

1989-1999

L'Espai Públic Metropolità

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

© Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Coordinació
Ramon Torra
Director de Serveis de l'Espai Públic

Coordinació editorial
Imanol Montero
Direcció de Serveis de l'Espai Públic

Disseny i realització
Enric Folch, cap de l'Oficina de Disseny de l'AMB
Úrsula Solans, Oficina de Disseny de l'AMB

Redacció
David Miquel

Traducció i correcció de textos
Andreu Navarro (correcció del català i castellà)
Manners (traducció a l'anglès)
Manners (traducció al francès)

Fotografies
Alejo Bagué, Jordi Bernadó, Paco Feria, Ferran Freixa, Lourdes Jansana, Joan Mundó, Hisao Suzuki i Pere Vivas.

Fotomecànica digital
Estudi Gràfic Pedregosa

Impressió
System BCN

DLB: B-19741-2008
ISBN: 84-930080-6-0



1989-1999

L'Espai Públic

Metropolità

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

Presentació



Joan Clos
President de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i alcalde de Barcelona

Dídac Pestaña
Vicepresident primer de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i alcalde de Gavà

Fa poc més d'un any presentàvem el llibre sobre la construcció del territori metropolità. El següent que hem editat amb el mateix format, i que presentem ara, tracta de l'espai públic. Ens sembla una seqüència del tot adient, ja que un dels elements fonamentals per construir aquest territori és justament l'espai públic.

La gestió de l'espai públic encomanada, és clar, al sector públic, és un acte polític en el sentit més genuí de la paraula, ja que és una manera de plasmar un projecte de *polis*, de *metropolis* en el nostre cas. L'estructuració d'aquest espai posa de manifest una intencionalitat política: és molt diferent destinar-lo sense pal·liatius a l'ús públic que avenir-se a tripijocs, és molt diferent abocar-hi imaginació i diners que tractar-lo amb descurança, pot esdevenir motiu d'orgull i d'exemplaritat o vergonyes a camuflar...

El passat històric del nostre país no ha estat gens lluït en aquests afers i, massa sovint, la manca de voluntat política, influïda a més per la pressió constructora, va deixar l'espai públic reduït a la mínima expressió, de manera que ens vàrem trobar les nostres ciutats esdevingudes nuclis atapeïts i desequilibrats: no la ciutat compacta i humanitzadora que sí que volem, sinó la simple aglomeració deshumanitzada.

El que veiem clar en cada població, que no podem malmetre ni un pam més d'espai públic, també és un nord que ha de guiar la ciutat metropolitana, igualment sotmesa a pressions; fins i tot, a vegades, la

indefinició dels seus límits pot esdevenir un perill més greu per més subtil. La metròpoli es construeix pensant-la com un tot, articulant les diferent viles i ciutats entre elles i fent jugar un paper clau als intersticis, convertint-los d'espais residuals en espais públics vertebradors. No ha d'estranyar doncs que la primera de les línies estratègiques que conté el document programàtic d'acord de govern de l'Àrea metropolitana que hem signat els partits polítics per al mandat 1999-2003, parli justament de l'articulació de la metròpoli.

Una altra línia política important, implícita en la potenciació de l'espai públic, és l'aposta decidida per la sostenibilitat. L'acord esmentat la remarca especialment parlant de preservació dels sistemes naturals en un conjunt ininterromput d'espais lliures, i de desenvolupament de l'àmbit metropolità amb criteris de sostenibilitat (infraestructures, serveis, transports..). És evident que la promoció de l'espai públic no sols és una aposta, sinó també una eina indispensable per a una metròpoli sostenible. El fet que aquest llibre parli d'obra feta, d'espai públic ja recobrat, dóna fe de la importància que tenen aquests criteris a l'hora d'actuar i dóna credibilitat al nostre programa d'actuació.

La dignificació de l'espai públic té, per acabar, un aspecte no menys important —*last but not least*—, l'aspecte social, ja que disposar d'espais lliures endreçats, agradables i propers contribueix decisivament a la millora de la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes que viuen a l'àrea metropolitana: un objectiu bàsic i irrenunciable de qualsevol política progressista.

Introducció
Jaume Vendrell
Ramon Torra *8*

1 Parcs *10*
2 Places i Jardins *72*
3 Eixos Urbans *118*
4 Passeigs Marítims *170*
5 Equipaments *180*
6 Mobiliari Urbà *196*

Epíleg
Albert Viaplana *204*

Treballadors de la Direcció de Serveis de l'Espai Públic *206*

Versió castellana *209*
Versió anglesa *232*
Versió francesa *251*

1 Parcs

1.01 Parc de les Illes Balears. *Badia del Vallès.* 12
1.02 Zona de lleure de les Bateries. *Montgat.* 14
1.03 Parc de Can Zam. *Santa Coloma de Gramenet.* 16
1.04 Parc de la Muntanyeta. *Sant Boi de Llobregat.* 20
1.05 Parc dels Pinetons. *Ripollet.* 22
1.06 Parc del camp de futbol. *Tiana.* 26
1.07 Parc de la Fontsanta. *Sant Joan Despí.* 30
1.08 Parc Nou. *El Prat de Llobregat.* 34
1.09 Parc del Castell. *Castelldefels.* 36
1.10 Parc del Calamot. *Gavà.* 38
1.11 Parc de la Solidaritat. *Esplugues de Llobregat.* 42
1.12 Parc de Mar. *Castelldefels.* 46
1.13 Parc de Bellvitge. *L'Hospitalet de Llobregat.* 48
1.14 Parc de la Molinada. *Pallejà.* 50
1.15 Recuperació del marge del Llobregat. *Cornellà de Llobregat.* 52
1.16 Talussos de Can Mercader. *Cornellà de Llobregat.* 54
1.17 Parc del Pi Gros. *Sant Vicenç dels Horts.* 56
1.18 Parc de Can Masachs. *Ripollet.* 60
1.19 Parc Mariona. *Molins de Rei.* 62
1.20 Parc del Turonet. *Cerdanyola del Vallès.* 66
1.21 Parc de les Planes. *L'Hospitalet de Llobregat.* 68
1.22 Parc de les Aigües. *Montcada i Reixac.* 70

2 Places i Jardins

2.01 Entorn de la torre de guaita. *Montgat.* 74
2.02 Plaça de la Bòbila. *L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat.* 76
2.03 Plaça de Joaquim Torrents i Lladó. *Badalona.* 78
2.04 Jardins Pedemonte. *Sant Andreu de la Barca.* 82
2.05 Plaça de Mohandas Gandhi. *Esplugues de Llobregat.* 84
2.06 Plaça de Joan Fuster. *Montcada i Reixac.* 86
2.07 Plaça de la Palmera. *Sant Adrià de Besòs.* 88
2.08 Mirador de la plaça Gaudí. *El Papiol.* 90
2.09 Hort de la Virtudes. *El Prat de Llobregat.* 92
2.10 Plaça de Lloreda. *Badalona.* 94

2.11 Plaça de l'Era. *Pallejà.* 96
2.12 Plaça de la Vila. *Sant Feliu de Llobregat.* 98
2.13 Plaça del Pi. *Cerdanyola del Vallès.* 102
2.14 Plaça de les Vinyes. *Santa Coloma de Cervelló.* 104
2.15 Entorn de l'estació de Renfe. *Montgat.* 106
2.16 Plaça de Louis Braille. *El Prat de Llobregat.* 108
2.17 Plaça de la Llibertat i estació d'autobusos. *Cornellà de Llobregat.* 110
2.18 Plaça de l'Agricultura. *Sant Boi de Llobregat.* 114
2.19 Plaça de la Sardana. *L'Hospitalet de Llobregat.* 116

3 Eixos Urbans

3.01 Riera de Sant Llorenç. *Gavà-Viladecans.* 120
3.02 Avinguda del Carrilet (Aprestadora, Riera Blanca i Alhambra). *L'Hospitalet de Llobregat.* 124
3.03 Carrers del nucli antic. *El Prat de Llobregat.* 126
3.04 Pas soterrat. *Badalona.* 128
3.05 Perllongament de la Rambla. *Badalona.* 130
3.06 Riera de Sant Climent. *Viladecans.* 132
3.07 Pas soterrat del carrer Pau Casals. *Castelldefels.* 134
3.08 Ronda del Mig. *Badalona.* 136
3.09 Avinguda de Miraflores. *L'Hospitalet de Llobregat.* 138
3.10 Riera Canyadó. *Badalona.* 140
3.11 Accés nord a Cerdanyola. *Cerdanyola del Vallès.* 144
3.12 Pas soterrat al carrer de Sant Raimon de Penyafort. *Sant Adrià de Besòs.* 146
3.13 Rambla de Sant Just. *Sant Just Desvern.* 148
3.14 Carrers del nucli antic. *Sant Adrià de Besòs.* 150
3.15 Rambla de Sant Joan Puigfred. *Badalona.* 152
3.16 Passarel·la sobre el Ripoll i pont dels Germans. *Montcada i Reixac.* 154
3.17 Avinguda de la República Argentina. *Cornellà de Llobregat.* 156
3.18 Carrer de Claverol. *Sant Vicenç dels Horts.* 160
3.19 Carrers del nucli antic. *Pallejà.* 162
3.20 Tres espais públics. *Badia del Vallès.* 164
3.21 Avinguda del Carrilet (Amadeu Torner, Jacint Verdaguer). *L'Hospitalet de Llobregat.* 168

4 Passeigs Marítims

4.01 Passeig marítim. *Montgat.* 172
4.02 Passeig marítim. *Castelldefels.* 174
4.03 Passeig marítim. Connexió Gavà-Castelldefels. *Gavà.* 178

5 Equipaments

5.01 Escola-taller del Masrampinyo. *Montcada i Reixach.* 182
5.02 Ordenació de les instal·lacions esportives de Can Sellarès. *Viladecans.* 184
5.03 Casal d'avis de Santa Eulalia. *L'Hospitalet de Llobregat.* 188
5.04 Casal d'Avis. *Sant Andreu de la Barca.* 190
5.05 Instal·lacions esportives de les Esclatxes. *El Papiol.* 192
5.06 Zona esportiva al parc del Turonet. *Cerdanyola del Vallès.* 194

6 Mobiliari Urbà

Mobibar. 198
Cadira de vigilància de les platges. 198
Torre de vigilància de les platges. 199
Senyalització de les platges. 199
Banc de platja. 200
Balisa Àrea. 200
Dutxa. 201
Armari SOS. 201
Boia salvament. 202
Paperera. 202
Mòdul de fusta-pasarel·la. 203
Làmpada Xamar. 203

Introducció

Jaume Vendrell
Gerent de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Ramon Torra
Director de Serveis de l'Espai Públic de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

La ciutat metropolitana és una realitat complexa i diversa, paisatgísticament estimulant i socialment enriquidora, que supera a bastament la consideració d'un territori fet de la simple juxtaposició de pobles, ciutats i espais intermedis.

Vertebrar aquesta realitat és –i ha de ser– un dels principals objectius de tota acció pública que s'hi projecti, i això només és possible des de l'espai públic. Assentat aquest principi bàsic, les voluntats d'intervenció sobre la ciutat metropolitana han de considerar, per un costat, la superació del vell debat entre el centre i la perifèria, i aconseguir que una qualitat urbana similar impregni el conjunt i cada una de les parts de la metròpoli. I per l'altre, l'aposta per un creixement urbà sostenible, per la qual cosa és necessari que hi hagi un espai públic suficient i de qualitat.

Les realitzacions que es presenten en aquest llibre parteixen d'aquests objectius i pretenen donar resposta als problemes que el conjunt social i territorial metropolità té plantejats: l'acumulació de dèficits històrics d'infraestructures, equipaments i serveis, i la més recent suburbanització i ocupació discontínua d'espais molt extensos del territori, incentivada per una mobilitat creixent, amb uns elevats costos energètics i ambientals. Enfront d'això, hem d'insistir a plantejar una ciutat resolta a l'entorn de l'espai públic. Una ciutat sostenible, cohesionada, completa i diversa.

L'acció de la Mancomunitat pel que fa a l'espai públic se centra en la realització de projectes i obres que tendeixen a donar estructura a la ciutat metropolitana sota aquest plantejament, encara que sovint s'hagin de dur a terme en diferents fases per adequar-se a l'escassetat endèmica de recursos de les finances locals. Però creiem que també és important l'execució alhora de petites obres de caràcter local, escampades arreu de l'àrea metropolitana, les quals acaben constituint un núvol d'actuacions que impregna el conjunt del territori de manera homogènia en vistes a la seva dignificació i requalificació.

Actuem, encara que sigui en obres de petita dimensió, perquè entenem que és l'única manera de fer explícit el model metropolità en el que creiem i que ens creiem: el de l'escala quotidiana de la ciutat, el carrer, el barri i tota aquella tipologia de nous espais públics que la ciutat metropolitana ha generat. Uns nous espais que designem com a places, parcs o jardins i d'altres que no responen gaire a la iconografia a què remeten aquests noms i per als quals caldrà trobar una nova categoria taxonòmica que els escaigui amb més propietat.

Cal recalcar el decidit propòsit d'apostar, en tots aquests projectes, per la qualitat formal i constructiva de les seves propostes, per la innovació i la modernitat, com correspon a una ciutat amb visió de futur que respon i s'adequa a les noves demandes que la societat reclama.

Si bé en cada projecte hi podem trobar lògiques d'intervenció adaptades als seus requeriments particulars, en tots els casos hi són presents unes constants que defineixen i expliciten el model a què ens hem referit. Podem esmentar, entre altres, la vertebració dels àmbits urbans en què s'implanten, unint-ne els indrets, revaloritzant-los paisatgísticament i fent-los útils socialment; l'apropiació visual d'espais que no són objecte del projecte, és a dir d'aquells elements, generalment paisatgístics, que constitueixen un referent visual que la concepció de l'espai no pot negligir; i la caracterització del lloc, tant si es tracta de recuperar elements preexistents, de potenciar-ne d'altres que li conferiran una nova entitat, o de combinar les dues possibilitats.

Encara voldríem afegir un tret que singularitza, potser com cap altre, el nostre model d'espai públic, i és el fet d'estar plantejats com a espais essencialistes, en què l'estructura s'emfatitza per damunt del detall, els elements arquitectònics es redueixen al mínim i en canvi pren relleu l'atenció als factors ambientals i naturals. Això comporta, com a conseqüència immediata, uns costos notablement reduïts d'implantació i de manteniment sense menysteniment de la seva qualitat i funcionalitat; al contrari, aquesta en resulta fins i tot potenciada ja que es facilita que s'hi puguin donar diversos usos adaptats als ràpids canvis d'hàbits socials en relació al lleure.

Finalment, i òbviament, tot això no és possible sense el concurs de bons professionals, que treballen en equips pluridisciplinars altament especialitzats, i que aporten les lògiques pròpies de diferents àmbits professionals fent-les confluir en un únic projecte d'espai públic.

El lector trobarà a continuació la descripció detallada de moltes de les obres realitzades, amb plànols, dades tècniques i abundants fotografies dels indrets: tot plegat li ajudarà a visualitzar els principis i la manera de fer que acabem d'exposar, un estil que, ho constatem amb satisfacció, ja ha esdevingut una referència per a d'altres metròpolis de l'àmbit mediterrani i fins i tot de més enllà.



Parcs



1

1.01 Parc de les Illes Balears. *Badia del Vallès.*

1.02 Zona de lleure de Les Bateries. *Montgat.*

1.03 Parc de Can Zam. *Santa Coloma de Gramenet.*

1.04 Parc de la Muntanyeta. *Sant Boi de Llobregat.*

1.05 Parc dels Pinetons. *Ripollet.*

1.06 Parc del camp de futbol. *Tiana.*

1.07 Parc de la Fontsanta. *Sant Joan Despí.*

1.08 Parc Nou. *El Prat de Llobregat.*

1.09 Parc del Castell. *Castelldefels.*

1.10 Parc del Calamot. *Gavà.*

1.11 Parc de la Solidaritat. *Esplugues de Llobregat.*

1.12 Parc de Mar. *Castelldefels.*

1.13 Parc de Bellvitge. *L'Hospitalet de Llobregat.*

1.14 Parc de la Molinada. *Pallejà.*

1.15 Recuperació del marge del Llobregat. *Cornellà de Llobregat.*

1.16 Talussos de Can Mercader. *Cornellà de Llobregat.*

1.17 Parc del Pi Gros. *Sant Vicenç dels Horts.*

1.18 Parc de Can Masachs. *Ripollet.*

1.19 Parc Mariona. *Molins de Rei.*

1.20 Parc del Turonet. *Cerdanyola del Vallès.*

1.21 Parc de les Planes. *L'Hospitalet de Llobregat*

1.22 Parc de les Aigües. *Montcada i Reixac.*

Parc de les Illes Balears

Badia del Vallès

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,325 ha.

COST
39.633.132 ptes.

CONTRACTISTA
GECOINSA.

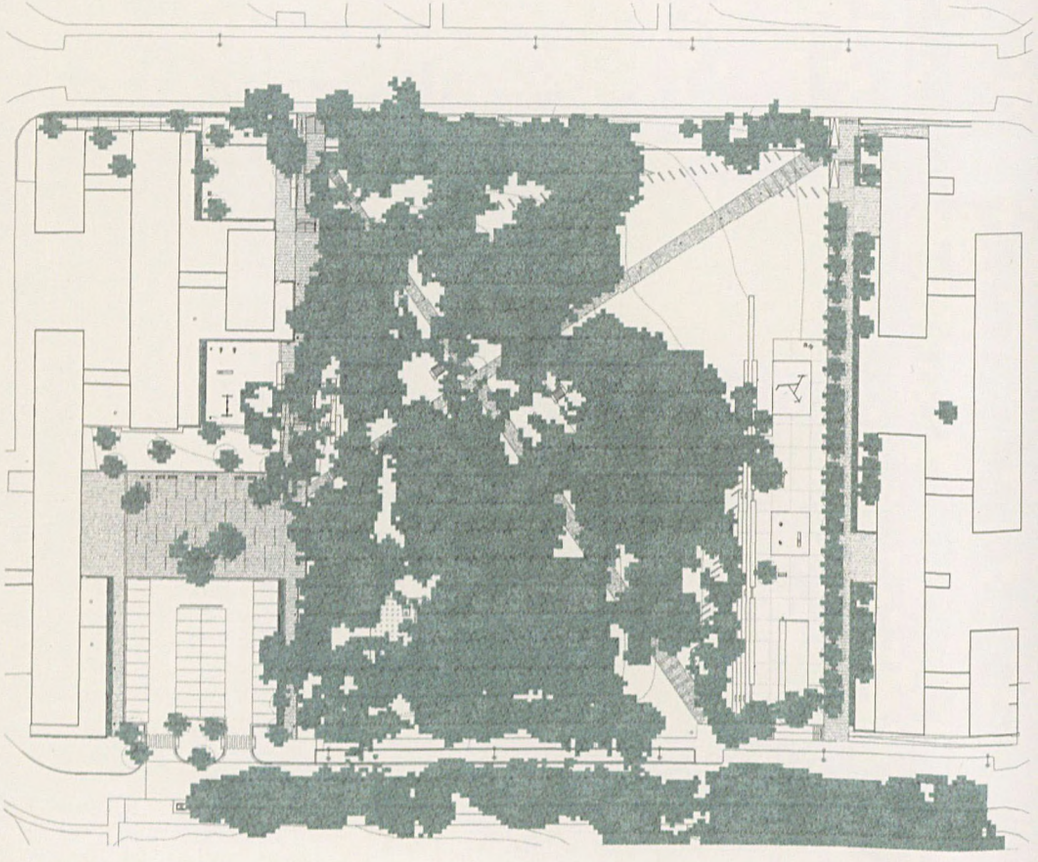
PROMOTOR
Ajuntament de Badia del Vallès i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Oriol Ribera, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Vicenç Rigol, *arquitecte tècnic;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Xavier Gornés, Sergi París, Ana Vidal, Anna Ramos i Josette Obach, *estudiants d'arquitectura.*



El parc de les Illes Balears té una funció oxigenadora dins un municipi densament poblat i arrambat a una infrastructura viària tan potent com és l'autopista A-18. Aquestes característiques li atorguen uns valors de centralitat que el projecte d'ordenació del parc ha volgut reforçar. Ens trobem davant d'un espai de planta gairebé quadrada amb una superfície lleugerament superior a una hectàrea i ocupat, des d'un principi, per una gran pineda consolidada des de fa anys. Aquesta massa arbòria ocupa, fonamentalment, l'espai central del terreny, per la qual cosa el projecte d'ordenació centra la seva atenció a redefinir i endreçar els espais perimetrals que envolten la pineda. En aquests espais perifèrics destaca l'adequació dels accessos al parc. Així mateix, una de les actuacions més visibles serà l'extensió de la pineda més enllà de l'illa existent, tot travessant el carrer Menorca, cap als patis d'un antic col·legi i construir una pista per a bicicletes. Igualment, s'eliminaran una sèrie de baranes i tanques que se substituïran per camins i rampes d'accés a la pineda. Les escales de connexió entre el parc i les voreres de vianants situades davant dels edificis s'han arranjat, tot afegint-hi rampes per a minusvàlids. Pel que fa a l'arbrat, una petita part ha hagut de ser eliminada, en concret les plantes que impedien la nova conformació de les escales d'accés a les voreres, així com també les malaltes o defectuoses. A la vorera situada davant dels edificis s'ha fet una nova alineació de robínies, mentre que a la zona de jocs i en altres indrets s'ha plantat diversos arbusts i gespa. Aquest increment de la superfície vegetal ha vingut acompanyat de la instal·lació d'una nova xarxa de reg. A banda del propi parc, el projecte també ha incidit en els espais anomenats "interblocs". En aquests àmbits s'ha treballat per tal de "privatitzar-los", és a dir, aconseguir que siguin utilitzats de manera prioritària pels veïns dels habitatges que els envolten. Així, s'han redefinit les tanques d'aquests espais que donen directament al parc. L'execució del projecte ha servit també per renovar aspectes envellits com els passos d'instal·lacions i xarxes d'evacuació d'aigües.



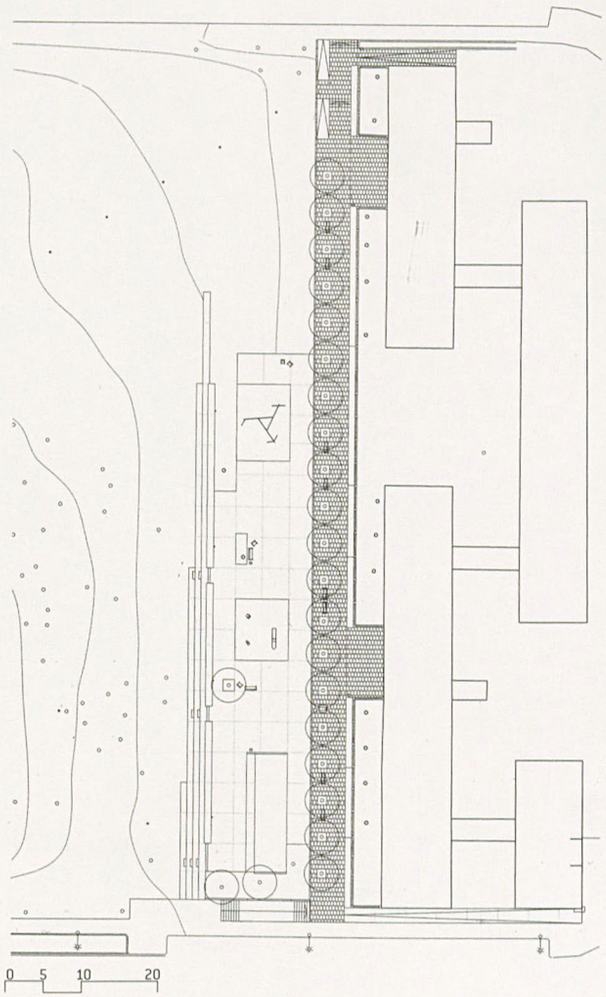
▲ Planta general del projecte.



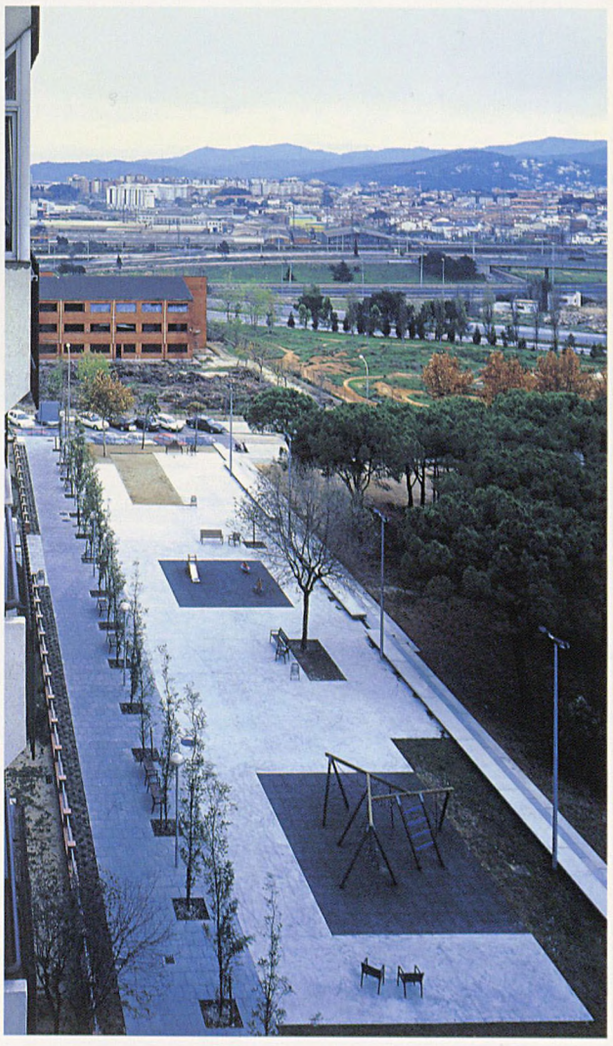




El projecte d'ordenació d'aquest parc se centra a redefinir i endreçar els espais perimetrals que envolten una gran pineda consolidada des de fa anys.



◀ Planta 1a. fase.



Zona de lleure de les Bateries

Montgat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
1 ha.

COST
16.815 .049 ptes.

CONTRACTISTA
ACYCSA.

PROMOTORS
Ajuntament de Montgat
i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Bet Figueras, *paisatgista;* Carme Velasco, *enginyera de camins, canals i ports.*

COL·LABORADORS
Nuria Giménez, *arquitecta tècnica;* Irene Molera, *estudiant d'arquitectura.*

Situada dalt d'un tossal des d'on es contempla una bona vista de la costa de Montgat i del Barcelonès Nord, arribar a la zona de les Bateries suposa recórrer nombrosos revolts que s'enfilen vessant amunt. L'accés al replà superior i principal d'aquest espai es fa des del carrer de les Bateries per un camí pavimentat de gairebé 250 metres de longitud i una amplada d'uns quatre metres, protegit amb murs de formigó allà on el pendent de la vessant i la conducció de les aigües pluvials ho demanen. La protecció dels talussos més inclinats s'ha aconseguit mitjançant la col·locació de taulons de fusta que eviten l'erosió i subjecten el terreny. La mateixa funció la fan diverses plantacions entapissants d'heura. Després de recórrer aquests 250 metres de camí amb un lleuger pendent, arribem a l'esplanada de les Bateries, de forma lleugerament arrodonida i que manté tota la vegetació preexistent, tot i que es va sotmetre a una intensa esbrossada. També es va procedir a la demolició d'uns barracons, escales, pilones i trams del camí pavimentats amb formigó. Als arbres ja existents, en la seva majoria pins, se n'hi ha afegit d'altres, com falses acàcies. Entre els arbres i en forma de ziga-zaga circulen franges de formigó que no aixequen ni un pam del terra i que divideixen el terreny en diferents bancals que s'aboquen, en suau pendent, cap al barranc on finalitza l'esplanada. S'ha conformat, en definitiva, un espai fonamentalment pla, ombrejat, airejat i amb bones vistes, propici per al descans, els jocs a l'aire lliure o la pràctica del picnic. D'un extrem de l'esplanada parteix un altre camí que, amb un fort pendent i amb traçat sinuós, condueix a unes construccions situades en la falda del tossal. Aquest camí s'ha tractat amb una neteja i restauració del paviment, que estava força deteriorat, així com de les cunetes situades a banda i banda.





Planta del Projecte. ▲



Planta general del projecte. ▶

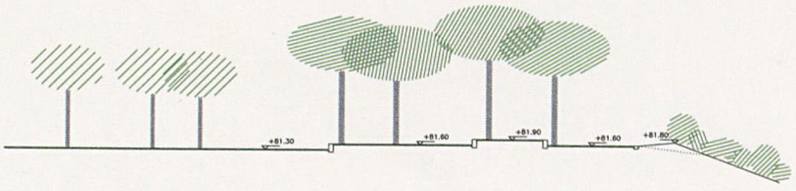


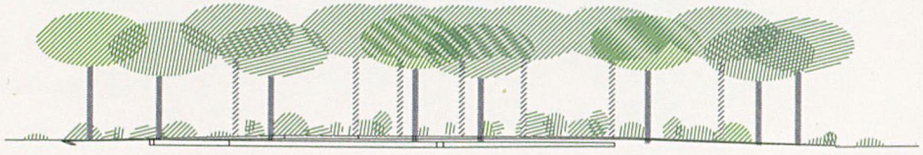


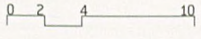


Entre els arbres i en forma de ziga-zaga circulen franges de formigó que no aixequen ni un pam de terra i que divideixen el terreny en diferents bancals que s'aboquen, en suau pendent, cap al barranc on finalitza l'esplanada.

▼ Seccions del projecte.









Parc de Can Zam

Santa Coloma de Gramenet



PROJECTE
1996-1997.

EXECUCIÓ
1998-1999.

SUPERFÍCIE
10 ha.

COST
500.000.000 ptes.

CONTRACTISTA
SACYR, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet i Mancomunitat de Municipis.

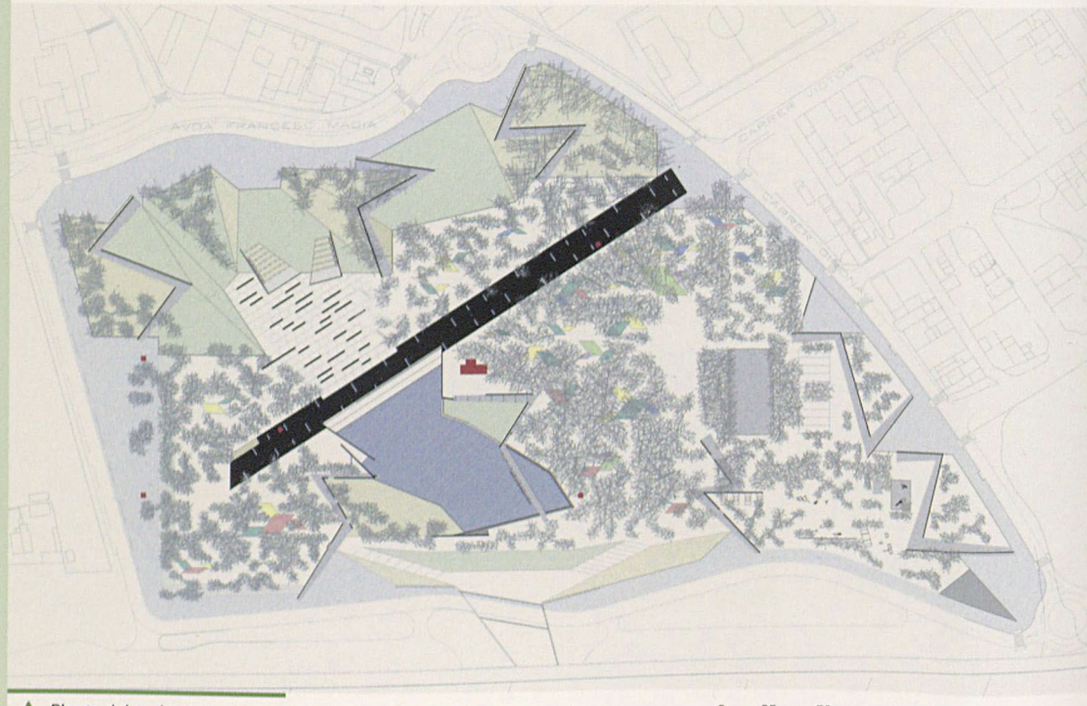
AUTORS
Josep Lafont i Fidel Vázquez, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol i Ramón Auset, *arquitectes tècnics;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Fernando Campos, Margarida Castellón, Susana Gil, David Pey, Sergi Raventós, Juan Manuel Rodríguez, Maite Usón, Pilar Armand-Ugón, Roger Méndez, Maurici Sadurní i Arcadi Royo, *estudiants d'arquitectura.*

Tot i que la zona coneguda com a Can Zam té una superfície d'unes 30 hectàrees en la primera fase, el parc del mateix nom es limita a un terç d'aquest terreny. La resta està ocupada per equipaments com una piscina, un institut, una escola i alguns camps esportius, a més d'habitatges i algun magatzem pendents del seu desallotjament definitiu. Can Zam, conegut arreu de l'àrea metropolitana per haver allotjat diverses edicions de la Feria de Abril de Catalunya, està caracteritzat per la seva proximitat al Besòs, la ribera del qual està immersa en una profunda transformació paisatgística i ambiental que, sens dubte, afectarà positivament la relació entre el parc i el riu. El parc és travessat de banda a banda per la perllongació del carrer Víctor Hugo, que el divideix en dos. Aquest carrer (de fet una plataforma per a vianants) forma una creu amb un altre eix, format per una plaça o esplanada, un gran llac de perímetre geomètric travessat per una passarel·la i el mateix riu. D'aquesta manera es formen quatre espais o quadrants amb personalitats diverses. El parc és força permeable i accessible, i a banda de l'eix principal, compta amb diverses entrades caracteritzades per un traçat en ziga-zaga que permet portar associats elements com aparcaments, pistes i diverses instal·lacions. La vegetació del parc és diferent segons a quina zona ens trobem. Així, s'han dibuixat tres franges que volen al·ludir a les tres unitats bàsiques del paisatge de Santa Coloma: la serra de la Marina, la ciutat i el riu. La franja que s'emmiralla en la serra ocupa 3,6 hectàrees i està farcida de pins, roures i alzines, arbres que, combinats amb el sotabosc i alguna clariana herbàcia de coloració groga a l'estiu i blava a l'hivern, li donen un caràcter eminentment mediterrani. A la segona franja, la d'esperit més ciutadà, la protagonista és una vegetació exòtica i plenament adaptada als medis urbans. És el cas de les tipuanes, acàcies, parquinsònies, jacarandes i d'altres espècies que, en ser algunes perennes i d'altres caducifòlies, ofereixen també una àmplia gamma de colors estacionals: verd tot l'any, groc a l'estiu i a la primavera, marronós i blau a l'hivern, vermell a la tardor. La tercera franja és la més extensa, amb 4,2 hectàrees, i la més propera al riu Besòs, raó per la qual acumula vegetació



▲ Seccions del projecte.



▲ Planta del projecte.

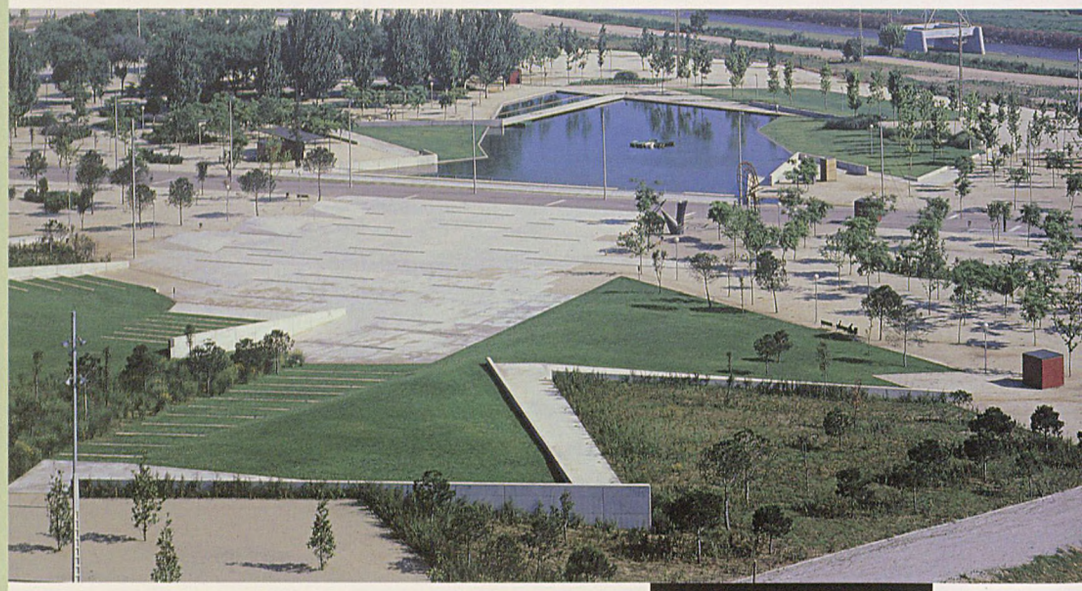
0 25 50 100





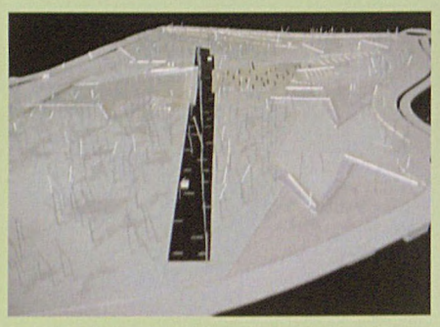
La vegetació del parc és diferent segons en quina zona ens trobem. Així s'han dibuixat tres franges que volen al·ludir a les tres unitats bàsiques del paisatge de Santa Coloma: la serra de Marina, la ciutat i el riu.

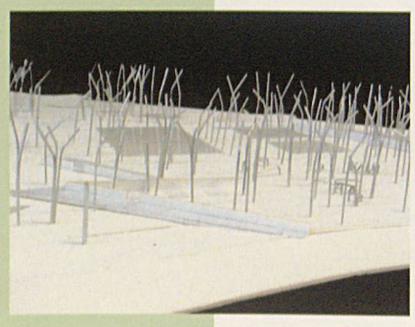
associada als medis fluvials, d'un verd intens i fulla absolutament caducifòlia. El plàtan és l'espècie predominant en aquest àmbit que, en el futur, quedarà íntimament associat al passeig del marge esquerre del Besòs. Als talussos de baixada al riu s'hi ha plantat una gespa de baix manteniment i una barreja de vegetació arbustiva. En conjunt, el parc de Can Zam esdevé un recorregut botànic de força interès.

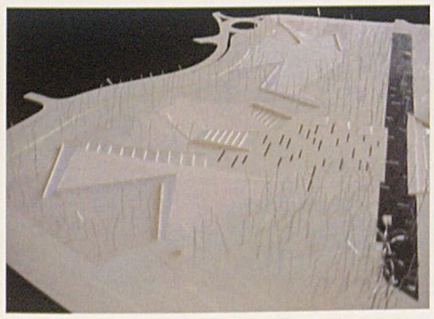




El parc de Can Zam és travessat de banda a banda per la perllongació del carrer de Víctor Hugo. Aquest carrer forma una creu amb un altre eix, format per una plaça o esplanada, un gran llac de perímetre geomètric travessat per una passarel·la i el mateix riu.









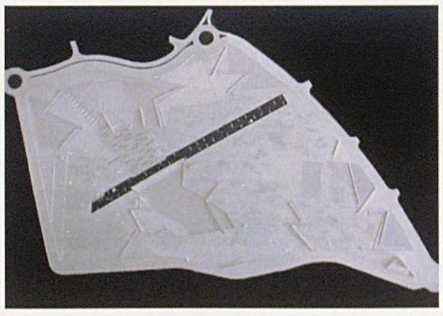






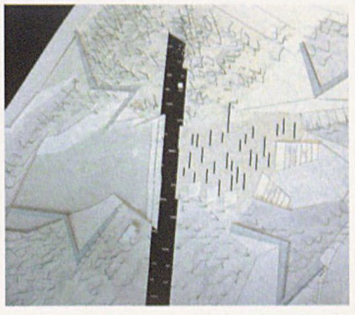












Parc de la Muntanyeta

Sant Boi de Llobregat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998-2000.

SUPERFÍCIE
4 ha.

COST
249.816.619 ptes.

CONTRACTISTA
Guinovart & OSHSA.

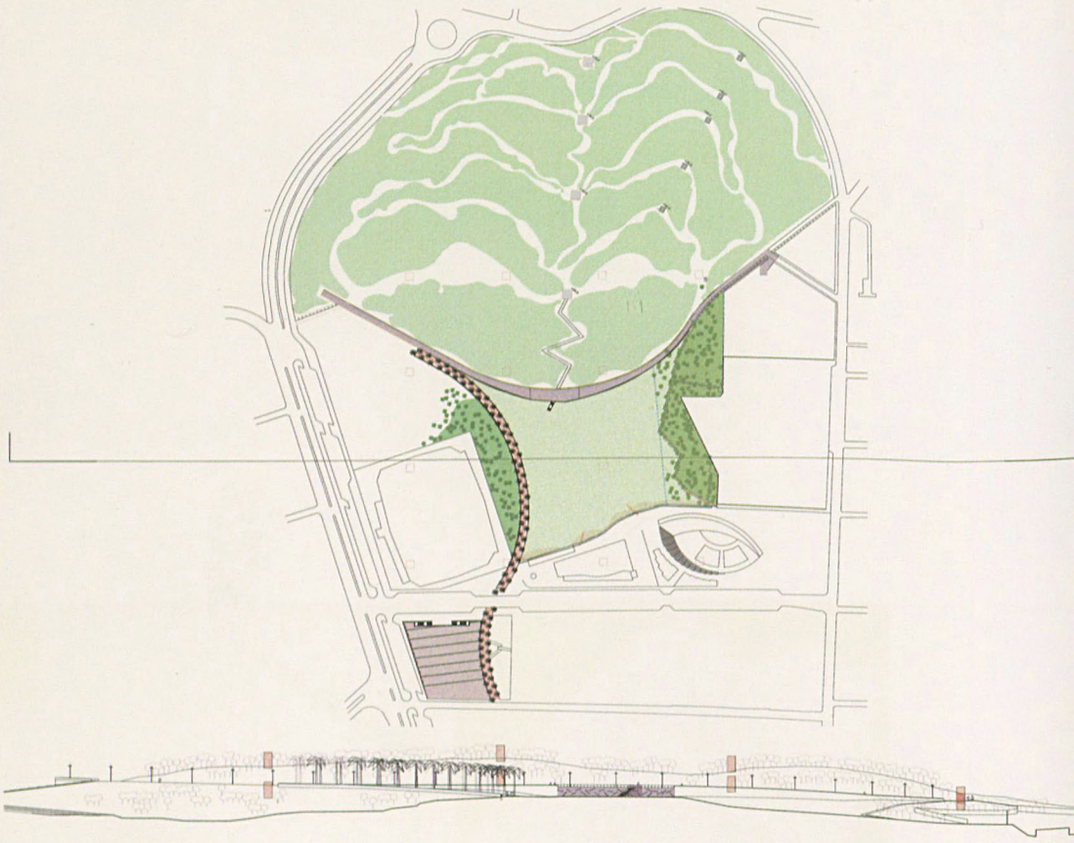
PROMOTORS
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Arata Isozaki & Associats, *projecte bàsic;* Claudi Aguiló, Arcadi de Bobes i Toni Tribó, *arquitectes, projecte executiu.*

COL·LABORADORS
Toshiaki Tange, *arquitecte;* Jaume Martí, *arquitecte tècnic;* Bet Figueras, *paisatgista.*



El més gran dels parcs metropolitans s'assenta, com el seu nom indica, sobre una muntanyeta o puig amb privilegiades vistes sobre la ciutat de Sant Boi i amb dues vessants molt ben definides. La que mira al nord, encarada cap al Montpedrós i, en la llunyania, cap a Montserrat, és la més feréstega i natural. Està tota ella recoberta de vegetació, en gran part mediterrània, amb predomini de pins i acàcies, sense gairebé mostres d'actuacions artificials, fora dels nombrosos plançons que delaten plantacions recents. Camins de terra immersos dins del bosc recorren aquesta vessant, més inclinada que la solana, conformant passeigs ombrejats. L'altra cara de la Muntanyeta s'obre cap al sud i l'oest, oferint magnífiques vistes del delta del Llobregat i del mar, de Montjuïc i Collserola. Ambdues cares queden separades per un ample camí de cornisa, pavimentat amb formigó, acompanyat de bancs i fanals, que comunica els dos extrems laterals del parc. Una gran escalinata de formigó amb les parets folrades de taulons de fusta dóna accés cap a la vessant sud, força suau i oberta, dominada per un extens prat inclinat, net, sense cap element urbà ni tan sols cap arbre. Aquesta immensa clariana, que es deixa caure pendent abaix fins a arribar a la part més urbanitzada del parc, està flanquejada per dues franges arbrades, que també neixen en el camí o balcó de la carena. Baixant a mà dreta, un camí pavimentat fa un recorregut en forma de revolt tot rodejant el camp de futbol. Dues fileres de palmeres acompanyen aquest passeig. En l'altre extrem de la gran praderia, baixant a mà esquerra, un bosquet de pins dispersos s'escola per la vessant tot acollint diversos bancs de llistons de fusta i forma sinuosa, talment acordions fossilitzats. Arribats a la part baixa, el paviment i el sauló prenen el relleu al terra despullat, la gespa s'imposa a l'albellatge. Jocs infantils, bancs, fanals i fonts conviuen amb alineacions perfectes d'arbres domesticats. En un racó, unes grades de formigó de forma corba que recorden un amfiteatre romà s'emmirallen en un estanc del qual sorgeix una escultura femenina d'inspiració clàssica. Una petita esplanada permet la celebració d'actuacions cara al públic, davant un fons d'escenari compost d'un talús de gespa amb pollancres.



▲ Planta del projecte.



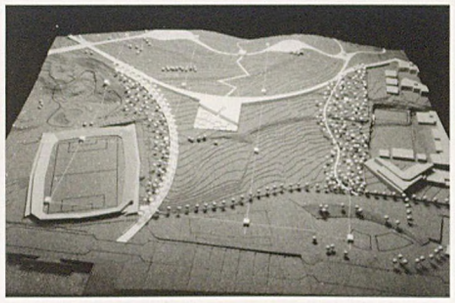














Ambdues cares del parc queden separades per un ample camí de carena, pavimentat amb formigó, acompanyat de bancs i fanals, que comunica els dos extrems laterals del parc.

Parc dels Pinetons

Ripollet

PROJECTE
1996-1997.

EXECUCIÓ
1998-1999.

SUPERFÍCIE
Primera fase, 4 ha de 22,7 ha.

COST
237.660.136 ptes.

CONTRACTISTA
UTE, Constructora Feì-Jardineria y Riegos Azahar.

PROMOTORS
Ajuntament de Ripollet i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Claudi Aguiló i Joan Güell, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Jaume Martí, *arquitecte tècnic;* Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Albert Alós, Jordi Pruna i Isidre Santacreu, *estudiants d'arquitectura.*

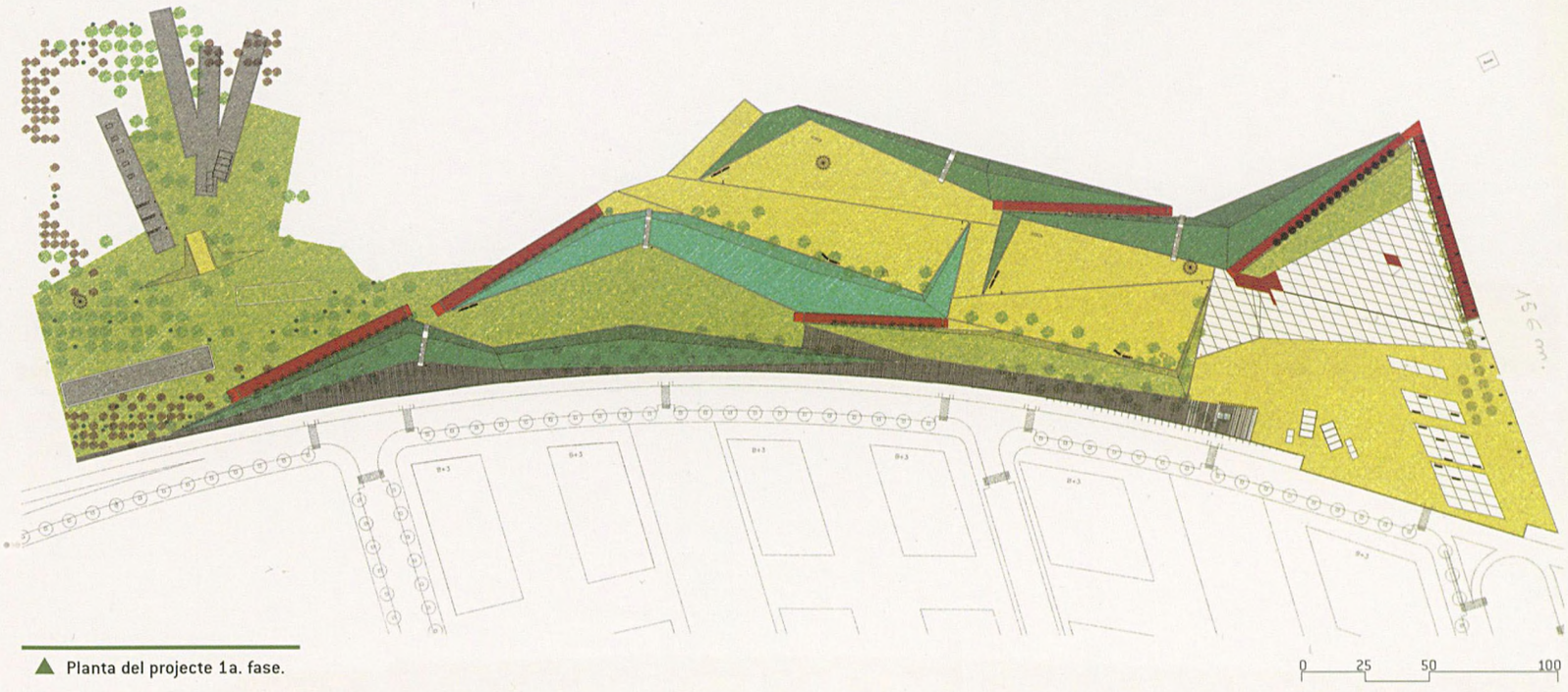


El parc dels Pinetons, força obert, extens i accessible des de qualsevol indret, sembla que estigui a l'espera de l'arribada de la ciutat, que avança cap al límit del parc. Mentre els barris de nova planta van prenent forma a pocs metres, el parc es dibuixa com a futura i principal àrea d'esbarjo d'aquesta nova zona de la ciutat. El principal accés a aquest gran espai verd és una plaça pavimentada que, a mode de vestíbul, ofereix diverses entrades. Aquesta plaça es divideix en dos espais, un de benvinguda, amb diversos bancs, quioscos i àrees de descans, i un altre, més interior i lleugerament inclinat, que acull un dels més característics elements del conjunt: un brollador del qual surt un potent raig d'aigua que, a mode de guèiser, és visible des de la ciutat i representa un dels punts de referència del parc des de la llunyania. L'orografia del terreny ha propiciat que els Pinetons s'estructuri a partir de grans terrasses o plataformes situades a diferents nivells i separades entre elles per talussos entapissats de gespa o d'arbusts mediterranis com el romaní, el llentiscle o el marfull. Aquestes terrasses, generalment amb terra de sauló, acullen agrupacions d'arbres com ara pins, xiprers i alzines, que ombregen una part i en deixen lliure una altra, que esdevé més assolellada. Els diversos nivells i terrasses es comuniquen mitjantçant escales de formigó i camins, també pavimentats, jalonats d'arbres alineats i d'uns imaginatius fanalets que, semblants a periscopis, projecten sobre el terra uns raigs de llum que s'han reflectit prèviament en un mirall de metall. Aquests fanals, que tenen un aspecte extern de ferro rovellat, il·luminen tan sols els camins, mentre que la resta del parc rep la llum de tres immenses torres d'imponent alçària que compten amb diversos i potents focus disposats de forma circular en la capçada. Esquitxades aquí i allà per les terrasses apareixen nombroses fonts caracteritzades per un peu metàl·lic i quadrangular, així com bancs i papereres. La conjunció de terrasses, camins inclinats i escales atorga al parc una agradable sensació d'amplitud i, alhora, de recolliment, ja que cada espai, cada terrassa, conforma un indret definit i separat de la resta. La part inferior del parc limita amb una llarga vorera pavimentada amb llambordes de formigó i de la qual neix una rampa que s'endinsa en l'espai verd.



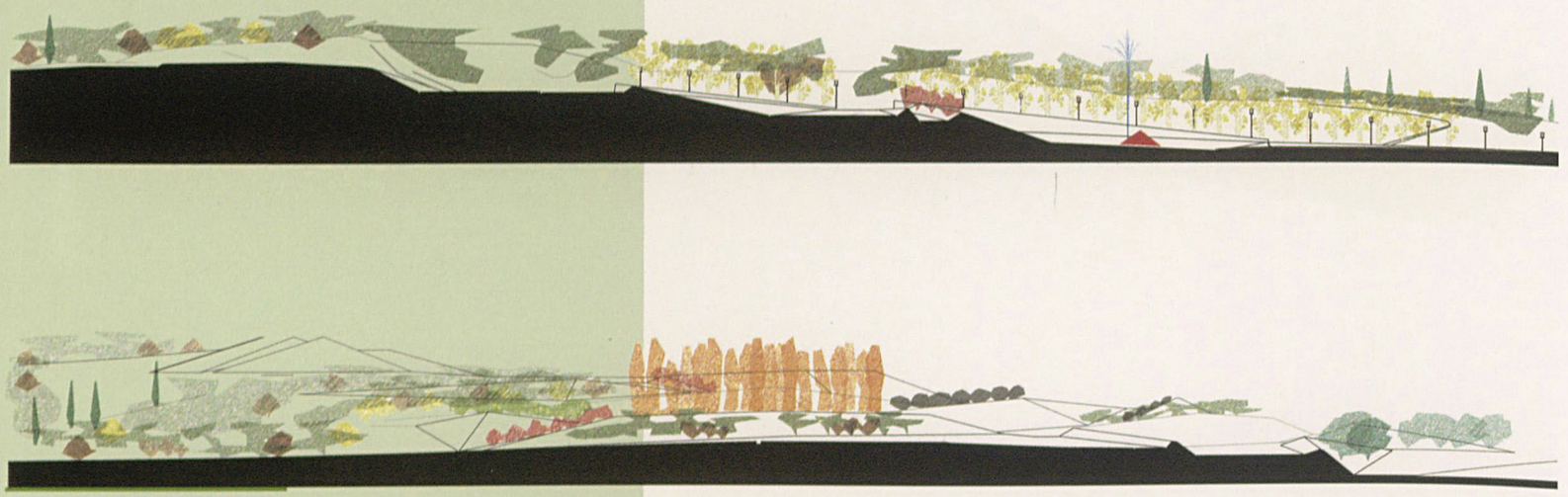


▲ Planta general del projecte.



▲ Planta del projecte 1a. fase.

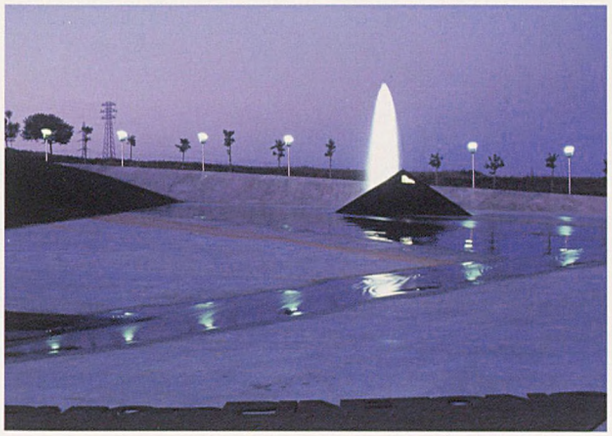




▲ Seccions del projecte.



L'orografia del terreny ha propiciat que els Pinetons s'estructuri a partir de grans terrasses o plataformes situades a diferents nivells i separades entre elles per talussos entapissats de gespa o d'arbusts mediterranis.







Un dels elements més característics del parc dels Pinetons és un brollador del qual surt un potent raig d'aigua que, a mode de guèiser, és visible des de la ciutat i representa un dels punts de referència del parc des de la llunyania.



Parc del camp de futbol

Tiana

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,777 ha.

COST
114.356.883 ptes.

CONTRACTISTES
TAU ICESA.

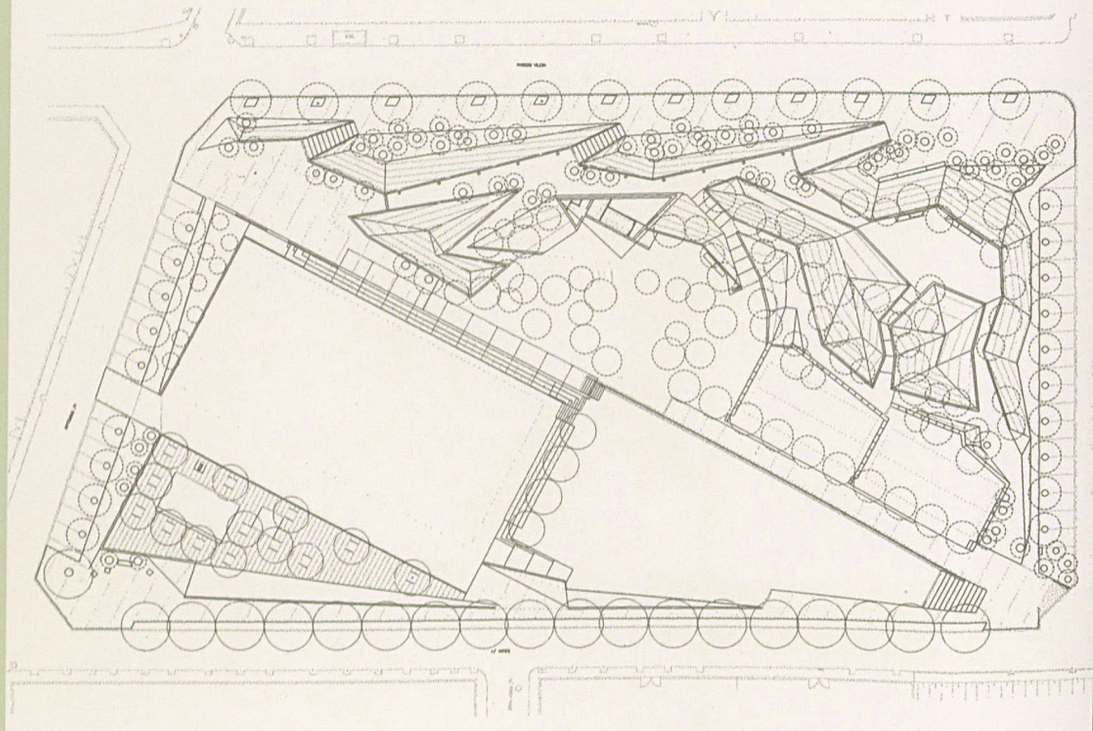
PROMOTORS
Ajuntament de Tiana
i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Rosa Torres i Xavier Casas, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Eulàlia Aran, *arquitecta tècnica;* Bet Figueras, *paisatgista;* Rafael Morant, *tècnic auxiliar;* Eduard Doce, *estructures;* J.S.S associats, *instal·lacions.*



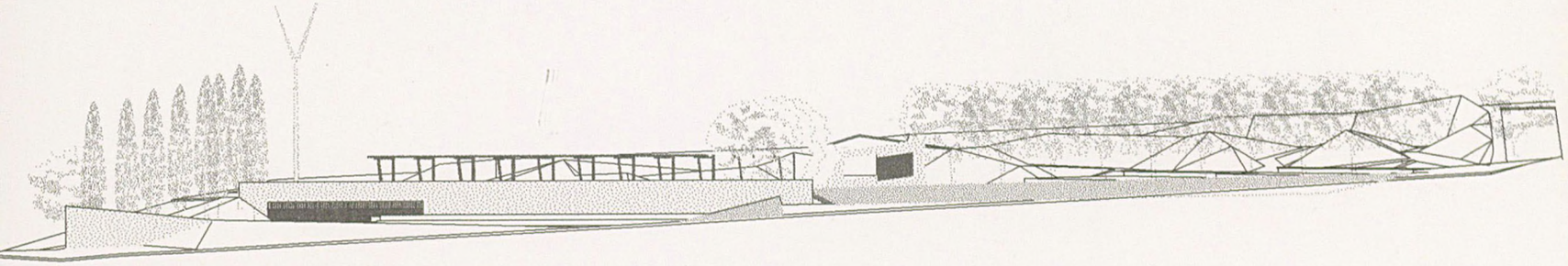
Situat en una zona de gran centralitat respecte a la trama urbana de Tiana, el parc ocupa el lloc d'un antic camp de futbol. El seu caràcter eminentment urbà fa que aquest espai hagi de donar resposta a les múltiples demandes de la població. Així, és alhora zona verda, polisportiu i plataforma per acollir esdeveniments com fires o envelats. El parc està limitat, en els seus extrems més llargs, per dues vies de gran importància: el passeig Vilesa, que connecta el trànsit rodat del centre de la vila amb les carreteres que comuniquen amb altres localitats, i el carrer Mates, que porta directament a la plaça de l'Ajuntament de Tiana. El parc queda dividit en dues meitats separades per una línia o eix diagonal que connecta dues cantonades situades al mateix nivell. La meitat inferior, de vistes més tancades, acull la pista polisportiva, una sèrie de jocs infantils i la zona destinada a fires i trobades, a la qual s'ha facilitat l'accés dels vehicles pesants que han de descarregar els materials per muntar aquests esdeveniments. La segona meitat s'enfila fins al passeig Vilesa, situat en una cota superior, tot formant diverses àrees a diferent nivell des de les quals, a mida que anem pujant, obtenim àmplies vistes al mar. Aquí l'enjardinament és més dens, variat i irregular, els camins tenen un tractament més tou i l'estada esdevé més tranquil·la i perllongada. La diferència de nivell entre les dues meitats del parc ha permès construir, a la vora de l'eix diagonal, els vestidors i un magatzem soterrat amb accés des de la pista polisportiva. Les voreres del passeig Vilesa i del carrer Mates s'integren perfectament en el parc, tot eixamplant-se allà on troben un accés, aconseguint d'aquesta manera un perfil irregular que desdibuixa els límits entre tots dos àmbits. La vorera de dalt s'integra en el parc mitjançant una rampa i dues escales que desemboquen en un camí interior. Agrupacions i fileres de pollancres acompanyen aquestes entrades. La resta dels arbres es disposen en funció del lloc que ocupen. Fileres de plàtans acompanyen les voreres, agrupacions irregulars ocupen el sector inclinat del parc, i plantacions més ordenades divideixen els espais més urbans.



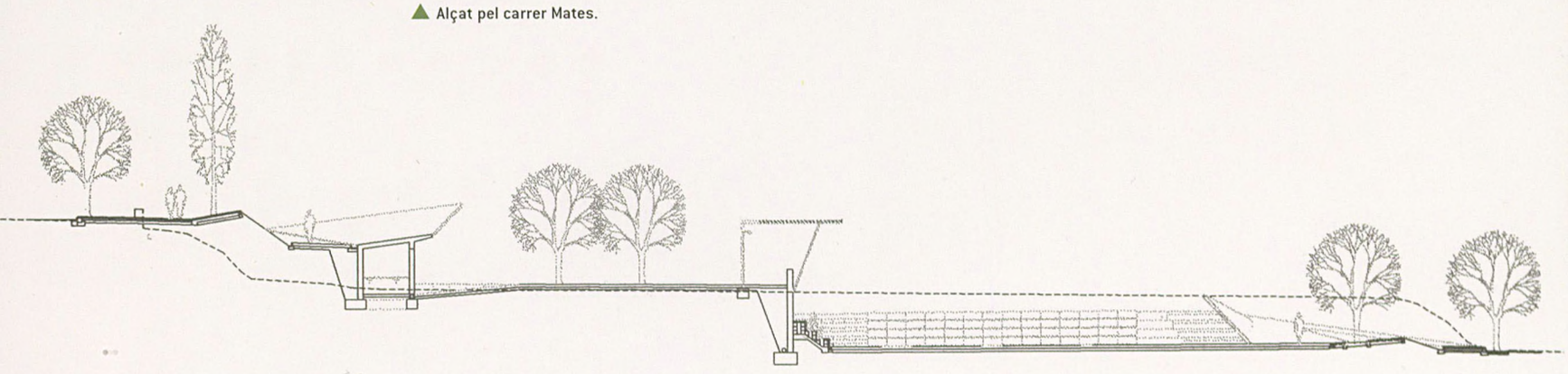
▲ Planta del projecte.

0 5 10 20





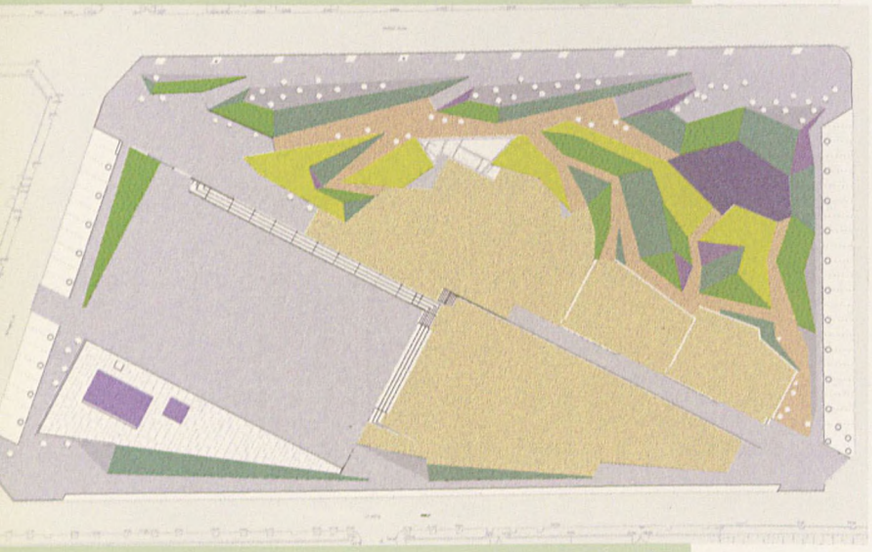
▲ Alçat pel carrer Mates.



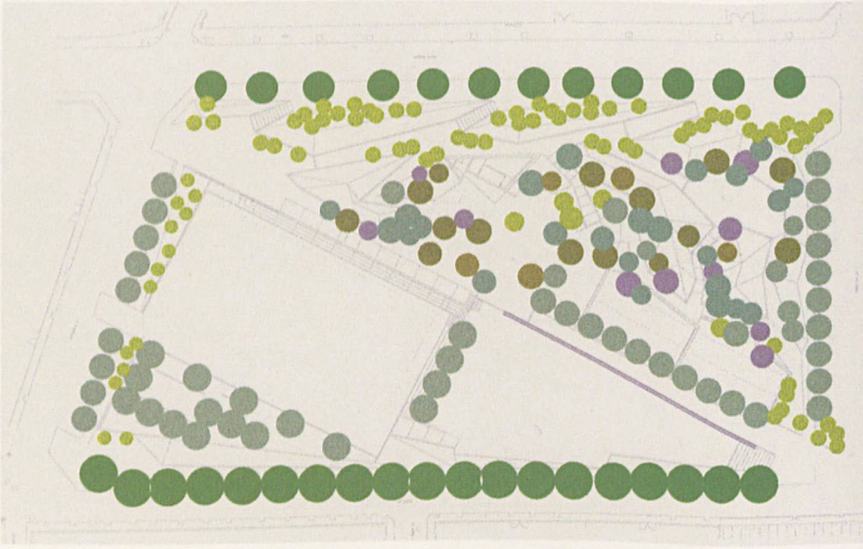
▲ Secció transversal.



▼ Planta dels paviments.



▼ Planta arbrat.







El parc queda dividit en dues meitat separades per una línia o eix diagonal que connecta dues cantonades situades al mateix nivell. La meitat inferior, de vistes més tancades, acull la pista polisportiva, una sèrie de jocs infantils i la zona destinada a fires i trobades.







Parc de la Fontsanta

Sant Joan Despí

PROJECTE
1994-1997.

EXECUCIÓ
1995-1999.

SUPERFÍCIE
12 ha.

COST
532.000.000 de ptes.

CONTRACTISTES
OCP / ACYCSA.

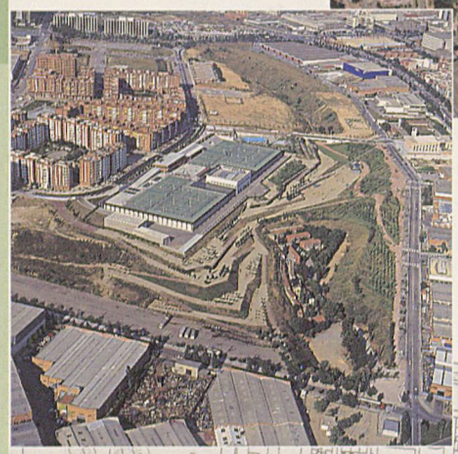
PROMOTORS
Ajuntament de Sant Joan Despí i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Manuel Ruisánchez, Xavier Vendrell, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Manel Colominas, *enginyer agrònom;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Rafael Morant, *tècnic auxiliar.*

Medina Campeny, *escultor.*





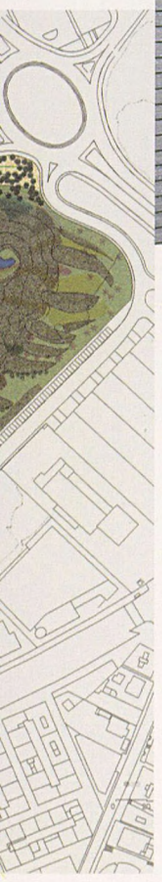
La urbanització de la riera de la Fontsanta ha suposat la superació d'una greu ferida orogràfica que limitava el creixement equilibrat i ordenat del casc urbà de Sant Joan Despí. El parc ocupa bona part d'aquesta antiga riera que transcorria per un profund barranc molt difícil de travessar i que, un cop canalitzada, va ser utilitzada durant un temps com a abocador de materials inorgànics. Aquesta activitat va modificar l'orografia del terreny, ja que en una part el barranc es va omplir totalment, concretament entre el cementiri i el gran dipòsit d'aigües de la ciutat, sobre el qual hi ha situat un equipament esportiu. En l'altre extrem, el barranc conserva la seva topografia inicial, amb fortes i sobtades diferències de nivell de fins a 30 metres. La construcció del parc en aquest àmbit tan determinat per les seves característiques físiques s'ha servit de dues eines fonamentals. D'una banda, les terrasses de gabions, amb les quals s'han resolt les diferències topogràfiques i s'han creat àmbits d'ús intensiu, i d'altra el bosc, fonamentalment d'àcers i freixes, entès com a teixit vegetal que lliga i dóna continuïtat a tot l'espai. Al llarg de les vessants més inclinades del barranc s'hi han anat abocant grans masses de terra que han quedat disposades en forma cònica. A la base d'aquests cons, al fons del torrent, s'han format altres amuntegaments de terra que fan la funció de reforçar i mantenir el terreny inclinat. Aquest conjunt recorda l'antiga funció d'abocador de l'indret, alhora que es respecta la topografia original de la riera. La disposició de les masses arbòries també recorda aquesta acció d'abocar, ja que les plantacions cauen des de la part superior del barranc tot seguint els previsibles cursos de màxima erosió de les aigües. Els arbres s'acaben acumulant en el fons del barranc. El tipus de vegetació utilitzada ha tingut en compte les característiques pròpies dels torrents: llargues èpoques de sequera i forta insolació durant uns mesos, temporades d'inundacions i gran humitat durant uns altres. Així, la ginesta i l'olivera es combinen amb l'om, la mimosa, el salze i el tamariu. Als pendents més pronunciats calen plantes que fixin el terreny amb les seves arrels, com les falses acàcies i els ailants, a més de diverses espècies sarmentoses i prats de gramínies que eviten l'erosió del terreny per l'acció de la pluja.



▲ Planta del projecte.

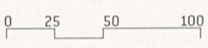










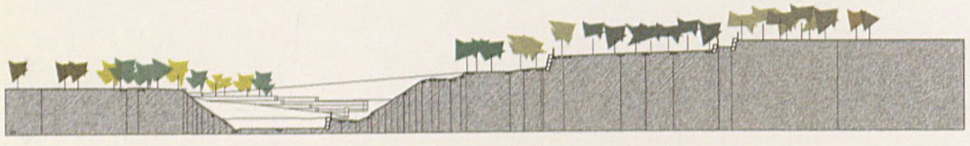


El parc ocupa bona part de l'antiga riera de la Fontsanta, que transcorria per un profund barranc molt difícil de travessar i que, un cop canalitzada, va ser utilitzada durant un temps com a abocador de material inorgànics.

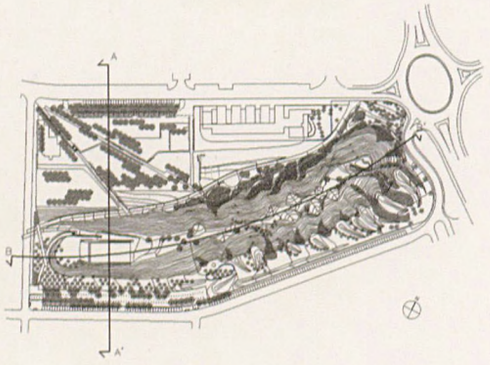
Planta arbrat 4a. fase

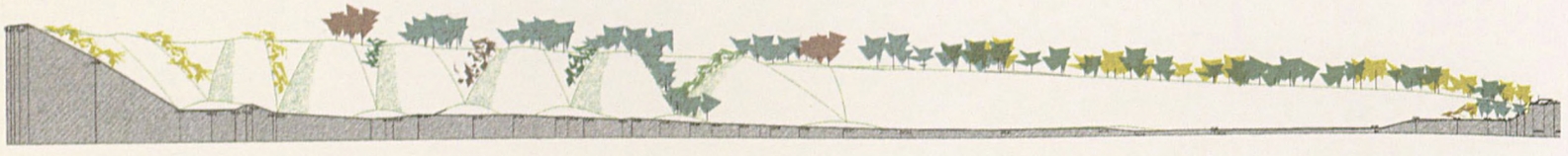






SECCIÓ AA'





SECCIÓ BB'

0 10 20 50

▲ Seccions 4a. fase.





Al llarg de les vessants més inclinades del barranc s'hi han anat abocant grans masses de terra que han quedat disposades en forma cònica. A la base d'aquests cons, al fons del torrent, s'han format altres amuntegaments de terra que fan la funció de reforçar i mantenir el terreny inclinat.







Parc Nou

El Prat de Llobregat

PROJECTE
1983, 1994 i 1998.

EXECUCIÓ
1983, 1995 i 1999.

SUPERFÍCIE
13,5 ha.

COST
Segona fase 159.445.326 ptes, tercera fase 43.530.193 ptes.

CONTRACTISTA
CORVIAM, OCP, CORVIAM.

