

ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA
SOCIEDAD CENTRAL DE
ARQUITECTOS.

MADRID

AÑO 1925

NUMERO 71



SEPÚLVEDA. — VISTA DESDE SAN SALVADOR.

Fot. Wunderlich.



ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA
SOCIEDAD CENTRAL DE
ARQUITECTOS.

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: PRÍNCIPE, 46

AÑO VII

Madrid, marzo de 1925.

NÚM. 71

SUMARIO

AMADEO LLOPART.....	El Urbanismo en la Escuela de Barcelona.
GERMÁN R. ARIAS Y FRANCISCO FÁBREGAS.	Proyecto de urbanización de la plaza de Cataluña.
JUAN RÍOS COGOLLOS Y NARCISO ESCRIGAS.	La urbanización de la plaza de la Universidad.
MANUEL GARCÍA Y GREGORIO AZPIAZU....	Reforma de la Puerta de la Paz.
JUAN PADRÓS Y SANTIAGO CASULLERAS...	Los alrededores de la catedral y plaza del Rey.
JAIME FREIXA Y ANTONIO SARDÁ.....	Urbanización de una plaza frente a la catedral.
MATEO GAYÁ.....	Urbanización de la plaza de Antonio López.
EMILIO GUTIÉRREZ DÍAZ.....	Reforma de la entrada a la ciudad por la estación del Norte.

El Urbanismo en la Escuela de Barcelona ⁽¹⁾

REUERIDOS por la revista ARQUITECTURA para que colaborásemos con algún trabajo de urbanización en el loable esfuerzo que realiza el Comité de la Sociedad Central de Arquitectos, encargado de la misma, ponemos a su disposición los trabajos realizados por los alumnos de nuestra clase, previa la autorización del claustro de profesores, del que formamos parte, y la cual fué unánimemente concedida en Junta ordinaria.

(1) Dedicamos el presente número a la enseñanza del Urbanismo en la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona. Cumplimos así nuestro propósito de ir recogiendo en la revista las diversas orientaciones adoptadas respecto al problema. Queremos, asimismo, recopilar el criterio docente sustentado en la Escuela de Madrid, para que, con lo que afecta a los parques urbanizados de nuestra urbe — a los que dedicaremos también uno de los próximos números — y los trabajos ya publicados respecto al ensanche y reforma interior de la corte y de Bilbao, puedan los aficionados a esta clase de estudios conocer las distintas tendencias manifestadas en nuestro país.

Por lo que a la enseñanza del Urbanismo en Barcelona se refiere, su profesor, D. Amadeo Llopart, nos ha enviado tan abundante material gráfico, que, aun sintiéndolo mucho, no podemos darle cabida sino en sus aspectos principales. No se trata, por tanto, de una selección que obedezca a un criterio subjetivo, sino restricción impuesta por las necesidades del ajuste.
(N. de la R.)

Dichos trabajos, elaborados durante el presente curso, al igual que otros semejantes de cursos anteriores, responden al método seguido en la enseñanza de la asignatura de Urbanización, y son la síntesis de cuanto se ha explicado, visto y practicado durante el año académico. Cada uno de estos trabajos está confeccionado generalmente por dos alumnos, después de haber elegido libremente el tema tres meses antes de terminar las clases y de procurar se observaran las teorías expuestas, los ejemplos y documentos objeto de análisis y comentarios, así como los ejercicios prácticos, que, simultáneamente con todo ello, fueron desarrollados durante la primera etapa del curso.



PLAZA DE CATALUÑA ~ ~ DETALLE
Por los alumnos Sres. G. Arias y Fábregas.

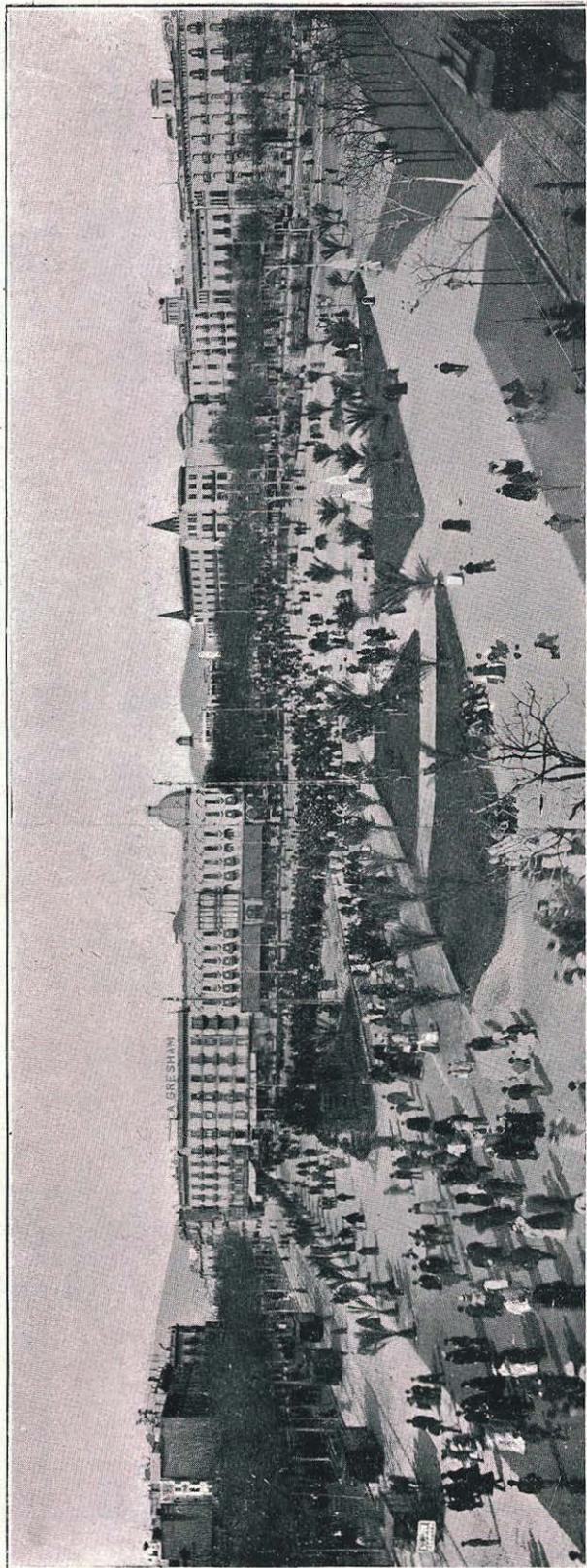
Los temas propuestos para ser elegidos por los alumnos están siempre tomados de la realidad, a fin de que el problema pueda plantearse con pleno conocimiento de los datos, antecedentes y tradiciones que precisen para su resolución, y, además, se escogen con preferencia aquellas urbanizaciones de nuestra ciudad que puedan revestir mayor interés, así por su necesidad como por la oportunidad del momento en que las mismas se plantean; consíguese con ello estimular su estudio por los alumnos, que se inicien en la cooperación activa de los problemas vitales urbanos y que apor-

ten, a su vez, soluciones varias, para que, en lo aceptable, puedan dar lugar, si ello es posible, al mayor acierto en la resolución definitiva de los mismos.

Otra finalidad que perseguimos con el método didáctico expuesto, es el procurar que la crítica de todo problema urbanístico se ejerza previo el conocimiento de aquellas teorías y normas admitidas generalmente por todos los tratadistas de urbanización, y evitar, aun con mayor interés, que se pueda llegar a fomentar la creencia de que un simple dibujante está capacitado para resolver cualquier problema urbano, sea de la índole que sea, desconociendo los principios básicos de urbanización, a los que han obedecido las mejores disposiciones cívicas, y aun a veces ignorando el que éstas y aquéllos existan.

AMADEO LLOPART,

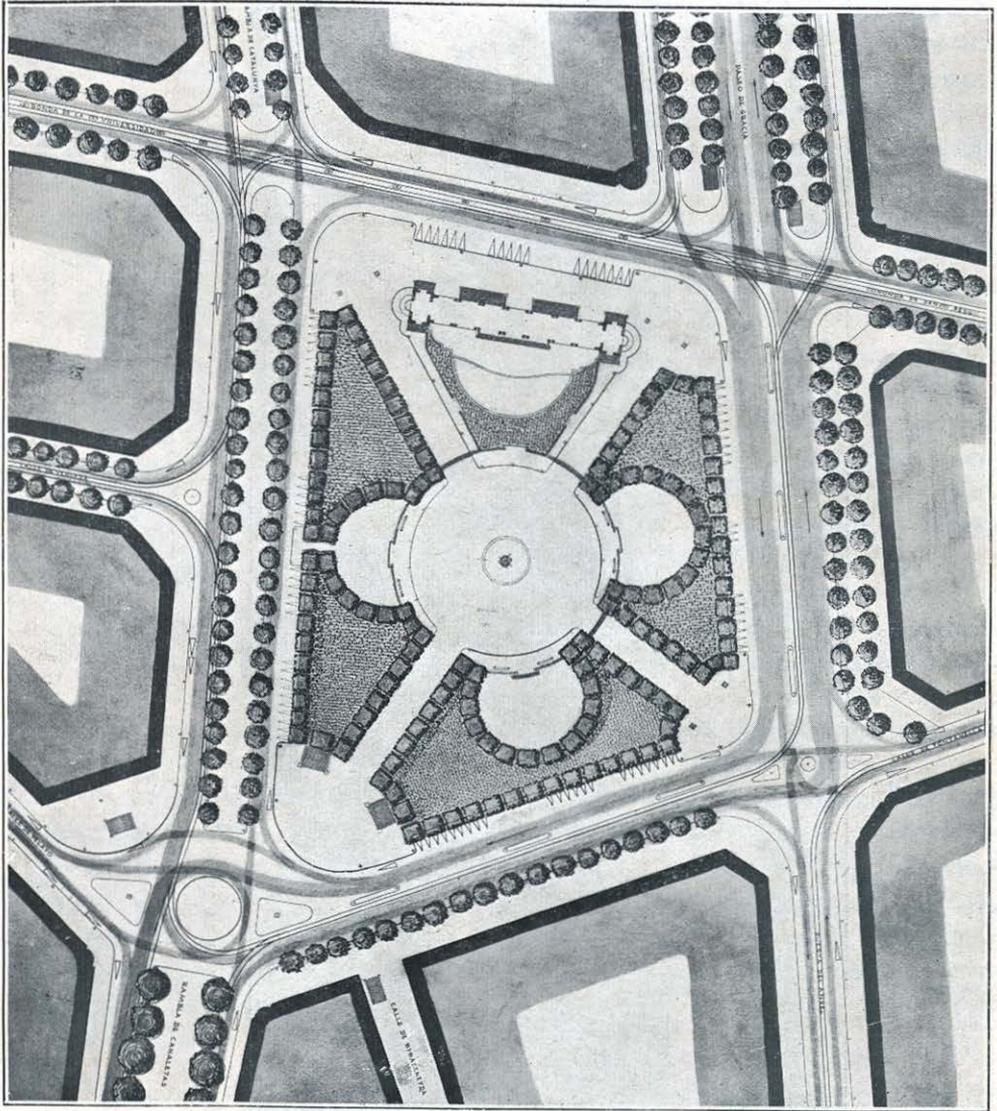
Profesor de Urbanización de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona.



BARCELONA. — PLAZA DE CATALUÑA, ANTES DE LA REFORMA.

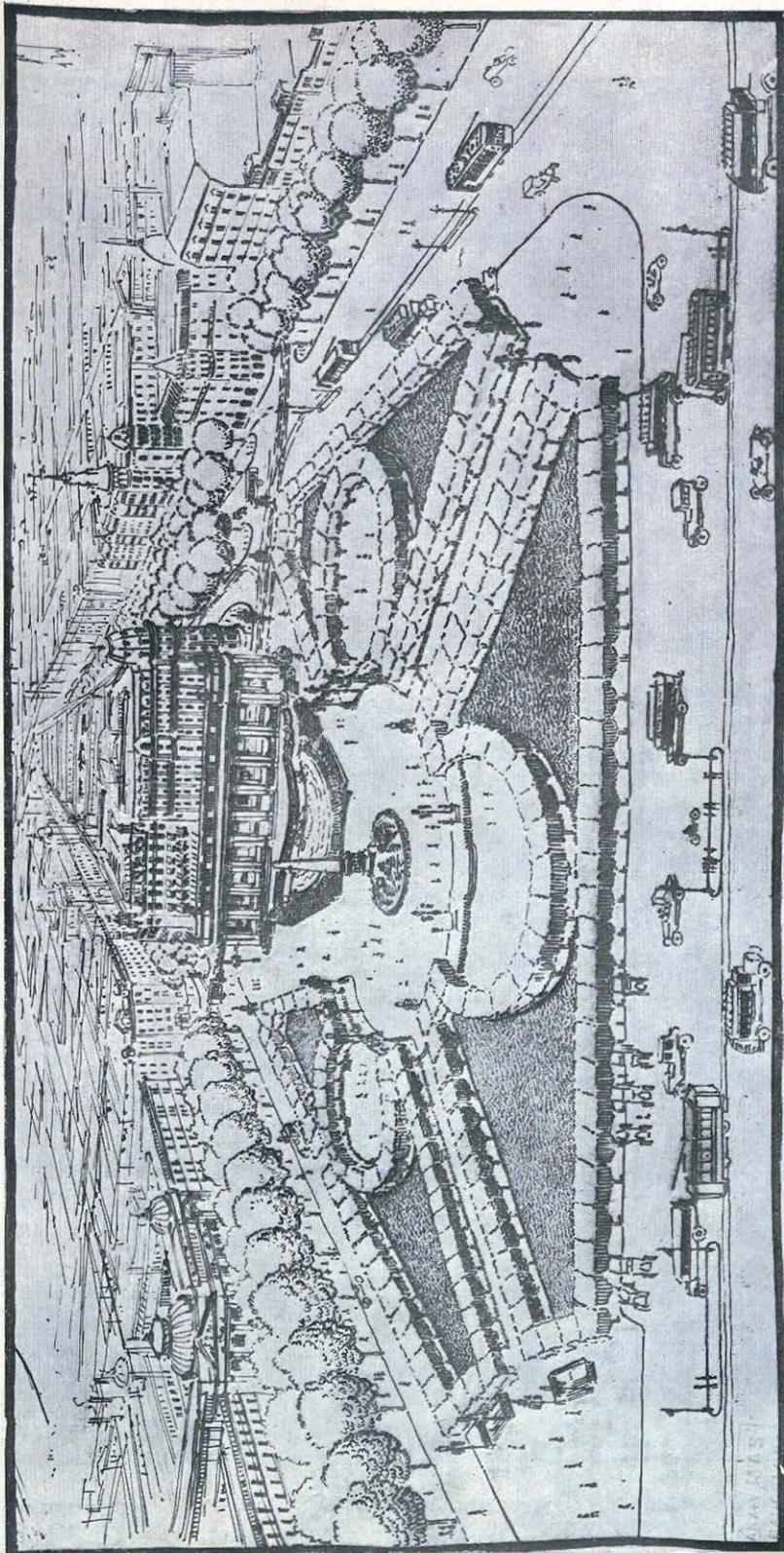
Fot. Arxiu Mas.





PROYECTO DE REFORMA DE LA PLAZA DE CATALUÑA, POR LOS ALUMNOS SRES. ARIAS Y FÁBREGAS. — PLANTA.

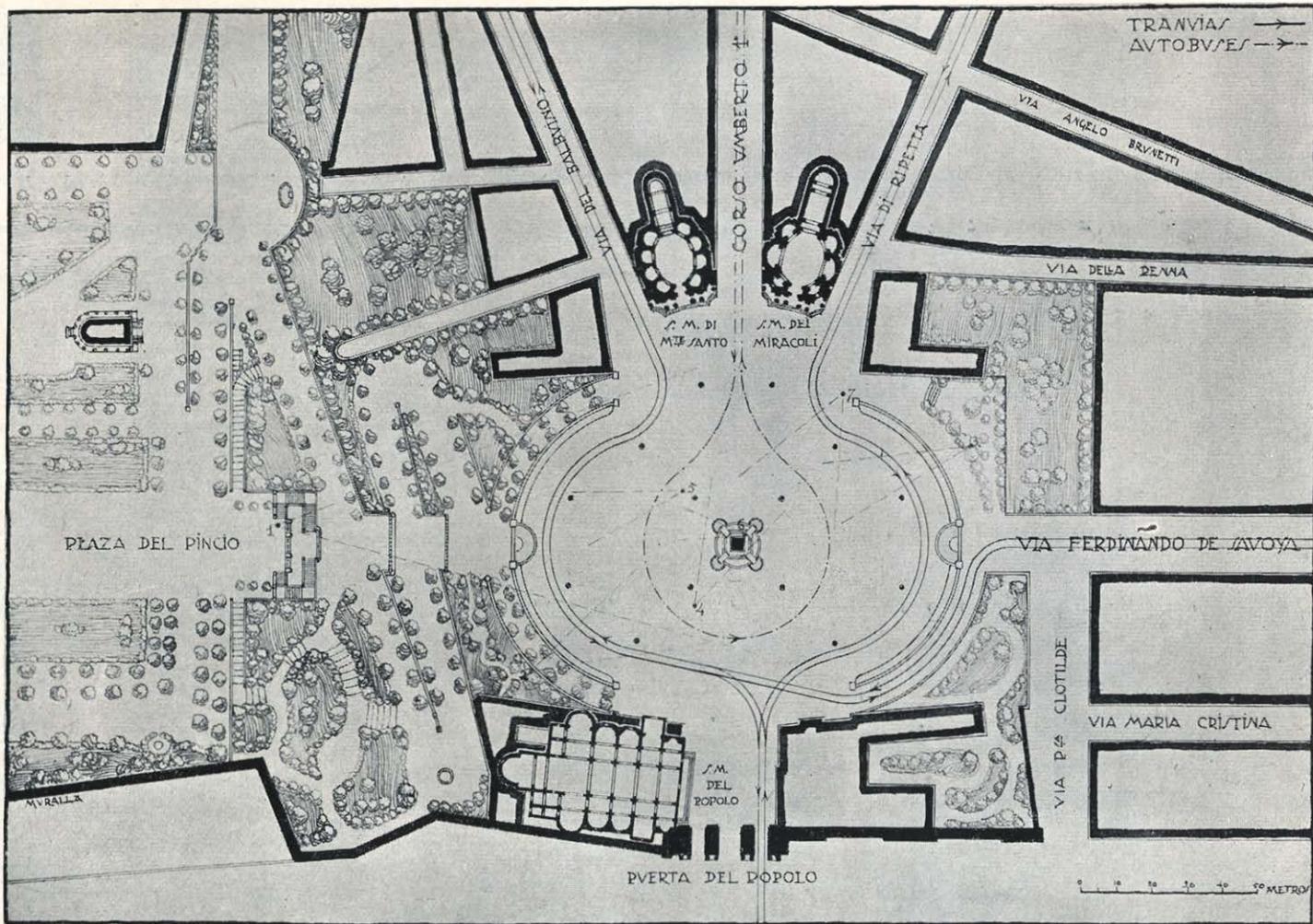




BARCELONA. — PLAZA DE CATALUÑA. — VISTA DE CONJUNTO.

