación del Norte

UNA de las cuestiones a que debe tender el urbanizador al estudiar el ensanche y reforma de las ciudades, es la de que el viajero que visite las mismas, al salir de las estaciones de ferrocarril, reciba agradable sensación en cuanto a comodidad del tránsito, a la vez que aprecie, por lo que a su vista se le muestra a la entrada de la ciudad, el carácter de la misma y su magnificencia, con facilidad de orientación y de trasladarse al núcleo de la misma.

Bajo este aspecto de la urbanización de las grandes ciudades, no cabe duda se evidencia la poca previsión habida al tratar de llevar a cabo el acoplamiento del emplazamiento de la estación del Norte de esta ciudad con las calles y paseos próximos, en tal forma, que emplazado el recinto de dicha estación en una hondonada, parecía natural, al urbanizar sus alrededores, hacerlo con tendencia a la factibilidad, en un día no lejano, del establecimiento de una gran plaza ante la misma, que diera carácter y agradable aspecto, a la vez que facilidades para el tráfico.

No se hizo así, y como consecuencia, está dicha estación en un nivel inferior al de las calles próximas, algunas de ellas de mucho tráfico en vehículos de todas clases, y, por otra parte, encajadas en el plan general de la urbanización a base de cuadrícula monótona, que caracteriza el ensanche de Barcelona.

La necesidad *à posteriori* de corregir esta falta de previsión, al tratar de llevar a cabo el estudio de urbanización de la entrada a la ciudad por dicha estación, presenta grandes dificultades, por las rasantes existentes en las calles que afectan la zona a urbanizar, como son las de las calles de Nápoles, Roger de Flor, Vilanova, Ali-Bey, paseo de San Juan y salón del mismo nombre, juntamente con la vía de gran circulación, cual es la carretera de Ribas, dependiente del Estado.

Esta circunstancia de rasantes ya establecidas, hace que la unión o enlace de las mismas con la estación del Norte sólo se practique en la actualidad por el trozo de la calle de Vilanova comprendido entre dicha estación y su cruce con la de Roger de Flor, con un desnivel de cerca de cuatro metros entre el cruce de los ejes de dichas dos calles de Roger de Flor y Vilanova y la acera de la estación que da al vestíbulo de entrada a la misma. Acera que, por otra parte, se halla, aproximadamente, a un nivel de cerca de 0,8 metros sobre el plano de la explanación de las vías férreas que afluyen a dicha estación.

De ahí nace la dificultad que se presenta al pretender conservar sensiblemente

las rasantes citadas, afectadas todas ellas por construcciones, algunas muy importantes, y que por razones de economía precisa respetar al tratar de confeccionar dicho proyecto.

Al pretender emplazar una gran plaza frente a la estación se tropieza con el grave inconveniente de las rasantes citadas; pero, por otra parte, precisa reconocer la conveniencia de facilitar la vialidad a lo largo de la calle de Nápoles, a fin de descongestionar el final del primer trozo de la calle de Vilanova del enorme tráfico que se desarrolla en determinadas horas, debido a su enlace con la carretera de Ribas, y que dificulta en gran manera el propio de la estación.

La circunstancia de mantener, por razones de emplazamiento general de las vías férreas del Norte, la rasante de las mismas, y por ende los servicios establecidos en la planta baja de dicha estación, nos obliga, al realizar el estudio de la urbanización propuesta, a pensar en una solución, a base de enlace, por pequeñas plazas, de la estación con el paseo y salón de San Juan; pero en forma tal, que resulte expedito el tráfico, que las expropiaciones a realizar sean las menos posibles y que la cuantía de éstas no represente un gran dispendio; procurando para ello respetar edificios, si no de gran aspecto monumental, al menos de un carácter y utilidad manifiestos, cuales son las escuelas municipales en proyecto, frente al Arco de Triunfo, empezadas y paralizadas en la actualidad, y el de la Catalana de Gas y Electricidad, en el cruce de las calles de Vilanova y Roger de Flor.

Por otra parte, el desarrollo del tráfico ferroviario en esta estación y la existencia actualmente de muelles feos e inapropiados en el recinto de la parte Este de la misma, justifican sobradamente la idea de una ampliación posible y necesaria en el edificio actual de aquélla, conservando en lo que se pueda sus construcciones aprovechables.