PROMOTORS
Ajuntament del Prat de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

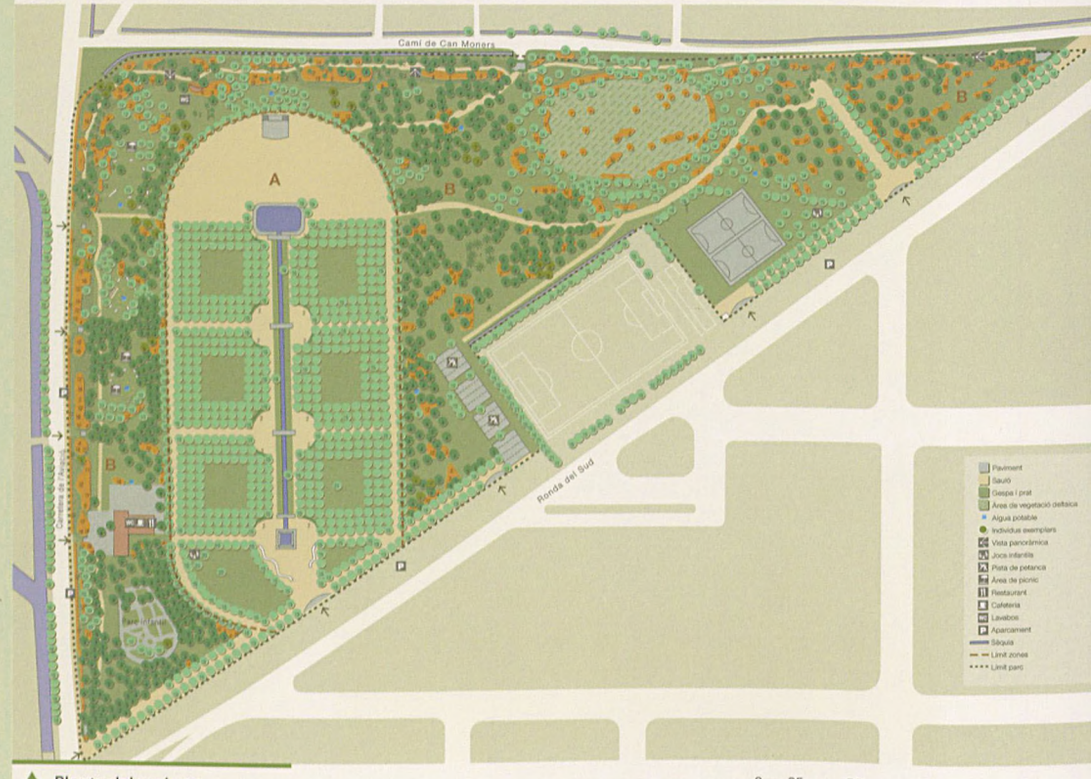
AUTOR
Francisco Calvet, Roser Elias i Francesc Gruartmoner, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Joan Rigola, *arquitecte;* Bet Figueras, *paisatgista;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Jordi Ardèvol i Salvador Mostazo, *arquitectes tècnics;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial.*





El Parc Nou del Prat és el més gran i característic parc del delta del Llobregat. Situat al sud del casc urbà, molt a prop de l'aeroport, era en els seus orígens una gran pollancreda plantada fa gairebé 20 anys en uns terrenys abandonats que, anys enrere, havien estat fèrtils terres de conreu. Al voltant d'aquesta pollancreda es va plantar, el 1991, una pineda que, amb el temps, ha anat acollint a la seva ombra els principals serveis del parc: barbacoes, parc infantil de trànsit, restaurant, àrees de picnic... És aquí on, els caps de setmana, el parc bull de gent. Els pollancres han esdevingut una gran devesa que a la tardor es vesteix de tons groguencs, a l'hivern es despulla de fulles i a la primavera esclata de nou amb un verd intens. Aquests canvis són un dels principals atractius del parc, que és travessat pel centre per un doble passeig amb un canal d'aigua al mig. Aquesta avinguda principal forma, amb els camins que la creuen, sis grans prats o quadrants coberts de gespa on creixen els pollancres en disposició quadriculada. Al final de l'avinguda s'obre una gran esplanada de forma semicircular que compta amb una tarima permanent d'obra i que pot acollir diverses celebracions públiques. Al voltant de la pollancreda creix una vegetació més esparsa i de menys alçada, formada principalment per pinedes joves de pi blanc i pi pinyer amb alguns ginkgos, palmeres, xiprers o mimoses encara joves. Entre la gran esplanada semicircular i les pistes esportives properes al barri de Sant Cosme es troba una extensió en forma d'el·lipse que està lleugerament enfonsada respecte al nivell del parc i que, per tant, és força humida. Es tracta de l'indret més característicament deltaic de tot el parc, ja que és habitat per espècies vegetals com joncs, bogues i lliris, moltes d'elles ja existents abans de la construcció d'aquesta zona verda i que s'han volgut preservar. Aquesta el·lipse està embolcallada per una plantació d'arbres de ribera com àlbers i, també, pollancres. Per tenir una visió completa del Parc Nou és convenient apropar-se al seu extrem sud-oest i enfilar-se a una petita duna recoberta d'abundant vegetació que separa la pineda del camí de Can Moners i la carretera de l'Aviació, dues de les fronteres del parc. Des d'aquí dalt dominem tot l'entorn, també el continu moviment d'entrades i sortides d'avions per la pista principal de l'aeroport, espectacle que atreu força curiosos.



▲ Planta del projecte.









El parc és travessat pel centre per un doble passeig amb un canal d'aigua al mig. Aquesta avinguda principal forma, amb els camins que la creuen, sis grans prats o quadrants coberts de gespa on creixen els pollancres en disposició ordenada i quadriculada.

Parc del Castell

Castelldefels

PROJECTE
1989 i 1999.

EXECUCIÓ
1990-1993 i 1999.

SUPERFÍCIE
3 ha.

COST
204.052.065 ptes.

CONTRACTISTES
Prodeycon, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Castelldefels i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
José Antonio Martínez Lapeña, Elías Torres i Miguel Usandizaga, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Gerardo Rodríguez, *estructura (Ing. Static);* Xavier Bonet, *arquitecte tècnic;* Núria Giménez, *arquitecta tècnica;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Antoni Camps, Marcos Corrales, Tono Gallart, Anna Guanter, Eduardo Miralles, Carlos Muro, Thomas Rotzler, Ana Schmidt, Miguel Viader, Núria Vives i Beth Weinstein.

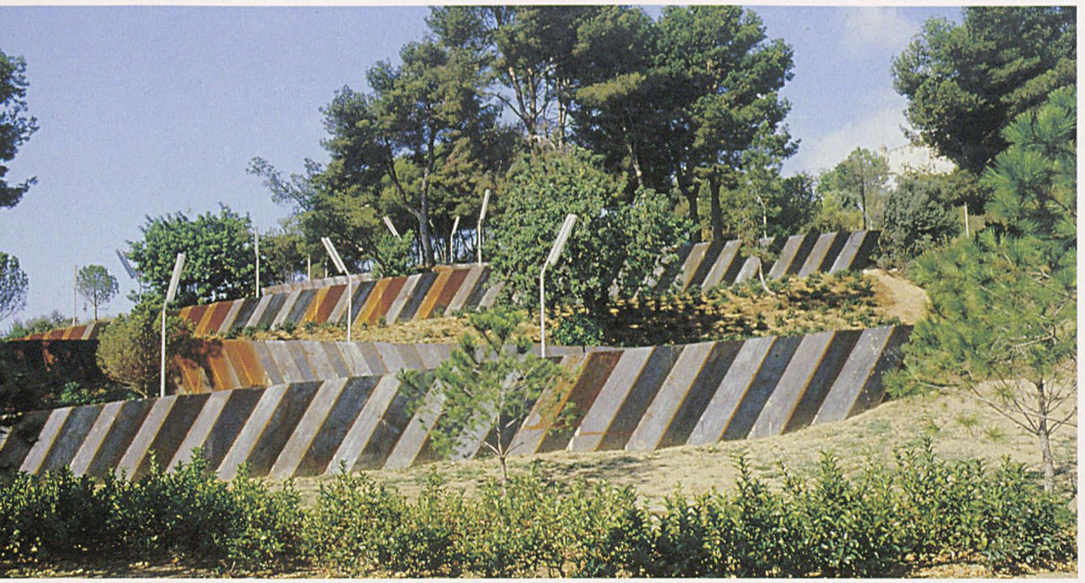


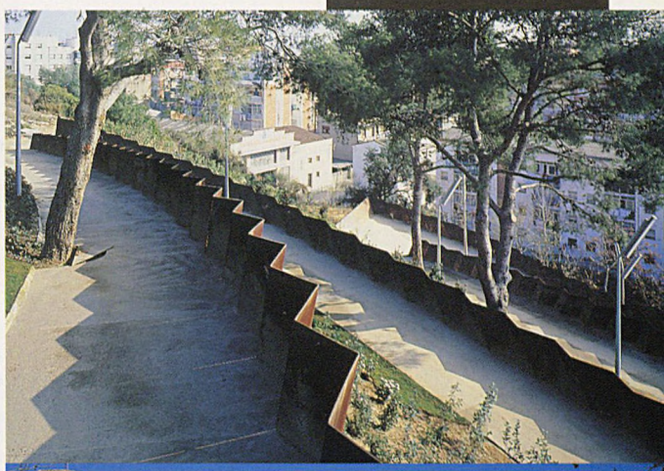
Com a primeres fases de la urbanització i enjardinament de les vessants del tossal del castell de Castelldefels s'ha construït un camí per a vianants que permet pujar al monument des del centre urbà. El fort desnivell existent entre els carrers de la ciutat i el castell s'ha salvat mitjançant un joc de rampes de diferent llargada i inclinació, pavimentades amb formigó, que es van enfilant pendent amunt en ziga-zaga. A més de camí, les rampes esdevenen balcó privilegiat per observar la ciutat i bona part del delta del Llobregat, amb el mar com a teló de fons ben proper. Les rampes, que en conjunt fan més d'un quilòmetre de llargada, s'enganxen a la muntanya recolzades sobre murs de formigó armat que, en la seva part exterior, han estat folrats per planxes d'acer corten. Aquests elements metàl·lics són, sens dubte, els elements més atractius i característics d'aquest projecte. Les planxes no són pas llises, sinó que han estat doblegades imitant un ventall o la manxa d'un acordió, tal com si s'hagués practicat un joc de papiroflèxia amb metall. Els doblecs de les planxes, a més, no són perpendiculars, sinó que s'han disposat lleugerament inclinats. I són les mateixes planxes les que, perllongant els seus extrems superiors, formen les baranes de les rampes. D'aquesta manera, un sol element, un sol material, serveix per encofrar, folrar, decorar i fer de barana de les rampes. El camí que puja en ziga zaga per la vessant del tossal cap al castell transcorre voltat de talussos enjardinats i travessat, de tant en tant, per dreceres més directes per aquells que s'estimen més trepitjar terra abans que formigó. Les rampes estan ombrejades en bona part del recorregut, especialment pels nombrosos pins i oliveres que hi ha al llarg del camí. L'enjardinament és força variat, amb combinacions de gespa, arbusts i arbres de molt diverses espècies. Al llarg del camí trobem replans, entrades a racons ombrejats i tranquils, petits miradors. Un cop arribem a dalt, les planxes metàl·liques són substituïdes per murets de pedra de passeigs que encerclen el castell i en defineixen els accessos.



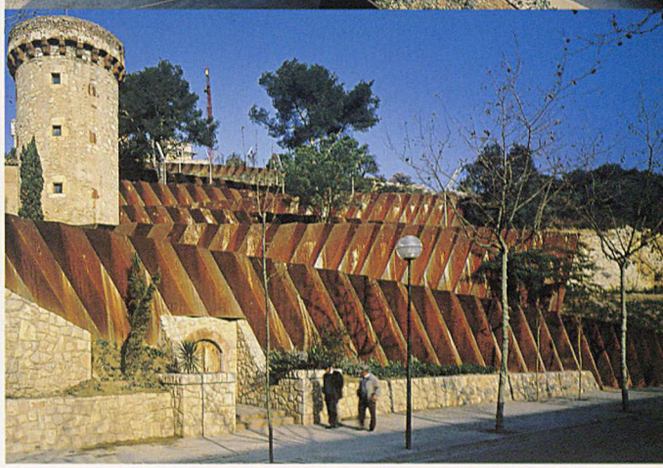
▲ Planta del projecte.

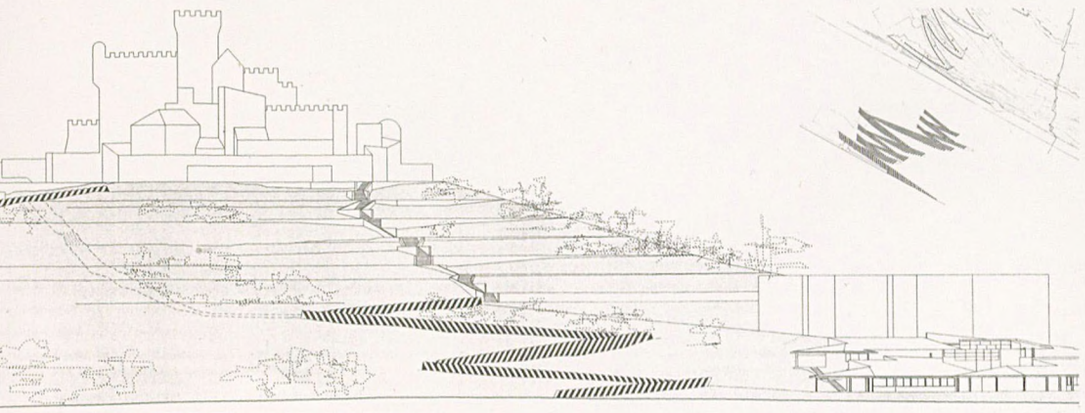
Les rampes, que en conjunt fan més d'un quilòmetre de llargada, s'enganxen a la muntanya recolzades sobre murs de formigó armat que, en la seva part exterior, han estat folrats per planxes d'acer corten.





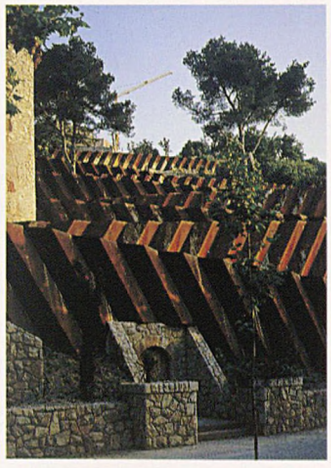






▲ Alçat

0 5 10 25





Finalista V Bienal de Arquitectura Española, 1997-1998.

Parc del Calamot

Gavà

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
5,8 ha.

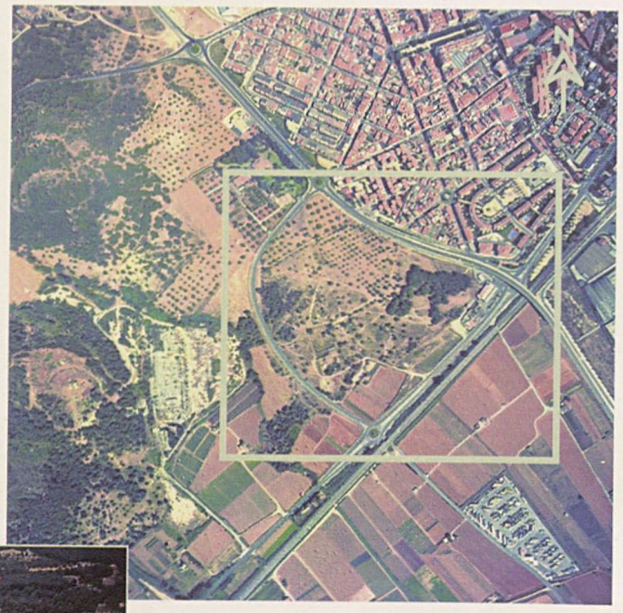
COST
270.637.601 ptes.

CONTRACTISTES
Obrascon-Huarte.

PROMOTORS
Ajuntament de Gavà
i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Fidel Vázquez, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Josep M. Oller *arquitecte tècnic;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Roger Méndez, *estudiant d'arquitectura.*





El parc del Calamot ha sabut combinar la recuperació paisatgística d'un espai natural amb el grau just d'accessibilitat per posar-lo a l'abast de tothom. Un exemple de la primera pretensió és el soterrament total de les línies elèctriques d'alta tensió, així com el respecte i la protecció de les masses arbòries originàries, tals com bosquets de pins, antics conreus de garrofers i les plantes arbustives pròpies dels contraforts del Garraf. Exemple de la segona pretensió, la de l'accessibilitat, és la detecció dels antics camins i replans de conreu ressaltant-los mitjançant línies de recollida d'aigües i superfícies pavimentades. En projectar el parc s'han definit sis espais diferenciats, caracteritzats per la conformació orogràfica i el tipus de flora de cada indret. L'espai més destacat és el camí de carena sobre la traça del camí existent. La seva aparença és de peces irregulars que es van adaptant tant a la vegetació com a la topografia i que més que un camí sembla la suma de llocs amb paviment, mobiliari i vistes llunyanes del paisatge. Així doncs, en la zona d'accés vora la carretera C-245, unes fileres de mimoses divideixen l'esplanada en dos espais: un aparcament i una zona de jocs infantils envoltada d'una plantació de casuarines. Des d'aquest espai, l'entrada al parc es realitza mitjantçant una rampa que més endavant esdevé mirador i que resol un desnivell topogràfic de 17 metres. Però el parc encara disposa d'una altra zona d'accés, que és de fet la principal si venim des del casc urbà de Gavà, amb una façana a l'avinguda Joan Carles I (carretera de Begues). Una disposició irregular de murets amb vegetació a diferent alçada la separa de la carretera de Begues a tall de filtre sonor i visual. La zona més equipada del Calamot és una àmplia esplanada on es troba un petit edifici que conté instal·lacions i serveis. Els garrofers i els pins també tenen les seves àrees específiques. Els garrofers, que per haver format part d'un correu estan bastant espaiats, venen acompanyats de noves plantacions de xiprers de diferents alçades i de parquinsònies. Entremig de la trama de garrofers s'ha fet línies de recollida de les aigües pluvials que, a més de resoldre el problema del desguàs, també ofereixen llocs per seure-hi. Recolzats en aquests recollidors d'aigua s'han establert uns espais com a sales d'estar a l'aire lliure encarades al paisatge més favorable del massís del Garraf.



▲ Planta del projecte.



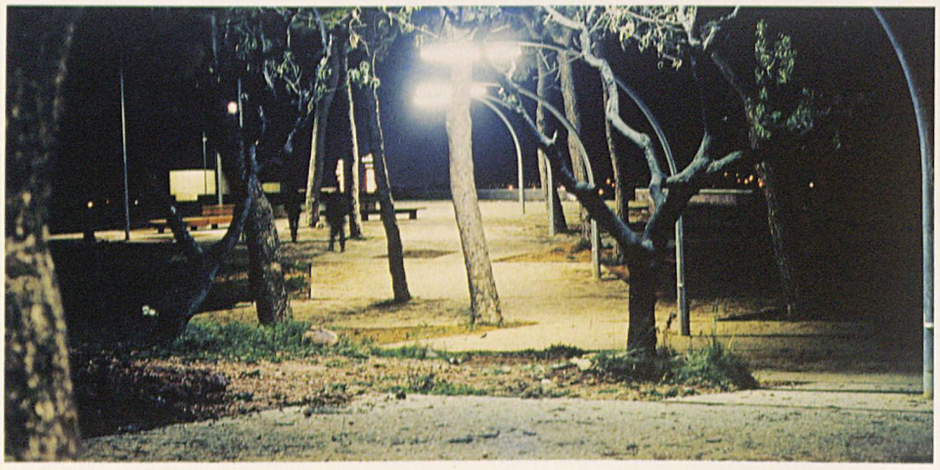


La zona més equipada del Calamot és una àmplia esplanada de gairebé 14.000 metres quadrats, el 10% de la qual està pavimentada per acollir diverses instal·lacions i serveis.









Bar del parc del Calamot

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
156 m².

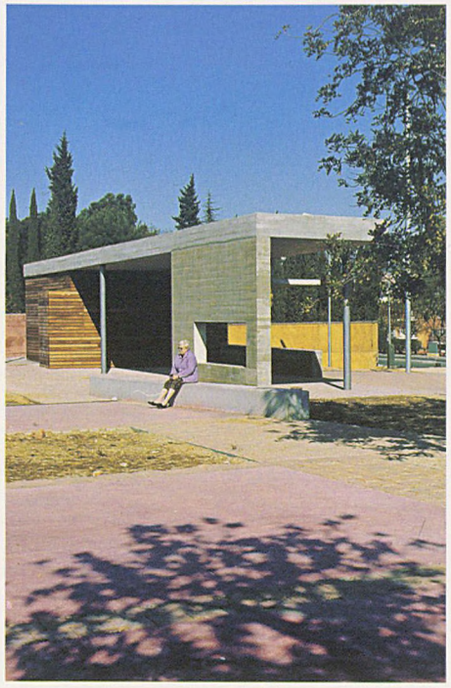
COST
14.736.138 ptes.

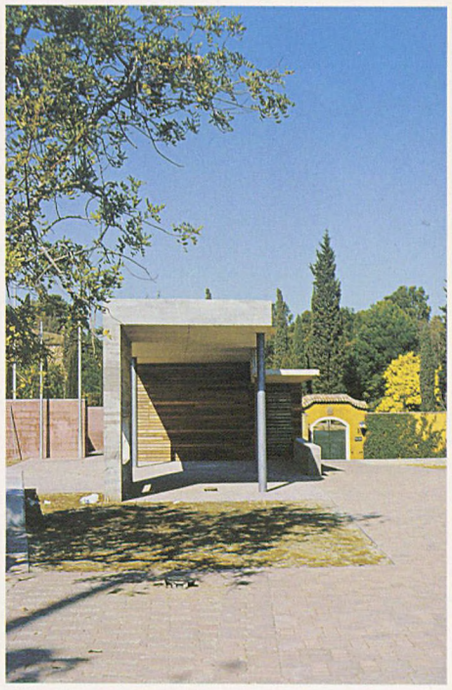
CONTRACTISTES
Obrascon-Huarte, Gavanenca d'Obres.

PROMOTOR
Ajuntament de Gavà i Mancomunitat de Municipis.

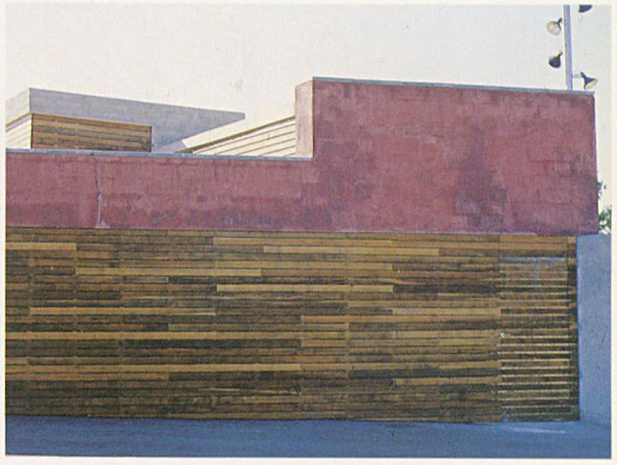
AUTORS
Carles Llinàs, *arquitecte.*

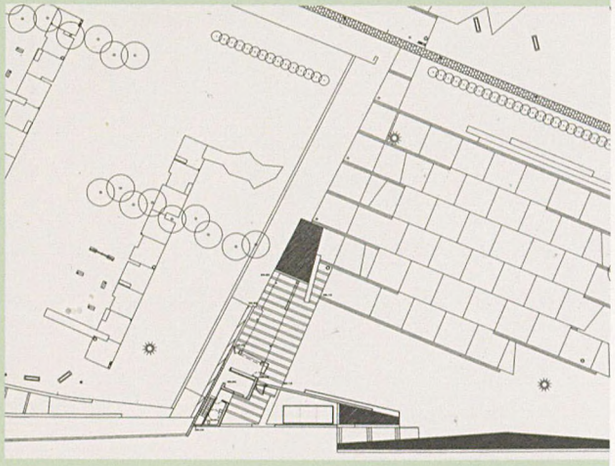
COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Jesús Rodríguez Tomàs, Francesc Morros, Roger Méndez, Joan Manel Morillo, Anna Millet i Olga Saro, *estudiants d'arquitectura.*





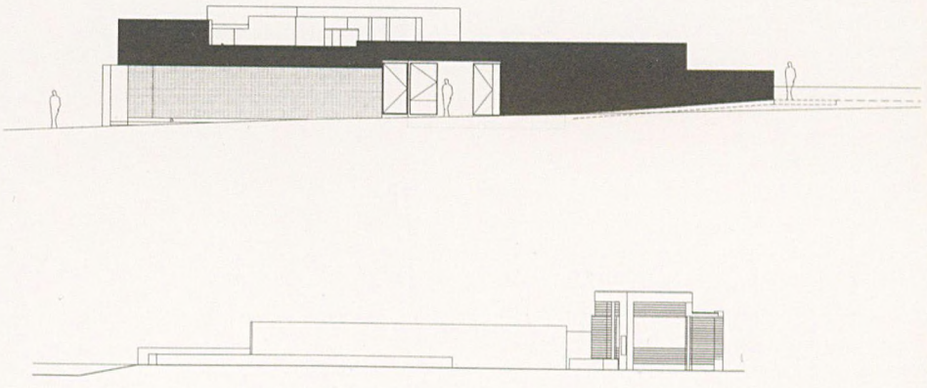






0 5 10 20

▲ Emplaçament del bar.



0 2 5

▲ Alçats.

Guanyador Premi FAD 99: Espais exteriors. Finalista I Premi Europeu de Paisatge Rosa Barba. Accesit AIA Continental Europe Internacional Desing Awards. Finalista V Bienal de Arquitectura Española 1997-1998. Finalista Premis FAD 98. Espais exteriors.

Parc de la Solidaritat

Esplugues de Llobregat



PROJECTE
1995.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
2,4 ha.

COST
354.285.214 ptes.

CONTRACTISTA
CORVIAM, SA.

PROMOTORS
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Sergi Gòdia i Xavier Casas, *arquitectes.*

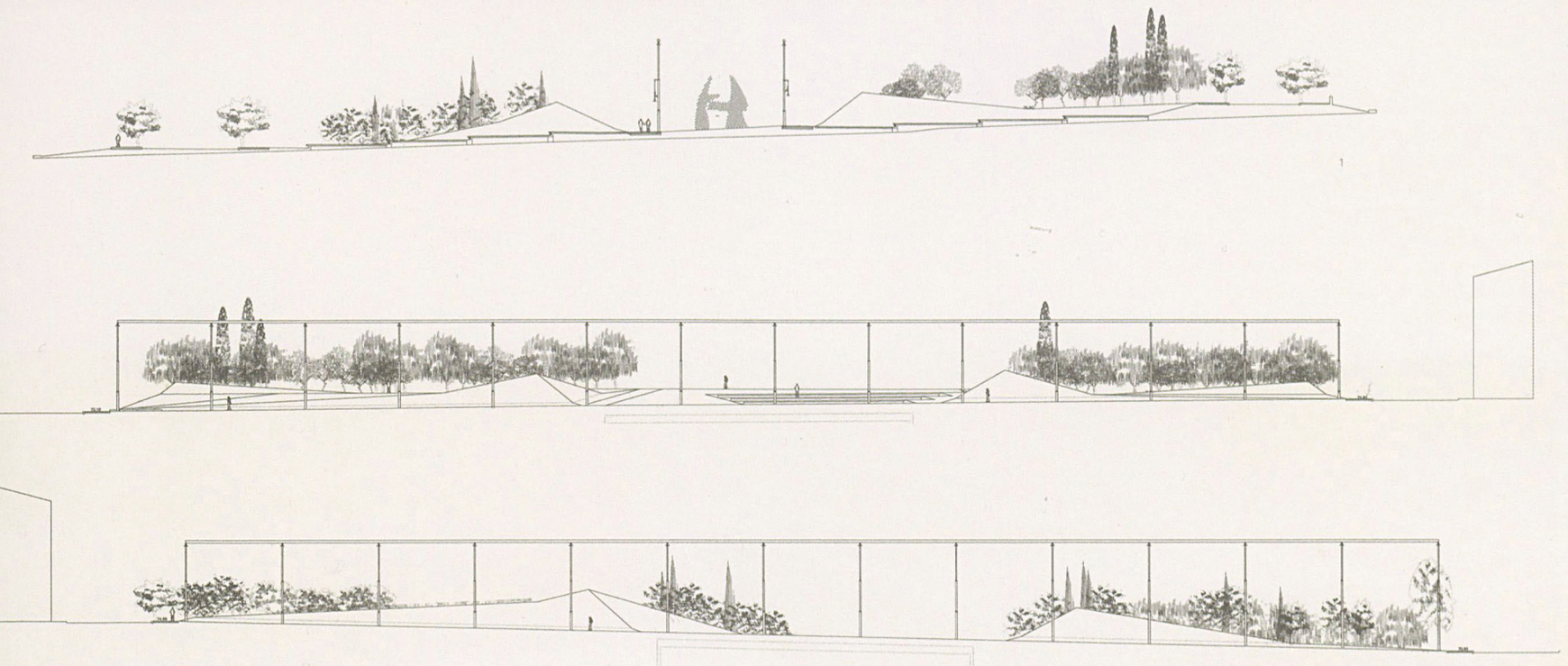
COL·LABORADORS
Xavier Badia, *arquitecte tècnic;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Francesc Llopart i Manuel Comas, *enginyers tècnics industrials;* Antoni Viñuales, *tècnic auxiliar;* Lluís Cargol, *estudiant d'arquitectura.*

Alberto de Udaeta, *escultor.*

La transcendència del parc de la Solidaritat no es limita tan sols a Esplugues, sinó que abasta l'àrea metropolitana. Una transcendència que es podria qualificar, fins i tot, d'històrica si pensem que la llosa sobre la ronda de Dalt que acull el parc va ser la darrera en urbanitzar-se de tot l'anomenat "sistema de rondes". El parc de la Solidaritat va tancar, doncs, l'anell circulatori i també urbanístic més eminent dels darrers anys. Fruit de reiterades reivindicacions polítiques i veinals es va construir una llosa que va oferir una plataforma de 2,4 hectàrees que permet la connexió directa i "a peu pla" entre els barris de Can Clota i Can Vidalet, separats des dels seus orígens per l'accidentada riera que avui ocupa la ronda. Amb aquest punt de partida, el parc de la Solidaritat ve a complir dos objectius fonamentals. Un de pragmàtic, com és lligar la trama urbana de la ciutat, i un altre d'estètic, com és influir en el paisatge de la ronda de Dalt. El primer objectiu es basa en la prolongació dels carrers preexistents a banda i banda de la llosa, dos per a vehicles i dos més per a vianants. Aquests darrers, l'Esport i Pau Torres, generen entre ells un gran saló cobert de gespa que en la part més àmplia acull un dels elements més característics del parc: una escultura d'acer de sis metres d'alçada obra d'Alberto Udaeta. Aquest saló central és el veritable eix que estructura el parc i adquireix una especial rellevància durant les hores de fosca, quan la catifa de gespa s'encén amb les nombroses balises lluminoses que, en forma de constel·lació, arriben fins a l'escultura per produir una explosió de llum que emfatitza el seu caràcter monumental. Dos pòrtics metàl·lics d'aparença molt lleugera i de 12 metres d'alçària delimiten el saló a banda i banda i suporten dues línies de llum de neó que, gràcies a la seva intensitat, són visibles a gran distància, la qual cosa origina un efecte especialment atractiu des de la ronda. Mentre circulen, els automobilistes poden observar dues línies horitzontals de llum penjades enmig del cel que simbolitzen la connexió entre Can Clota i Can Vidalet per damunt de la via ràpida. El saló central de gespa divideix la gran llosa, que acull diversos usos lúdics mitjançant unes plataformes esglaonades que, amb l'ajuda d'una densa plantació de pebrers, delimiten el parc en quatre sectors. Com a contrapunt, les entrades del túnel de la ronda acullen espècies de floració ben diferent, ja sigui a la



▲ Planta del projecte.



▲ Seccions del projecte.

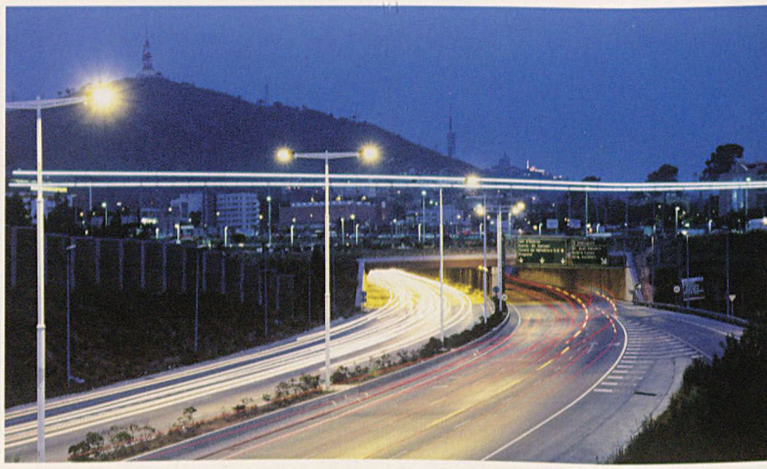
0 5 10 25



boca sud o a la nord. Així, si a la banda de mar proliferen les mimoses de floració groga, a la de muntanya ho fan els ametllers i cirerers de floració blanca. L'objectiu d'aquesta plantació és aconseguir una gran taca de color en les boques del túnel que faci de dia el mateix efecte que de nit aconsegueixen les línies de llum. Dit altrament: unes traces lluminoses o unes masses de color que per la seva dimensió resten en la retina del conductor que circula per la ronda i deixen identificats dins del seu traçat els dos barris que la llosa ha agermanat.







Un gran saló cobert de gespa acull un dels elements més característics del parc: l'escultura *Atrium Libertatis* d'Alberto de Udaeta. Aquest saló central és el veritable eix del parc i adquireix una especial rellevància durant les hores de fosca, quan nombroses balises lluminoses s'encenen, en forma de constel·lació.







Construït sobre una llosa que cobreix la ronda de Dalt, el parc de la Solidaritat compleix dos objectius fonamentals: un de pragmàtic, com és lligar la trama urbana de la ciutat d'Esplugues, ja que uneix els barris de Can Clota i Can Vidalet, separats des dels seus orígens per l'accidentada riera que avui ocupa la ronda, i un altre estètic, com és influir en el paisatge de la pròpia ronda.



Parc de Mar

Castelldefels

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
1 ha.

COST
20.664.719 ptes.

CONTRACTISTA
Desarrollo de Servicios y Proyectos, S.L.

PROMOTOR
Ajuntament de Castelldefels i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Xavier Nogués, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Antoni Viñuales, *tècnic auxiliar;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Pilar Novoa i Adrià Calvo, *estudiants d'arquitectura.*



Aquest nou parc litoral s'inscriu en la reestructuració general a què s'està sometent el front marítim de Castelldefels, on la construcció del passeig i la desaparició dels antics quiosquets de la platja en són les actuacions més rellevants. El parc de Mar ve a recuperar un espai abans gairebé residual, format per una pineda amagada rera la façana posterior dels quiosquets i sovint utilitzada com a abocador de runas, aparcament diürn per als banyistes i nocturn per als visitants de bars i restaurants, a més d'ombrívola estança envaïda per amants del picnic proveïts, a més de vehicle, de taules i cadires plegables i, fins i tot, de tendes de campanya. Ara, aquest espai de forma lleugerament triangular ha quedat restringit al pas dels vehicles i ha acollit la plantació de més pins i arbusts. També s'hi han format noves dunes per protegir la vegetació existent i s'hi ha instal·lat una tanca de fusta que el separa del passeig de la platja i que defineix els accessos a la pineda. A la banda de mar el parc limita amb la plataforma per a vianants del passeig Marítim, mentre que a la de terra ho fa amb el vial per a vehicles del mateix passeig. Just en un extrem del parc, el vial se separa de la plataforma de vianants per dirigir-se terra endins i retrobar-la després de descriure un suau revolt per darrera de la pineda. A la banda d'oest, el parc limita amb unes propietats particulars que l'ajuntament preten adquirir en el futur per continuar amb la reestructuració general del front marítim del municipi. Els pins més antics del parc de Mar van ser plantats, com gairebé tota la pineda costanera del delta del Llobregat, a principis del segle XX amb l'objectiu de consolidar les dunes mòbils que el vent formava a la platja i que amenaçaven d'envair els conreus interiors. Algunes d'aquelles formacions dunars són encara visibles avui dins la pineda, i un dels principals objectius d'aquesta actuació ha estat protegir-les. Anàlogament, per preservar el parc de la forta presència humana que registra la zona s'ha creat una xarxa de camins que permeten passejar per la pineda i, si es vol, accedir a la platja després de travessar el passeig Marítim. Les zones situades entre els camins s'han replantat amb vegetació arbustiva autòctona que permet un baix manteniment i una ràpida integració dins l'entorn. Al parc de Mar de Castelldefels no sols es pot passejar, sino també reposar en bancs de fusta, calmar la sed en fonts i, per als més petits, divertir-se a la zona de jocs infantils.



▲ Planta del projecte.

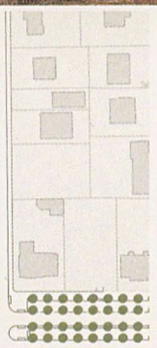


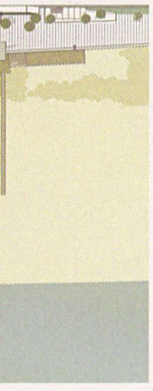
















0 2 5 10

▲ Seccions del projecte.

Per preservar el parc de la forta presència humana que registra la zona s'ha creat una xarxa de camins que permeten passejar per la pineda i, si es vol, accedir a la platja després de travessar el passeig Marítim.

Parc de Bellvitge

L'Hospitalet de Llobregat

PROJECTE
1996.

EXECUCIÓ
1997-1998.

SUPERFÍCIE
3,26 ha.

COST
150.995.868 ptes.

CONTRACTISTA
AGROMAN.

PROMOTORS
Ajuntament de l'Hospitalet i Mancomunitat de Municipis.

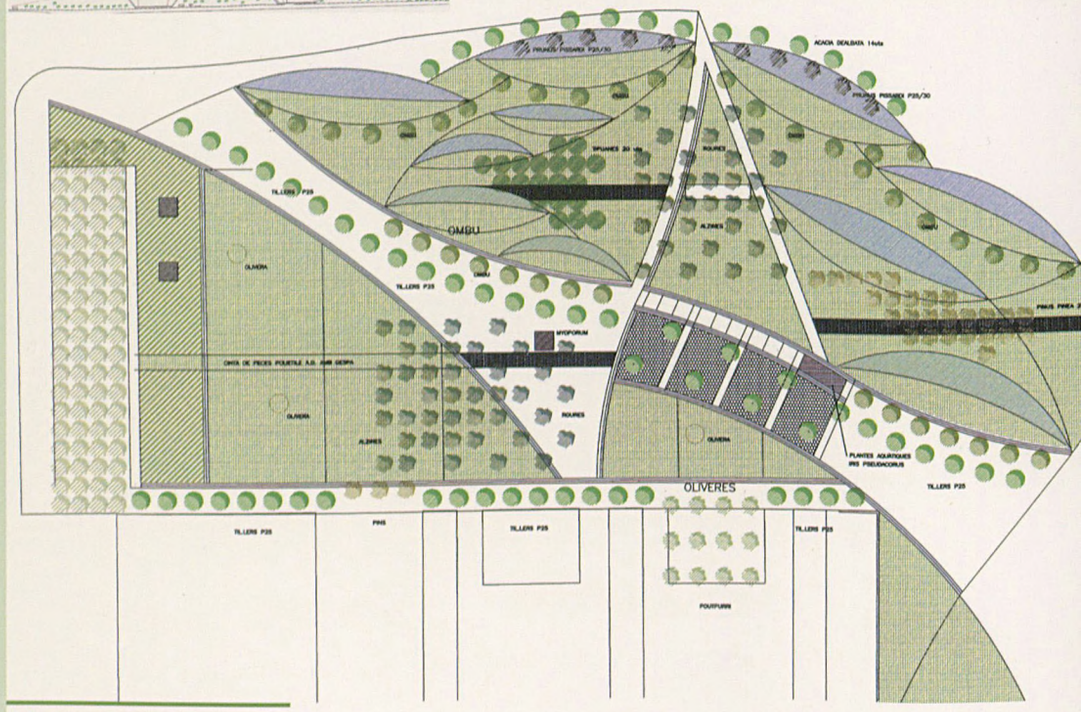
AUTORS
Sergi López-Grado, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, Apeles López i Joan Pous, *arquitectes tècnics;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Jordi de la Pinta i Josep Bayo, *enginyers tècnics industrials;* Manel Sanz, *tècnic auxiliar;* Anna Casals, *delineant.*





El parc de Bellvitge és el resultat de transformar més de tres hectàrees d'esplanada arbrada en un parc enjardinat, sense barreres arquitectòniques, amb domini del paviment tou i destinat al lleure dels veïns del barri. Tot i ser un terreny totalment pla, la part del parc més propera a la rambla de la Marina s'ha constituït en una mena de laberint format per diverses dunes entapissades de gespa, amb arbres, arbusts i rocall, entre les que discorren camins de sauló. Allà on aquests camins s'eixamplen o es creuen amb altres trobem diversos elements com ara bancs, llumeneres, casetes de serveis, un quiosc de venda de refrescos, una pèrgola, una passera de fusta, dues taules de ping-pong, jocs per a infants... Les dunes i la vegetació que les cobreix allunyen visualment l'interior del parc de la fragorosa rambla. Un ample camí de sauló, amb una llarga filera d'arbres al mig del recorregut, acompanyat per bancs sense respatller, a una banda, i bancs amb respatller, a l'altra, creua longitudinalment tot el parc des de la rambla de la Marina fins a gairebé l'ermita de Bellvitge. En l'inici d'aquest recorregut, i just al costat d'un dels característics blocs d'habitatges del barri, un petit replà atalussat, de forma rectangular i replet d'arbres i bancs, constitueix un ombrejat lloc d'estada i descans. Més endavant, un braç del camí central es converteix en un pati amb jocs infantils protegit per una duna de gespa. Més enllà, el camí arriba a un gran espai pavimentat amb lloses de pedra i que, en un dels seus extrems, tocant a la zona del laberint de dunes d'herba, acull un canal d'aigües en moviment que neix en una font ornamental amb roques i un parell de brolladors que les reguen. El petit embassament on l'aigua queda acumulada es pot travessar per un pas fabricat amb pedres. Acompanyant el canal hi ha una plantació de diversos tipus de canyes, palmeres i plantes autòctones del delta del Llobregat, sobre el qual s'assenten el parc i tot Bellvitge. A l'altra banda del canal i al costat dels testers dels blocs d'habitatges, un parterre enjardinat amb flors de temporada dóna lluminositat i color a la zona central del parc. En les cruïlles dels camins s'han disposat torres altes amb projectors cònics, mentre que en certs punts estratègics s'ha optat per llumeneres baixes per dotar el parc d'un nivell d'il·luminació uniforme.



▲ Planta del projecte.



Un ample camí de sauló, amb una llarga filera d'arbres al mig del recorregut, acompanyat per bancs sense respatller, a una banda, i bancs clàssics amb respatller, a l'altra, creua longitudinalment tot el parc des de la rambla de la Marina fins a gairebé l'ermita de Bellvitge.









Parc de la Molinada

Pallejà

PROJECTE
1997-1998.

EXECUCIÓ
1997-1998.

SUPERFÍCIE
0,76 ha.

COST
76.100.000 ptes.

CONTRACTISTA
ACYCSA.

PROMOTORS
Ajuntament de Pallejà
i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Oriol Ribera, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Antoni Viñuales, *tècnic auxiliar.* Xavier Gornès, Sergi Paris i Ana Vidal, *estudiants d'arquitectura.*



Situat a l'indret conegut popularment com a Can Tarruella i darrerament com a Can Pablo, el de la Molinada és un parc eminentment urbà que, de fet, ho serà cada vegada més gràcies a les promocions residencials que creixen al seu voltant. A ponent dels jardins s'alça l'element arquitectònic més característic de Pallejà, el castell, que junt amb l'avinguda de la Generalitat (antiga carretera nacional N-II) componen la façana de la Molinada envers la trama urbana central de Pallejà. Mentrestant, a la banda de llevant va creixent un nou eixample residencial ocupat fins no fa gaire per camps de conreu. El parc s'ha configurat sobre un espai que acollia diversos elements, tant constructius com botànics, bona part dels quals s'han respectat. L'antiga casa senyorial de Can Tarruella resta a l'espera de ser rehabilitada i integrada dins del parc. La situació d'aquest, que fa de frontera entre dues trames urbanes diferents (una de consolidada i una altra de naixent), queda ben reflectida en el desnivell existent entre els seus extrems, que respon als bancals dels antics conreus en el seu suau descens cap a la ribera del Llobregat. Una rampa i unes escales que ja hi eren, però que s'han condicionat, serveixen per passar d'un nivell a l'altre. El superior té un únic accés per l'avinguda de la Generalitat, on s'ha modificat la forma i la geometria de la tanca preexistent. Unes grans lletres que formen les paraules "La Molinada" informen ben clarament el vianant i el conductor del lloc per on passa. A l'altra banda dels jardins, a llevant, es dóna una total permeabilitat entre la trama urbana i el parc mitjançant una ampla voravia que, a mesura que s'endinsa cap a l'interior, va acollint bancs i arbres com a transició cap al cor de la zona verda. Quant a la vegetació, cal dir que s'han conservat els ufanosos arbres que envolten Can Tarruella i que conformen un ombrívol jardí d'uns 2.000 metres quadrats. En la cota inferior s'ha mantingut una bassa rectangular d'aigua al costat de la qual s'ha construït un saló que dóna accés a dos espais ben diferenciats. P'una banda, un espai "buit", sostingut sobre un diàfan tapís de gespa que substitueix una antiga pista de tennis; i d'una altra un espai "ple", format per una arbreda de tipuanes amb algunes palmeres i plàtans en el qual s'inclou una petita zona per a jocs infantils. Entre les espècies arbòries que s'han respectat destaquen 21 tarongers de grandària mitjana que s'han transplantat formant un petit hort.



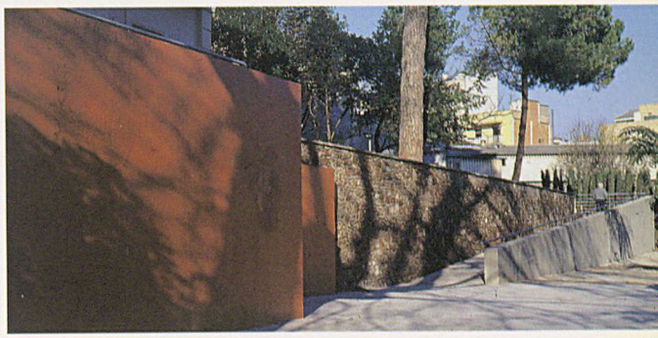
▲ Planta del projecte.

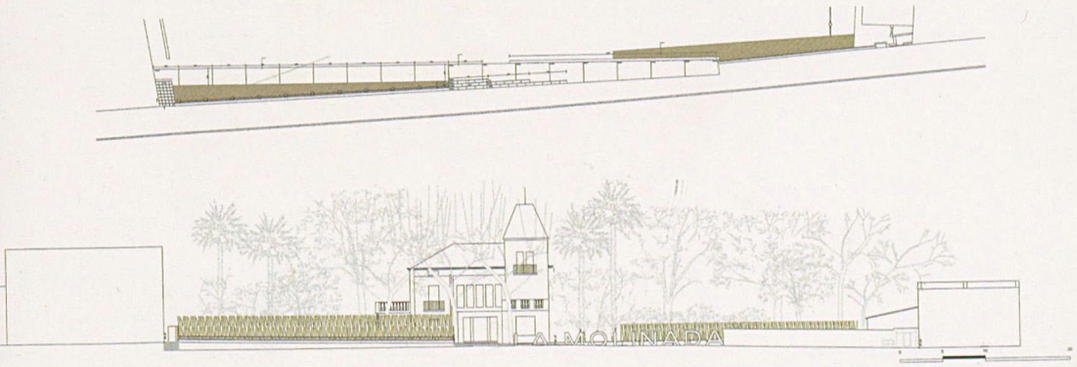
0 5 10 25





El desnivell existent entre els extrems del parc respon als bancals dels antics conreus en el seu suau descens cap a la ribera del Llobregat. Una rampa i unes escales serveixen per passar d'un nivell a l'altre.

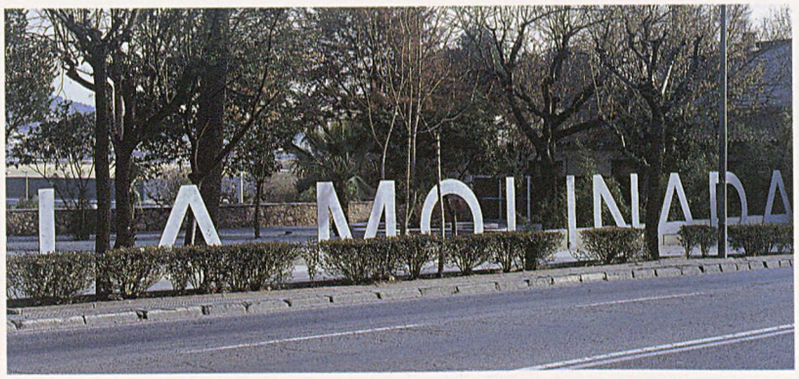




▲ Detall accès des de l'avinguda de la Generalitat (N-II).

0 2 4 10





El nivell superior del parc té un únic accés per l'avinguda de la Generalitat. Unes grans lletres que formen les paraules "La Molinada" informen ben clarament el vianant i el conductor del lloc per on passa.

Recuperació del marge del Llobregat

Cornellà de Llobregat

PROJECTE
1996.

EXECUCIÓ
1997-1998.

SUPERFÍCIE
Àmbit fluvial, 6,10 ha. Camí d'accès i aparcament, 0,175 ha.

COST
71.894.436 ptes.

CONTRACTISTA
ACYCSA.

PROMOTORS
Ajuntament de Cornellà de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

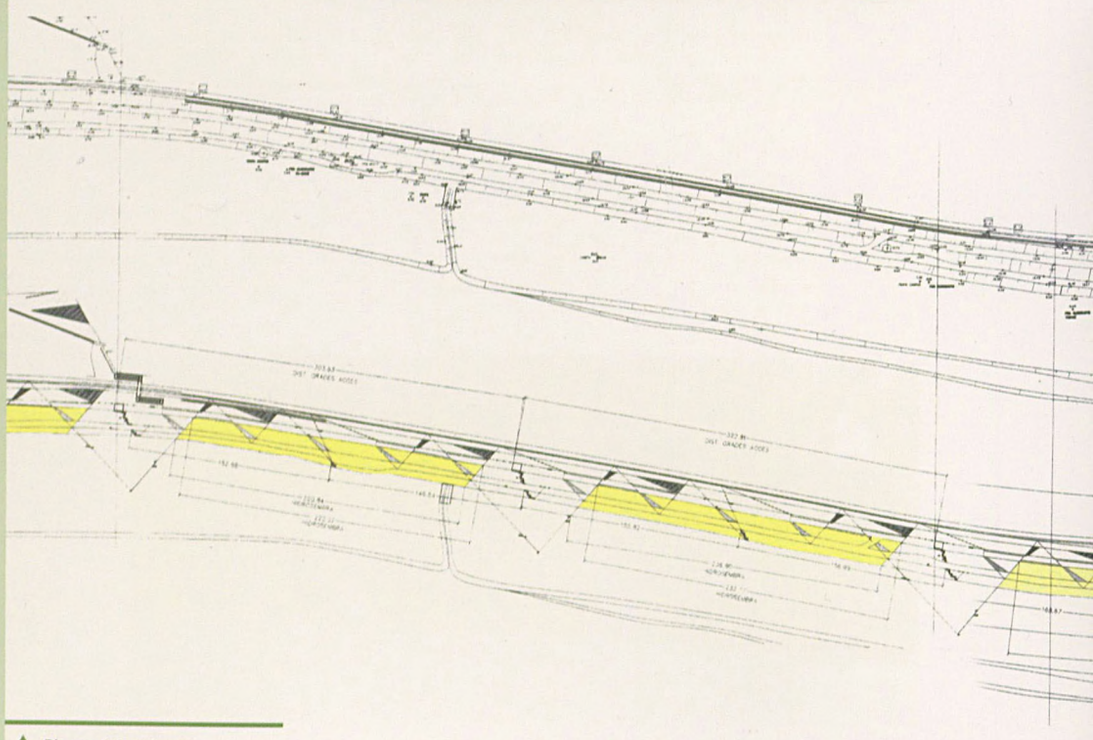
AUTORS
Sara Bartumeus i Anna Renau, *arquitectes.* Miquel Castany, *arquitecte (passera).*

COL·LABORADORS
Anna Zahonero, *biòloga;* Carme Hosta; *arquitecta tècnica;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Manel Sanz, *tècnic auxiliar.*



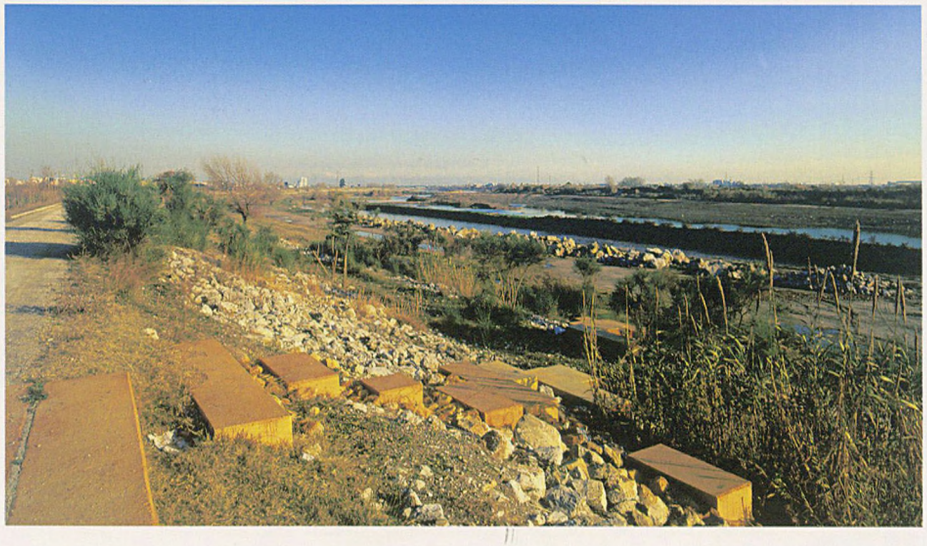
Com la resta de municipis riberencs del Llobregat, Cornellà aspira a recuperar ambientalment el riu i els seus marges per tal d'oferir-los al gaudi i reconeixement de la població, que durant els darrers decennis ha viscut d'esquena al curs fluvial que dóna nom a la comarca. L'actuació en el marge del Llobregat al seu pas per Cornellà abasta uns dos quilòmetres i sis hectàrees. Es tracta d'un espai que, durant anys, ha estat separat de la ciutat pel pas d'infrastructures tan potents com el Cinturó Litoral o el ferrocarril al port. Per millorar l'accés cap al riu s'ha condicionat i senyalitzat un camí agrari i s'ha construït un aparcament dissuasiu just abans del pas inferior sota la via. Un cop en el marge esquerre del Llobregat, el projecte ha consistit a tractar paisatgísticament el talús de contenció del riu i a convertir la seva part superior en un camí de ribera. Aquest passeig elevat s'ha anat esquitxant, cada 300 metres, de blocs de formigó que fan la funció de grades i d'accés a la llera del riu. A l'escullera s'hi han fet aportacions de terra fixades amb hidrosembra, mentre que a la part inferior, exposada a les inundacions, s'hi han plantat agrupacions de canyís, espècie pròpia d'aquests ambients. Al llarg del talús també s'hi han disposat tot d'espècies arbòries de ribera, com ara els àlbers, els salzes blancs o els tamarius. Al costat dels accessos a la llera s'han utilitzat mimoses com a elements singulars i indicatius del lloc. La vegetació, que no defuig la presència d'espècies impròpies d'aquest àmbit, no s'ha disposat de manera lineal, sinó que pretén tallar i transgredir la linealitat longitudinal del riu tot dibuixant formes trapezoïdals que s'enfilen fins al capdamunt del talús apostant per la variabilitat i la riquesa paisatgística. Els accessos a la llera es fan a través de blocs de color disposats de manera que permeten seure-hi o baixar fins al riu, gairebé saltant de l'un a l'altre.





▲ Planta del projecte.

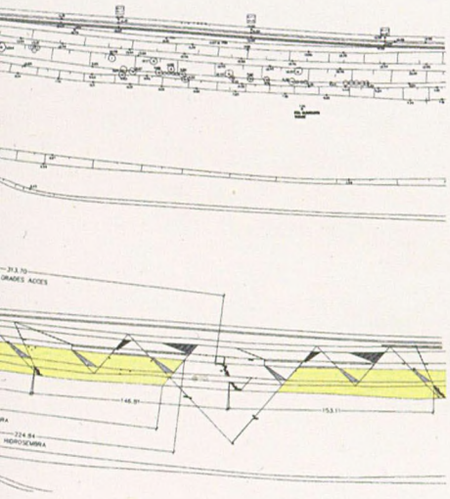


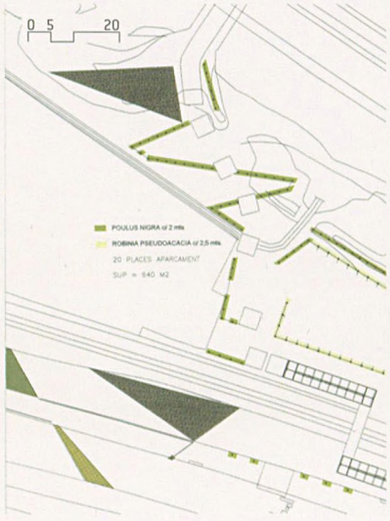






El projecte ha consistit a tractar paisatgísticament el talús de contenció del riu i a convertir la seva part superior en un camí de ribera. Aquest passeig elevat s'ha anat esquitxant, cada 300 metres, de blocs de formigó que fan la funció de grades i d'accés a la llera del riu.





◀ Planta de l'accès i l'aparcament.

▼ Passera.



Talussos de Can Mercader

Cornellà de Llobregat

PROJECTE
1996.

EXECUCIÓ
1996-1998.

SUPERFÍCIE
6,56 ha.

COST
662.425.000 ptes.

CONTRACTISTA
NECSO.

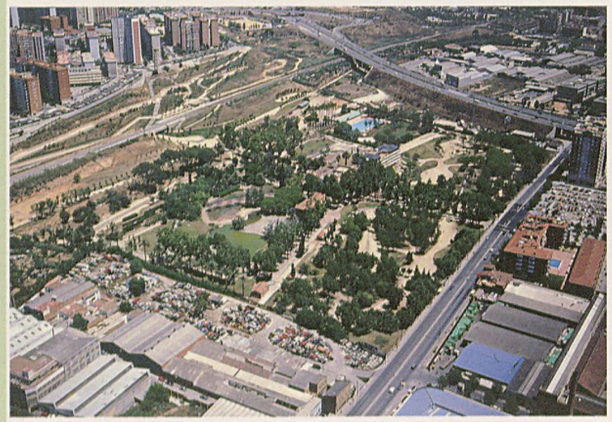
PROMOTORS
Ajuntament de Cornellà de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Antoni Pérez, *arquitecte.*

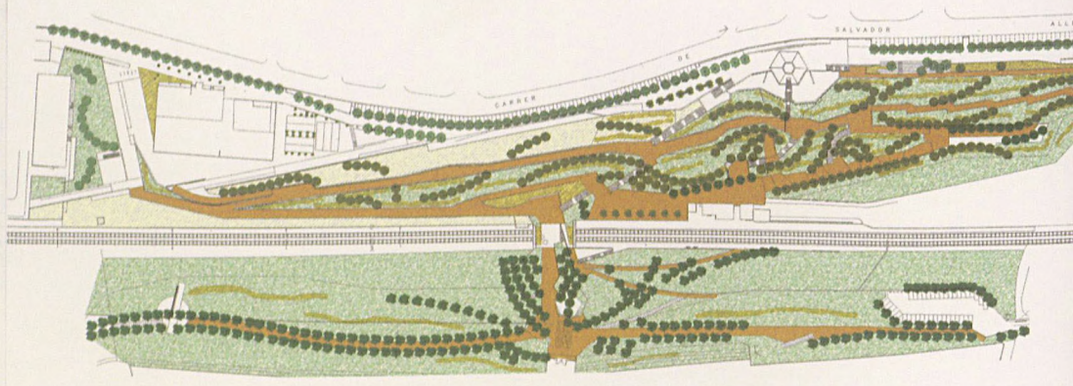
COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Carme Velasco, *enginyera de camins, canals i ports;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Rafael Morant, *tècnic auxiliar; TEC' (4),* Ferran Casanovas, *enginyeria.*



A Cornellà de Llobregat, l'urbanisme sempre ha tingut la dificultat afegida de treballar sobre un territori orogràficament molt diferenciat, cosa que ha dificultat la connexió entre els barris. Però si en algun indret aquesta barrera física es fa més evident és en el gran talús que separa el barri de Sant Ildefons, a la part alta, i el parc de Can Mercader, a la plana. Al capdamunt del talús trobem un dels elements més identificatius de la ciutat, la Torre de la Miranda, plantada en una balconada des de la qual s'albira tot el delta del Llobregat. L'actuació aquí presentada ha consistit a convertir aquest gran talús en un espai enjardinat tot salvant una dificultat afegida: el pas del ferrocarril per la base del talús. Rampes, escales i un pas sota les vies son les eines utilitzades per afrontar aquest projecte. Començant per la part de dalt, cal destacar la prolongació de l'avinguda de Salvador Allende, acompanyada de la construcció de dos passeigs paral·lels per a vianants, separats entre ells per grades arbrades i talussos enjardinats. Fileres de tipuanes, d'espectacular floració groga a l'estiu, ressegueixen tot el passeig i s'expandeixen a la zona de grades. Entre l'avinguda de Salvador Allende i el ferrocarril hi ha un desnivell d'uns 20 metres en el qual s'han encastat rampes, escales i zones d'estada fins arribar a l'estació i al pas soterrat que dóna accés al parc de Can Mercader. Les noves superfícies inclinades que han aparegut s'han recobert de gespa i de feixes longitudinals de vegetació arbustiva i arbòria que estabilitza els talussos i acompanya i ombreja els passeigs. Floracions blanques a l'hivern, grogues a l'estiu i el verd permanent dels pins durant tot l'any conformen la varietat cromàtica d'aquesta zona de gairebé 3,5 hectàrees. Pel que fa al pas sota el ferrocarril, es troba situat davant de l'entrada posterior de Can Mercader, al perllongament del passeig central del parc. Entre el ferrocarril i Can Mercader s'estén una zona plana de poc més de tres hectàrees en la qual s'ha conformat una plaça en l'encreuament d'un dels camins del parc amb el d'accés a l'estació. En un dels extrems d'aquest espai s'ha creat una zona d'aparcament de vehicles connectada amb el carrer Conflent. Prats de gespa i arbredes caducifòlies dominen aquest escenari.

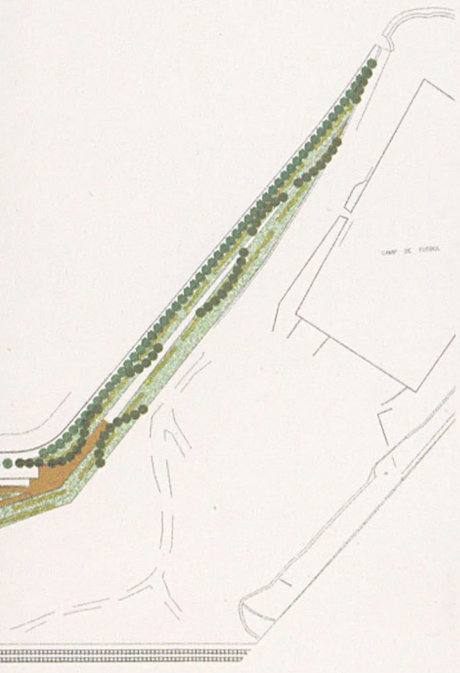


Rampes, escales i un pas sota les vies són les eines utilitzades per afrontar aquest projecte. L'actuació ha consistit en convertir aquest gran talús en un espai enjardinat que faciliti la connexió entre Sant Ildefons i Can Mercader.



▲ Planta del projecte.











Parc del Pi Gros

Sant Vicenç dels Horts

PROJECTE
1990, 1992 i 1997.

EXECUCIÓ
1990, 1993 i 1998.

SUPERFÍCIE
23 ha.

COST
243.000.000 de ptes.

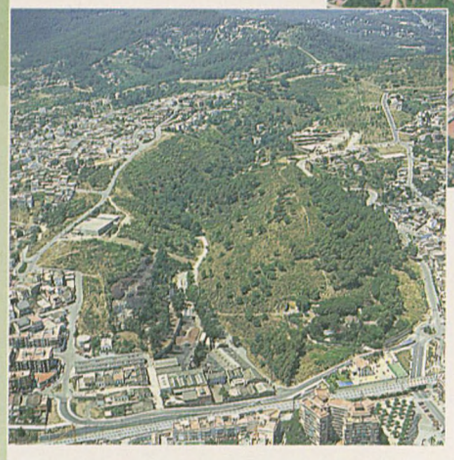
CONTRACTISTA
García Martos SA, nucli de serveis.

PROMOTORS
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Manuel Ruisánchez i Moisés Martínez Lapeña, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial.*





El del Pi Gros es pot considerar el parc central de Sant Vicenç dels Horts. Situat en el sector muntanyós del municipi, al peu del Puig Castellar, és una abrupta i allargada extensió que separa els barris de la Guàrdia i Sant Josep i que manté un caràcter eminentment feréstec. No obstant això, en el seu extrem superior acull un sector equipat, la zona anomenada com les terrasses. Es tracta d'un indret amb un fort pendent que se salva, precisament, amb tres terrasses sobre les quals s'han plantat diverses espècies mediterrànies (alzines, roures, acàcies) i algunes d'exòtiques (robínies, mèlies, arbres de l'amor). Aquestes terrasses permeten passejar-hi, estar-s'hi i contemplar una àmplia vista sobre la vall baixa i el delta del Llobregat, així com sobre la vessant sud de Collserola. La terrassa superior, la més indicada per als contemplar les vistes, acull una àrea de picnic i un bar que, en origen, era una petita barra pensada per a l'estiu i que s'ha ampliat amb un sostre i uns tancaments mòbils de fusta que permeten utilitzar-lo tot l'any i integrar-lo en el parc de manera harmoniosa. A la terrassa inferior neix una esplanada trapezoïdal coberta de sauló on hi ha diversos jocs infantils i alguns arbres disseminats com pins i alzines que els ombregen. Davant d'aquesta esplanada, on es poden celebrar diverses activitats col·lectives, hi ha el magnífic i centenari Pi Gros, un majestuós arbre que dona nom al parc i que està catalogat com a element d'interès local per l'ajuntament. La seva silueta, reconeixible per tots els veïns de Sant Vicenç dels Horts, atorga personalitat a l'indret. Els murs de les terrasses estan construïts amb llicorelles, un tipus de pedra pròpia de la zona, de tons rovellats i ocres. Aquests robusts i magnífics murs, que recorden els antics bancals de conreu, excel·leixen per la seva qualitat constructiva i sensació de perdurabilitat. Unes grans escalinates de fusta uneixen els diversos nivells d'aquest sector, comunicats també per rampes i escales d'obra. L'altra part del parc, la més feréstega, és la que travessa el camí de la Font de Sant Josep i segueix el traçat del torrent del mateix nom. El camí, paral·lel a la llera esculpida per l'aigua torrencial i, per tant, bastant enfonsat, comunica el centre del casc urbà amb la zona de les terrasses. A banda i banda del camí, que està pavimentat, la vegetació és ben diferent, ja es tracti de la vessant nord o bé de la sud. La



▲ Planta del projecte.

0 10 20 50











Unes grans escalinates de fusta uneixen els diversos nivells d'aquest sector, comunicats també per rampes i escales d'obra. L'altra part del parc, la més feréstega, és la que travessa el camí de la Font de Sant Josep i segueix el traçat del torrent del mateix nom.

primera, més ombrívola i humida, està colonitzada per una espècie submediterrània, el roure cerrioide. Prop de l'aigua hi ha arbres de ribera com freixes, oms, arços i arítjols. A mesura que ens allunyem del rierol trobem un ambient més eixut, poblat per roures, alzines i, destacant per sobre de tots ells, un om de grans dimensions, robust i majestuós. L'altra vessant, la que mira a migdia, està més despullada de vegetació a causa de la major sequera i insolació. Les espècies que aquí prosperen són el pi blanc, la ginesta i el garric. El passat agrícola d'aquests vessants el recorden alguns garrofers i figueres esquitxats aquí i allà.



▲ Planta de la zona del nucli de serveis.

0 5 10 20



La terrassa superior, la més indicada per contemplar les vistes, acull una àrea de picnic i un bar que, en origen, era una petita barra pensada per a l'estiu i que s'ha ampliat amb un sostre i uns tancaments mòbils de materials naturals que permeten utilitzar-lo tot l'any i integrar-lo en el parc de manera harmoniosa.









Parc de Can Masachs

Ripollet

PROJECTE
1996.

EXECUCIÓ
1997.

SUPERFÍCIE
1,8 ha.

COST
62.712.500 ptes.

CONTRACTISTA
TCH (Hispania).

PROMOTORS
Ajuntament de Ripollet i Institut Metropolità de Promoció del Sòl (IMPSOL).

AUTOR
Fidel Vázquez, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Manel Sanz, *tècnic auxiliar;* Isabel Herrero i Sergi Montesinos, *estudiants d'arquitectura.*



Una de les característiques del parc de Can Masachs és la seva intensitat d'ús, fet que s'explica per l'existència al seu voltant d'edificis públics, que atrauen força gent al llarg del dia: la casa de la vila, ubicada a la masia de Can Masachs, l'edifici administratiu annex, la biblioteca municipal, una escola d'ensenyament primari i un institut. A més, el parc és travessat pel recorregut de vianants que connecta el centre de Ripollet amb l'estació del ferrocarril, situada a l'altra banda del riu Ripoll, i l'autopista A-18, ja al terme municipal de Cerdanyola del Vallès. Una línia de fanals de mitja alçada travessa el parc tot indicant el principal itinerari. De l'aspecte del parc destaca la voluntat de fer que una massa arbòria a la meitat sud faci de pantalla visual que dissimuli el polígon industrial proper i l'eixordadora autopista. El parc se situa sobre una terrassa fluvial i, per tant, és gairebé un pla. El terra del parc està dividit en peces geomètriques en forma de "L", com un puzzle encaixat, unes verdes de gespa, unes altres d'asfalt, que permeten tots els recorreguts possibles dels vianants. El mobiliari es concentra en unes bandes rectangulars de sauló amb bancs, papereres i fonts, sobretot prop dels edificis. Pel que fa a la vegetació, es concentra en l'esmentat bosquet de la meitat sud, que es va dispersant i aclarint a mesura que s'acosta a les zones de més trànsit humà. A la part més espessa del petit bosc, la més propera al riu, predominen les espècies caducifòlies de ribera, de gran alçària i majestuositat, com els pollancres i els àlbers, mentre que a les zones més esclarissades dominen els arbres de fulla perenne i alçada més modesta, com ara acàcies i falsos pebrers. La nota de color més intensa l'aporten els grocs florals dels arbusts que acompanyen el mobiliari i que s'acumulen a banda i banda del principal recorregut que travessa el parc.



▲ Planta del projecte.

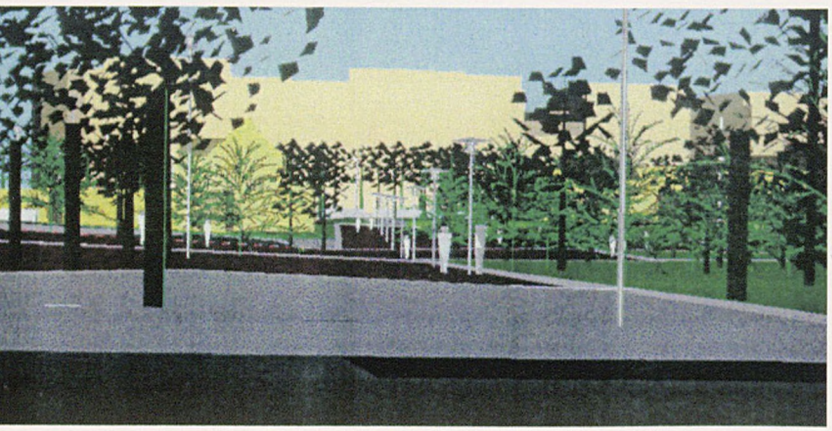


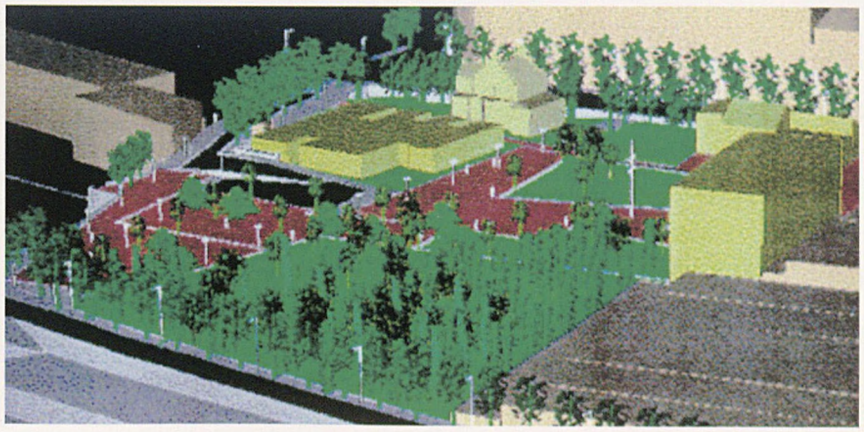


El terra del parc està dividit en peces geomètriques, unes verdes de gespa, unes altres vermelles d'asfalt, que configuren els recorreguts més habituals dels vianants. El mobiliari es concentra a la vora d'aquests recorreguts, sobre tot a la zona d'accés als centres escolars, amb bancs, papereres i fonts.

▼ Perspectiva del projecte.

▼ Perspectiva del projecte.





Parc Mariona

Molins de Rei



PROJECTE
1993-1994, primera fase
i 1995, segona fase.

EXECUCIÓ
1994-1995, primera fase, i
1996-1997, segona fase.

SUPERFÍCIE
1a. fase, 2,23 ha,
2a. fase, 0,708 ha.

COST
Primera fase, 159.595.615 ptes,
segona fase, 56.884.591 ptes.

CONTRACTISTES
PACSA 1a fase i ACYCSA 2a fase.

PROMOTORS
Ajuntament de Molins de Rei i
Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Claudi Aguiló i Xavier Nogués
arquitectes.

COL·LABORADORS
Jordi Ardévol, *arquitecte tècnic;*
Bet Figueras *paisatgista;* Manuel
Sanz, *tècnic auxiliar;* Josep
Bayo, *enginyer tècnic industrial;*
Gisela Arbós i Jordi Pruna,
estudiants d'arquitectura.