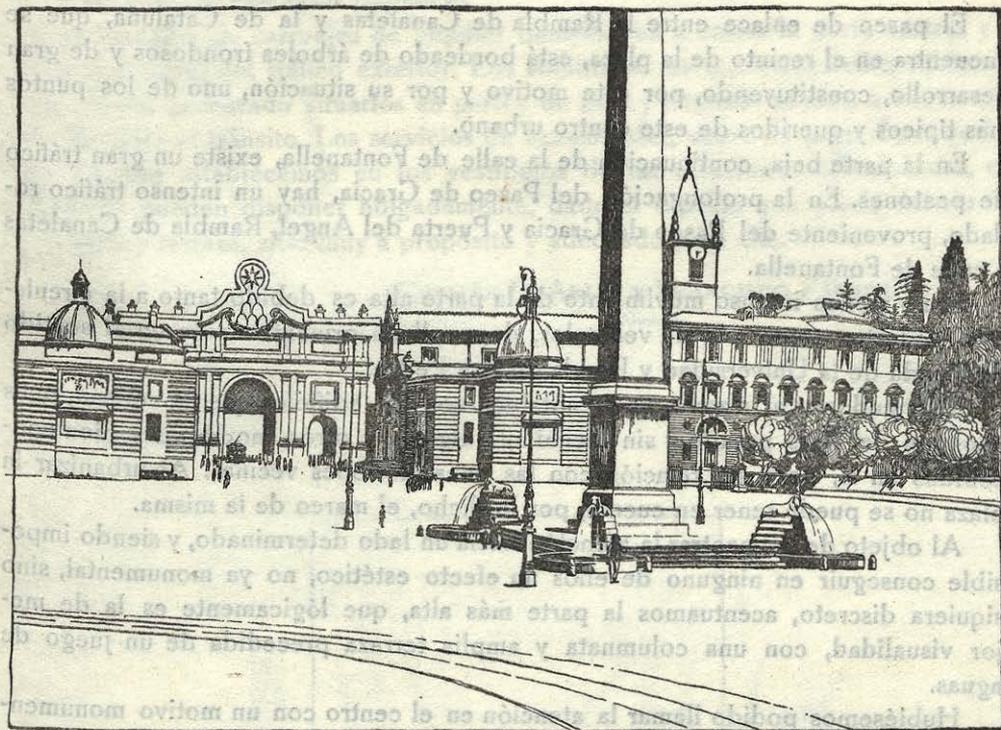
Proyecto de los alumnos D. Germán Rodríguez Arias y D. Fernando Fábregas.





ROMA. — PLAZA DEL POPOLO.

Viaje de prácticas. Plano levantado por el alumno D. Manuel M. Mayol.



Puerta del Popolo. — Roma.

Dibujo del alumno D. Manuel M.^o Mayol.

Proyecto de urbanización de la plaza de Cataluña

LA plaza de Cataluña es el centro donde la actividad de nuestra ciudad se manifiesta en su mayor grado, y donde un gran número de ciudadanos, por asuntos los más diversos, afluyen constantemente, a la vez que se acumula una cantidad extraordinaria de vehículos. Es también el lugar donde cualquier acontecimiento, por poca que sea su trascendencia, repercute inmediatamente, perturbando la vida normal de la misma. Constituye, por tanto, el centro cívico más importante de Barcelona.

El hecho de ser de grandes dimensiones dicha plaza, permite atender debidamente la circulación, y disponer de espacios libres y de reposo, tan necesarios por lo escasos, en nuestra urbe. La consideramos, por tanto, en términos de urbanización, como plaza de circulación a la vez que de reposo y popular.

La plaza de Cataluña, tanto por su origen como por su forma, configuración y disposición de calles afluentes, no responde a la concepción de una gran plaza desde el punto de vista urbano, ya que proviene del espacio ocupado por una manzana cuyas calles circundantes entran a formar parte actualmente de la plaza, quedando, por tanto, subsistentes las rasantes de aquéllas, a la vez que la continuidad de las edificaciones de las mismas, exentas de carácter monumental.

El paseo de enlace entre la Rambla de Canaletas y la de Cataluña, que se encuentra en el recinto de la plaza, está bordeado de árboles frondosos y de gran desarrollo, constituyendo, por este motivo y por su situación, uno de los puntos más típicos y queridos de este centro urbano.

En la parte baja, continuación de la calle de Fontanella, existe un gran tráfico de peatones. En la prolongación del Paseo de Gracia, hay un intenso tráfico rodado, proveniente del Paseo de Gracia y Puerta del Angel, Rambla de Canaletas y calle de Fontanella.

El no menos intenso movimiento de la parte alta es debido tanto a la circulación pedestre como a la de vehículos, desarrollada principalmente en el sentido de Ronda de la Universidad y Ronda de San Pedro.

Refiriéndonos al alzado, poco notables son los edificios que la rodean, pues unos son del siglo pasado y sin lucimiento alguno, y otros, modernos y bien concebidos en sí, pero sin relación con las construcciones vecinas. Al urbanizar la plaza no se puede tener en cuenta, por lo dicho, el marco de la misma.

Al objeto de concentrar la atención hacia un lado determinado, y siendo imposible conseguir en ninguno de ellos un efecto estético, no ya monumental, sino siquiera discreto, acentuamos la parte más alta, que lógicamente es la de mejor visualidad, con una columnata y amplia terraza precedida de un juego de aguas.

Hubiésemos podido llamar la atención en el centro con un motivo monumental; pero se presenta el inconveniente de la misma irregularidad de la plaza y el no acometer las calles con un plan preconcebido.

Las características del proyecto son las que a continuación exponemos. El andén, unión entre la Rambla de Cataluña y la de Canaletas, lo conservamos íntegramente, pues ya desde el punto de vista del tráfico de peatones como del de carruajes, favorece a ambos. La acera de la parte baja, que une la Rambla de Canaletas con la calle de Fontanella, la aumentamos hasta darle un ancho de 10 metros, suficiente para el tráfico desarrollado en esta parte. El andén prolongación del de la izquierda del Paseo de Gracia lo conservamos convertido en acera, a la manera de los franceses, con *allée* y *contre-allée*, para poder salvar los árboles existentes en esta parte, aunque sea excesiva su anchura total. La acera de la parte alta, correspondiente a las Rondas, no la modificamos para no desviar el eje de las citadas calles.

El ancho de los arroyos lo hemos establecido teniendo en cuenta la variación de intensidad del tráfico en los diferentes lados de la plaza.

La circulación de tranvías es *en turbina*, menos en la parte de las Rondas, por la misma razón antes citada de conservar el eje de estas vías; en los dos arroyos de mayor coeficiente de ocupación, que son los que unen el Paseo de Gracia con la Puerta del Angel y Rambla de Canaletas, hemos situado las vías en el eje, sirviendo así de división a los dos tráficos, ascendente y descendente.

Subdividimos el espacio central de la plaza en tres centros de reunión que rodean el círculo destinado al tránsito de peatones, quedando éste un poco más elevado con respecto a aquellos centros de reposo.

La columnata de la parte alta sirve de fondo de la terraza, muy conveniente en los días de acontecimientos populares.

Las paradas de carruajes de alquiler contribuyen a cerrar la parte central y a aislarla, si cabe, del tráfico exterior. Los vomitorios de los ferrocarriles subterráneos hemos procurado situarlos en partes de fácil y cómodo acceso, a la vez que muertas para el tránsito. Los servicios de necesidades, venta de periódicos, revistas, etc., los establecemos en los vestíbulos de las estaciones subterráneas, en donde se pueden disponer holgadamente, dado el espacio que queda debajo de la galería y terraza, sitio muy a propósito y adecuado para ello.

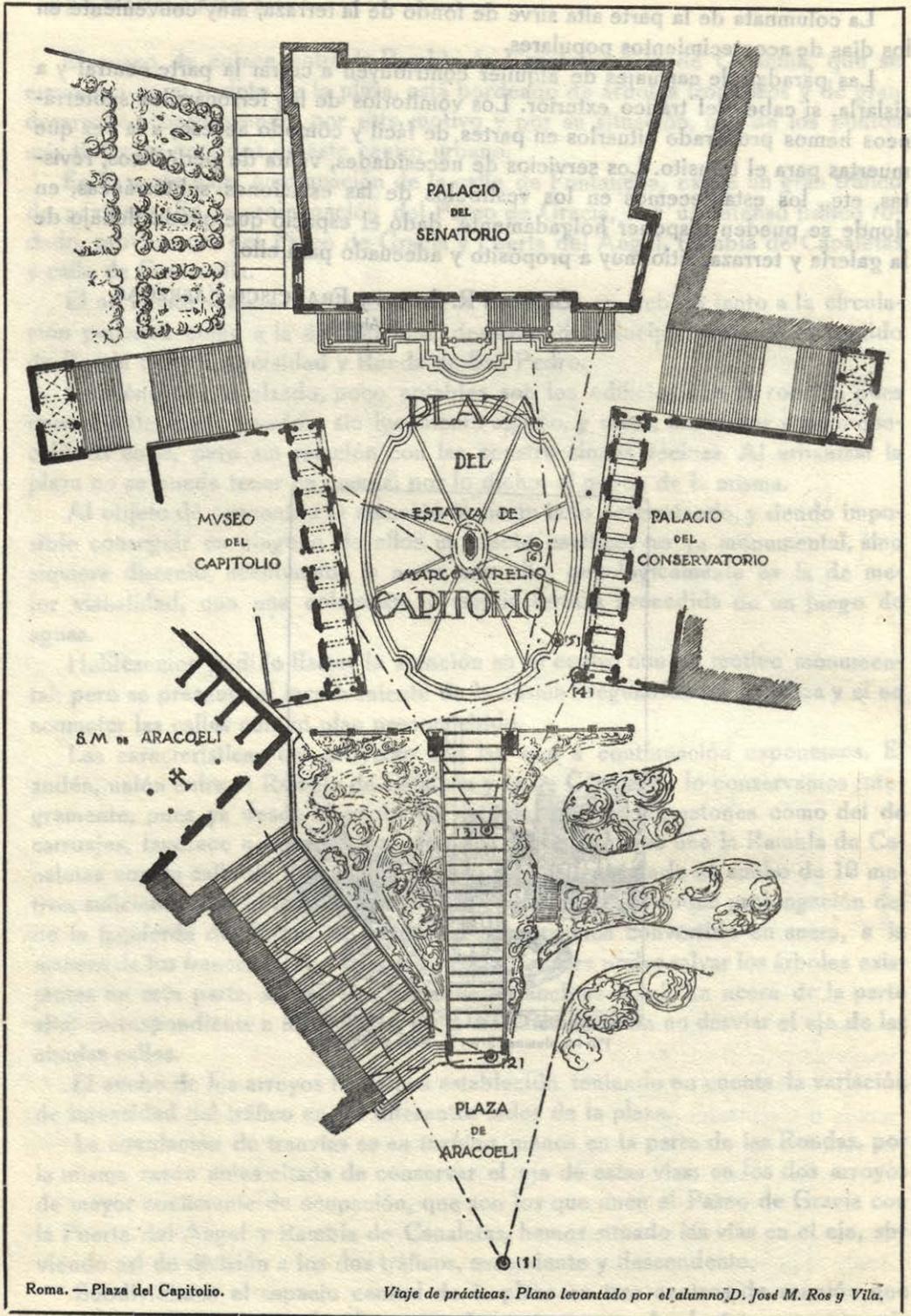
GERMÁN R. ARIAS y FRANCISCO FÁBREGAS,

Alumnos.



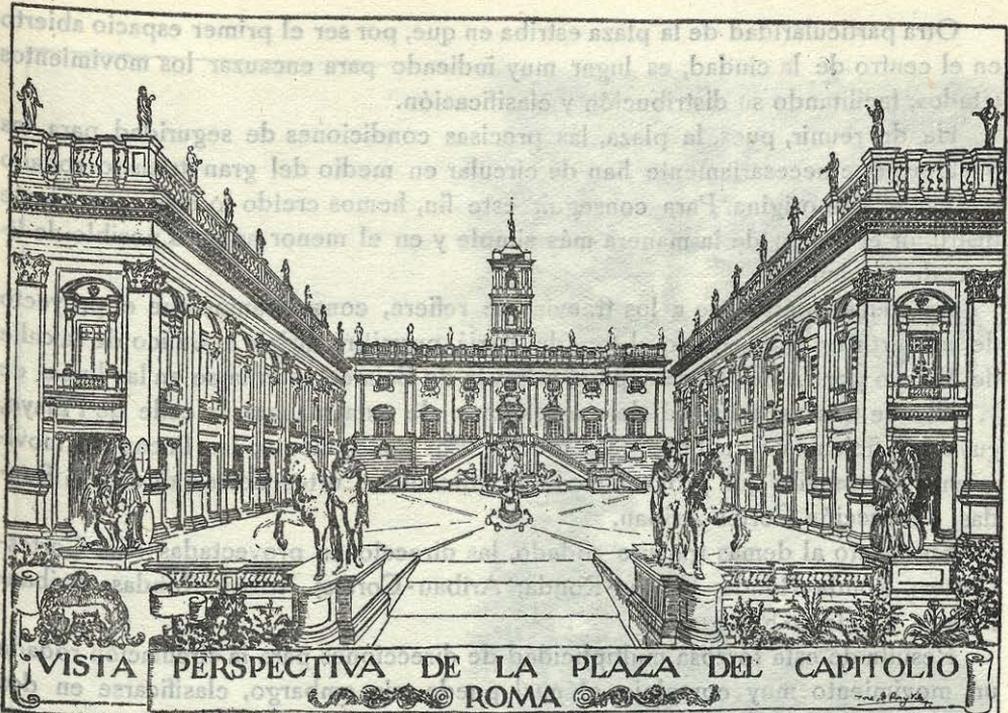
PLAZA DE CATALUNA--DETALLE

Por los alumnos Sres. G. Arias y Fábregas.



Roma. — Plaza del Capitolio.

Viaje de prácticas. Plano levantado por el alumno D. José M. Ros y Vila.



Dibujo del alumno D. José M. Ros y Vila.

La urbanización de la plaza de la Universidad

DESDE el punto de vista que nos ocupa, la plaza de la Universidad reúne evidentemente circunstancias especiales muy importantes, de las cuales no es posible prescindir al tratar de su urbanización. Hállase, en efecto, situada dicha plaza entre una vía de rondas y la calle de Cortes, que es una de las arterias más importantes de Barcelona, afluyendo además a ella dos vías de gran movimiento, como son las calles de Pelayo y Aribau.

Por otra parte, la índole especial de algunos de los edificios que la circundan, contribuye asimismo a acentuar aún más el carácter del tráfico que en la susodicha plaza se desarrolla, el cual ofrece el doble aspecto de confluyente y transitivo.

Contribuyen a este primer aspecto de la circulación, el elemento escolar que cotidianamente acude a la Universidad, la gente que va de compras, la que se reúne en los cafés situados en la misma plaza, la que acude a la estación del Metropolitano y la que a determinadas horas del día va a la Delegación de Hacienda.

En cuanto al segundo aspecto mencionado, o sea el tráfico transitivo, derivase éste del movimiento propio de las rondas y del que afluye por las calles de Aribau, Pelayo y Cortes, aumentando la importancia de este último la parte proveniente de la barriada de Sans.

Otra particularidad de la plaza estriba en que, por ser el primer espacio abierto en el centro de la ciudad, es lugar muy indicado para encauzar los movimientos citados, facilitando su distribución y clasificación.

Ha de reunir, pues, la plaza, las precisas condiciones de seguridad para los peatones que necesariamente han de circular en medio del gran tránsito rodado que en ella se origina. Para conseguir este fin, hemos creído lo más conveniente distribuir el tráfico de la manera más simple y en el menor número posible de líneas de movimiento.

Así, pues, por lo que a los tranvías se refiere, consideramos que el proyecto de convertir en subterráneo el tren de Sarriá, permitirá dirigir el tráfico de la calle de Pelayo por la de Vergara para, a través de Balmes, internarse en las líneas de la calle de Cortes, a fin de descongestionar de esta manera la calle de Pelayo, cuya insuficiencia actualmente es notoria. Por consiguiente, las líneas de movimiento de tranvías que proyectamos son: dirección Cortes-Cortes; dirección Rondas, y dirección Cortes-Aribau.

En cuanto al demás tránsito rodado, las direcciones proyectadas son: Cortes-Cortes; Ronda-Ronda; Cortes-Ronda; Aribau-Cortes; Aribau-Rondas; Aribau-Pelayo, y Pelayo-Rondas.

Resulta de esta forzosa multiplicidad de direcciones para la circulación rodada un movimiento muy complejo, el cual puede, sin embargo, clasificarse en dos direcciones generales, desarrolladas en los arroyos que limitan la meseta central de la plaza y combinadas con burladeros situados en los puntos muertos.

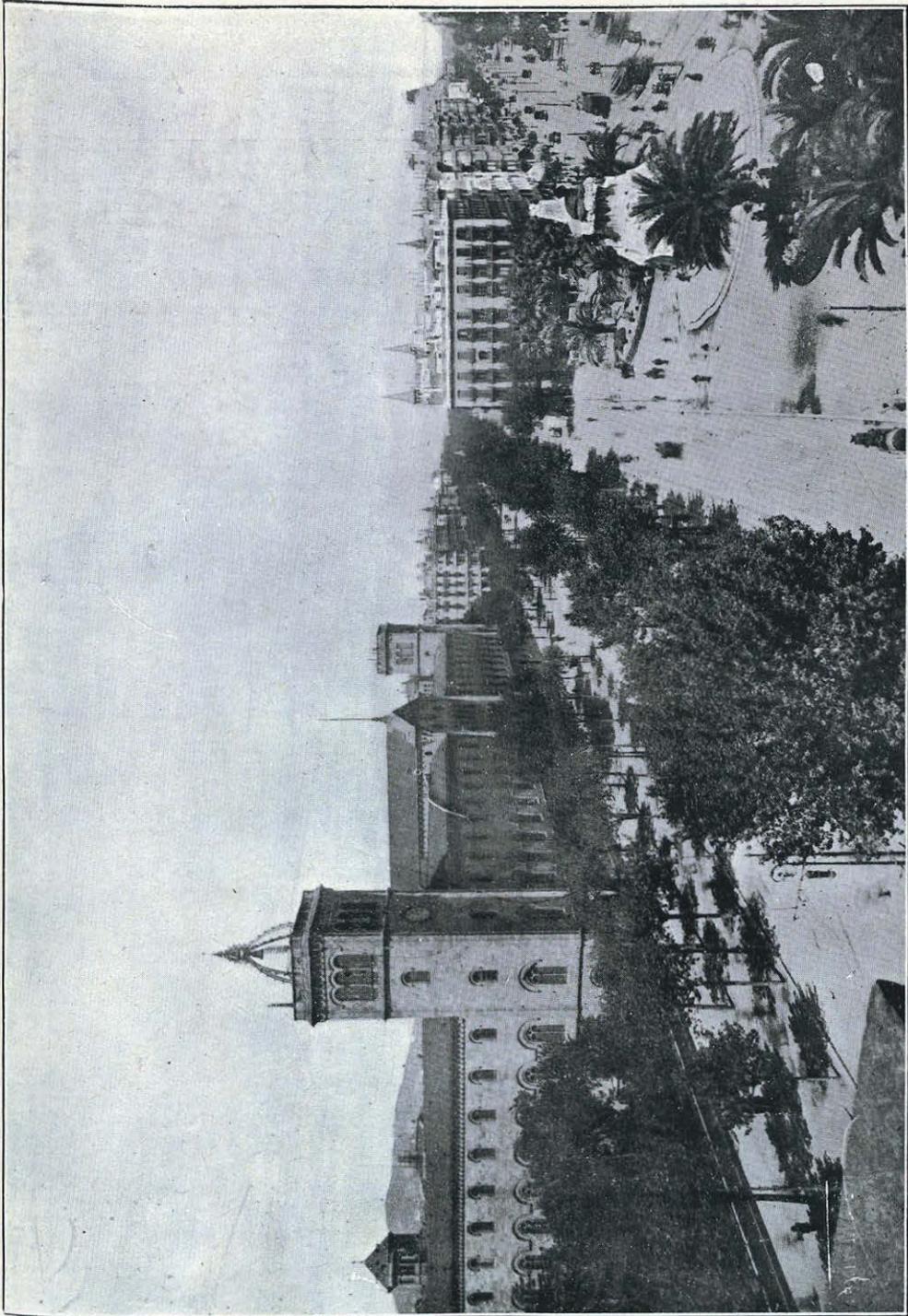
Esta solución ofrece la ventaja de procurar un lugar de refugio y descanso en los parterres proyectados en la meseta citada, facilitando además la entrada y salida a la estación del Metropolitano transversal, por medio de los dos vomitorios señalados en el plano, cuyo emplazamiento proporciona un lugar adecuado para parada de vehículos de alquiler.

Teniendo en cuenta la necesidad de conservar el actual monumento del doctor Robert y la disposición irregular que presenta dicha plaza, tanto con respecto al edificio más importante, que es la Universidad, como al enfocamiento de las vías afluyentes, hemos adoptado como solución estética, la consistente en dos parterres, con fuentes de carácter arquitectónico en el centro, y emplazadas de modo que una de ellas ofrezca una perspectiva terminal a la calle de Pelayo.