Así, pues, siguiendo el criterio expuesto, basamos nuestro proyecto en lo siguiente: conservar la actual estación del Norte, adosándole una nueva nave simétrica con respecto a la línea de fachada Este, formando un gran cuerpo central entre dos grandes cubiertas de andenes, y con acceso a ella por su piso primero, a la altura de 4,5 metros sobre el nivel de las aceras actuales. Acceso que conseguimos a base de un ensanchamiento frente a la estación y en la acometida de la calle de Vilanova; en dicho ensanchamiento, y en su parte central, se dispone un paso superior, con muros de contención a uno y otro lado y paseo central, con arroyos para vehículos ligeros. Este paso superior permite el enlace con las rasantes de las calles de Nápoles y carretera de Ribas, mediante pendiente de un 0,5 por 100, consiguiendo así la apertura de la primera de dichas calles a través del paso establecido a la altura del primer piso de la estación, así como también por debajo del mismo. En esta forma es posible la entrada a la estación por su

primer piso, y la salida por su planta baja a la calle de Nápoles, quedando de este modo regularizado y ordenado el tráfico en toda su posible amplitud. De esta forma se da solución al paso a lo largo de la calle de Nápoles, se obtiene una mayor elevación del cuerpo central de la estación, lo que da más visualidad a la misma desde el paseo de San Juan, y con el forzado ensanchamiento que se produce se eliminan las antiestéticas y sucias barracas existentes en la manzana comprendida entre las calles de Roger de Flor, Vilanova y carretera de Ribas, consiguiendo así el enlace de ésta con las calles de Nápoles y Alí-Bey, circunstancia esta que, por otra parte, favorece extraordinariamente el tráfico en dicha carretera.

Se conserva el edificio de la Catalana de Gas y Electricidad, y se proyectan a uno y otro lado del paso citado y frente a la fachada de la estación, un hotel y una gran casa de comercio, a fin de completar el marco de la plaza.

Dicho paso superior, con rasante horizontal desde el cruce de las calles de Roger de Flor y Vilanova hasta la estación, nos permite dar visualidad a la misma desde el paseo de San Juan, ya que la pendiente desde éste hasta la calle de Roger de Flor es del 0,4 metros por 100. A partir de esta última calle, en dirección al paseo de San Juan, disponemos una plaza de enlace del paseo y rampas de salida de la estación con la confluencia del paseo de San Juan, la ronda de San Pedro y el salón de San Juan. Forman dicha plaza un paseo central, ornamentándola con plantación regular y elementos arquitectónicos combinados con escultura, jardines y bancos junto a la entrada y salida del Metro.

Constituirían, por un lado, el marco de esta plaza las escuelas municipales en construcción, y por el otro, edificios comerciales, agencias, etc. El ancho de los arroyos está calculado para una intensa circulación de tranvías, autobuses, coches y automóviles, con paradas para éstos.

Dispuesta así esta plaza, a manera de ensanchamiento del paso establecido frente a la estación, se salva la monotonía de una plaza de planta muy alargada, descongestionando el tráfico, tanto de peatones como de tranvías y demás vehículos, ya que se conduce por la calle de Roger de Flor el correspondiente a la carretera de Ribas, desviado desde la calle de Nápoles por la de Alí-Bey, en lo que afecta principalmente a tranvías y vehículos ligeros.

Al proyectar de esta manera el enlace de la salida de la estación con la confluencia de la ronda de San Pedro y paseo de San Juan, se ha pensado en cambiar el perfil transversal del paseo de San Juan a base de paseo central para peatones y dos arroyos laterales, así como el disponer en los espacios muertos de dicha confluencia grandes refugios con vegetación, que, sin perjudicar la perspectiva, dieran más colorido y movimiento al conjunto.

ARQUITECTURA

La dirección del tráfico se ha concebido en *turbina* en la confluencia del paseo, salón de San Juan y ronda, enlazando las líneas de tranvías 30, 29, 47 y 42, con desvío en la calle de Roger de Flor, y de modo que fuera posible la circulación de tranvías especiales para el servicio de la estación.

Este es, en líneas generales, el criterio que ha servido de base para el desarrollo del proyecto, pues con esta solución, a más de ordenarse el tráfico, se consigue una mejor impresión a la entrada de la ciudad que la que actualmente se tiene, pues aparecen ahora a la vista del viajero que llega a ella por dicha estación unos paredones sucios, con barracas cercanas, encajonado todo ello en una especie de hoyo, sin luz, sin color, sin horizonte y con una congestión enorme de tráfico en el cruce de las calles de Roger de Flor y Vilanova.

E. GUTIÉRREZ DÍAZ,

Alumno.