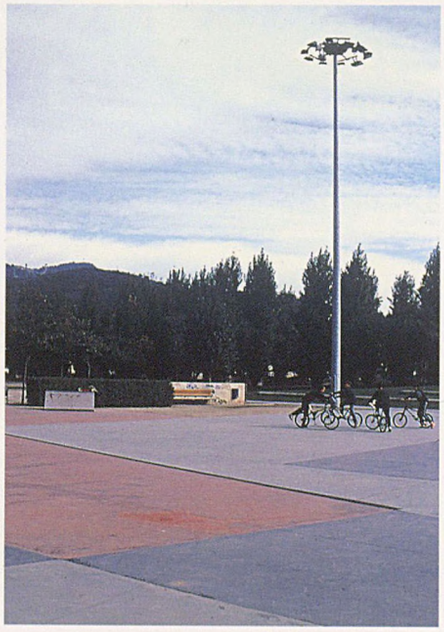
Marzo Mart, *escultor.*

El parc Mariona separa ben clarament el casc urbà de Molins de Rei del polígon industrial el Pla, un dels més importants de l'àrea metropolitana. Aquesta zona verda està formada per una gran superfície rectangular acompanyada d'una altra, més petita i arrambada a la carretera N-340 (avinguda de Barcelona). El parc té clarament definides diferents àrees pensades per a diferents usos. Un primer eix el creua totalment en diagonal i crea a cada banda dos sectors molt oposats. El situat al costat dels habitatges està organitzat amb un estil més urbà, amb zones dedicades als jocs infantils i a activitats semiesportives, com ara pistes per patinar. Entre tots aquests elements, unes trames d'arbres recorden que en aquest terreny van prosperar, fins no fa pas gaire, frondoses hortes de fruiters. Els arbres escollits són d'alçada més aviat petita, tot i que proporcionen molt bona ombra. La seva espessa capçada i acolorida floració aporten un destacable contrapunt cromàtic al parc tant a l'hivern com a l'estiu. L'altre sector, més proper al polígon industrial, simula un bosc de ribera amb una plantació de pollancres d'un extrem a l'altre del parc. En aquest àmbit arbrat trobem una sèrie de recorreguts o itineraris naturals, esquitxats amb àrees de repòs, pels quals es pot passejar o practicar el *jogging*. En aquesta zona podem pujar a un petit pujol o elevació del sòl creada amb terres procedents de la resta del parc, accident topogràfic que aporta al terreny un aspecte més natural. En un dels extrems s'han construït unes grades que miren cap a la zona industrial i que finalitzen en un pla inclinat cobert de gespa. En l'altre extrem, el que fa de façana amb l'avinguda de Barcelona, hi ha una allargassada plaça o vestíbul on es poden realitzar diferents activitats col·lectives. Rera aquesta plaça s'estén un extens prat de gespa que dóna una gran sensació d'amplitud alhora que fa d'espai de transició entre el bosc i la zona més urbana. L'extrem del parc que limita amb els habitatges, situats al carrer Menéndez Pelayo, és de fet una rambla ombrejada per una llarga filera de plataners que conviden al passeig. En general, la vegetació del parc s'ha distribuït de manera que, gràcies a la floració i a la caducitat d'algunes espècies, es produeixin canvis de perspectives, de colors i de textures, segons l'època de l'any i el lloc on ens trobem. Per exemple,





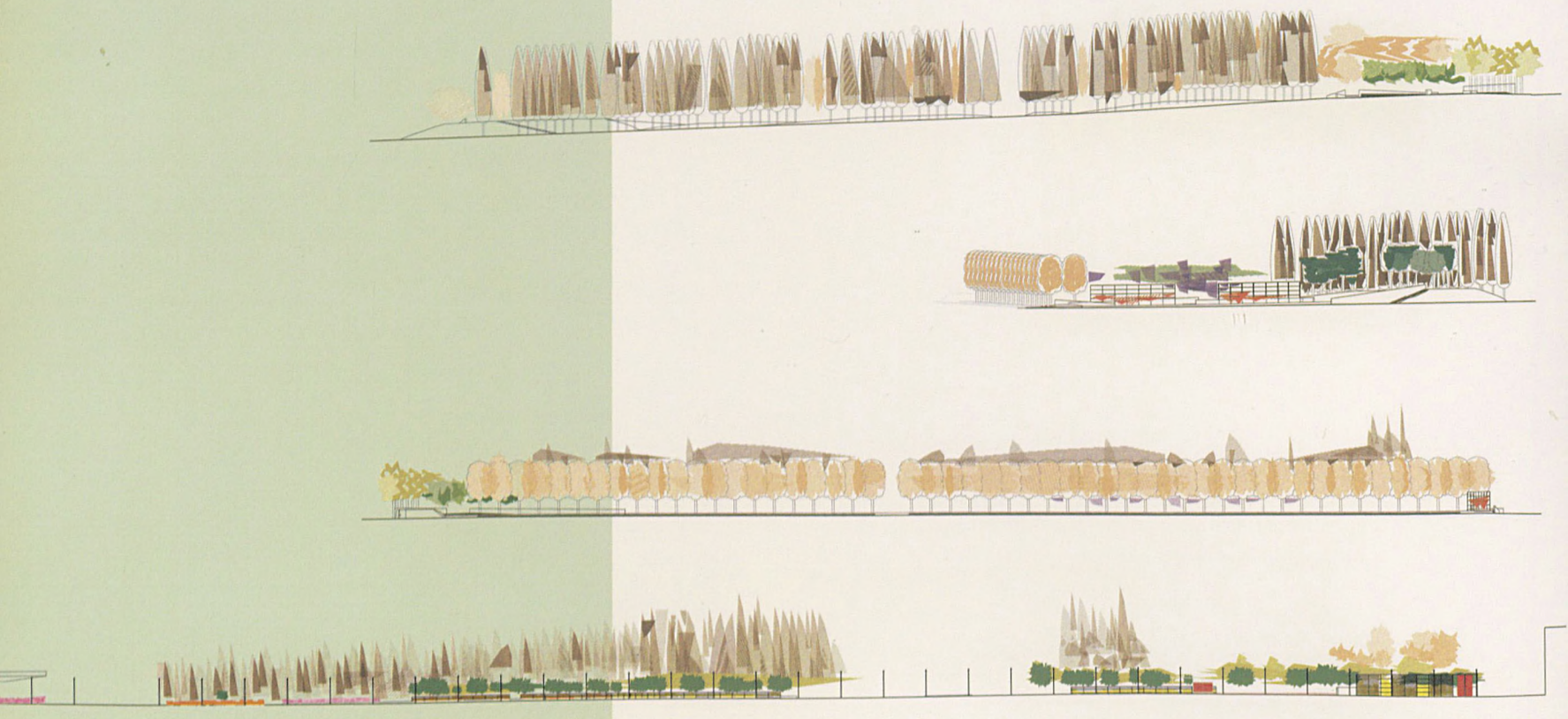




▲ Planta del projecte.

contemplat des de l'avinguda de Barcelona, el parc Mariona ens ofereix una façana d'acàcies del Japó que a la primavera se'ns apareix amb capçades amples i compactes, a l'estiu amb una floració de color groc pàlid i a l'hivern despullades de fullam.





▲ Seccions del projecte.

0 10 20 50

El sector més proper al polígon industrial el Pla simula un bosc de ribera amb una plantació de pollancres d'una banda a l'altra del parc. En un dels extrems s'han construït unes grades que miren cap a la zona industrial i que finalitzen en un pla inclinat cobert de gespa.









Parc del Turonet

Cerdanyola del Vallès

PROJECTE
1994.

EXECUCIÓ
1996.

SUPERFÍCIE
9,5 ha.

COST
333.146.103 ptes.

CONTRACTISTA
COPCISA.

PROMOTORS
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Moisés Martínez, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Rosa Torres, *arquitecta;* Bet Figueras, *paisatgista;* Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial.*





El parc ocupa part del turó de Ca n'Altimira o de les Fontetes, de 103 metres d'alçada, tot i que popularment és conegut com el Turonet. Situat als darrers contraforts de Collserola, a mig camí entre la serra i la plana del Vallès, aquest pujol s'ha salvat de la pressió edificadora del seu voltant gràcies a la seva orografia. Ocupat fins no fa gaires dècades per boscos i conreus de vinya, el Turonet està situat actualment en un punt estratègic d'entrada a la ciutat, entre àrees residencials i vials de circulació. El seu cim, ocupat per un petit bosc de pins, és un dels principals referents paisatgístics de Cerdanyola. El parc és travessat de nord a sud per un camí pavimentat del qual neixen senders que porten als diferents indrets d'interès. El Turonet es divideix en dues zones, la perimetral i la central. La primera, de cota més baixa i propera al casc urbà, és la que acull la majoria d'activitats i equipaments, mentre que la segona és una gran taca verda que s'enfila cap al cim del turó. La part menys feréstega del parc comença amb l'entrada principal, situada al costat de la plaça de l'Estatut. Aquí trobem una gran esplanada per a activitats públiques de la qual surt el camí abans esmentat. En un extrem d'aquest espai, quatre pins pinyoners de proporcions gegantines donen la benvinguda al parc, que en la seva part més urbana es caracteritza per una vegetació caducifòlia i alineada formada per pollancres, plàtans, robínies, til·lers i moreres que ombregen els espais de sauló, els jocs infantils, les pistes esportives, els voltants de la piscina i els racons de repòs. Segons cada estació de l'any, el cromatisme d'aquests indrets és ben canviant. La resta del parc, situada entre les instal·lacions esportives i el cim del Turonet, és un gran prat inclinat amb arbres i arbusts joves que s'adapten al pendent del terreny tot formant un bosquet mediterrani d'espècies perennifòlies com pins, alzines i roures que enllacen amb la zona més natural del pujol. Una sèrie de dunes artificials poblades d'arbusts contribueixen a aïllar el parc de l'entorn i a separar els diferents espais. Dalt de tot, a la vora d'un institut, dues placetes de forma triangular envoltades d'oliveres i pollancres fan la funció de mirador. Des d'aquí es pot gaudir d'àmplies vistes cap a Collserola, Sabadell, Montserrat o la serralada de Marina i la vall del Besòs.

▼ Planta del projecte.

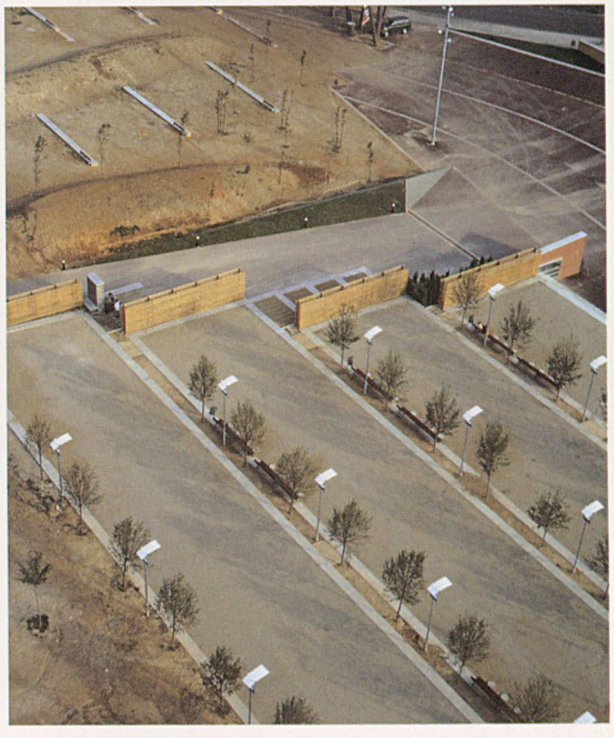


El Turonet es divideix en dues zones, la perimetral i la central. La primera, de cota més baixa i propera al casc urbà, és la que acull la majoria d'activitats i equipaments, mentre que la segona és una gran taca verda que s'enfila cap al cim del turó.









Parc de les Planes

L'Hospitalet de Llobregat





PROJECTE
1984, 1993 i 1994.

EXECUCIÓ
1984, 1993 i 1995.

SUPERFÍCIE
8 ha.

COST
Primera fase, 283.500.000 ptes.
Segona fase, 375.000.000 de ptes.
Tercera fase, 245.590.167 ptes.

CONTRACTISTA
Huarte, Fomento de Obras y Construcciones i COPCISA.

PROMOTORS
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Sergi Gòdia, Jon Montero i Xavier Vendrell, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol i Fernando Benedicto, *arquitectes tècnics;* Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Antoni Viñuales, *tècnic auxiliar;* Marcos Viader, *estudiant d'arquitectura.*

És l'autèntic parc central, el pulmó verd de l'Hospitalet. S'ubica entre els barris de Can Serra, Pubilla Casas, la Florida, les Planes i Sant Josep, habitats per més de 111.000 persones, d'urbanisme caòtic i amb una alta densitat poblacional. Amb aquest entorn s'entén quin és el paper principal del parc: l'oxigenació física, mental i visual dels veïns. Situat sobre els darrers contraforts de la serra de Collserola, a l'anomenat Samontà, a banda i banda de l'antiga riera del cementiri, el parc uneix els esmentats barris. Les plantacions han tingut en compte les característiques de cada indret. Així, en el fons de la torrentera hi abunden els arbres de ribera, generalment caducifolis, mentre que en els terrenys més enlairats dominen els de fulla perenne i d'un verd fosc. Tot seguint el traçat de la riera, ja canalitzada, trobem denses fileres de pollancres i àlbers, seguides més enllà per pins i alzines que configuren un ambient boscós. Aquí també trobem un turonet artificial de 32 metres d'alçada que, mitjançant una passarel·la, connecta amb un mirador. Als extrems d'aquest itinerari a peu de riera se situen dos dels accessos al parc, un dels quals, el de l'extrem sud, compta amb un aparcament ombrejat per moreres. L'altre itinerari, el nord-sud, és més dificultós, ja que s'enfila fins al capdamunt del turó de les Planes tot servint-se d'un joc de rampes i escales que ajuden a salvar uns 23 metres de desnivell. En les diverses terrasses i replans d'aquest pendent s'hi ubiquen zones arbrades, plataformes de jocs infantils i zones esportives. La més important d'aquestes darreres és el camp de futbol de la Florida. La banda del parc més propera a l'avinguda d'Isabel la Catòlica és la més urbana. Aquí es troba l'entrada principal, en forma de gran plaça pública presidida per una torre amb un rellotge. La plaça acaba en una balconada que fa les funcions de mirador i que està sustentada sobre murs de pedra del tipus llicorella. Cap a l'altra banda de parc, la que puja vessant amunt, s'alça una gran xemeneia de planta quadrada que, com a omnipresent vestigi, recorda el passat industrial de l'indret i conviu amb una moderna escultura i amb un altre element singular: un plàtan de tres branques. Un cop al capdamunt del parc podem gaudir d'una àmplia vista sobre l'Hospitalet i els seus voltants.



▲ Planta del projecte.



A la banda del parc més propera a l'avinguda d'Isabel la Catòlica es troba l'entrada principal, en forma de gran plaça pública i presidida per una torre amb un rellotge. La plaça acaba en una balconada que fa les funcions de mirador. Cap a l'altra banda del parc, la que puja vessant amunt, s'alça una gran xemeneia de planta quadrada que recorda el passat industrial de l'indret.









Parc de les Aigües

Montcada i Reixac

PROJECTE
1991 i 1995

EXECUCIÓ
1992 i 1995.

SUPERFÍCIE
3 ha.

COST
Primera fase, 150.000.000 ptes.
Segona fase, 136.472.231 ptes.

CONTRACTISTES
Cubiertas y MZOF.

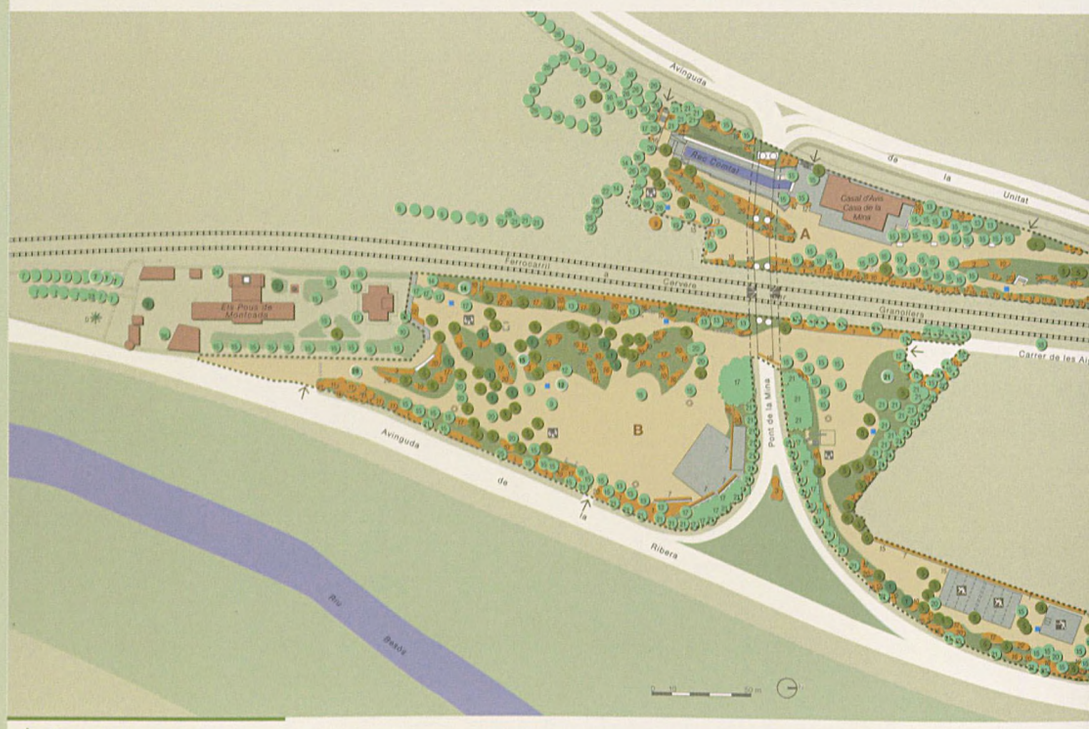
PROMOTORS
Ajuntament de Montcada i Reixac i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Antoni Cortina, Jordi Solé i Xavier Roman, *arquitectes.*

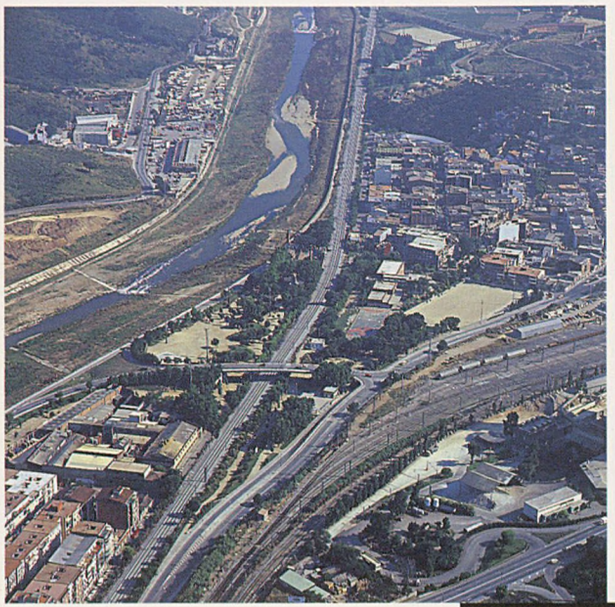
COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Manuel Sanz, tècnic auxiliar; Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial.*



É s l'aigua, evidentment, l'ànima d'aquest parc, així com les instal·lacions construïdes per aprofitar-la. En aquest cas es tracta del Rec Comtal i dels Pous de Montcada, que anys enrere havien estat de vital importància per al subministrament d'aigua a bona part de l'àrea metropolitana. Però la seva presència, vinculada tothora al proper riu Besòs, no ha estat inútil, ja que ha permès salvar aquesta zona de la voracitat urbana i industrial que ha subjugat els seus voltants. El ferrocarril divideix en dos aquesta zona verda, tot i que un pas inferior per a vianants uneix les dues meitats. Es tracta del parc més proper al centre urbà de la localitat i ha servit per unir dos barris, el de Can Sant Joan i el de la Ribera, separats durant molts anys pel rec i per la via. A més del ferrocarril, un pont també travessa el parc per unir l'avinguda de la Ribera i la de la Unitat. En el futur del parc es dibuixa un enderrocament d'aquest pont, el soterrament de les vies per al pas del tren d'alta velocitat i la conversió del recinte dels pous en un museu sobre l'aigua. El pas de la via obliga a dividir el parc en dos sectors, el de la banda del turó de Montcada, definit pel Rec Comtal, i el de la banda del riu, on hi són els Pous. Petites dunes recobertes de plantes autòctones, com la ginesta, el romaní o l'espígol, amaguen a la vista la lletjor dels voltants, tasca complementada amb la presència de nombrosos arbres, tant de joves i acabats de plantar com dels ja preexistents, que formen denses taques d'ombra. Al sector del Rec Comtal hi ha la Casa de la Mina, avui un casal d'avis, coneguda popularment com el Reixegó. Aquest edifici, construït sota el regnat de Carles III, partia els cabals entre el rec i la mina Antiga de Montcada. Sota la casa neix el rec, que transcorre descobert durant un petit tram. Un talús terrassat amb travesses de ferrocarril, tot formant esglaons, grades i jardineres, separa el canal de l'avinguda de la Unitat, que circula per una cota més elevada. També hi trobem frondoses agrupacions de moreres, plàtans, pollancres, freixes, lledoners i robínies, acompanyats dels pins i alzines que mantenen el verd durant tot l'any, tots ells dominats per un excepcional om de tres braços i capçada densa i regular. Aquest àmbit més enjardinat dona pas, en un dels racons del parc, a una gran explanada pensada per celebrar-hi actes multitudinaris. Unes pistes de petanca en un extrem arrodoneixen el conjunt.



▲ Planta del projecte.





Hi trobem frondoses agrupacions de moreres, plàtans, pollancres, freixes, lledoners i robínies, acompanyats dels pins i alzines que mantenen el verd durant tot l'any.







Places i Jardins



2

2.01 **Entorn de la torre de guaita.** *Montgat.*

2.02 **Plaça de la Bòbila.** *L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat.*

2.03 **Plaça de Joaquim Torrents i Lladó.** *Badalona.*

2.04 **Jardins Pedemonte.** *Sant Andreu de la Barca.*

2.05 **Plaça de Mohandas Gandhi.** *Esplugues de Llobregat.*

2.06 **Plaça de Joan Fuster.** *Montcada i Reixac.*

2.07 **Plaça de la Palmera.** *Sant Adrià de Besòs.*

2.08 **Mirador de la plaça Gaudí.** *El Papiol.*

2.09 **Hort de la Virtudes.** *El Prat de Llobregat.*

2.10 **Plaça de Lloreda.** *Badalona.*

2.11 **Plaça de l'Era.** *Pallejà.*

2.12 **Plaça de la Vila.** *Sant Feliu de Llobregat.*

2.13 **Plaça del Pi.** *Cerdanyola del Vallès.*

2.14 **Plaça de les Vinyes.** *Santa Coloma de Cervelló.*

2.15 **Entorn de l'estació de Renfe.** *Montgat.*

2.16 **Plaça de Louis Braille.** *El Prat de Llobregat.*

2.17 **Plaça de la Llibertat i estació d'autobusos.** *Cornellà de Llobregat.*

2.18 **Plaça de l'Agricultura.** *Sant Boi de Llobregat.*

2.19 **Plaça de la Sardana.** *L'Hospitalet de Llobregat.*

Entorn de la torre de guaita

Montgat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999-2000.

SUPERFÍCIE
0,087 ha.

COST
17.016.252 ptes.

CONTRACTISTA
Bosch Pascual Construcciones, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Montgat i Mancomunitat de Municipis.

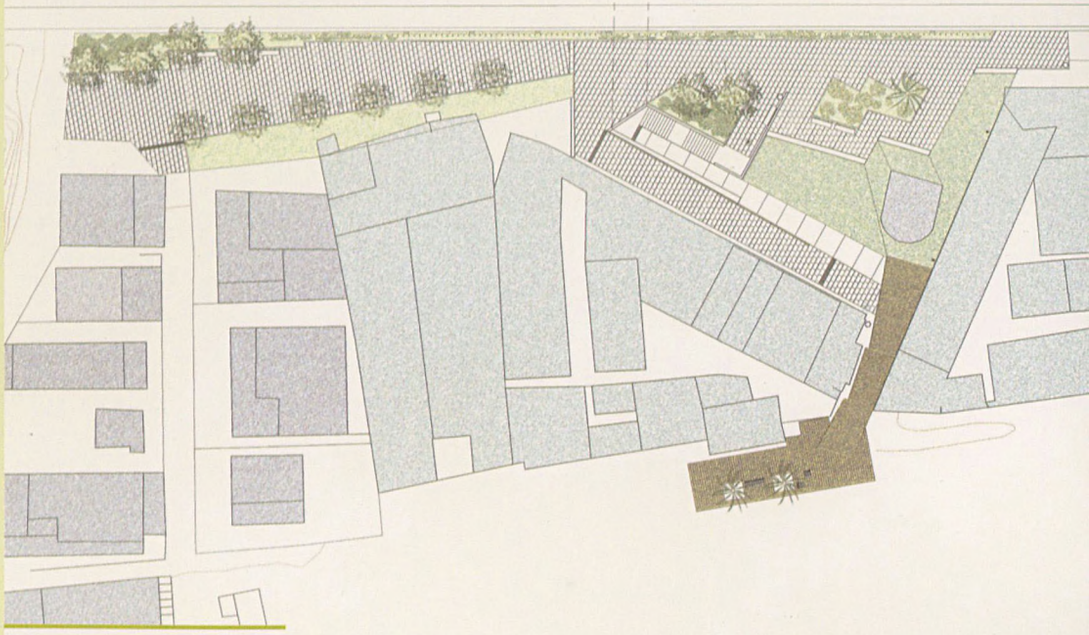
AUTOR
Xavier Nogués, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Carles Bima, *arquitecte tècnic;* Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Adrià Calvo i Sònia Ayala, *estudiants d'arquitectura.*

La millora i dignificació de l'entorn de la torre de guaita, una de les edificacions més característiques de Montgat, s'ha centrat en la pavimentació dels voltants i en l'eliminació de diversos elements que distorsionaven la presència de la torre, situada molt a prop de la platja. Així, una de les actuacions més contundents ha estat l'eliminació de bona part dels murs de formigó que es van construir amb el pas sota el ferrocarril. Aquestes parets van comportar la creació d'unes rampes en ziga-zaga que congestionaven el petit espai lliure que quedava davant de la torre. Ara, una sola rampa lineal, situada al costat d'un antic mur, serveix per accedir a tot l'espai, que ha quedat més lliure i diàfan. Els diferents murs i parets d'aquesta banda de la via s'han pintat en un color verd suau que els unifica, mentre que les rampes compten amb un mateix tipus de barana platejada. El pis al voltant de la torre s'ha pavimentat amb lloses de formigó d'acabat llis, mentre que a la rampa s'hi ha posat les mateixes peces, però amb acabat granellat per evitar relliscades, tot i que el pendent és suau. Per unificar la imatge de tot l'espai s'ha creat una nova tanca de separació amb les vies del tren, feta amb fusta i que haurà de quedar recoberta de vegetació trepadora, principalment buguenvíl·les. Aquest tapís verd donarà una nova façana de la zona de la torre vista des de la via i també serveix per acotar la placeta que ha sorgit entre el monument i el ferrocarril. L'accés a la platja també s'ha modificat. Els restes d'edificacions, enderrocats per possibilitar l'accés a la platja, feien incòmode l'arribada a la sorra, per això es van construir unes plataformes de fusta que, amb una suau inclinació, arriben fins a la platja. La fusta utilitzada per aquest paviment és de pi de Flandes tractada amb sals de coure, de manera que ofereix plenes garanties de durabilitat i resistència a la intempèrie, especialment en ambients marins com aquest. Pel que fa a la torre de guaita en ella mateixa, la seva restauració es deixa per més endavant, ja que necessita un estudi acurat i especialitzat. Sí que s'han fet, en canvi, tasques de neteja de l'entorn, sobretot de cables elèctrics que penjaven o estaven en contacte amb la torre. Per ressaltar aquest monument s'han col·locat dos projectors encastats en un nou parterre que il·luminen la torre en les hores més fosques.







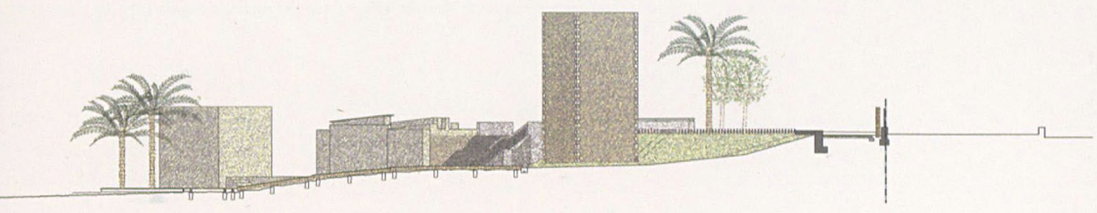
▲ Planta del projecte.





Les restes de les edificacions, enderrocades per possibilitar l'accés a la platja, feien incòmode l'arribada a la sorra, per això es van construir unes plataformes de fusta que, en suau pendent, arriben a la platja.





▲ Secció del projecte.

0 5 10



Plaça de la Bòbila

L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
1,02 ha.

COST
179.838.861 ptes.

CONTRACTISTA
COPCISA.

PROMOTORS
Ajuntaments d'Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Fidel Vázquez, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Josep Maria Oller, *arquitecte tècnic;* Bet Figueras, *paisatgista;* Narcís Armengol, *enginyer tècnic industrial;* Maurici Sadurní, *estudiant d'arquitectura.*





Dos municipis comparteixen la plaça de la Bòbila gairebé a parts iguals: Esplugues de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat. Encastada en una zona urbana densament poblada, de carrers estrets, la plaça és un important centre d'atracció ciutadana gràcies als diversos equipaments que acumula al seu perímetre (un Centre d'Atenció Primària, una biblioteca, un mercat, un centre religiós i diverses seus d'entitats cíviques). Aquest entorn fa que la plaça sigui intensament trepitjada. La major part de la superfície ha estat pavimentada amb llambordes ceràmiques vermelles, de manera que tant el color com la textura d'aquestes peces recorden l'antiga presència a la zona d'una bòbila, fet històric que també es recorda mitjançant el nom de la plaça. La presència d'arbres és força important en aquest espai urbà.

Des del centre de la plaça, com una renglera irregular que va envoltant els jocs infantils i la zona d'actes, es fa una plantació de sifores i tipuanes. La gent passa per sota i es pot seure a l'ombra. En part, aquesta massa arbòria fa d'unió a la "frontera" de tots dos municipis. La diferència de nivell entre els extrems de la plaça fa que aquesta sigui una mena de pla inclinat amb un pendent variable que soluciona totes les barreres arquitectòniques que el lloc tenia abans d'aquesta intervenció. A la plaça hi ha quatre zones diferenciades que no són de ceràmica. Dues són parterres de gespa amb petites alineacions de pollancres. Una altra, dividida en dos nivells plans i amb tires de fusta, pot servir d'escenari per a diverses activitats. I una darrera, amb paviment de cautxú continu colorejat, blau i crema, reuneix diferents jocs infantils. En un dels extrems, la plaça té un vial d'accés a l'aparcament sota l'edifici del CAP. A l'altre extrem, el desnivell del terreny queda evidenciat amb dues escalinates que connecten amb dos carrers del barri. Una d'aquestes escalinates incorpora una escala mecànica que facilita el pas a les persones amb dificultats de mobilitat. Una sèrie de terrasses plantades amb pollancres que s'enfilen pendent amunt entre l'ambulatori i el mercat contribueixen a donar a la plaça aquesta sensació de replà, de zona de repòs i d'estada que la caracteritza.



▲ Planta del projecte.





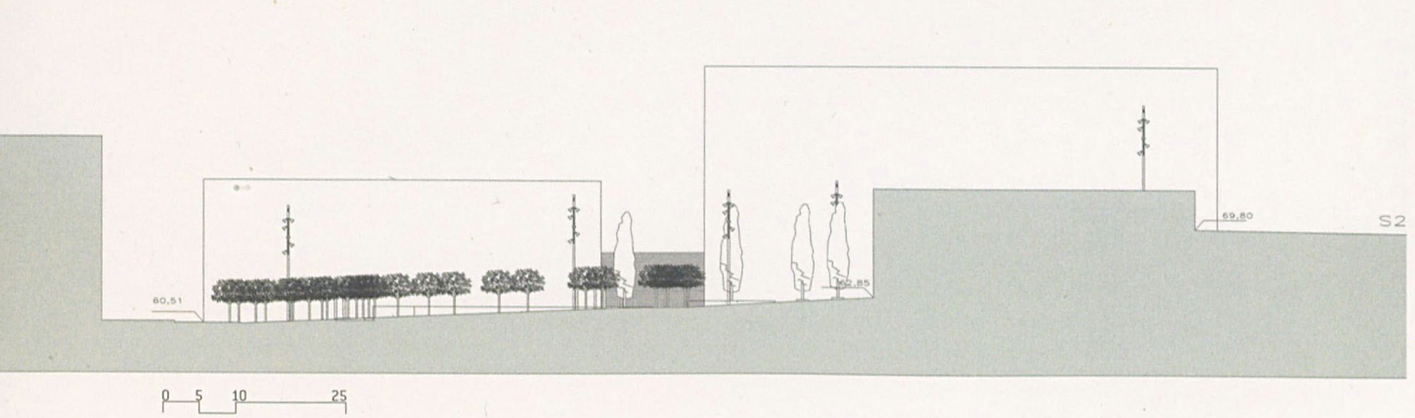








La presència d'arbres és força important en aquest espai urbà, on s'agrupen amb rengleres irregulars, a l'entorn dels diferents elements que hi trobem. Una renglera paral·lela d'arbres, la més llarga de la plaça, segueix la petja de la "frontera" entre tots dos municipis, un detall inapreciable per al vianant, però evident si es mira un plànol.





Secció del projecte.

2 03 Places i Jardins

Plaça de Joaquim Torrents i Lladó

Badalona

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,81 ha.

COST
82.591.621 ptes.

CONTRACTISTA
TALHER, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Badalona i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Carles Llinàs, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, enginer tècnic industrial; Rafael Morant, *tècnic auxiliar;* Ana Millet, Olga Saro, Ernest Compta, Francesc Morros i Jesús Rodríguez-Tomás, *estudiants d'arquitectura.*





Exemple clar de transformació d'un solar gairebé erm i en desús en una zona verda, la plaça Joaquim Torrents i Lladó aconsegueix fusionar dues pretensions inicials: la d'acollir una important massa de vegetació, en gran part arbòria, i la de tenir, al mateix temps, suficients àrees pavimentades que permetin el passeig, la trobada i, des del punt de vista físic, la incorporació de bancs, fanals, jocs, fonts o papereres. És per això que aquesta mixtura entre els conceptes de parc i de plaça atorga a aquest espai una de les característiques que més criden l'atenció: l'existència de tres grans plataformes pavimentades que el creuen de banda a banda i que són travessades per altres dues més estretes, semblants a camins. De fet, una d'aquestes darreres plataformes segueix el traçat d'un antic camí que creuava el solar i que en els darrers anys fins i tot havia estat pavimentat. L'altre camí, de nova creació, segueix l'alineació del carrer Filosofia, que desemboca a la plaça. Entre aquest camí i la Residència Roca, que tanca el parc per la banda Nord, s'acumula una densa massa d'arbres, un petit bosc que ocupa gairebé la meitat de la plaça. La resta d'arbres s'han situat ombrejant els camins i esquitxant el perímetre del parc i les plataformes. Algunes d'aquestes plantes, com palmeres, acàcies i diverses fileres de plàtans, ja existien abans d'executar-se el projecte i s'han respectat atesa la seva presència i grandària. La principal transformació que ha viscut el terreny ha estat topogràfica, ja que presenta un desnivell de vuit metres entre el carrer John Lennon i l'avinguda Martí Pujol. Aquesta diferència de cota se salvava abans amb talussos bastant contundents, que ara s'han suavitzat amb l'aportació de terra i amb la finalitat d'evitar l'aparició de murs de contenció. L'aplanament del terreny era necessari perquè les plataformes estiguessin mínimament anivellades. Per aconseguir aquesta fi també ha estat necessari l'enderrocament de part dels murs existents abans al solar i que bastien una sèrie de pistes de petanca que havien quedat en desús. Un dels elements més originals de la nova plaça és un mirador situat a la confluència dels carrers John Lennon i Guerau de Liost i que s'ha construït aprofitant el sostre d'una estació transformadora d'energia elèctrica, que s'ha desplaçat del seu lloc original per poder integrar-la millor



▲ Planta del projecte.



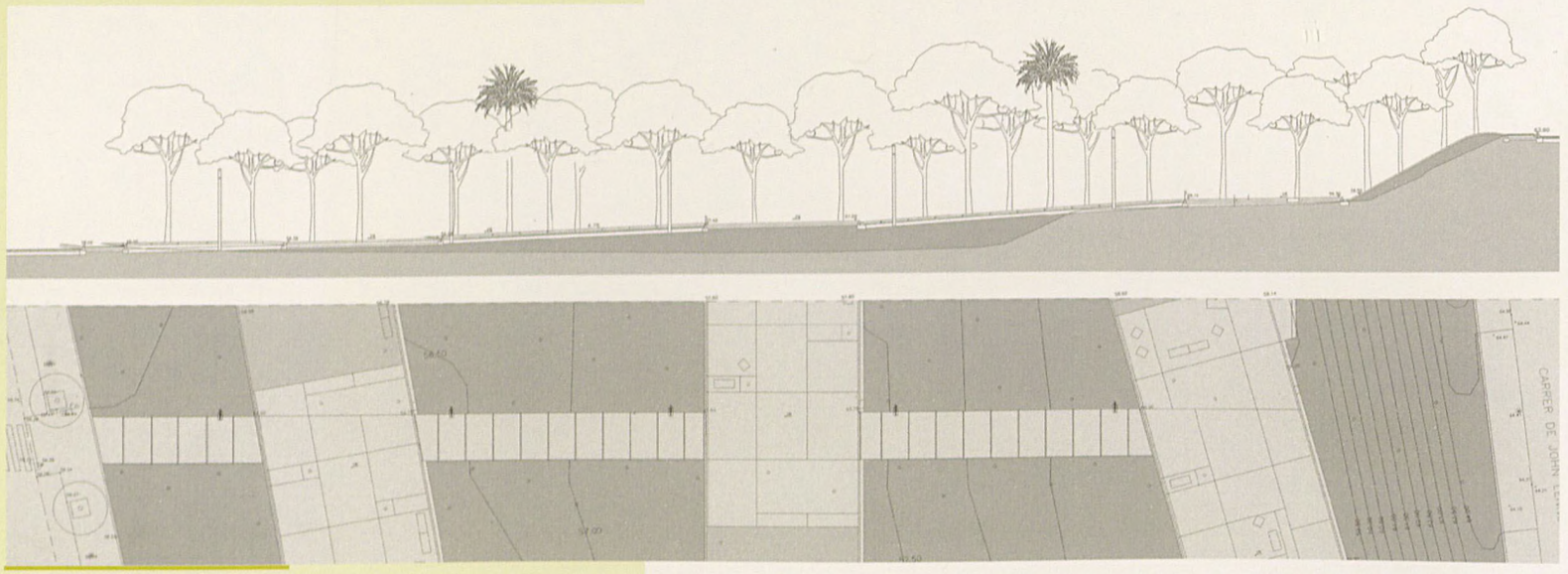


La principal transformació que ha viscut el terreny ha estat topogràfica, ja que presenta un desnivell de vuit metres entre el carrer de John Lennon i l'avinguda de Martí Pujol. Aquesta diferència de cota se salvava abans amb talussos bastant contundents, que ara s'han suavitzat amb l'aportació de terra.

al nou parc. Pel que fa a les entrades a la plaça, sembla obvi que es facin per allà on comencen els camins i les plataformes. L'accés més característic és el que es fa pel camí original, on s'ha construït un vestíbul amb arbres i un saló amb paviment de fusta que dóna la benvinguda a tothom que vulgui visitar l'indret.

Algunes plantes, com palmeres, acàcies i diverses fileres de plàtans, ja existien abans d'executar-se el projecte i s'han respectat, ja que estan força arrelades i la seva grandària i elegància són considerables.





▲ Secció del projecte.



La mixtura entre els conceptes de parc i de plaça atorga a aquest espai una de les característiques que més criden l'atenció: l'existència de tres grans plataformes pavimentades que el creuen de banda a banda i que són travessades per altres dues més estretes.





Jardins Pedemonte

Sant Andreu de la Barca



PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,3062 ha.

COST
37.825.633 ptes.

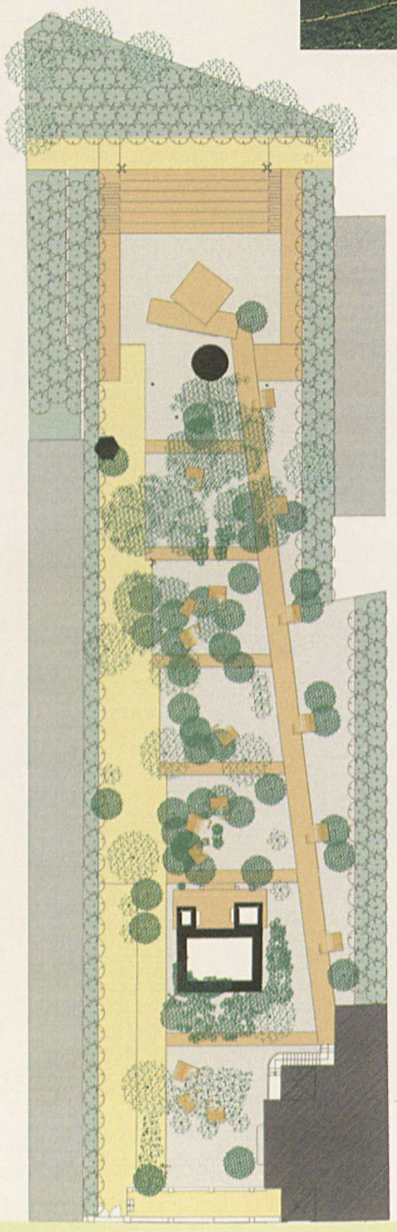
CONTRACTISTA
Stachys, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Sant Andreu de la Barca i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Miquel Castany, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola*; Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial*; Antoni Viñuales, *tècnic auxiliar*; Jordi Janué, *estudiant d'arquitectura.*

La Casa Pedemonte, una luxosa segona residència de principis de segle, construïda quan Sant Andreu de la Barca era un petit poble agrícola i d'estiueig, disposava d'uns interessants jardins que finalment han passat a ser públics. Donada l'entitat històrica i el caire noble dels jardins i de l'arquitectura que contenen, s'ha optat per moblar més que no pas urbanitzar. És a dir, no s'hi ha instal·lat ni llums ni bancs convencionals, propis de parcs moderns, a fi de no entrar en competició amb l'estil que envolta la Casa Pedemonte, un estil que s'ha volgut respectar perquè és un dels seus principals valors. Així, el jardí s'ha deixat tal com era i s'ha creat un interessant moble de fusta que conté alhora un banc, una llum i una mampara. Aquest moble està inspirat en les típiques cadires de jardí, amb el seu aire de col·locació provisional, però amb unes dimensions distorsionades (el respatller és immens) que li donen un aire solemne i potencien l'ambient enigmàtic propi d'aquests jardins històrics. No s'ha suprimit cap element de la vegetació existent, sinó que més aviat s'ha sanejat i potenciat. Els límits dels jardins són definits mitjançant una plantació exhaustiva de pollancres a mode de pantalla visual i introduint recorreguts de passeig i zones de repòs. L'actuació més remarcable és un amfiteatre de fusta amb capacitat per a 120 persones situat al principal accés dels jardins. Aquest curiós teatre a l'aire lliure, pensat per representar-hi petits concerts i obres de teatre, disposa d'un teló de fons prou interessant, com és l'antiga torre d'un molí de vent. Des d'aquí surt un camí de fusta que travessa en diagonal els jardins fins a arribar a l'altre extrem, on hi ha la porta d'entrada a la Casa Pedemonte. D'aquest camí principal en surten uns altres de transversals que ens endinsen en el cor de l'espessor vegetal i que desemboquen en un altre recorregut, aquesta vegada amb paviment de color groc i apte per a la circulació de vehicles de manteniment. Entre els camins transversals trobem, situats a l'atzar enmig dels arbres, els esmentats bancs-llums-mampares, on podem seure i gaudir del repòs de l'entorn.

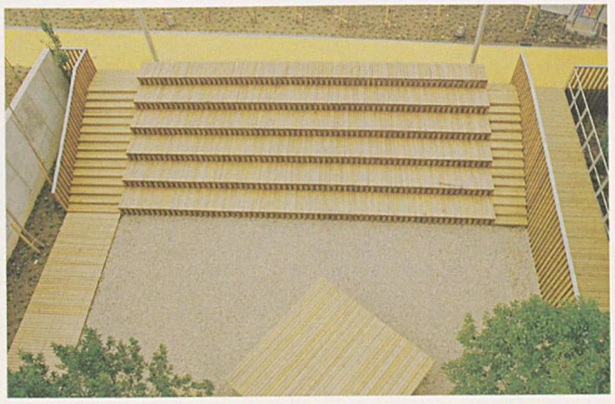




Planta del projecte.

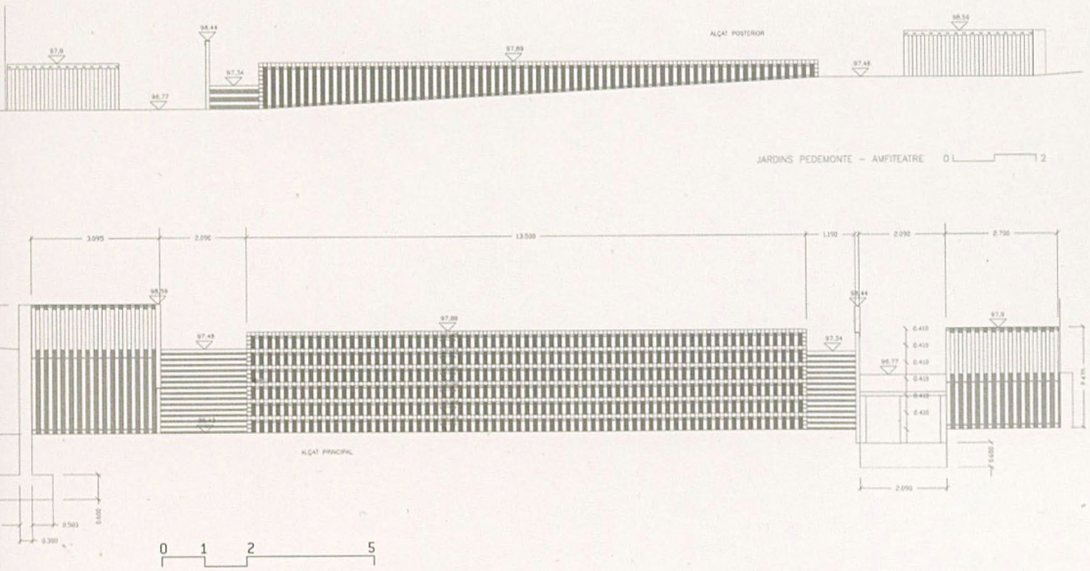
0 5 10 20

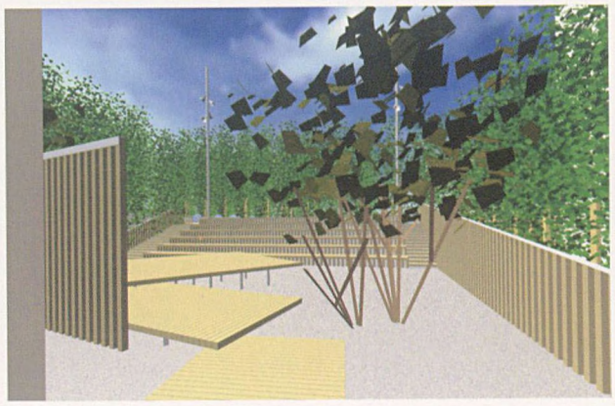




El més remarcable és un amfiteatre de fusta amb capacitat per a 120 persones situat al principal accés dels jardins. Aquest curiós teatre a l'aire lliure, pensat per representar-hi petits concerts i obres dramàtiques, disposa d'un teló de fons prou interessant, com és l'antiga torre d'un molí de vent.







Detall de l'amfiteatre.

Plaça de Mohandas Gandhi

Esplugues de Llobregat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,4 ha.

COST
54.412.386 ptes.

CONTRACTISTA
GECOINSA, SA.

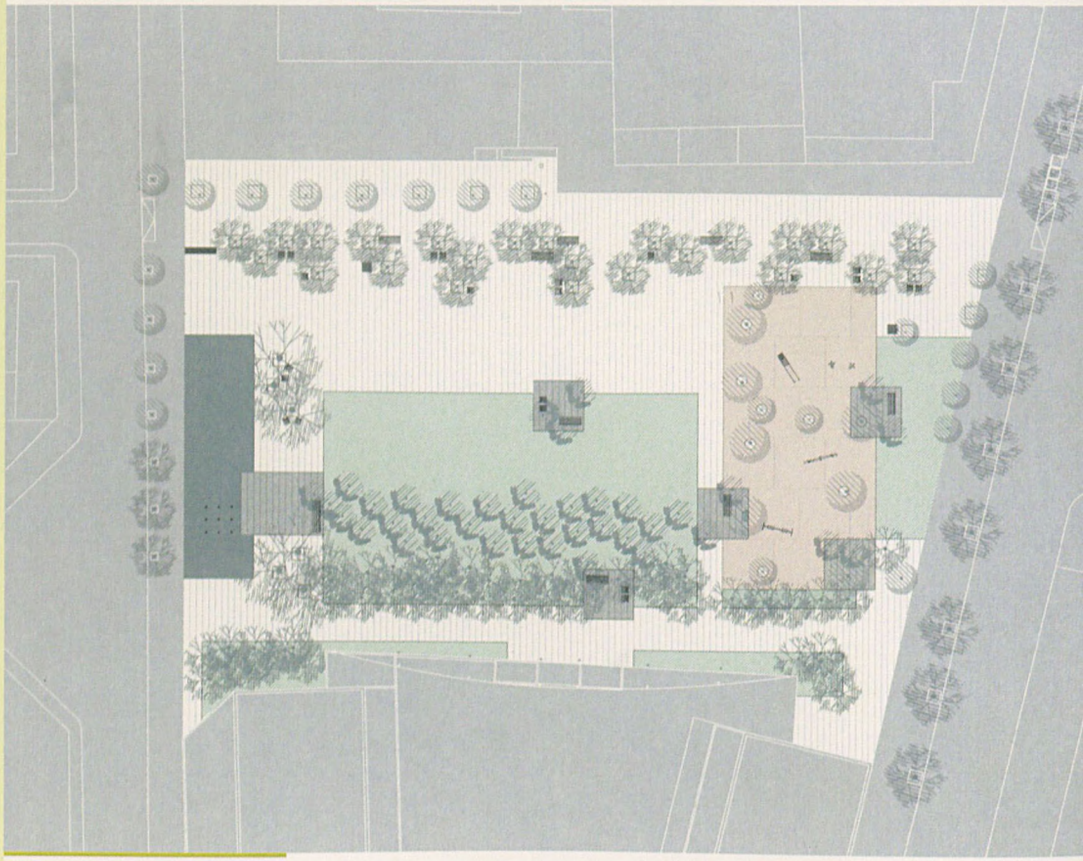
PROMOTORS
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Josep Lafont, *arquitecte.*

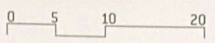
COL·LABORADORS
Vicenç Rigol, *arquitecte tècnic;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Susana Gil, Maite Uson, Margarida Castellón i Sergi Raventòs, *estudiants d'arquitectura.*



Aquesta plaça enjardinada va néixer de la desaparició d'una petita illa d'edificis i de la conversió d'un tram del passatge dels Ametllers en un espai reservat per als vianants. Per fer-la una mica més gran, també s'ha sotmès al domini dels caminants un tram del carrer Serra del Montsec. D'aquesta manera, amb diversos afegits, s'ha aconseguit un espai rectangular emmarcat per edificis d'habitatges en els extrems més llargs i per dos carrers en els més curts. A grans trets, la plaça es divideix en tres àrees: una d'enjardinada, una pavimentada i una darrera destinada als jocs infantils i entapissada de cautxú tou. La zona enjardinada és un rectangle recobert de gespa on s'hi ha plantat una alineació d'arbres de força alçària que continua l'orientació del carrer Serra del Montsec. Partint d'aquesta filera d'arbres alts i prims s'estenen d'altres més petits disposats de manera que recorden una horta de fruiters, però que deixen lliure una bona part de la superfície de gespa, la més propera a la zona pavimentada. Aquí trobem un espai central net i diàfan, amb el terra de lloses de formigó i sense cap element distorsionador, de manera que permet creuar la plaça sense entrebancs o bé disposar d'un lloc de trobada i reunió. Entre aquesta zona de "plaça dura" i els edificis de l'antic passatge dels Ametllers s'arrenglera una vintena llarga d'aquests arbres que ombregen els bancs situats entre els seus troncs. Com a element singular destaca una font amb sortidors situada sobre un talús de peces de gres que fa de barrera contundent entre la plaça i el carrer del Bruc.



▲ Planta del projecte.



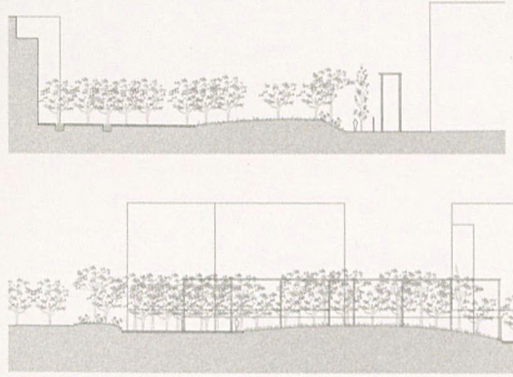






A grans trets, la plaça es divideix en tres àrees: una d'enjardinada, una pavimentada i una darrera destinada els jocs infantils i entapissada de cautxú. La zona enjardinada és un rectangle recobert de gespa on s'hi ha plantat una alineació d'arbres de força alçària.





▲ Seccions del projecte

0 5 10 20

Plaça de Joan Fuster

Montcada i Reixac



PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,806 ha.

COST
49.892.103 ptes.

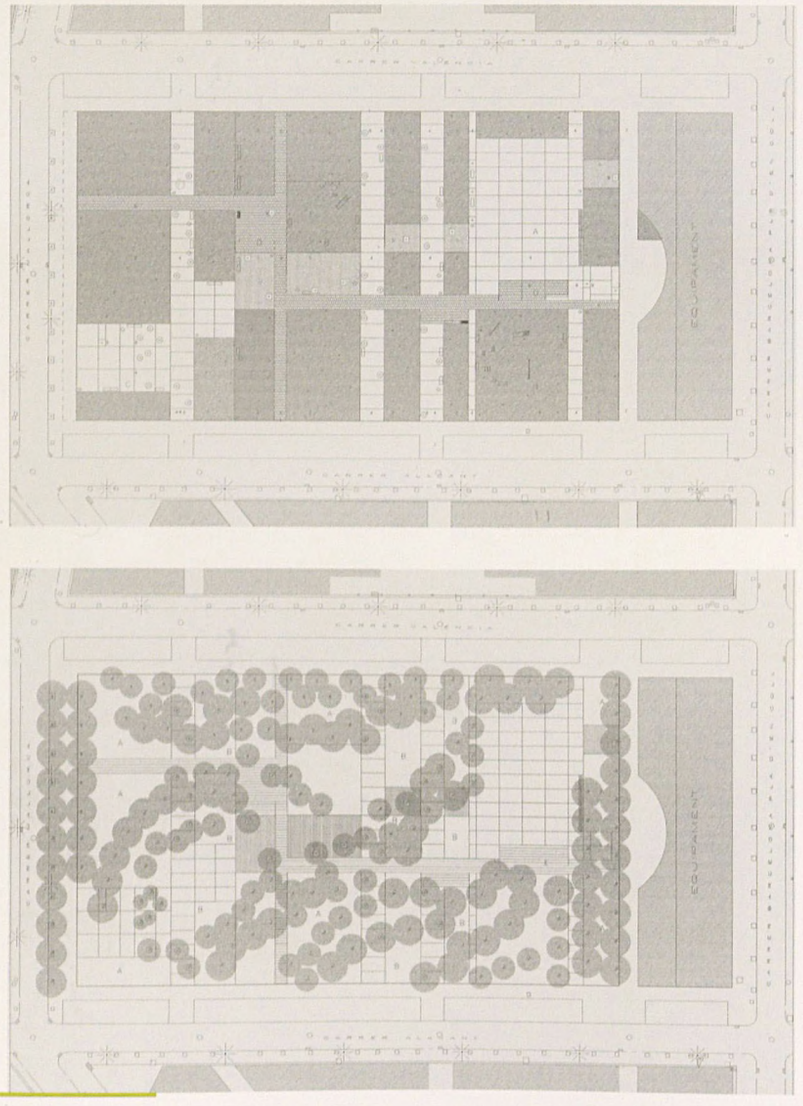
CONTRACTISTA
Agrotecsa, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Montcada i Reixac i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Carles Llinàs, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Xavier Badia, *arquitecte tècnic;* Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Francesc Morros, Jesús Rodríguez-Tomás, Anna Millet i Olga Saro, *estudiants d'arquitectura.*

Si alguna paraula defineix aquesta plaça és *geometria*. Es tracta d'un espai pla i perfectament rectangular, nascut dins d'un barri de recent urbanització, perfectament delineat. La divisió interna de la plaça també es regeix per la línia recta i l'angle de 90 graus. Els diversos materials que cobreixen el terra ajuden a distingir la funció i el destí de les diferents àrees de la plaça, encaixades les unes en les altres com en un trencaclosques format per fitxes rectangulars. Així, trobem disset peces entapissades amb gespa o heura, cinc amb sauló, cinc més recobertes de llambordes i altres deu pavimentades amb formigó, totes elles travessades, d'esquerra a dreta i de dalt a baix, per un recorregut entapissat de lloses que creua la plaça tot connectant el seu interior amb les quatre voreres que la limiten. La plaça es troba rodejada pels quatre cantons per edificis d'habitatges de la mateixa alçada i semblants característiques arquitectòniques, fet que reforça encara més la sensació d'ambient estudiat, equilibrat i rectilini. Els espais coberts de gespa o heura acullen també agrupacions d'arbres, conformant d'aquesta manera la part més pròpiament enjardinada de la plaça. Les peces de sauló també compten amb arbres, encarregats d'ombrejar els jocs infantils ubicats en aquests indrets. Els bancs, d'estil romàntic, s'ubiquen en diferents punts del parc, especialment a les zones pavimentades amb formigó, constituïdes com a passeres paral·leles que creuen perpendicularment la plaça entre els carrers de València i Alacant, tot comunicant diferents àmbits. En un dels racons de la plaça, una d'aquestes passeres de formigó esdevé una gran pista oberta, apta per a la celebració de diferents activitats, com ara concerts o espectacles, ja que en un dels seus extrems disposa d'un escenari o tarima d'obra que s'aixeca mig metre del terra. Just a l'altre extrem, tocant al carrer Mallorca, s'ubica una petita placeta, també de formigó, però amb diversos arbres i bancs, que conforma una de les principals entrades a la plaça de Joan Fuster. L'enllumenat també es regeix per criteris geomètrics i es reparteix per donar llum als passos transversals i als diferents espais interiors.



▲ Planta del projecte.

0 5 10 20





Els diversos materials que cobreixen el terra ajuden a distingir la funció i el destí de les diferents àrees de la plaça, encaixades les unes en les altres com en un trencaclosques format per fitxes rectangulars.



▲ Secció del projecte.

0 5 10



Plaça de la Palmera

Sant Adrià de Besòs

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,345 ha, primera fase.

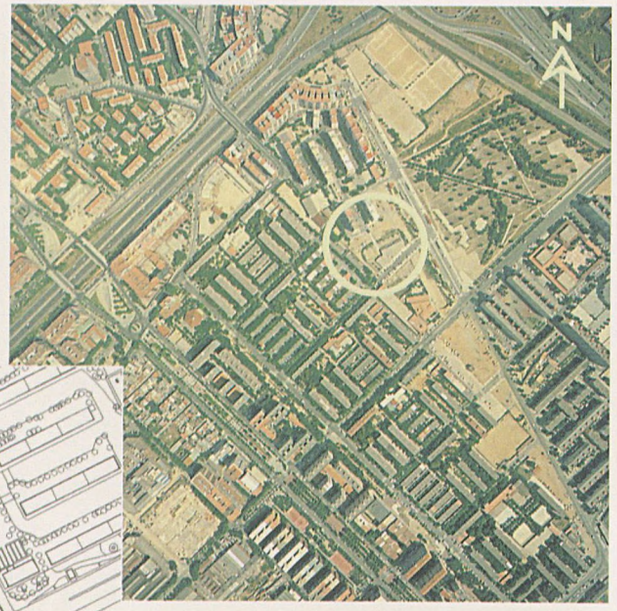
COST
25.000.000 de ptes., primera fase.

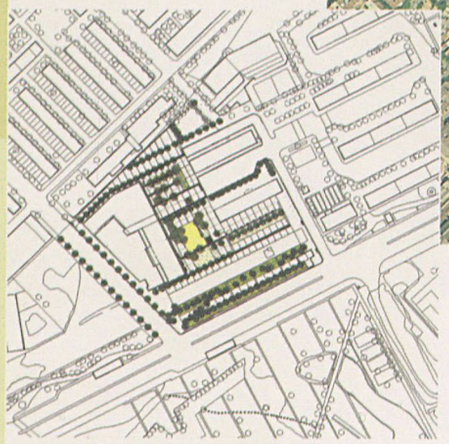
CONTRACTISTA
AMSA, Agustí i Masolivé, SA.

PROMOTOR
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Mancomunitat de Municipis.

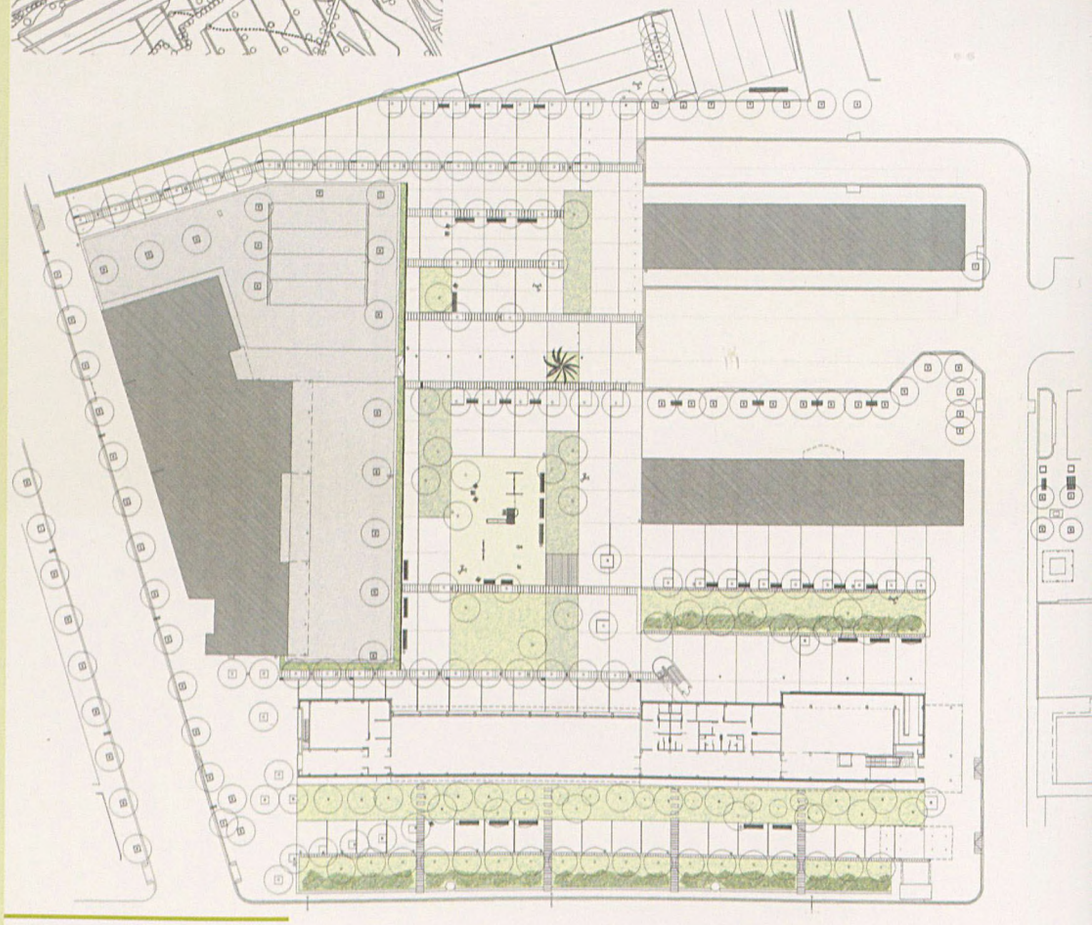
AUTOR
M. Isabel Bennasar, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Manuel Sanz, *tècnic auxiliar;* Josep Marín, *delineant;* Carles Arqué, Natàlia Solé i Ramon Bosch, *estudiants d'arquitectura.*





La plaça de la Palmera és, bàsicament, la zona d'accés a un casal d'avis. Es tracta d'una superfície gairebé plana que allotja al bell mig una palmera que li dóna nom. De fet, aquesta plaça es pot entendre com un interior d'illa, ja que es troba envoltada per una sèrie d'edificis que li fan de marc: l'esmentat casal, un bloc d'habitatges al carrer Doctor Fleming, un altre al carrer Goya i una quarta construcció pensada per acollir un altre equipament. La reordenació de la plaça ha volgut ampliar al màxim la zona de vianants situada entre els edificis, configurant un espai unitari mitjançant un paviment continu de formigó acolorat i pautat per unes bandes de peces prefabricades. La plaça es divideix en dos espais a banda i banda d'una línia d'arbres que segueixen l'alineació del carrer Doctor Fleming fins al casal d'avis. I al centre d'aquest trajecte, l'omnipresent palmera. El carrer Goya també troba en la plaça la seva prolongació en forma d'un altre recorregut per a vianants. La zona oest, annexa al casal, s'ha organitzat com una estança o saleta per seure als bancs sota els arbres. Els avis, com s'ha pretès, són els seus principals usuaris, especialment en les hores de sol. L'altra banda, més "activa", acull una àrea de jocs infantils amb una peça central entapissada de sauló. La disposició de l'arbrat s'inspira en la planta trapezoïdal de la plaça, de manera que dominen les alineacions. Així, dues línies de plàtans continuen les plantacions que ja existien als carrers adjacents, mentre que altres dues línies de pollancres marquen el vial de vianants que és la prolongació del carrer Goya. Els espais situats entre aquestes línies d'arbres s'omplen amb plantacions de dues espècies diferents de til·lers i amb el terra tallat per peces enjardinades amb arbusts i gespa. L'herba també apareix a les juntes del paviment, de manera que la plaça ens sembla més o menys verda segons la perspectiva des d'on mirem, sempre amb la palmera com a referència inevitable.

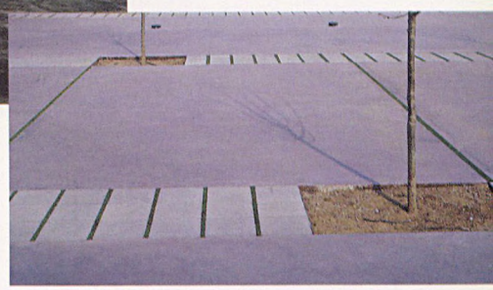


▲ Planta del projecte.





La reordenació de la plaça ha volgut ampliar al màxim la zona de vianants situada entre els edificis, configurant un espai unitari mitjançant un paviment continu de formigó acolorat i pautat per unes bandes de peces prefabricades. La plaça es divideix en dos espais a banda i banda d'una línia d'arbres que segueixen l'alineació del carrer del Doctor Fleming fins al casal d'avis. I al centre d'aquest trajecte, l'omnipresent palmera.



2 08 Places i Jardins

Mirador de la plaça Gaudí

El Papiol

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,06 ha.

COST
23.290.000 ptes.

CONTRACTISTA
Promociones Navas, SA.

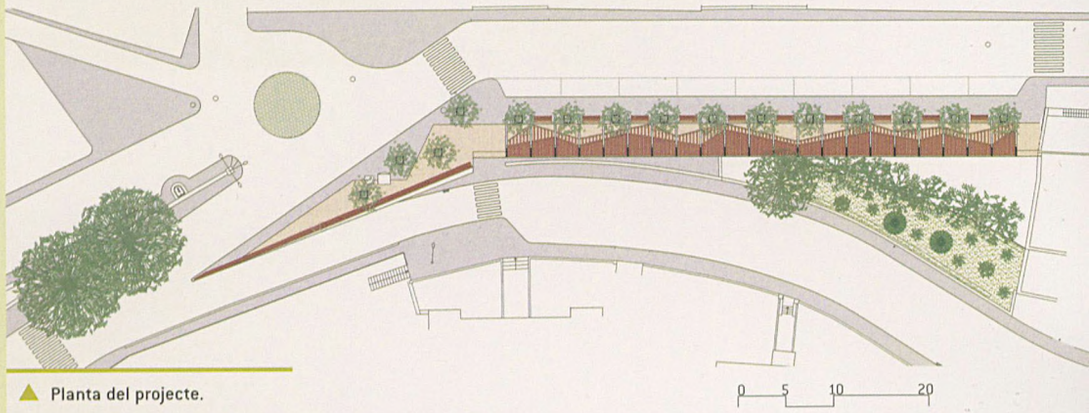
PROMOTORS
Ajuntament del Papiol
i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Miquel Castany, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Ramon Auset, *arquitecte tècnic;* Françesc Llopart, *enginyer tècnic industrial;* Núria Bermúdez, Sílvia Companys i Jordi Janué, *estudiants d'arquitectura.*



Orientat al sud, cara al sol, el mirador de la plaça Gaudí ens permet fruir d'una àmplia vista de la vall baixa del Llobregat. El mirador s'assenta damunt d'un mur de contenció de 10 metres d'alçada sobre el qual descansa un carrer. Abans, la vorera d'aquest carrer tenia només un metre d'amplada i estava ocupada per una renglera de plataners, de manera que el pas dels vianants era prou incòmode. Una franja d'aparcament de vehicles en semibateria separava la vorera de la calçada. La solució adoptada per guanyar espai ha estat bastir un voladís, una mena de gran balcó de fusta de 3 metres d'amplada i 53 de longitud sobre el qual es pot passejar, seure o contemplar. La vocació de mirador d'aquest balcó ha fet que la barana estigui inclinada vers l'exterior, tot convidant al vianant a abocar-s'hi, a recolzar-se sobre el seu ampli passamà. A l'antiga vorera s'ha instal·lat una desena de bancs, orientats a les vistes i al sol. També sobre la vorera hi ha ancorada una pèrgola, igualment de fusta, que a mode de sostre llistat projecta franges d'ombra sobre els bancs durant els mesos d'estiu. Els plataners, pel fet de ser encara massa joves i estar situats massa enrere, no arriben a ombrejar prou els seients. El disseny de la pèrgola ha tingut molt en compte l'existència d'aquests arbres, i ha volgut jugar amb la forma perpendicular dels seus troncs i amb les mesures irregulars de les capçades. Per això, les pilastres metàl·liques que ancoren la pèrgola a la vorera estan inclinades cap al carrer, tot formant un angle visual respecte a la filera de troncs. La pèrgola, juganera, també ha volgut que els arbres trenquessin la perspectiva rectilínia del seu sostre, que sembla travessat i foradat pel brancatge, amb el qual es fusiona. A l'altra banda de la vorera, on abans hi havia un aparcament en semibateria n'hi ha ara un de lineal, cosa que ha permès ampliar la vorera sense estretir la calçada i permetre així un pas còmode als usuaris dels vehicles.



▲ Planta del projecte.

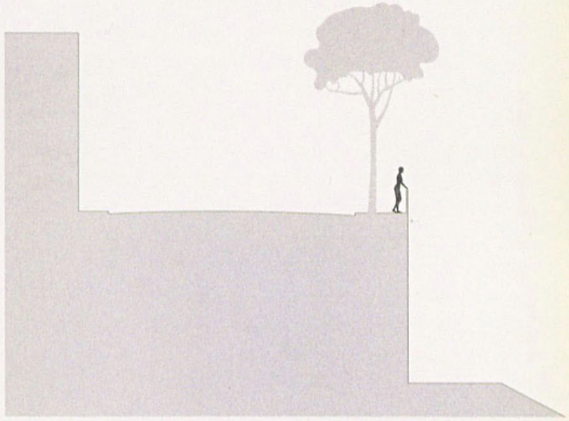




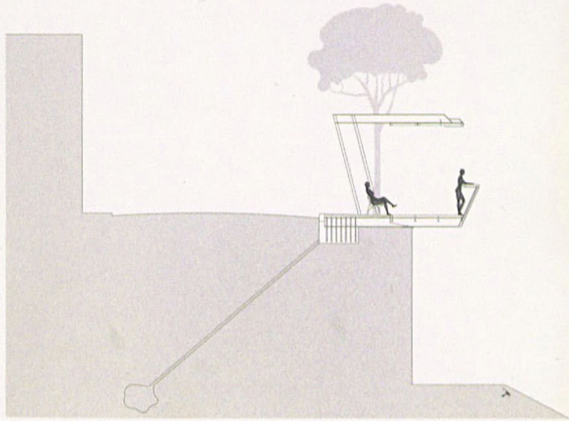




La vocació de mirador d'aquest balcó ha fet que la barana estigui inclinada vers l'exterior, tot convidant al vianant a abocar-s'hi, a recolçar-se sobre el seu ampli passamà.



▲ Secció estat previ.



0 1 2 5

▲ Secció projecte.



Hort de la Virtudes

El Prat de Llobregat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,12 ha.

COST
18.512.982 ptes.

CONTRACTISTA
TAHLER.

PROMOTORS
Ajuntament del Prat de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Fidel Vázquez, *arquitecte.*

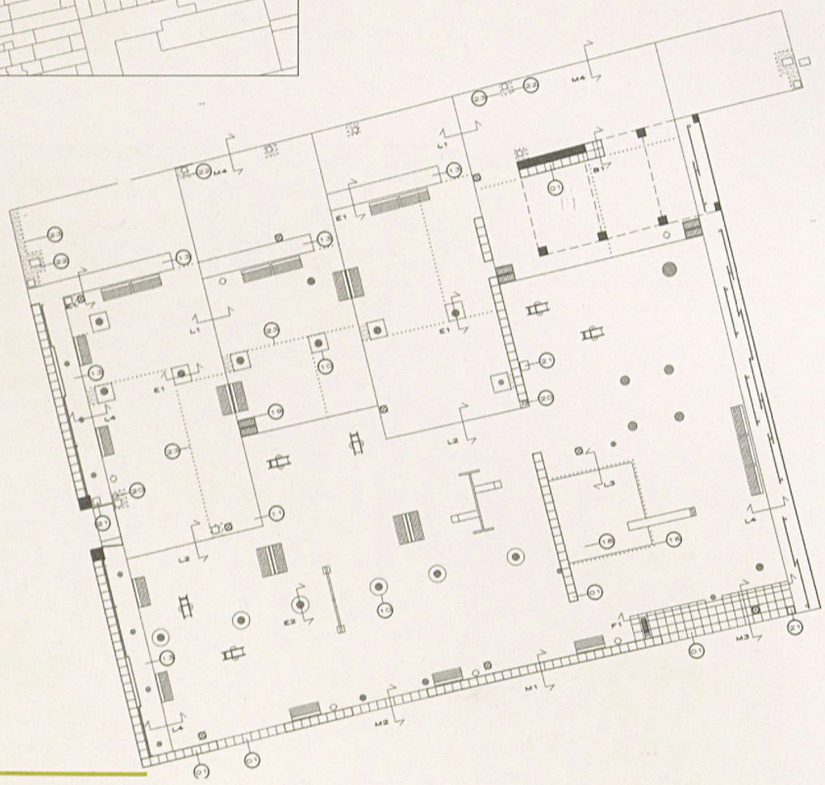
COL·LABORADORS
Sergi Escolà, *arquitecte tècnic;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Narcís Valle i Carles Alonso, *delineants;* Maurici Sadurní, *estudiant d'arquitectura.*

El jardí de l'Hort de la Virtudes era en principi un espai privat i tancat als carrers del voltant mitjançant murs. Tan sols tenia un accés, una porta de dues fulles de ferro forjat ancorades a dues pilastres coronades amb dos testos ornamentals. Quan el jardí va passar a ser públic, la porta s'obria de dia i es tancava de nit. A dins hi havia un jardí de planta quadrada, amb parterres simètrics, terra de sauló, bancs romàntics i vegetació consolidada. Però hi havia un problema: era un espai massa tancat, amb una sola entrada i sense vistes a l'exterior, per la qual cosa era molt poc freqüentat. La principal actuació en l'Hort de la Virtudes ha estat trencar aquest caràcter privat del jardí i obrir-lo a l'entorn. El mur de tancament s'ha fet discontinu i s'ha rebaixat fins a pocs pams de terra, tot convertint-lo en una mena de gran banqueta que limita el jardí i que manté una certa sensació d'espai perimetrat, controlat i separat del trànsit. La porta de ferro, al carrer Manuel Bertrand, s'ha mantingut tal qual era, i ara roman dia i nit oberta de bat a bat, tot i que l'Hort està obert totalment pels altres dos carrers (la quarta banda és una paret mitjanera). En realitat, el jardí és ara la continuïtat del carrer Pintor Isidre Nonell, un passatge de vianants que està previst eixamplar i que travessa l'illa de cases. És per això que en aquest carrer el mur de tancament del jardí ha desaparegut totalment i s'ha substituït per tres fileres asimètriques de plantes que permeten el pas entre elles. El terra de sauló no s'ha pas eliminat, sinó que ocupa ben bé la meitat de la superfície del jardí i allotja una sèrie de jocs infantils (palanques, molles, gronxador, tobogan...) que fan que el jardí sigui molt més freqüentat ara que abans de la reforma. La trobada entre el paviment de formigó i el sauló és irregular i retranquejada, ja que es pretén trencar la rigidesa geomètrica que caracteritzava l'antic Hort de la Virtudes. Els antics bancs romàntics s'han reinstal·lat i els arbres, ben arrelats i alguns amb una edat considerable, s'han mantingut. Destaquen dues fileres paral·leles de moreres, un conjunt de grans pins i una gran palmera.