Responde, pues, la solución proyectada a un doble fin: el estético y el utilitario, ya que encauzando el movimiento de una manera suficiente y ordenada, da seguridad a los peatones y proporciona un espacio libre, con vegetación, propio para descanso y a salvo de peligros, contribuyendo al mismo tiempo al ornato de la ciudad.

JUÁN RÍOS COGOLLOS Y NARCISO ESCRIGAS,

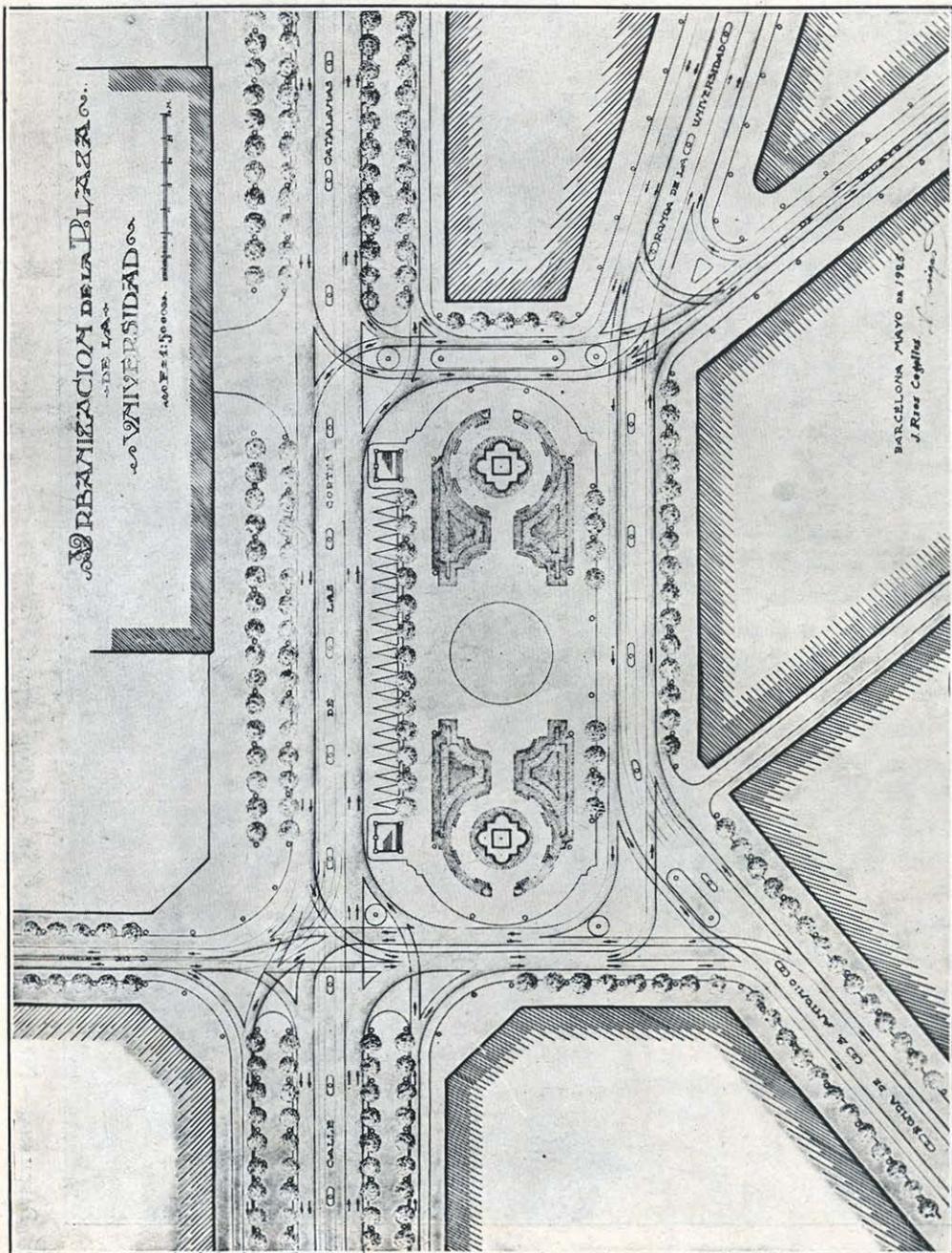
Alumnos.



BARCELONA. — PLAZA DE LA UNIVERSIDAD. — ESTADO ACTUAL.

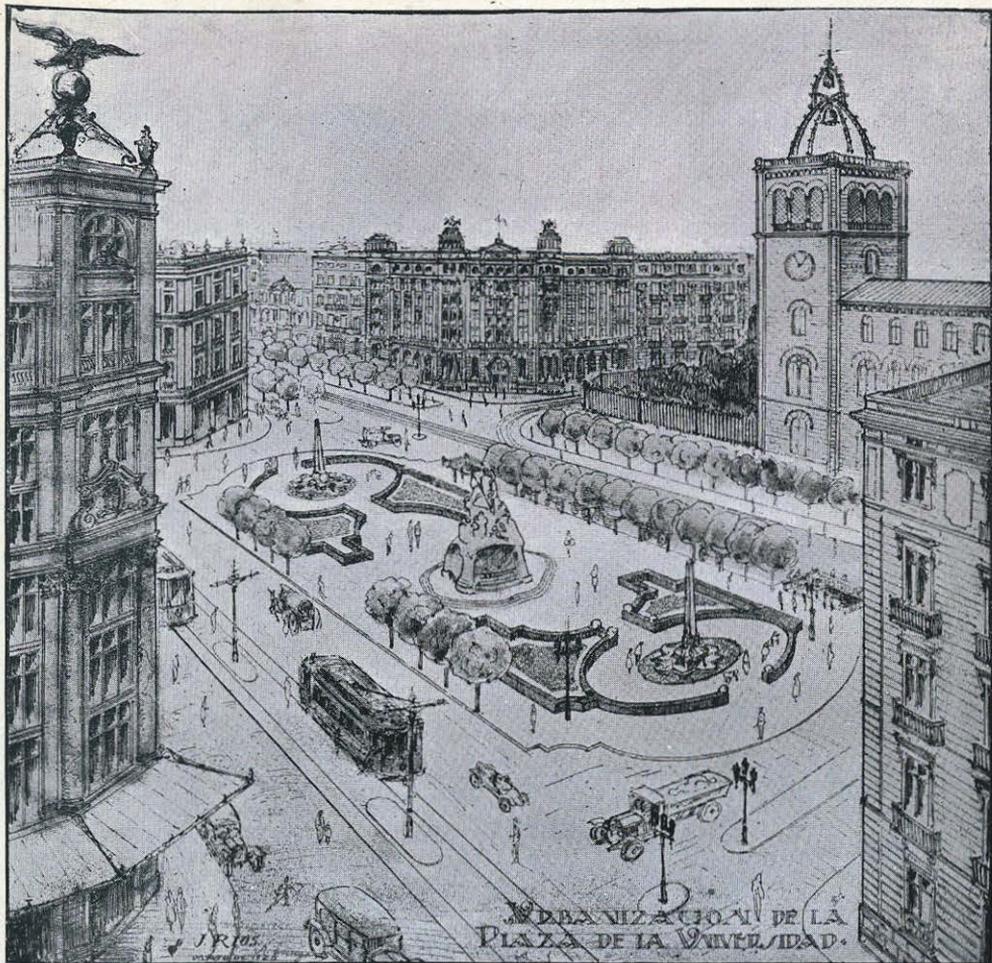
Fot. Arxiu Mas.





PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PLAZA DE LA UNIVERSIDAD, POR LOS ALUMNOS SRES. RÍOS COGOLLOS Y ESCRIGAS. — PLANTA.





PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PLAZA DE LA UNIVERSIDAD, POR LOS ALUMNOS
SRES. RÍOS COGOLLOS Y ESCRIGAS.
Fot. Arxiu Mas.

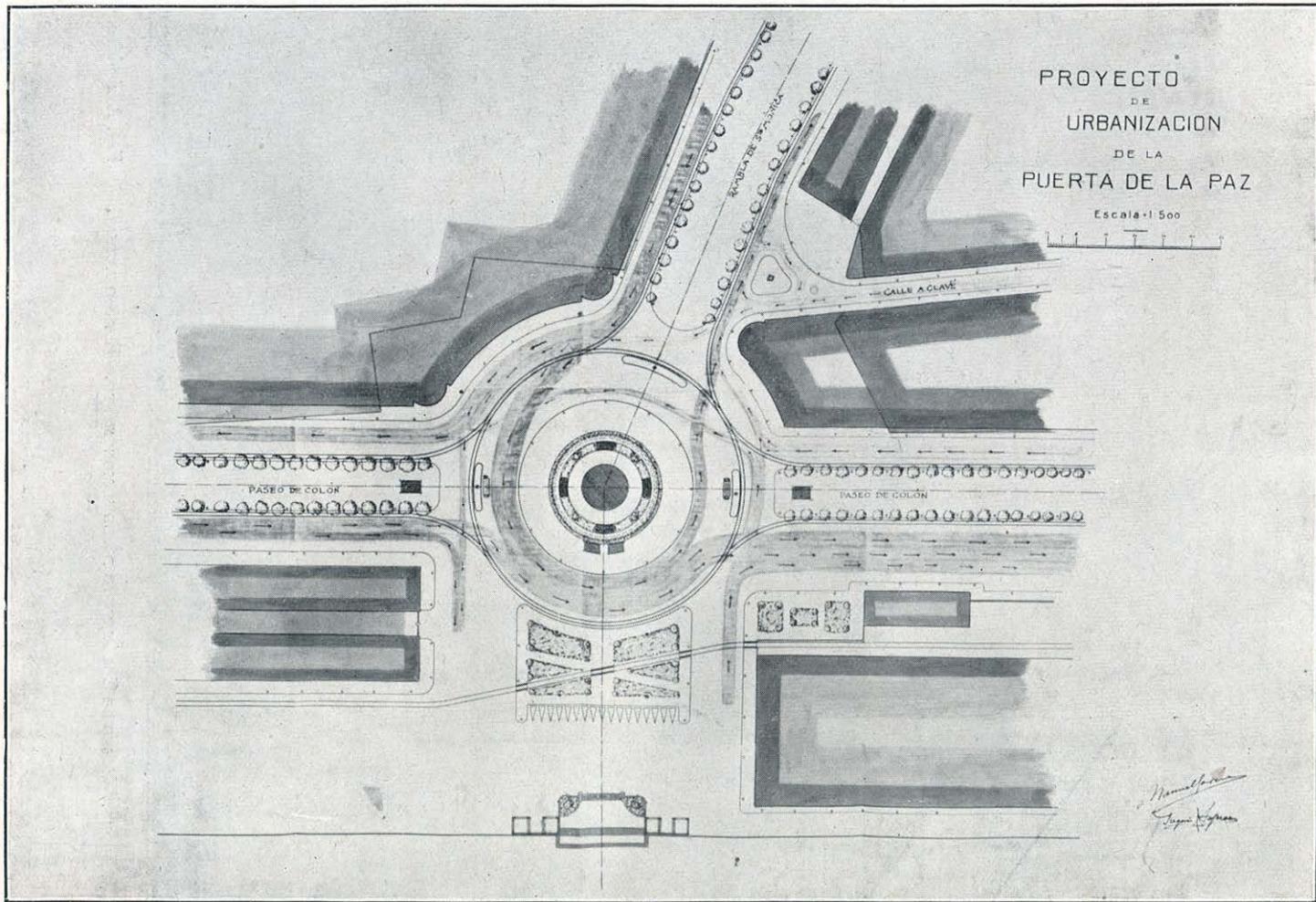




BARCELONA. - PASEO DE COLÓN, VISTO DESDE EL MONUMENTO.—ESTADO ACTUAL.

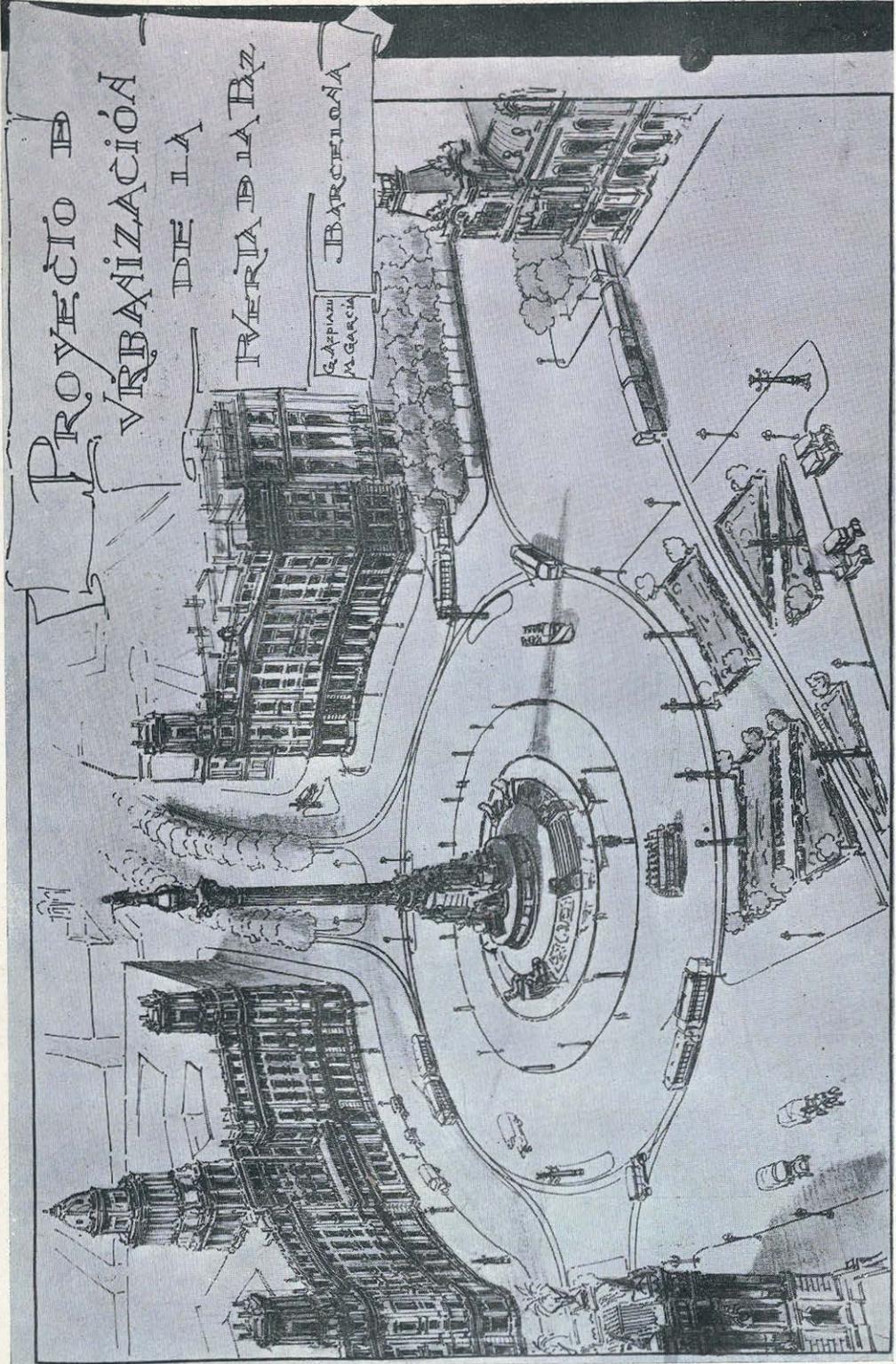
Fot. Arxiu Mas.





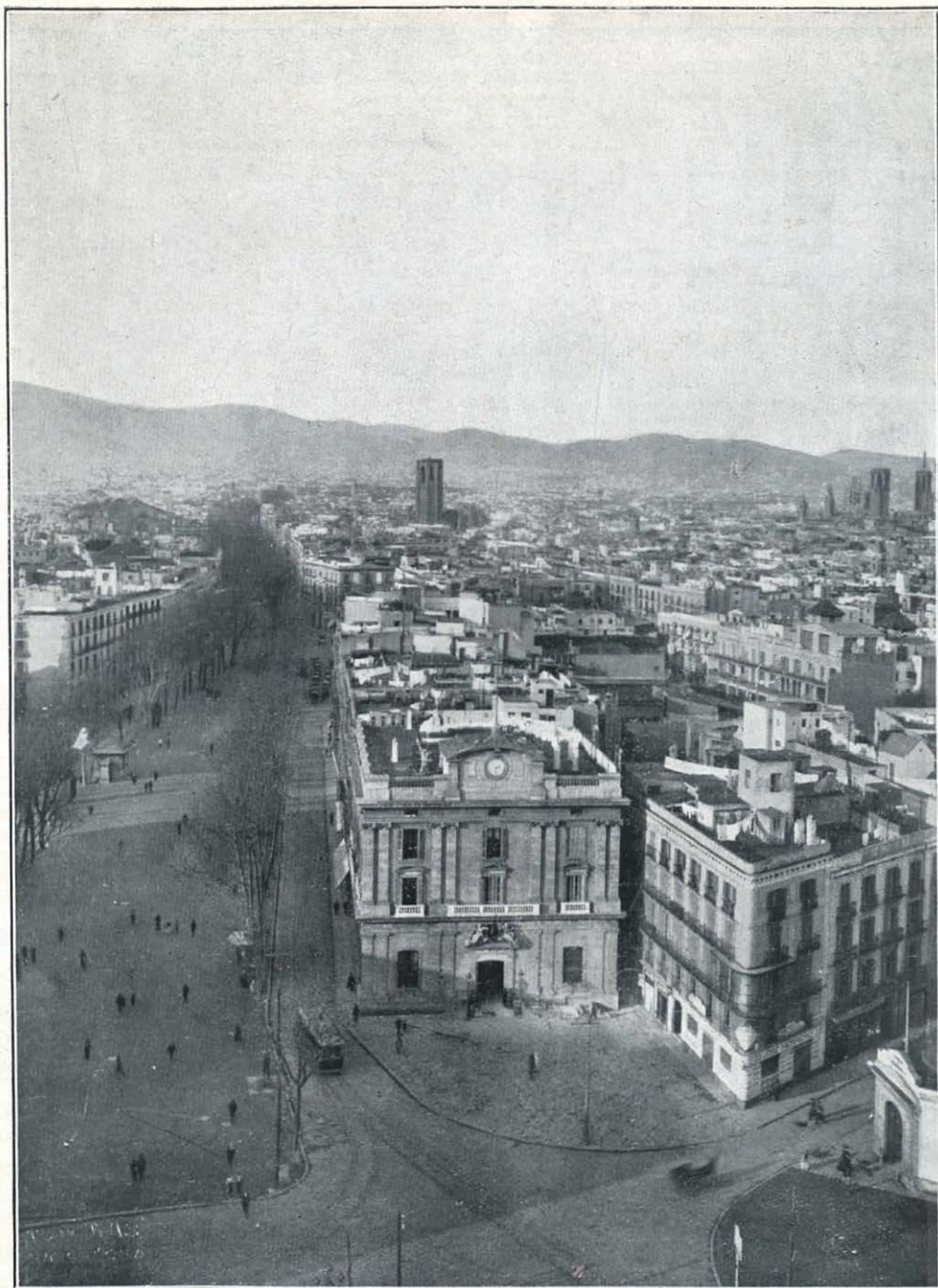
PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PUERTA DE LA PAZ, POR LOS ALUMNOS SRES. AZPIAZU Y GARCÍA. — PLANTA.





PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PUERTA DE LA PAZ, POR LOS ALUMNOS SRES. AZPIAZU Y GARCÍA.





RAMBLA DE SANTA MÓNICA Y BANCO DE BARCELONA.—ESTADO ACTUAL.



Reforma de la Puerta de la Paz

LA plaza objeto de nuestro estudio tiene bien definido su carácter de *plaza de circulación*, y ateniéndonos a ésta su principal característica, hemos formulado el proyecto que brevemente vamos a reseñar. Enclavada en el cruce de las vías principales, Rambla de Santa Mónica (último trozo de las genéricamente llamadas ramblas) y Paseo de Colón, está limitada, en uno de sus frentes, por el muelle de la Paz, única vista al mar de alguna importancia que se le ha dejado a esta capital marítima. En la intersección de los ejes de las citadas vías tiene su centro de emplazamiento el monumento a Colón, reputado por técnicos y profanos como el mejor, entre los de su clase, que ornamenta la ciudad.

Los edificios que en ella tienen su asiento podemos clasificarlos en dos grupos de bien diferentes condiciones: aquellos «modernos», de agradable fachada, que bien pueden servir de adecuado marco a la plaza, y los antiestéticos caserones, cuyo derribo se impone para la obtención de un conjunto bello y armónico, como pretendemos.

Entre los primeros, contamos el de oficinas de la Junta de Obras del Puerto, la Aduana, y, por extensión, el antiguo Banco de Barcelona, aun cuando éste se alza más bien en la rambla, en la desembocadura de la calle de Anselmo Clavé.

Sin reservas podemos incluir en el segundo grupo a los edificios de cuarteles de Atarazanas y del Gobierno militar y la Comandancia de Ingenieros.

Las líneas de movimiento principales son las que tienen por punto de partida o término la dirección de las ramblas, y a ellas hemos de añadir las que, siguiendo el Paseo de Colón, van y vienen de una zona a otra de las que señalan su origen y terminación.

El espacio útil para la circulación de carros y carruajes por la plaza, queda limitado exteriormente entre las aceras, los andenes de paseo y el gran burladero con jardincillos ante el puerto; y en su interior, por el andén circular que rodea el ya citado monumento a Colón. Dicho espacio lo dividiremos para la adecuada ordenación del tráfico, por los burladeros curvos que aparecen en el plano, tangentes interiormente a las circunferencias de las vías de tranvías, imprimiéndole así movimiento de turbina.

Este vehículo, a su vez, tiene ordenada la circulación de las líneas que en la Puerta de la Paz concurren por la mencionada circunferencia de 95 metros de diámetro, a la cual las llevamos tangencialmente por curvas de radio sobradamente capaz, estableciendo así la circulación en turbina, que creemos la más adecuada para nuestro caso. El gran desarrollo de tal circunferencia no permite dudas sobre la contingencia de una excesiva aglomeración.

El inconveniente que se pudiera argüir, consiste en que las líneas de final de Atarazanas llevan un mayor recorrido. Queda, a nuestro entender, ventajosamente compensado por la supresión de doble vía o línea, establecida actualmente desde

los cuarteles hasta el Banco de Barcelona, y los consiguientes puntos de conflicto que ello acarrea, como hoy en día podemos observar.

Además, el servicio del puerto queda indudablemente mejor atendido, pudiéndose establecer paradas en los burladeros inmediatos al Paseo de Colón.

En estos mismos burladeros hemos pensado, dada su extensión, establecer en la acera contraria a la del tranvía, las paradas de autobuses, hoy ya existentes en nuestra plaza, y aun de nuevas líneas de los mismos que en tiempo no lejano se habrán de establecer, dadas las necesidades de la ciudad.

Observemos de paso que hemos tenido buen cuidado en disponer tanto las paradas de tranvías como las de autobuses en el lado que el servicio público así lo exige, aun cuando las de los primeros se aparten de lo normal, viniendo impuestas por el régimen a que nos obligan las vías de amplio andén central, con arroyos y aceras laterales insuficientes, como en nuestras ramblas.

En el pequeño ensanchamiento que forma la concurrencia de la rambla con la calle de Anselmo Clavé, disponemos asimismo un burladero que regule la circulación, que indudablemente sufrirá en tal punto la congestión propia del tráfico confluente originada por todo edificio público.

Reseñado el aspecto útil o del tráfico, pasemos ahora a tratar del artístico, ya que la acertada ponderación de ambos es motivo fundamental de nuestra profesión.

Salta a la vista de quien posea el más leve conocimiento de nuestra ciudad, que la Puerta de la Paz, como espacio terminal de las ramblas, deberá constituir un buen efecto perspectivo para el viandante que desde ellas se dirija hacia el puerto, y asimismo tendrá uno de sus más principales puntos de vista desde donde hoy figuran las escaleras-embarcadero.

Para atender al primero, proyectamos en las manzanas en las cuales existen caserones, que anteriormente señalamos a derribar, dos edificios de buena altura, cuyas fachadas acusamos en los ángulos con la rambla, por la forma peculiar de torres que se puede apreciar en planta y perspectiva.

Estos edificios, desechando en absoluto la idea de mantenerlos como cuarteles, que toda buena urbanización aparta del centro de las grandes urbes, podrían muy bien albergar: la Capitanía General y el Gobierno militar, con sus respectivos anexos, lo que hoy son cuarteles de Atarazanas y Comandancia de Marina; con un pequeño Museo Naval y Oceanográfico, la manzana que ocupa actualmente el Gobierno militar.

En último término, siguiendo el itinerario marcado, proyectamos un embarcadero sobre el que recortará su masa el basamento del monumento a Colón, y distraerá a su vez la vista del paseante del mal efecto que podría producirle un sector de puerto comercial, y como tal, de tráfico, donde creería encontrar la visión ideal de un horizonte diáfano y transparente destacando sobre la azul superficie del *mare nostrum*.

Esta plaza tendría que ser la entrada natural marítima de la ciudad, y por ello, atendiendo al buen efecto que al viajero debe producir el ingreso en ella, hemos dado cierto carácter de monumentalidad al proyectado embarcadero, como asimis-

mo a los nuevos edificios mencionados, ateniéndonos al punto de vista que en el mismo hemos escogido.

Los edificios que estimamos dignos de ser conservados completan el conjunto y han sido motivo de algún pie forzado que en la distribución de la plaza establecemos. Por tal razón la reducimos de dimensiones, lo que evitará cierto aspecto desierto que hoy tiene, quedando fijadas las aceras y alineaciones de fachadas según se ve en el plano.

Por este mismo aspecto artístico de que tratamos, y para evitar que la base del monumento sea albergue de hampones y desocupados, la circundamos con una faja de agua y otra más estrecha de vegetación, lo que trae anexa una ampliación de su andén total.

Completamos el estudio con las consiguientes entradas al Metro y servicios de W. C., lavabos, etc., que situamos subterráneos y formando un gran conjunto con la estación del primero, que habrá de ser en este sitio de indudable importancia, y el acceso a los ascensores del monumento a Colón, cuyo ingreso ya se ve en el plano modificado respecto al actual existente.

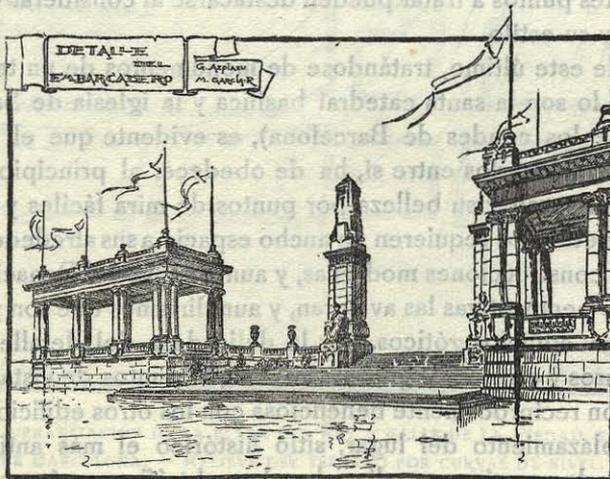
Una gran farola lucirá en el burladero ante el Banco de Barcelona.

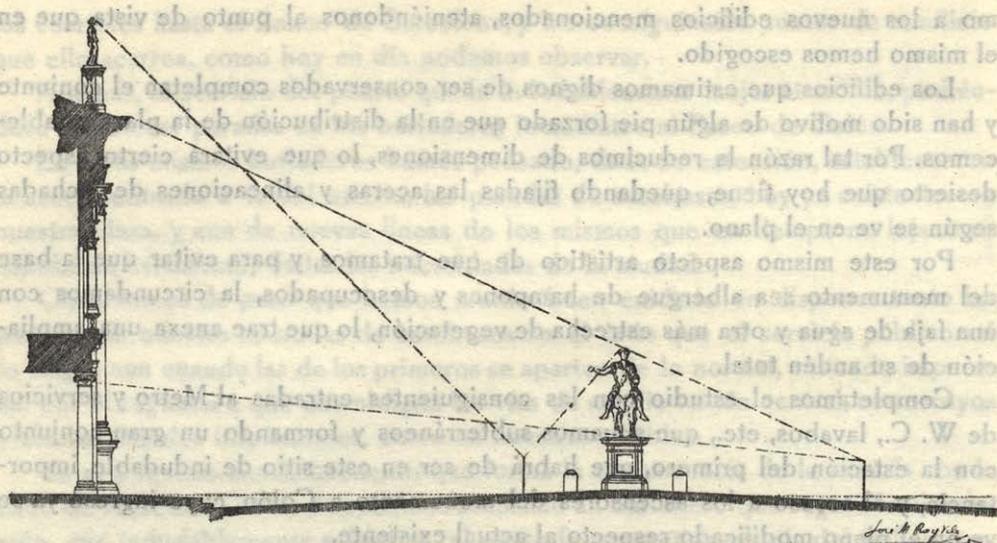
La parada de vehículos de alquiler la emplazamos junto al gran andén ante el puerto, que, a su vez, con vegetación baja, disimulará el mal efecto del obligado paso del ferrocarril. Otra columna indicadora señalará tal emplazamiento, que si parece descentrado con la plaza, es debido a que buscamos una situación intermedia para ella entre las más próximas de igual género.

Una abundante iluminación, combinando focos de diversa importancia, y el arbolado de los paseos y rambla, acaban nuestro proyecto.

MANUEL GARCÍA Y GREGORIO AZPIAZU,

Alumnos.





Roma. — Plaza del Capitolio.

Viaje de prácticas. Estudio por el alumno José M. Ros y Vila.

Los alrededores de la catedral y la plaza del Rey

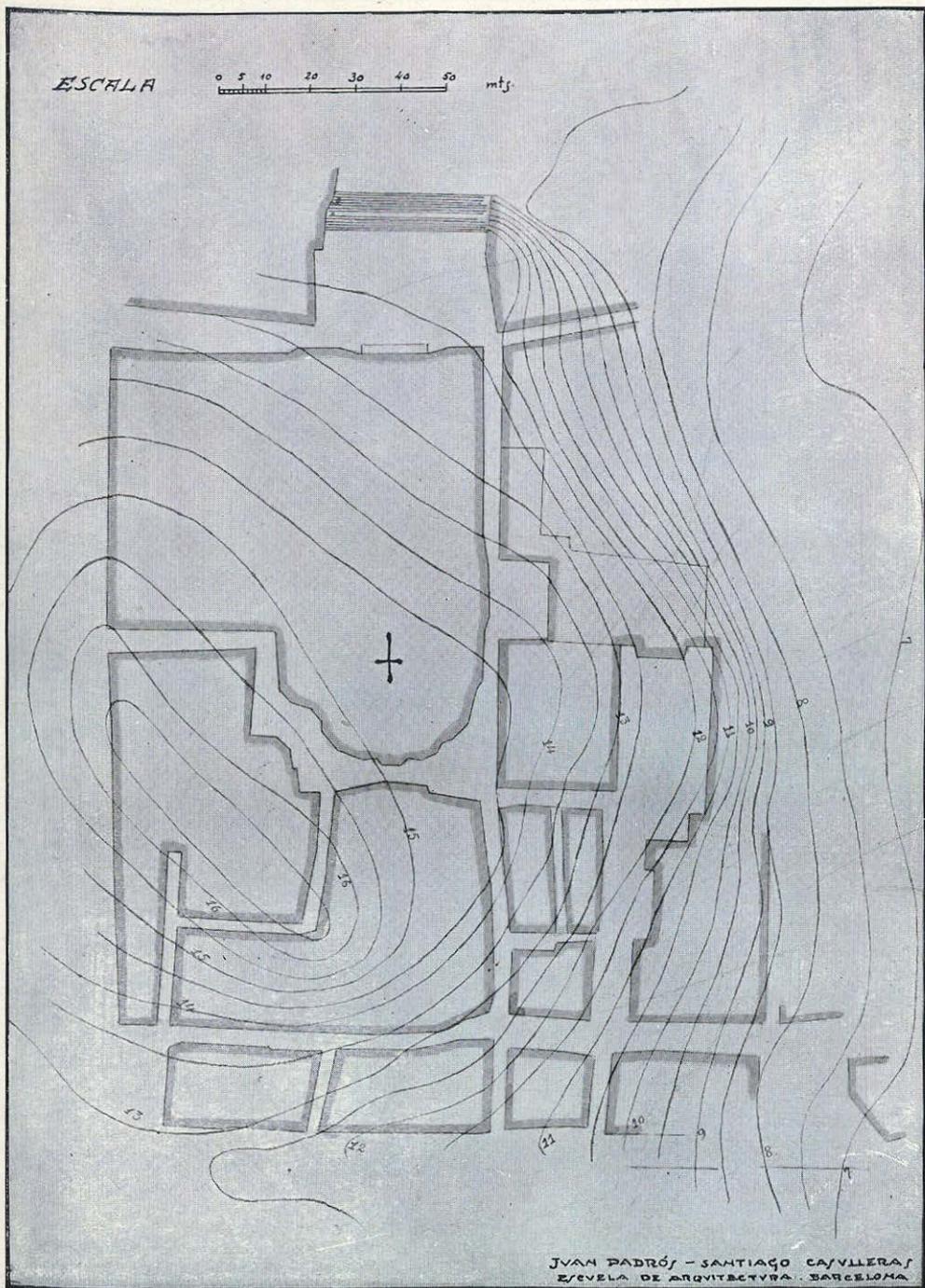
MÁS que un problema con caracteres técnicos de regularización del tráfico y solución viable adecuada a las necesidades modernas de una ciudad creciente, se trata en el presente caso de resolver un aspecto artístico o de embellecimiento mutuo del lugar con los edificios que lo forman.

Los diferentes puntos a tratar pueden destacarse al considerar el emplazamiento de los mismos y su estilo.

Respecto de este último, tratándose de monumentos de un tan marcado sabor medieval como lo son la santa catedral basílica y la iglesia de Santa Agueda (antigua capilla de los condes de Barcelona), es evidente que el marco que debe envolverlos y relacionarlos entre sí, ha de obedecer al principio general ya establecido de hacer resaltar su belleza por puntos de mira fáciles y oportunos.

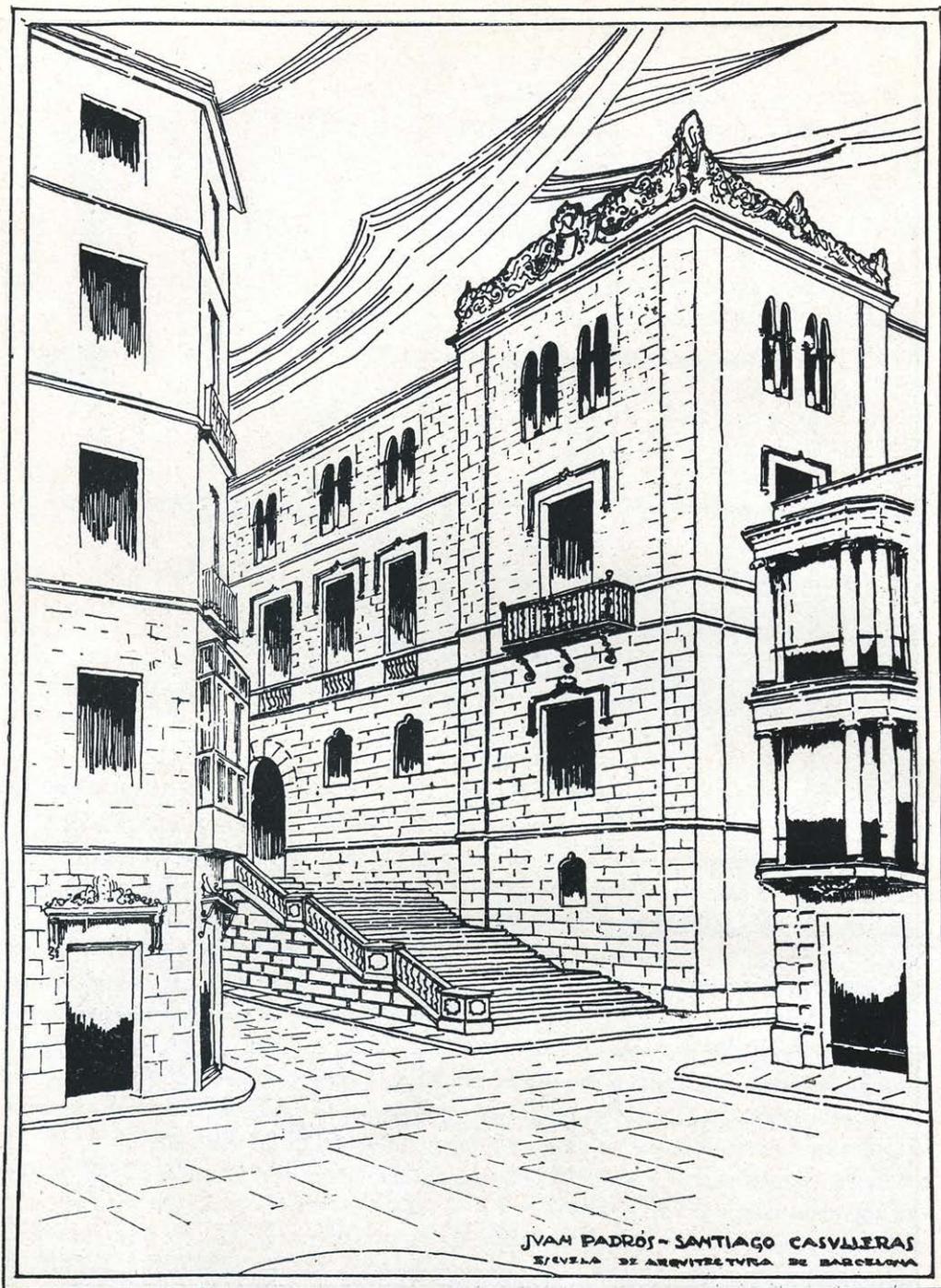
No todos los edificios requieren un ancho espacio a sus alrededores para ser contemplados. Las construcciones modernas, y aun muchas del Renacimiento, es cierto que las grandes perspectivas las avaloran, y aun diríamos que son para ellas una necesidad; pero en edificios góticos, por la delicadeza del detalle dentro del conjunto de sus muros y elementos grandiosos, exigen puntos de vista cercanos, y además una relación recíprocamente beneficiosa con los otros edificios que les rodean.

Por el emplazamiento del lugar, sitio histórico el más antiguo de la noble Barcelona, cerrado por vías que ellas absorben el tráfico, será considerado siempre como un recinto quieto, resguardado del movimiento que en la ciudad cosmopolita se manifiesta. Sin duda por esto se ha conservado todavía reducido a una circula-



PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PLAZA DEL REY Y CALLE DE LA PIEDAD, EN LA CIUDAD DE BARCELONA. — RELIEVE DEL TERRENO POR CURVAS DE NIVEL.