◀ Planta de l'equipament.



▲ Planta dels murets i el paviment.

0 2,5 5 10











La trobada entre el paviment de formigó i el sauló és irregular, ja que es pretén trencar la rigidesa geomètrica que caracteritzava l'antic Hort de la Virtudes. Els antics bancs romàntics s'han reinstal·lat i els arbres, ben arrelats i alguns amb una edat considerable, s'han mantingut.

Plaça de Lloreda

Badalona



PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998-1999.

SUPERFÍCIE
1,57 ha.

COST
85.000.000 de ptes., primera fase.

CONTRACTISTA
STACHYS, SA.

PROMOTOR
Ajuntament de Badalona i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
M. Isabel Bennasar, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Núria Giménez, *arquitecta tècnica;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Òscar Blasco, Xavier Guerrero i Carles Arqué, *estudiants d'arquitectura.*

L'ordenació de la plaça Lloreda ha hagut de resoldre la diferència de nivell existent entre dos dels seus extrems, que és d'uns tres metres. La solució ha passat per la construcció d'una rampa pavimentada amb formigó i un pla inclinat de terra que, conjuntats, fan la connexió entre la part alta i la baixa de la plaça. En el nivell alt, en contacte amb l'avinguda Lloreda, trobem una plaça amb alguns arbres esquitxats aquí i allà, conformant el que podríem anomenar una plaça pavimentada, mentre que el nivell inferior es reserva per a una plaça de sauló, connectada amb el passatge Riu Onyar i caracteritzada per la forta presència d'arbres, especialment plàtans i acàcies, sobre un terra de sauló. La diferència d'alçada entre aquests dos nivells se salva, a part de la rampa i el pla inclinat abans esmentats, amb dos talussos suaus entapissats de gespa que allotgen diversos arbres. En una zona densament poblada, la plaça Lloreda es mostra oberta i francament accessible al seu entorn (tret del cantó on limita amb un camp de futbol) tot convidant a entrar-hi a passejar, seure en els diversos bancs dispersos per diferents indrets o jugar a la petanca a les pistes ubicades en un racó de l'espai de sauló. Aquesta meitat inferior no és, en realitat, una plataforma unitària, ja que també presenta dos nivells, tot i que la diferència d'alçada entre l'un i l'altre és molt poca. Tres escales i dues petites rampes situades a cada extrem ajuden a passar d'una cota a l'altra sense cap dificultat. La connexió de l'espai de sauló amb el passatge Riu Onyar sí que ha de salvar un fort desnivell, mitjançant rampes prolongades voltades de talussos enjardinats. La il·luminació de la plaça es resol amb diverses torres i amb petites línies de llum a nivell de terra que marquen els diferents recorreguts.

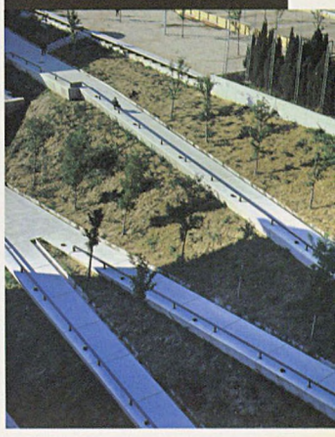


▲ Planta i alçat del projecte.

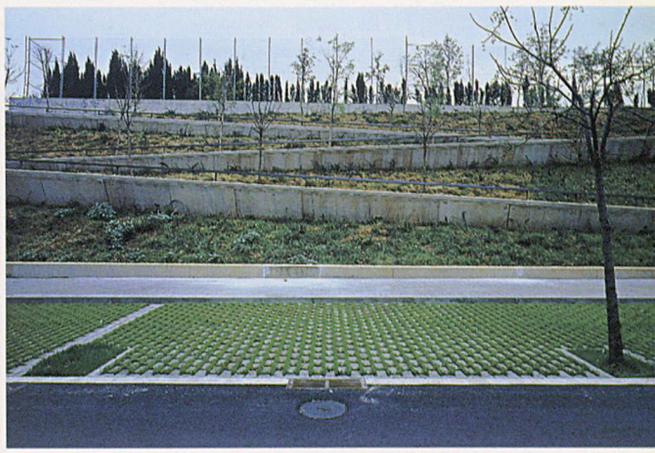
0 5 20



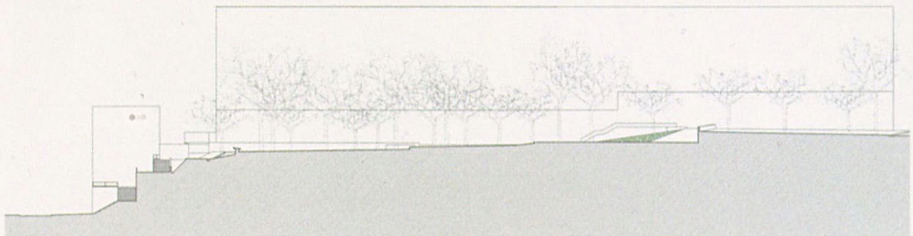
En una zona densament poblada, la plaça Lloreda es mostra oberta i francament accessible al seu entorn, tret del cantó on limita amb un camp de futbol, tot convidant a entrar-hi a passejar, seure en els diversos bancs dispersos per diferents indrets o jugar a la "petanca".











0 5 20

▲ Secció del projecte.

Plaça de l'Era

Pallejà

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998-1999.

SUPERFÍCIE
0,4 ha.

COST
13.300.000 ptes.

CONTRACTISTA
ACYC, SA.

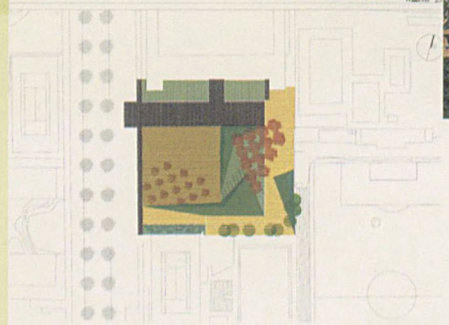
PROMOTORS
Ajuntament de Pallejà, Institut Metropolità de Promoció del Sòl (IMPSOL) i Mancomunitat de Municipis.

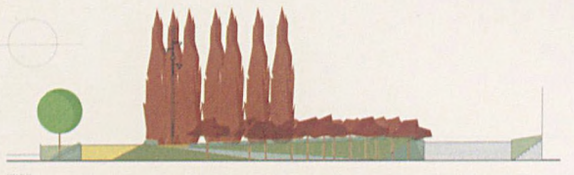
AUTOR
Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol i Núria Giménez, *arquitectes tècnics*, Martín Gullón, *enginyer de camins, canals i ports;* Pilar Armand, *estudiant d'arquitectura.*

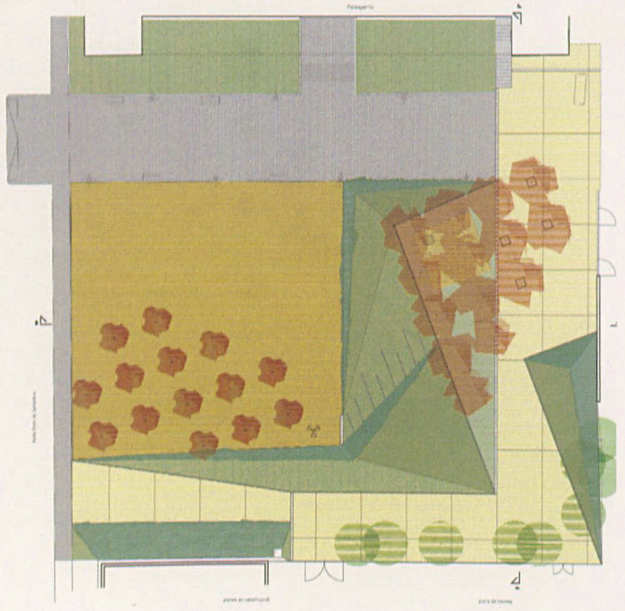
La construcció de l'eixample de Pallejà ha comportat el tractament d'uns espais que, deixant enrere el seu passat agrícola, s'han d'integrar en la nova trama urbana. Així, entre la nova avinguda de l'Onze de Setembre, el pavelló polisportiu municipal i diverses instal·lacions esportives a l'aire lliure ha aparegut una superfície de 4.000 metres quadrats que s'ha convertit en la nova plaça de l'Era. Es tracta d'un espai que presenta una diferència de cota entre els seus extrems, de manera que se serveix de talussos entapissats de gespa i rampes per salvar aquest desnivell. Accedint des de l'avinguda trobem una gran superfície quadrangular de sauló que acull jocs infantils, bancs i una plantació esparsa d'arbres, a més d'una gran torre d'il·luminació. Aquesta plataforma està voltada d'una barana baixa de fusta acompanyada d'una plantació lineal d'arbusts de floració blanca a la primavera i l'estiu i fruits vermells a l'hivern. La plaça de sauló està flanquejada por dos grans passadissos pavimentats. Un d'ells dóna accés a la porta principal del pavelló esportiu, i l'altre, de color rogenc, dibuixa un angle recte comunicant les diverses instal·lacions que hi ha al voltant. Si a aquest recorregut hi sumem la vorera de l'Onze de Setembre, trobem que la plaça queda totalment emmarcada entre quatre plataformes per a vianants. Al final de la plataforma de sauló, diversos talussos d'inclinació suau acullen una petita rampa pavimentada amb pedres irregulars que baixa fins a una petita plaça de forma triangular que conté diverses peces ceràmiques disposades en forma de rectangle, vestigi del que temps enrera havia estat una era. Una font metàl·lica enclavada en un dels extrems del rectangle, així com diversos arbres de fullam morat, omplen d'elements aquest espai, que per la seva ubicació enfonsada respecte a la resta de la plaça convida a l'acolliment i al descans. A prop d'aquí, en un dels seus racons, la plaça de l'Era permet la disposició d'una terrassa del bar existent.

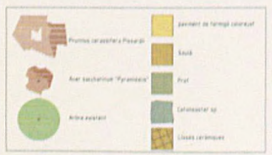












▲ Planta i alçats del projecte.

0 5 10 20





El projecte se serveix de talussos entapissats de gespa i rampes per salvar el desnivell que provoca la diferència de cota entre els extrems de la plaça.







Plaça de la Vila

Sant Feliu de Llobregat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
0,394 ha.

COST
80.000.000 de ptes.

CONTRACTISTA
Cooperativa de Construccions del Baix Llobregat SCC.

PROMOTOR
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
M. Isabel Bennasar, *arquitecta.*

COL·LABORADORS
Núria Giménez, *arquitecta tècnica;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Òscar Blasco, Xavier Guerrero i Francesc Morros, *estudiants d'arquitectura.*
Jaume Plensa, *escultor.*

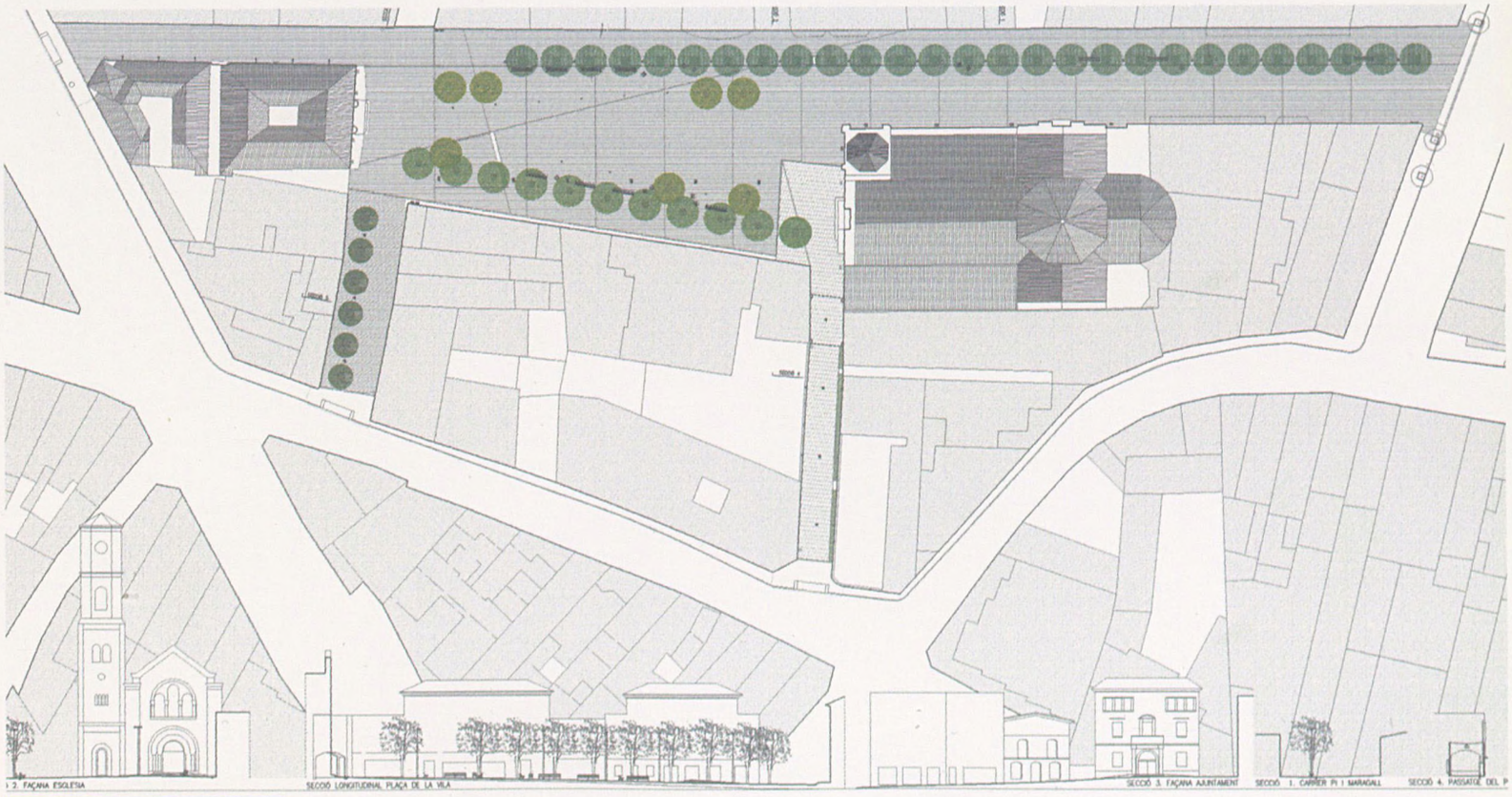


La conversió en illa de vianants de la plaça de la Vila i de dos carrers adjacents ha significat la dignificació d'un àmbit urbà de gran importància en la vida ciutadana. La plaça és un saló de planta trapezoïdal que en un extrem acull l'edifici consistorial i en l'altre l'església parroquial, dos edificis que, malgrat el seu escàs interès arquitectònic, constitueixen dues referències inexcusables al centre de la vila. Abans de l'actuació, la plaça estava sotmesa a fortes pressions de la circulació rodada i de l'estacionament de vehicles, que l'havien reduït a una simple illa pavimentada, voltada de vials i amb prou feines definida per dues plantacions lineals de plàtans. Ara, en canvi, s'imposa la sensació de nitidesa i d'amplitud de l'espai. El nou paviment presenta una lleugera curvatura que el permet d'actuar com a gran catifa que embolcalla i unifica els diferents nivells del terreny. Peces prefabricades de formigó de petit format, del tipus llosa romana llisa, recobreixen la plaça. Les línies de canvi de pendent i de direcció del paviment, corresponents a l'alineació de la façana de l'ajuntament, resten assenyalades. L'accés a l'església s'ha volgut distingir mitjançant una pavimentació diferent a la de la resta, totalment plana, amb peces de formigó de gran format i idèntica a la del passatge Penedès, que neix a continuació de l'edifici religiós. Al costat d'un mur de tancament situat a la vora de l'església i al llarg del passatge hi ha situada una jardinera on s'ha plantat bambú. Pel que fa a l'arbrat, es limita a dues fileres de plataners gairebé paral·leles i situades a banda i banda de la plaça. Els plàtans preexistents, donada la seva considerable envergadura i el seu bon estat de salut, s'han respectat. Una d'aquestes alineacions d'arbres continua més enllà de la plaça, tot enfilant el carrer Pi i Margall fins al carrer Vidal i Ribas, on s'acaba la zona de vianants. Les línies d'enllumenat també s'han simplificat al màxim i igualment relacionen el carrer amb la plaça i, a la vegada, l'església amb l'Ajuntament. En concret, s'han disposat dues fileres de columnes de set metres d'alçada amb projectors lumínics, a més de dues línies de petits projectors encastats a terra i que van d'un extrem a l'altre de la plaça. Finalment, tant la façana de l'Ajuntament com la de l'església disposen d'il·luminació pròpia. Un dels elements extraordinaris dins aquest conjunt és l'escultura de Jaume Plensa, situada davant la casa consistorial.



▲ Planta de l'emplaçament.

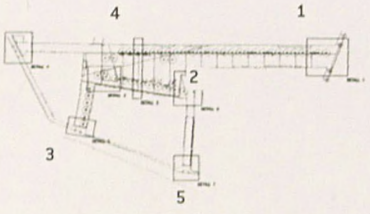




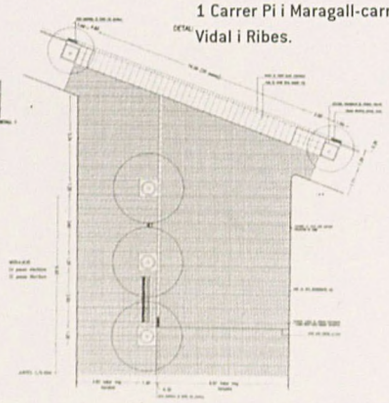
▲ Planta i seccions generals del projecte.



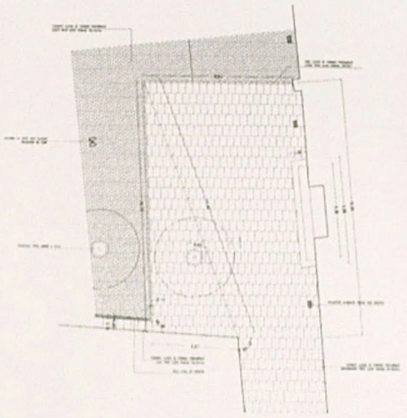
Detalls del projecte.



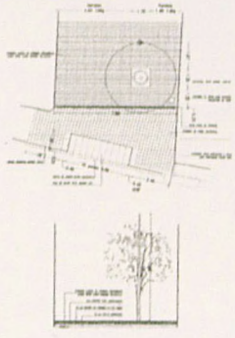
1 Carrer Pi i Maragall-carrer de Vidal i Ribes.



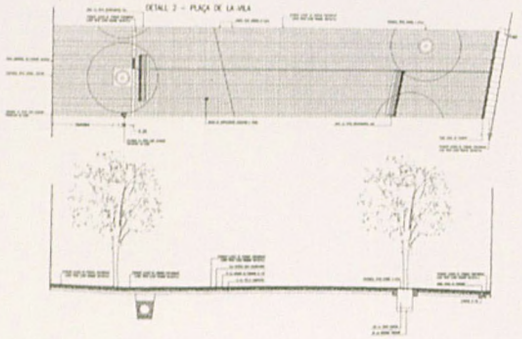
2 Detall de l'església-passatge Penedés.



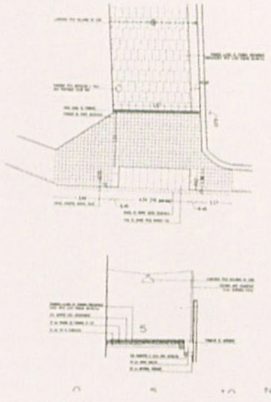
3 Detall carrer de l'església- carrer de Joan Maragall.

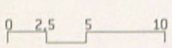


4 Detall de la plaça de la Vila.

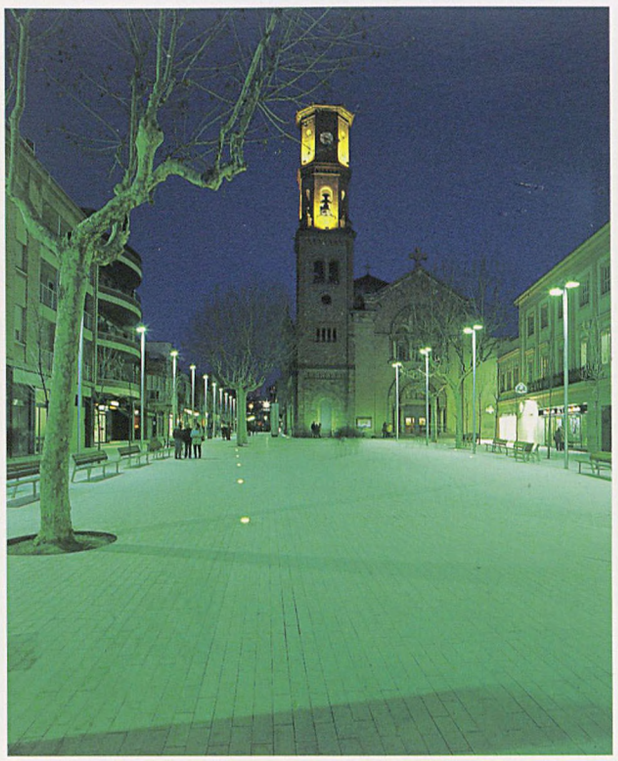


5 Detall passatge Penedés.









Dos edificis defineixen la plaça, la Casa de la Vila en un extrem i l'església parroquial, amb el seu imponent campanar, a l'altre, separats entre ells pel buit, per un espai diàfan sense obstacles al mig. De fet, s'ha pretès omplir la plaça amb el mínim d'elements possible. Així, l'arbrat es limita bàsicament a dues fileres de plataners gairabé paral·leles i situades a banda i banda de la plaça.





Plaça del Pi

Cerdanyola del Vallès

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
0,4 ha.

COST
49.909.730 ptes.

CONTRACTISTA
PROBISA.

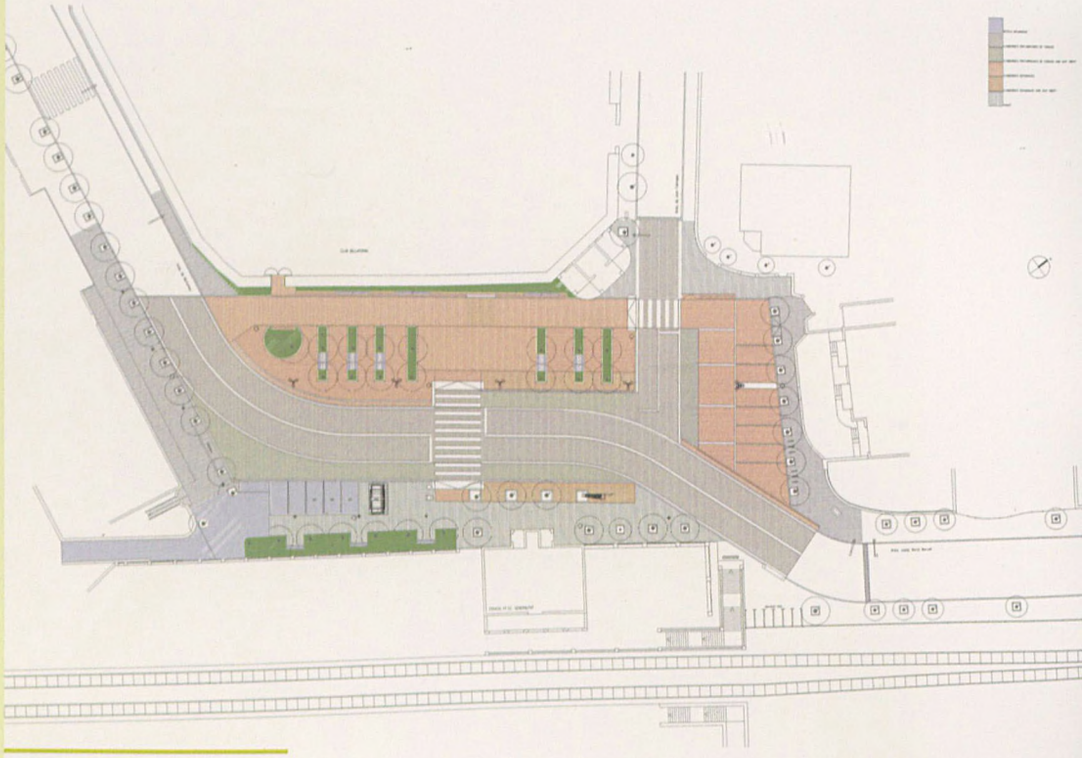
PROMOTORS
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Jordi Bellmunt, Xavier Andreu, *Arquitectes i Associats SCP.*

COL·LABORADORS
Núria Giménez, *arquitecta tècnica*; Jordi Sanmillan, *enginyer de camins, canals i ports*; Anna Zahonero, *biòloga*; Emilio Asensi i Andrea Moser, *estudiants d'arquitectura.*



En un entorn urbanístic difús i extensiu, dominat per les cases unifamiliars i la baixa densitat poblacional, qualsevol indret que aculli al seu voltant una estació de ferrocarril, un quiosc, una farmàcia, un club esportiu, una parada d'autobús, restaurants, un hotel, un espai arbrat i el pas de la carretera principal, esdevé de manera immediata un punt inqüestionable de centralitat. Aquest és el cas de la plaça del Pi de Bellaterra. L'actuació aquí endegada pretén reforçar encara més aquest paper central de la plaça. La gran dificultat del projecte ha estat resoldre el precari equilibri entre les necessitats de l'automòbil i dels vianants. Per dotar a la plaça d'un estil unitari s'ha fet servir, fora de les calçades, un mateix paviment, però s'han disposat diferents colors per distingir els distints espais. La plaça, a grans trets, té quatre àrees diferenciades. La zona central, pavimentada amb llambordes de formigó, és la reservada al trànsit de vehicles, amb bandes d'estacionament i per a la parada d'autobusos, distingides amb una disposició diferent de les llambordes. Una altra zona és la vinculada a l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat i a l'hotel, amb paviment de panot i alineació d'arbres. En ser la part més transitada de la plaça s'han reubicat el quiosc, la bústia, la cabina telefònica i els contenidors d'escombraries, i s'han disposat espais per a l'aparcament de taxis i de motocicletes. La tercera zona, la d'estança o de repòs, és a l'altra banda de la carretera, a la vora del club de tennis. La supressió d'un carril secundari de circulació ha permès d'eixamplar aquest espai, que s'ha pavimentat amb llambordes ceràmiques. Cal distingir dues franges, una de central ombrejada per una doble alineació de plataners, i un pas per a vianants. La incorporació de bancs i d'una font, així com els grans escossells li dóna a aquest àmbit un aire de parc urbà que convida a seure i reposar. Finalment, la quarta zona és la situada davant la farmàcia, un espai diàfan que permet la celebració d'actes ciutadans sense necessitat d'interrompre el trànsit de la carretera, de la qual resta separat mitjançant una barana lineal. Un aparcament per a vehicles i un altre per a bicicletes completa aquest racó. Quant a la vegetació, s'han mantingut els plàtans existents, d'un considerable interès botànic, s'ha suprimit la barana de bardisses que separava la zona de vianants de la de vehicles i han aparegut franges plantades de gespa que limiten els espais.



▲ Planta del projecte.

0 5 10 20



La gran dificultat del projecte ha estat resoldre el precari equilibri entre les necessitats de l'automòbil i dels vianants. Per dotar a la plaça d'un estil unitari s'ha fet servir, fora de les calçades, un mateix paviment, però s'han disposat diferents colors per distingir els distints espais.







Plaça de les Vinyes

Santa Coloma de Cervelló

PROJECTE
1994-1997.

EXECUCIÓ
1997-1998.

SUPERFÍCIE
0,64 ha.

COST
68.085.881 ptes.

CONTRACTISTA
CORVIAM.

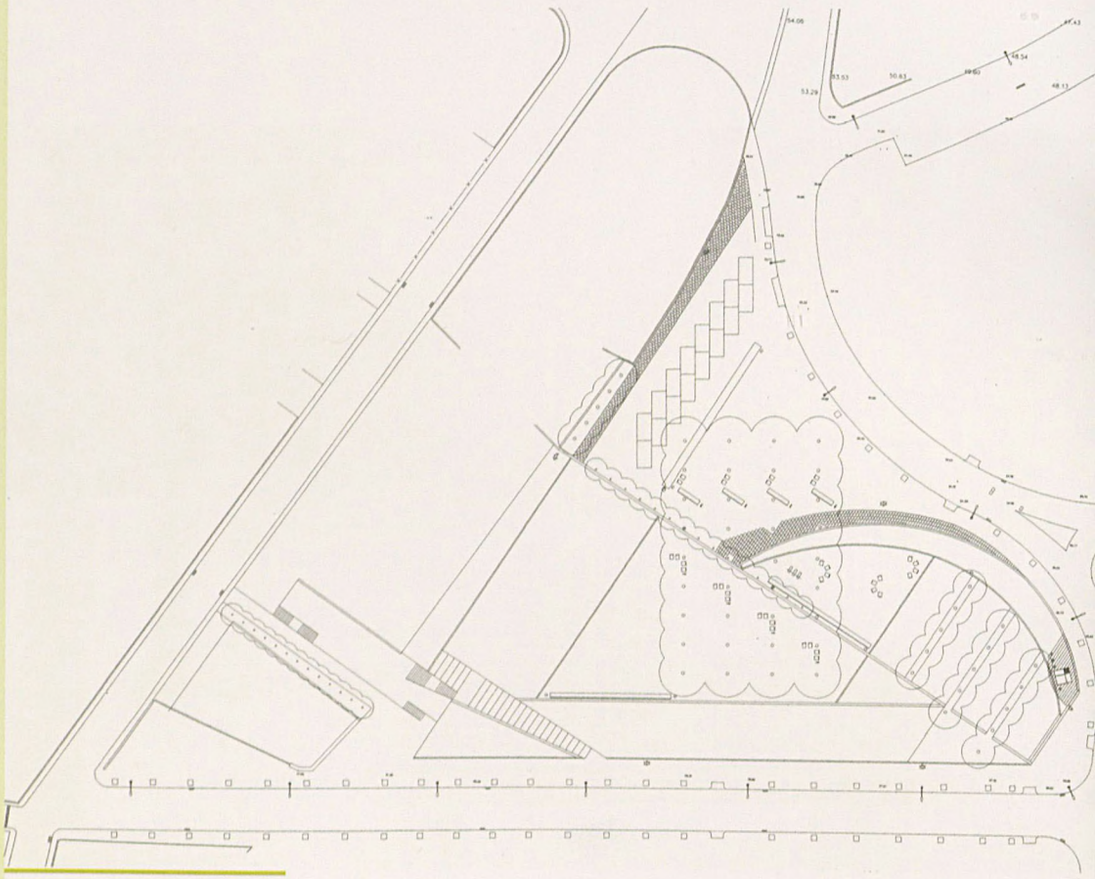
PROMOTORS
Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Imma Josemaria, Karin Hofert, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Núria Giménez, *arquitecte tècnic*; Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola*; Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial*; Cristina Algàs, *estudiant d'arquitectura.*



Situada en una posició intermèdia entre el casc antic de Santa Coloma de Cervelló i el gran eixample urbà de les Vinyes, aquesta plaça de la Vila esdevé l'epicentre indiscutible de la localitat, funció que encara queda reforçada gràcies a dues característiques més: la seva gran superfície, de 6.400 metres quadrats, i la presència de la nova casa consistorial, l'edifici més rellevant del poble, en un dels seus extrems. La plaça està situada en el cantó superior de la riera de Can Lluc, des d'on domina el parc del mateix nom. Aquesta ubicació sobre la llera d'una riera ja ens informa que ens trobem sobre un terreny de topografia difícil. Així, les diferències de nivell entre els carrers perimetrals arriben als vuit metres i mig, mentre que la planta de l'edifici de l'Ajuntament amb accés des de la plaça és el segon semisoterrani. Malgrat aquestes condicions orogràfiques, la plaça s'ha concebut com una seqüència de plans continus que enllacen entre si. Es tracta d'un espai d'una sola peça, permeable, sense interrupcions físiques, de manera que pugui acollir un gran nombre de persones en moments de celebracions o concentracions multitudinàries. La superfície més gran de la plaça és un pla continu situat a una cota intermèdia entre les rasants màximes i mínimes dels carrers perimetrals. Aquest espai té un pendent força suau, al voltant del 2%, cosa que el permet d'enllaçar amb el nivell d'accés al pavelló polisportiu, d'una banda, i amb l'entrada als serveis de la casa consistorial (ambulatori, magatzem i aparcament municipal) d'una altra. El desnivell existent entre aquest gran pla i el passeig superior se salva mitjançant un talús de pendent creixent, mentre que un altre talús de forma corbada va guanyant alçada a mesura que el carrer va davallant. D'aquesta manera queda formada una mena de gran balconada o mirador des d'on s'albira bona part de la Vall Baixa del Llobregat i, al davant, la serra de Collserola. El gran espai central de la plaça queda subdividit en diverses parts mitjançant una arbreda de tipuanes plantada al bell mig, tot i que no trenquen la continuïtat. De fet, els diferents indrets queden delimitats per la vegetació, la diversitat dels paviments, la il·luminació i el mobiliari urbà, tot buscant una divisió més visual que no pas física.



▲ Planta del projecte.









La superfície més gran de la plaça és un pla continu situat a una cota intermèdia entre les rasants màximes i mínimes dels carrers perimetrals. El desnivell existent entre aquest gran pla i el passeig superior se salva mitjançant un talús de pendent creixent.

Entorn de l'estació de Renfe

Montgat

PROJECTE
1996-1997.

EXECUCIÓ
1997-1998.

SUPERFÍCIE
0,484 ha.

COST
44.150.369 ptes.

CONTRACTISTA
EXCOVER.

PROMOTORS
Ajuntament de Montgat
i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Josep Lafont, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;*
Manel Sanz, *tècnic auxiliar;*
Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;*
David Pey, Fernando A. Campos, Marga Castellón i Sergi Raventòs, *estudiants d'arquitectura.*



Ha quedat prou demostrat que la construcció d'aparcaments per a vehicles al costat de les estacions de ferrocarril afavoreix l'ús d'aquest transport públic. Els anomenats aparcaments dissuasius o *park & ride* van apareixent cada vegada més a l'ombra de les parades de tren, com ha estat el cas de la de Montgat, on a més d'un aparcament per a més de 70 vehicles amb places reservades per a discapacitats també s'ha urbanitzat l'entorn més immediat a l'edifici de l'estació de Renfe. L'aparcament, adossat a l'antiga carretera nacional N-II, ocupa una franja longitudinal de 280 metres de llargada i uns nou d'amplada. Per construir-lo ha estat necessari terraplenar i modificar un talús que gairebé arribava fins al límit de les vies, de manera que el pàrquing queda ara en la mateixa rasant que la carretera. La circulació dels vehicles dins l'aparcament es fa en una sola direcció, de manera que s'hi entra per una banda, la més propera a l'estació, i s'hi surt per l'altra, prop del semàfor que regula la sortida de l'autopista A-19 vers la carretera. Una tanca baixa, formada per un tub metàl·lic de gran diàmetre, impedeix que els vehicles estacionats puguin accedir directament a la antiga N-II des de la seva plaça, mentre que entre l'aparcament i les vies hi ha plantada una filera de palmeres. La il·luminació s'ha resolt tant amb fanals convencionals com amb punts de llum encastats a terra al llarg de l'extrem interior de l'aparcament. Pel que fa a l'arranjament de l'entorn de l'estació, ha consistit en l'enjardinament d'un espai adjacent a les andanes on diversos bancs i tamarius, arbres força resistents a la pol·lució marina, permeten una espera agradable i ombrejada de l'arribada del tren. Una tanca separa aquest espai de la carretera, des d'on també es pot accedir a peu.

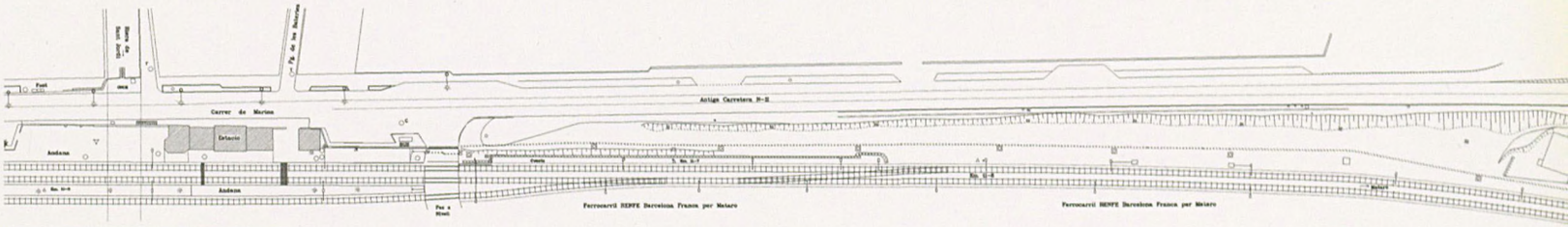




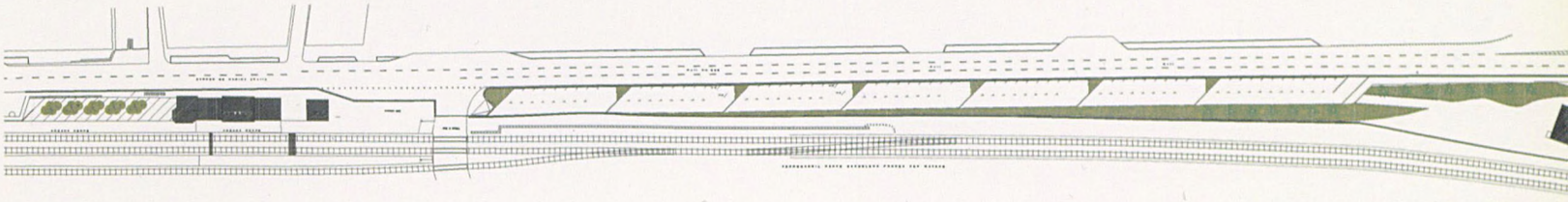
L'aparcament, adossat a la carretera nacional N-II, ocupa una franja longitudinal de 280 metres de llargada i uns nou d'amplada. Per construir-lo ha estat necessari terraplenar i modificar un talús que gairabé arribava fins al límit de les vies, de manera que el pàrquing queda ara en la mateixa rasant que la carretera.







Planta del estat previ.



0 25 50 100

Planta del projecte.

Plaça de Louis Braille

El Prat de Llobregat

PROJECTE
1994.

EXECUCIÓ
1995.

SUPERFÍCIE
1,11 ha.

COST
118.375.248 ptes.

CONTRACTISTA
CORVIAM, SA.

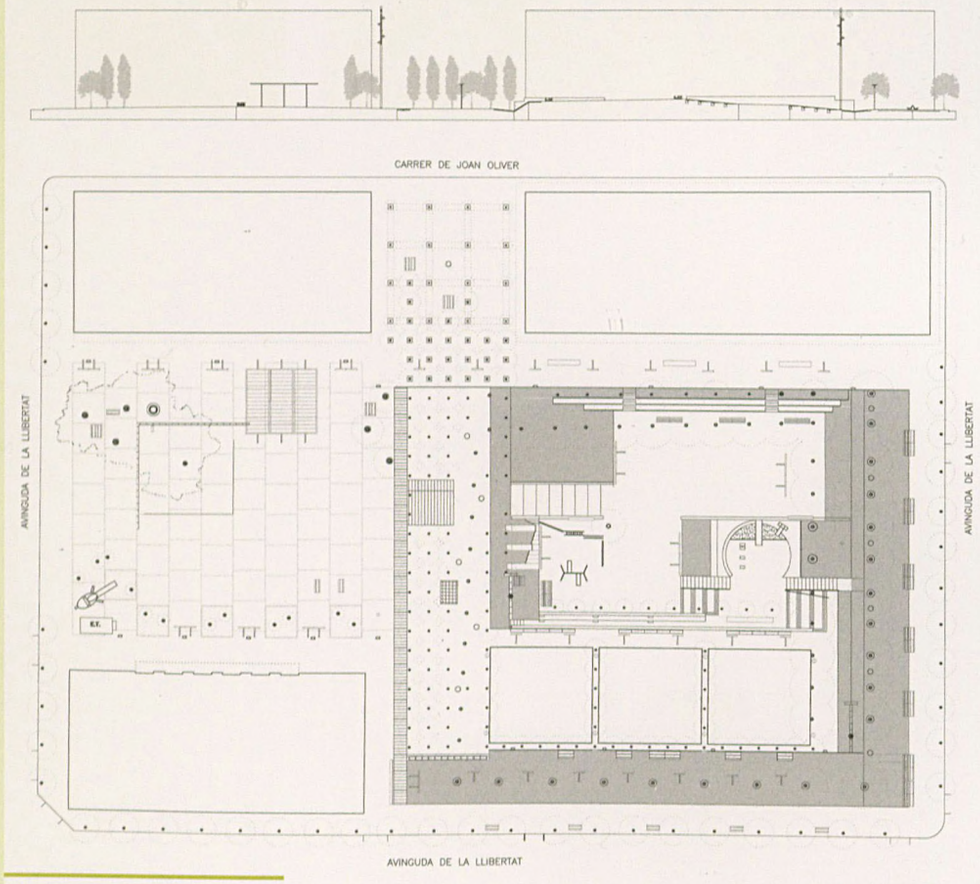
PROMOTORS
Ajuntament del Prat de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Víctor Argentí i Marta Bosch, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Dolors Piulachs i Manel Sànchez, *arquitectes;* Elpidi Pedreny, *arquitecte tècnic;* Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial.*



Aquesta gran plaça, de planta rectangular, presenta dos espais ben diferenciats tant per l'aspecte com per les seves funcions. D'una banda, tenim una plaça pavimentada i totalment plana, amb un gran espai buit per a l'acollida d'actes públics i una pèrgola i sortidors d'aigua. El segon espai és un jardí elevat un metre i mig que acull jocs infantils i espais de repòs i que està voltat, a nivell de carrer, per un passeig arbrat amb bancs i un grup de pistes de petanca. Una densa pollancreda separa aquests dos espais i travessa tot l'ample de la plaça fins a introduir-se entre dos blocs d'habitatges. Els pollancres, de les espècies nigra i boleana, envolten una renglera d'oms que ja existia i que forma un camí il·luminat per fanals circulars i limitat per una passera de travesses de fusta. En la zona d'accés al jardí elevat, la pollancreda fa una petita clariana on s'ubica una tarima de fusta que pot rebre un escenari i que connecta amb la passera abans esmentada. On la pollancreda s'introdueix entre els blocs d'habitatges, uns tarongers substitueixen els arbres preexistents. Les petanques estan disposades en tres grups de quatre pistes i separades del carrer per una tanca de taulons de fusta. Les pistes queden voltades per plantacions lineals, també de pollancres, mentre que en el seu límit amb el jardí elevat trobem un mur amb grades ombrejades per xicandres des de les quals es pot observar còmodament el joc. Al jardí s'accedeix mitjançant rampes, escales i plans inclinats de llambordes i gespa en els quals hi ha instal·lats tobogans. S'han respectat els oms que hi existien i s'han plantat nous arbres, tant de flor (arbre de Judea, acàcia, tipuana) com rústics (ametller, prunera, magraner) i "rurals" (garrofer, surera, figuera). Els sortidors d'aigua són tres en total que, arrenglerats i equidistants, creuen la plaça en diagonal d'un extrem a l'altre. Les alçades màximes dels raigs d'aigua són de deu, sis i quatre metres. L'aigua es recull a través de reixetes i es condueix a un dipòsit des d'on es bombeja de nou cap als sortidors, que de nit s'il·luminen amb focus aquàtics ocults.



▲ Planta i secció del projecte.

Una densa pollancreda travessa tot l'ample de la plaça fins a introduir-se entre dos blocs d'habitatges. Els pollancres envolten una renglera d'oms que forma un camí il·luminat per fanals circulars i limitat per una passera de travesses de fusta.











Plaça de la Llibertat i estació d'autobusos

Cornellà de Llobregat



PROJECTE
1994.

EXECUCIÓ
1995.

SUPERFÍCIE
0,77 ha.

COST
74.923.755 ptes.

CONTRACTISTA
ATYMSA.

PROMOTOR
Ajuntament de Cornellà de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Claudi Aguiló, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Jaume Martí, *arquitecte tècnic;* Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Gisela Arbós i Víctor Argilaga, *estudiants d'arquitectura.*

L'indret on s'ha dut a terme aquest projecte té una posició estratègica dins l'estructura urbana de Cornellà, ja que se situa allà on acaba el barri Centre i comença la zona industrial d'Almeda. La plaça, alhora que serveix per esponjar una àrea densament edificada, esdevé també barrera visual i física entre tots dos àmbits. L'actuació s'ha centrat a recuperar un antic magatzem de licors tot convertint-lo en estació d'autobusos aprofitant, a més de la seva bona ubicació, l'amplada i alçada de la nau, de gran lluminositat. Tot i ser utilitzada per autobusos urbans, l'estació recorda el tradicional aspecte de les terminals d'autocars de línia, amb les seves andanes o petits molls d'embarcament de passatgers, separats pels carrils per on els vehicles entren, surten o bé s'esperen. En realitat, la posada en servei de l'estació ha servit per allargar diverses línies d'autobús que connecten Cornellà amb Barcelona. Els murs laterals de l'antic magatzem s'han mantingut en peu, tot i que s'hi han practicat obertures que permeten el pas de la llum i dels usuaris a les andanes, a més de donar a l'edifici un aspecte més lleuger, semblant a una pèrgola. Les parets dels dos extrems s'han eliminat totalment per permetre l'entrada i sortida dels autobusos de l'estació, que compta amb una andana interior de gairebé 150 metres de longitud. Crida força l'atenció el sostre de l'edifici, basat en una estructura metàl·lica que també entronca amb la tradició de les estacions clàssiques i que s'ha volgut destacar pintant-la de blanc en contrast amb el color crema de les parets.
L'estació està adossada a la plaça de la Llibertat, que s'ha volgut entendre com a vestíbul d'accés al barri Centre i alhora zona d'estada i d'activitats (jocs infantils, pistes de petanca). A la banda més propera al polígon industrial s'han aixecat dues dunes en forma de mitja lluna i recobertes de vegetació. La seva funció, a més de fer de barrera visual entre el centre de la plaça i la circulació dels carrers que l'envolten, consisteix a separar i definir diversos espais, paviments i usos, a banda de ser un lloc força agradable per esperar l'arribada de l'autobús.

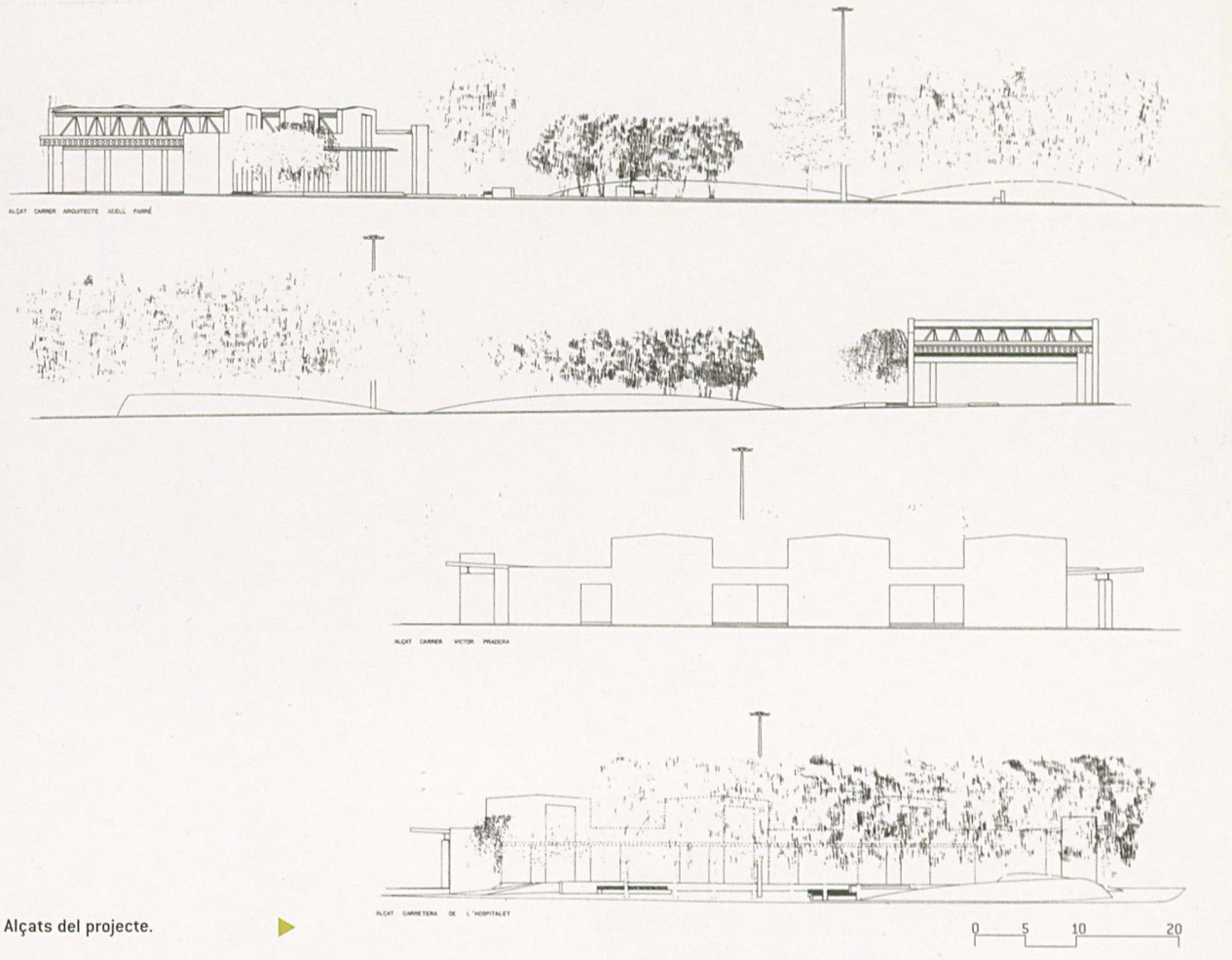


▲ Planta del projecte.





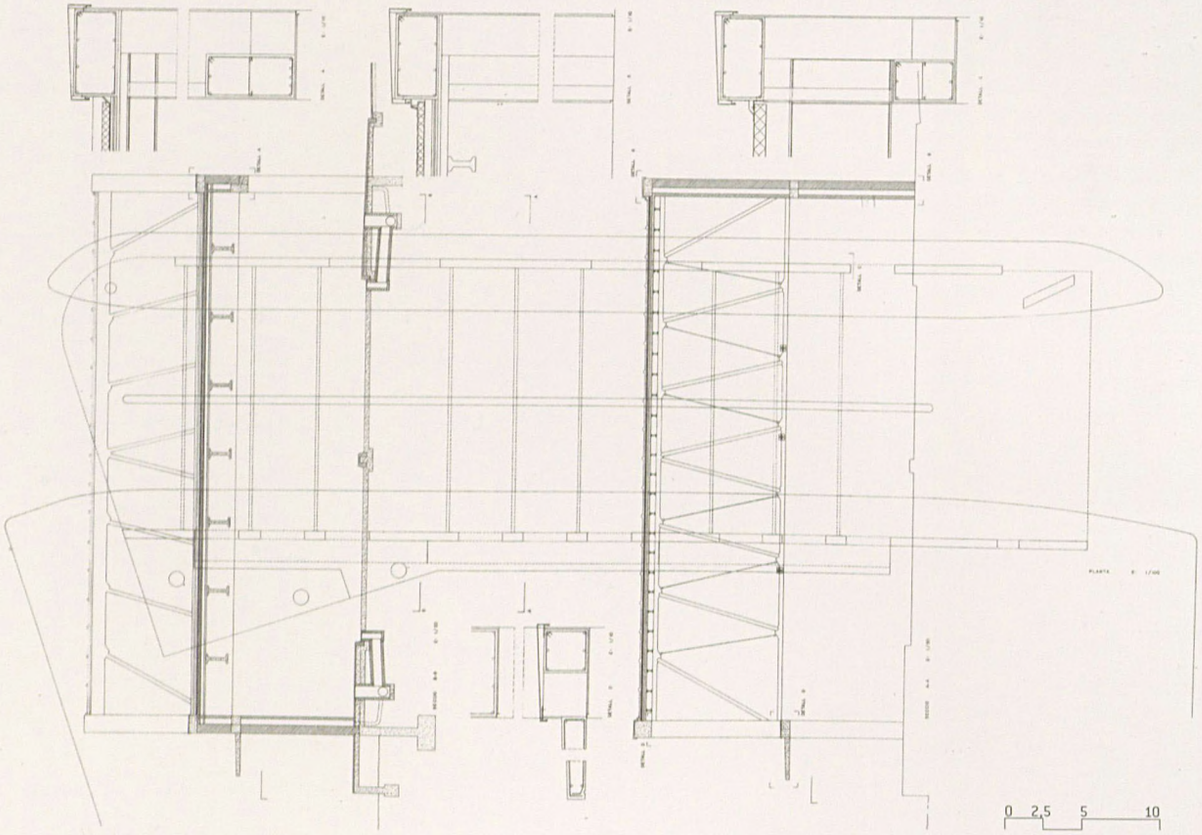
La plaça de la Llibertat té una posició estratègica dins l'estructura urbana de Cornellà, ja que se situa allà on acaba el barri del Centre i comença la zona industrial d'Almeda. A la banda més propera al polígon industrial s'han aixecat dues dunes la funció de les quals és fer de barrera visual entre el centre de la plaça i la circulació dels carrers que l'envolten, alhora que separen i defineixen diversos espais, paviments i usos.



Alçats del projecte.







Planta, seccions i detalls de l'estació d'autobusos.

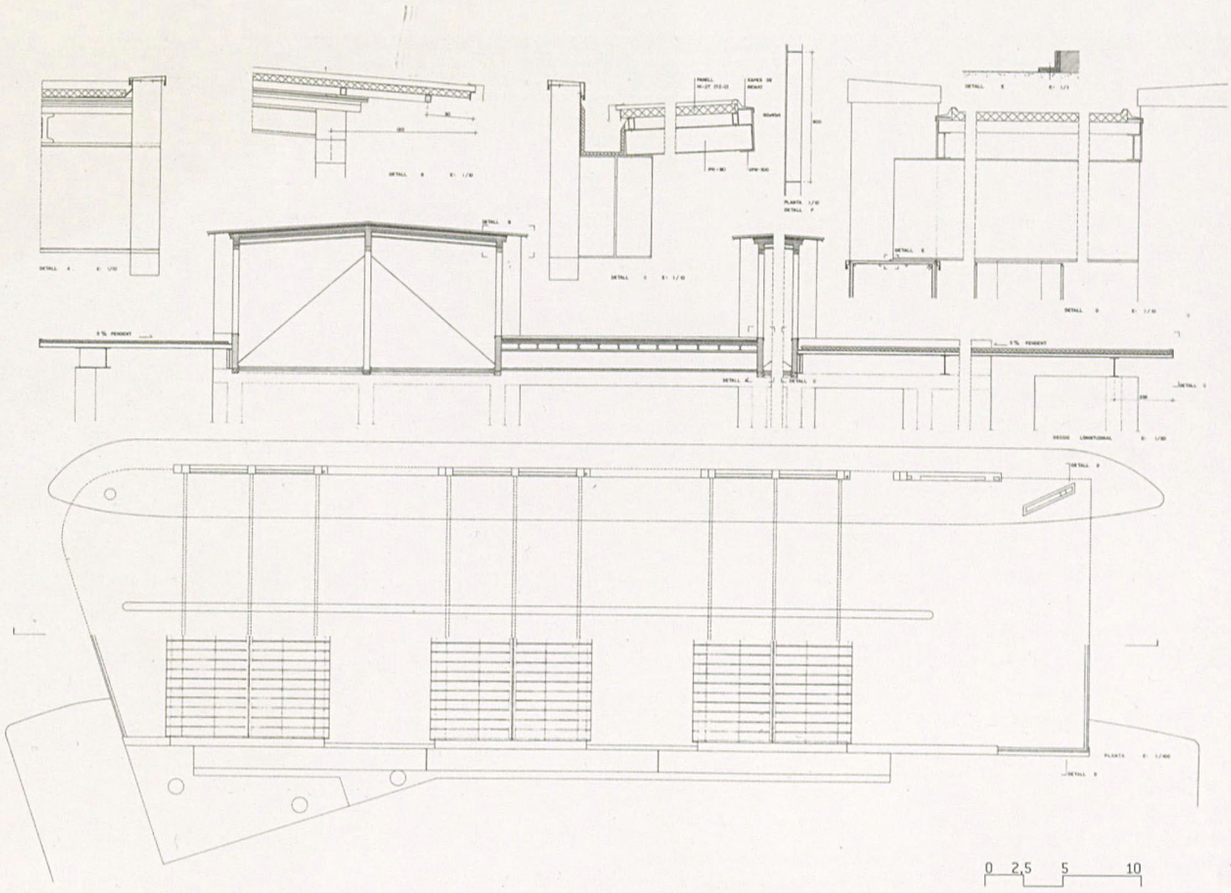
L'actuació s'ha centrat a recuperar un antic magatzem de licors tot convertint-lo en estació d'autobusos aprofitant, a més de la seva bona ubicació, l'amplada i l'alçada de la nau, de gran lluminositat.







Els murs laterals de l'antic magatzem s'han mantingut en peu, tot i que s'hi han practicat diverses obertures que permeten el pas de la llum i dels usuaris a les andanes, a més de donar a l'edifici un aspecte més lleuger, semblant a una pèrgola. Les parets dels dos extrems s'han eliminat totalment per permetre l'entrada i la sortida dels autobusos.



Planta, secció i detalls de la coberta de l'estació d'autobusos.

Plaça de l'Agricultura.

Sant Boi de Llobregat



PROJECTE
1994.

EXECUCIÓ
1994.

SUPERFÍCIE
0,92 ha.

COST
172.054.998 ptes.

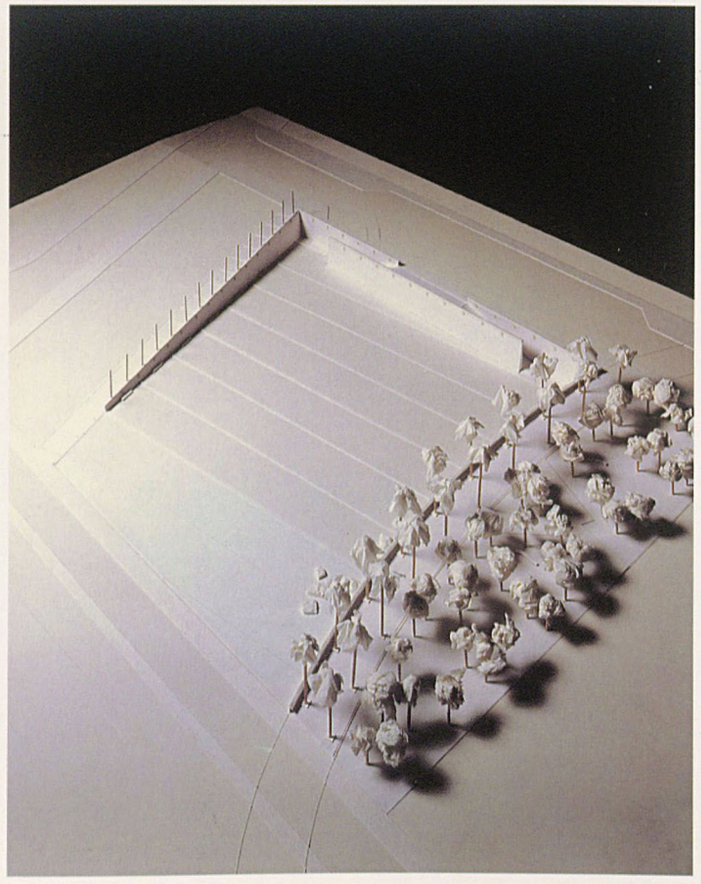
CONTRACTISTA
CORVIAM.

PROMOTORS
Ajuntament de Sant Boi de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Arata Isozaki & Associats.

COL·LABORADORS
Toshiaki Tange i Juan Carlos Rodríguez, *arquitectes;* Masato Hori, Rafael Delgado, Herminia Córdoba i Nilo Lletjós.

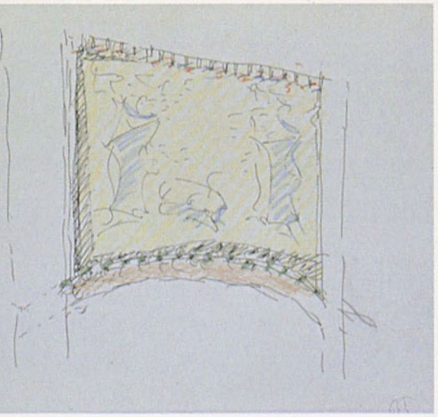
La plaça de l'Agricultura forma part del projecte global de transformació del parc de la Muntanyeta al parc central de Sant Boi. Situada al sud del parc, la construcció d'aquesta plaça va suposar al seu dia l'apropament del barri de Camps Blancs a la resta de la ciutat de Sant Boi, tot millorant l'entorn urbà d'aquest barri en oferir un nou espai públic per al gaudi de tots els ciutadans, sobretot pel dels alumnes de l'escola Barrufet, que l'utilitzen per a les estones d'esbarjo. El seu disseny permet, a més, l'ampliació del recinte firal, cosa que contribueix a reforçar el caràcter comarcal de l'esdeveniment ciutadà més important de Sant Boi: la Fira de la Puríssima. La plaça de l'Agricultura es troba limitada entre el carrer Baldiri Aleu i Torres, l'escola Barrufet, la ronda de Sant Ramon i el carrer de la Cerdanya. El disseny arquitectònic de la plaça és d'extrema senzillesa, format per tres murs, un de formigó vist cobert de vegetació i els altres dos recoberts de pissarra col·locada de diferents formes. El paviment és de sauló amb una franja de pedra de Sant Vicenç cada 10 metres que marca el canal de drenatge del sauló. Per als vianants, el seu accés principal és a través del carrer Baldiri Aleu i Torres, al qual s'han disposat unes àmplies escalinates de pedra. La plaça acaba al carrer de la Cerdanya, on s'adapta al pendent existent mitjançant una rampa suau que facilita l'accés de vehicles durant la celebració de fires, espectacles o qualsevol altre acte de tipus cultural o lúdic. Exceptuant el costat que llinda amb el carrer de la Cerdanya, tota la plaça està envoltada per un mur de pedra que constitueix un element de disseny singular de tot el conjunt, i on s'ha ubicat un sistema de lluminàries que produeixen un efecte de llum rasant sobre el mateix mur i el paviment. Mirant la plaça des d'aquest carrer, a mà esquerra, una vorera, d'una amplada de 5 metres, comunica els dos carrers, el de la Cerdanya i Baldiri Aleu. En aquest segment de barana o mur de pedra s'han disposat pals per a banderes. Al costat dret, i tot seguint el pendent natural del terreny, s'ha construït un passeig per a vianants de 8 metres d'amplada on s'han plantat palmeres. Entre aquest passeig i l'escola Barrufet hi ha la zona verda, on s'ha sembrat gespa i s'han col·locat diversos bancs. Una arbreda de pins disposats en conjunts asimètrics donara la impressió visual de bosc espaiós que aplega zones ombrívoles i d'altres assoleiades.



▲ Maqueta del projecte.

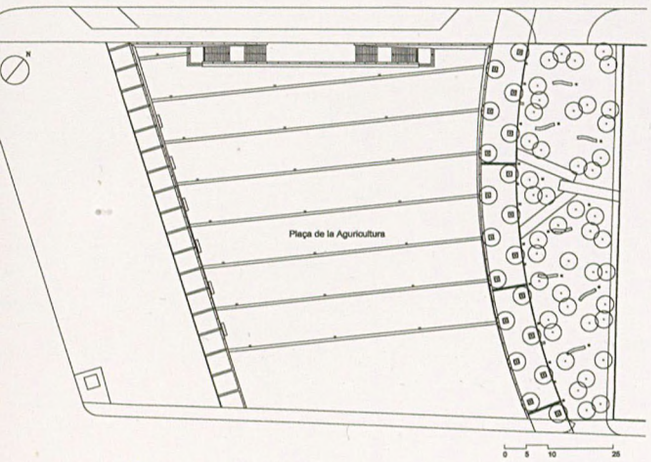






El disseny arquitectònic de la plaça és d'extrema senzillesa, format per tres murs, un de formigó vist cobert de vegetació i els altres dos recoberts de pissarra col·locada de diferents formes. El paviment és de sauló amb una franja de pedra de Sant Vicenç cada 10 metres que marca el canal de drenatge del sauló.





▲ Planta del projecte.



Plaça de la Sardana

L'Hospitalet de Llobregat

PROJECTE
1992.

EXECUCIÓ
1992.

SUPERFÍCIE
0,25 Ha.

COST
115.000.000 de ptes.

CONTRACTISTA
SAPYC.

PROMOTORS
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

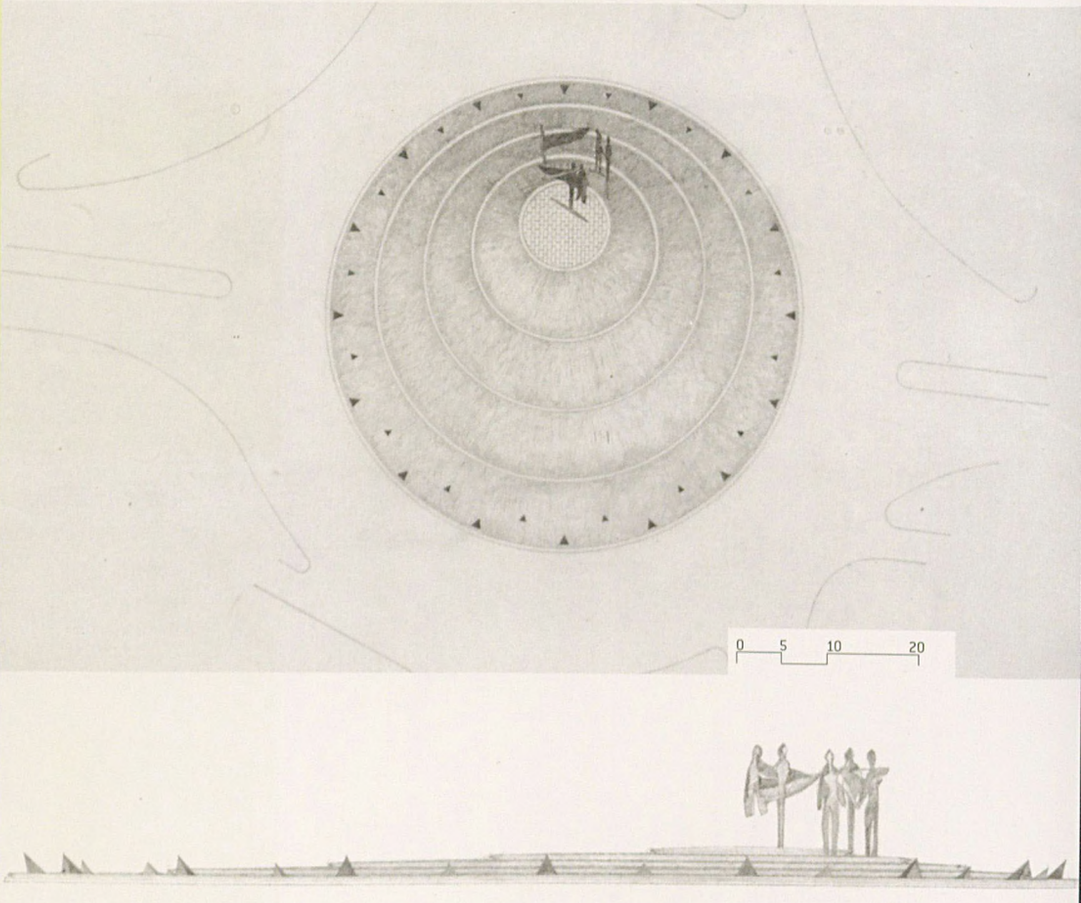
AUTORS
Sergi Gòdia i Jon Montero, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic*; Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial.*

Joan Sunyer, *escultor.*



A l'encreuament entre la rambla de la Marina i la travessia Industrial s'ha construït una immensa rotonda de 57 metres de diàmetre que ve a significar la frontera entre un barri densament poblat i amb construccions força elevades, com és Bellvitge, i un polígon industrial ocupat per naus que poques vegades superen l'alçada d'una planta baixa. La rotonda separa i alhora ordena el trànsit entre aquests dos àmbits tan diferents des del punt de vista urbanístic i social, i acull en el seu interior un grup escultòric de Joan Sunyer anomenat *La Sardana* i que dóna nom al conjunt de la plaça. El fet que l'escultura tingui només 5,5 metres d'alçada i les seves figures siguin força esveltes ha obligat a estudiar a fons la seva ubicació per tal que no passés desapercebuda enmig d'una rotonda tan gran i prop d'uns edificis tan elevats. Aquest problema s'ha resolt amb la construcció de cinc discos o plataformes circulars superposades. La més gran, que ocupa tot el perímetre de la rotonda, és la base, i les altres es van afegint a sobre de manera que, quan més elevada està una plataforma, més petita és. Els discos no són concèntrics, sinó que tendeixen a escorar-se cap a un dels extrems de la rotonda. Totes les plataformes estan recobertes de gespa, tret de la darrera i més elevada, pavimentada amb llambordes, que aconsegueix una alçada de dos metres respecte al carrer i que acull part del grup escultòric, que d'aquesta manera queda més ressaltat. L'obra de Joan Sunyer, elaborada amb planxa metàl·lica esmaltada, s'apropa així a un dels extrems de la plaça, el més proper a la zona industrial, fugint així de les grans edificacions de Bellvitge, al costat de les quals semblaria massa esquifida. El perímetre de cada plataforma circular s'ha ressaltat amb motllures d'acer rovellat que, a mode d'esglaons, van salvant el desnivell. La il·luminació del conjunt també ressalta al màxim l'escultura, doncs un focus es concentra únicament en ella, deixant a les fosques la resta de la rotonda. Per motius de seguretat del trànsit, el perímetre de l'anella exterior acull un rosari de lluminàries piramidals encastades al terra que il·luminen el límit amb la calçada.



▲ Planta i alçat del projecte.



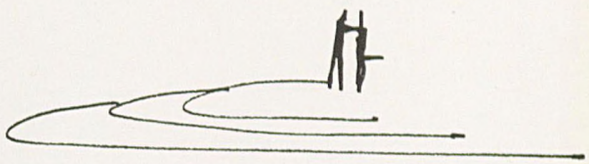




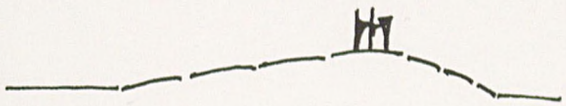




S'ha construït una immensa rotonda de 57 metres de diàmetre que ve a significar la frontera entre un barri densament poblat, com és Bellvitge, i un polígon industrial. La rotonda separa i alhora ordena el trànsit entre aquests dos àmbits tan diferents des del punt de vista urbanístic i social, i acull en el seu interior un grup escultòric de Joan Sunyer anomenat *La Sardana* i que dóna nom al conjunt de la plaça.








Eixos
Urbans



3

3.01 **Riera de Sant Llorenç.** *Gavà-Viladecans.*

3.02 **Avinguda del Carrilet, (Aprestadora, Riera Blanca i Alhambra).** *L'Hospitalet de Llobregat.*

3.03 **Carrers del nucli antic.** *El Prat de Llobregat.*

3.04 **Pas soterrat.** *Badalona.*

3.05 **Perllongament de la Rambla.** *Badalona.*

3.06 **Riera de Sant Climent.** *Viladecans.*

3.07 **Pas soterrat del carrer Pau Casals.** *Castelldefels.*

3.08 **Ronda del Mig.** *Badalona.*

3.09 **Avinguda de Miraflores.** *L'Hospitalet de Llobregat.*

3.10 **Riera de Canyadó.** *Badalona.*

3.11 **Accés nord a Cerdanyola.** *Cerdanyola del Vallès.*

3.12 **Pas soterrat al carrer de Sant Raimon de Penyafort.** *Sant Adrià de Besòs.*

3.13 **Rambla de Sant Just.** *Sant Just Desvern.*

3.14 **Carrers del nucli antic.** *Sant Adrià de Besòs.*

3.15 **Rambla de Sant Joan Puigfred.** *Badalona.*

3.16 **Passarel·la sobre el riu Ripoll i pont dels Germans.** *Montcada i Reixac.*

3.17 **Avinguda de la República Argentina.** *Cornellà de Llobregat.*

3.18 **Carrer de Claverol.** *Sant Vicenç dels Horts.*

3.19 **Carrers del nucli antic.** *Pallejà.*

3.20 **Tres espais públics.** *Badia del Vallès.*

3.21 **Avinguda del Carrilet, (Amadeu Torner, Jacint Verdaguer).** *L'Hospitalet de Llobregat.*

Riera de Sant Llorenç

Gavà-Viladecans

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1997-2000.

SUPERFÍCIE
5,7 ha.

COST TOTAL
511.597.790 ptes.

CONTRACTISTA
NECSO.