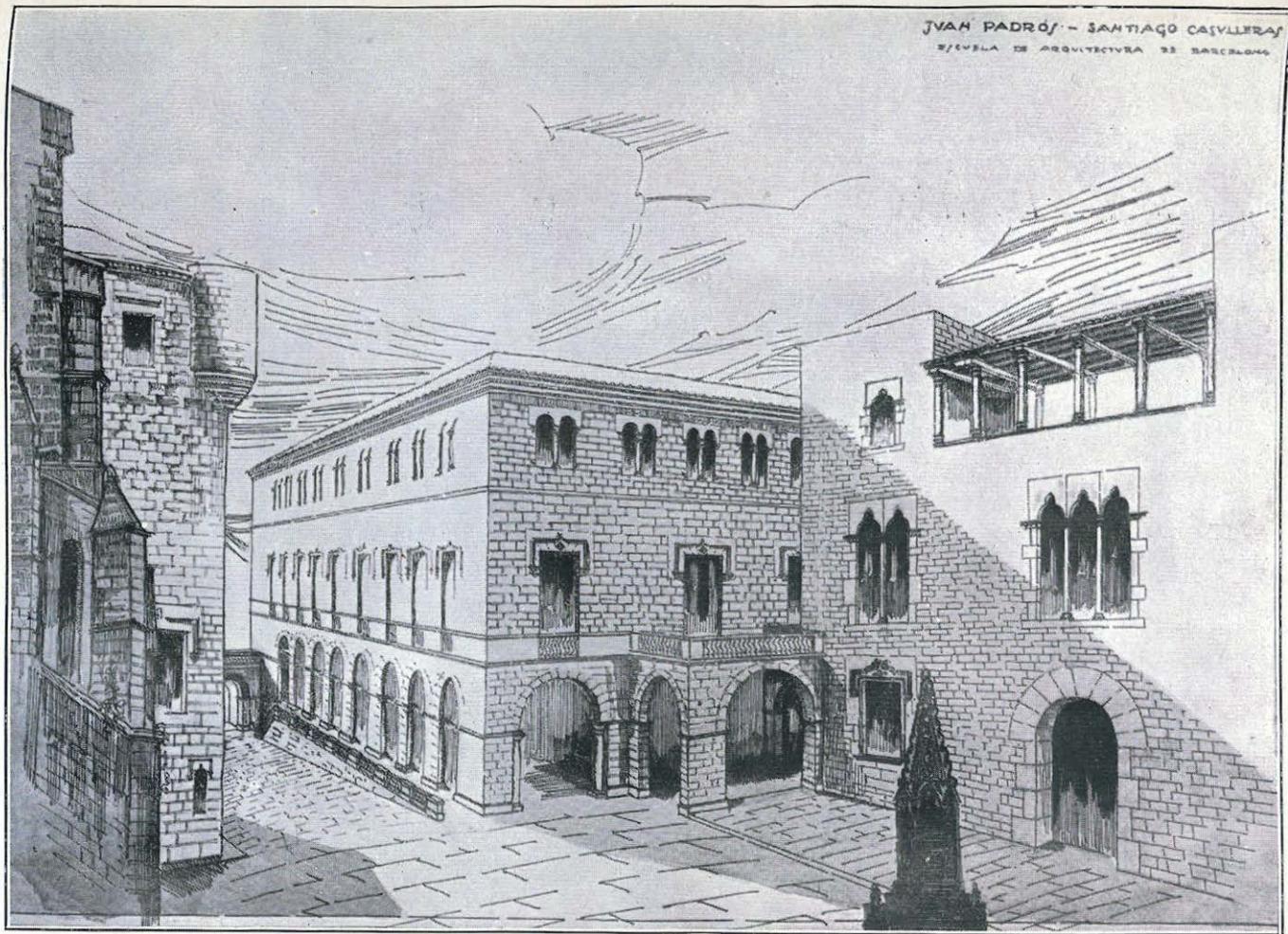




BARCELONA. — URBANIZACIÓN DE LOS ALREDEDORES DE LA CATEDRAL Y PLAZA DEL REY. — PERSPECTIVA NÚMERO 2, POR LOS ALUMNOS SRES. PADRÓS Y CASILLERAS.

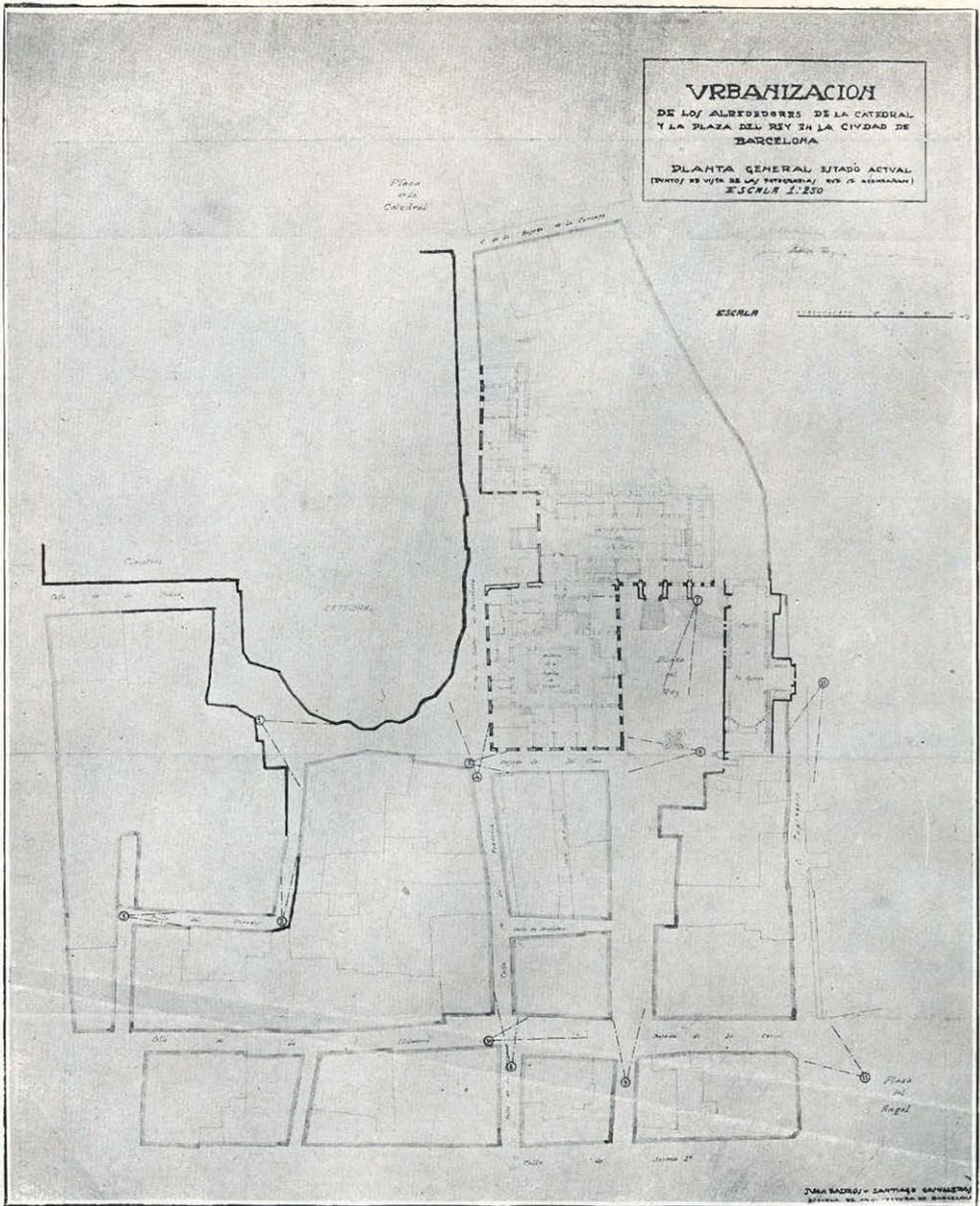


JUAN PADRÓS - SANTIAGO CASULLERAS
ESCUELA DE ARQUITECTURA DE BARCELONA



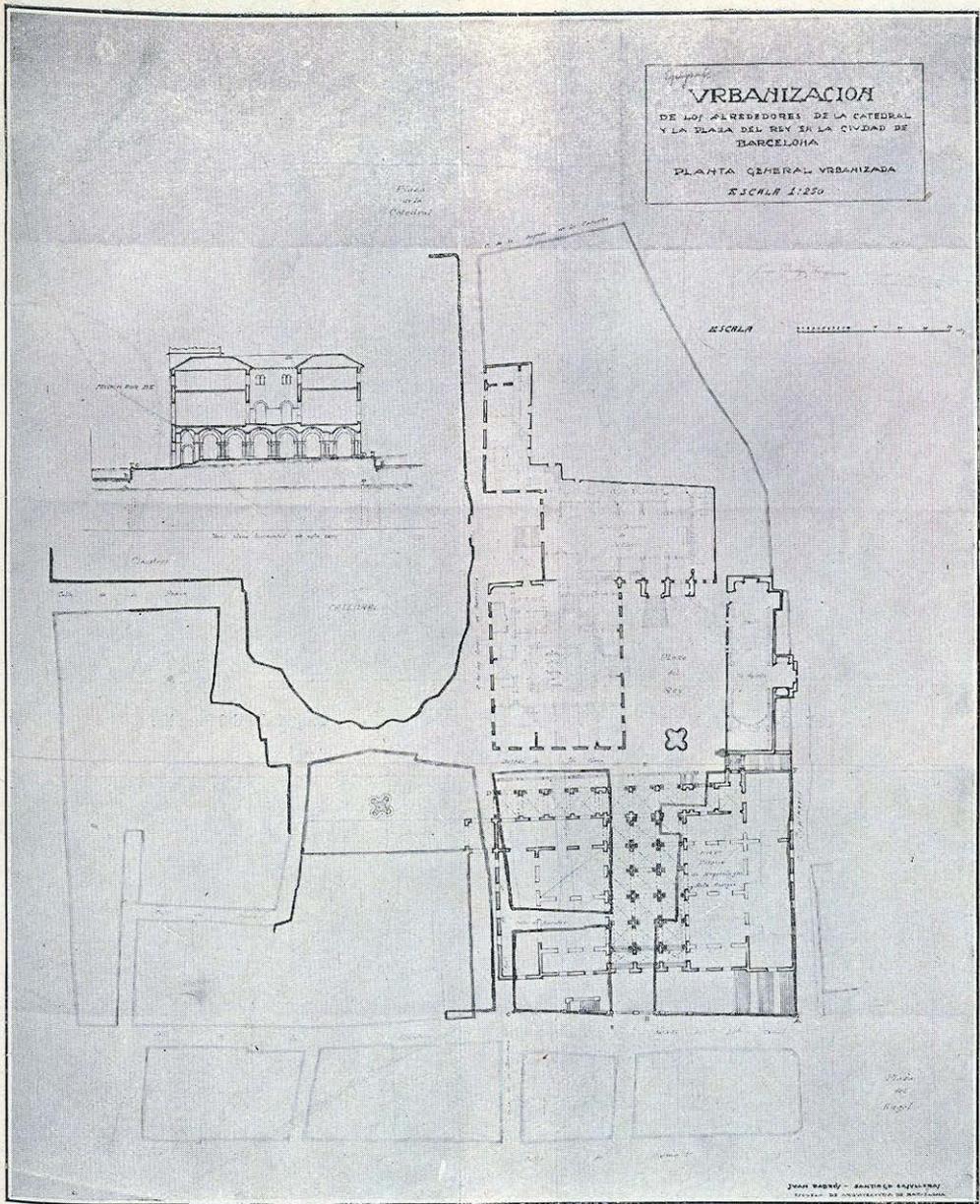
BARCELONA. -- URBANIZACIÓN DE LOS ALREDEDORES DE LA CATEDRAL Y PLAZA DEL REY. -- PERSPECTIVA NÚM. 1,
POR LOS ALUMNOS D. JUAN PADRÓS Y D. SANTIAGO CASULLERAS.





URBANIZACIÓN DE LOS ALREDEDORES DE LA CATEDRAL Y LA PLAZA DEL REY, EN LA CIUDAD DE BARCELONA. — PLANTA GENERAL URBANIZADA.



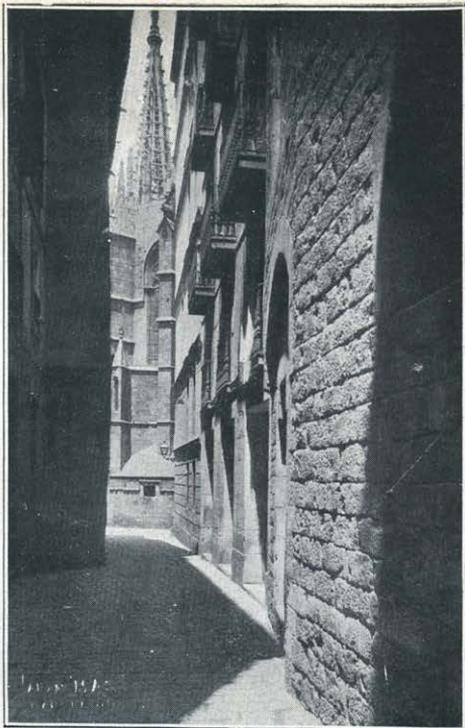


URBANIZACIÓN DE LOS ALREDEDORES DE LA CATEDRAL Y LA PLAZA DEL REY, EN LA CIUDAD DE BARCELONA. — PLANTA GENERAL: ESTADO ACTUAL.

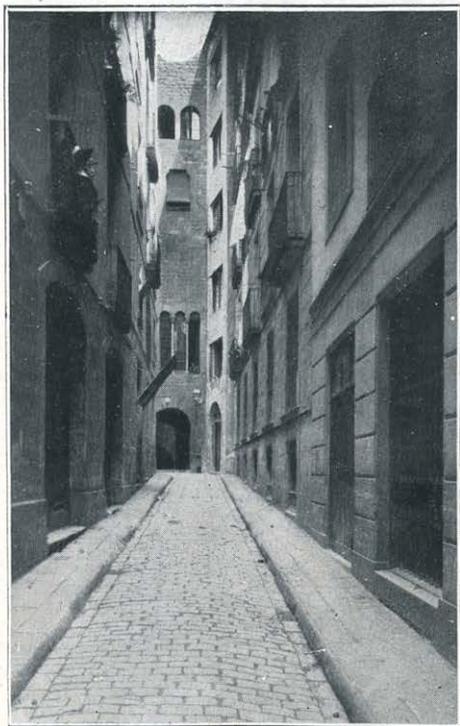




1. — Calle de la Piedad.



2. — Calle del Paradis.



3. — Calle del Paradis.



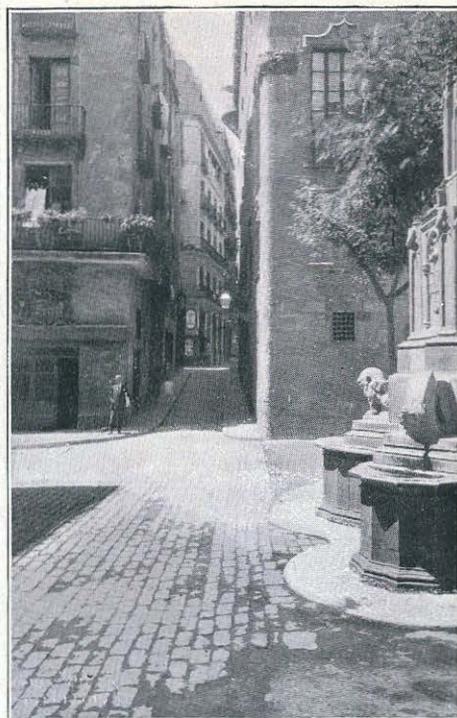
4. — Calle de los Condes de Barcelona.

BARCELONA. — DISTINTOS ASPECTOS DE LAS CALLES A LAS CUALES AFECTA LA REFORMA PROYECTADA
 POR LOS ALUMNOS SRES. PADRÓS Y CASULLERAS.

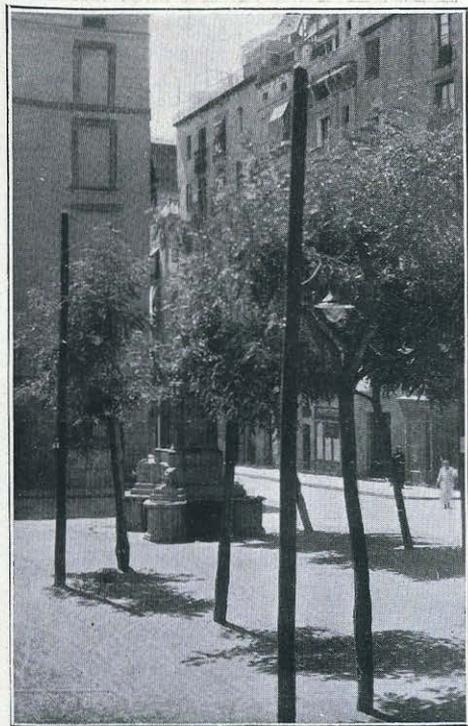




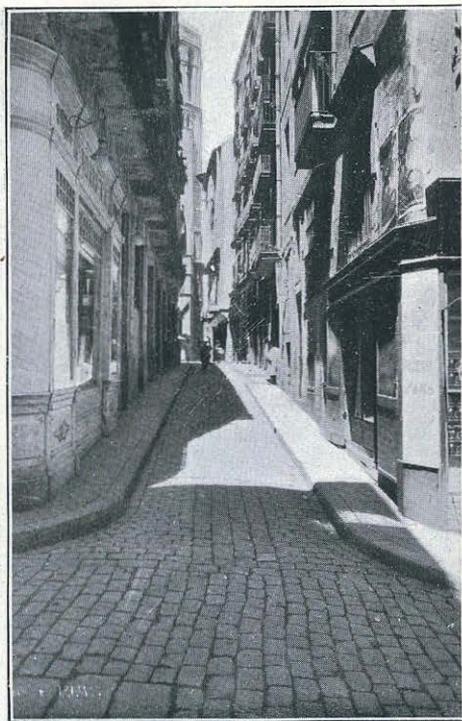
5. — Bajada de Santa Clara.



6. — Plaza del Rey.



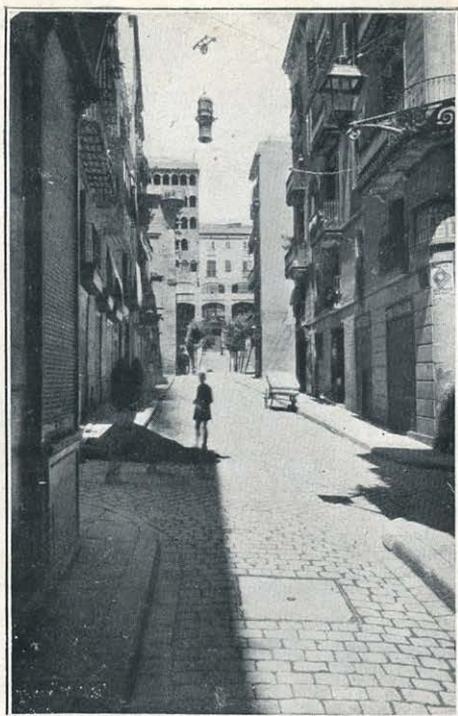
7. — Plaza del Rey.



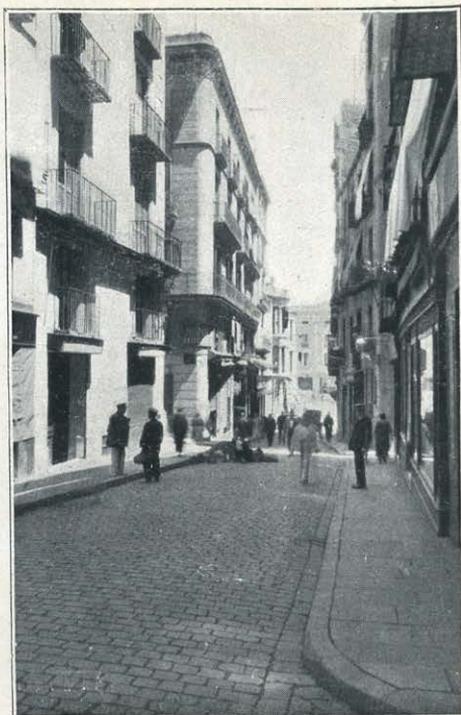
8. — Calle de la Frenería.

BARCELONA. — DISTINTOS ASPECTOS DE LAS CALLES A LAS CUALES AFECTA LA REFORMA PROYECTADA
POR LOS ALUMNOS SRES. PADRÓS Y CASULLERAS.

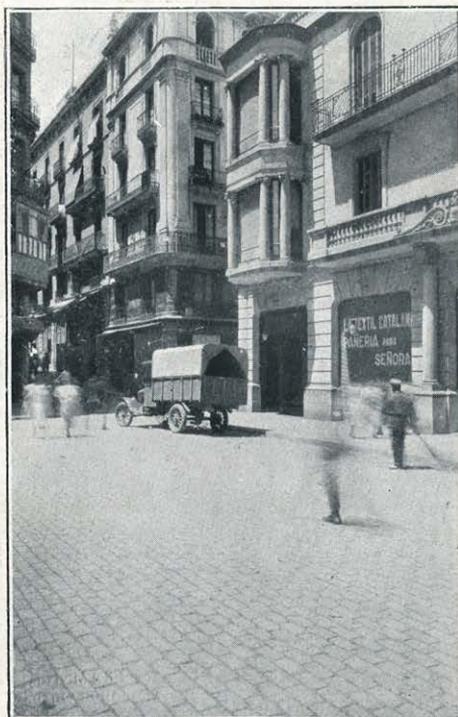




9. — Vista de la plaza del Rey, desde la bajada de la Cárcel.