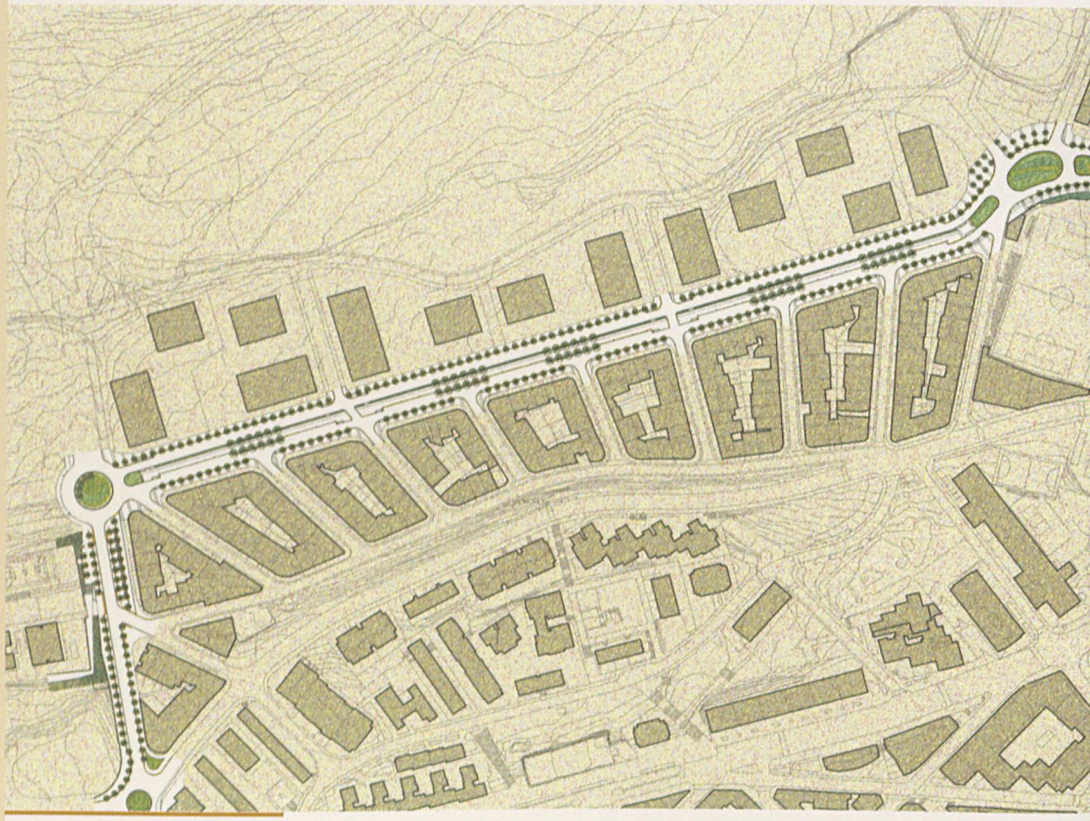
PROMOTORS
Ajuntaments de Gavà i Viladecans i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Xavier Nogués, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Lluís Roig, *arquitecte tècnic;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Josep Serra, *enginyer de camins, canals i ports,* Ingenieros IM3; Carlos Alonso i Narcís Valle, *delineants;* Pilar Novoa, Sergi Carulla i Sònia Ayala, *estudiants d'arquitectura.*

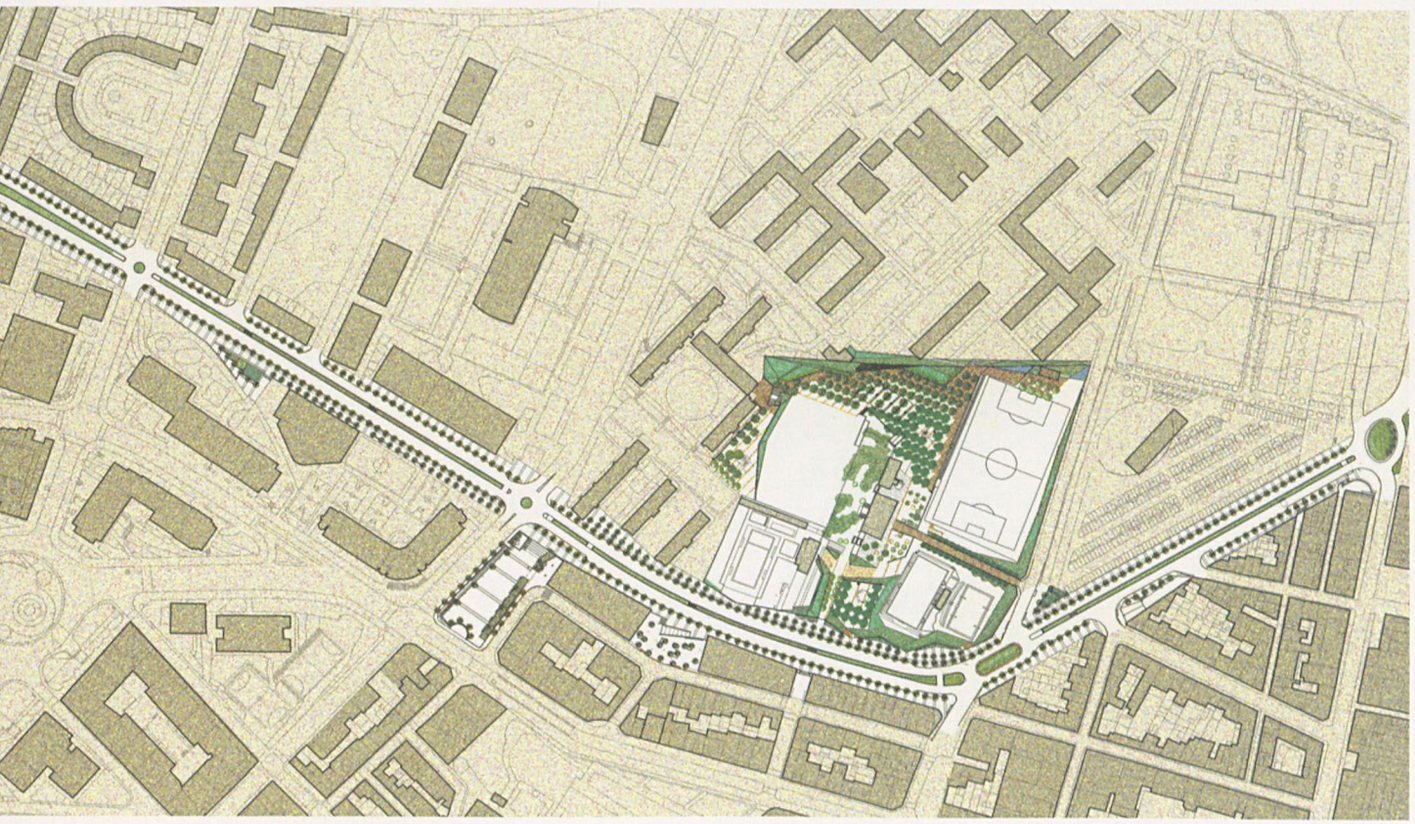


La riera de Sant Llorenç, canalitzada i coberta en el seu dia per la Junta d'Aigües, separa físicament i administrativament les localitats de Gavà i Viladecans. Els diferents barris de totes dues localitats han anat creixent en direcció a la riera sense tenir en compte la trama urbana del veí i acumulant en aquesta franja fronterera diversos serveis i infrastructures que molestaven dintre de la ciutat. La urbanització de l'avinguda ha hagut d'eliminar alguns d'aquests serveis i emprendre una tasca de "microcirugia urbana" per tal de resoldre de manera satisfactòria l'arribada dels diferents carrers transversals a la riera. Així s'ha aconseguit que l'avinguda, de 1.700 metres de longitud, tingui una amplada mínima de 28 metres, tot i que s'ha eixamplat allà on ha estat possible i els respectius teixits urbans ho han permès. L'avinguda disposa d'una mitjana central enjardinada de tres metres d'ample. Aquesta franja, a més de separar les dues calçades, ajuda a salvar la diferència de rasant existent entre elles en diversos trams del carrer. Les calçades, una per cada sentit de la circulació, tenen cinc metres d'ample, de manera que permeten la conducció per un sol carril de mides considerables que, en funció de futurs increments del trànsit, es pot ampliar a dos més estrets. Les voreres de cada banda de carrer tenen una mitjana d'entre set i vuit metres i van acompanyades per dues franges d'aparcament per a vehicles que en total sumen 350 places. En els trams més estrets les voreres es redueixen fins a un mínim de quatre metres. Aquesta distribució dels espais aconsegueix ser perfectament simètrica i ordenada en el tram superior de l'avinguda, entre els barris de Can Tintorer, de Gavà, i Can Guardiola, de Viladecans. Es tracta d'una zona urbanitzada més recentment i de manera més racional i, a més, les rasants de cada banda de l'avinguda coincideixen, de manera que han permès crear una rambla central de passeig amb diverses àrees de repòs. Com és lògic, tot el carrer disposa de vegetació, mobiliari urbà i elements constructius idèntics per tal de dotar-lo d'unitat i coherència formal. Les voreres s'han pavimentat amb lloses de formigó de tipus romà, de 40 per 60 centímetres, que permeten mantenir la unitat del traçat malgrat la sinuositat de



▲ Planta del projecte.

S'ha aconseguit que l'avinguda, de 1.700 metres de longitud, tingui una amplada mínima de 28 metres, tot i que s'ha eixamplat allà on ha estat possible i els respectius teixits urbans ho han permès.



0 25 50 100

l'avinguda. Els pollancres plantats en filera a les voreres estan separats entre ells sis metres, per tal d'aconseguir un efecte "pantalla" que tapi el desordre arquitectònic de les façanes laterals. En aquells llocs on l'avinguda s'eixampla i permet la ubicació de placetes o espais complementaris s'han disposat arbres de capçada més arrodonida i densa per tal d'oferir més zones d'ombra. En total s'han plantat més de 600 arbres. La mitjana central, per la seva banda, ha estat recoberta amb espècies arbustives contínues.

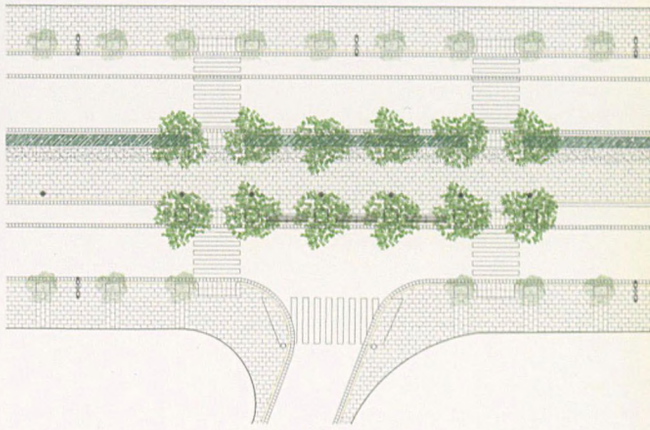






Els arbres plantats en filera a les voreres estan separats entre sí sis metres. Són verticals, estrets i de fulla caduca. En total s'han plantat més de 600 arbres.





▲ Detall de la Rambla.

Avinguda del Carrilet (Aprestadora, Riera Blanca i Alhambra)

L'Hospitalet de Llobregat

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998-2000.

SUPERFÍCIE
2,658 ha.

COST TOTAL
403.511.024 ptes.

CONTRACTISTA
COPCISA.

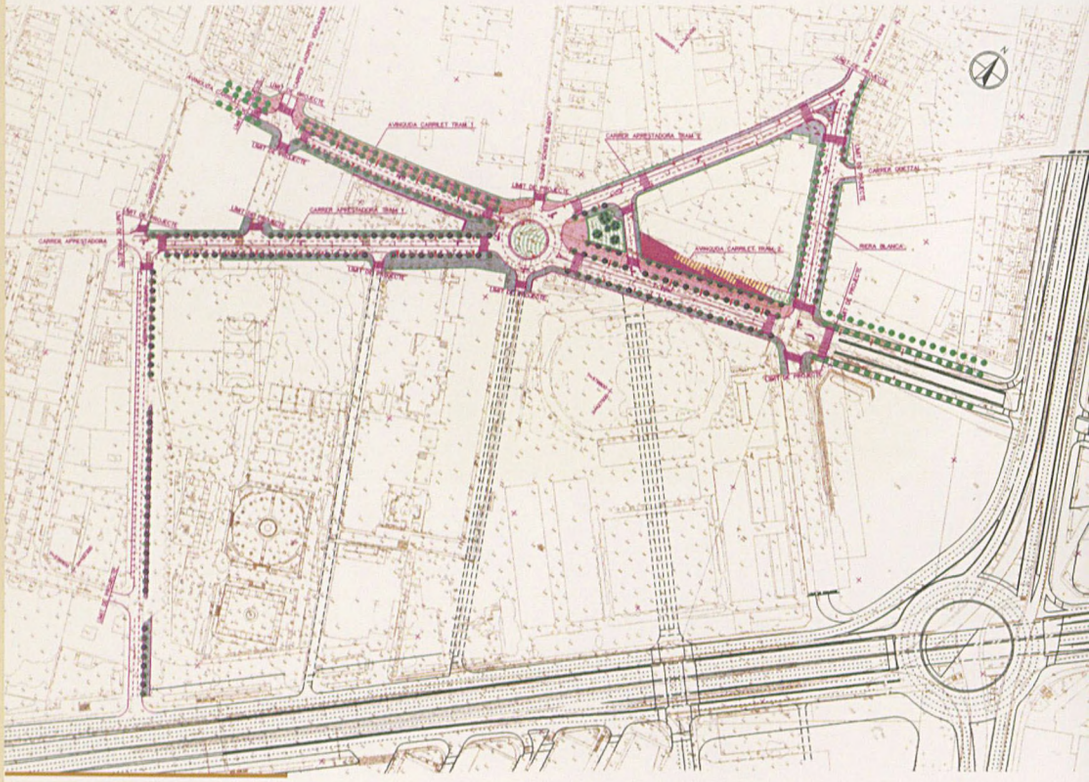
PROMOTORS
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Jaume Llongueras, *enginyer de camins, canals i ports.*

COL·LABORADORS
Manel Sanz, *tècnic auxiliar;* Òscar Bustos.



La trama viària sobre la que s'ha centrat aquesta actuació, separada de la Gran Via per l'antiga caserna de Lepant i futura Ciutat Judicial, té una transcendència cabdal pel que fa a la connexió dels centres urbans de l'Hospitalet i Barcelona. Considerada una de les noves i principals portes d'entrada a la segona ciutat de Catalunya, l'avinguda del Carrilet travessa tot l'Hospitalet per desembocar en una altra avinguda, la Gran Via, que a la seva vegada travessa tota Barcelona. Aquesta connexió es produeix, a més, en l'entorn d'un espai que darrerament ha guanyat centralitat i amb un gran potencial de futur: la plaça Cerdà, recentment redissenyada. L'actuació sobre aquest primer (o darrer) segment de l'avinguda del Carrilet no ha consistit únicament en obres de reforma, sinó també de creació d'un tram de nova planta en un entorn urbanístic deficitari. A part de l'avinguda del Carrilet, també han estat objecte de reforma trams dels carrers Aprestadora, Riera Blanca i Alhambra. Per resoldre les connexions entre tots ells i amb la zona d'influència de Cerdà ha calgut crear una gran plaça amb funció circulatòria de rotonda que distribueix el trànsit de manera racional. La coincidència d'aquestes obres amb les de reforma de la plaça Cerdà va fer necessària la seva divisió en fases per tal de trobar l'encaix entre tots dos projectes. Donat que cadascun dels carrers sobre els que s'ha actuat té una funció diferent dins l'esquema viari de l'Hospitalet, els criteris de disseny també han estat diferents. Així, el tram del Carrilet entre Jacint Verdaguer i Aprestadora és pràcticament la continuació del mateix esquema existent en el tram de l'avinguda cap al centre de l'Hospitalet, amb una vorera força ampla al costat de muntanya, més estreta al costat de mar, un carril de circulació per sentit i una franja d'aparcament. Entre Aprestadora i Riera Blanca, l'avinguda es transforma i passa a tenir dos carrils per sentit, mentre que les voreres continuen el mateix esquema. En tot l'àmbit d'actuació s'ha apostat per la plantació lineal d'arbres en les voreres, tret d'algun tram del carrer Aprestadora per qüestions d'espai, alhora que s'ha renovat l'enllumenat, la semaforització i el mobiliari urbà.



▲ Planta del projecte.





Donat que cadascun dels carrers sobre els que s'ha actuat té una funció diferent dins l'esquema viari de l'Hospitalet, els criteris de disseny també han estat diferents. Així, el tram del Carrilet entre Jacint Verdaguer i Aprestadora és pràcticament la continuació del mateix esquema existent en el tram de l'avinguda cap al centre de l'Hospitalet, amb una vorera força ampla al costat de muntanya, més estreta al costat de mar, un carril de circulació per sentit i una franja d'aparcament.

Carrers del nucli antic

El Prat de Llobregat

PROJECTE
1988.

EXECUCIÓ
1998-2000.

SUPERFÍCIE
0,24 ha.

COST TOTAL
91.633.162 ptes.

CONTRACTISTA
AGT/Construcciones A. Feu, SA.

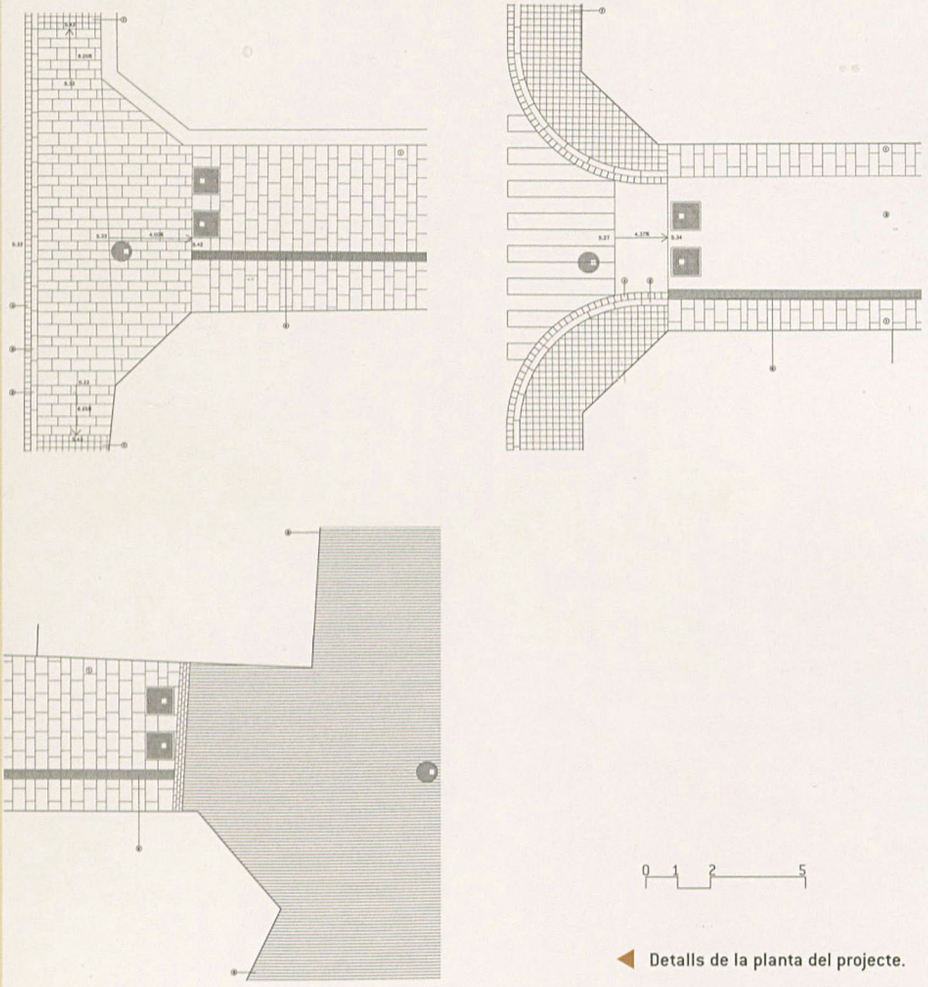
PROMOTORS
Ajuntament del Prat de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Rafael A. de Cáceres, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Francisco-Javier Pazos, *arquitecte técnic,* Manel Sanz, *tècnic auxiliar .*



La recuperació dels cascs antics de les ciutats passa, en gran mida, per retornar espai als vianants en detriment dels vehicles. No obstant això, quan es tracta de carrers amb poca activitat comercial i moltes entrades a garatges particulars o tallers, cal buscar una solució intermèdia. Aquest és el cas dels quatre carrers del nucli històric del Prat objecte d'aquesta actuació. A grans trets, la transformació ha consistit a substituir les voreres i la calçada de llamborda preexistent per una superfície plana en la qual voreres i calçada es troben a la mateixa alçada, tot i que diferenciades pel tipus de paviment utilitzat per a cadascuna. Això ha estat possible als tres carrers amb una amplada superior a 5,70 metres, ja que al carrer Eusebi Soler, de tan sols cinc metres, ha calgut adoptar una solució diferent. En el primer cas, als carrers Rigual, Doctor Robert i Mariscal Jofre, s'han disposat voreres a banda i banda, d'una amplada constant d'un metre i pavimentades amb pedra natural sorrenca de set centímetres de gruix. Malgrat estar al mateix nivell de la calçada, que s'ha pavimentat amb asfalt, aquesta diferenciació de les voreres vol destacar que es tracta d'un espai destinat estrictament als vianants, que tanmateix poden transitar per tota l'amplada del carrer sense necessitat de pujar esglaons. Entre una de les voreres i la capa asfàltica central s'ha ubicat una reixa contínua que protegeix una canal de recollida d'aigües pluvials. Al carrer Eusebi Soler, donada la seva estretor, no s'ha diferenciat entre vorera i calçada i tota la superfície s'ha pavimentat amb les mateixes peces de pedra natural sorrenca esmentades. Aquí, la reixa i la canal de recollida d'aigües passa pel mig del carrer. Cal destacar que les antigues llambordes de pedra que cobrien aquests carrers s'han reutilitzat en altres construccions al mateix municipi, especialment en rotondes,



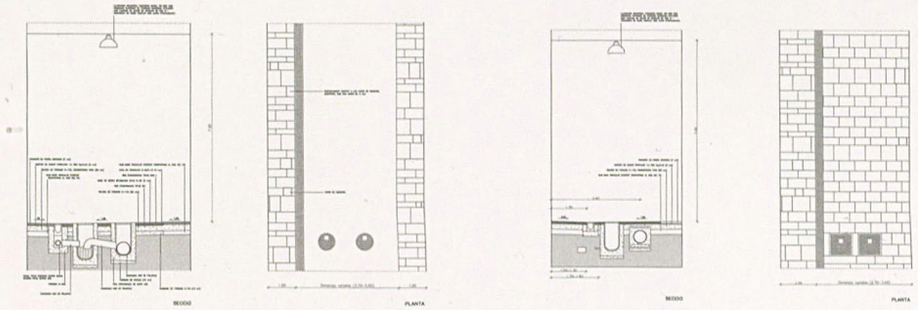
◀ Detalls de la planta del projecte.











0 1 2 5

◀ Detalls.

Malgrat estar al mateix nivell de la calçada, que s'ha pavimentat amb asfalt, la diferenciació de les voreres vol destacar que es tracta d'un espai destinat estrictament als vianants, que tanmateix poden transitar per tota l'amplada del carrer sense necessitat de pujar graons.

Pas soterrat

Badalona

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999-2000.

SUPERFÍCIE
0,224 ha.

COST TOTAL
86.057.205 ptes.

CONTRACTISTA
Vias y Construcciones.

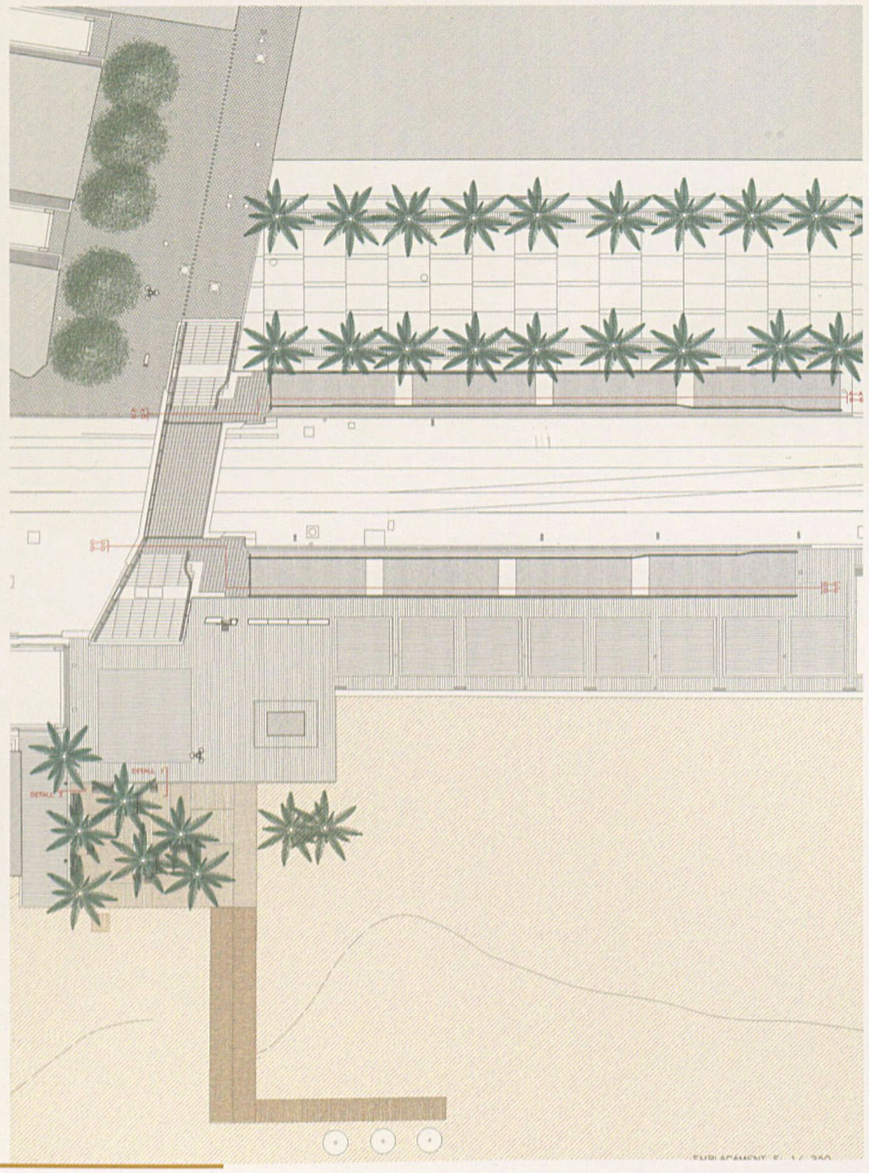
PROMOTORS
Ajuntament de Badalona i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Jordi Navarro, *arquitecte.*

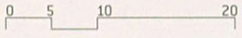
COL·LABORADORS
Josep Serra, *enginyer de camins, canals i ports;* Jordi Espriu, *arquitecte tècnic;* Núria García, Agustí Fernández i Vanessa Vázquez, *estudiants d'arquitectura.*



L'aplicació de la normativa de supressió de barreres arquitectòniques ha portat a instal·lar rampes allà on abans només hi havia escales. És el cas del pas que, sota el ferrocarril, comunica el carrer del Mar de Badalona, ànima del casc antic de la ciutat, amb la platja. A banda i banda del pas soterrat s'han construït dues places, una de granit al cantó del carrer del Mar i una altra de fusta al costat de la platja, que connecten amb les noves rampes. La plaça de granit també s'entén com a final de la Rambla i dels carrers de Sant Joaquim i de Sant Carles. El paviment és continuació de l'utilitzat al carrer del Mar, de granit buixardat, mentre que la il·luminació s'aconsegueix amb un sol fanal de vuit projectors situat just a l'eix de la Rambla. Una filera de cinc tamarius, arbres eminentment marins, situats a la banda de ponent ombreja les terrasses dels bars i fa de teló de fons verd al final de la Rambla. La plaça de fusta de la banda de la platja connecta amb el pas soterrani a través d'una altra plaça de llambordes que, de fet, és un eixamplament del passeig marítim. Aquest espai permet el pas dels vehicles de serveis i la ubicació del quiosc, d'una escultura de ferro fos amb un banc i una font, un fanal de vuit projectors i la senyalització de la platja. Entre aquest espai i la sorra es troba la plaça de fusta, de forma quadrangular i de dimensions similars a l'anterior. Un grup de palmeres l'ombreja i li dóna un caire d'oasi. Aquesta plaça està delimitada amb unes balises pel cantó de l'edifici de la Comissió de Ports, mentre que d'ella neix una passera de fusta que condueix fins a la platja. Pel que fa al pas inferior sota el ferrocarril, la seva construcció va obligar a trencar part dels murs de pantalla preexistents i a desplaçar un tram de la línia d'alta pressió de gas que transcorre al llarg del passeig marítim. L'amplada de les rampes és de 3,5 metres al cantó del passeig marítim i de 3,07 al cantó de la Rambla, on s'ha fet més estreta per tal de no haver d'eliminar una palmera allà plantada. Totes dues rampes tenen una llargària de 45 metres dividits en quatre trams i tres replans. El pendent mig és del 7% i el paviment de formigó gravat al centre i lliscat a les bandes laterals. Les escales s'han recobert amb les mateixes llambordes de granit del carrer del Mar, mentre que les baranes són d'acer inoxidable i vidre per tal de no interrompre visualment el pla de la ciutat i el mar.



▲ Planta del projecte.



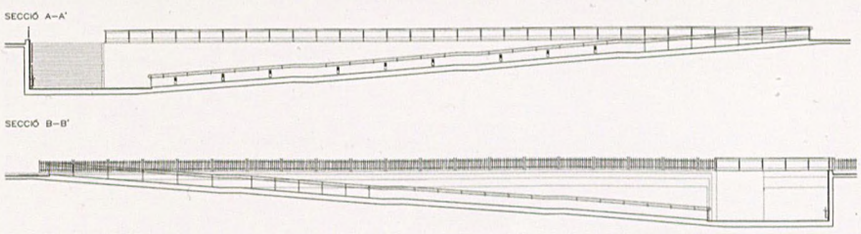
A banda i banda del pas soterrat s'han construït dues places, una de granit al cantó del carrer del Mar i una altra de fusta al costat de la platja, que connecten amb les noves rampes.











▲ Seccions de la rampa a la banda de la Rambla.

0 2 5 10

Perllongament de la Rambla

Badalona

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
0,612 ha.

COST TOTAL
143.204.270 ptes.

CONTRACTISTA
Probisa / Euroasfalt.

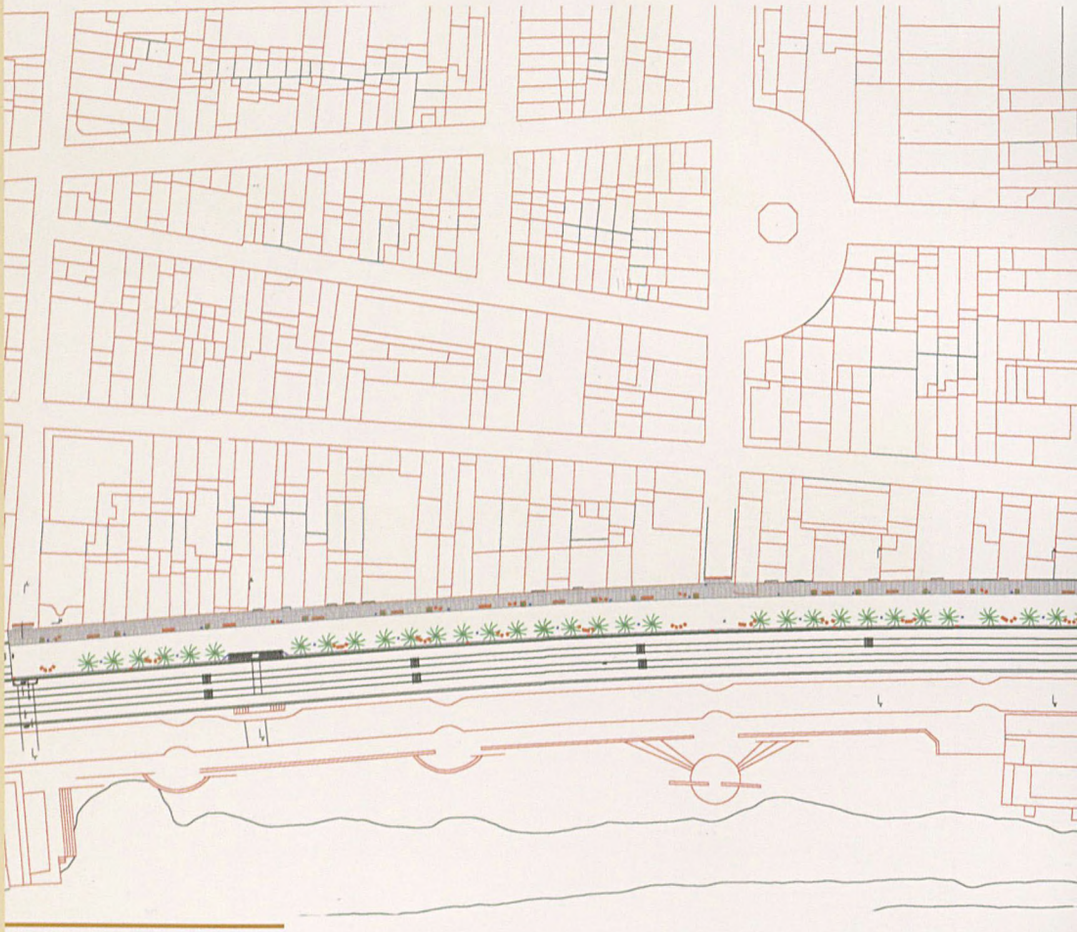
PROMOTORS
Ajuntament de Badalona i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Màrius Quintana, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
David Baillif, *arquitecte;* Manuel Raventós, *enginyer de camins, canals i ports;* Manuel Colomines, *enginyer tècnic agrícola;* Núria Giménez i Ramón Auset, *arquitectes tècnics;* Pau Sierra i David Oliva, *estudiants d'arquitectura.*

La Rambla, que té una amplada variable d'uns 12 metres entre les façanes dels edificis i el mur del ferrocarril, es divideix en dues franges en funció del tipus de paviment. La més propera als habitatges, d'uns quatre metres, està pavimentada amb lloses de formigó i dedicada en exclusiva als vianants. L'altra franja, compartida entre els passejants i els vehicles de serveis i dels veïns, fa uns vuit metres i mig d'amplada i està pavimentada amb formigó continu d'un color molt semblant al de la voravia, per tal de donar una imatge homogènia a tot el conjunt. Entre les lloses i el formigó s'ha col·locat una planxa vertical d'acer a manera de junta entre els dos materials, que queden al mateix nivell. Una canal oberta i deprimida respecte al paviment recull les aigües pluvials tot resseguint la base del mur del ferrocarril. El projecte preveia la plantació de dues fileres paral·leles de palmeres, una propera a les façanes i l'altra a les vies. No obstant això, l'existència d'un gran nombre de serveis soterrats prop dels edificis (aigua, gas, reg, electricitat, col·lectors...) tan sols ha permès de plantar la filera exterior de palmeres, situada a dos metres i mig del mur del tren. D'aquesta manera, la Rambla disposa de tres espais longitudinals en funció del seu ús: la vorera d'accés als edificis, en la qual s'han instal·lat diversos bancs; la calçada central, i l'espai sota les palmeres, que també acull seients, a més de vetlladors de bars i restaurants. Al final de la Rambla es troba una plaça rectangular que està ocupada per un mirador en forma de triangle i amb estructura de pilars i jàsseres de formigó armat, amb bigues, barana i paviment de fusta tropical. El mirador indica l'encreuament de la Rambla amb la riera de Canyadó i la connexió amb la platja per un pas inferior. El punt més alt del mirador es troba quatre metres per sobre del nivell de la vorera. La resta de la plaça és un pla inclinat que descendeix des de la vorera fins al pas inferior sota el mirador, la Rambla i la via del tren. Palmeres i bancs ocupen aquest espai, que no supera el desnivell màxim per a discapacitats i que, per tant, esdevé un còmode lloc d'estada.

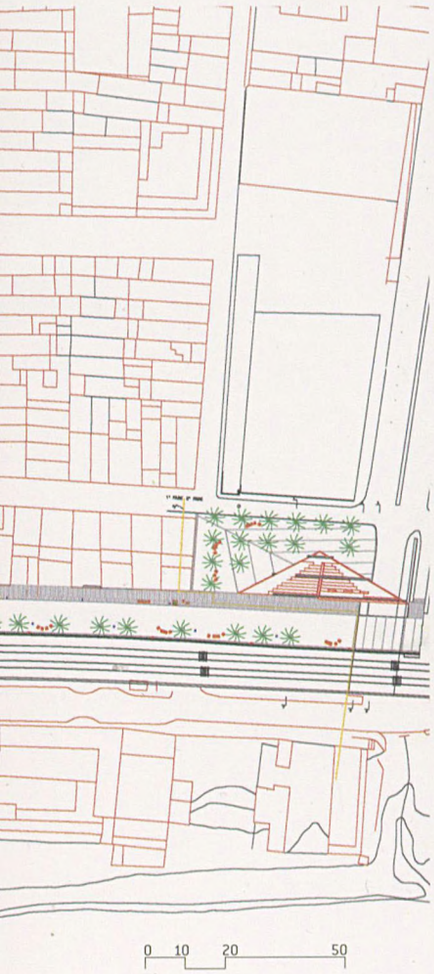




▲ Planta del projecte.











La Rambla disposa de tres espais longitudinals en funció del seu ús: la vorera d'accés als edificis, en la qual s'han instal·lat diversos bancs; la calçada central; i l'espai sota les palmeres, que també acull seients, a més de vetlladors de bars i restaurants.

Riera de Sant Climent

Viladecans

PROJECTE
1997, 1999.

EXECUCIÓ
1998, 1999.

SUPERFÍCIE
21,6 ha.

COST TOTAL
732.047.639 ptes.

CONTRACTISTA
COMSA.

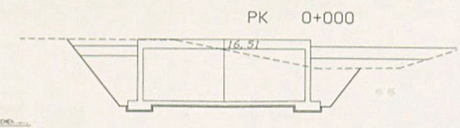
PROMOTORS
Ajuntament de Viladecans
i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Antoni Tomàs i Celedonio Gómez, *enginyers de camins, canals i ports.*

COL·LABORADORS
INYPSA, EMSSA, UPC.
Enric Batlle i Joan Roig, *arquitectes.*



El cobriment d'aquest tram de la riera de Sant Climent, que travessa Viladecans provenint del poble que li dóna nom, és un bon exemple de sutura urbanística. Aquesta actuació ha permès integrar físicament dos barris, el de Sales i el de la Torre Roja, a la resta de la trama urbana de Viladecans, situada a l'altra banda de la riera. A més, obre les portes al desenvolupament urbanístic de diversos sectors, com els de Gabrielistes, Llevant i Can Preciós, que es trobaven encotillats pel pas del torrent i que ara ja no pateixen barreres geogràfiques. El projecte s'ha dut a terme a banda i banda de la carretera comarcal C-245, que travessa la riera sobre un pont que suporta un trànsit molt intens. El tram que s'ha cobert té una longitud de 870 metres, neix al carrer de Santa Teresa, que connecta amb el centre de la vila, i finalitza a l'avinguda Segle XXI, en l'altre extrem del barri de Sales, ja als afores del casc urbà. De fet, al seu pas pel barri de Sales la riera pren el nom popular de Mas Fons, tot i que és la continuació del mateix torrent que baixa des de Sant Climent. Aigües amunt del carrer de Santa Teresa la riera s'ha endegat a cel obert en un tram de 210 metres, fins arribar al carrer Mare de Déu de Sales. El cobriment i l'endegament també han permès millorar l'enllaç entre la carretera C-245 i la de Sant Climent, tot creant un eix viari paral·lel a la riera a la vora del qual ha crescut un nou barri residencial. El cobriment ha consistit en la construcció d'un calaix rectangular de formigó armat amb sostre format per plaques prefabricades. La superfície coberta ha estat superior a una hectàrea, té una amplada de 12 metres, una alçada d'entre 2,5 i 3,9 metres i un pendent molt lleuger, d'entre el 5 i el 7 per 1.000. La secció hidràulica permet el desguàs d'un cabal màxim de 162 metres cúbics per segon, que correspon a un període de retorn de 500 anys. Quant al tram endegat, s'ha construït una secció trapezoïdal que al marge dret ve limitada per un mur de formigó i a l'esquerre per una escullera d'un metre i mig de gruix. L'amplada d'aquesta canalització varia entre els 12 i els 16 metres a la base i té un pendent mitjà més acusat que el tram cobert, l'1,2%, tot i que hi ha un punt que registra un desnivell del 4,3%.



▲ Secció del projecte.

▲ Planta del projecte.



La superfície coberta ha estat superior a una hectàrea, té una amplada de 12 metres, una alçada d'entre 2,5 i 3,9 metres i un pendent molt lleuger, d'entre el 5 i el 7 per 1.000.





El cobriment i l'endegament han permès millorar l'enllaç entre la carretera C-245 i la de Sant Climent, tot creant un eix viari paral·lel a la riera a la vora del qual ha crescut un nou barri residencial.



Pas soterrat del carrer Pau Casals

Castelldefels

PROJECTE
1996.

EXECUCIÓ
1998-1999.

SUPERFÍCIE
0,71 ha.

COST TOTAL
380.168.281 ptes.

CONTRACTISTA
COPCISA.

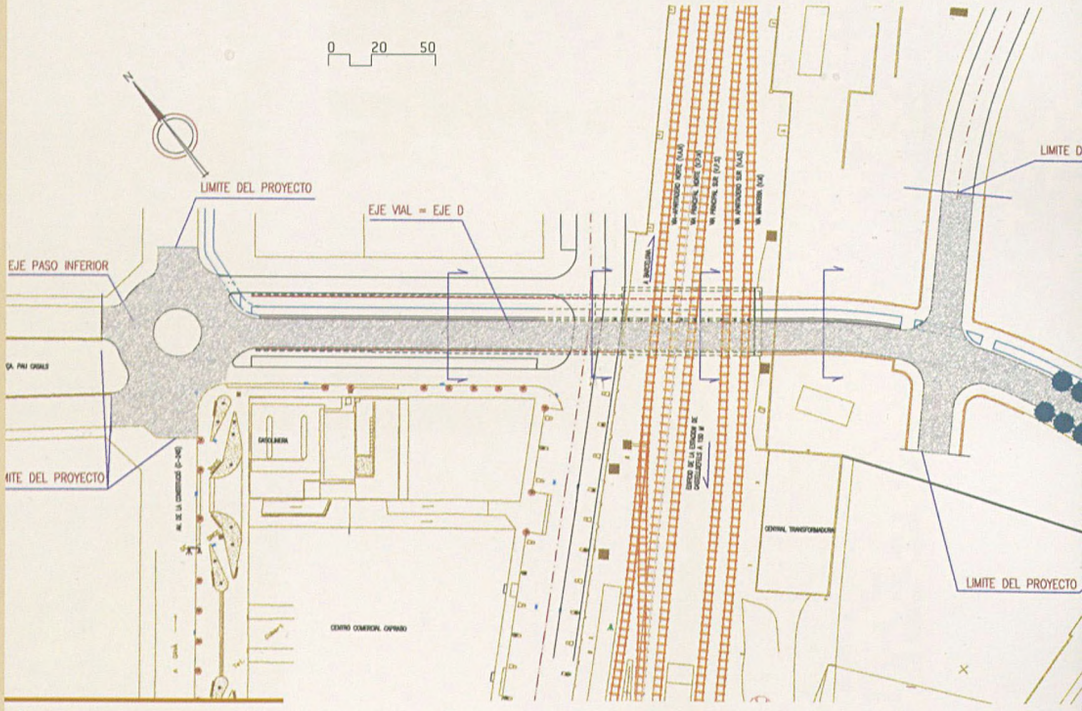
PROMOTORS
Ajuntament de Castelldefels i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Antoni Tomàs i Isabel García, *enginyers de camins, canals i ports.*

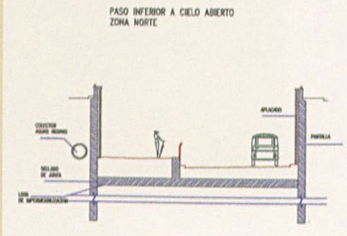
COL·LABORADORS
Jaume Navarro, *enginyer tècnic d'obres públiques;* José María Gil, *tècnic auxiliar;* Enginyeria Raventós, SL.

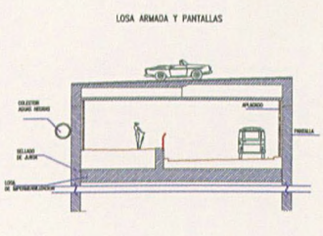


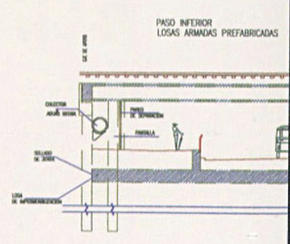
L'objecte d'aquesta obra era evitar el perillós pas per sobre de cinc vies del ferrocarril dels nois i noies que es dirigien a la zona escolar del Camí Ral de Castelldefels des del barri Centre. L'obra ha consistit en prolongar el carrer del mateix nom per sota de les vies per permetre un pas còmode dels vianants i dels vehicles. D'aquesta manera millora sensiblement la comunicació entre la zona residencial del centre del municipi i el polígon de serveis i empreses del Camí Ral, actualment en franca expansió. L'amplada del pas sota les vies és de 12 metres, 7 dels quals s'han destinat a encabir-hi dos carrils per a vehicles i els altres 5 a una vorera que inclou un carril-bici. L'alçada del túnel és de 3,5 metres, de manera que permet el pas de vehicles fins a camions petits. La construcció s'ha fet mitjançant pantalles i lloses alleugerides de formigó armat. La vorera per a vianants, que té menys pendent que la calçada per facilitar el pas de cadires de rodes, s'ha pavimentat amb lloses de 60x40 centímetres, de textura granellada, mentre que el carril-bici disposa d'un pis de formigó amb acabat escombrat de color sorra. La il·luminació de l'interior del túnel s'ha resolt, pel que fa als vianants, amb 32 lluminàries fluorescents, mentre que per als vehicles s'han instal·lat 8 potents projectors. El projecte ha inclòs la construcció d'una rotonda enjardinada a l'encreuament del carrer Pau Casals amb l'avinguda de la Constitució (carretera comarcal C-245). La principal dificultat per a la construcció del pas sota les vies ha estat el nivell freàtic, que en aquesta zona deltaica està força a prop de la superfície. A més, el material que constitueix el subsòl és sorra, que per la seva poca consistència dificulta l'assentament de les estructures.



▲ Planta del projecte.

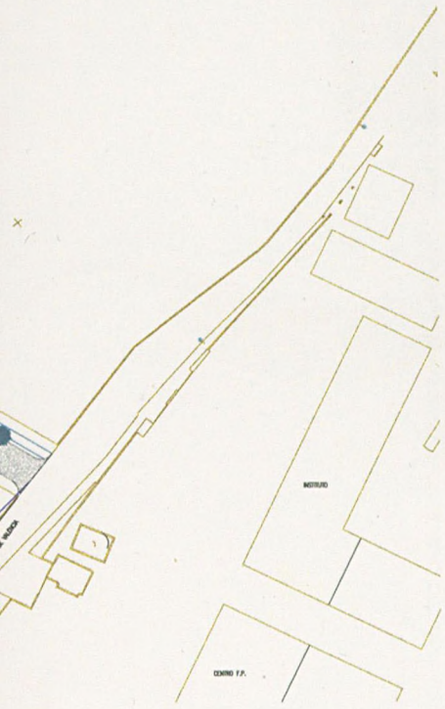








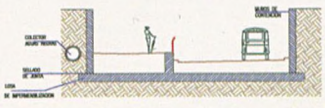
L'amplada del pas sota les vies és de 12 metres, 7 destinats a dos carrils per a vehicles i els altres 5 a una vorera que inclou un carril-bici. L'alçada del túnel és de 3,5 metres, de manera que permet el pas de vehicles fins a camions petits.







PASO INFERIOR A CIELO ABIERTO
ZONA SUR



◀ Seccions tipus.

Ronda del Mig

Badalona

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998-1999.

SUPERFÍCIE
2,77 ha.

COST TOTAL
140.516.000 ptes.

CONTRACTISTA
Euroasfalt.

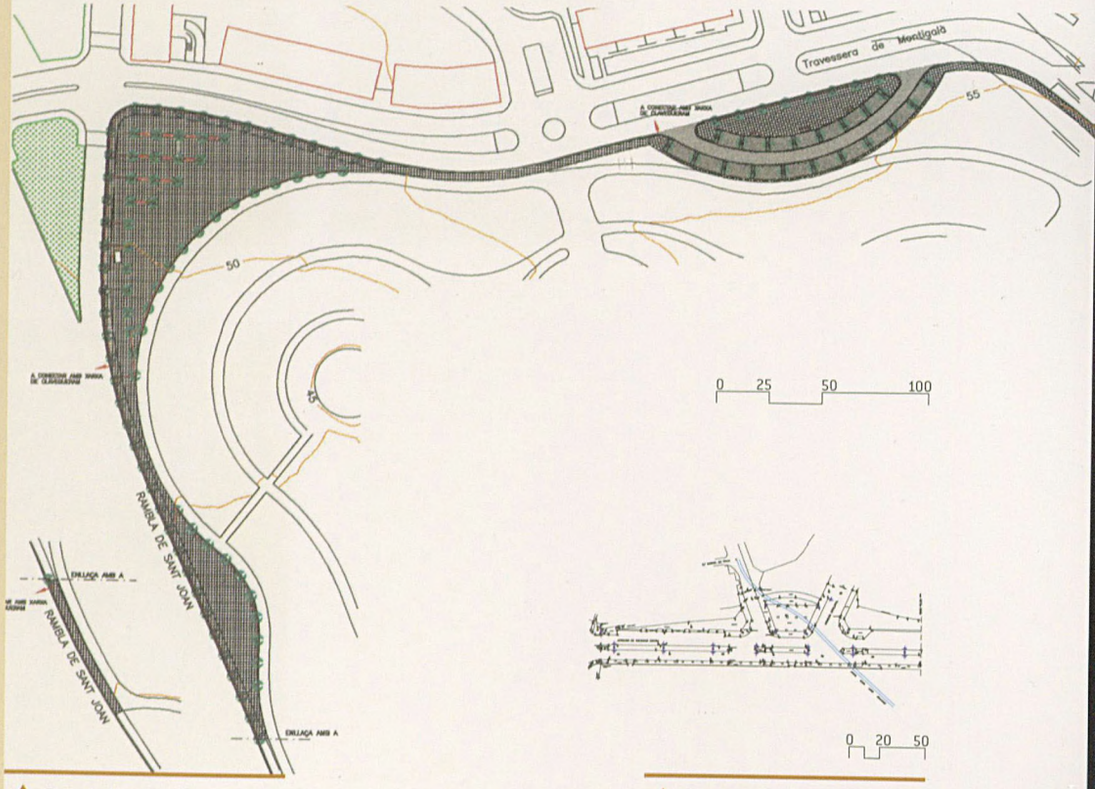
PROMOTORS
Ajuntaments de Badalona i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Antoni Tomas i Isabel Garcia, *enginyers de camins. canals i ports.*

COL·LABORADORS
Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Antonio Vasco, *enginyer tècnic d'obres públiques;* Maria José López, *auxiliar tècnica.*



La Ronda del Mig, que traça un prolongat recorregut pel centre de Badalona i que pren diversos noms al llarg de la seva trajectòria, tenia pendent la urbanització d'alguns dels seus trams, especialment de quatre, sobre els que s'ha actuat. A l'avinguda Marquès de Sant Mori s'ha adaptat la secció transversal, tot construint-hi voreres i una mitjana que separa els dos sentits de la marxa. Així mateix s'ha reforçat el ferm de la calçada, en total 2.000 metres quadrats que es trobaven en un estat prou precari. També s'ha renovat l'enllumenat, amb la instal·lació de sis columnes lumíniques de nou metres d'alçada a la mitjana de l'avinguda, mentre que a les voreres també s'hi han col·locat sis columnes, encara que de només quatre metres d'alçària. En un dels costats del carrer s'ha habilitat un aparcament en bateria, limitat per una filera de 15 plàtans, mentre que a les dues voreres s'hi han plantat nou plàtans i nou moreres a cadascuna, tot reforçant la linealitat d'aquest tram de la Ronda. A l'avinguda de Salvador Espriu l'actuació ha consistit a construir drenatges profunds per tal de millorar l'estabilitat del sòl. En total s'han excavat 2.100 metres cúbics de terres i s'hi ha instal·lat diversos tubs de recollida de les aigües. A l'avinguda Puigfred no s'ha actuat en la mateixa Ronda, sinó al seu voltant, amb la construcció d'un ampli parc davant de la zona escolar, on destaca una gran superfície de gespa de gairebé 8.000 metres quadrats, així com 3.000 més de sauló. Igualment s'han plantat força arbres (94 pins i 471 xiprers) en un àmbit recorregut per camins pavimentats amb aglomerat asfàltic de color vermell i esquitxat per diversos jocs infantils. A les voreres s'han plantat 48 plàtans, acompanyats de 15 bancs del tipus "romàntic" i altres 26 de l'estil Goteborg. Destaca en aquest projecte la importància donada a l'enllumenat, amb la instal·lació a la calçada de vuit columnes de nou metres d'alçada i doble braç, que en total sumen 16 lluminàries, complementades amb 19 columnes de quatre metres situades a les voreres, a banda i banda. A la zona enjardinada s'hi han ubicat sis columnes de 14 metres amb quatre focus cadascuna. El darrer tram de la Ronda del Mig on s'ha actuat és el corresponent al parc de Montigalà, on s'han construït les voreres que tanquen aquesta zona verda, així com una àrea d'aparcament. En total s'hi han plantat 64 plàtans, acompanyats de 17 bancs romàntics i de 12 papereres.



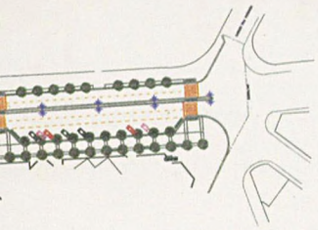
▲ Parc de Montigalà.

▲ Avinguda de Salvador Espriu.

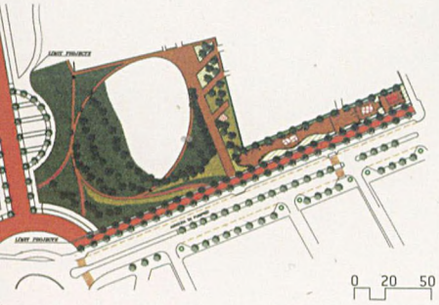








▲ Avda. Marquès de Sant Mori.



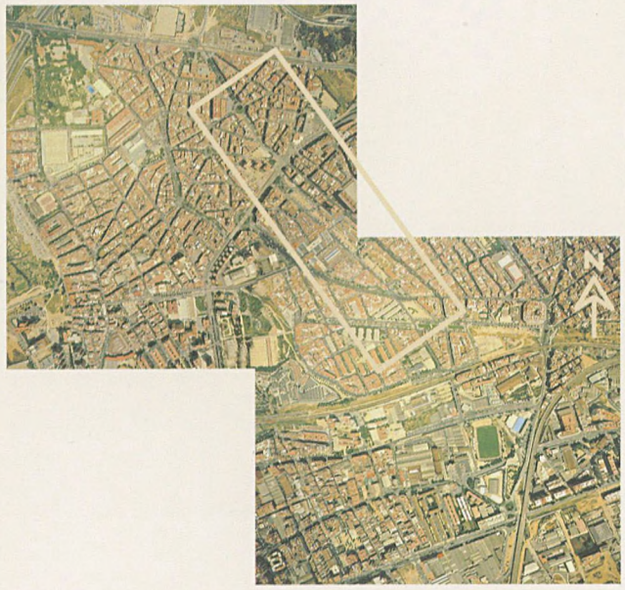
▲ Avda. de Puigfred.

La Ronda del Mig, que traça un prolongat recorregut pel centre de Badalona i que pren diversos noms al llarg de la seva trajectòria, tenia pendent la urbanització d'alguns dels seus trams, especialment de quatre, sobre els que s'ha actuat.



Avinguda de Miraflores

L'Hospitalet de Llobregat



PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998-1999.

SUPERFÍCIE
2,258 ha.

COST TOTAL
247.353.308 ptes.

CONTRACTISTA
COPCISA.

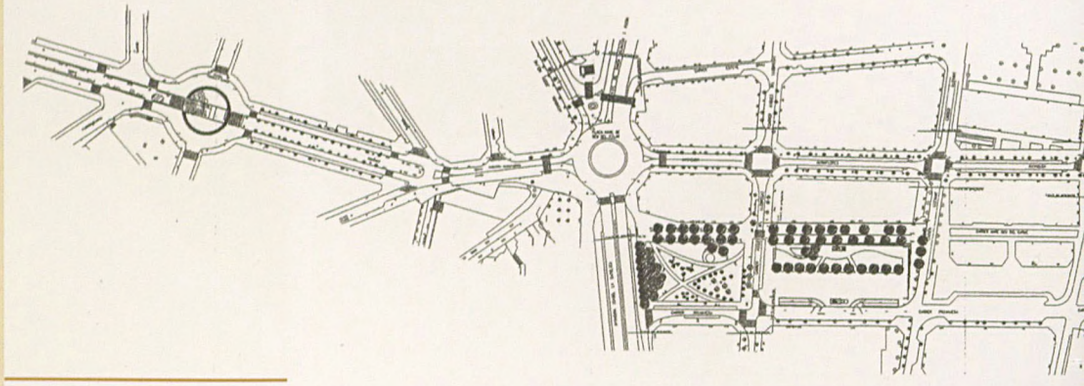
PROMOTORS
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Sergi López-Grado, Albert Pons, Xavier Franquet i Apel·les López, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Núria Giménez, *arquitecta tècnica;* Jordi de la Pinta, *enginyer tècnic;* Núria Jardí, Xavier Fontelles i Àngel López, *delineants.*

Hereva d'una urbanització poc planificada i escassament curosa, l'avinguda Miraflores ha esdevingut l'eix vital del populós barri de la Florida de l'Hospitalet. Abans de la intervenció es tractava d'un espai degradat, amb voreres i calçades envellides i apedaçades, farcida de conduccions aèries d'electricitat i telèfon, amb un mobiliari urbà ja obsolet i un trànsit i aparcament desordenats. La plaça de la Mare de Déu del Pilar era una simple cruïlla semaforitzada, mentre que la de Pubilla Casas era una rotonda enjardinada, tot i que massa alta i, per tant, inaccessible. L'arranjament ha abordat tots aquests temes, com la reducció a un sol carril de circulació flanquejat a banda i banda per dues reserves d'aparcament en cordó. Les voreres disposen de guals per als passos de vianants i s'han eixamplat, especialment a les cantonades. La plaça Mare de Déu del Pilar ha recuperat el significat del seu títol, amb una rotonda que regula el trànsit i uns passos per a vianants més còmodes i adaptats per a minusvàlids. La rotonda substitueix un antic encreuament de vials del tipus anomenat *cruzado mágico*, cosa que ha permès alliberar espais que s'han enjardinat, moblat i, especialment, enllumenat, ja que es tractava d'un indret clarament mancat d'il·luminació. A l'encreuament amb l'avinguda Tomàs Gimènez s'ha ocupat un espai marginal que abans era "terra de ningú" tot eixamplant les voreres i perllongant la rambleta central que s'ha construït a l'esmentada avinguda. Aquesta rambleta, de set metres d'ample, amb parterres laterals i passeig per a vianants pavimentat al centre, s'ha fet a la manera de la que ja existia en un tram superior. L'alta i inaccessible rotonda de la plaça Pubilla Casas ha perdut alçada gràcies a l'enderroc d'un muret perimetral, actuació que ha permès que sigui creuada per un passeig que és continuació dels que desemboquen en la plaça i que abans quedaven tallats.



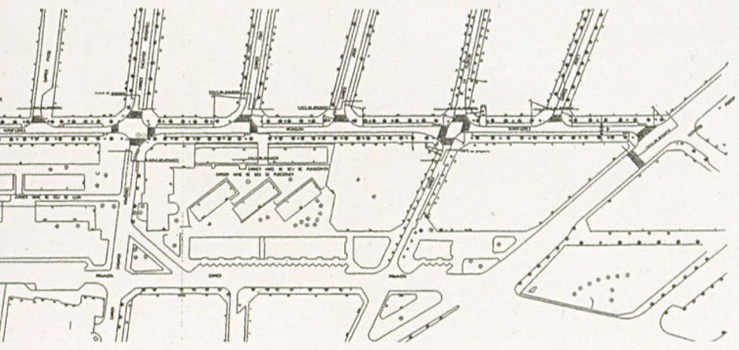


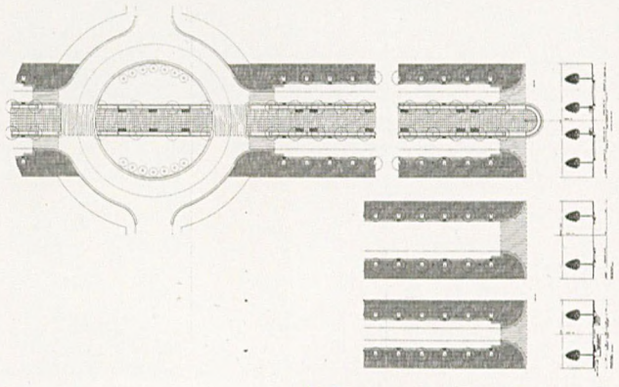
▲ Planta del projecte.











0 5 10 25

▲ Detall de l'avinguda de Miraflores.

La rambleta, de set metres d'ample, amb parterres laterals i un passeig per a vianants pavimentat al centre, s'ha fet a la manera de la que ja existia en un tram superior.

Segon Premi AIA Continental Europe: Internacional Desing Awards.
Finalista FAD 2000: Espais Exteriors.

Riera Canyadó

Badalona

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1999.

SUPERFÍCIE
4,6 ha.

COST
550.000.000 ptes.

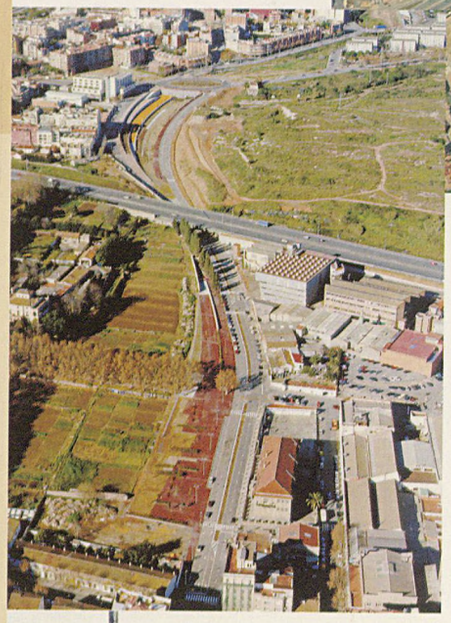
CONTRACTISTA
Construccions Rubau SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Badalona
i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
M. Isabel Bennasar, *arquitecte*.

COL·LABORADORS
Jaume Martí, *arquitecte tècnic;* Bet Figueras, *paisatgista;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Josep Marín i Josep Antoni Marsan, *delineants;* Mónica Ors, Xavier Guerrero, Sergi Carulla i Juan Manuel Morillo, *estudiants d'arquitectura.*





L'ordenació correspon a la urbanització del sector comprès entre les carreteres B-500 I N-II, damunt la riera de Canyadó, al terme municipal de Badalona. La riera de Canyadó, formada per la unió de les de Pomar i la Conreria, suposava un tall contundent de la trama urbana de la ciutat, amb un marcat aspecte residual. La proposta d'ordenació respon a l'objectiu fonamental de recuperar la memòria de l'antiga riera, amb el caràcter longitudinal i dinàmic que li és propi. L'operació suposa la primera fase de creació d'un espai verd lineal que enllaçarà el parc metropolità de Ca l'Arnús-Can Solei amb el parc resultant de la recuperació de la riera de Canyadó, que seran objecte de fases posteriors.

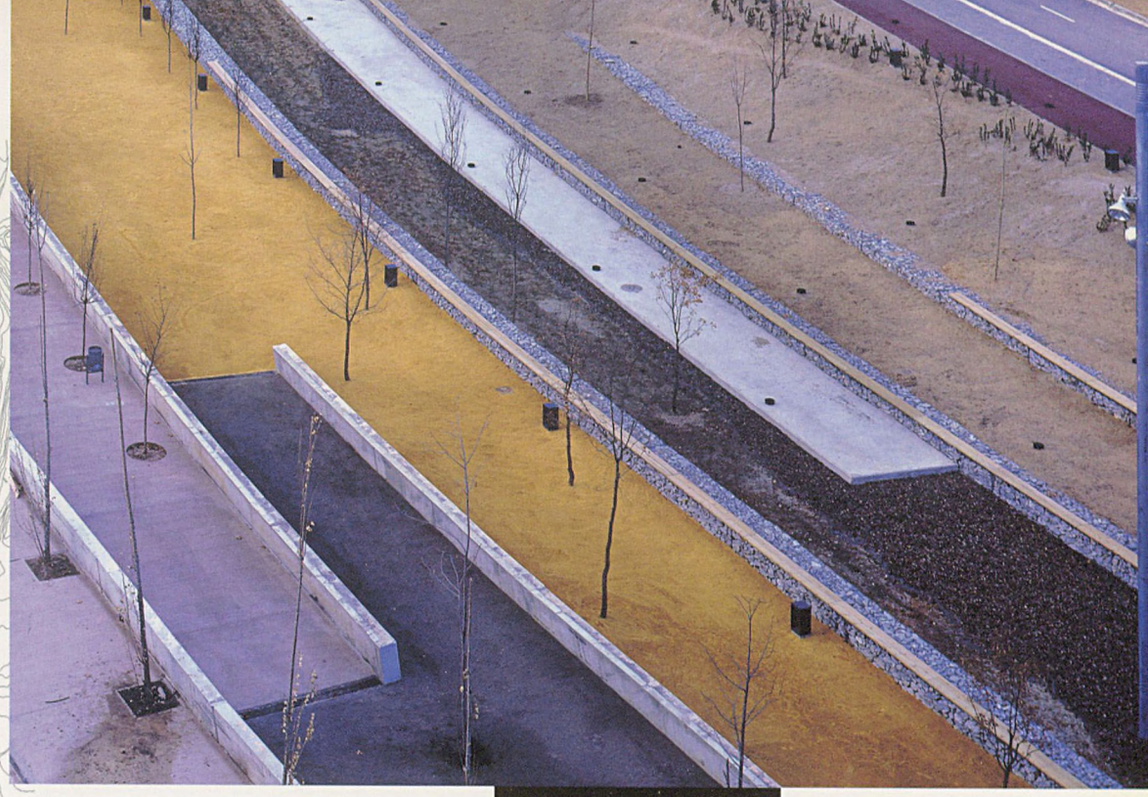
S'inclou l'execució de l'enllaç de la B-500 amb la N-II, amb la creació de dos nous vials a banda i banda de la riera, que connecten amb el carrer Riera de Canyadó per sota l'autopista, fins el mar. El vial de baixada consolida la façana del barri de la Morera i del futur parc metropolità de Ca l'Arnús. D'altra banda, el vial ascendent limita amb un sector sense urbanitzar. La part central s'ordena com a parc, reinterpretant i recuperant el traçat de la riera ara canalitzada. Es crea un traçat dinàmic de línies potenciades amb vegetació que es desenvolupen seguint la topografia, fins arribar al parc de Ca l'Arnús. Es manté la imatge de la topografia, anterior amb la construcció d'una banda aterrassada que salva el desnivell entre la zona urbana i el fons de la riera. L'altra banda, amb un desenvolupament més tou, s'entrega amb el talús que limita amb el polígon de Guixeres. Damunt el traçat de línies de murs que formen les terrasses se superposa un ordre superior de taques de vegetació que potencia aquesta percepció dinàmica del parc. Es creen seguits de vegetació que van canviant d'alçada o es van entrelligant donants un sensació de moviment en fer el recorregut complet d'aquesta peça línial d'espai verd.

Una vegada passat el pont de l'autopista, els murs de tancament i la línea de xipressos existents de la finca de Ca l'Arnús es potencien formant part de l'estructura de línies creada.

Al final del recorregut el límit del parc de Ca l'Arnús es desdibuixa, s'obre i s'incorpora al carrer mitjançant la creació d'una zona enjardinada exterior que actua com a façana-filtre del futur parc, potenciant la imatge de catifa verda de les plataformes dels horts existents.







Formada per la unió de les Rieres de Pomar i de la Conreria, la riera de Canyadó suposava un tall contundent de la trama urbana al barri de la Morera. L'actuació que aquí s'exposa ha consistit en urbanitzar el sector comprès entre les carreteres N-II i B-500, que s'ha desdoblat a banda i banda de la riera.



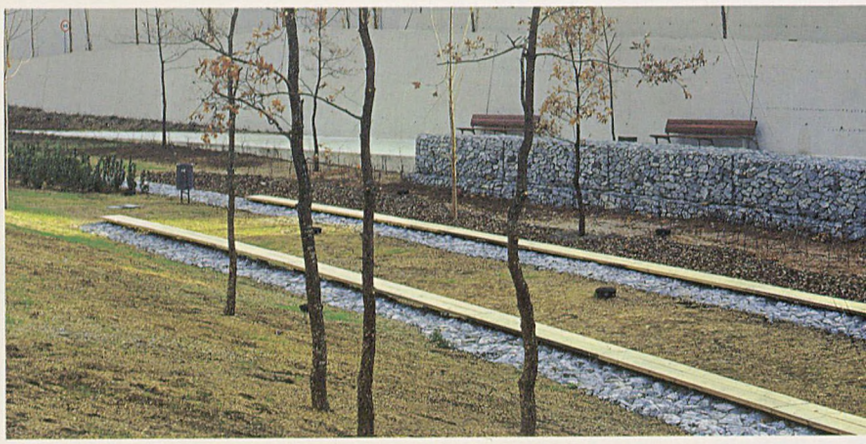




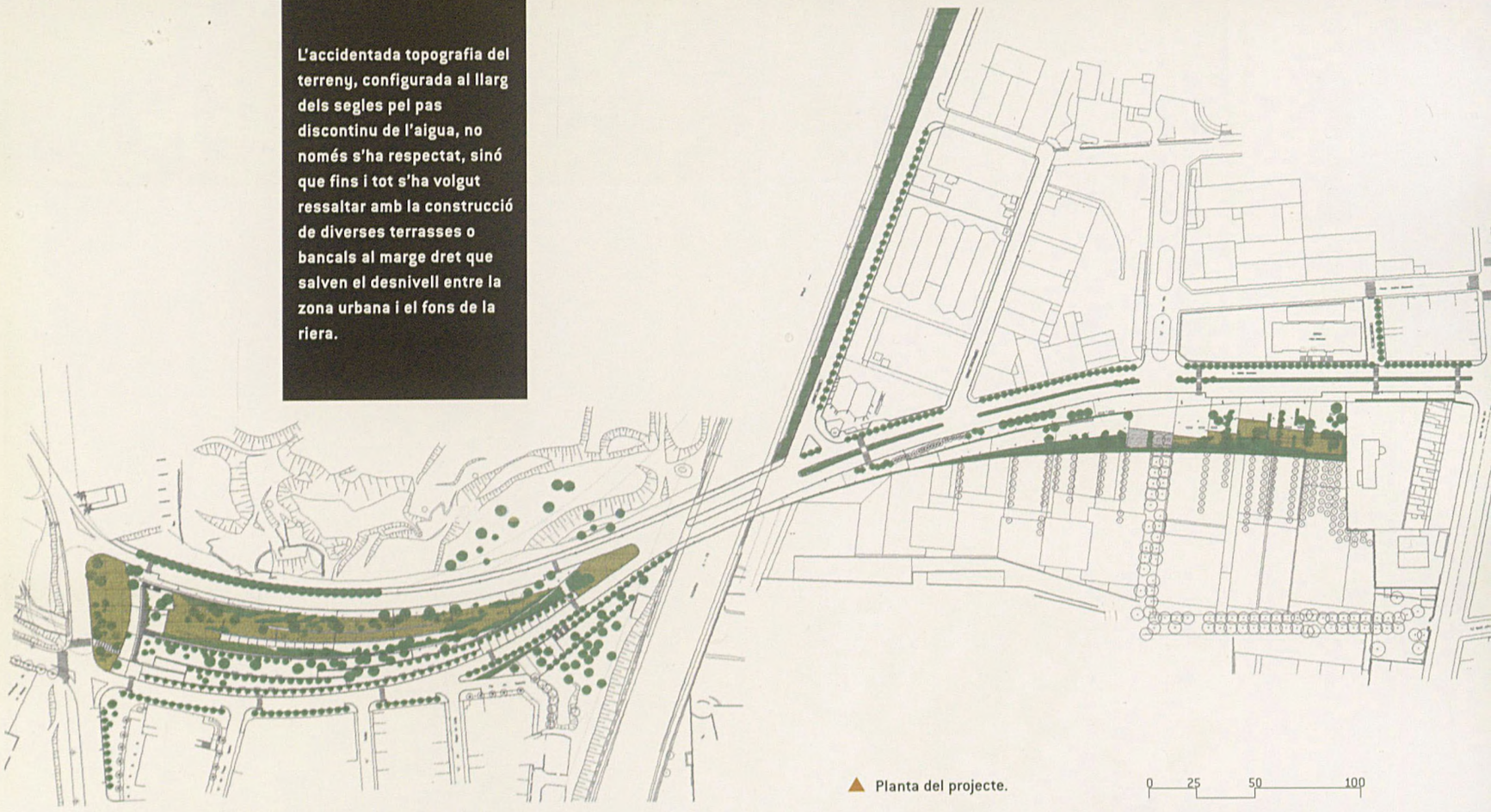
▲ Planta general del projecte

0 50 100 200



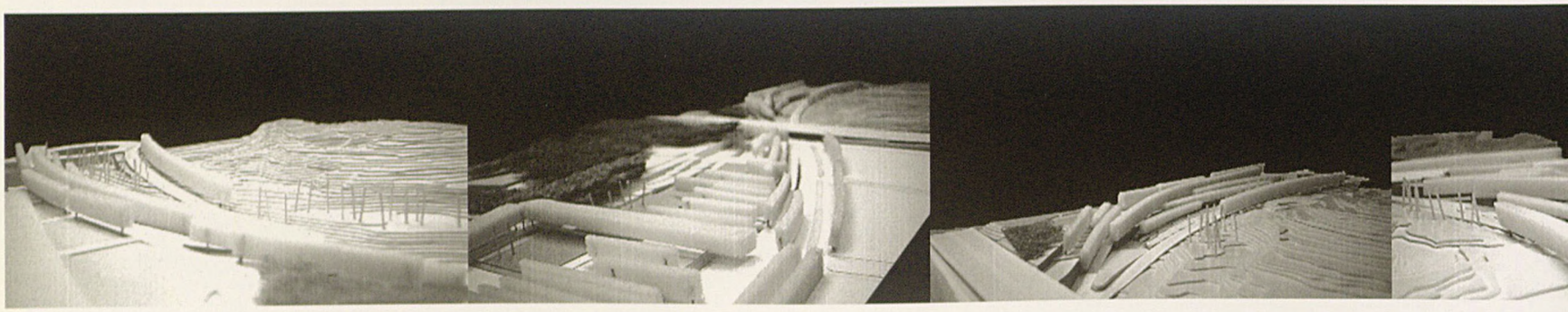


L'accidentada topografia del terreny, configurada al llarg dels segles pel pas discontinu de l'aigua, no només s'ha respectat, sinó que fins i tot s'ha volgut ressaltar amb la construcció de diverses terrasses o bancals al marge dret que salven el desnivell entre la zona urbana i el fons de la riera.