10. — Bajada de la Cárcel.



11. — Plaza del Ángel.



12. — Calle de la Tapinería.

BARCELONA. — DISTINTOS ASPECTOS DE LAS CALLES A LAS CUALES AFECTA LA REFORMA PROYECTADA POR LOS ALUMNOS SRES. PADRÓS Y CASULLERAS.



ción casi solamente de viandantes, que gustan de la tradición histórica o de cobijarse a la sombra de los muros de la catedral.

De aquí que lo necesario a solucionar en este lugar era el complemento de lo que, de acuerdo a estos puntos de mira considerados, le faltaba.

Se ha cerrado el recinto objeto principal del problema por medio de un edificio de nueva planta destinado a Museo de Arqueología y emplazado en las manzanas actuales, que ocupan unas construcciones vulgares, en las calles de la Frenería, Bajada de Santa Clara, plaza del Rey, calle Tapinería y Bajada de la Cárcel; resuelto en alzado según los puntos de vista independientes de cada una de sus fachadas, y las cotas de nivel distintas en cada uno de sus ángulos.

Un punto difícil era la comunicación entre la plazuela proyectada detrás del ábside de la catedral con la plaza del Rey, que se hace hoy día por la llamada Bajada de Santa Clara, y esto, principalmente, por el citado desnivel.

Se ha adoptado la solución de unos pórticos sucesivos, siguiendo la línea horizontal de la rasante en la actual calle de la Piedad (véase la perspectiva I), y que pasa a ser el nivel general de la planta baja del edificio. Anteriormente queda una terraza, que hace menos violento el tránsito de los pórticos a la pendiente actual, conservada por la rasante del edificio a su frente: el Archivo de la Corona de Aragón.

Al fondo se ha abierto un paso de comunicación de la plaza del Rey con la calle de la Tapinería, estableciendo así un acceso más directo a la próxima Gran Vía Layetana. Se salva el desnivel por una escalera entre paredes, precedida de un vestíbulo con arcos que cierra la plaza y marca el límite de la perspectiva, con punto de vista desde la plazuela de detrás de la catedral.

Dicha plazuela, formada retrasando la alineación al límite de la fachada de la casa propiedad del Centro Excursionista de Cataluña, en la calle de Paradís, queda cerrada a su vez en la acometida de la calle de la Frenería, también por un doble arco o pórtico que enlaza el nuevo edificio Museo con la nueva fachada a la plazuela del dicho Centro Excursionista, y que se ha proyectado siguiendo el estilo de la actual.

La función de este doble arco no es otra que cerrar la perspectiva de la calle de la Frenería, que no es motivo de conjunto, y será el sitio único por donde se realizará el tráfico rodado, que por una sola dirección venga de la calle Bajada de la Cárcel.

El nuevo Museo presenta en su planta baja una comunicación a modo de pasaje central del edificio, que establece paso para los viandantes, desde la anterior plazuela a la calle Bajada de la Cárcel, en la cual, retrasado el edificio de la actual alineación, presenta una terraza anterior, salvando el desnivel al extremo una escalera de un adecuado aspecto monumental (véase perspectiva II), y que da acceso a la plaza del Angel, punto final del conjunto.

Quedan evidentemente así enlazados los dos recintos de detrás de la catedral y la plaza del Rey, y cerrados por nuevas edificaciones de un carácter y proporciones en beneficio de los existentes. Se aumentan también los puntos de vista sin dificultades a ser accesibles, puesto que quedan trazados por los mismos pasos de circulación abiertos.

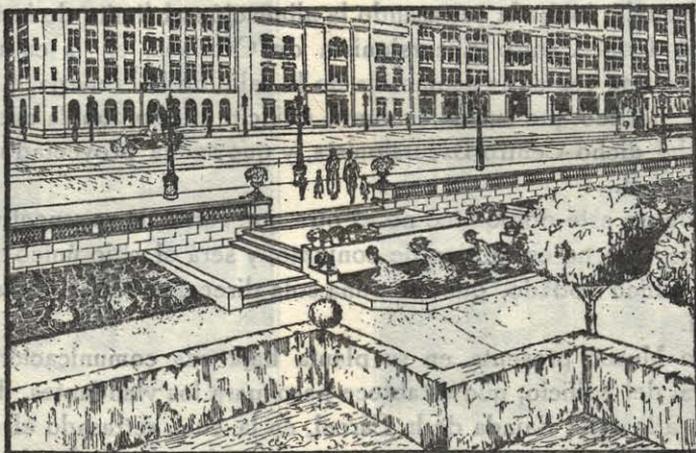
Se beneficia a su vez a la ciudad aumentándola con un nuevo Museo de Arqueología, pudiendo trasladarse a él los elementos que guardan actualmente el Archivo de la Corona de Aragón y la capilla de Santa Agueda, ya que ha sido idea capital en el proyecto abrir ésta nuevamente al culto, facilitando al público su visita por el nuevo paso indicado a la calle de la Tapinería.

Barcelona está a punto de perder los pocos restos que le quedan de su antigua tradición medieval. El poco acierto que hubo en establecer vías de comunicación que enlazaran la parte antigua con el ensanche, hace que se considere necesario la apertura de nuevas vías, tanto en el sentido transversal como longitudinal, y de lo cual tenemos ejemplos en los proyectos formados de las grandes vía C (transversal) y vía D (longitudinal), que cerrarán, con la actual Vía Layetana y el paseo Marítimo (o paseo de Colón), el casco de la vieja ciudad, en que quedará a un lado la cúspide de lo que fué su origen, o montículo del Tabor, emplazamiento de la catedral.

Parece que así queda ya protegido para siempre este lugar. Bueno es, pues, procurar su embellecimiento y conservar todos los recuerdos de su tradición gloriosa, que es lo mejor que puede hacer una ciudad, como prueba de consideración y de respeto a su historia.

JUAN PADRÓS Y SANTIAGO CASULLERAS,

Alumnos.



Detalle de la urbanización de la Plaza de Lessep, por los alumnos Sres. Borso y Blanch.

Urbanización de una plaza frente a la Catedral

EN la actualidad, la plaza, vestíbulo de la catedral de Barcelona, es de forma aproximadamente rectangular, con tres calles afluentes: la de Santa Lucía, la de Condes de Barcelona y Bajada de la Canonja. Además hay la calle Corribia, de nivel inferior, cuyo acceso a ella se logra por una escalera de dirección normal a la fachada principal de dicha catedral.

Como edificios importantes que rodean dicha plaza, existen: la Casa del Arcediano (actualmente Archivo Municipal de Barcelona), con fachada a la calle de Santa Lucía, y la Casa de la Canonja, adyacente a las calles Bajada de la Canonja y Corribia; quedan, además, una casa en prolongación de la del Arcediano, con fachada a la de Corribia, y un bloque de casas que siguen la alineación de dicha calle, que carecen de importancia arquitectónica, a excepción de la Casa Gremial de Zapateros.

Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento se aprobó el trazado de la vía C (cuya dirección corre paralelamente a la fachada de la catedral), que une la Vía Layetana con las ramblas, ambas de gran tráfico, y con la apertura de dicha vía C desaparece el bloque de casas comprendidas entre las calles de Corribia, Bou de la Plaza Nueva, Ripoll, Sellent y Sagristánts.

Una vez tenido en cuenta el estado actual y las modificaciones dadas por el Ayuntamiento, vamos a proceder al estudio de urbanización, respetando las alineaciones de la vía C.

El objeto de dicha urbanización responde al fin de obtener un conjunto armónico con los edificios que se respetan, y al mismo tiempo dar un margen suficiente de visualidad a la fachada de la catedral.

Para conseguir todo esto, se ha proyectado una plaza, frente a la actual y contigua a la vía C, aprovechando el solar que resulta del derribo de las casas; solar que al ser vendido a particulares, es probable que sirviera para emplazamiento de edificios destinados a habitación o despachos, y que, por muy bien acertados que estuvieran en su composición, ofrecerían un contraste violento por su diferenciación con el resto de las construcciones existentes.

Para solucionar este inconveniente, creemos oportuno disponer en dicho solar una plaza formada por un edificio destinado a Museo Diocesano, cuyo carácter esté relacionado con el de los demás.

Dicha plaza sería de reducidas dimensiones con el fin de evitar puntos de vista demasiado lejanos que harían perder la idea de grandiosidad en las proporciones de la catedral, que si bien es verdad no tiene, lo aparenta debido a la disposición en que está situada.

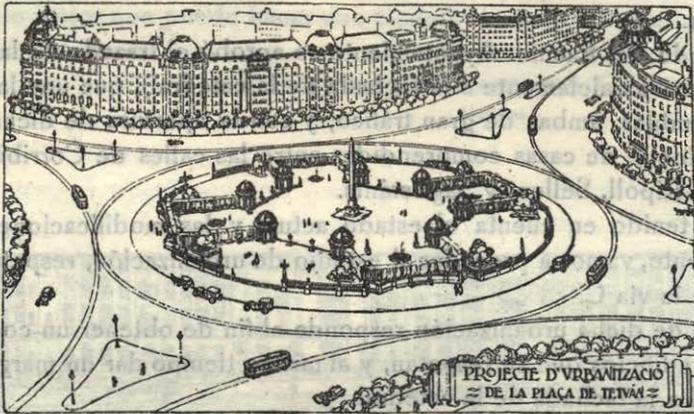
La plaza, vestíbulo del mencionado Museo Diocesano, se ha procurado aislarla en lo posible de la circulación que se desarrollaría en la vía C, para lo cual se ha elevado de nivel, siendo accesible por una escalera situada en la parte central y a

ambos lados una balaustrada, consiguiéndose con esto un sitio a propósito para recogimiento y visualidad.

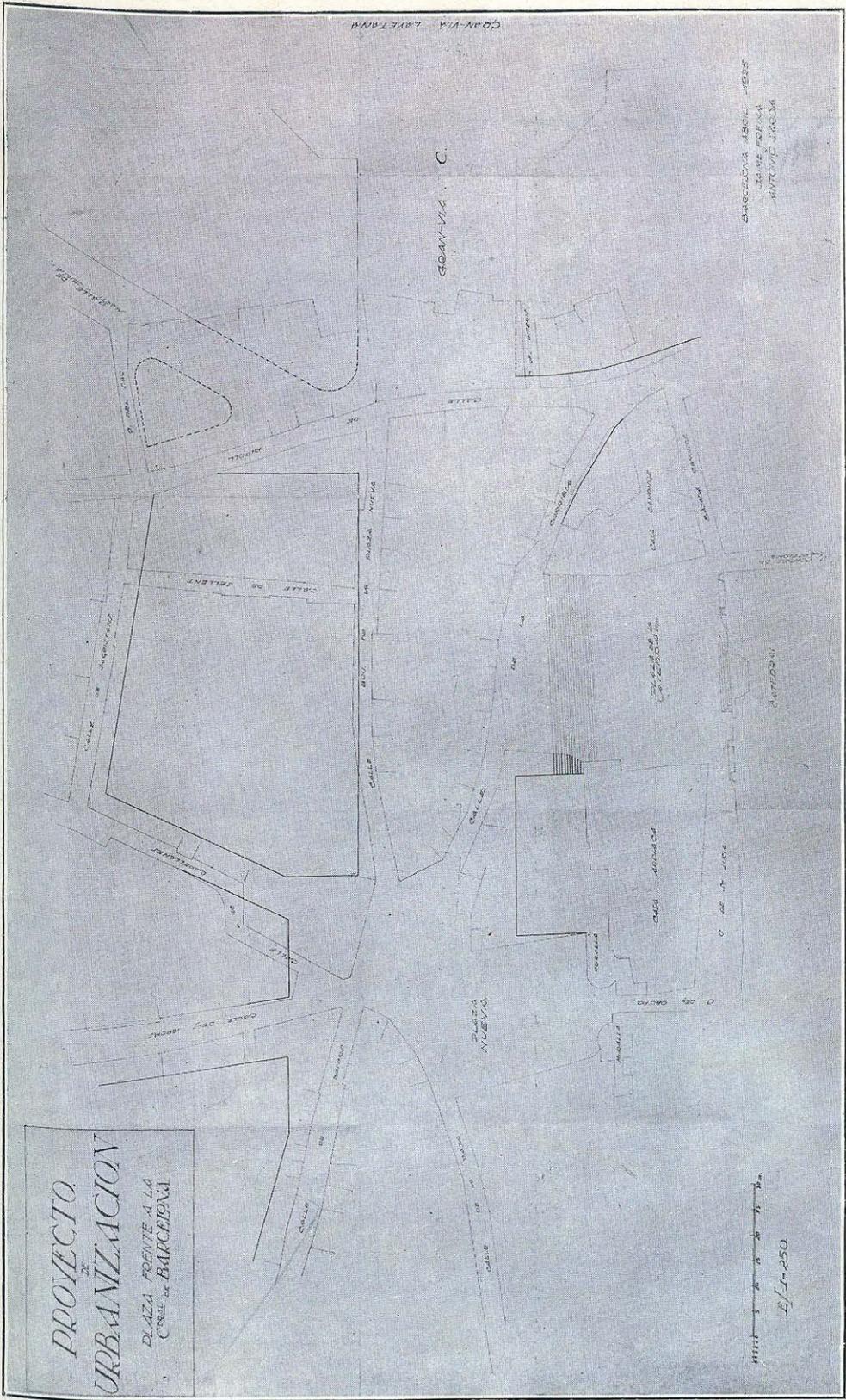
Además, hemos tenido en cuenta el propósito del Ayuntamiento de reconstruir en el solar que queda libre, junto al Archivo Municipal, una casa de estilo gótico, situada actualmente en la calle Mercader, cuya casa, por efectos de reforma, debe derribarse.

JAIME FREIXA y ANTONIO SARDÁ,

Alumnos.



Por los alumnos Sres. Canales Cabarrocas y Gumá.



PROYECTO
de
URBANIZACION
PLAZA FRENTE A LA
CALLE de BARRERAS

1:1000
E/1-250

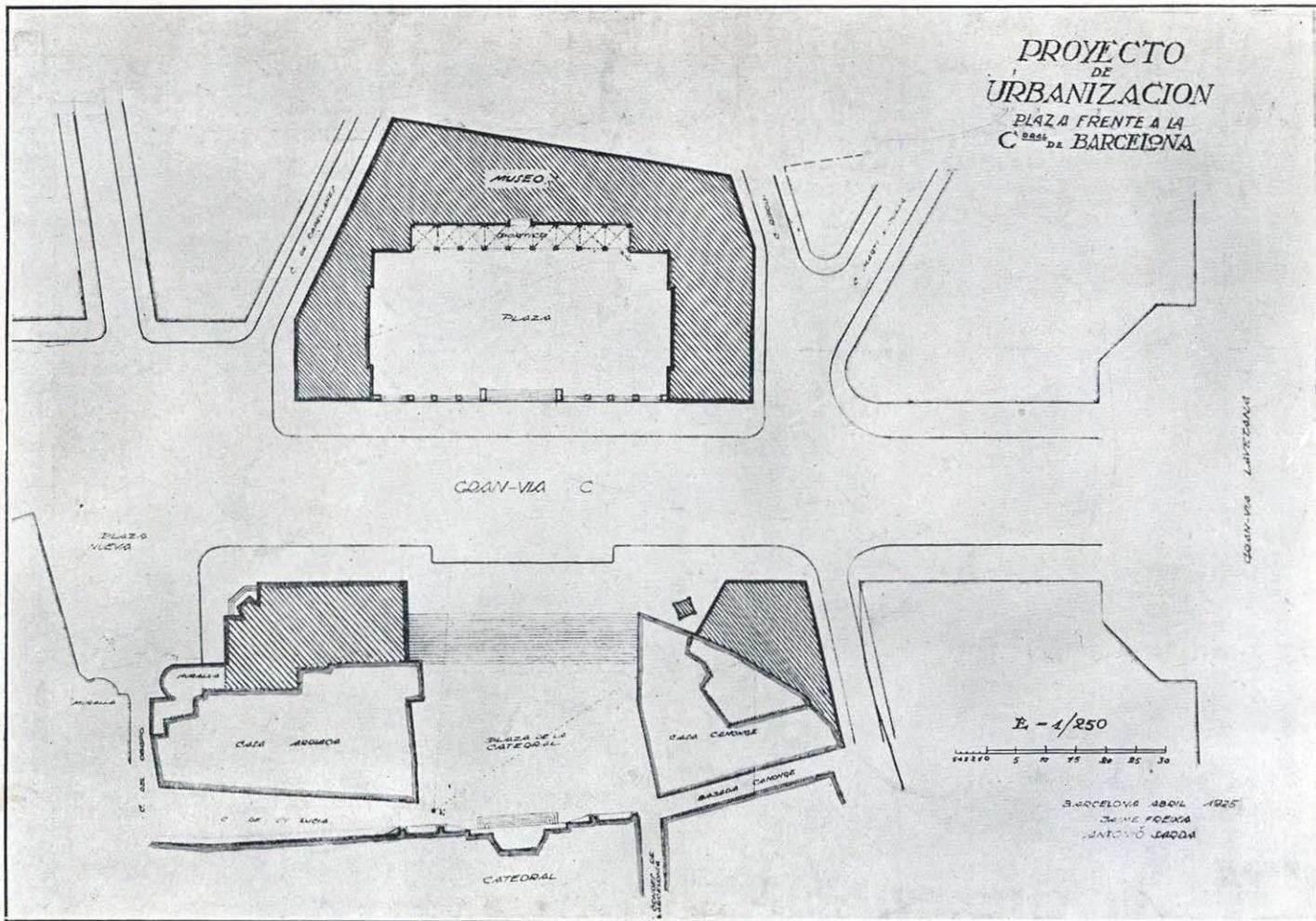
SECCION A-B
SECCION C-D
SECCION E-F

GOAN-VIA C.

PLANO CON INDICACION DE LAS ALINEACIONES MUNICIPALES, POR LOS ALUMNOS SRES. FREIXA Y SARDÁ.

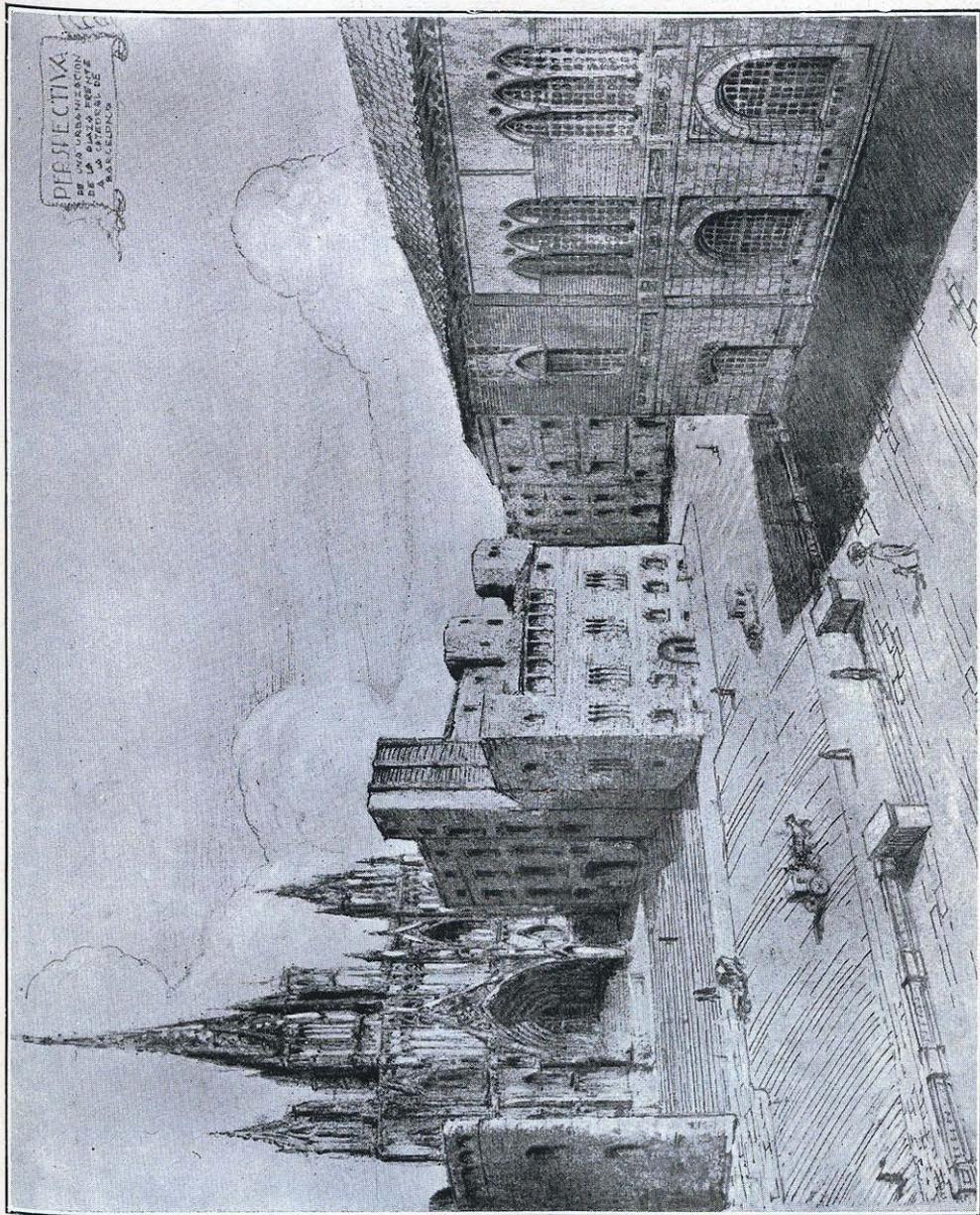


PROYECTO
DE
URBANIZACION
PLAZA FRENTE A LA
CATEDRAL DE BARCELONA



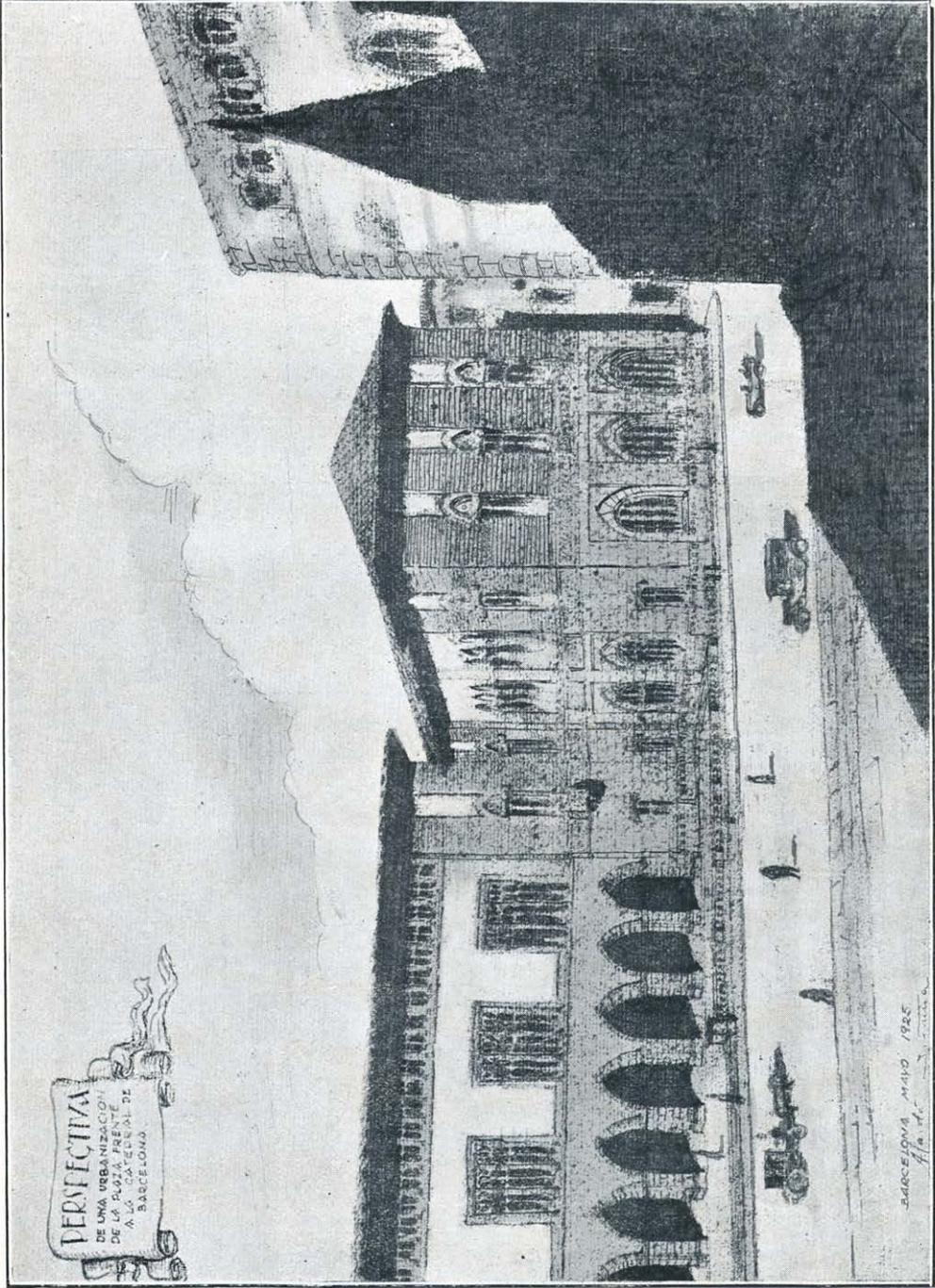
PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE UNA PLAZA FRENTE A LA CATEDRAL, POR LOS ALUMNOS SRES. FREIXA Y SARDÀ. — PLANTA.





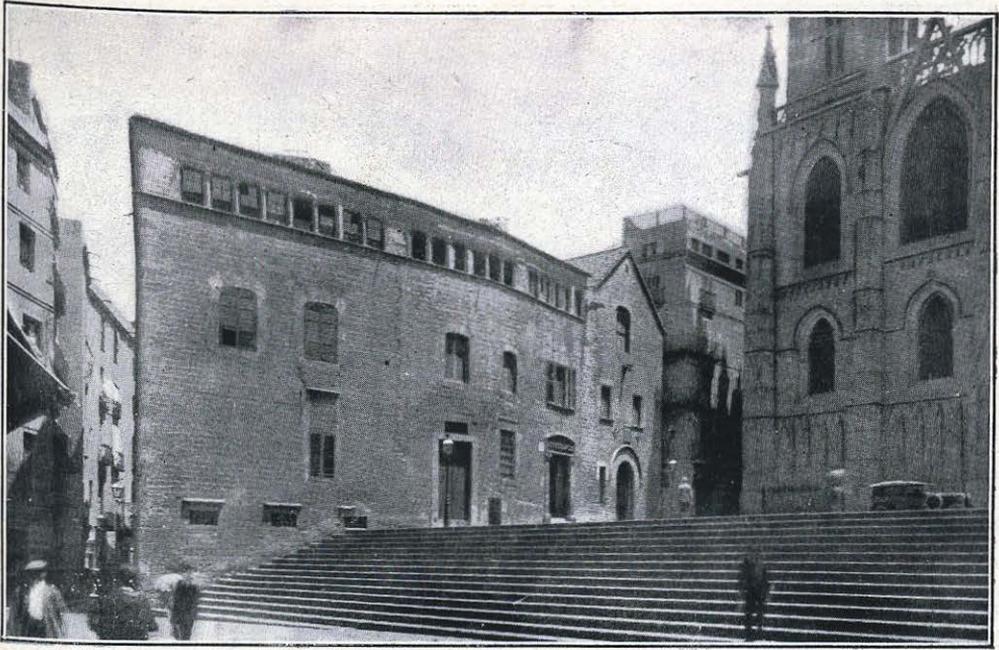
DIBUJO DE LOS ALUMNOS SRES. FREIXA Y SARDÀ.



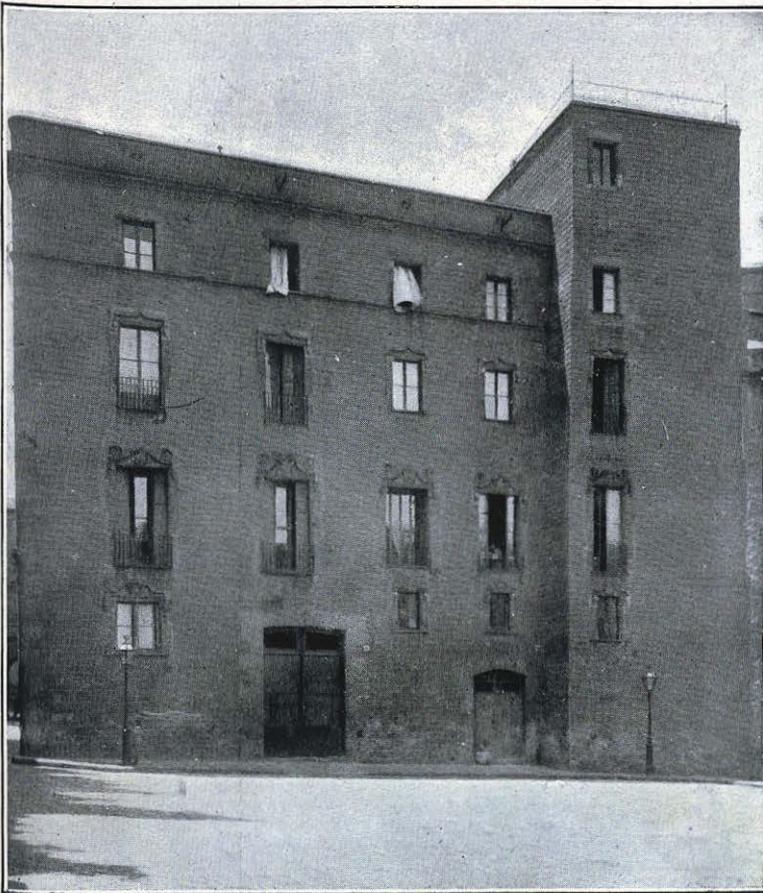


DIBUJO DE LOS ALUMNOS SRÉS. FREIXA Y SARDÁ.





Plaza de la Catedral. — Casa Canonge.



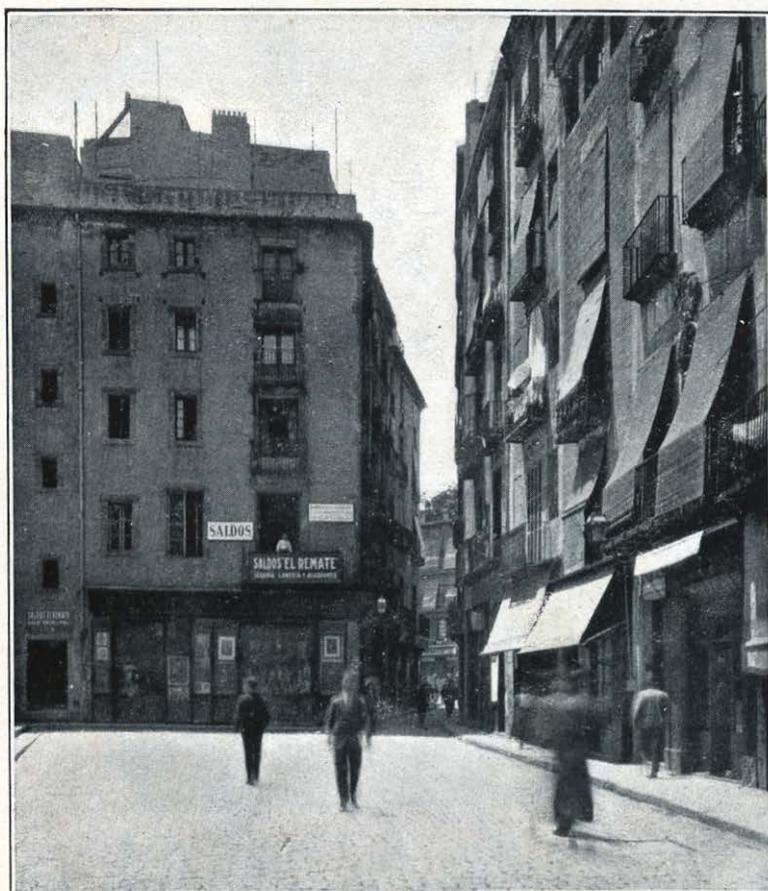
Plaza de la Catedral.
Casa Ardiaca

DISTINTOS ASPECTOS DE LAS CALLES A LAS CUALES AFECTA LA REFORMA PROYECTADA POR LOS ALUMNOS SRES. FREIXA Y SARDÁ.





Calle de la Corribia.



Calle de la Corribia.

DISTINTOS ASPECTOS DE LAS CALLES A LAS CUALES AFECTA LA REFORMA PROYECTADA POR LOS ALUMNOS
SRES. FREIXA Y SARDÁ.



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 marcadas: 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.

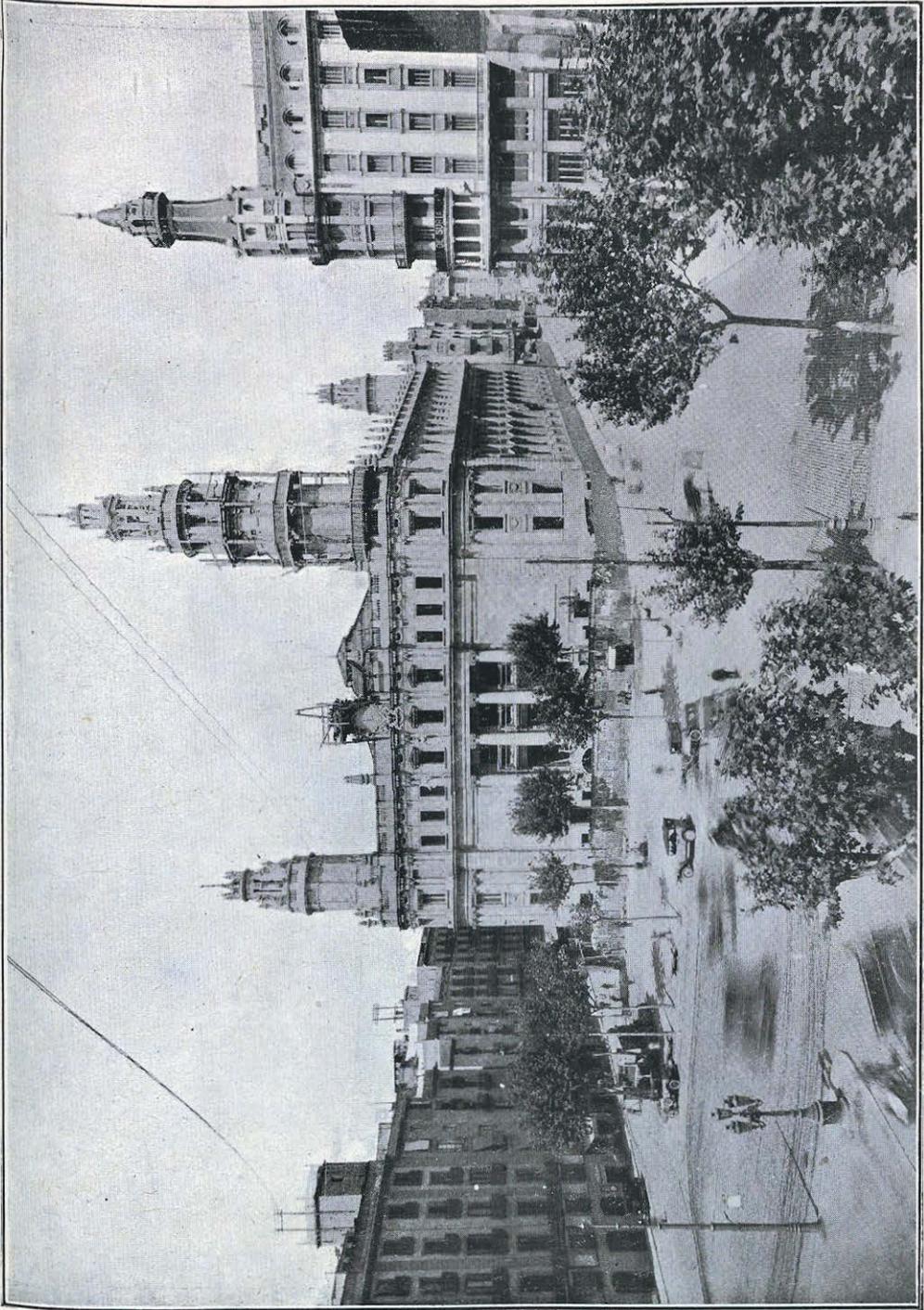
La ausencia de jardines o plantaciones, aparte de ser inherente de por sí a esta clase de plazas, la creemos razonada asimismo por su falta de carácter, tratándose de una plaza de negocios, de vida activa y de intenso tránsito.

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

M. GAYÁ,

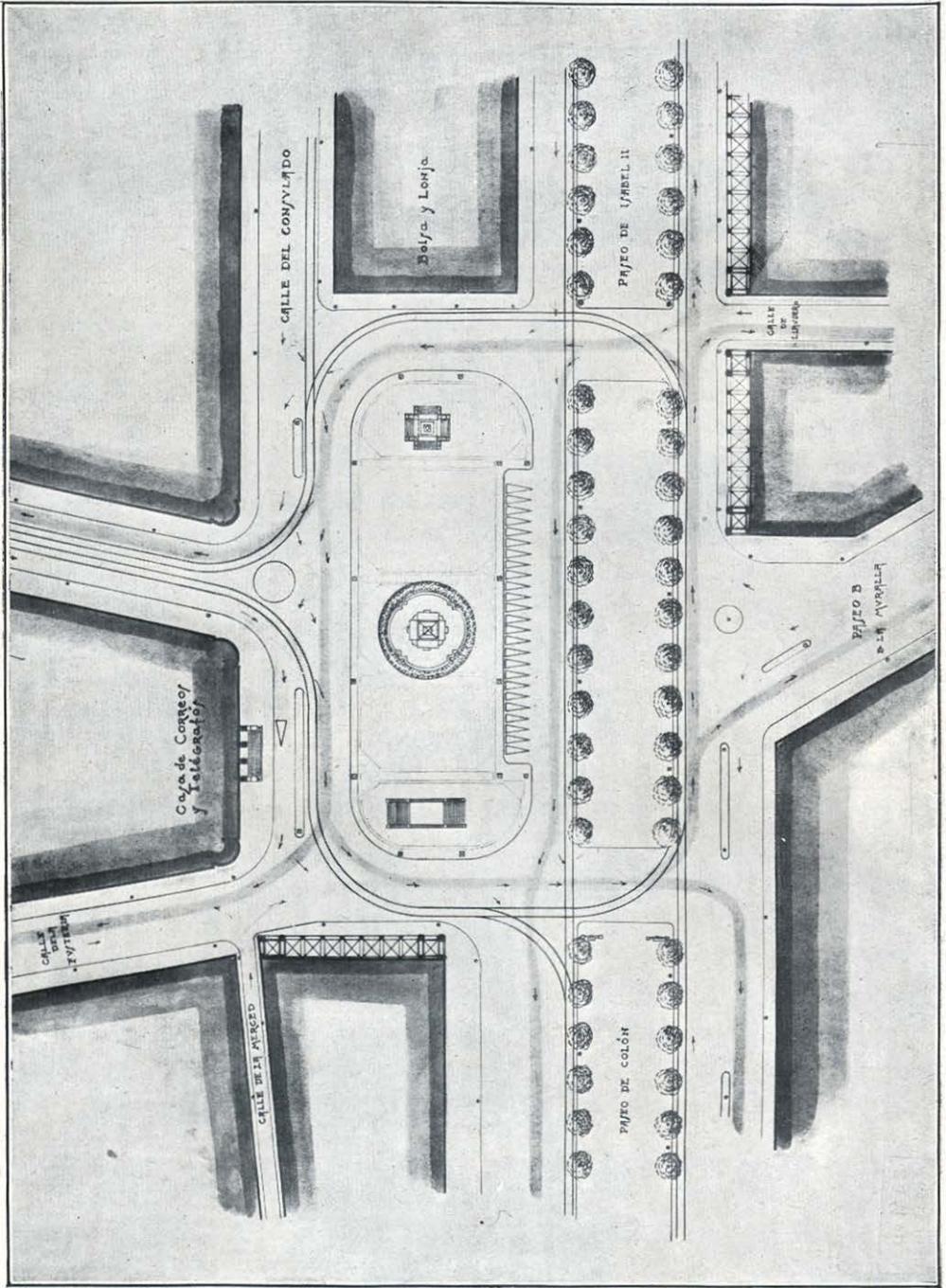
Alumno.