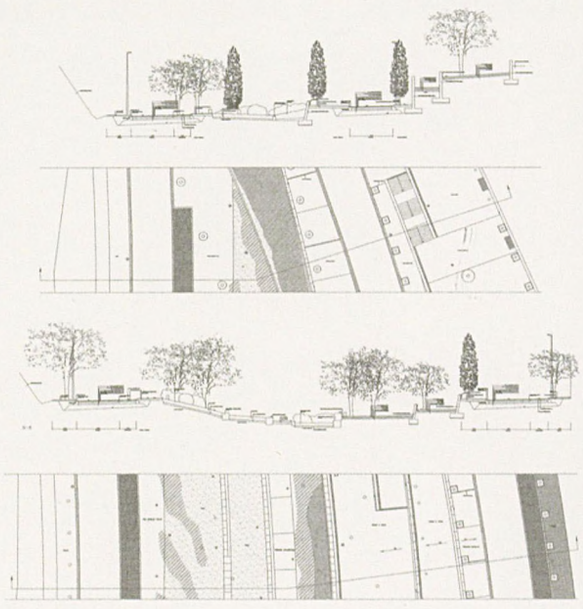
▲ Planta del projecte.

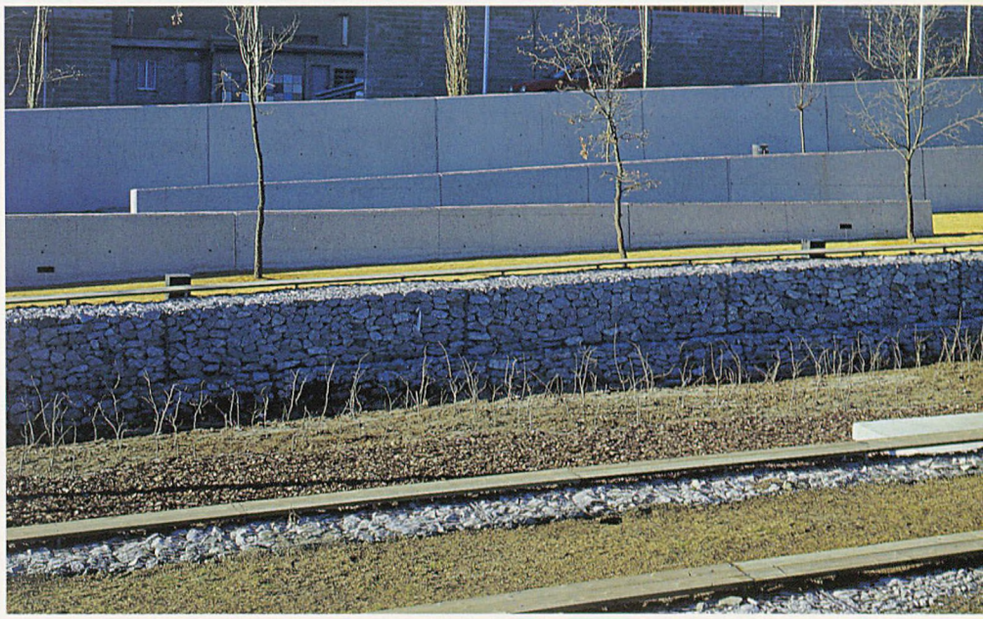
0 25 50 100



El vial de baixada consolida la façana del barri de la Morera i del parc de Ca l'Arnús, mentre que el de baixada limita amb uns terrenys pendents d'urbanització.







▲ Seccions del projecte

0 2,5 5 10



Accés nord a Cerdanyola

Cerdanyola del Vallès

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
15 ha.

COST TOTAL
300.000.000 de ptes.

CONTRACTISTA
Vias i Construcciones SA.

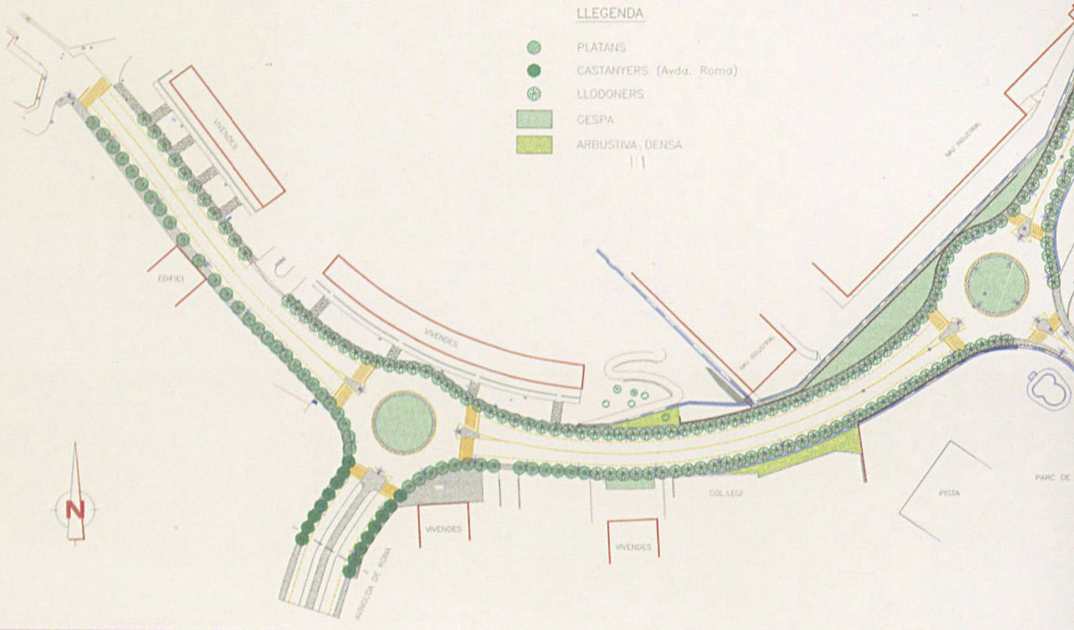
PROMOTORS
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Jorge Jambrina i Joaquim Ventura, *enginyers de camins, canals i ports.*

COL·LABORADORS
Jaume Escoda i Miquel Garriga, *arquitectes;* Jordi Larruy, *enginyer tècnic d'obres públiques;* José Aparicio, *enginyer tècnic industrial;* Joan Roca, *tècnic auxiliar.*



Aquesta obra s'inscriu en la construcció de l'accés nord a Cerdanyola del Vallès i ha suposat la urbanització i obertura del carrer Clota i del passeig Cordelles en el tram comprès entre el riu Sec i el carrer Sol. Com a elements característics d'aquesta actuació destaquen un parell de rotondes bessones, totes dues de 12 metres de diàmetre, que regulen el trànsit als encreuaments del carrer Clota amb l'avinguda de Roma i el passeig Cordelles. Tot i el tractament unitari del conjunt, les característiques del terreny i l'existència de diferents edificis (una masia, una indústria, blocs d'habitatges...) han obligat a donar solucions diferents a cadascun dels tres trams situats a banda i banda de les rotondes. Així doncs, entre la rotonda del passeig Cordelles i el riu Sec, a l'alçada del carrer de Santa Anna, el vial té una amplada variable d'entre 10 i 13 metres, amb voreres d'1,4 a 3 metres i dos carrils de circulació, també variables, de 3 a 3,5 metres d'amplada. El tram del carrer Clota entre les dues rotondes és totalment homogeni i simètric, ja que té una amplada total de 20 metres, amb voreres de 3 metres, dos carrils de circulació de 4,5 i dues franges d'aparcament de 2,5 metres d'amplària. Finalment, el tram entre la rotonda de l'avinguda de Roma i el carrer Sol continua la tipologia del tram anterior: 20 metres d'amplada, voreres de 3, dos carrils de 4,5 i dues franges d'aparcament de 2,5. La longitud total dels vials sobre els que s'ha actuat és de 670 metres. Les voreres s'han pavimentat amb panot i les calçades amb aglomerat asfàltic. El projecte ha inclòs la construcció d'un mur de contenció de terres davant la nau industrial de l'empresa Aiscondel, ja que el terreny presenta aquí diferents cotes de nivell. A les voreres s'han practicat escossells que acullen fileres de lledoners, mentre que els parterres i les rotondes s'han enjardinat amb arbres, arbusts i gespa amb xarxa de rec automàtic. L'enllumenat s'ha resolt amb columnes de nou metres d'alçada amb làmpades de vapor de sodi d'alta pressió.



▲ Planta del projecte.



La longitud total dels vials sobre els que s'ha actuat és de 670 metres. Les voreres s'han pavimentat amb panot i les calçades amb aglomerat asfàltic. A les voreres s'han practicat escossells que acullen fileres de lledoners.







Pas soterrat al carrer de Sant Raimon de Penyafort

Sant Adrià de Besòs

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
15 ha.

COST TOTAL
242.000.000 de ptes.

CONTRACTISTA
AGROMAN SA.

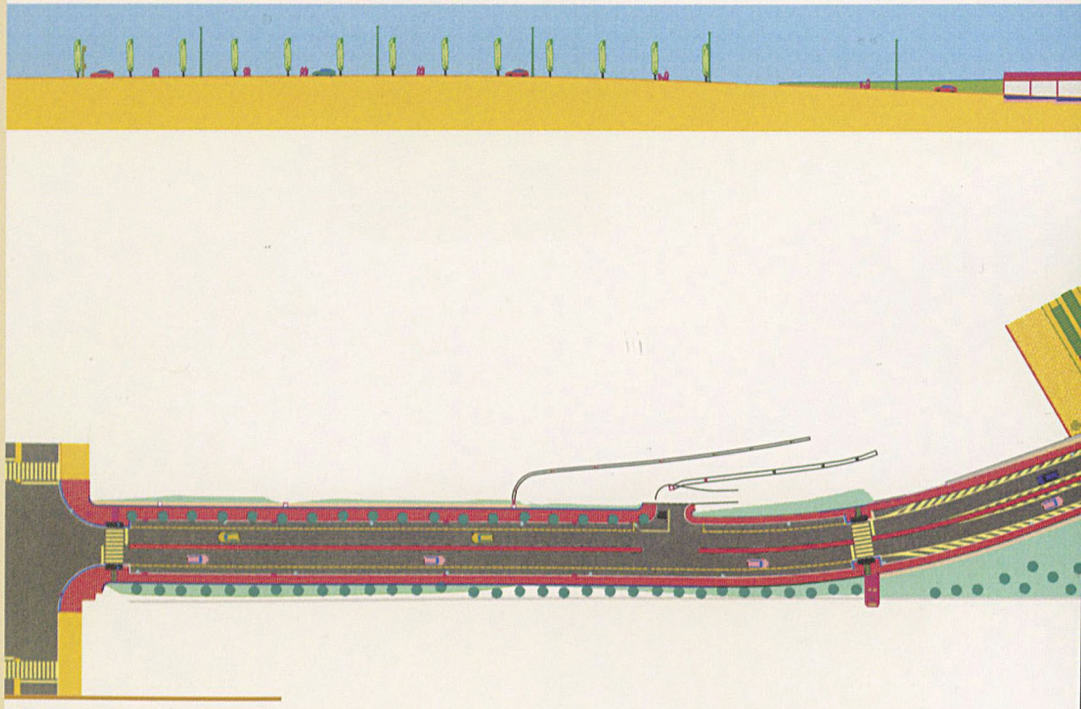
PROMOTORS
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Sebastià Ribot i Joaquim Ventura, *enginyers de camins, canals i ports.*

COL·LABORADORS
Josep Megias, *arquitecte;* Jordi Sanuy, *enginyer tècnic d'obres públiques;* José Aparicio, *enginyer tècnic industrial;* Joan Roca, *tècnic auxiliar.*



L'objecte d'aquesta obra ha estat millorar la connexió entre el casc urbà de Sant Adrià de Besòs i la Ronda Litoral, una infrastructura que travessa part del seu terme municipal. En concret s'ha construït un nou vial que connecta el carrer de Sant Raimon de Penyafort amb els brancals d'entrada i sortida de la Ronda. A més, aquest vial s'ha prolongat més enllà, a través d'un pas inferior de la Ronda construït l'any 1992, per tal de donar connexió als barris de la Catalana i de la Mina i Besòs. El nou vial té 300 metres de longitud i dues calçades de 6 metres, separades per una mitjana d'un metre. També disposa de voreres a cada banda, amb una amplada mínima d'1,5 metres. Abans d'arribar a la Ronda, aquest vial ha hagut de superar la principal dificultat de l'obra: el pas del ferrocarril. Sota les vies s'ha construït una estructura de calaix de formigó armat de dos ulls de 7,5 metres d'amplada cadascun, que permeten el pas dels vehicles en tots dos sentits. La longitud del calaix és de 20 metres i en la seva construcció no ha estat necessari tallar la circulació dels trens, ja que s'ha realitzat mitjançant un avançat procés d'empenta del calaix per encastar-lo sota les vies. Donada la proximitat del riu Besòs i les característiques del terreny, part del pas sota el ferrocarril es troba en una cota inferior al nivell freàtic. Per contrarestar l'empenta de les aigües subterrànies s'ha instal·lat un conjunt d'estructures longitudinals de formigó armat en forma d'"U", que al'hora també serveixen per contenir les terres laterals que empenyen des de cada banda del pas inferior. Aquestes estructures tenen una amplada mínima de 16 metres i una alçada d'1,5 metres. El vial no és exactament rectilini, ja que poc abans d'entrar en el pas sota el ferrocarril descriu un suau revolt que permet deixar, a mà dreta, un espai triangular que s'ha enjardinat amb la plantació d'un grup d'arbres i que enllaça amb el parc del Besòs, que limita el vial per la banda de mar. En els escossells de les voreres s'hi ha plantat freixes, mentre que la il·luminació s'ha resolt amb columnes de nou metres d'alçada. El vial és travessat per dos passos de vianants, un al costat de la connexió amb el carrer de Sant Raimon de Penyafort, i un altre just allà on comença el revolt descrit.

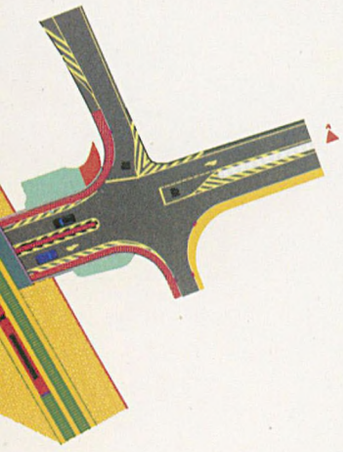


▲ Planta i secció longitudinal del projecte.



Sota les vies s'ha construït una estructura en forma de calaix de formigó armat de dos ulls, que permet el pas dels vehicles en tots dos sentits. En la construcció del calaix no ha estat necessari tallar la circulació dels trens, ja que s'ha utilitzat un sofisticat procés d'empenta del calaix per encastar-lo sota les vies.











El nou vial té 300 metres de longitud i dues calçades de sis metres, separades per una mitjana d'un metre. També disposa de voreres a cada banda, amb una amplada mínima de metre i mig.

Rambla de Sant Just

Sant Just Desvern

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
1,025 ha.

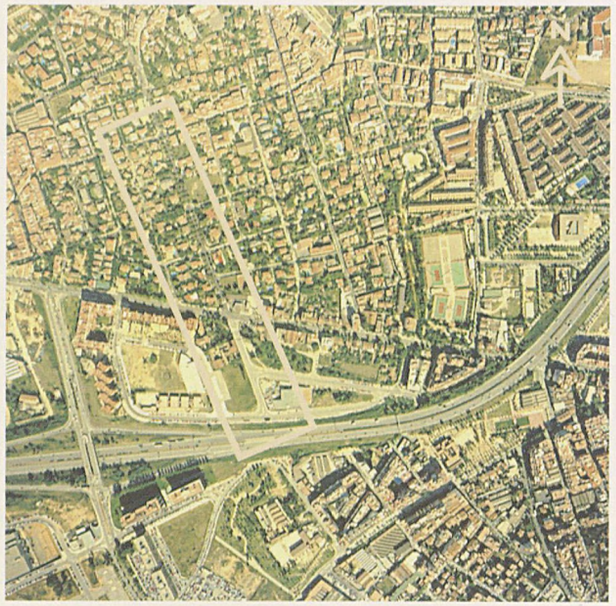
COST
163.967.807 ptes.

CONTRACTISTA
CORVIAM, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Sant Just Desvern i Mancomunitat de Municipis.

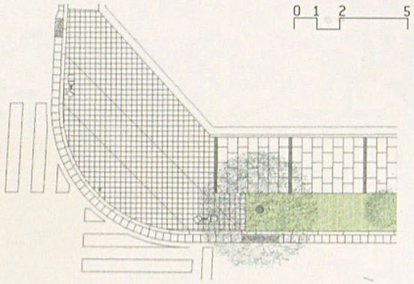
AUTOR
Jordi Navarro, *arquitecte*.

COL·LABORADORS
Bet Figueras, *paisatgista*; Lectro 90, *enginyeria d'instal·lacions*; Manel Sanz, *tècnic auxiliar*; Jordi Comas, Núria García i Agustí Fernández, *estudiants d'arquitectura*.



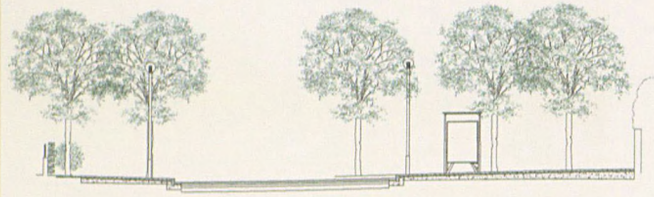
La Rambla és, pel que fa a comunicacions, la columna vertebral de Sant Just Desvern. I ho és en un doble sentit. D'una banda com a via cívica, ja que comunica el centre històric de la localitat amb els sectors residencials de baixa densitat que s'estenen cap a la carretera N-340; la Rambla forma part d'un eix històric que lligava Sant Just Desvern amb Esplugues de Llobregat i que la construcció de l'autopista A-2 va escanyar. Aquest bulevard és, d'altra banda, un eix important per als transports i la circulació, ja que connecta el casc antic de la ciutat amb les zones del centre direccional i Can Modolell, vora l'autopista, un sector que allotja la Universitat i té un gran potencial residencial i comercial. A més, de la Rambla procedeixen els autobusos i els taxis que paren a la plaça del Parador i la converteixen en un punt neuràlgic. Partint d'aquesta base, la intervenció en els 565 metres de Rambla que separen la carretera de la plaça del Parador ha estat relativament minsa. Bàsicament s'ha pretès recuperar el caràcter de via cívica que havia perdut en part per les exigències del trànsit. Així, s'han ampliat les voreres de cada banda en 75 centímetres, cosa que ha suposat un estretament de la calçada de 8 a 6,5 metres. Això vol dir que es mantenen els dos carrils i el doble sentit de la circulació, tot i que amb menys amplada, cosa que incideix positivament en la pacificació del trànsit donada per la disminució de la velocitat dels vehicles. Amb aquest recreixement, les voreres disposen de 4,25 metres d'amplada, dividits en tres franges que, des de la calçada fins a les finques, són les següents: primer un tapís de gespa d'1,7 metres d'amplada que acull les fileres de lledoners i arbusts de marfull, a continuació un paviment de 2,2 metres d'amplada format per peces de formigó de diferent grandària i color per on caminen els vianants i finalment, una banda d'entre 10 i 20 centímetres que separa les tanques particulars de la zona de passeig, i que s'ha pavimentat amb formigó pintat a l'òxid, de manera que sembla sauló. Els encreuaments on la Rambla es troba amb els carrers transversals estaven abans més pensats per als vehicles que per als caminants. És per això que els xamfrans s'han ampliat al màxim i s'han rebaixat fins a posar-los al nivell de la calçada. Els nous xamfrans, en ser més grans, permeten la instal·lació de bancs que donen a la Rambla un aspecte més cívic, tal com s'havia pretès.



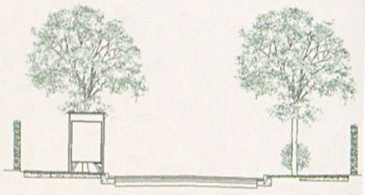


▲ Detall del projecte.

◀ Perspectiva del projecte.



▲ Seccions del projecte.



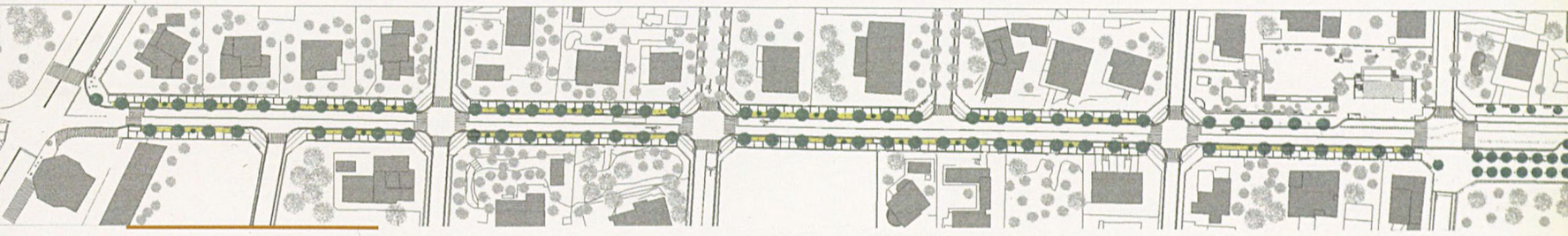








Aquesta intervenció en la Rambla de Sant Just ha pretès recuperar el caràcter de via cívica que havia perdut en part per les exigències del trànsit. Així, s'han ampliat les voreres de cada banda en 75 centímetres, cosa que ha suposat un estretament de la calçada de 8 a 6,5 metres.



▲ Planta de l'estat previ i planta del projecte.

0 10 20 50

Carrers del nucli antic

Sant Adrià de Besòs

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
0,675 ha.

COST TOTAL
123.000.000 de ptes.

CONTRACTISTA
AGROMAN.

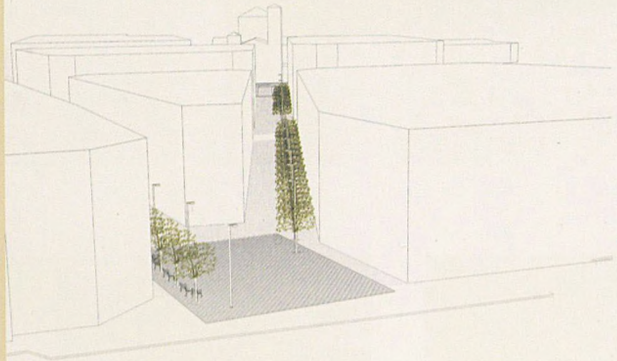
PROMOTORS
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Oriol Ribera, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Vicenç Rigol, *arquitecte tècnic;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* A. Gómez, *enginyería ICC SL Instal·lacions.* Xavier Gornés, Sergi Paris, *estudiants d'arquitectura.*



La reconquesta, pam a pam, d'espais ciutadans sotmesos durant dècades als vehicles i retornats ara al domini dels vianants va guanyant batalles arreu de l'àrea metropolitana, especialment al cor vell de les ciutats. El cas de Sant Adrià de Besòs i la reforma dels carrers del seu nucli antic en són un exemple. La plaça Maria Grau, que no fa gaire temps era la confluència de dos vials, ha recuperat finalment el significat del seu nom i torna a ser realment una plaça. Els dos vials (Andreu Vidal i Església) són ara dos carrers pensats per a uns transeünts que, situats a la plaça, tenen una visió directa del campanar com a far que guia aquest nou recorregut, tranquil i silenciós, pel centre de Sant Adrià i que és, de fet, el perllongament de l'eix de vianants que comunica l'avinguda de Catalunya amb la plaça de l'Església. Tan sols el carrer Nebot, límit transversal d'aquest recorregut, i la plaça de Dalt resten com a zona de trànsit rodat en aquesta nova retícula, tot i que el recreixement de les voreres i la seva protecció física amb pilons o amb jardineres contribueixen a la pacificació de la circulació. En tot l'àmbit cal destacar la instal·lació d'uns espigats i elegants fanals i la cura general del paisatge urbà, del que són bon exemple l'eliminació de les línies aèries d'electricitat, enllumenat i telefonia, així com la plantació d'arbrat, en concret de 41 parquinsònies, i la instal·lació de bancs i seients de fusta. El paviment de la zona de vianants és de llamborda de formigó, cosa que el diferencia ben clarament de l'asfalt de les calçades. En l'actuació s'ha inclòs l'arranjament del carrer Bonaventura, un petit *cul-de-sac* que s'ha beneficiat de la seva ubicació, mentre que també s'ha aprofitat per semaforitzar les cruïlles amb la carretera N-II (avinguda Pi i Margall) i substituir el clavegueram.



◀ Perspectiva del projecte.



▲ Planta del projecte.

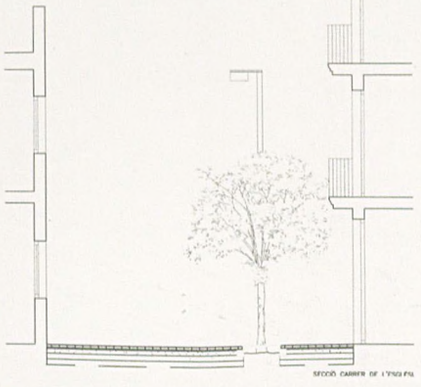




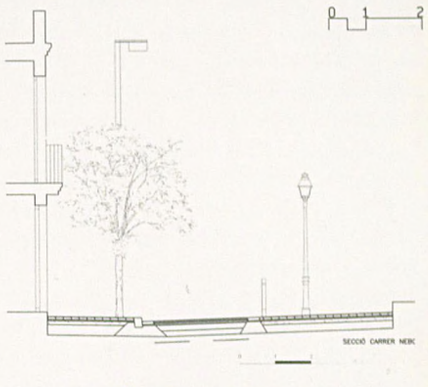
Cal destacar la instal·lació d'uns espigats i elegants fanals i la cura general del paisatge urbà, del que en són bon exemple l'eliminació de les línies aèries d'electricitat, enllumenat i telefonia, així com la plantació d'arbrat.







▲ Secció del carrer de l'Església.



▲ Secció del carrer Nebot.

Rambla de Sant Joan Puigfred

Badalona

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
1,05 ha.

COST
113.793.275 ptes.

CONTRACTISTA
Fomento de Construcciones y Contratas, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Badalona i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Josep Lafont, *arquitecte.*

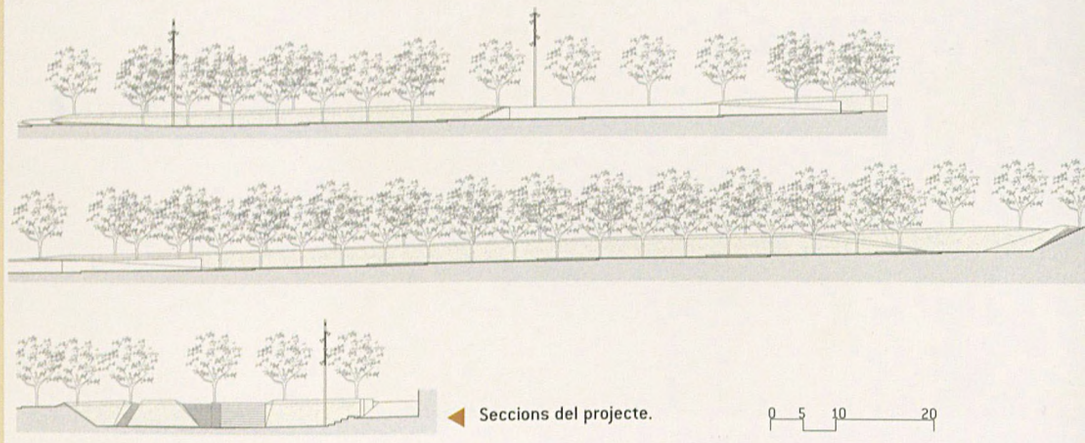
COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic,* i Manel Sanz, *tècnic auxiliar;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola;* Margarida Castellón, David Pey i Sergi Raventós, *estudiants d'arquitectura.*



L'arranjament de la rambla de Sant Joan ha hagut de superar dos reptes. D'una banda, la complexitat orogràfica del terreny, marcat pel pas d'una antiga riera que ha deixat modelats diversos desnivells, i d'altra la reorganització de la circulació rodada en un encreuament on abans manaven els vehicles i que ara és molt més amable per al vianant. Així doncs, en aquest projecte cal diferenciar dues actuacions. La primera és l'executada a la cruïlla formada pel passatge Riu Freser, el carrer Camí de Sistrells i la pròpia rambla. Abans, aquest encreuament havia de suportar uns moviments circulatoris excessius que s'han reduït amb l'eliminació d'un dels girs abans permesos, el de la rambla cap a Riu Freser, un carrer en *cul-de-sac* que sols dóna accés a un grup d'edificis d'habitatges. Ara, l'accés a Riu Freser es realitza des del Camí de Sistrells, tot travessant una nova plaça de 800 metres quadrats que s'ha construït guanyant terreny al que abans era un vial circulatori. L'ús del passatge, a més, ha quedat restringit només als veïns. Com a vestíbul que és, gran part de la plaça és un espai net i diàfan en el que es poden practicar jocs i celebrar actes, mentre que els elements com la vegetació i el mobiliari urbà s'acumulen en les parts perifèriques. En l'extrem nord s'ha plantat un petit bosquet de melies des d'on es poden observar les activitats que es realitzen al centre de la plaça. Fent front a la rambla de Sant Joan s'ha situat una plantació lineal i espessa de robínies que, amb el bosquet anterior, tanquen visualment la plaça, a la qual s'ha dotat d'un paviment de formigó de color vermell fosc. Pel que fa al segon espai, la riera, s'ha atorgat un caire netament urbà a un espai que abans era bastant caòtic, com és el cas de la desembocadura del passatge Rodó a la rambla. De fet, l'actuació a la rambla de Sant Joan s'ha centrat en un tram que és la continuació d'un altre projecte executat anys enrere i que consta de diversos elements com un mur de pedra que salva el desnivell entre la zona de passeig i l'espai inferior, accessos amb escales, restricció del trànsit tot dedicant un espai a aparcament, paviment de sauló i doble filera d'arbres, un conjunt que sembla un petit saló i que el nou projecte ha volgut respectar a fi què la suma de tots dos gaudeixi d'una certa unitat. A més, s'han introduït elements d'aigua per recordar que l'indret és l'antic curs d'una riera.



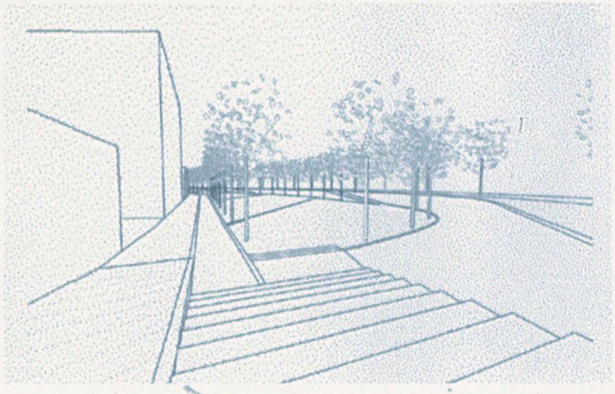
▲ Planta del projecte. 0 10 20 50

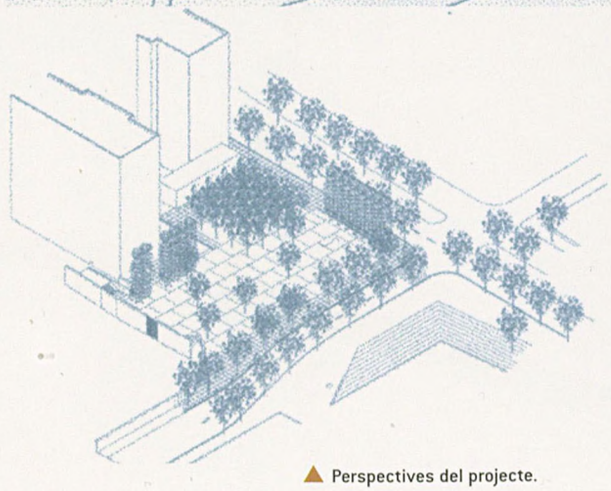


◀ Seccions del projecte. 0 5 10 20









▲ Perspectives del projecte.



L'actuació a la rambla de Sant Joan s'ha centrat en un tram que és la continuació d'un altre projecte executat anys enrera. En aquest, però, en lloc de murs de pedra s'han construït talussos entapissats de gespa i en lloc d'escales s'ha optat per les rampes. A més, s'han introduït elements d'aigua per recordar que l'indret és l'antic curs d'una riera.



Passarel·la sobre el Ripoll i pont dels Germans

Montcada i Reixac

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
0,18 ha.

COST TOTAL
89.902.401 ptes.

CONTRACTISTA
CORVIAM, SA.

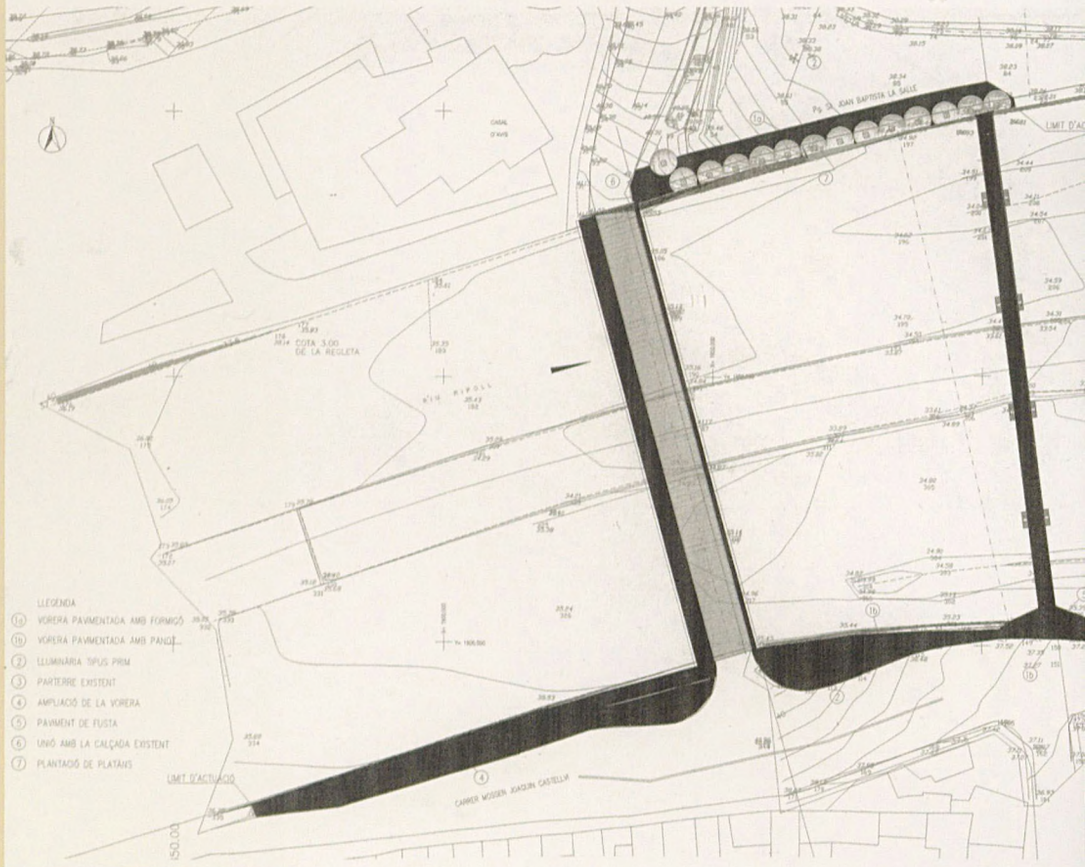
PROMOTORS
Ajuntament de Montcada i Reixac i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Ramir Aurin,
Taller d'enginyeria, SL.

COL·LABORADORS
Antoni Tomàs, *enginyer de camins, canals i ports.*



Tant la construcció d'una passarel·la com la reforma del pont dels Germans, totes dues obres situades l'una ben a prop de l'altra sobre el riu Ripoll, han aconseguit millorar la comunicació entre les dues riberes pel que fa al trànsit dels vianants. La passarel·la, vedada al trànsit rodat, dóna continuació al carrer Major de Montcada, que d'aquesta manera creua directament el riu fins al col·legi dels Germans de La Salle. Aquesta passarel·la és força utilitzada pels vianants, que d'aquesta manera no s'han de desplaçar fins al pont dels Germans per creuar el riu, ja que així ho fan de manera més directa i tranquil·la, lluny del trànsit rodat. La longitud de la passarel·la és de gairebé 94 metres, per 3 d'amplada, i descansa sobre quatre piles de formigó separades 20 metres les unes de les altres. Aquestes piles tenen una forma ben singular, a mode d'un triangle que clava un dels seus vèrtexs en la llera del riu i que suporta la passarel·la sobre el costat oposat. El pis, no obstant això, està construït amb taulons de fusta i disposa de llums encastats al terra i alineats al llarg de la passarel·la tot dividint-la en dues meitats iguals. El vianant que vol travessar la passarel·la haurà de pujar lleugerament al principi, caminarà després la major part del tram sense cap inclinació, i acabarà el seu recorregut baixant un altre suau pendent. La passarel·la travessa el riu Ripoll entre el pont del ferrocarril de la línia Barcelona-Portbou, d'una banda, i el pont dels Germans, d'una altra. Aquest pont, que té la barana pintada del mateix color granat de la passarel·la i el passamà igualment platejat, comptava abans amb dues voreres de 2,5 metres a banda i banda dels dos carrils de circulació del carrer dels Països Catalans. L'actuació ha consistit a reduir la vorera d'aigües avall a només un metre d'amplada i inutilitzar-la per als vianants, ja que ara acull una contundent barrera de seguretat i les torres d'il·luminació del pont. A l'altra banda, en canvi, la vorera s'ha ampliat fins als 3,5 metres, cosa que permet el pas més tranquil i segur dels vianants. Aquesta operació ha suposat desplaçar un metre aigües avall la calçada, que disposa d'una amplada de 7 metres. Al marge dret del Ripoll, una vorera enjardinada uneix els extrems del pont dels Germans i de la passarel·la, de manera que el vianant pot triar còmodament per on vol creuar el riu.



▲ Planta del projecte.

0 5 10 20

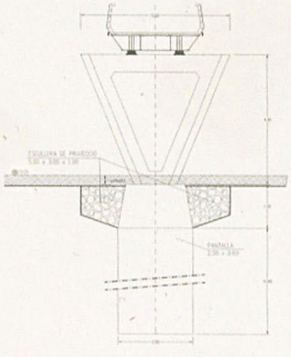




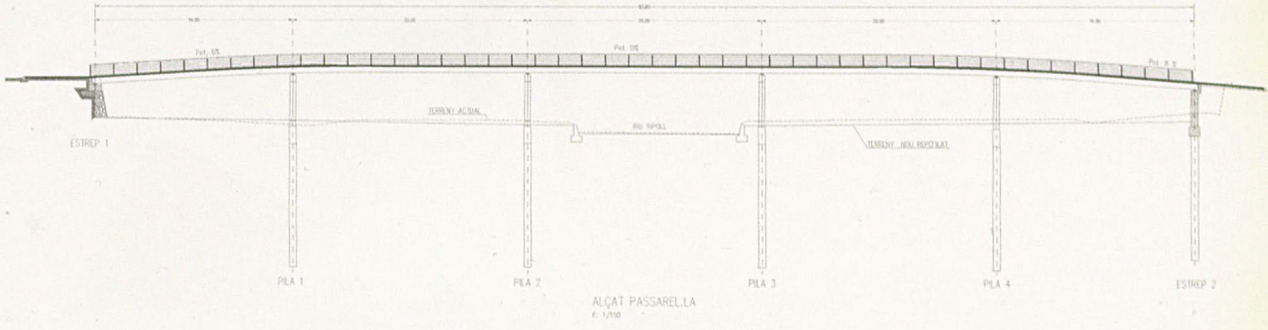
L'estructura de la passarel·la és metàl·lica i, a l'igual que les barres de la barana, està pintada de color granat. El pis està construït amb taulons de fusta i disposa de llums encastats al terra i alineats tot dividint-la en dues meitats iguals.







▲ Secció transversal de la passarel·la.



▲ Secció longitudinal de la passarel·la.

Seleccionat en els Premis FAD 1999: Espais exteriors.

Avinguda de la República Argentina

Cornellà de Llobregat

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1997-1998.

SUPERFÍCIE
2,5 ha.

COST
250.000.000 de ptes.

CONTRACTISTA
COMSA.

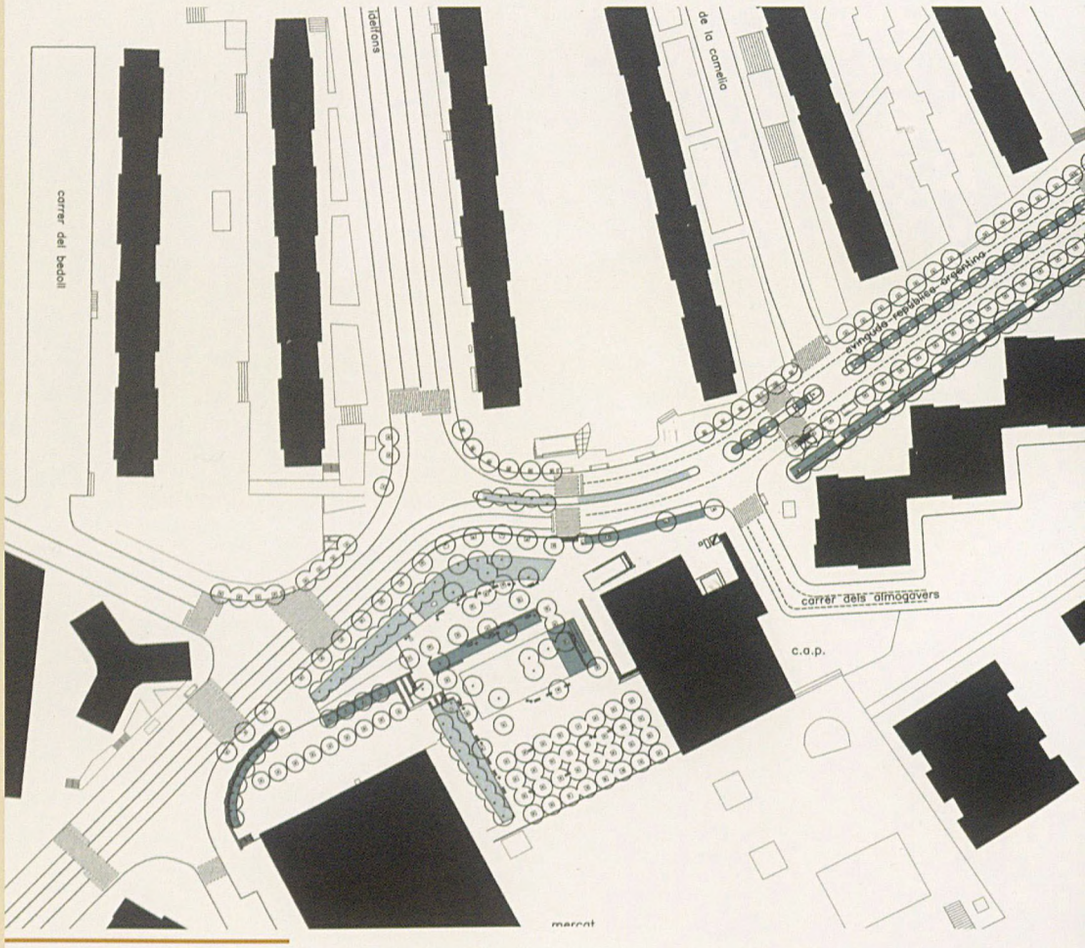
PROMOTORS
Ajuntament de Cornellà de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Carles Llinàs, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Bet Figueras, *paisatgista;* IM3 Enginyeria d'instal·lacions; Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Rafael Morant, *tècnic auxiliar* ; Francesc Morros, Jesús Rodríguez-Tomás, Olga Saro i Anna Millet, *estudiants d'arquitectura.*

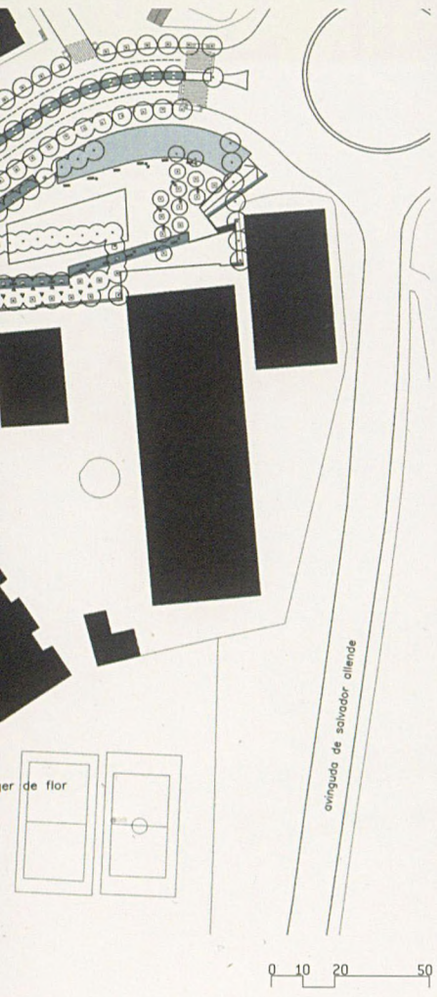


La urbanització de l'avinguda de la República Argentina i del seu entorn més immediat ha significat una transcendent millora estètica i funcional d'una de les principals artèries vitals del populós barri de Sant Ildefons. Aquesta actuació arriba després de llargs i continus esforços pressupostaris a càrrec de l'administració local per dignificar i modernitzar un barri construït en ple "desarrollisme tardofranquista" amb greus mancances tant en serveis com en equipaments. La importància de l'avinguda de la República Argentina en el tram que s'ha arranjat ve donada tant per la seva funció de vial d'accés a la ronda de Dalt des de la part alta de Cornellà com per l'acumulació d'importants equipaments al seu voltant: el mercat de Sant Ildefons, l'oficina de l'Institut Nacional d'Ocupació (Inem), un centre d'atenció primària de l'Institut Català de la Salut i centre cívic. Una parada de la línia 5 del metro reforça el paper de centralitat urbana del tram sobre el que s'ha actuat, que queda comprès entre la plaça de Sant Ildefons i l'avinguda de Salvador Allende. A l'esmentada plaça s'ha aconseguit millorar la connexió entre les dues plataformes on se situen el mercat municipal, d'una banda, i el CAP, d'una altra. Una rampa i un conjunt d'escales que han respectat l'arbrat preexistent fan aquesta funció de connexió que, estèticament, s'ha reforçat amb la plantació de més arbres davant la façana del mercat. Pel que fa a l'actuació a l'avinguda pròpiament dita cal destacar la modificació de la secció de la calçada, on s'ha introduït una mitjana amb arbrat i seccions de gespa; i l'ampliació de la vorera nord, on s'han incorporat dues noves alineacions d'arbres. La mitjana separa quatre carrils de circulació, dos en direcció a la ronda i dos cap al centre de la ciutat, i des del punt de vista del conductor sembla tota folrada de gespa, tot i que únicament ho està de manera intermitent entre les juntes del paviment. Aquesta efectiva solució visual també s'ha utilitzat en altres indrets. A l'espai adjacent a l'edifici de l'Inem s'ha construït una illa atalusada recoberta de gespa que fa de barrera visual i de seguretat entre l'intens trànsit rodat i l'interior de la plaça. En aquest àmbit també s'ha construït una rampa d'accés i s'han definit uns límits vegetals independents de les façanes i



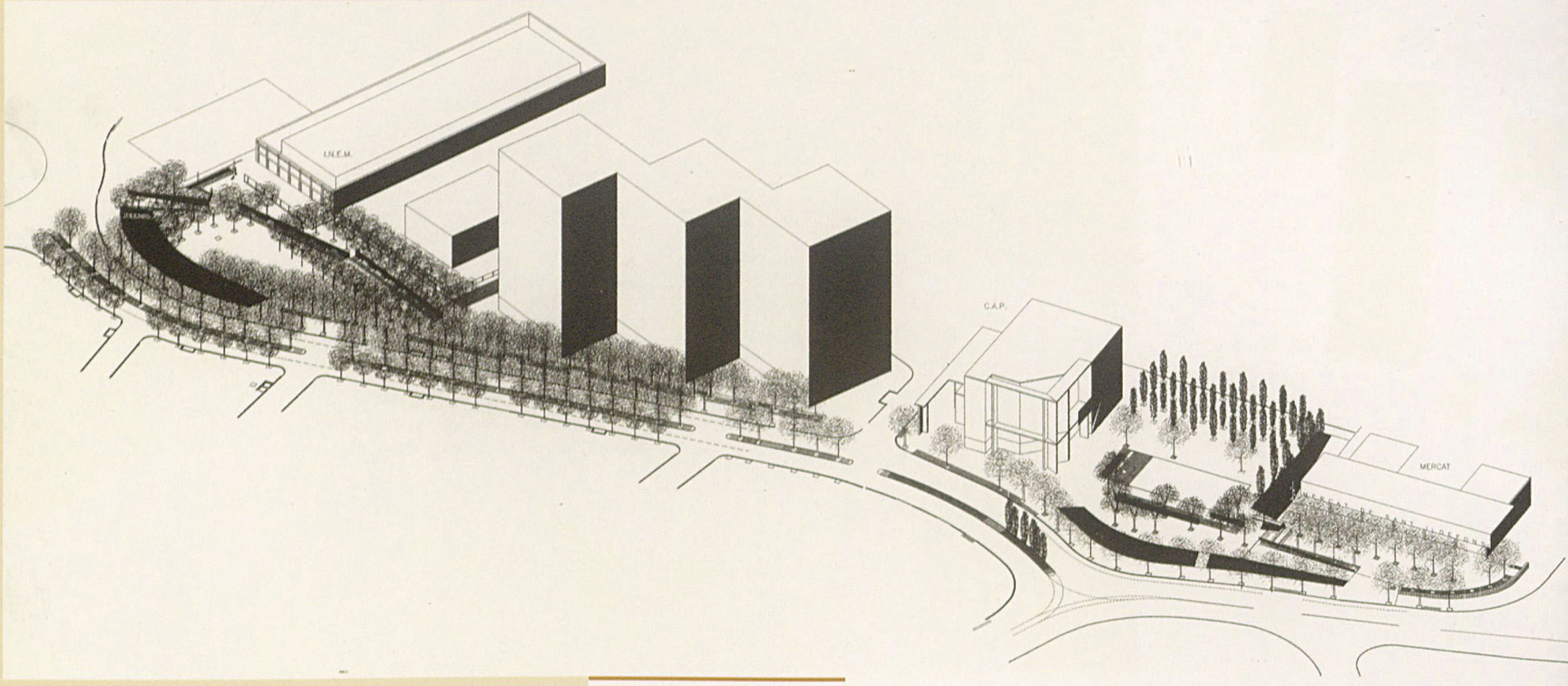
▲ Planta del projecte.

S'ha modificat la secció de la calçada, en introduir una mitjana amb arbrat i seccions de gespa i ampliar la vorera nord. La mitjana separa quatre carrils de circulació: dos en direcció a la ronda i dos cap al centre de la ciutat, i des del punt de vista del conductor sembla tota folrada de gespa, tot i que únicament ho està de manera intermitent entre les juntes del paviment.



tanques existents, així com una nova superfície de sauló. En el total de la reforma s'han plantat 161 arbres d'espècies tan variades com til·lers, lledoners, *grevielleas*, xicrandes, oms i *albisies*. En definitiva, un desplegament vegetal i constructiu molt evident que ha transformat una de les principals portes d'entrada a la ciutat de Cornellà de Llobregat.





▲ Axonomètrica del projecte.

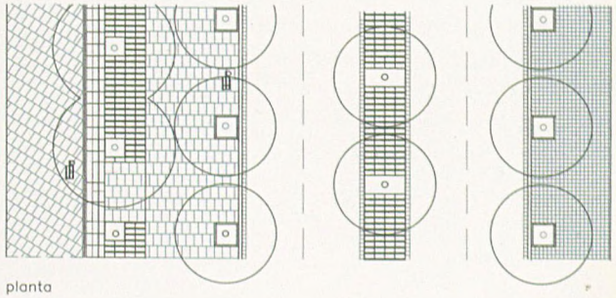
La urbanització de l'avinguda de la República Argentina i del seu entorn més immediat ha significat una transcendent millora estètica i funcional d'una de les principals artèries vitals del populós barri de Sant Ildefons.
En el total de la reforma s'han plantat 161 arbres d'espècies tan variades com til·lers, lledoners, *grevielleas*, xicraudes, oms i *albisies*.







secció



planta

▲ Detall del projecte.

0 1 2 5

Carrer de Claverol

Sant Vicenç dels Horts



PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1997-1998.

SUPERFÍCIE
0,64 ha.

COST
79.996.176 ptes.

CONTRACTISTA
Obras y Servicios Roig, SA.

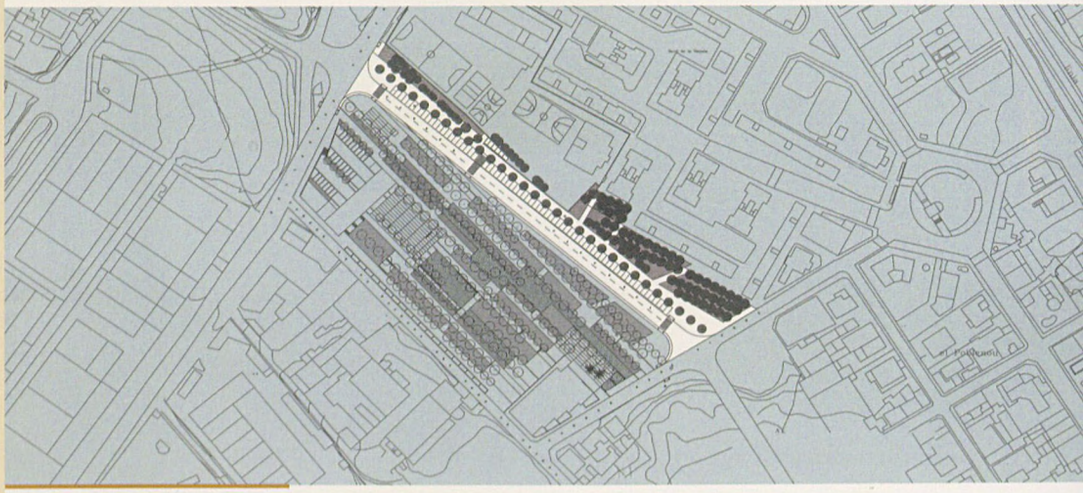
PROMOTORS
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Carles Llinàs , *arquitecte;* Carme Velasco, *enginyera de camins, canals i ports.*

COL·LABORADORS
Bet Figueras, *paisatgista*; Jordi Llopart, *enginyer tècnic industrial*; Rafael Morant, *tècnic auxiliar*; Francesc Morros, Jesús Rodriguez-Tomás, Olga Saro i Anna Millet, *estudiants d'arquitectura.*

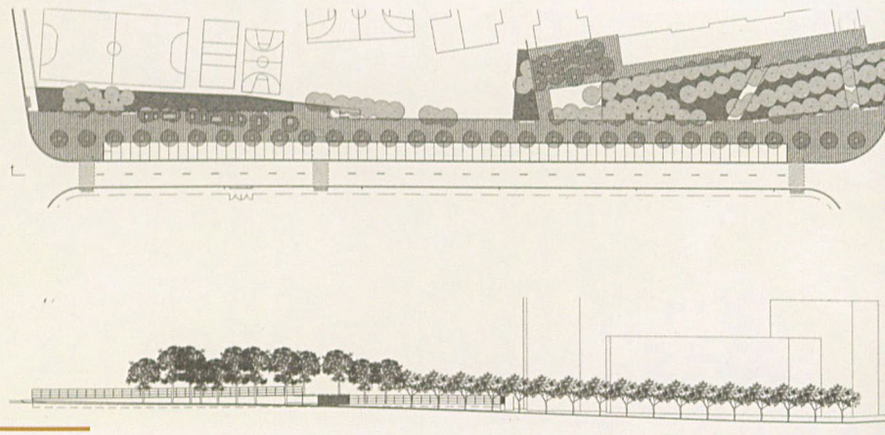
Un element visual i també aromàtic protagonitza el nou carrer Claverol de Sant Vicenç dels Horts: els eucaliptus. Aquests majestuosos arbres, ja existents abans de la urbanització del carrer, s'han incorporat hàbilment a la nova vorera, que no fa tan sols la funció de plataforma per on poden passar els vianants, sinó que també aporta un accès al centre d'educació infantil i primària La Vinyala. Aquesta entrada s'obre pas entre un parell de murs de nova construcció que alhora fan de tanca del pati del col·legi. L'orientació d'aquests murs situats a banda i banda de la porta és diferent en cada cas, cosa que ha permès la construcció d'una marquesina que, alhora de vestir l'accés a l'institut, es converteix en un atractiu element de connexió entre les dues parets. La importància dels murs es veu reforçada com a solució per a les característiques orogràfiques del terreny, ja que la superfície del carrer es troba a un nivell inferior a la del pati, de manera que també serveixen per salvar adequadament aquesta diferència d'alçada.

El tram del carrer Claverol sobre el que s'ha actuat ocupa part dels antics terrenys de la històrica foneria Roca i limita per la vessant sud amb un nou accés al casc urbà de Sant Vicenç dels Horts des de la carretera de Torrelles de Llobregat, mentre que per la vessant est queda tancat per l'esmentat mur del col·legi La Vinyala. L'amplada de la calçada arriba als set metres, una mida que permet la circulació de vehicles en tots dos sentits de marxa i, a més a més, deixa lloc per a una filera de places d'aparcament en bateria en un dels extrems del vial. El paviment escollit per cobrir les voreres ha estat el de peces de formigó prefabricades de 40 per 60 centímetres de grandària, mentre que la zona d'aparcament disposa d'un paviment de formigó *in situ* amb acabat raspatllat.



▲ Planta de l'emplaçament.

0 10 20 50

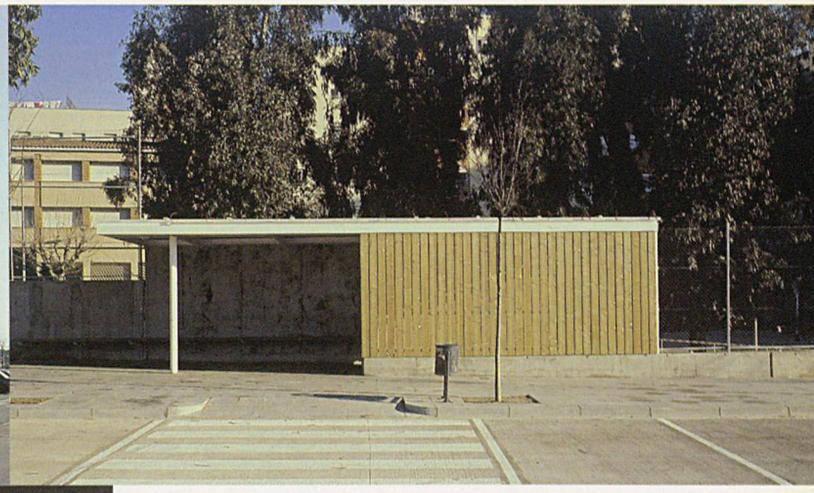


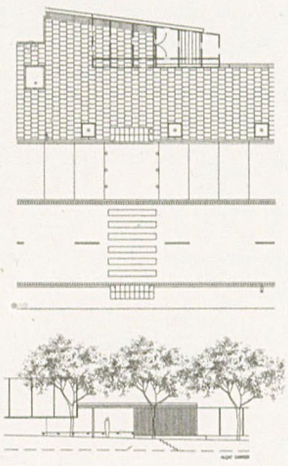
▲ Planta i secció longitudinal del projecte.

0 5 10 20









0 2 5

◀ Detalls d'accés a l'escola.

Els majestuosos eucaliptus ja existents abans de la urbanització del carrer s'han incorporat a la nova vorera, que no fa tan sols la funció de plataforma per on poden passar els vianants, sinó que també aporta un accés al centre d'educació infantil i primària La Vinyala.



Carrers del nucli antic

Pallejà

PROJECTE
1994.

EXECUCIÓ
1995.

SUPERFÍCIE
0,25 ha.

COST TOTAL
52.116.653 ptes.

CONTRACTISTA
Construccions Navàs.

PROMOTORS
Ajuntament de Pallejà
i Mancomunitat de Municipis.

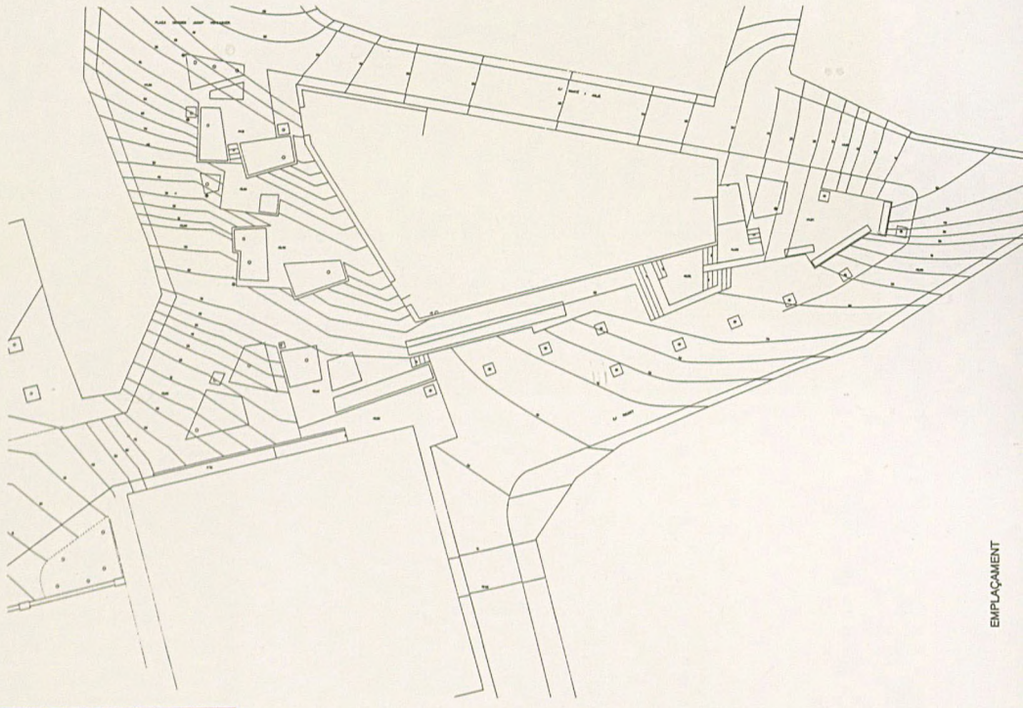
AUTOR
Josep Llinàs, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Jaume Martí i Jordi Ardèvol, *arquitectes tècnics;* Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Manel Sanz, *tècnic auxiliar.*

Es tracten aquí dues actuacions diferents però situades una ben a prop de l'altra, en el context del casc antic de Pallejà, al voltant del castell. La primera ha consistit a reformar el carrer Torres i Bages i el jardí lateral que l'acompanyava. El resultat és un espai més ample on les àrees per als vianants es confonen amb les destinades als vehicles, ja que el jardí s'integra en la calçada i viceversa. D'aquesta manera el carrer perd linealitat i s'evita la sensació que gairebé s'estavella contra la paret del castell. Aprofitant el pendent, sorgeixen diferents bancals geomètrics recoberts de gespa que inclouen els arbres de l'antic jardí. Aquests replans enjardinats, semblants a illots verds sorgits enmig del negre asfalt, estan limitats per murs de pedra rogenca, la mateixa amb què està construït el castell de Pallejà, que van esdevenint més alts a mida que el carrer descendeix. Entre els illots, estrets passos asfaltats porten d'una banda a l'altra del carrer, permetent fer diversos recorreguts. Ben a prop d'aquest espai hi ha la segona actuació, just on es troben els carrers Martí i Julià i Miquel Ricart. En aquesta cruïlla es va enderrocar un edifici que va deixar lliure un espai de forma triangular i amb un considerable desnivell, corresponent a la diferent cota dels carrers que s'hi troben. Aquesta disposició s'ha aprofitat per construir una plataforma elevada, una mena de balconada de forma geomètrica força irregular i voltada d'una tanca acompanyada de bancs per seure-hi. Una petita catifa de gespa dóna el necessari toc verd a aquest replà, que es troba al mateix nivell que el carrer Martí i Julià però en una situació elevada respecte a Miquel Ricart, des d'on es puja per un conjunt d'escales i rampes acompanyades de baranes. Els diversos replans que es formen entre tram i tram d'escala constitueixen petits llocs d'estada, amb barana inclosa, des d'on es poden observar els moviments del carrer Miquel Ricart des d'una privilegiada posició elevada. Els materials emprats aquí són els mateixos que al carrer Torres i Bages: asfalt per al paviment i pedra rogenca per als murs.

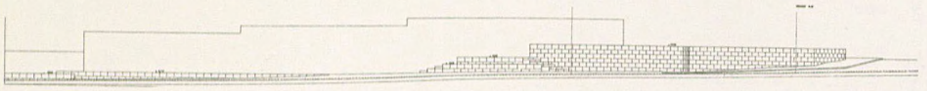


EMPLAÇAMENT



▲ Planta del projecte.

0 10 20 50



▲ Secció pel carrer Ricart.

Aprofitant el pendent sorgeixen diferents bancals geomètrics recoberts de gespa, semblants a illots verds nascuts enmig del negre asfalt.







Tres espais públics

Badia del Vallès

PROJECTE
1995.

EXECUCIÓ
1995.

SUPERFÍCIE
0,7 ha.

COST TOTAL
49.991.737 ptes.

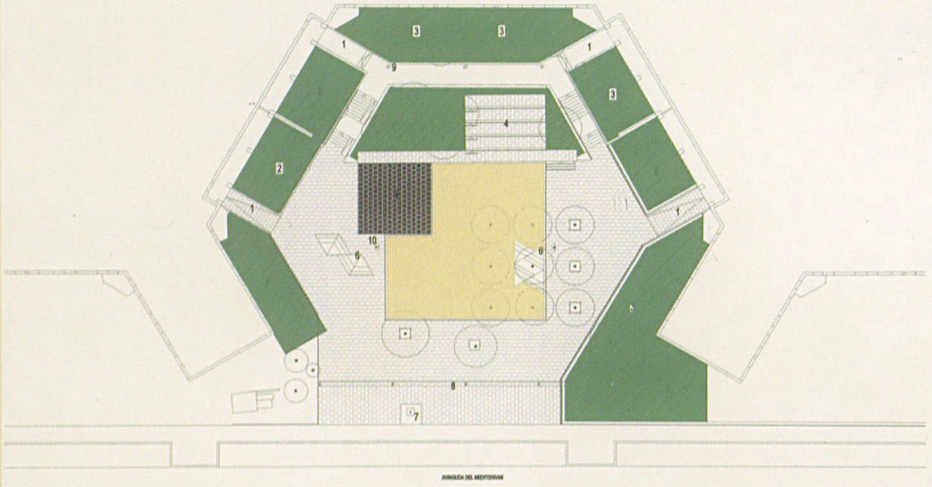
CONTRACTISTA
ACICSA.

PROMOTORS
Ajuntament de Badia del Vallès i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Jordi Bellmunt, Xavier Andreu, *arquitectes i Associats SCP.*

COL·LABORADORS
Anna Zahonero, *biòloga;* Jordi Sanmillan, *enginyer de camins, canals i ports;* Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Emilio Asensi, Andrea Moser, Montse Muñoz i Roser Ballera, *estudiants d'arquitectura.*

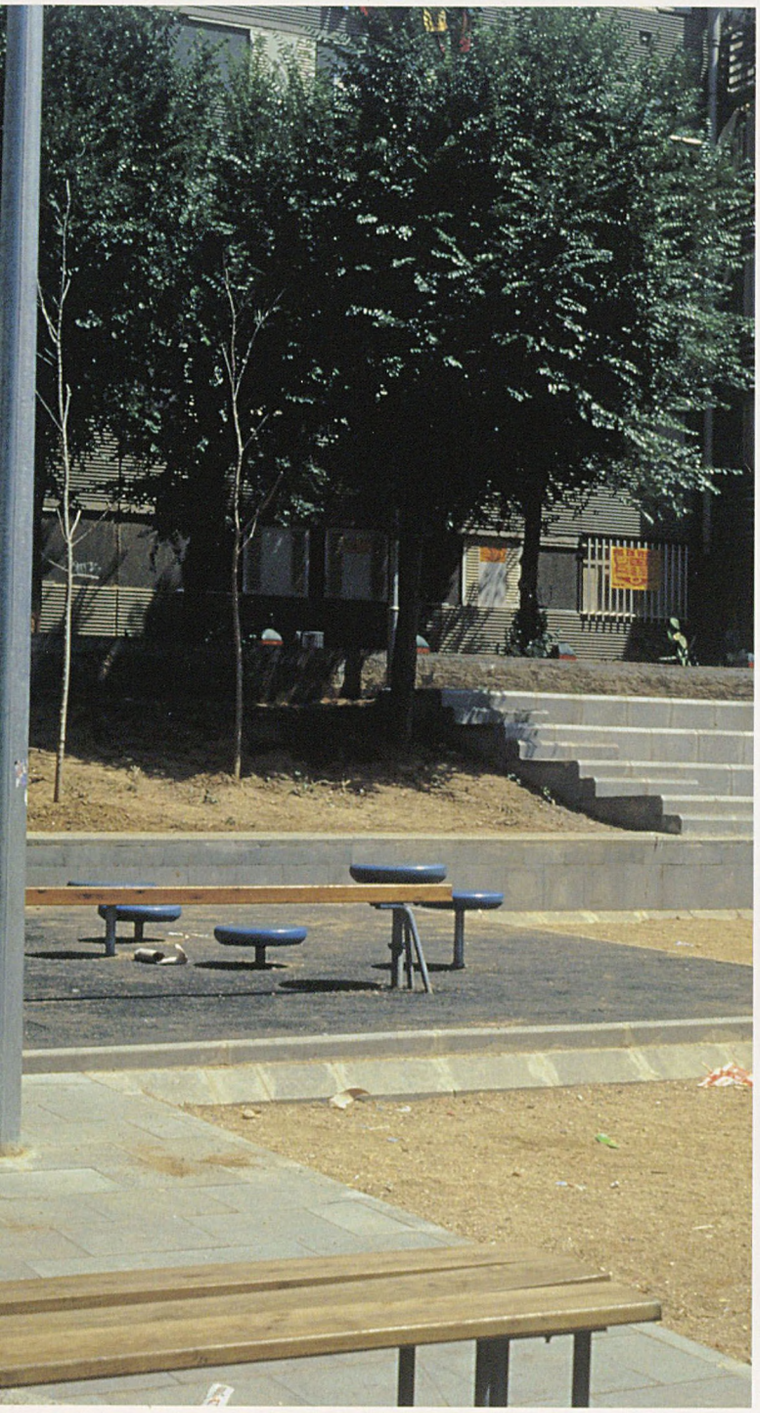




▲ Planta del projecte.

0 5 10

Badia, cas paradigmàtic de construcció en massa dels anys seixanta i primers de la dècada dels setanta, pateix des del seu origen tots els vicis propis d'aquests polígons d'habitatges, que troben en la transformació dels espais públics una via per a la seva regeneració i dignificació. En el cas de Badia, a més, la paraula polígon, sovint bandejada, troba la seva màxima expressió, donada la disposició geomètrica dels seus blocs d'habitatges. Així, els edificis situats en estrella generen al seu interior espais o places semiprivades en forma d'hexàgon. Tres d'ells, els situats al carrer de Porto i a les avingudes del Mediterrani i de Burgos, han estat l'objecte de la present actuació. L'estil i el disseny emprat en cadascun d'ells ve a ser el mateix, tot i que mantenen elements singulars i específics. A la plaça de l'avinguda del Mediterrani destaca el fort desnivell entre els seus extrems, que queda salvat amb un mur perimetral i la separació dels habitatges en planta baixa. L'existència del mur ha permès la col·locació d'unes plataformes pavimentades que faciliten usos diferents. La separació entre la plaça i el carrer ve marcada per un element que es repetirà en tots tres casos: un pòrtic lineal de formigó amb il·luminació incorporada. Dins de l'hexàgon, els diferents espais vénen definits pel paviment: formigó a la zona de pas, sauló a la d'estada i cautxú a la de jocs. Aquest darrer element també és comú a les tres places, tot i que en cadascuna d'elles s'especialitza en funció de les edats dels nens. La vegetació és la mateixa que existia, tot i que en els espais de separació entre els habitatges i els espais comunitaris s'han plantat gespa i arbusts. Dos bàculs de nou metres d'alçada amb projectors s'encarreguen, juntament amb el pòrtic, de la il·luminació de l'indret. La plaça de l'avinguda Burgos té només mig hexàgon construït, tot i que resta bastant tancada pels darreres dels edificis veïns, de gran alçada. A més, és un indret de pas, per la qual cosa el pòrtic de formigó acompanya aquesta circulació tot travessant la plaça de punta a punta. En la connexió amb el carrer Bètica s'han eliminat les barreres arquitectòniques, mentre que a l'interior es repeteixen els espais pavimentats amb formigó, sauló i cautxú. Finalment, la plaça hexagonal del carrer de Porto ve definida per l'existència d'una llar d'infants i de tallers, així com per una zona de pas que presentava força barreres arquitectòniques que s'han



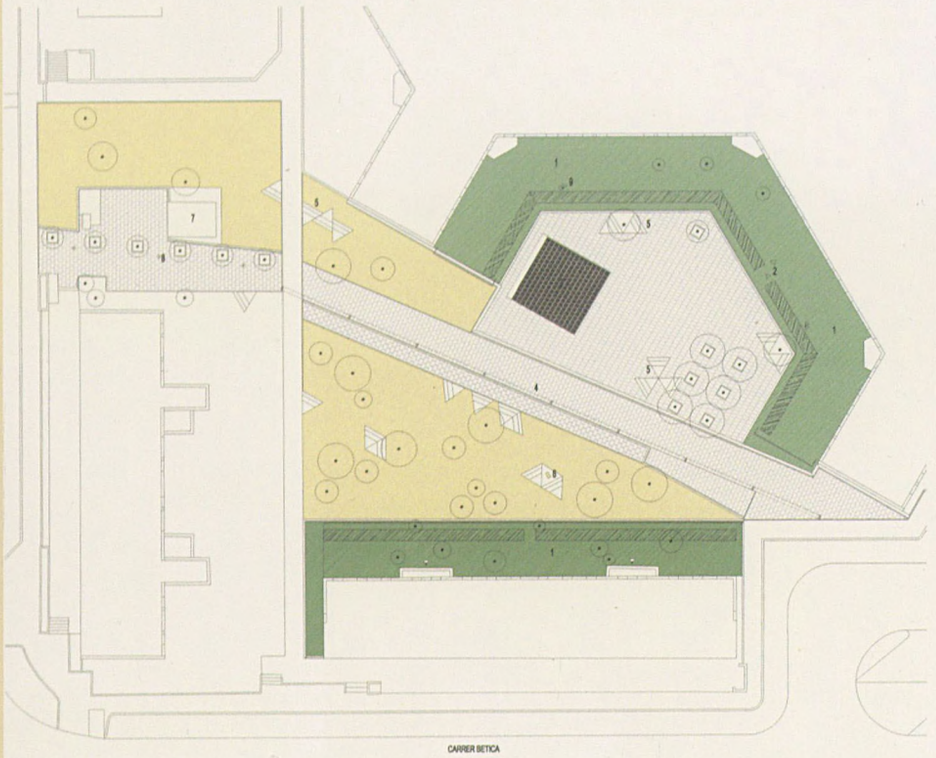


Els diferents espais vénen definits pel paviment: formigó a la zona de pas, sauló a la d'estada i cautxú a la de jocs.



eliminat mitjançant una gran rampa. Per evitar els problemes d'intimitat, ja que el vianant podia fàcilment veure l'interior dels habitatges veïns, s'han plantat arbres, tanques de bardisses i suports metàl·lics recoberts de plantes enfiladisses que fan de barrera visual. De nou trobem aquí el pòrtic de formigó, que separa la zona més pública (amb arbres, pistes de petanca, una font i un quiosc) de la més privada, la pròpiament hexagonal.

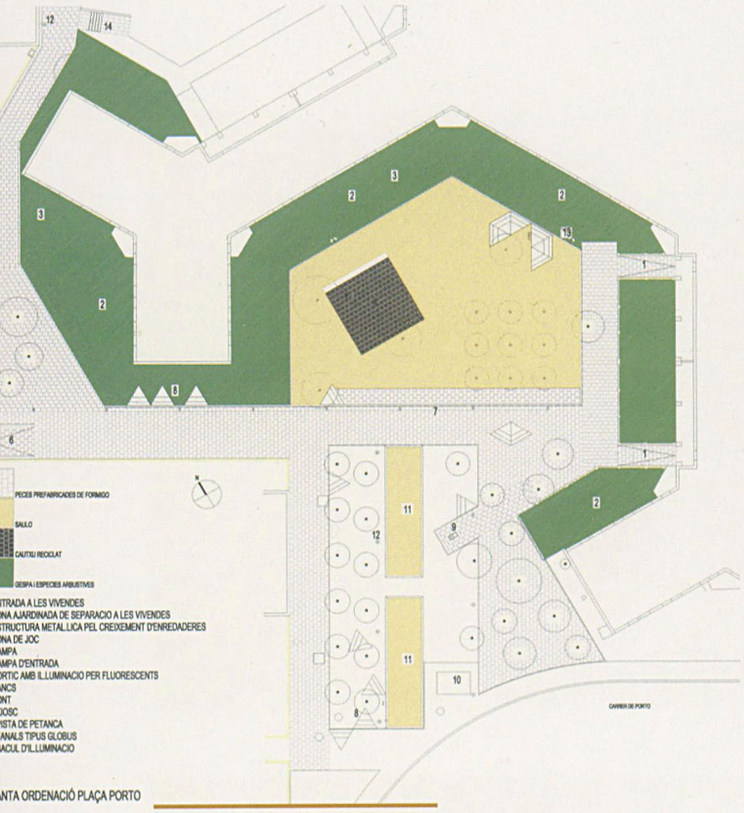




▲ Planta del projecte.

La separació entre la plaça el carrer va marcada per un element que es repetirà en tots tres casos: un pòrtic lineal de formigó amb il·luminació incorporada.





▲ Planta del projecte.

0 5 10





La vegetació és la mateixa que existia abans, tot i que en els espais de separació entre els habitatges i els espais comunitaris s'han plantat gespa i arbusts.



Avinguda del Carrilet (Amadeu Torner, Jacint Verdaguer)

L'Hospitalet de Llobregat

PROJECTE
1993.

EXECUCIÓ
1993-1994.

SUPERFÍCIE
1,4 ha.

COST TOTAL
390.929.980 ptes.

CONTRACTISTA
Fomento de Construcciones y Contratas, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Sergi López-Grado, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol i Joan Pous, *arquitectes tècnics;* Josep Bayo i Jordi de la Pinta, *enginyers tècnics industrials;* Antoni Viñuales, *tècnic auxiliar;* Jaume Escrigas, *delineant.*

Resultat del soterrament dels Ferrocarrils de la Generalitat, l'avinguda del Carrilet té una amplada considerable que la urbanització anterior no va aprofitar per convertir-la en l'eix vertebrador del barri de Santa Eulàlia que aspirava a ser. Es tractava, merament, de dos carrers estrets posats en paral·lel i separats per una gran mitjana de terra on aparcaven els cotxes. Amb una qualitat urbanística molt mediocre, voreres molt castigades pel pas del temps, proliferació desordenada de pals de fusta, ferro i formigó per a les línies elèctriques, amb una il·luminació discontínua i mal dimensionada, amb l'absència més absoluta de mobiliari urbà i amb una xarxa de clavegueram incompleta i obsoleta, aquest tram de l'avinguda del Carrilet demanava amb vehemència una reforma integral. L'actuació executada aquí ha consistit en donar preeminència al passeig per sobre de la circulació rodada. Així doncs, la distribució dels espais en els més de 20 metres d'amplada de l'avinguda s'ha disposat, del cantó de muntanya al cantó de mar, de la següent manera: una vorera de 10 metres d'amplada amb dues fileres paral·leles d'arbres separades 5,6 metres, dos carrils de circulació de 3 metres cadascun per als dos sentits de la marxa, una faixa de 2 metres per a aparcament de vehicles i una vorera de 2,5 metres amb una filera d'arbres al cantó de mar. Entre els arbres de la vorera del cantó de muntanya, la més assolellada, s'hi han disposat lluminàries baixes i bancs. D'altra banda, s'ha previst que, en cas d'una major demanda d'espai per a la circulació de vehicles, la franja ara destinada a aparcament podrà convertir-se en un nou carril. El desviament del carrer Muns ha permès de crear una plaça que s'entén com un eixamplament del passeig. S'ha respectat i sanejat l'arbrat existent i s'han creat catifes de diferents paviments: fusta, llambordins, gespa, sorra... Bancs, fanals, una font, pirulís lluminosos, quioscos de premsa, de flors i de llaminadures, una cabina de telèfon, un lavabo públic i jocs per a infants doten a la plaça d'un atractiu confirmat per la seva concurrència. El clavegueram s'ha renovat i completat, mentre que s'han semaforitzat tots els encreuaments (abans tan sols ho estaven un parell), de manera que aquest tram de 700 metres de l'avinguda ha esdevingut un espai molt més amable i acollidor que no pas abans.







▲ Planta del projecte.



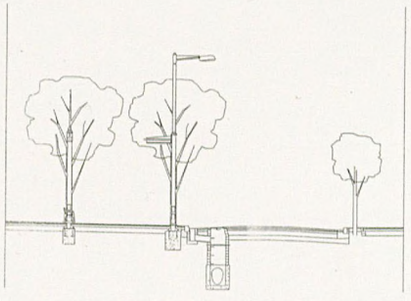
La distribució dels espais en els més de 20 metres d'amplada de l'avinguda s'ha disposat de la següent manera: una vorera de 10 metres d'amplada amb dues fileres d'arbres, dos carrils de circulació de 3 metres cadascun, una faixa de 2 metres per a aparcament i una vorera de 2,5 metres amb una filera d'arbres.

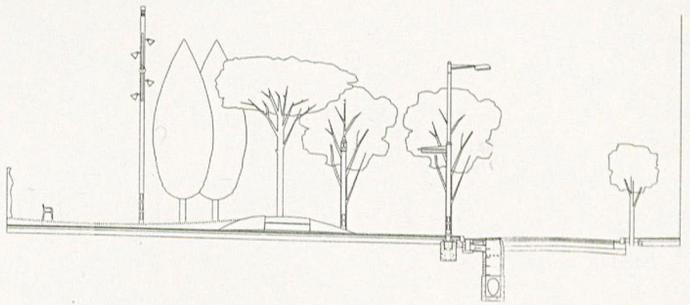












0 25 50 100

▲ Seccions.



Passeigs Marítims



4

4.01 **Passeig marítim.** *Montgat.*

4.02 **Passeig marítim.** *Castelldefels.*

4.03 **Passeig marítim connexió Gavà-Castelldefels.** *Gavà.*

Passeig marítim

Montgat

PROJECTE
1994.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
1,06 ha.

COST
111.320.179 ptes.

CONTRACTISTA
AGS.

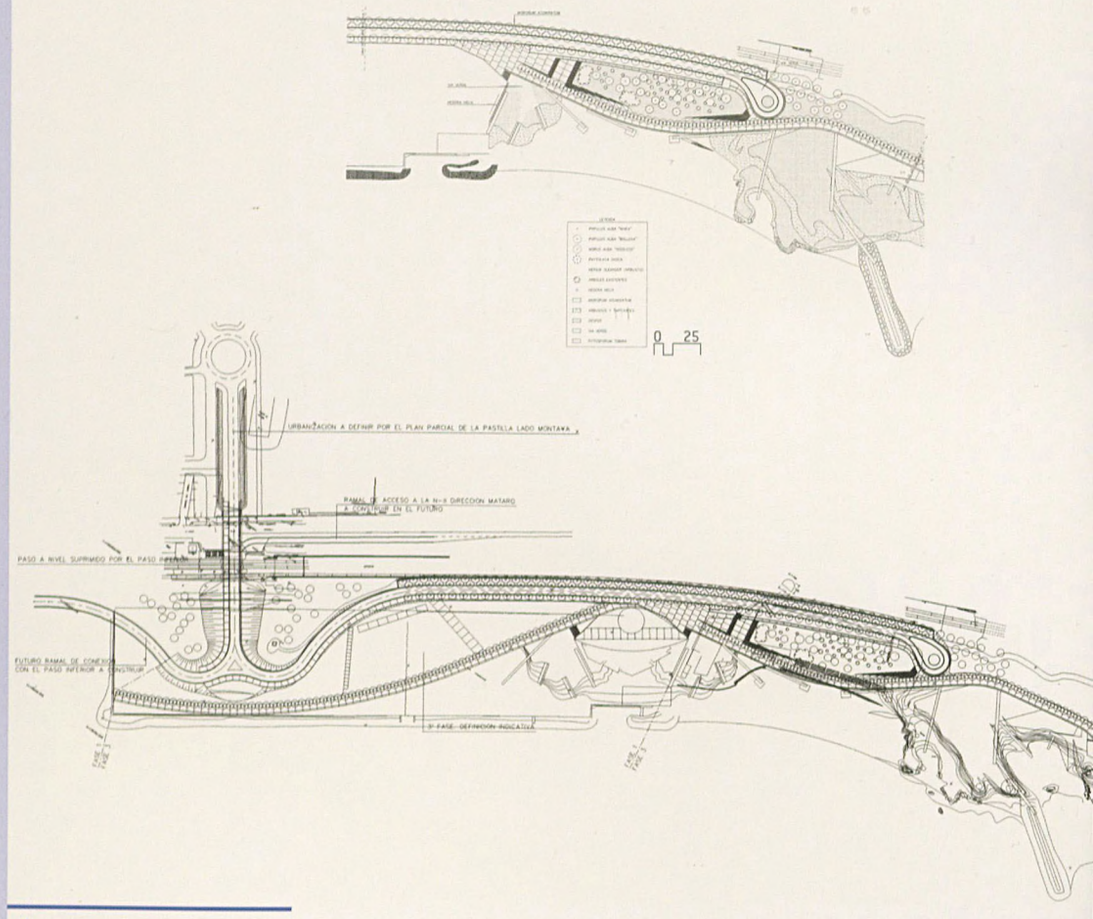
PROMOTORS
MOMTMA, Mancomunitat de Municipis, Institut Metropolità de Promoció del Sòl (IMPSOL) i Ajuntament de Montgat.

AUTOR
Sergi Godia, *arquitecte;* Manuel Herce i Josep Pinós, *enginyers de camins, canals i ports.*

COL·LABORADORS
Ana Mª Castanyeda, *direcció d'obres;* Xavier Casas, *arquitecte.*

L'existència del turó de Montgat, que s'aboca cap al mar modificant la línia de la costa, el pas del ferrocarril i les diferències de cotes entre els diversos espais fan que aquest passeig s'hagi d'adaptar al terreny i prengui una morfologia diferent dels típics i clàssics passeigs marítims coneguts arreu, caracteritzats per la linealitat i la simetria. L'accés rodat al passeig es fa per un pas inferior a la carretera nacional N-II i al ferrocarril, prop de l'estació. Un cop recuperat el nivell de la platja, el passeig discorre paral·lel a la via fins arribar a una placeta on una rotonda en forma de llàgrima permet als vehicles donar mitja volta. A la banda del ferrocarril, dues fileres d'arbres ombregen una franja d'aparcaments de vehicles. A continuació trobem dos carrils de circulació i finalment una vorera, acompanyada d'una nova filera d'arbres. A mig recorregut, aquesta vorera s'eixampla en un gran replà de forma triangular que es bifurca en dues direccions. D'una banda, a mà esquerra, segueix el vial per a cotxes, on s'estreta per donar lloc a una nova franja d'aparcament. El flux principal per als vianants es dirigeix, en canvi, a mà dreta, en direcció a la platja, on el passeig baixa de cota fins arribar gairebé al nivell de la sorra en un lleu pendent en rampa acompanyat per dues suaus escalinates. Aquí el passeig descriu un suau revolt, també acompanyat d'una filera d'arbres i de diferents accessos a la sorra, per recuperar més endavant alçada i trobar-se, abans de continuar cap el nord, amb la placeta en forma de llàgrima abans descrita. Entre el vial per a vehicles, situat en una cota superior, a nivell del ferrocarril, i el passeig per a vianants, que transcorre a ran de platja, s'ha format una plataforma intermèdia de terra amb una densa plantació de moreres que li donen ombra i que ha esdevingut un concorregut indret de repòs per descansar del sol o bé per fer pic-nic entre bany i bany. Diverses fonts en reforcen aquesta funció. Un mur de pedra vista suporta el vial superior sobre la zona de les moreres, tot formant un balcó des d'on es pot observar la platja.





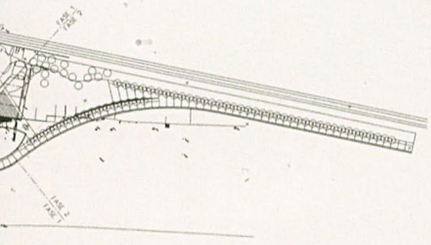
▲ Planta del projecte.











Entre el vial per a vehicles, situat en una cota superior, a nivell del ferrocarril, i el passeig per a vianants, que transcorre a ran de platja, s'ha format una plataforma intermèdia de terra amb una densa plantació de moreres que li donen ombra i que ha esdevingut un concorregut indret de repòs.

Passeig marítim

Castelldefels

PROJECTE
1991 i 1994.

EXECUCIÓ
1992-1993 i 1995-1996.

SUPERFÍCIE
14,3 ha.

COST
1.700.000.000 de ptes.

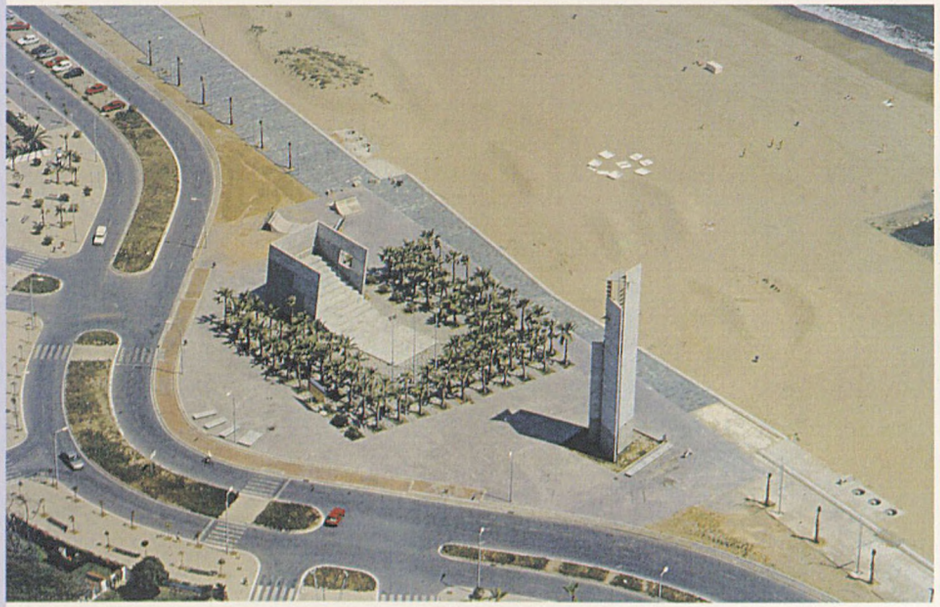
CONTRACTISTA
HUARTE primera fase, Cubiertas y MZOV segona fase.

PROMOTORS
Ajuntament de Castelldefels, Mancomunitat de Municipis i Demarcació de Costes del *Ministerio de Medio Ambiente*.

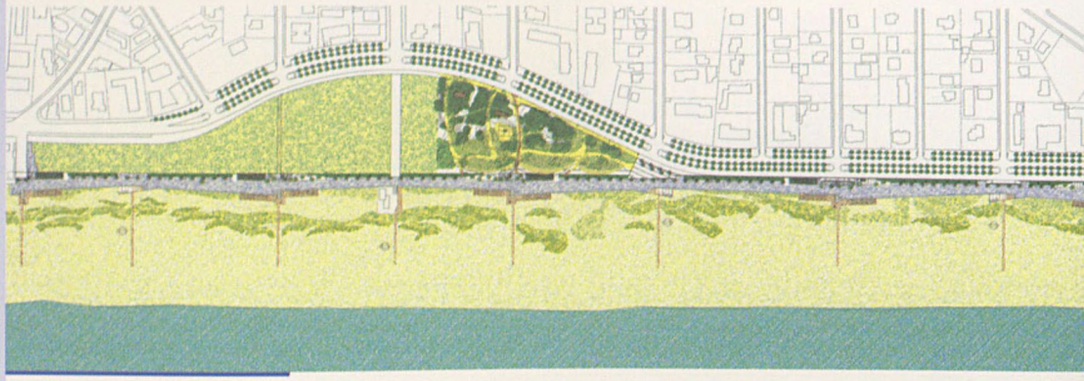
AUTOR
Claudi Aguiló, Xavier Nogués, Jon Montero, *arquitectes*.

COL·LABORADORS
Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial*; Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola*; Bet Figueras, *paisatgista*.





La manca de disciplina urbanística pròpia de la dècada de 1960 va provocar que la façana marítima de Castelldefels fos desordenada i caòtica, amb edificis de diferents alçades, tipologies i, fins i tot, orientacions. A més, fins fa pocs anys, aquesta era una zona suburbial, sense urbanitzar, amb el front de platja ocupat per quioscs, bars i casetes de bany d'autoconstrucció. Doncs bé, la principal virtualitat del passeig marítim, d'uns dos quilòmetres de longitud, ha estat l'ordenació de tota aquesta franja costanera i el seu agermanament amb la platja. Venint des del casc urbà cap al mar trobem, en primer lloc, un vial per a vehicles de 26 metres d'ample amb dos carrils per sentit i zones d'aparcament. A continuació hi ha un passeig per a vianants d'entre 8 i 15 metres que connecta directament amb la platja. El vial completa i recull la xarxa de carrers que desemboquen a la costa de manera perpendicular. Alineacions paral·leles d'arbres com tamarius, plàtans i moreres en reforcen la linealitat, tot i que, de fet, es torna sinuós en alguns trams, on es dirigeix terra endins per deixar lloc a diversos espais públics, com dos grans parcs en els seus extrems i la plaça de les Palmeres a meitat del recorregut. La plataforma per a vianants es troba en un nivell més elevat que la calçada i que la platja, de manera que permet gaudir còmodament de les vistes. Des del carrer s'hi puja mitjançant tres esglaons, i cap a la platja es baixa des d'una mena de catifa de formigó que sembla com si surés sobre la sorra. La part del passeig més propera al vial és, lògicament, la més urbana. En aquesta franja s'hi aplega la vegetació, dominada per una alineació de palmeres i de jardineres amb arbusts, a més dels fanals i dels futurs quioscs. A la trobada del passeig amb la platja, en canvi, desapareix la linealitat i apareixen línies trencades i angles des dels quals neixen les passeres de fusta que condueixen cap a la línia de mar. Aquests camins tenen diferents categories. Els principals neixen en grans plataformes esglaonades de fusta recolzades sobre peces de formigó. Els secundaris, en canvi, surten d'una obertura del passeig que dóna pas a una llosa de formigó que s'encasta a la sorra. La platja de Castelldefels és tan ampla, gairebé 100 metres, que



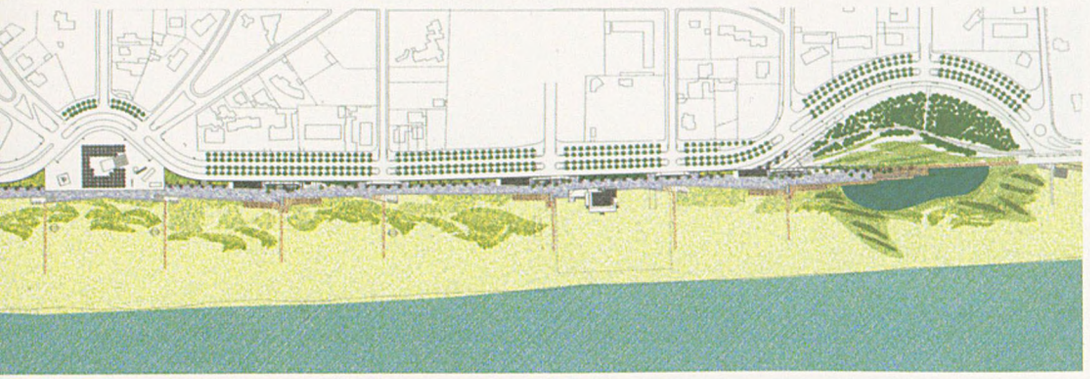
▲ Planta del projecte.



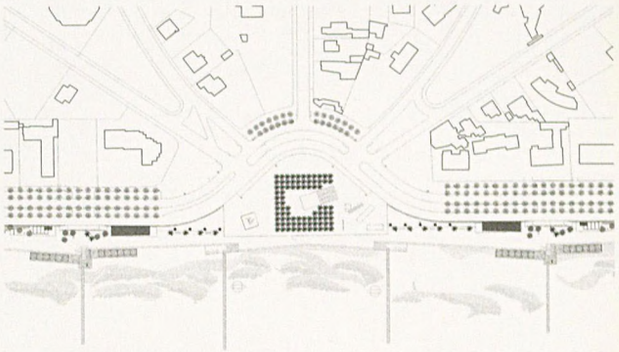
1. La principal virtualitat del passeig marítim, d'uns dos quilòmetres de longitud, ha estat l'ordenació de tota aquesta franja costanera i el seu agermanament amb la platja. Venint des del casc urbà cap al mar trobem, en primer lloc, un vial per a vehicles de 26 metres d'ample amb dos carrils per sentit i zones d'aparcament i, a continuació, un passeig per a vianants d'entre 8 i 15 metres que connecta directament amb la platja.







0 50 200



▲ Planta del tram central del passeig.

0 20 100

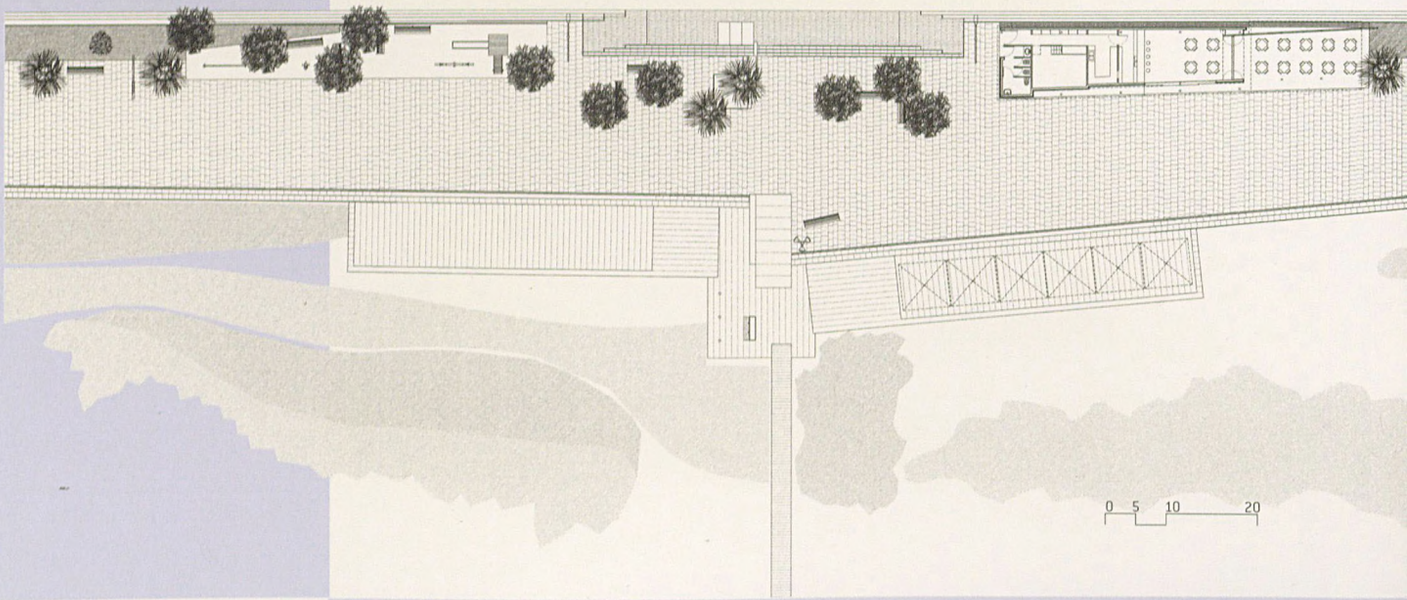
el seu ús s'ha dividit en tres franges. La més interior, d'uns 35 metres d'amplada, ha estat fixada i consolidada mitjançant dunes recobertes de vegetació amb la intenció d'evitar que la sorra es desplaci i envaeixi el passeig i que el salnitre afecti les plantes de l'interior. La franja del mig, d'uns 25 metres, ha estat destinada a acollir diverses activitats lúdiques i esportives, mentre que la més propera al mar, de 30 metres, s'ha reservat als banyistes.







Ordenació de les plataformes. ▶





A la trobada del passeig amb la platja desapareix la linealitat i apareixen línies trencades i angles des dels quals neixen les passeres de fusta que condueixen cap a la línia de mar.





Passeig marítim connexió Gavà-Castelldefels

Gavà

PROJECTE
1993.

EXECUCIÓ
1993-1994.

SUPERFÍCIE
0,76 ha.

COST
108.998.228 ptes.

CONTRACTISTA
Ferrovial.

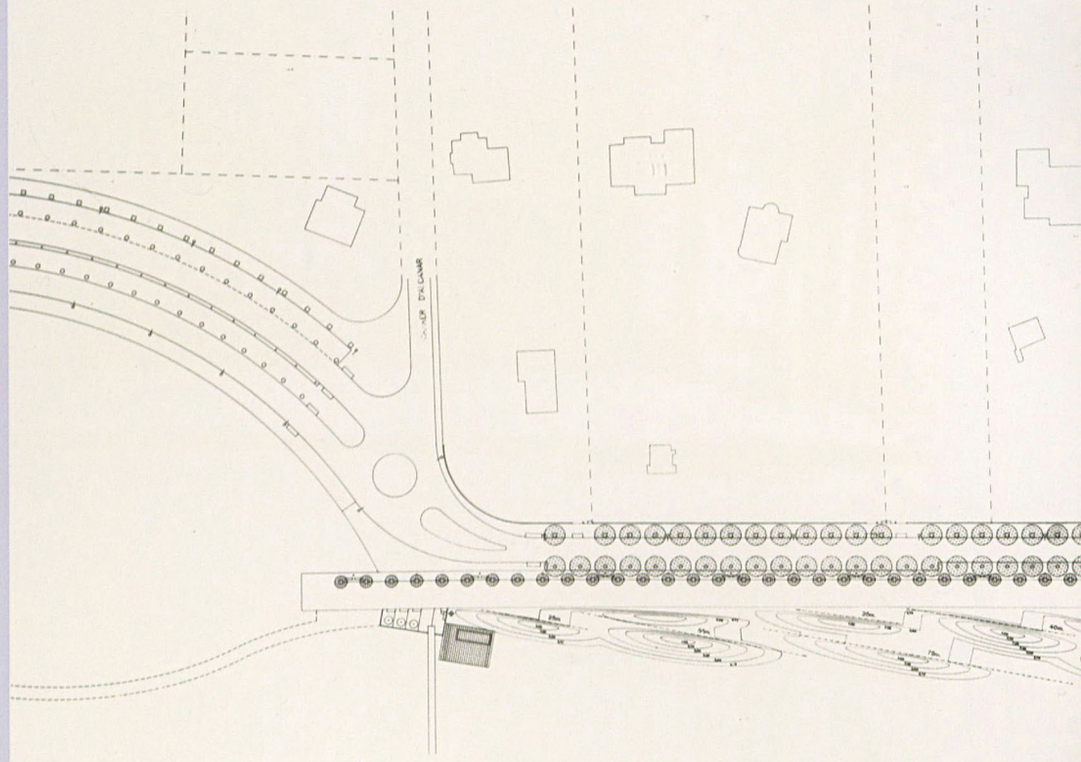
PROMOTORS
Ministerio de Obras Públicas, Mancomunitat de Municipis i Ajuntament de Gavà.

AUTORS
Claudi Aguiló i Xavier Nogués, *arquitectes.*

COL·LABORADORS
Josep Bayo, *enginyer tècnic industrial;* Narcís Valle, *delineant.*



El passeig marítim de Gavà fuig de les característiques típiques d'aquests vials situats a ran de platja, tal com els coneixem en molts indrets. En aquest cas, per exemple, els vehicles només poden aparcar als carrers perpendiculars al passeig, i no a la seva vora, de manera que no hi hagi cap barrera ni física ni visual entre la platja i l'interior. El passeig està destinat únicament als vianants, tot i que també està pensat per permetre l'accés als vehicles de serveis. Quant al seu aspecte, pren característiques tant del passeig de Castelldefels com del tram ja urbanitzat del passeig de Gavà, als quals serveix de connexió. Així, el vial rodat passa per la banda interior del passeig i conserva les característiques d'urbanització del de Castelldefels, mentre que la zona per a vianants més propera a la platja agafa la tipologia del passeig de Gavà ja urbanitzat, a la zona anomenada les Marines. L'entrega del passeig amb la sorra s'ha fet buscant la màxima naturalitat, per la qual cosa s'han construït unes dunes fixades al terra amb vegetació i estaques de fusta que imiten l'estat natural d'una platja mediterrània no gaire humanitzada. Les dunes no superen la cota dels quatre metres d'alçada i, per tant, la seva diferència de nivell respecte al passeig és sempre inferior a 1,5 metres. Tot i així també fan la funció d'aturar les ventades de llevant. En els dos extrems d'aquest tram de passeig s'han col·locat unes plataformes de servei, dues pavimentades amb formigó que acullen tres dutxes i tres bancs, i altres dues d'entarimat de fusta, amb connexions a les xarxes d'aigua i electricitat i sobre les quals, els mesos d'estiu, s'instal·len els típics quioscos de begudes o *chiringuitos*. El projecte també ha inclòs la construcció d'un nou tancament a les parcel·les que donen la façana al passeig, consistent en un petit mur de blocs de formigó d'un metre d'alçada sobre el qual s'ha instal·lat una tanca metàl·lica galvanitzada de més d'1,5 metres. Quant a les plantacions lineals que segueixen el passeig, la del vial rodat continua la ja utilitzada al tram de Castelldefels, és a dir, les moreres, mentre que la zona de vianants segueix el model existent en el tram anterior de les Marines de Gavà, protagonitzada per la ginesta, un arbust propi de les zones costaneres de la Mediterrània.

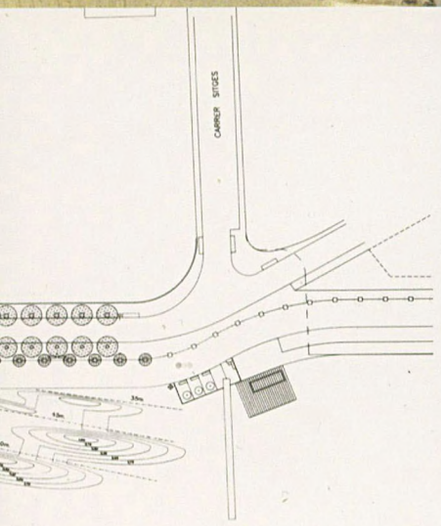


▲ Planta del projecte.









L'entrega del passeig amb la sorra s'ha fet buscant la màxima naturalitat, per la qual cosa s'han construït unes dunes fixades al terra amb vegetació i estaques de fusta que imiten l'estat natural d'una platja mediterrània no gaire humanitzada.




Equipa-
ments



5

5.01 **Escola-taller del Masrampinyo.** *Montcada i Reixac.*

5.02 **Ordenació de les instal·lacions esportives de Can Sellarès.** *Viladecans.*

5.03 **Casal d'avis de Santa Eulàlia.** *L'Hospitalet de Llobregat.*

5.04 **Casal d'avis.** *Sant Andreu de la Barca.*

5.05 **Instal·lacions esportives de Les Escletxes.** *El Papiol.*

5.06 **Zona esportiva al parc del Turonet.** *Cerdanyola del Vallès.*

Escola-taller del Masrampinyo

Montcada i Reixac

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1999-2000.

SUPERFÍCIE
Edificació 859 m², urbanització 368 m².

COST
64.792.968 ptes.

CONTRACTISTA
Promociones Navàs, SA.

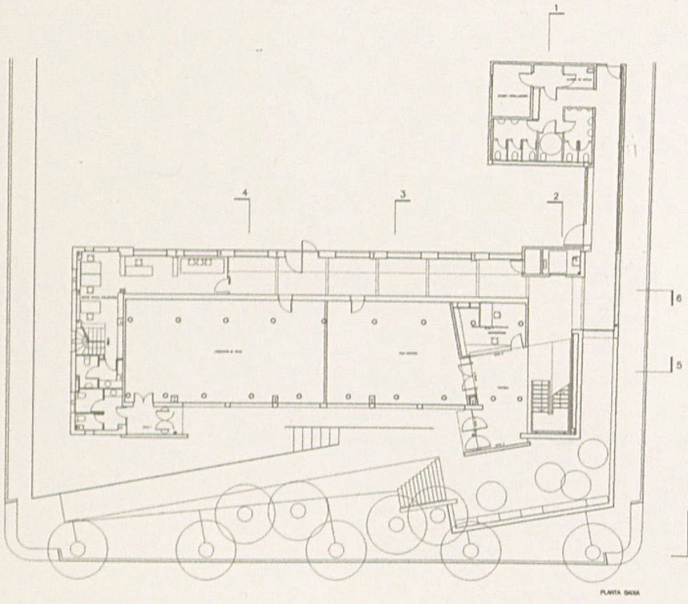
PROMOTORS
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Xavier Casas i Rosa Torres, *arquitectes.*

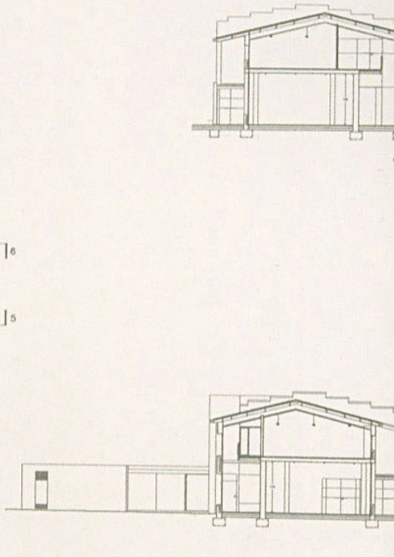
COL·LABORADORS
Eulalia Aran, *arquitecte tècnic;* Jordi Oliveras, *arquitecte d'estructures;* Manel Comas, *enginyer tècnic industrial;* Antoni Vinyuales, *tècnic auxiliar.*



Els objectius principals d'aquesta actuació han estat obrir l'equipament al barri i racionalitzar els accessos, comunicacions i circulacions interiors de l'edifici. El primer propòsit s'ha abordat tot recuperant l'accés des del carrer Alt de Sant Pere, ja que anteriorment l'entrada a l'edifici principal, de planta quadrangular, es produïa a través del pati format per les tres construccions existents a la mateixa illa: l'antiga escola, els antics habitatges dels mestres i els tallers. La nova entrada s'emmarca en la urbanització del carrer Alt de Sant Pere, amb una vorera ampliada i convertida alhora en vestíbul urbà d'aquest equipament. L'accés se serveix d'una rampa d'inclinació suau que salva el sòcol de l'edifici i que permet una entrada independent al local de l'associació de veïns. Aquesta rampa ve acompanyada d'una escalinata, i tant una com l'altra desemboquen en un replà o balconada des d'on s'accedeix al vestíbul de l'edifici. Aquí dins s'ubiquen la recepció, el control i l'administració, l'escala d'accés a la planta superior i l'ascensor, així com la porta d'entrada a l'aula especial, destinada a exposicions o activitats diverses. La racionalització de les comunicacions interiors de l'edifici ha suposat l'enderroc i la nova construcció del forjat del passadís, que ha permès d'eliminar la diferència de nivell que existia entre les aules i el corredor, fet que provocava l'existència d'un sistema d'escales i rampes que ha quedat suprimit. L'actuació en aquest edifici ha volgut en tot moment evidenciar la intervenció que s'ha produït. Així, tant la forma dels nous accessos com la nova caixa de l'ascensor i la lleugeresa del nou forjat del passadís, a més de l'ús del color, permeten esbrinar fàcilment quins elements són nous i quins ja existien.



▲ Planta d'accés.



▲ Seccions del projecte.



L'accés se serveix d'una rampa d'inclinació suau que salva el sòcol de l'edifici i que permet una entrada independent al local de l'associació de veïns. Aquesta rampa ve acompanyada d'una escalinata, i tant una com l'altra desemboquen en un replà o balconada des d'on s'accedeix al vestíbul de l'edifici.







Ordenació de les instal·lacions esportives de Can Sellarès

Viladecans

PROJECTE
1998.

EXECUCIÓ
1998-2000.

SUPERFÍCIE
1,7 ha.

COST
115.123.773 ptes.

CONTRACTISTA
MSP-SMEI.

PROMOTORS
Ajuntament de Viladecans
i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Xavier Nogués, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Carles Bima, *arquitecte tècnic;*
Bet Figueras, *paisatgista;*
enginyers IM3;
Pilar Novoa, Teresa Monleon, Susana Gil, Ana Vidal i Sonia Ayala, *estudiants d'arquitectura.*



Situades en el límit entre Gavà i Viladecans, aquestes instal·lacions esportives mancomunades necessitaven una reforma profunda a la vista del precari estat d'alguns dels seus elements, com uns vestidors petits, dispersos i mal conservats; una urbanització dels espais lliures molt degradada, obsoleta i de difícil accés; i una vegetació distribuïda de manera caòtica, en bona part envellida, malalta i, fins i tot, morta. L'actuació ha consistit a convertir aquest àmbit en una zona verda que uneixi totes dues ciutats i que, a més, combini la pràctica de l'esport amb el lleure. Amb aquest objectiu, la reforma de les instal·lacions ha hagut de ser contundent. Per aconseguir que fossin accessibles ha calgut de modificar el perímetre i substituir bona part de la tanca per una altra, més transparent i oberta, especialment de cara a l'avinguda de la Riera de Sant Llorenç, que separa Gavà de Viladecans. La nova tanca metàl·lica, de 500 metres de longitud, s'ha construït sobre un mur de formigó que es va trencant i solapant per adaptar-se millor a la topografia del terreny. Aquesta obra ha obligat a eliminar una sèrie de pistes esportives adjacents a la vella tanca i que han estat reubicades en altres indrets. Per dissimular el mur de formigó i les diferències de rasant s'han generat uns talussos de terra recoberts de vegetació entapissant. A la part nord de les instal·lacions, la més enlairada, s'ha enderrocat la tanca antiga i s'ha creat una plaça que s'obre cap a les pistes en forma de balcó o mirador. Dins del perímetre s'han creat, partint dels nous accessos, uns circuits interiors que permeten recórrer totes les instal·lacions i les diverses zones enjardinades. L'espai verd més important s'ha situat en el buit que existia entre dos camps de futbol, un dels quals ha estat eliminat. En aquest indret s'ha plantat un bosc d'arbres caducifolis, com sòfores i tipuanes, que acull al seu interior unes pistes de petanca, àrees de jocs infantils i bancs per a reposar. Un camí pavimentat recorre el perímetre d'aquest bosc. Prop del nou accés a les instal·lacions des de l'avinguda també s'ha fet una petita plantació de sófores i una nova àrea de jocs per a nens. La doble filera de xiprers que ombrejava aquesta zona d'entrada ha estat substituïda per una altra amb arbres més sans i joves de la mateixa espècie. També s'han reposat, en altres zones, diverses moreres, falses acàcies i cedres que es



▲ Planta del projecte.

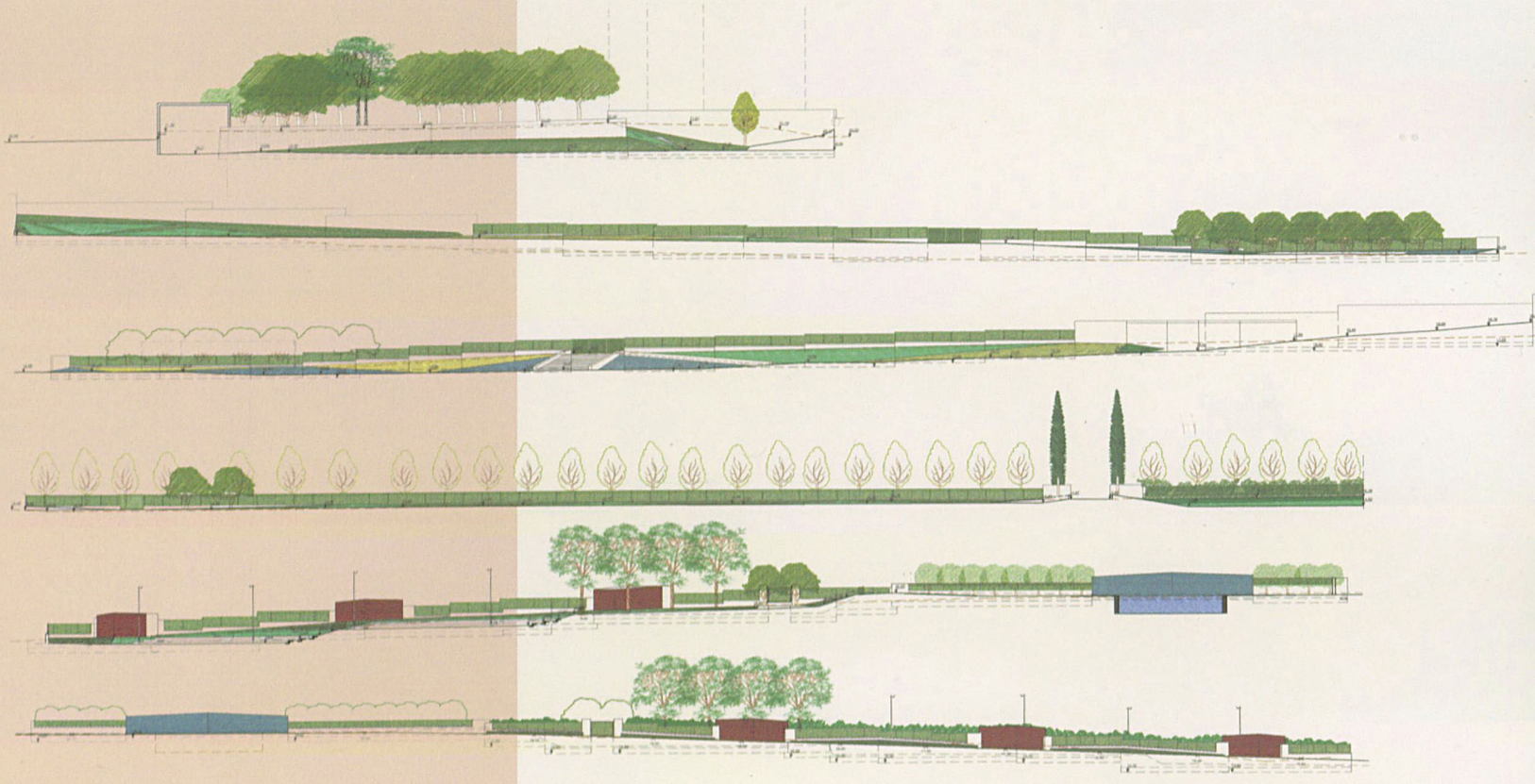




Per dissimular el mur de formigó i les diferències de rasant s'han generat uns talussos de terra recoberts de vegetació entapissant. A la part nord de les instal·lacions, la més enlairada, s'ha enderrocat la tanca antiga i s'ha creat una plaça que s'obre cap a les pistes en forma de balcó o mirador.

trobaven en molt mal estat o ja morts. Una massa de grans pins, situada a la part posterior de les instal·lacions, s'ha respectat tot fent-hi noves plantacions per aconseguir un espai més homogeni i sense les clarianes que presentava en origen. En total, la nova superfície arbrada és de 4.000 metres quadrats, s'han plantat 150 nous arbres i se n'han reposat una trentena. Pel que fa a les pistes esportives (bàsquet, voleibol, hàndbol, futbol sala...), s'han ressituat i reconstruït en bona part. L'actuació més evident ha estat l'eliminació d'un dels camps de futbol, el situat en una cota superior, i la seva substitució per dues pistes poliesportives de 32 per 44 metres i una nova zona verda. El camp de futbol principal s'ha mantingut allà on era. També s'ha ampliat l'espai de gespa vora de la piscina i s'han concentrat tots els vestidors en dos edificis que separen l'àmbit dels esports d'aigua de la resta.





▲ Seccions del projecte.







En total, la nova superfície arbrada és de 4.000 metres quadrats, s'han plantat 150 nous arbres i se n'han reposat una trentena. Pel que fa a les pistes esportives (bàsquet, voleibol, handbol, futbol sala...) s'han ressituat i reconstruït en bona part. L'actuació més evident ha estat l'eliminació d'un dels camps de futbol, el situat en una cota superior, i la seva substitució per dues pistes poliesportives de 32 per 44 metres i una nova zona verda. El camp de futbol principal s'ha mantingut allà on era.

Casal d'avis de Santa Eulàlia

L'Hospitalet de Llobregat

PROJECTE
1997.

EXECUCIÓ
1998.

SUPERFÍCIE
0,176 ha.

COST
147.991.611 ptes.

CONTRACTISTA
VOPI-4.

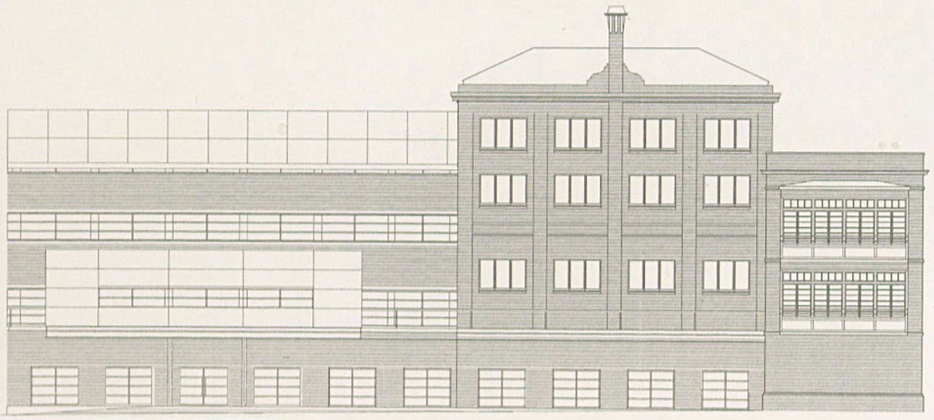
PROMOTORS
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Sergi López-Grado, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Marisa Martínez, *arquitecte;* Apel·les López i Jordi Ardèvol *arquitectes tècnics;* Jordi de la Pinta, *enginyer tècnic;* Frederic Tubau, *enginyer d'estructures;* Antoni Viñuales, *tècnic auxiliar;* Núria Jardí i Jaume Escrigas, *delineants.*

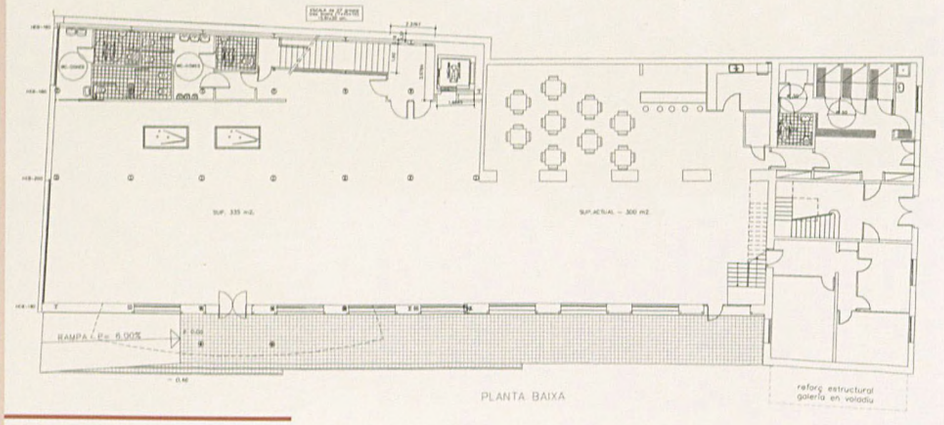


Amb la intenció de millorar la qualitat i l'espai del casal d'avis del barri de Santa Eulàlia s'ha construït un nou edifici adossat a l'antiga fàbrica de principis de segle, amb façana d'obra vista, que abans allotjava una premsa d'oli i que actualment acull part del casal, a la planta baixa, i l'Aula de Cultura de Santa Eulàlia, a les tres plantes superiors. El nou edifici s'ha construït també amb façana d'obra vista, tot i que d'un color i una textura volgudament diferents dels de la vella fàbrica. Totes dues edificacions estan connectades per la planta baixa i per la primera, a través d'una àmplia terrassa encarada a la plaça dels Avis. Si bé la planta baixa ocupa tot el solar a ran de voreres, els tres pisos superiors estan enretirats uns quants metres illa endins, donant lloc a la terrassa. Aquesta gran balconada acull una mena de galeria, la sala d'actes, que, provinent de la primera planta, travessa la terrassa i s'aboca sobre la vorera de la plaça dels Avis en un voladís que se sustenta sobre dues columnes cilíndriques, just al davant de la porta principal del casal. Es tracta d'una construcció de línies molt modernes, de geometria triangular, façana arrodonida i aspecte metàl·lic, amb finestres horitzontals estretes i allargades. El sostre és a dos nivells, separats per un tall que permet l'entrada indirecta de llum natural. Tot plegat fa que ,des de l'exterior, sigui aquest l'element que més crida l'atenció del nou edifici. La part antiga del casal s'ha modernitzat globalment, amb la substitució de les velles fusteries per balconeres d'alumini amb doble vidre, nova il·luminació, paviments i revestiments. Amb l'ampliació, la planta baixa ha passat de 349 metres quadrats a 702, amb una gran sala que acull el bar, zona de relació i jocs. La primera planta, a nivell de la terrassa, allotja una sala polivalent i l'esmentada sala d'actes. Les plantes segona i tercera, de geometria rectangular, allotgen sales per a entitats. La darrera planta presenta un altre element força singular, com és una coberta folrada exteriorment de zenc i sota la qual s'ubiquen els tallers, il·luminats per una tarja horitzontal que rep llum del nord i una finestra correguda orientada al sud i protegida pel pendent de la coberta que es projecta davant d'ella.



▲ Alçat principal.

0 1 2 5



▲ Planta d'accés.

0 1 2 5







Els tres pisos superiors estan enretirats uns quants metres illa endins, donant lloc a una terrassa. Aquesta gran balconada acull una mena de galeria, la sala d'actes que, provenint de la primera planta travessa la terrassa i s'aboca sobre la vorera de la plaça dels Avis en un voladís que se sustenta sobre dues columnes cilíndriques, just al davant de la porta principal del casal.



Casal d'Avis

Sant Andreu de la Barca

PROJECTE
Octubre 1996.

EXECUCIÓ
1997.

SUPERFÍCIE
956 m².

COST
72.434.474 ptes.

CONTRACTISTA
Cubiertas y MZOV, SA- NECSO, SA.

PROMOTORS
Ajuntament de Sant Andreu de la Barca i Mancomunitat de Municipis.

AUTORS
Carles Juvé, Ferran Cardenyes, Armando García, *arquitectes.*

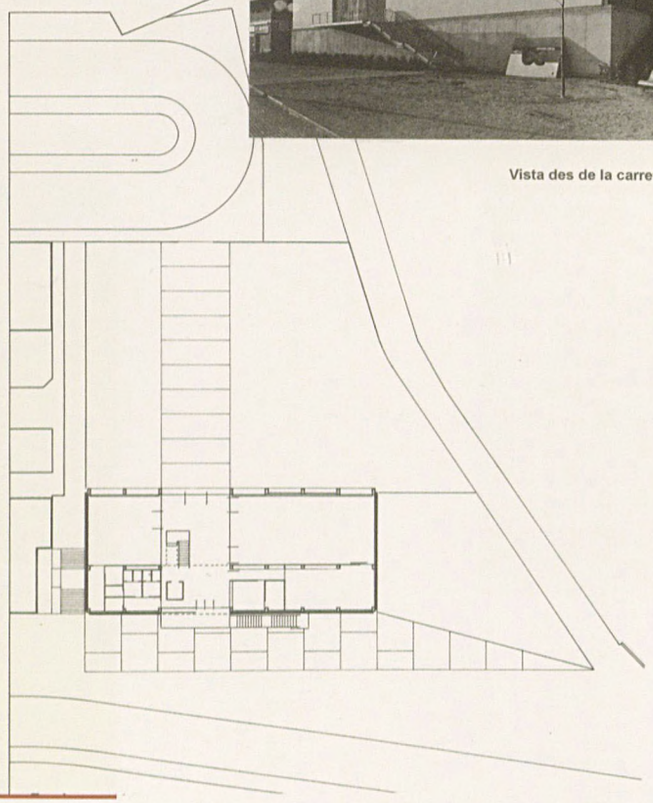
COL·LABORADORS
David García, *arquitecte;* Susana Casino, *enyinyera tècnica agrícola.*

Es tracta d'un edifici de forma cúbica i línies senzilles i rectes, continuació de la façana d'habitatges de l'antiga carretera nacional N-II, d'una banda, i obert a un jardí del passeig de la Generalitat, d'una altra. D'aquesta manera, el casal disposa de dues façanes amb portes d'accés, per bé que cadascuna és prou diferent de l'altra. La que dóna a la vella carretera N-II és molt més tancada, amb una renglera superior de petites finestres, sense elements ornamentals, definitivament austera. La porta es troba situada a mitja alçada de la façana i s'hi arriba per una escala exterior, d'estructura igualment senzilla i freda. Sota la porta, un sòcol de formigó recobreix un antic talús i reforça la sensació d'estructura simple, despullada, gairebé prefabricada. La façana del passeig de la Generalitat és radicalment diferent, tot i mantenir l'estil unitari de línies rectes i senzillesa estructural. Aquí, l'edifici s'obre molt més a l'exterior, que en aquesta banda està protagonitzat per una mena de gran saló esquitxat d'arbres i bancs que convida a l'estada i al passeig. La conformació topogràfica del terreny permet que, per aquesta banda, l'accés sigui pla, sense necessitat d'escales. Una enorme portalada on el vidre és el protagonista i fileres de grans finestrals en totes dues plantes fan aquesta façana molt més amable que l'oposada. Al sostre de l'edifici, una coberta inclinada a cada banda (tot i que més prominent la situada sobre l'entrada del passeig de la Generalitat) permet l'entrada de llum zenital sobre el gran vestíbul, peça central en la distribució interior d'espais i accessos. Aquest *hall* destaca per la seva amplitud i alçària, de manera que connecta no sols físicament, sinó també visualment, les dues portes d'entrada al casal i les dues plantes de l'edifici, comunicades tant per escales com per un ascensor. Els principals elements de la planta baixa són la recepció, el bar i la sala de conferències, mentre que a la planta superior es troben fins a nou sales polivalents.





Vista des de la carretera N-II.



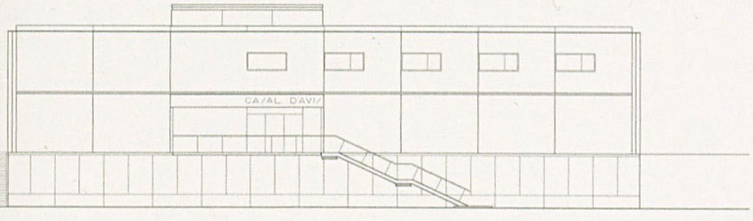
▲ Planta del projecte.



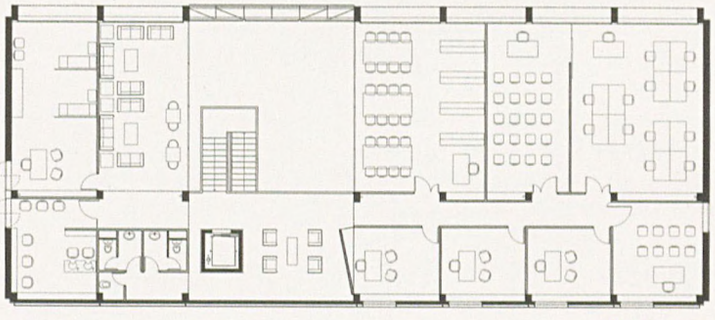


Per preservar el parc de la forta presència humana que registra la zona s'ha creat una xarxa de camins de fusta que permeten passejar per la pineda i, si es vol, accedir a la platja després de travessar el passeig marítim.

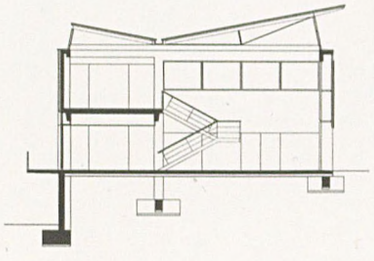




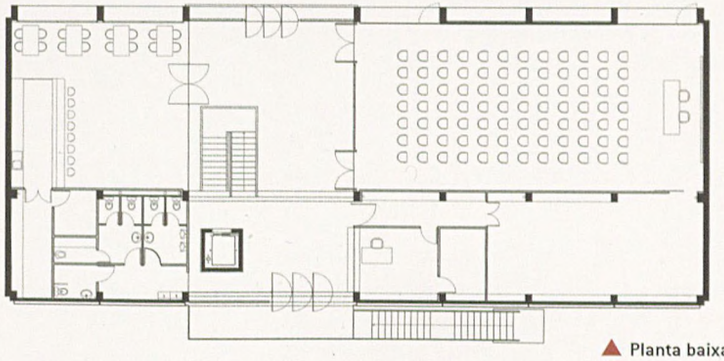
▲ Alçat N-II.



▲ Planta primera.



▲ Secció transversal.



▲ Planta baixa.

Instal·lacions esportives de les Escletxes

El Papiol

PROJECTE
1993.

EXECUCIÓ
1993-1994.

SUPERFÍCIE
0,78 ha.

COST
48.066.605 ptes.

CONTRACTISTA
Construcciones Riera, SA.

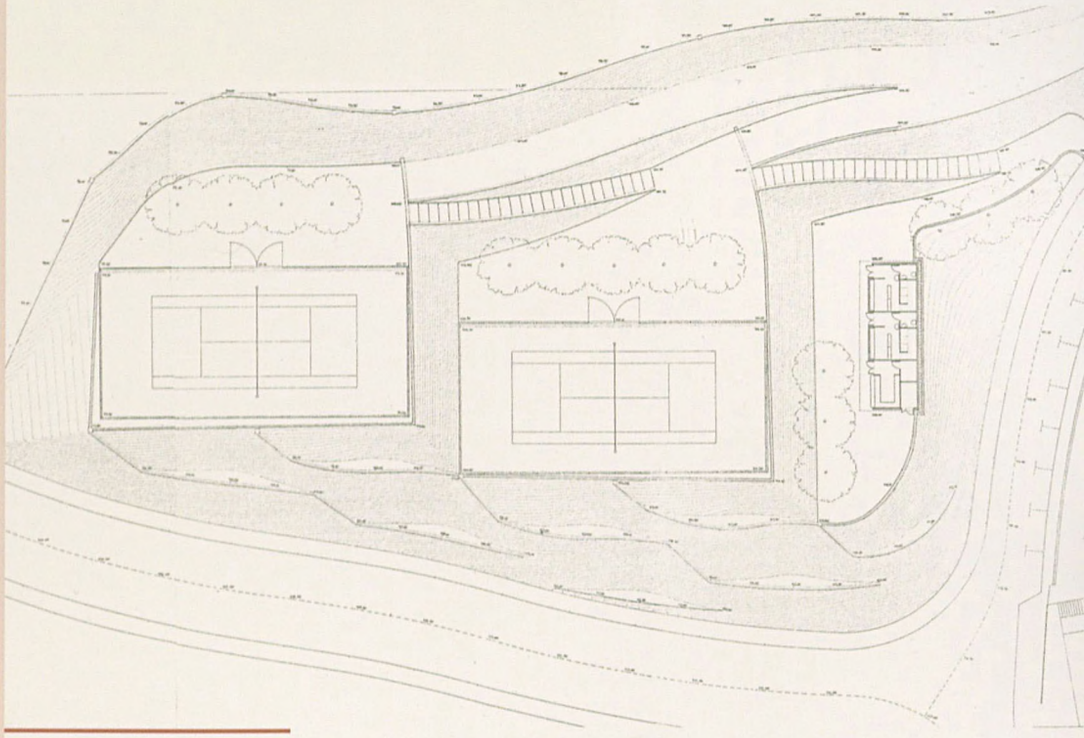
PROMOTORS
Ajuntament del Papiol
i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Sergi Gòdia, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;*
Marc Viader, *arquitecte en pràctiques.*



La principal dificultat d'aquest projecte ha estat la ubicació de dues pistes de tennis i un edifici amb vestidors, bar i magatzem sobre un terreny inestable per bé que horitzontal, constituït per un reblert de terres sobre un antic abocador de runa. Per tal d'aconseguir la resistència necessària per als fonaments de l'edifici i l'assentament de les pistes, ha calgut afrontar un important moviment de terres de replè, actuació de la que va resultar una superfície molt més inclinada que l'original. La nova diferència topogràfica entre els extrems del terreny s'ha salvat mitjançant la formació de tres plataformes horitzontals unides per talussos d'inclinació suau. Al nivell superior s'hi ha situat l'edifici de serveis, amb accés pel carrer Pau Casals i disposat de manera que al seu davant quedi lloc per a una petita esplanada que disfruta d'àmplies vistes. Des d'aquesta balconada, que pot acollir el servei exterior del bar, és fàcil observar l'activitat a les pistes de tennis, ubicades en les dues plataformes restants, la mitjana i la inferior. Cada pista disposa al seu costat, davant la porta d'entrada, d'un espai arbrat a mode de vestíbul o zona d'espera. Dues rampes esglaonades i de pendent suau comuniquen els tres nivells del complex, que alhora també queden enllaçats per la part més exterior mitjançant un camí d'accés rodat per als serveis de manteniment de les instal·lacions. Els diversos talussos que s'han conformat al llarg de tot aquest espai acullen una xarxa de recollida d'aigües pluvials per assegurar l'estabilitat d'aquestes superfícies inclinades, que s'han enjardinat de manera predominant amb arbusts mediterranis. Els replans situats davant del bar i de les dues pistes de tennis s'han pavimentat amb sauló i acullen diversos arbres, en bona part pins, que ombregen i fan més acollidor cada indret.



▲ Planta del projecte.









Al nivell superior s'hi ha situat l'edifici de serveis, disposat de manera que al seu davant queda lloc per a una petita esplanada que gaudeix d'àmplies vistes. Des d'aquesta balconada, que pot acollir el servei exterior del bar, és fàcil observar l'activitat a les pistes de tennis.

Zona esportiva al parc del Turonet

Cerdanyola del Vallès

PROJECTE
1991.

EXECUCIÓ
1993.

SUPERFÍCIE
1,6 ha.

COST
73.133.859 ptes.

CONTRACTISTA
COPCISA, SA.

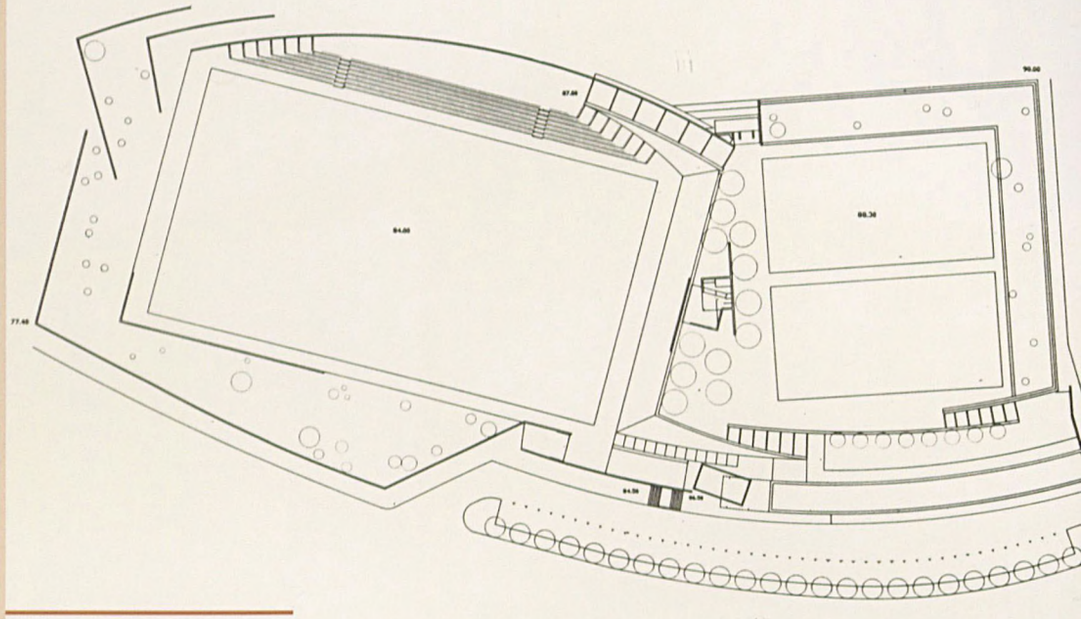
PROMOTORS
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès i Mancomunitat de Municipis.

AUTOR
Moisés Martinez Lapeña, *arquitecte.*

COL·LABORADORS
Rosa Torres, *arquitecte*; Jordi Ardèvol, *arquitecte tècnic;* Susana Casino, *enginyera tècnica agrícola; Josep Bayo, enginyer tècnic industrial.*

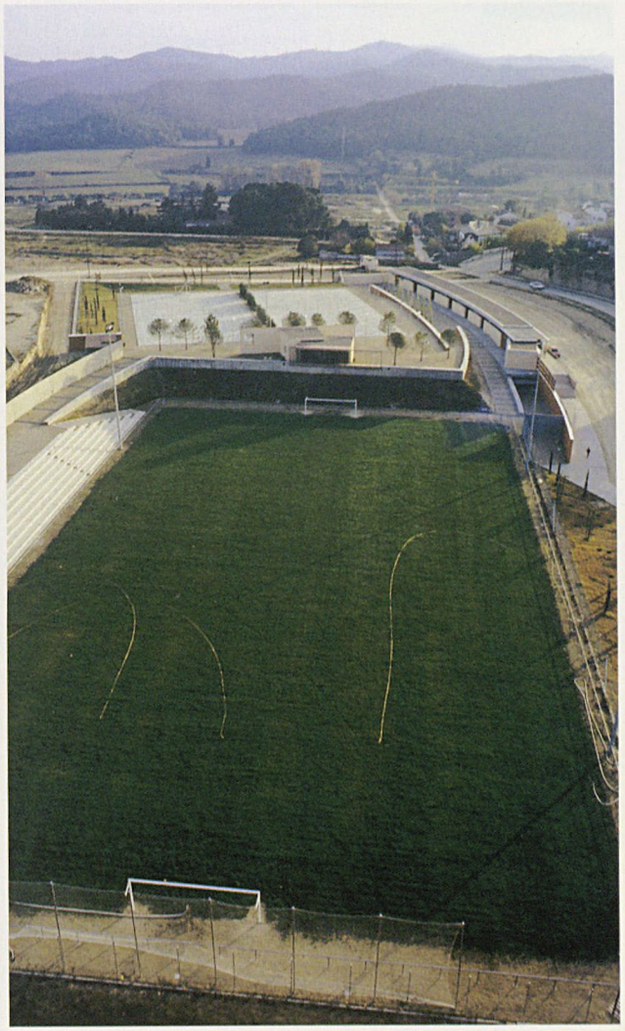
La zona esportiva municipal de Les Fontetes està integrada dins del parc del Turonet, en el seu límit amb el passeig d'Horta, en un dels seus extrems més plans, tot i que el terreny registra aquí un pendent del 6%. Les pistes esportives, a part de la seva funció estricta, també fan de filtre entre el trànsit rodat i l'interior del parc, que d'aquesta manera queda més protegit. La inclinació del terreny ha obligat a generar dues grans plataformes, una sobre la que descansa un camp de futbol i una altra, quatre metres més alta, en la qual hi ha dues pistes polisportives. Aquest desnivell se salva mitjançant un talús de dos metres d'alçada sobre el que s'ha construït un mur, també de dos metres, als extrems dels quals es troben les escales i rampes de connexió entre les dues plataformes. En l'extrem est del recinte esportiu, un mur corbat de formigó actua com a contenció de les grades i, alhora, com a marge inferior del parc. A l'oest trobem l'espai de comunicació entre el camp de futbol i els vestidors, així com l'accés principal a les instal·lacions des del casc urbà. Els vestidors, distribuïts entre cinc mòduls autònoms, s'agrupen en un sol volum allargat i lleugerament corbat que, ubicat en el perímetre del recinte, forma part del seu tancament, rera del qual hi ha un aparcament i el passeig d'Horta. Aquesta edificació també acull les oficines del club i les cambres d'instal·lacions dels serveis. El tancament del recinte esportiu es produeix mitjançant dos tipus de barreres. Una vegetal enfiladissa, fonamentalment d'heura, que cobreix les tanques metàl·liques, i una altra d'obra, conformada pel mur de contenció, els vestidors i les grades. Aquesta varietat de tancaments aconsegueix una certa transparència que permet estendre visualment el parc fins al carrer i que la zona esportiva no sembli desencaixada del seu entorn.





▲ Planta del projecte.











La inclinació del terreny ha obligat a generar dues grans plataformes, una sobre la que descansa un camp de futbol i una altra en la qual hi ha dues pistes polisportives. Aquest desnivell se salva mitjançant un talús de dos metres sobre el qual s'ha construït un mur, als extrems del qual es troben les escales i les rampes de connexió entre les dues plataformes.



Mobiliari Urbà



6

Mobibar

Cadira de vigilància de les platges

Torre de vigilància de les platges

Senyalització de les platges

Banc de platja

Balisa Àrea

Dutxa

Armari SOS

Boia salvament

Paperera

Mòdul de fusta - passarel·la

Làmpada Xamar

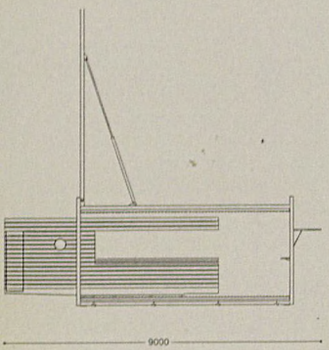
▸ Mobiliari Urbà

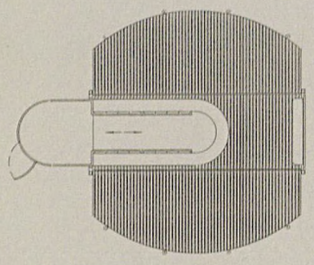
Mobibar

AUTOR
Antoni Roselló, *arquitecte*.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

El Mobibar és el quiosc de begudes expressament dissenyat per a ser instal·lat a la platja. La gran innovació d'aquest disseny és que es pot plegar de forma que adquireix aparença de contenidor i d'aquesta manera al final de la temporada d'estiu no cal desmuntar-lo sinó que es pot deixar aparcat a la platja durant tot l'hivern. D'igual forma, durant la pròpia temporada d'estiu es plega cada vespre i així s'aconsegueix una millor conservació i s'eviten els efectes del vandalisme.









▸ Mobiliari Urbà

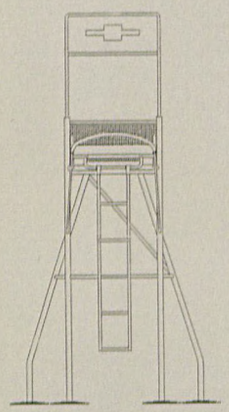
Cadira de vigilància de les platges

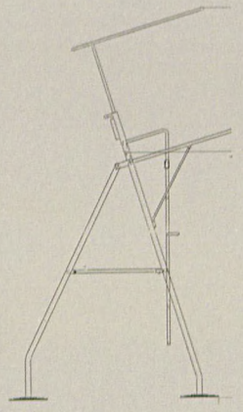
AUTOR
Antoni Rosselló, *arquitecte*.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

Es tracta d'una cadira que permet l'observació de la platja per part del personal de vigilància i salvament des d'una alçada de 2,60 metres. De disseny molt estable i aspecte lleuger, està dotada d'un parasol per protegir la persona que s'hi asseu. Tant l'escala com el seient són desmuntables i tota l'estructura és plegable per facilitar-ne l'emmagatzematge.









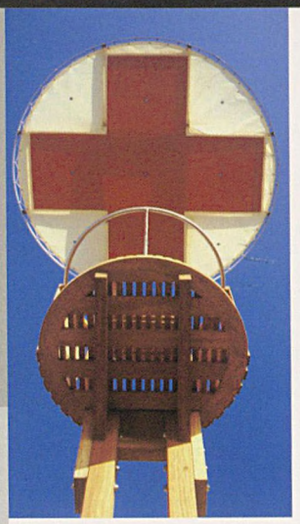
Mobiliari Urbà

Torre de vigilància de les platges

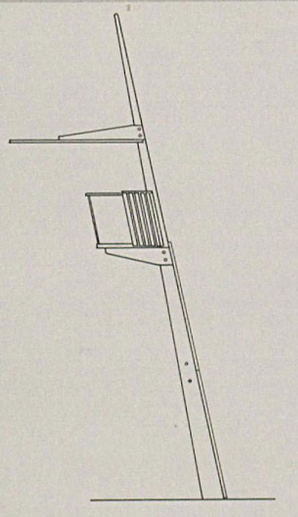
El disseny d'aquesta peça va merèixer l'any 1989 el premi FAD d'Arquitectura a la millor realització efímera.

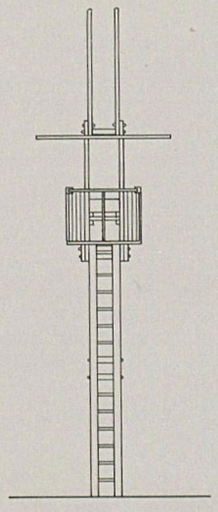
AUTOR
Jordi Costa, Albert Prats i Joan Miquel Riba de Palau, *arquitectes*.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

La torre de vigilància té una alçada total de 9,55 metres i permet l'observació de la platja des d'una plataforma circular col·locada a 5 metres de la sorra que és on s'ubica el personal de vigilància i salvament. A dalt de tot s'hi posen les banderes que avisen els banyistes de l'estat de la mar. Està fabricada amb fusta de bolondo amb farratges d'acer inoxidable.









Mobiliari Urbà

Senyalització de les platges

AUTOR
Claret Serrahima i associats.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

La nova senyalització de les platges està orientada a identificar i definir el territori, així com a ubicar els serveis que s'hi presten. Els elements de suport de la informació són de tres tipus: els que contenen informació general sobre la platja –instal·lats a la zona de passeig–, els dedicats a adreçar als usuaris cap a cada servei determinat –instal·lats a la sorra– i els que contenen prohibicions –ubicats als espigons–. Tots ells utilitzen en el seu disseny codis gràfics de fàcil identificació basats en la utilització de pictogrames.