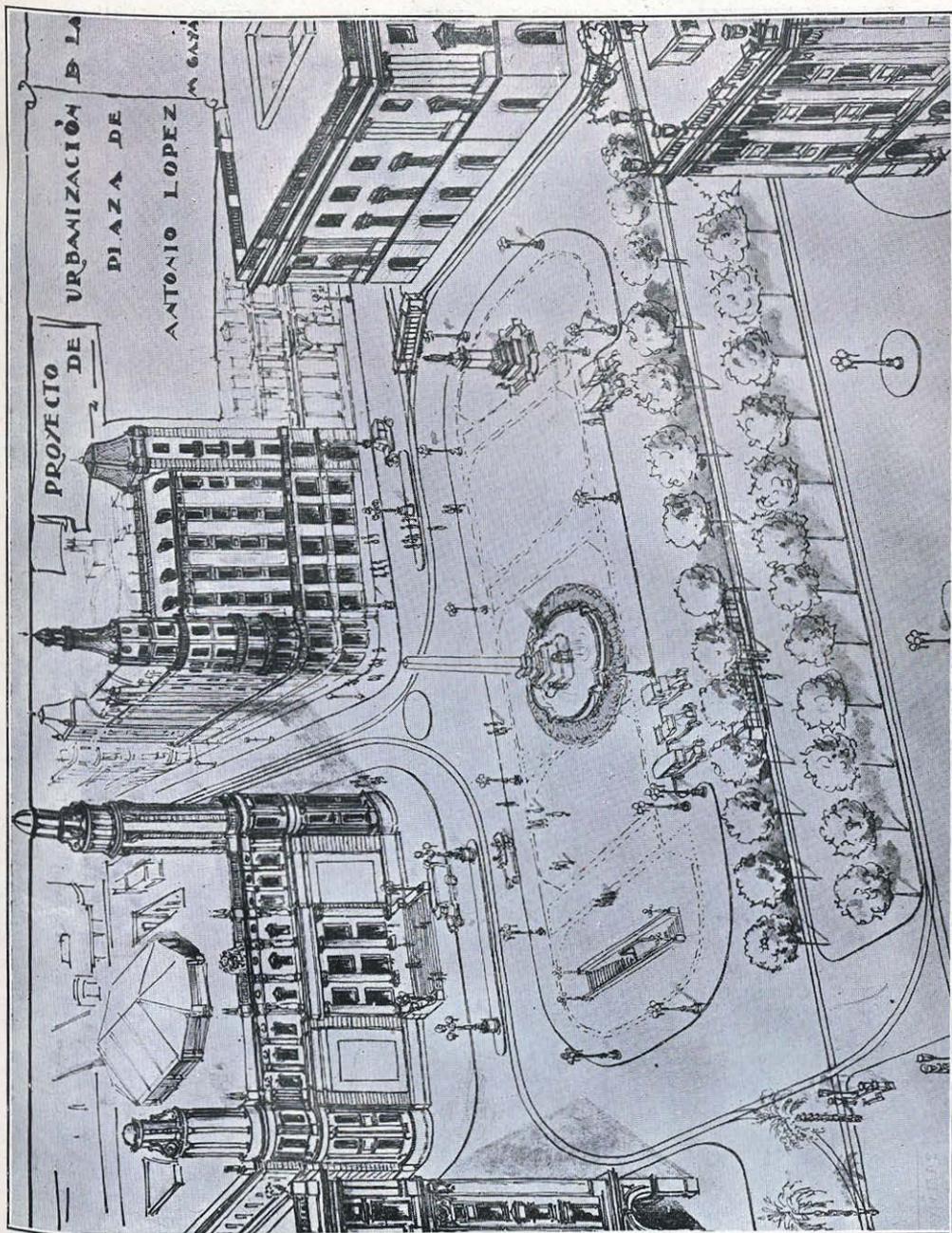
PLAZA DE ANTONIO LÓPEZ. (ESTADO ACTUAL.)





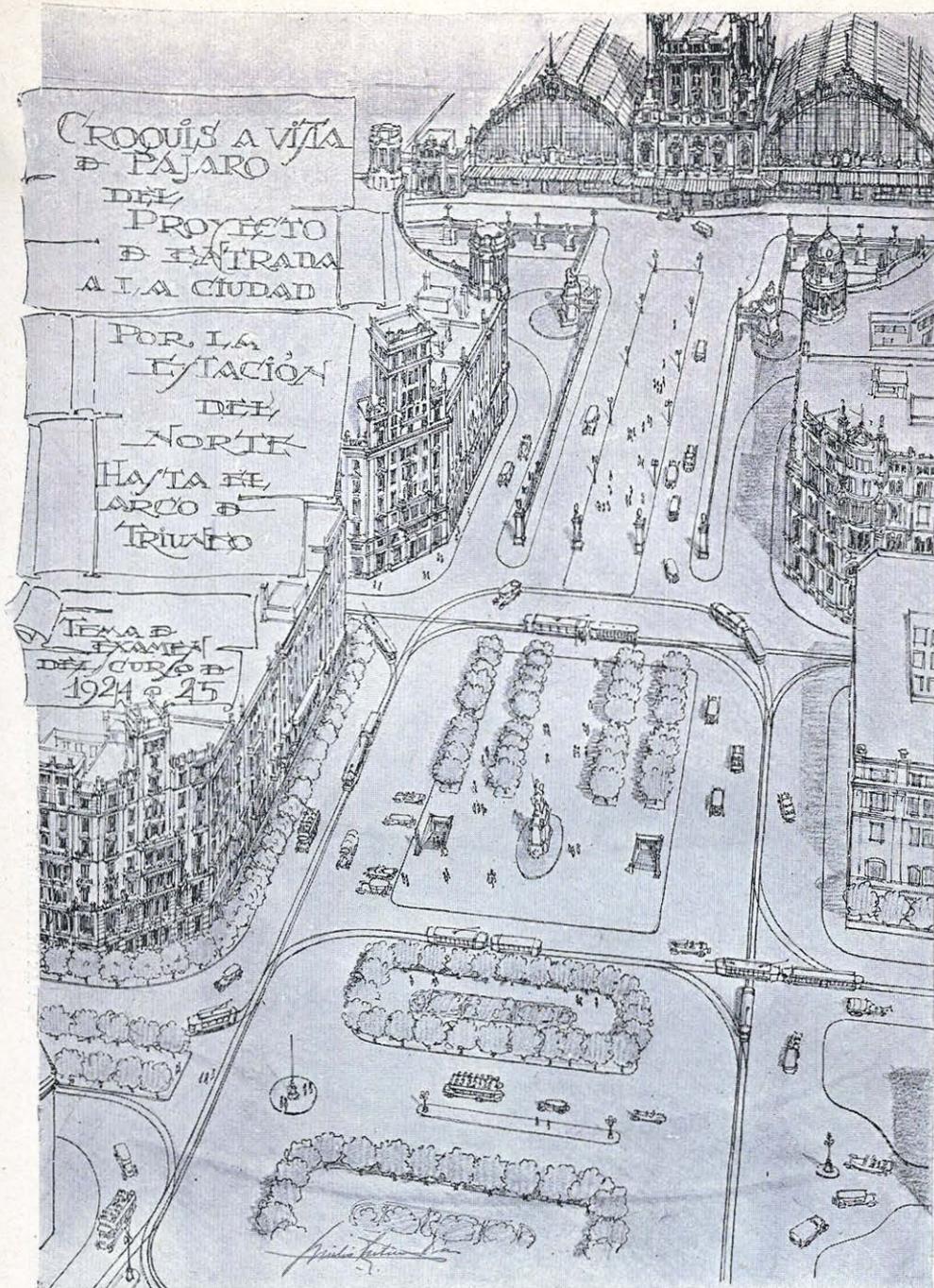
PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PLAZA DE ANTONIO LÓPEZ, POR EL ALUMNO D. M. GAYÁ.





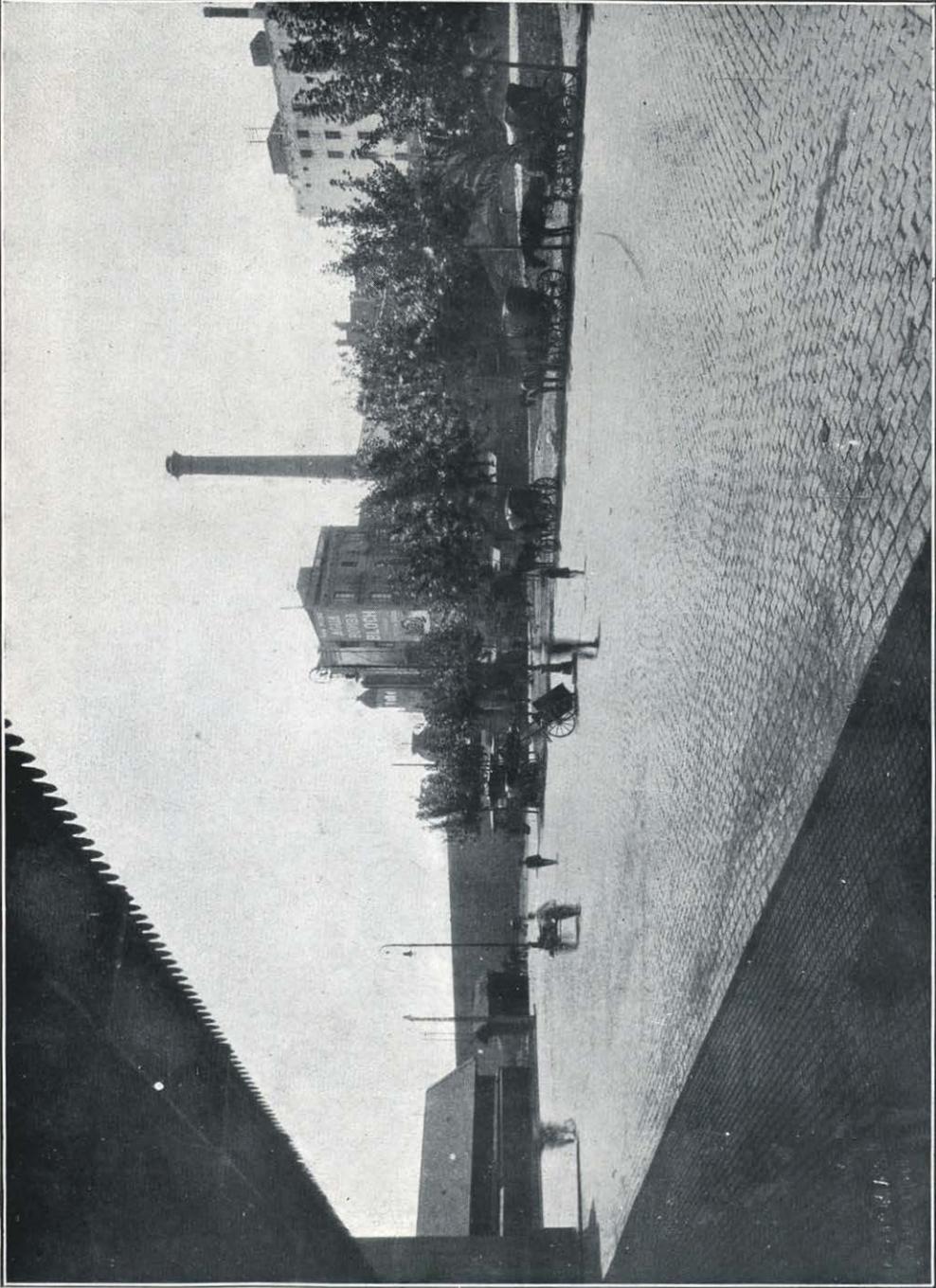
POR EL ALUMNO D. M. GAYÁ.





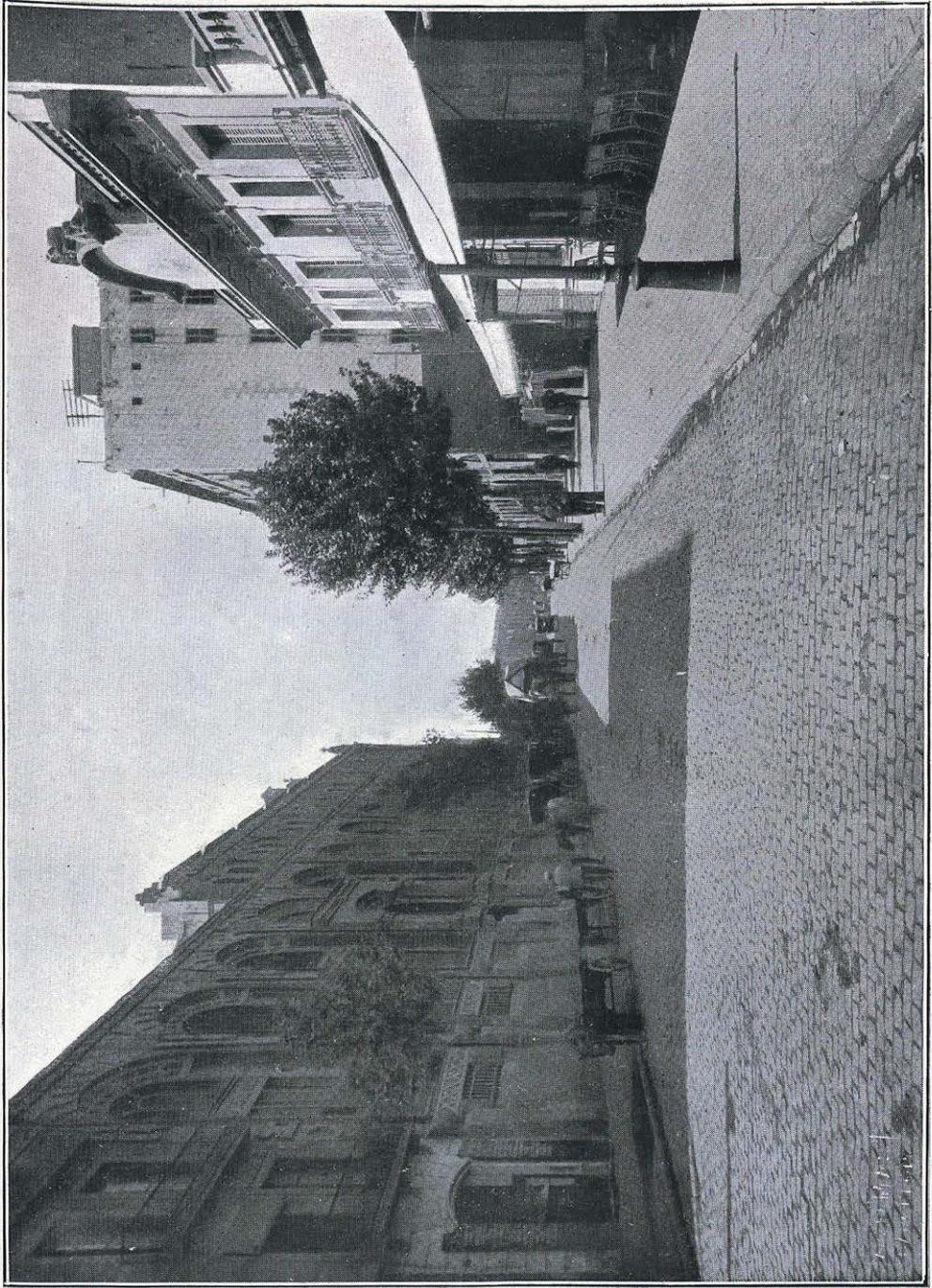
POR EL ALUMNO D. EMILIO GUTIÉRREZ DÍAZ.





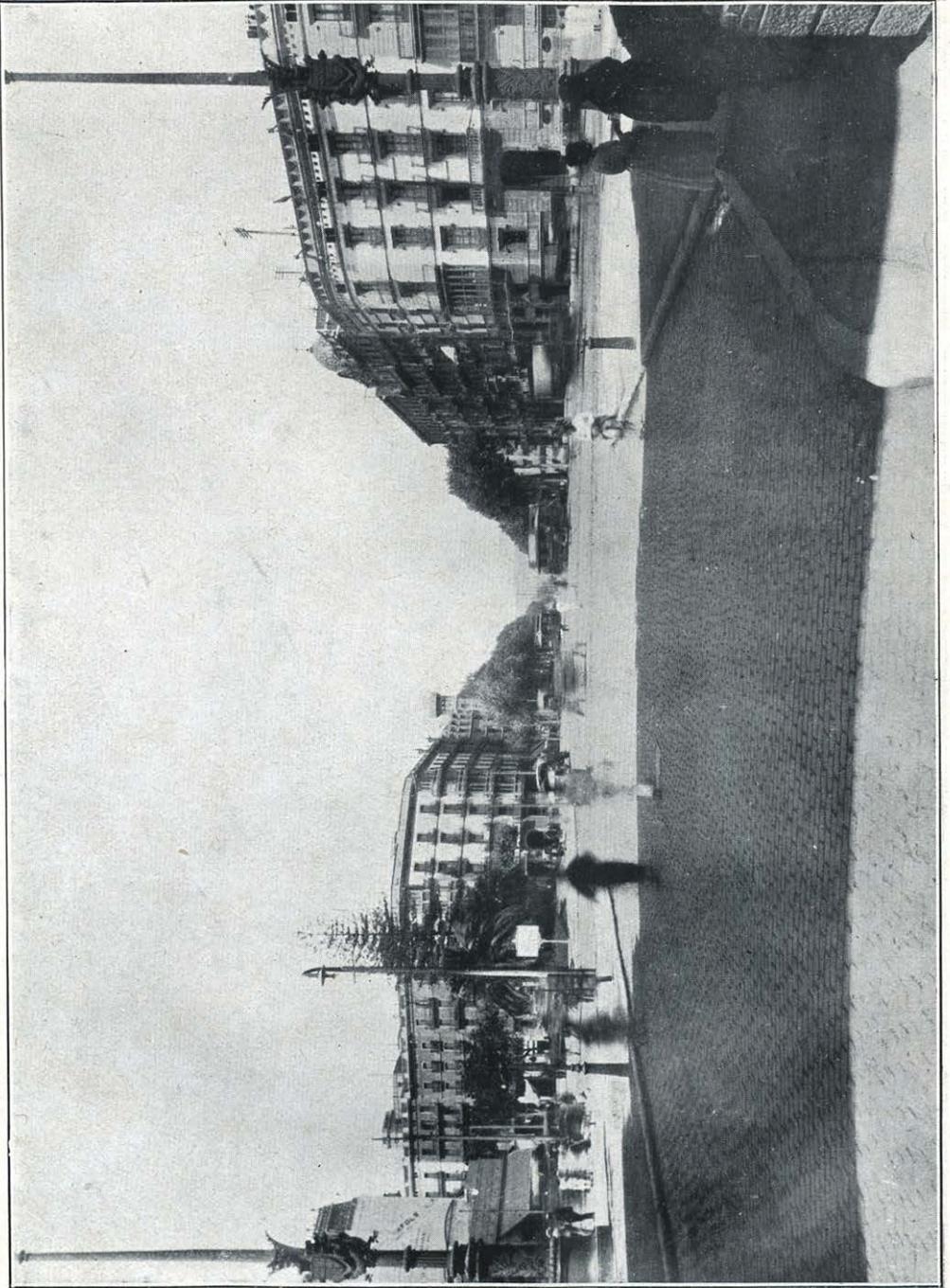
CALLE DE NÁPOLES Y PLAZA DE LA ESTACIÓN DEL NORTE.





PASEO DE VILANOVA.





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

ARQUITECTURA

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.