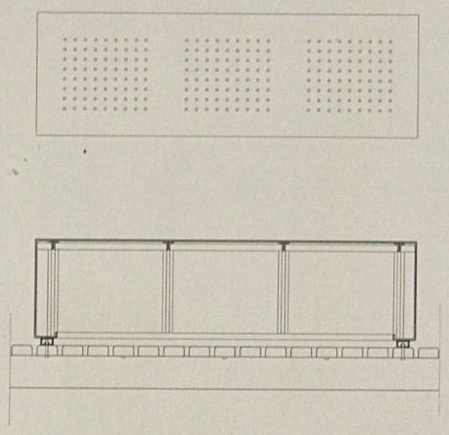
▶ Mobiliari Urbà

Banc de platja

AUTOR
Claudi Aguiló, *arquitecte*.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

El banc de platja té una estructura amb forma de prisma rectangular, és de fibra de vidre de color blanc, i té la part del damunt foradada per tal que s'assequi amb facilitat. Està reforçat interiorment amb uns nervis a manera de costelles que li confereixen una gran resistència. La simplicitat en la forma, la seva durabilitat, el poc pes del material i el fàcil manteniment converteixen aquest banc en un element ideal com a mobiliari de platja.







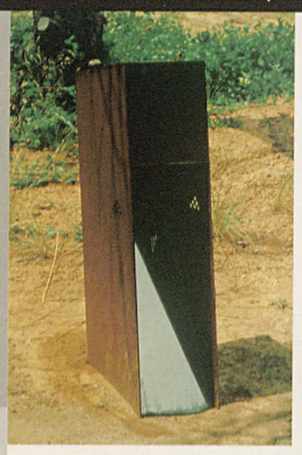
▶ Mobiliari Urbà

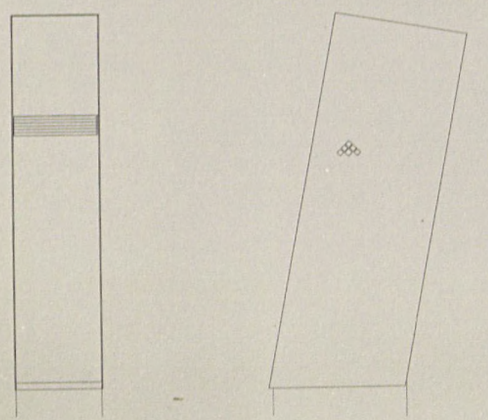
Balisa Àrea

Finalista en l'edició de 1999 dels premis Delta, ADI FAD.

AUTOR
Claudi Aguiló, *arquitecte*.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

Amb el nom d'Àrea es coneix la balisa d'il·luminació dissenyada per a zones de circulació de vianants en els espais públics. Tota ella és un prisma de ferro amb tractament corten, amb un buidat on es recull la làmpada, que emet la llum sobre un pla inclinat d'acer inoxidable polit que delimita la cavitat on la llum és reflectida cap a l'exterior. A la part de darrera hi ha una porta per poder manipular l'ancoratge i la caixa de connexions, així com per extraure la làmpada.







Mobiliari Urbà

Dutxa

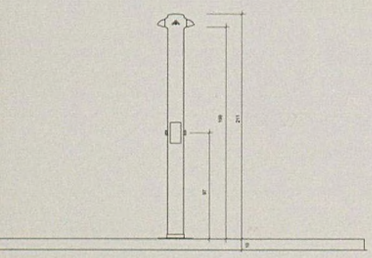
AUTOR
Direcció de Serveis de l'Espai Públic.

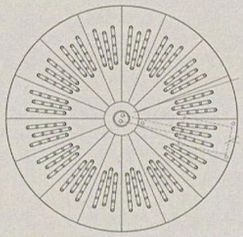
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

La dutxa instal·lada a les platges de l'àrea metropolitana de Barcelona es composa d'un cilindre de poliester de color blanc, de 12 cm. de diàmetre i 210 cm. d'alçada, que incorpora dos brolladors amb els seus corresponents polsadors temporalitzats. La base de la dutxa és una plataforma quadrada de formigó de 330 cm. de costat que conté el pou de drenatge i damunt de la qual hi ha una estructura circular feta de llistons de fusta de bolondo tractada.









Mobiliari Urbà

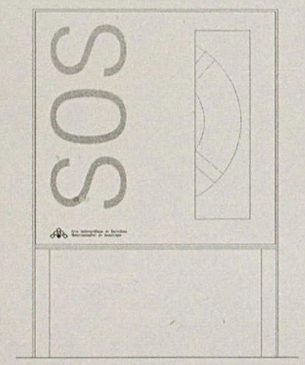
Armari SOS

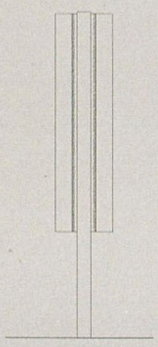
AUTOR
Direcció de Serveis de l'Espai Públic.

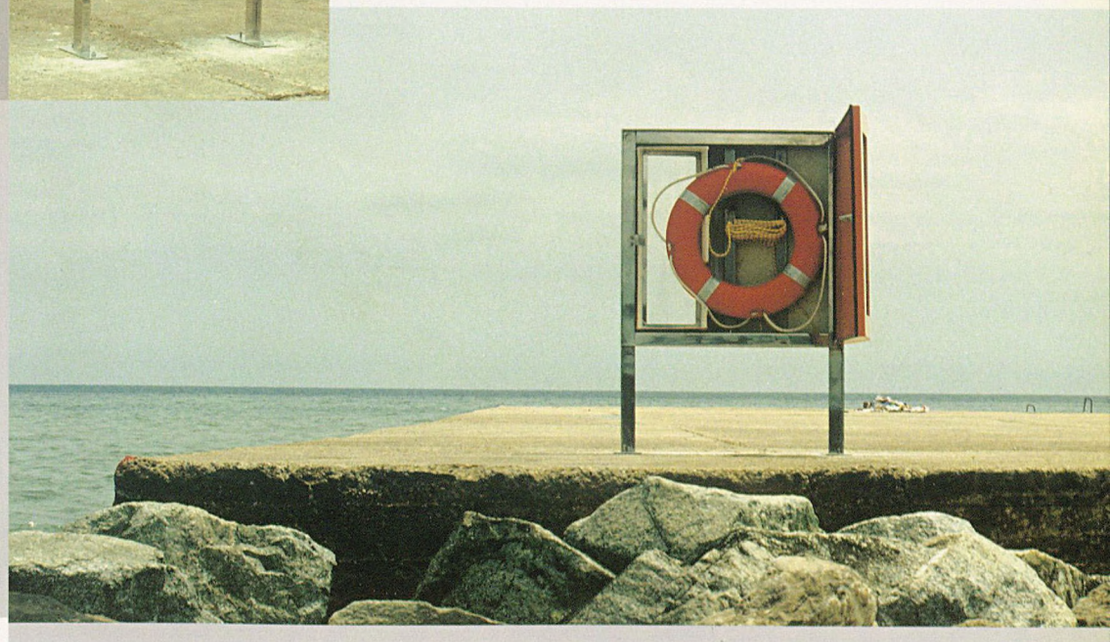
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

L'armari SOS ha estat dissenyat per ser ubicat a la vora del mar, especialment en llocs d'alt risc com els espigons. Es tracta d'un armari que conté una corda i un salvavides. Atès que el destí d'aquesta peça és ser instal·lada en llocs d'alta agressió ambiental, s'ha concebut perquè requereixi el mínim de manteniment. L'estructura perimetral de l'armari és d'acer inoxidable i les tapes són de fibra de vidre i incorporen una part transparent de policarbonat per fer visible el contingut.









Mobiliari Urbà

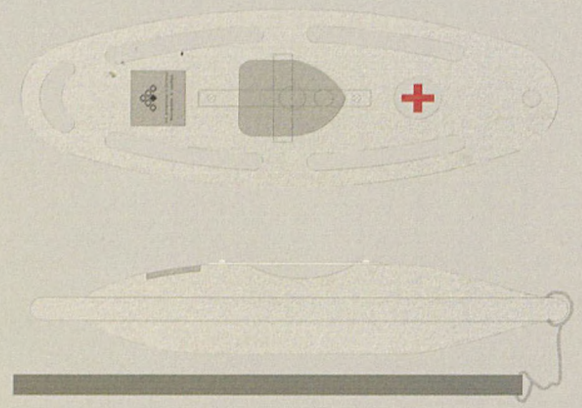
Boia salvament

AUTOR
Direcció de Serveis de l'Espai Públic.

PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

La boia de salvament és un element de PVC, rígid i flotant, de forma ovalada, destinat al salvament de persones en situació de perill al mar. Està dissenyada per poder suportar el pes de la persona que ha de ser atesa i que pugui ser portada pel socorrista a un emplaçament segur. Està dotada d'un estoig que conté una mascareta per realitzar la respiració boca a boca amb el màxim d'higiene.







Mobiliari Urbà

Paperera

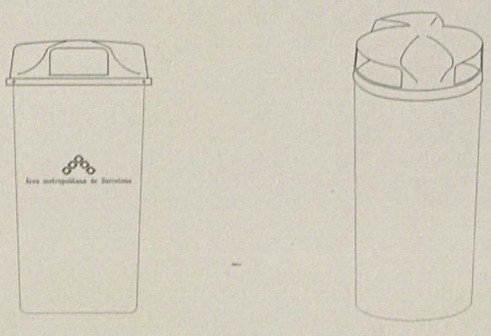
AUTOR
Direcció de Serveis de l'Espai Públic.

PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

La paperera que es troba a totes les platges de l'àrea metropolitana de Barcelona, no és altra cosa que un contenidor de secció circular, fabricat en polietilè de color gris clar, de 250 litres de capacitat. Es completa amb una tapadora del mateix material i color blau, que encaixa per pressió en la part superior del cub i que disposa d'obertures laterals. Per tal d'assolir l'estabilitat i la rigidesa necessàries s'ensorra 15 cm aproximadament.







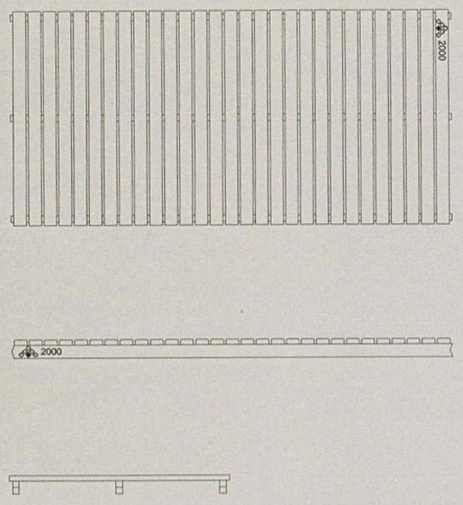
Mobiliari Urbà

Mòdul de fusta - passarel·la

AUTOR
Direcció de Serveis de l'Espai Públic.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

Les passarel·les de fusta de les platges són elements de mobiliari que s'instal·len per afavorir-ne l'accessibilitat. Es conformen mitjançant mòduls independents d'entarimat que, col·locats en filera, permeten la construcció de la passarel·la. L'entarimat està fet de fusta de pi de Flandes tractada a l'autoclau.







Mobiliari Urbà

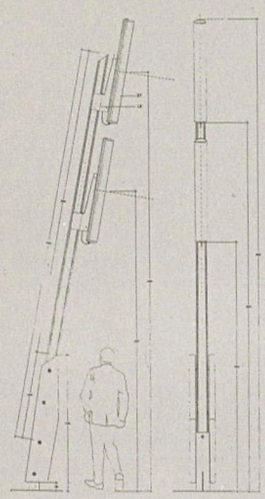
Làmpada Xamar

AUTOR
Xavier Nogues, *arquitecte*,
Marc Viader i Salvador,
arquitecte col·laborador.
PROMOTOR
Mancomunitat de Municipis.

La làmpada Xamar ha estat expressament creada per als passeigs marítims que projecta la Mancomunitat de Municipis. La base la formen dues peces de fusta de pi melis entre les quals se situen tots els elements de connexió elèctrica. La part superior la forma un bastó de fusta de pi silvestre fressat i polit, de secció troncocònica amb diàmetres de 14 cm a 11 cm on se subjecta la lluminària amb dues peces de fixació d'acer inoxidable.







Epíleg

Albert Viaplana
Arquitecte

una mica més tard ...

I llavors, de sobte, ens van demanar que projectéssim parcs i places. Fins aquell moment, el lloc era allà on situàvem els nostres projectes. Ens venia donat i el projecte es limitava a entrar-hi a formar part. Ara, però, ens demanaven que projectéssim el lloc.

Semblava evident que el lloc no es podia tractar com els projectes que l'ocupen. Era allò anterior dins el qual tot és possible ... o quasi tot. No podia, per tant, tenir programa ni propòsits. S'havia de limitar a complir rigorosament unes lleis com una fatalitat, cegament, establint-se en un procés sense fi.

Ens sentírem desolats. Vam intuir que havíem d'enfrontar-nos amb allò arquitectònic anterior a l'arquitectura, sense l'ajut de la construcció, el programa i ni tan sols la història. Havíem de reproduir els gestos inhumans de la Naturalesa a l'espera que cada persona hi trobés el seu espai i, ara sí, amb els seus propòsits.

No hi caben els llocs comuns com: lloc de trobada, de comunicació, d'oci, d'aproximació a la Naturalesa ... ni l'elegància, el disseny o l'Arquitectura en majúscula. Es tracta de "descobrir el gest que precedeix a la paraula, el gest que no és acte sinó comprensió, fusió amb el món. S'ha d'acudir a emocions incontaminades o salvatgement contaminades fins que apareix el paisatge que coincideix amb el paisatge que l'arquitecte guarda, sorprenentment exacte, en el seu interior".

A San Esteban, a Múrcia, quatre anys abans de la plaça de Sants, el lloc és un bloc de granit de 100x100x100, inclinat, encallat en un extrem de la ciutat. Una onada, després de recorre'l, queda suspesa sobre l'últim carrer. Tres sols artificials, plans i quadrats, es reparteixen tres parts de cada nit. El convent existent resta encastat sobre aquest continent, fins ahir erràtic, segons una llei gravitatòria incerta: és la poma podrida sobre el llom de l'insecte de "la Metamorfosi"...

L'astúcia és indispensable en el nostre ofici, i el silenci n'és una de les formes... "allò essencial ho entreveig en el silenci o en l'esclafit... mai en la paraula"... també les passions, qualsevol que sigui el seu signe... "una obra existeix quan s'ha preparat a l'ombra, amb l'atenció, amb la cura amb què l'assassí planeja el seu cop. En ambdós casos allò essencial és la voluntat de pegar"... "es tracta d'atreure a tot el món sense que se n'adonin encara que després no tinguem res a dir-los"...

S'ha de confiar en l'actor, el qui actua... l'arquitectura la fa l'actor... l'arquitecte és... la Naturalesa és una trista cosa sense l'actor... "cada lloc necessita d'un acte"... amb aquest "ens traduïm en pedres i plantes i ens passegem per nosaltres mateixos".

"No s'ha de fugir de la veritat radical, dura i salvatge, enfront l'urbanisme civilitzador i hipòcrita"... si "l'arquitectura és l'expressió mateixa del ser de les societats"... si observem que l'arquitectura que ens envolta expressa el poder, sabrem que algú l'exerceix. Però això no és allò més important, ja que podem identificar-ho i fins i tot separar-ho de nosaltres mateixos. Si pensem que "l'ordre humà és solidari des de l'origen amb l'ordre arquitectònic" i veiem com "l'arquitectura agrupa sota la seva ombra multituds servils, imposant l'admiració i la sorpresa, l'ordre i el temor, escometem d'alguna manera l'home"... és més preocupant comprovar "el gust predominant d'aquestes multituds per l'autoritat per si", i més esfereïdor encara és veure la complaença de qui no pot deixar de ser-ne conscient. I pitjor encara: constatar que si és complaent és perquè és incapaç d'emprar les eines que la seva situació li brinda. Avui sabem que, per exemple, l'arquitecte podria fer que l'autèntic destinatari de la seva obra efectuï aquell acte precís en cada lloc perquè inclús els llocs més assetjats siguin redimits.

El cinisme no és suficient.

Cites de Cioran, Nietzsche, Trías, Bataille.

Treballadors de la Direcció de Serveis de l'Espai Públic

DIRECCIÓ DE SERVEIS DE L'ESPAI PÚBLIC DE LA MANCOMUNITAT DE MUNICIPIS DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Director de serveis.
Ramon Torra Xicoy.

Cap de servei de promoció i conservació.
Antoni Farrero Compte.

Caps de servei de projectes i obres.
Vicenç Porcar Gilabert,
Oriol Ribera Cabestany.

Arquitectes.
Claudi Aguiló Riu,
Isabel Bennasar Felix,
Miquel Castany Plana,
Josep Lafont Pomés,
Carles Llinàs Carmona,
Jordi Navarro Majó,
Blanca Noguera Pujol-Xicoy,
Xavier Nogués de Haro,
Fidel Vázquez Alarcón.

Enginyers de Camins, Canals i Ports.
Isabel García Casabó,
Carme Velasco Cabré,
Joaquim Ventura Torres.

Enginyera Agrònoma
Caterina Montserrrat Martí.

Geògrafa.
Lurdes Planas Sanromà.

Arquitecte en pràctiques.
Imanol Montero Viar.

Arquitectes tècnics.
Jordi Ardèvol Muñoz,
Núria Giménez Ferrer,
Mariano de Gracia Antón,
Salvador Mostazo Alba,
Rafael Garzón Granero.

Enginyera tècnica agrònoma.
Susanna Casino López.

Enginyers tècnics d'Obres Públiques (ETOPS).
Jordi Larruy Casado,
Francisco Javier Navarro Rodríguez,
Fernando Tárrega Enedaguila,
Antonio Vasco Pérez.

Enginyers tècnics industrials.
José Ramon Aparicio Moreno,
Josep Bayo Martínez,
Francesc Llopart Casanovas.

Tècnics auxiliars.
José Mª Gil Burgos,
Rafael Morant Ramón,
José Antonio Reina Rubio,
Joan Roca Bastús,
Manuel Sanz Gromaches,
Antoni Viñuales Sánchez.

Inspectors.
Salvador Clarasó Pérez,
Manuel Cuesta Sánchez,
Santiago Domínguez de la Fuente,
Esteban Manjón de la Paz,
Manuel Santoyo Fernández,
Antoni Vallès Claros.

Delineants.
José Mª Aguilera Delgado,
Carlos Alonso Fraile,
Eustasio Capilla Palacio,
Josep Marín Ribé,
Josep A. Marsan Álvarez,
Antonio Pérez Abril,
Albert Roig Marquès,
Narcís Valle García,
Josep Vicent Rochera.

Administratius.
Anna Almirall Carné,
Mercè Calderó Torruella,
Ester Sebastián Perruca,
Isabel Coloma Pérez,
Anna Marra Sánchez,
Filomena Rodríguez Jiménez,
Núria Samsó Draper,
Elisabet Pallarès Rigat.

Estudiants d'arquitectura
Roger Aixut Sampietro,
Carles Arqué Comas,
Sònia Ayala Bodega,
Núria Bermúdez Morata,
Ramon Bosch Pagès,
Ernest Compta Llinàs,
Núria Escaich Ferrer,
Jordi Janué Miret,
Juan Carlos Murillo Caminero,
Josette Obach Baurier,
Sònia Palau García,
Jordi Pruna Farrés,
Meritxell Pueyo Rovira,
Anna Ramos Sanz,
Arcadi Royo Estopañán,
Isidre Santacreu Tudó,
Olga Saró Arroyo,
Montserrat Soler Flores,
Mª Teresa Usón Fortes,
Vanessa Vázquez del Castillo.

Entre 1992 i 1999 han treballat a la direcció de serveis de l'Espai Públic:

Directors de serveis.
Miquel Castany Plana, (1996).
Jaume Vendrell Amat,
(de 1992 a 1996).

Cap de servei de promoció i conservació.
Joan Miquel Roca Cueto,
(de 1993 a 1999).

Caps de servei de projectes i obres.
Adolf Creus Lacasa,
(de 1998 a 1999).
Miquel Castany Plana,
(de 1993 a 1995).

Cap de servei de vialitat.
Antoni Tomàs Batlle,
(de 1998 a 1999).

Cap de servei de projectes metropolitans.
Jon Montero Madariaga,
(de 1982 a 1992).

Arquitectes.
Sergi Gòdia Fran,
Moisès Martínez Lapeña,
Serafín Presmanes Rivas,
Josep Antoni Tineo Marquet.

Enginyers de Camins, Canals i Ports.
José Alberto Jambrina Varela,
Zeljko Kulic.

Biòleg.
Antoni Alarcón Puerto.

Arquitectes en pràctiques.
Xavier Casas Galofré,
Enric Serra del Castillo,
Rosa Torres Saget,
Marcos Viader Salvador.

Paisatgista.
Bet Figueras Ponsa.

Arquitecte tècnic.
Fernando Benedicto Dumall.

Tècnic auxiliar.
Mª José López Valdivía.

Inspector.
Josep Oriol Soler Casas.

Delineants.
Isidro Verano Jiménez.

Administratius.
Pilar Batlle Moreno,
Mar Franco Segura,
Anna Farrús Muñoz,
Pilar Ferré Giménez,
Manel Pahissa Casas,
Montserrat Pallarès Parellada,
Anna Sòria Bernalte.

Estudiants d'arquitectura.
Pilar Armand-Ugón Rodríguez,
Óscar Blasco Lázaro,
Adrià Calvo Lorange,
Sergi Carulla Altadill,
Margarida Castellón Molina,
Jordi Comas Mora,
Sílvia Companys Huguet,
Agustí Fernández Puig,
Núria García Seguer,
Susana Gil Plasencia,
Francesc Xavier Gornés Cardona,
Javier Guerrero Arrebola,
Roger Méndez Balias,
Anna Millet Sans,
Irene Molera Barrueco,
Teresa Monleón Fernández,
Joan Manuel Morillo Alfaro,
Francesc Morros Figuerola,
Pilar Novoa Suárez,
Mònica Ors Romagosa,
Sergi Paris Alonso,
David Pey Vilches,
Antonio Pons Piris,
Sergi Raventós Mateu,
Jesús Rodríguez Tomàs,
Maurici Sadurní Sans,
Natàlia Solé Soler,
Ramon Vázquez,
Albert Viadiu Riba,
Anna Mª Vidal Pérez.

Relació de fotografies

Aleix Bagué (pàgines 13, 17, 18, 19, 21, 25, 27, 28, 29, 74, 75, 89, 95, 129, 140, 141, 142, 143, 151, 183, 184, 185, i 193).
Jordi Bernadó (pàgines 31 i 33).
Paco Feria (pàgines 35, 106 i 107).
Ferran Freixa (pàgines 47, 77, 121, 122, 123, 157, 159 i 161).
Lurdes Jansana (pàgines 44, 45, 51, 79, 81, 87, 151, i 163).
Joan Mundó (pàgines 15, 93, 97, 105, 109, 111, 131, 149 i 179).
Mònica Rosselló (pàgines 32, 67, i 69).
Jaume Muntaner (pàgina 187).
Isidre Santacreu (pàgines 22, 25, 63, 64 i 65).
Hisao Suzuki (pàgines21, 37, 114 i 115).
Tavisa (pàgines 30, 34, 38, 43, 49, 50, 54, 56, 62, 66, 68, 71 i 187).
Pere Vivas-J. Puente (pàgines 24, 25, 33, 40, 49, 53, 55, 61, 85, 99, 100, 101, 125, 127, 133, 135, 137, 138, 139, 145, 147, 155, 169, 179 i 189).
Arxiu fotogràfic de la Mancomunitat de Municipis (pàgines 35, 57, 58, 59, 71, 109, 111, 112, 113, 117, 172, 173, 177, 191 i 195).

El Espacio Público Metropolitano

Versión castellana

Presentación

Hace algo más de un año presentábamos el libro sobre la construcción del territorio metropolitano. El siguiente que hemos editado con el mismo formato, y que presentamos ahora, trata del espacio público. Nos parece una secuencia perfectamente lógica dado que uno de lo elementos fundamentales para construir este territorio es precisamente el espacio público.

La gestión del espacio público encomendada, por supuesto, al sector público, es un acto político en el sentido más genuino de la palabra, ya que es una manera de plasmar un proyecto de *polis*, de *metropolis*, en nuestro caso. La estructuración de este espacio pone de manifiesto una intencionalidad política: es muy distinto destinarlo sin paliativos al uso público que amoldarse a componendas, es muy distinto dedicar imaginación y recursos económicos que tratarlo con descuido, puede convertirse en motivo de orgullo y ejemplaridad o en vergüenzas a camuflar...

El pasado histórico de nuestro país no ha sido nada brillante en este terreno y, demasiadas veces, la falta de voluntad política influenciada además por la presión constructora, dejaron el espacio público reducido a la mínima expresión, de manera que nos encontramos nuestras ciudades convertidas en núcleos atiborrados y desequilibrados: no la ciudad compacta y humanizante que sí queremos, sino la simple aglomeración deshumanizada.

Lo que vemos claro en cada población, que no podemos echar a perder ni un solo palmo de espacio público, también es un norte que debe guiar la ciudad metropolitana, sometida igualmente a presiones; incluso, a veces, la indefinición de sus límites puede transformarse en un peligro más grave por ser más sutil. La metrópolis se construye pensándola como un todo, articulando las diferentes villas y ciudades entre ellas y haciendo jugar un papel clave a los intersticios, convirtiéndolos de espacios residuales en espacios públicos vertebradores. No debe extrañar pues que la primera de las líneas estratégicas que contiene el documento programático de acuerdo de gobierno del Área metropolitana que hemos firmado los partidos políticos para el mandato 1999-20002, hable precisamente de la articulación de la metrópolis.

Otra línea política importante, implícita en la potenciación del espacio público, es la apuesta decidida en pro de la sostenibilidad. El citado acuerdo la remarca especialmente cuando habla de preservación de los sistemas naturales en un conjunto ininterrumpido de espacios libres y de desarrollo del ámbito metropolitano con criterios de sostenibilidad (infraestructuras, servicios, transportes...). Es evidente que la promoción del espacio público no solo es una apuesta, sino también un mecanismo indispensable para una metrópolis sostenible. El hecho de que este libro hable de obra realizada, de espacio público ya recobrado, da fe de la importancia que tienen estos criterios en el momento de actuar y da credibilidad a nuestro programas de actuación.

La dignificación del espacio público tiene, para acabar, un aspecto no menos importante –*last bust not least*–, el aspecto social, puesto que disponer de espacios libres cuidados, agradables i cercanos contribuye decisivamente a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas que viven en el área metropolitana: un objetivo básico e irrenunciable de toda política progresista.

Joan Clos, presidente
Dídac Pestaña, vicepresidente primero

Introducción

La ciudad metropolitana es una realidad compleja y diversa, paisajísticamente estimulante y socialmente enriquecedora, que supera en gran manera la consideración de un territorio formado por la simple yuxtaposición de pueblos, ciudades y espacios intermedios.

Vertebrar esta realidad es –y debe ser– uno de los principales objetivos de toda acción pública que se proyecte en él, y esto solo es posible desde el espacio público. Sentado este principio básico, las voluntades de intervención sobre la ciudad metropolitana deben considerar, por un lado, la superación del viejo debate entre el centro y la periferia y conseguir que una similar calidad urbana impregne el conjunto y cada una de las partes de la metrópolis. Y por el otro lado, la apuesta por un crecimiento urbano sostenible, para lo cual es necesario que haya espacio público suficiente y de calidad.

Las realizaciones que se presentan en este libro parten de esos objetivos y pretender dar respuesta a los problemas que el conjunto social y territorial metropolitano tiene planteados: la acumulación de déficits históricos de infraestructuras, equipamientos y servicios, y la más reciente suburbanización y ocupación discontinua de espacios muy extensos del territorio, incentivada además por una creciente movilidad, con unos elevados costes energéticos y ambientales. Ante esto, hemos de insistir en plantear una ciudad resuelta al entorno del espacio público. Una ciudad sostenible, cohesionada, completa y diversa.

La acción de la Mancomunidad en lo que concierne al espacio público se centra en la realización de proyectos y obras que tiendan a dar estructura a la ciudad metropolitana bajo este punto de vista, aunque a menudo se deben llevar a cabo en distintas fases para adecuarse a la endémica escasez de recursos de las haciendas locales. Pero creemos que también es importante la ejecución, al mismo tiempo, de pequeñas obras de carácter local, esparcidas por toda el área metropolitana, las cuales acaban constituyendo una nube de actuaciones que empapa el conjunto del territorio de manera homogénea con vistas a su dignificación y recalificación.

Actuamos, aunque sea en obras de pequeña dimensión, porque entendemos que es la única manera de volver explícito el modelo metropolitano que nos creemos y en el que creemos: el de la escala cotidiana de la ciudad, la calle, el barrio, y toda aquella tipología de nuevos espacios públicos que la ciudad metropolitana ha generado. Unos nuevos espacios que designamos como plazas, parques o jardines y otros nombres que no responden demasiado a la iconografía a la cual dichos nombres remiten y para los que será necesario encontrar una nueva categoría taxonómica que se les ajuste con más propiedad.

Debe recalcarse el decidido propósito de apostar, en todos estos proyectos, por la calidad formal y constructiva de sus propuestas, por la innovación y la modernidad, como corresponde a una ciudad con visión de futuro que responde y se adecua a las nuevas demandas que la sociedad reclama.

Si bien en cada proyecto podemos encontrar lógicas de intervención adaptadas a sus requerimientos particulares, en todos los casos están presentes unas constantes que definen y explicitan el modelo a que nos hemos referido. Podemos citar, entre otros, la vertebración de los ámbitos urbanos en donde se implantan, uniendo los sitios, revalorizándolos paisajísticamente y haciéndolos útiles socialmente; la apropiación visual de espacios que no son objeto del proyecto, es decir de aquellos elementos, en generalmente de paisaje, que constituyen un referente visual que la concepción del espacio no puede descuidar; y la caracterización del lugar, tanto si se trata de recuperar elementos preexistentes, de potenciar otros que le conferirán una nueva entidad, o de combinar ambas posibilidades.

Quisiéramos añadir todavía un rasgo que singulariza, quizá como ningún otro, nuestro modelo de espacio público, y es el hecho de estar planteados como espacios esencialistas donde la estructura se enfatiza por encima del detalle, los elementos arquitectónicos se reducen al mínimo y en cambio se pone de relieve la atención a los factores ambientales y naturales. Esto comporta, como consecuencia inmediata, unos costes notablemente reducidos de implantación y mantenimiento sin perjuicio de su calidad y funcionalidad; al contrario, ésta resulta incluso potenciada puesto que se facilita que se puedan dar varios usos adaptados a los rápidos cambios de hábitos sociales en relación al ocio.

Finalmente y obviamente, todo esto no sería posible sin el concurso de buenos profesionales que trabajan en equipos pluridisciplinares altamente especializados y que aportan las lógicas propias de varios ámbitos profesionales haciéndolas confluir en un único proyecto de espacio público.

El lector encontrará a continuación la descripción detallada de muchas de las obras realizadas, con planos, datos técnicos y abundantes fotografías de los lugares: todo ello le ayudará a visualizar los principios y el modo de actuación que acabamos de exponer, un estilo que, lo constatamos con satisfacción, se ha convertido ya en una referencia para otras metrópolis del ámbito mediterráneo e incluso de más allá.

Jaume Vendrell, gerente
Ramon Torra, director de servicios

Parques

1.1 Parque de les Illes Balears
Badia del Vallès

El parque de les Illes Balears tiene una función oxigenadora dentro de un municipio densamente poblado y unido a una infraestructura viaria tan potente como es la autopista A-18. Estas características le otorgan unos valores de centralidad que el proyecto de ordenación del parque ha querido reforzar. Nos encontramos ante un espacio de planta casi cuadrada con una superficie ligeramente superior a un hectárea y ocupado, desde un principio, por una gran pineda consolidada desde hace años. Esta masa arbórea ocupa, fundamentalmente, el espacio central del terreno, por lo cual el proyecto de ordenación centra su atención en redefinir y ordenar los espacios perimetrales que rodean la pineda. En estos espacios periféricos destaca la adecuación de los accesos al parque. Asimismo, una de las actuaciones más visibles será la extensión de la pineda más allá de la isla existente, cruzando la calle de Menorca, hacia los patios de un antiguo colegio y la construcción una pista para bicicletas. Igualmente, se eliminará una serie de barandas y vallas que se sustituirán por caminos y rampas de acceso a la pineda. Se han arreglado las escaleras de conexión entre el parque y las aceras de peatones situadas ante los edificios, y se han añadido rampas para minusválidos. En lo referente al arbolado, una pequeña parte ha tenido que ser eliminada, en concreto las plantas que impedían la nueva conformación de las escaleras de acceso a las aceras, así como también las enfermas o defectuosas. En la acera situada delante de los edificios se ha colocado una nueva alineación de robinias, mientras que en la zona de juegos y en otros lugares se han plantado diversos arbustos y césped. Este incremento de la superficie vegetal ha venido acompañado de la instalación de una nueva red de riego. Aparte del propio parque, el proyecto también ha incidido en los espacios llamados "interbloques" por estar situados entre los diferentes bloques de viviendas. En estos ámbitos se ha trabajado con el fin de "privatizarlos", es decir, de conseguir que sean utilizados de manera prioritaria por los vecinos de las viviendas que los rodean. Así, se han redefinido las vallas de estos espacios que dan directamente al parque. La ejecución del proyecto ha servido también para renovar aspectos envejecidos, como los pasos de instalaciones y redes de evacuación de aguas.

1.2 Zona de ocio de les Bateries
Montgat

Situada en lo alto de un collado desde el que se contempla una buena vista de la costa de Montgat y del Barcelonés Norte, llegar a la zona de les Bateries supone recorrer numerosas curvas que se encaraman vertiente arriba. El acceso al rellano superior y principal de este espacio se efectúa desde la calle de Las Baterías por un camino pavimentado de cerca de 250 metros de longitud y una anchura de unos cuatro metros, protegido con muros de hormigón donde la pendiente de la vertiente y la conducción de las aguas pluviales lo requieren. La protección de los taludes más inclinados se ha conseguido mediante la colocación de tablones de madera que evitan la erosión y sujetan el terreno. La misma función la desarrollan diversas plantaciones tapizantes de hiedra. Después de recorrer estos 250 metros de camino con una ligera pendiente, llegamos a la explanada de les Bateries, de forma ligeramente redondeada y que mantiene toda la vegetación preexistente, a pesar de que fue intensamente desbrozada. También se demolieron unos barracones, escaleras, pilones y tramos de camino pavimentados con hormigón. A los árboles ya existentes, en su mayoría pinos, se han añadido otros, como falsas acacias. Entre los árboles, y en forma de zigzag, circulan franjas de hormigón que no levantan ni un palmo del suelo y que dividen el terreno en varios bancales que se vierten, en suave pendiente, hacia el barranco en el que finaliza la explanada. En definitiva, se ha conformado un espacio fundamentalmente llano, sombreado, aireado y con buenas vistas, propicio para el descanso, los juegos al aire libre o la práctica del picnic. De un extremo de la explanada parte otro camino que, con una fuerte pendiente y con trazado sinuoso, conduce a unas construcciones situadas en la falda del collado. Este camino se ha tratado con una limpieza y restauración del pavimento, que estaba bastante deteriorado, y de las cunetas situadas a cada uno de los lados.

1.03 Parque de Can Zam
Santa Coloma de Gramenet

A pesar de que la zona conocida como Can Zam tiene una superficie de unas 30 hectáreas en una primera fase, el parque del mismo nombre se limita a un tercio de este terreno. El resto está ocupado por equipamientos como una piscina, un instituto, una escuela y algunos campos deportivos, además de viviendas y algún almacén pendientes de su definitivo desalojo. Can Zam, conocido en toda el área metropolitana por haber alojado diversas ediciones de la Feria de Abril de Cataluña, está caracterizado por su proximidad al Besòs, cuya ribera está inmersa en una profunda transformación paisajística y ambiental que, sin duda, afectará positivamente la relación entre el parque y el río. El parque está atravesado de lado a lado por la prolongación de la calle de Víctor Hugo, que lo divide en dos. Esta calle (de hecho, una plataforma para peatones) forma una cruz con otro eje, formado por una plaza o explanada, un gran lago de perímetro geométrico cruzado por una pasarela y el propio río. De esta manera se forman cuatro espacios o cuadrantes con personalidades diversas. El parque es bastante permeable y accesible y, aparte del eje principal, cuenta con diversas entradas caracterizadas por un trazado en zigzag que permite llevar asociados elementos como aparcamientos, pistas y distintas instalaciones. La vegetación del parque es diferente según en qué zona nos encontremos. Así, se han dibujado tres franjas que quieren aludir a las tres unidades básicas del paisaje de Santa Coloma: la sierra de la Marina, la ciudad y el río. La franja que se refleja en la sierra ocupa 3,6 hectáreas y está repleta de pinos, robles y encinas, árboles que, combinados con el sotobosque y algún claro herbáceo de coloración amarilla en verano y azul en invierno, le dan un carácter eminentemente mediterráneo. En la segunda franja, la de espíritu más ciudadano, la protagonista es una vegetación exótica y plenamente adaptada a los medios urbanos. Es el caso de las tipuanas, acacias, espinillos, jacarandas y otras especies que, al ser algunas perennes y otras caducifolias, ofrecen también una amplia gama de colores estacionales: verde todo el año, amarillo en verano y en primavera, marrón y azul en invierno, rojo en otoño. La tercera franja es la más extensa, con 4,2 hectáreas, y la más próxima al río Besòs, razón por la cual acumula la vegetación asociada al medio fluvial, de un verde intenso y hoja absolutamente caducifolia. El plátano es la especie predominante en este ámbito que, en el futuro, quedará íntimamente asociado al paseo del margen izquierdo del Besòs. En los taludes de bajada al río se ha plantado un césped de bajo mantenimiento y una mezcla de vegetación arbustiva. En conjunto, el parque de Can Zam constituye un recorrido botánico ciertamente interesante.

1.04 Parque de la Muntanyeta
Sant Boi de Llobregat

El mayor de los parques metropolitanos se asienta, como su nombre indica, sobre una montañita o colina con vistas privilegiadas sobre la ciudad de Sant Boi, y con dos vertientes muy bien definidas. La que mira al norte, encarada hacia el Montpedrós y, en la lejanía, hacia Montserrat, es la más agreste y natural. Toda ella está recubierta de vegetación, en gran parte mediterránea, con predominio de pinos y acacias, casi sin muestras de actuaciones artificiales, exceptuando los numerosos plantones que delatan plantaciones recientes. Caminos de tierra inmersos en el bosque recorren esta vertiente, más inclinada que la solana, y conforman paseos sombreados. La otra cara de la Muntanyeta se abre hacia el Sur y el Oeste ofreciendo magníficas vistas del delta del Llobregat y del mar, de Montjuïc y Collserola. Ambas caras quedan separadas por un amplio camino de cresta, pavimentado con hormigón, acompañado de bancos y farolas, que comunica los dos extremos laterales del parque. Una gran escalinata de hormigón con las paredes forradas de tablones de madera da acceso hacia la vertiente Sur, bastante suave y abierta, dominada por un extenso prado inclinado, limpio, sin ningún elemento urbano, ni siquiera un árbol. Este inmenso claro, que se deja caer por la pendiente hasta llegar a la parte más urbanizada del parque, está flanqueado por dos franjas arboladas, que también nacen en el camino o balcón de la cresta. A la derecha cuando se desciende, un camino pavimentado forma una curva que rodea el campo de fútbol. Este paseo está acompañado por dos hileras de palmeras. En el otro extremo de la gran pradera, a la izquierda --siempre en el descenso--, un bosquecillo de pinos dispersos se escurre por la vertiente acogiendo varios bancos de listones de madera y forma sinuosa, como acordeones fosilizados. Llegados a la parte baja, el pavimento y el sablón toman el relevo al suelo desnudo, el césped se impone al cerrillo. Juegos infantiles, bancos, farolas y fuentes conviven con alineaciones perfectas de árboles domesticados. En un rincón, unas gradas de hormigón de forma curva que recuerdan un anfiteatro romano se reflejan en un estanque del que surge una escultura femenina de inspiración clásica. Una pequeña explanada permite la celebración de actuaciones de cara al público, ante un fondo de escenario compuesto por un talud de césped con chopos.

1.05 Parque de els Pinetons
Ripollet del Vallès

El parque de els Pinetons, bastante abierto, extenso y accesible desde cualquier lugar, parece que esté a la espera de la llegada de la ciudad, que avanza hacia el límite del recinto. Mientras los barrios de nueva planta van tomando forma a pocos metros, el parque se dibuja como futura y principal área de recreo de esta nueva zona de la ciudad. El principal acceso a este gran espacio verde es una plaza pavimentada que, a modo de vestíbulo, ofrece varias entradas. Esta plaza se divide en dos espacios, uno de bienvenida, con diversos bancos, chiringuitos y áreas de descanso, y otro, más interior y ligeramente inclinado, que acoge uno de los más característicos elementos del conjunto: un surtidor del que sale un potente chorro de agua que, a modo de géiser, es visible desde la ciudad y representa uno de los puntos de referencia del parque desde la lejanía. La orografía del terreno ha propiciado que els Pinetons se estructure a partir de grandes terrazas o plataformas situadas a diferentes niveles y separadas entre sí por taludes tapizados de césped o de arbustos mediterráneos como el romero, el lentisco y el durillo. Estas terrazas, generalmente con tierra de sablón, acogen agrupaciones de árboles como pinos, cipreses o encinas, que sombrean una parte y dejan libre otra, que resulta más soleada. Los diversos niveles y terrazas se comunican mediante escaleras de hormigón y caminos, también pavimentados, jalonados de árboles alineados y de unas originales balizas, parecidas a periscopios, que proyectan sobre el suelo unos rayos de luz que se han reflejado previamente en un espejo de metal. Estas balizas, cuyo aspecto externo semeja el hierro oxidado, iluminan solamente los caminos, mientras que el resto del parque recibe la luz de tres inmensas torres de imponente altura que cuentan con diversos y potentes focos dispuestos de forma circular en la parte más alta. Salpicadas aquí y allá por las terrazas, aparecen numerosas fuentes caracterizadas por un pie metálico y cuadrangular, así como bancos y papeleras. La conjunción de terrazas, caminos inclinados y escaleras otorga al parque una agradable sensación de amplitud y, a la vez, de recogimiento, ya que cada espacio, cada terraza, conforma un lugar definido y separado del resto. La parte inferior del parque limita con una larga acera pavimentada con adoquines de hormigón, de la que nace una rampa que se adentra en el espacio verde.

1.06.Parque del campo de fútbol
Tiana

Situado en una zona de gran centralidad respecto a la trama urbana de Tiana, el parque ocupa el lugar de un antiguo campo de fútbol. Su carácter eminentemente urbano comporta que este espacio tenga que dar respuesta a las múltiples demandas de la población. Así, es a la vez zona verde, polideportivo y plataforma para acoger acontecimientos como ferias o entoldados. El parque está limitado, en sus extremos más largos, por dos vías de gran importancia: el paseo de Vilesa, que conecta el tráfico rodado del centro de la villa con las carreteras que comunican con otras localidades, y la calle de Mates, que lleva directamente a la plaza del ayuntamiento de Tiana. El parque queda dividido en dos mitades separadas por una línea o eje diagonal que conecta dos esquinas situadas al mismo nivel. La mitad inferior, de vistas más cerradas, acoge la pista polideportiva, una serie de juegos infantiles y la zona destinada a ferias y encuentros, en la cual se ha facilitado el acceso de los vehículos pesados que tienen que descargar los materiales para montar las instalaciones que acogen estos acontecimientos. La segunda mitad sube hacia el paseo de Vilesa, situado en una cota superior, formando diversas áreas a diferente nivel desde las cuales, a medida que se va subiendo, se obtienen amplias vistas al mar. Aquí el ajardinamiento es más denso, variado e irregular, los caminos tienen un tratamiento más blando y la estancia resulta más tranquila y prolongada. La diferencia de nivel entre ambas mitades del parque ha permitido construir, cerca del eje diagonal, los vestuarios y un almacén soterrado con acceso desde la pista polideportiva. Las aceras del paseo de Vilesa y de la calle de Mates se integran perfectamente en el parque y se ensanchan al dar con un acceso, de manera que consiguen un perfil irregular que desdibuja los límites entre los dos ámbitos. La acera superior se integra en el parque mediante una rampa y dos escaleras que desembocan en un camino interior. Agrupaciones e hileras de chopos acompañan estas entradas. El resto de los árboles están dispuestos en función del lugar que ocupan: hileras de plátanos acompañan las aceras, agrupaciones irregulares se hallan en el sector inclinado del parque y plantaciones más ordenadas dividen los espacios más urbanos.

1.07 Parque de la Fontsanta
Sant Joan Despí

La urbanización de la riera de la Fontsanta ha supuesto la superación de una grave herida orográfica que limitaba el crecimiento equilibrado y ordenado del casco urbano de Sant Joan Despí. El parque ocupa buena parte de esta antigua riera que transcurría por un profundo barranco muy difícil de cruzar y que, una vez canalizada, fue utilizada durante un tiempo como vertedero de materiales inorgánicos. Esta actividad modificó la orografía del terreno, ya que una parte del barranco se llenó totalmente, concretamente entre el cementerio y el gran depósito de aguas de la ciudad, sobre el que se sitúa un equipamiento deportivo. En el otro extremo, el barranco conserva su topografía inicial, con fuertes y repentinas diferencias de nivel de hasta 30 metros. La construcción del parque en este ámbito tan determinado por sus características físicas se ha servido de dos herramientas fundamentales. Por un lado, las terrazas de gaviones, con las que se han resuelto las diferencias topográficas y se han creado ámbitos de uso intensivo, y por otra el bosque, fundamentalmente de *àcers* y fresnos, entendido como tejido vegetal que liga y da continuidad a todo el espacio. A lo largo de las vertientes más inclinadas del barranco se han ido depositando grandes masas de tierra que han quedado dispuestas en forma cónica. En la base de estos conos, al fondo del torrente, se han formado otros amontonamientos de tierra cuya función es reforzar y mantener el terreno inclinado. Este conjunto recuerda la antigua función de vertedero del lugar, al tiempo que se respeta la topografía original de la riera. La disposición de las masas arbóreas también recuerda esta acción de verter, ya que las plantaciones caen desde la parte superior del barranco siguiendo los previsibles cursos de máxima erosión de las aguas. Los árboles se acaban acumulando en el fondo del barranco. El tipo de vegetación utilizada ha tenido en cuenta las características propias de los torrentes: largas épocas de sequía y fuerte insolación durante unos meses, temporadas de inundaciones y gran humedad durante otros. Así, la retama y el olivo se combinan con el olmo, la mimosa, el sauce y el tamarindo. En las pendientes más pronunciadas hacen falta plantas que fijen el terreno con sus raíces, como las falsas acacias y los ailantos, además de diversas especies sarmentosas y prados de gramíneas que evitan la erosión del terreno por la acción de la lluvia.

1.08 Parc Nou
El Prat de Llobregat

El Parc Nou del Prat es el parque mayor y más característico del delta del Llobregat. Situado en el sur del casco urbano, muy cerca del aeropuerto, era en sus orígenes una gran chopera plantada hace cerca de 20 años en unos terrenos abandonados que, años atrás, habían sido fértiles tierras de cultivo. Alrededor de esta chopera se plantó, en 1991, una pineda que, con el tiempo, ha ido acogiendo a su sombra los principales servicios del parque: barbacoas, parque infantil de tráfico, restaurante, áreas de picnic, etc. Es aquí donde, los fines de semana, el parque bulle de gente. Los chopos se han convertido en una gran dehesa que en otoño se viste de tonos amarillentos, en invierno se desnuda de hojas y en primavera explota de nuevo con un verde intenso. Estos cambios son uno de los principales atractivos del parque, atravesado por el centro por un doble paseo con un canal de agua en el medio. Esta avenida principal forma, con los caminos que la cruzan, seis grandes prados o cuadrantes cubiertos de césped donde crecen los chopos en disposición cuadriculada. Al final de la avenida, se abre una gran explanada de forma semicircular que cuenta con una tarima permanente de obra que puede acoger distintas celebraciones públicas. Alrededor de la chopera crece una vegetación más dispersa y de menos altura formada principalmente por pinedas jóvenes de pino blanco y de pino piñonero con algunos ginkgos, palmeras, cipreses o mimosas todavía jóvenes. Entre la gran explanada semicircular y las pistas deportivas cercanas al barrio de Sant Cosme se encuentra una extensión en forma de elipse que está ligeramente hundida respecto al nivel del parque y que, por tanto, es bastante húmeda. Se trata del lugar más característicamente deltaico de todo el parque, ya que es habitado por especies vegetales como juncos, eneas y lirios, muchas de ellas ya existentes antes de la construcción de esta zona verde y que se han querido preservar. Esta elipse está rodeada por una plantación de árboles de ribera como álamos y chopos. Para tener una visión completa del Parque Nuevo es conveniente acercarse a su extremo suroeste y subirse a una pequeña duna recubierta de abundante vegetación que separa la pineda del camino de Can Moners y la carretera de la Aviación, dos de las fronteras del parque. Desde aquí se domina todo el entorno, y también el continuo movimiento de entradas y salidas de aviones por la pista principal del aeropuerto, espectáculo que atrae a bastantes curiosos.

1.09 Parque del Castell
Castelldefels.

Como primera fase de la urbanización y el ajardinamiento de las vertientes del cerro del castillo de Castelldefels se ha construido un camino para peatones que permite subir al monumento desde el centro urbano. El fuerte desnivel existente entre las calles de la ciudad y el castillo se ha salvado mediante un juego de rampas de distinta longitud e inclinación, pavimentadas con hormigón, que se van encaramando por la pendiente en zigzag. Además de servir de camino, las rampas se convierten en balcón privilegiado para observar la ciudad y gran parte del delta del Llobregat, con el mar como cercano telón de fondo. Las rampas, que en conjunto tienen una longitud de más de un kilómetro, se unen a la montaña apoyadas sobre muros de hormigón armado que, en su parte exterior, han sido forrados por planchas de acero *corten*. Estas placas metálicas son, sin duda, los elementos más atractivos y característicos de este proyecto. Las planchas no son lisas, sino que han sido dobladas imitando un abanico o el fuelle de un acordeón, de igual modo que si se hubiera practicado un juego de papiroflexia con metal. Además, los dobleces de las planchas no son perpendiculares, sino que se han dispuesto ligeramente inclinados, y son las propias planchas las que, prolongando sus extremos superiores, forman las barandillas de las rampas. De esta forma, un solo elemento, un solo material, sirve para encofrar, forrar, decorar y actuar como barandilla de las rampas. El camino que sube en zigzag por la vertiente del cerro hacia el castillo discurre rodeado de taludes ajardinados y es cruzado, de vez en cuando, por atajos más directos para quienes prefieren pisar tierra en lugar de hormigón. Las rampas están sombreadas en buena parte del recorrido, especialmente por los numerosos pinos y olivos que hay a lo largo del camino. El ajardinamiento es variado, con combinaciones de césped, arbustos y árboles de muy diversas especies. A lo largo del camino encontramos rellanos, entradas a rincones sombreados y tranquilos, pequeños miradores. Una vez se llega arriba, las planchas metálicas son sustituidas por muritos de piedra que rodean el castillo y definen los accesos.

1.10 Parque del Calamot
Gavà

El parque del Calamot ha sabido combinar la recuperación paisajística de un espacio natural con el grado justo de accesibilidad para ponerlo al alcance de todos. Un ejemplo de la primera pretensión es el soterramiento total de las líneas eléctricas de alta tensión, así como el respeto y la protección de las masas arbóreas originarias, tales como los bosquecillos de pinos, los antiguos cultivos de algarrobos y las plantas arbustivas propias de los contrafuertes del Garraf. Ejemplo de la segunda pretensión, la de la accesibilidad, es la detección de los antiguos caminos y rellanos de cultivo resaltándolos mediante líneas de recogida de aguas y superficies pavimentadas. Al proyectar el parque se han definido seis espacios diferenciados, caracterizados por la conformación orográfica y el tipo de flora de cada lugar. El espacio más destacado es el camino de cresta por encima del trazado del camino existente. Su apariencia es la de piezas irregulares que se van adaptando tanto a la vegetación como a la topografía y que, más que un camino, parece la suma de lugares con pavimento, mobiliario y vistas lejanas del paisaje. Así pues, en la zona de acceso cercana a la carretera C-245, unas filas de mimosas dividen la explanada de entrada en dos espacios: un aparcamiento y una zona de juegos infantiles, rodeada por una pequeña plantación de casuarinas. Desde este espacio, la entrada al parque se realiza mediante una rampa que más adelante se convierte en mirador y que resuelve un desnivel topográfico de 17 metros. Pero el parque dispone aún de otra zona de acceso que es de hecho la principal, si el visitante llega desde el casco urbano de Gavà, con fachada a la avenida de Juan Carlos I (carretera de Begues). Una disposición irregular de pequeños muros con vegetación a distinta altura la separa de la carretera de Begues, a modo de filtro sonoro y visual. La zona más equipada del Calamot es una amplia explanada donde se encuentra un pequeño edificio que alberga instalaciones y servicios. Los algarrobos y los pinos tienen también sus áreas específicas. Los algarrobos, que por haber formado parte del cultivo están bastante espaciados, están acompañados de nuevas plantaciones de cipreses de diferentes alturas y de algún espinillo. En medio de la trama de algarrobos se han construido líneas de recogida de las aguas pluviales que, además de resolver el problema del desagüe, también ofrecen lugares para sentarse. Apoyados en estos recogedores de agua se han dispuesto unos espacios que hacen la función de salas de estar al aire libre, orientados al paisaje más favorable del macizo del Garraf.

1.11 Parque de la Solidaritat
Esplugues

La trascendencia del parque de la Solidaritat no se limita sólo a Esplugues, sino que alcanza toda el área metropolitana. Una trascendencia que se podría calificar, incluso, de histórica si se piensa que la losa sobre la Ronda de Dalt que acoge el parque fue la última que se urbanizó de todo el llamado "sistema de rondas". El parque de la Solidaridad cerró, pues, el anillo circulatorio y también urbanístico más eminente de los últimos años. Fruto de reiteradas reivindicaciones políticas y vecinales, se construyó una losa que ofreció una plataforma de 2,4 hectáreas que permite la conexión directa y en llano entre los barrios de Can Clota y Can Vidalet, separados desde sus orígenes por la accidentada riera que hoy ocupa la ronda. Con este punto de partida, el parque de la Solidaritat cumple dos objetivos fundamentales. Uno pragmático, como es ligar la trama urbana de la ciudad, y otro estético, que es el de incidir en el paisaje de la Ronda de Dalt. El primer objetivo se basa en la prolongación de las calles preexistentes a cada uno de los lados de la losa, dos para vehículos y dos más para peatones. Estas últimas, la de l'Esport y la de Pau Torres, generan entre sí un gran salón cubierto de césped en cuya parte más ancha acoge uno de los elementos más característicos del parque: una escultura de acero de seis metros de altura, obra de Alberto de Udaeta. Este salón central es el verdadero eje que estructura el parque, y adquiere una especial relevancia durante las horas de oscuridad, cuando la alfombra de césped se ilumina con numerosas balizas luminosas que, en forma de constelación, llegan hasta la escultura para producir una explosión de luz que enfatiza su carácter monumental. Dos pórticos metálicos de apariencia muy ligera y de 12 metros de altura delimitan el salón a cada uno de sus lados y aguantan dos líneas de luz de neón que, gracias a su intensidad, son visibles a gran distancia y originan un efecto especialmente atractivo desde la ronda. Mientras circulan, los automovilistas pueden observar dos líneas horizontales de luz colgadas en medio del cielo que simbolizan la conexión entre Can Clota y Can Vidalet por encima de la vía rápida. El salón central de césped divide la gran losa, que acoge diversos usos lúdicos mediante unas plataformas escalonadas que, con la ayuda de una densa plantación de pimenteros, delimitan el parque en cuatro sectores. Como contrapunto, las entradas del túnel de la ronda acogen especies de floración bien distinta ya sea en la boca sur o en la norte. Así, si en el lado de mar proliferan las mimosas de floración amarilla, en el de montaña lo hacen los almendros y cerezos de floración blanca. El objetivo de esta plantación es conseguir una gran mancha de color en las bocas del túnel que logre de día el mismo efecto que consiguen de noche las líneas de luz. Dicho de otra forma: unos trazos luminosos o unas masas de color que por su dimensión permanecen en la retina del conductor que circula por la ronda y dejan identificados dentro de su trazado los dos barrios que la losa ha hermanado.

1.12 Parque de Mar
Castelldefels

Este nuevo parque litoral se inscribe en la reforma general a que se está sometiendo el frente marítimo de Castelldefels, donde la construcción del paseo y la desaparición de los antiguos chiringuitos de la playa son las actuaciones más relevantes. El parque de Mar recupera un espacio antes casi residual, formado por una pineda escondida detrás de la fachada posterior de los chiringuitos y utilizada a menudo como vertedero de escombros, aparcamiento diurno para los bañistas y nocturno para los visitantes de bares y restaurantes, además de sombría estancia invadida por amantes del picnic provistos, además de vehículo, de mesas y sillas plegables e incluso de tiendas de campaña. Ahora, este espacio de forma ligeramente triangular ha quedado restringido al paso de los vehículos y ha acogido la plantación de más pinos y arbustos. También se han formado nuevas dunas para proteger la vegetación existente y se ha instalado una valla de madera que lo separa del paseo de la playa y define los accesos a la pineda. En el lado de mar, el parque limita con la plataforma para peatones del paseo Marítimo, mientras que en el de tierra lo hace con el vial para vehículos del mismo paseo. Justo en el extremo del parque, el vial se separa de la plataforma de peatones para dirigirse tierra adentro y encontrarla después de describir una suave curva por detrás de la pineda. En el lado oeste, el parque limita con unas propiedades particulares que el Ayuntamiento pretende adquirir en el futuro para continuar con la reforma general del frente marítimo del municipio. Los pinos más antiguos del parque de Mar fueron plantados, como casi toda la pineda costera del delta del Llobregat, a principios del siglo XX con el objetivo de consolidar las dunas móviles que el viento formaba en la playa y que amenazaban con invadir los cultivos interiores. Varias de aquellas formaciones de dunas son visibles todavía hoy dentro de la pineda, y uno de los principales objetivos de esta actuación ha sido protegerlas. Análogamente, para preservar el parque de la fuerte presencia humana que registra la zona, se ha creado una red de caminos de madera que permiten pasear por la pineda y, si se quiere, acceder a la playa después de cruzar el paseo Marítimo. Las

zonas situadas entre los caminos se han replantado con vegetación arbustiva autóctona que permite un bajo mantenimiento y una rápida integración en el entorno. En el parque de Mar de Castelldefels no sólo se puede pasear, sino también reposar en los bancos de madera, calmar la sed en las fuentes y, los más pequeños, divertirse en la zona de juegos infantiles.

1.13 Parque de Bellvitge
L'Hospitalet de Llobregat

El parque de Bellvitge es el resultado de transformar más de tres hectáreas de explanada arbolada en un parque ajardinado, sin barreras arquitectónicas, con dominio del pavimento blando y destinado al ocio de los vecinos del barrio. A pesar de ser un terreno totalmente llano, la parte del parque más cercana a la rambla de la Marina se ha constituido en una especie de laberinto formado por varias dunas tapizadas de césped, con árboles, arbustos y rocalla, entre las que discurren caminos de sablón. Allí donde estos caminos se ensanchan o se cruzan con otros encontramos distintos elementos como bancos, luces, casetas de servicios, un quiosco de venta de refrescos, una pérgola, una pasarela de madera, dos mesas de ping-pong, juegos infantiles... Las dunas y la vegetación que las cubre alejan visualmente el interior del parque de la fragorosa rambla. Un ancho camino de sablón, con una larga hilera de árboles en medio del recorrido, acompañado por bancos de diseño moderno sin respaldo, a un lado, y bancos clásicos con respaldo, al otro, cruza longitudinalmente todo el parque desde la rambla de la Marina hasta cerca de la ermita de Bellvitge. En el inicio de este recorrido, y justo al lado de uno de los característicos bloques de viviendas del barrio, un pequeño rellano forma un talud, de forma rectangular y repleto de árboles y bancos, que constituye un lugar sombreado para descansar. Más adelante, un brazo del camino central se convierte en un patio con juegos infantiles protegido por una duna de césped, y más allá, el camino llega a un espacio pavimentado con losas de piedra en uno de cuyos extremos, junto a la zona del laberinto de dunas de hierba, acoge un canal de aguas en movimiento que nace en una fuente ornamental con rocas y un par de surtidores que las riegan. El pequeño embalse donde queda el agua acumulada se puede cruzar por un paso fabricado con piedras. Acompañando el canal hay una plantación de varios tipos de cañas, palmeras y plantas autóctonas del delta del Llobregat, sobre el que se asienta el parque y todo Bellvitge. Al otro lado del canal, y junto a las fachadas de los bloques de viviendas, un parterre ajardinado con flores de temporada da luminosidad y color a la zona central del parque. En los cruces de los caminos se han dispuesto torres altas con proyectores cónicos, mientras que en ciertos puntos estratégicos se ha optado por luces bajas para dotar al parque de un nivel de iluminación uniforme.

1.14 Parque de la Molinada.
Pallejà

Situado en el lugar conocido popularmente como can Tarruella y últimamente como Can Pablo, el de la Molinada es un parque eminentemente urbano que, de hecho, lo será cada vez más debido a las promociones residenciales que crecen a su alrededor. Al oeste de los jardines se levanta el elemento arquitectónico más característico de Pallejà, el castillo, que junto con la avenida de la Generalitat (antigua carretera N-II) compone la fachada de la Molinada hacia la trama urbana central de Pallejà. Mientras, en el lado orientado a levante va creciendo un nuevo ensanche residencial ocupado hasta no hace mucho por campos de cultivo. El parque se ha configurado sobre un espacio que acogía diversos elementos, tanto constructivos como botánicos, buena parte de los cuales se han respetado. La antigua casa señorial de Can Tarruella está a la espera de ser rehabilitada e integrada en el parque. La situación de éste, que hace de frontera entre dos tramas urbanas diferentes (una consolidada y otra naciente), queda bien reflejada en el desnivel existente entre sus extremos, que responde a los bancales de los antiguos cultivos en su suave descenso hacia la ribera del Llobregat. Una rampa y unas escaleras, que ya existían pero que se han acondicionado, sirven para pasar de un nivel a otro. El superior tiene un solo acceso por la avenida de la Generalitat, donde se ha modificado la forma y la geometría de la valla preexistente. Unas grandes letras que forman las palabras "La Molinada" informan claramente al peatón y al conductor del lugar por donde pasan. Al otro lado de los jardines, al Este, hay una total permeabilidad entre la trama urbana y el parque mediante una ancha acera que, a medida que se introduce hacia el interior, va acogiendo bancos y árboles como transición hacia el corazón de la zona verde. En cuanto a la vegetación, hay que decir que se han conservado los ufanos árboles que rodean Can Tarruella y que conforman un sombrío jardín de unos 2.000 metros cuadrados. En la cota inferior se ha mantenido un estanque rectangular al lado del cual se ha construido un salón que da acceso a dos espacios bien diferenciados. Por una parte, un espacio "vacío", sostenido sobre un diáfano tapiz de césped que subsiste en una antigua pista de tenis; y por otra, un espacio "lleno", formado por una arboleda de tipuanas con algunas palmeras y plátanos en el que se incluye una pequeña zona para juegos infantiles. Entre las especies arbóreas que se han respetado destacan 21 naranjos de tamaño mediano que se han trasplantado y forman un pequeño huerto.

1.15 Recuperación del margen del Llobregat
Cornellà de Llobregat

Como el resto de municipios de la ribera del Llobregat, Cornellà aspira a recuperar ambientalmente el río y sus márgenes a fin de ofrecerlos al disfrute y reconocimiento de la población, que durante los últimos decenios ha vivido de espaldas al curso fluvial que da nombre a la comarca. La actuación en el margen fluvial del Llobregat a su paso por Cornellà alcanza unos dos kilómetros y seis hectáreas. Se trata de un espacio que durante años ha estado separado de la ciudad por el paso de infraestructuras tan potentes como el Cinturón Litoral o el ferrocarril al puerto de Barcelona. Para mejorar el acceso hacia el río se ha acondicionado y señalizado un camino agrario y se ha construido un aparcamiento disuasorio justo antes del paso inferior bajo la vía. Una vez en el margen izquierdo del Llobregat, el proyecto ha consistido en tratar paisajísticamente el talud de contención del río y en convertir su parte superior en un camino de ribera. Este paseo elevado se ha ido salpicando, cada 300 metros, de bloques de hormigón que cumplen la función de gradas y de acceso. En la escollera se han llevado a cabo aportaciones de tierra que se ha fijado con hidrosiembra, mientras que en la parte inferior, expuesta a las inundaciones, se han plantado agrupaciones de cañizo, especie propia de estos ambientes. A lo largo del talud también se han dispuesto varias especies arbóreas de ribera, como los álamos, los sauces blancos o los tamarindos. Al lado de los accesos al cauce se han utilizado mimosas como elementos singulares e indicativos del lugar. La vegetación, que no rehúye la presencia de especies impropias de este ámbito, no se ha dispuesto de manera lineal, sino que pretende romper y transgredir la linealidad longitudinal del río dibujando formas trapezoidales que se encaraman hasta la cima del talud apostando por la variabilidad y la riqueza paisajística. Los accesos al cauce se llevan a cabo a través de bloques de color dispuestos de forma que permiten sentarse o bajar hasta el río, casi saltando de uno a otro.

1.16 Taludes de Can Mercader
Cornellà de Llobregat.

En Cornellà de Llobregat, el urbanismo siempre ha tenido la dificultad añadida de trabajar sobre un territorio orográficamente muy diferenciado, lo cual ha dificultado la conexión entre los barrios. Pero si en algún lugar esta barrera física resulta más evidente es en el gran talud que separa el barrio de San Ildefonso, en la parte alta, y el parque de Can Mercader, abajo en el llano. En la parte superior del talud encontramos uno de los elementos más identificadores de la ciudad, la torre de la Miranda, plantada en un balcón desde el que se divisa todo el delta del Llobregat. La actuación presentada aquí ha consistido en convertir este gran talud en un espacio ajardinado, salvando una dificultad añadida: el paso del ferrocarril por la base del talud. Rampas, escaleras y un paso bajo las vías son las herramientas utilizadas para afrontar este proyecto. Empezando por la parte superior, hay que destacar la prolongación de la avenida de Salvador Allende, acompañada de la construcción de dos paseos paralelos para peatones, separados entre sí por gradas arboladas y taludes ajardinados. Hileras de tipuanas, de espectacular floración amarilla en verano, flanquean todo el paseo y se expanden a la zona de gradas. Entre la avenida de Salvador Allende y el ferrocarril hay un desnivel de unos 20 metros en el que se han empotrado rampas, escaleras y zonas de ocio hasta llegar a la estación y al paso soterrado que da acceso al parque de Can Mercader. Las nuevas superficies inclinadas que han aparecido se han recubierto de césped y de hazas longitudinales de vegetación arbustiva y arbórea que estabiliza los taludes y acompaña y sombrea los paseos. Floraciones blancas en invierno, amarillas en verano y el verde permanente de los pinos durante todo el año conforman la variedad cromática de esta zona de casi 3,5 hectáreas. El paso bajo el ferrocarril se encuentra situado delante de la entrada posterior de Can Mercader, en la prolongación del paseo central del parque. Entre el ferrocarril y Can Mercader se extiende una zona llana de poco más de tres hectáreas en la que se ha conformado una plaza en el cruce entre uno de los caminos del parque y el de acceso a la estación. En un extremo de este espacio se ha creado una zona de aparcamiento de vehículos conectada con la calle de Conflent. Prados de césped y arboledas caducifolias dominan este escenario.

1.17 Parque del Pi Gros.
Sant Vicenç dels Horts

El del Pi Gros puede considerarse el parque central de Sant Vicenç dels Horts. Situado en el sector montañoso del municipio, al pie del monte llamado Puig Castellar, es una abrupta y alargada extensión que separa los barrios de La Guardia y Sant Josep y mantiene un carácter eminentemente agreste. No obstante, en su extremo superior acoge un sector fuertemente equipado, la zona conocida como las terrazas. Se trata de un lugar con una fuerte pendiente que se salva, precisamente, con tres terrazas sobre las que se han plantado varias especies mediterráneas (encinas, robles, acacias) y algunas exóticas (robinias, melias, árboles del amor). Estas terrazas permiten pasear, descansar y contemplar una amplia vista sobre el valle bajo y el delta del Llobregat, así como de la vertiente sur de Collserola. La terraza superior, la más indicada para contemplar las vistas, acoge una área de picnic y un bar que, en principio, era una pequeña barra pensada para el verano y que se ha ampliado con un techo y unos cerramientos móviles de materiales naturales que permiten utilizarlo todo el año e integrarlo en el parque de manera armoniosa. En la terraza inferior nace una explanada trapezoidal cubierta de sablón en la que hay diversos juegos infantiles y algunos árboles diseminados, como pinos y encinas, que los sombrean. Delante de esta explanada, donde se pueden celebrar actividades colectivas, está el magnífico y centenario Pi Gros, un majestuoso árbol que da nombre al parque y que el Ayuntamiento ha catalogado como elemento de interés local. Su silueta, reconocible por todos los vecinos de Sant Vicenç dels Horts, otorga personalidad al lugar. Los muros de las terrazas están construidos con pizarra, un tipo de piedra propia de la zona, de tonos oxidados y ocres. Estos robustos y magníficos muros, que recuerdan los antiguos bancales de cultivo, sobresalen por su calidad constructiva y sensación de perdurabilidad. Unas grandes escalinatas de madera unen los distintos niveles de este sector, comunicados también por rampas y escaleras de obra. La otra parte del parque, la más agreste, es la que cruza el camino de la fuente de Sant Josep y sigue el trazado del torrente del mismo nombre. El camino, paralelo al cauce esculpido por el agua torrencial y, por tanto, bastante hundido, comunica el centro del casco urbano con la zona de las terrazas. A cada uno de los lados del camino, que está pavimentado, la vegetación es muy diferente, ya se trate de la vertiente norte o de la orientada al sur. La primera, más sombría y húmeda, está colonizada por una especie submediterránea, el roble cerrioide. Cerca del agua hay árboles de ribera como fresnos, olmos, espinos y zarzaparrilla. A medida que nos alejamos del riachuelo encontramos un ambiente más seco, poblado de robles, encinas y, destacando sobre todos ellos, un olmo de grandes dimensiones, robusto y majestuoso. La otra vertiente, la que mira a mediodía, está más desnuda de vegetación a causa de la mayor sequía e insolación. Las especies que aquí prosperan son el pino blanco, la retama y la coscoja. El pasado agrícola de estas vertientes lo recuerdan algunos algarrobos e higueras salpicados por doquier.

1.18 Parque de Can Masachs.
Ripollet

Una de las características del parque de Can Masachs es su intensidad de uso, hecho que se explica por la existencia a su alrededor de edificios públicos que atraen bastante gente a lo largo del día: el Ayuntamiento, ubicado en la masía de Can Masachs, el edificio administrativo anejo, la biblioteca municipal, una escuela de enseñanza primaria y un instituto. Además, el parque también lo cruza el recorrido de peatones que conecta el centro de Ripollet con la estación del ferrocarril, situada en el otro margen del río Ripoll, y la autopista A-18, ya en el término municipal de Cerdanyola del Vallès. Una línea de farolas de media altura atraviesa el parque indicando el principal itinerario. Del aspecto del parque destaca la voluntad de que una masa arbórea en la mitad sur suponga una pantalla visual que disimule el polígono industrial cercano y la ensordecedora autopista. El parque se sitúa sobre una terraza fluvial y, por tanto, es casi un llano. El suelo del parque está dividido como un *puzzle* encajado en piezas geométricas en forma de "L", unas verdes de césped y otras de asfalto, que permiten todos los recorridos posibles de los peatones. El mobiliario se concentra en unas bandas rectangulares de sablón con bancos, papeleras y fuentes, sobre todo cerca de los edificios. Respecto a la vegetación, ésta se concentra en el citado bosquecillo de la mitad sur, y se va dispersando y aclarando a medida que se acerca a las zonas de más tránsito humano. En la parte más espesa del pequeño bosque, la más cercana al río, predominan las especies caducifolias de ribera, de gran altura y majestuosidad, como los chopos y los álamos, mientras que en las zonas más claras dominan los árboles de hoja perenne y de altura más modesta, como las acacias y los falsos pimenteros. La nota de color más intensa la aportan los amarillos florales de los arbustos que acompañan el mobiliario y que se acumulan a cada uno de los lados del principal recorrido que cruza el parque.

1.19 Parque Mariona.
Molins de Rei

El parque Mariona separa claramente el casco urbano de Molins de Rei del polígono industrial El Pla, uno de los más importantes del área metropolitana. Esta zona verde está formada por una gran superficie rectangular acompañada de otra, más pequeña y situada junto a la carretera N-340 (avenida de Barcelona). El parque tiene claramente definidas varias áreas pensadas para distintos usos. Un primer eje lo cruza totalmente en diagonal y crea a cada lado dos sectores opuestos. El situado al lado de las viviendas está organizado con un estilo más urbano, con zonas dedicadas a los juegos infantiles y a actividades semideportivas, como pistas para patinar. Entre todos estos elementos, unas tramas de árboles recuerdan que en este terreno prosperaron, hasta no hace mucho, frondosas huertas de frutales. Los árboles escogidos son de altura más bien pequeña, a pesar de que proporcionan muy buena sombra. Su espesa copa y su coloreada floración aportan un destacable contrapunto cromático al parque tanto en invierno como en verano. El otro sector, más cercano al polígono industrial, simula un bosque de ribera con una plantación de chopos de un extremo al otro del parque. En este ámbito arbolado se encuentra una serie de recorridos o itinerarios naturales, salpicados con áreas de reposo, por los que se puede pasear o practicar el *jogging*. En esta zona el visitante puede subir a un pequeño montículo o elevación del suelo creada con tierras procedentes del resto del parque, accidente topográfico que aporta al terreno un aspecto más natural. En uno de los extremos se han construido unas gradas que miran hacia la zona industrial y que finalizan en un plano inclinado cubierto de césped. En el otro extremo, el que hace de fachada que da a la avenida de Barcelona, hay una plaza alargada o vestíbulo donde pueden realizarse distintas actividades colectivas. Detrás de esta plaza se halla un extenso prado de césped que da una gran sensación de amplitud al mismo tiempo que sirve de espacio de transición entre el bosque y la zona más urbana. El extremo del parque que limita con las viviendas, situado en la calle de Menéndez Pelayo, es de hecho una rambla sombreada por una larga hilera de plátanos que invitan al paseo. En general, la vegetación del parque se ha distribuido de manera que, gracias a la floración y a la caducidad de algunas especies, se produzcan cambios de perspectivas, de colores y de texturas, según la época del año y el lugar en que se encuentre el visitante. Por ejemplo, contemplado desde la avenida de Barcelona, el parque Mariona ofrece una fachada de acacias del Japón que en primavera se aparecen con copas anchas y compactas, en verano con una floración de color amarillo pálido y en invierno, desnudas de follaje.

1.20 Parque del Turonet.
Cerdanyola del Vallès

El parque ocupa parte de la colina de Ca n'Altimira o de Les Fontetes, de 103 metros de altura, a pesar de que popularmente es conocido como el Turonet. Situado en las últimas estribaciones de Collserola, a medio camino entre la sierra y el llano del Vallès, este otero se ha salvado de la presión edificadora de su entorno gracias a su orografía. Ocupado hasta no hace muchas décadas por bosques y cultivos de viña, el Turonet está situado en un punto estratégico de entrada a la ciudad, entre áreas residenciales y viales de circulación. Su cima, ocupada por un pequeño bosque de pinos, es uno de los principales referentes paisajísticos de Cerdanyola. El parque está cruzado de norte a sur por un camino pavimentado del que nacen senderos que llevan a los distintos lugares de interés. El Turonet se divide en dos zonas, la perimetral y la central. La primera, de cota más baja y cercana al casco urbano, es la que acoge la mayoría de actividades y equipamientos, mientras que la segunda es una gran mancha verde que se encarama hacia la cima de la colina. La parte menos agreste del parque empieza con la entrada principal, situada al lado de la plaza del Estatuto. Aquí se encuentra una gran explanada para actividades públicas de la que sale el camino citado. En un extremo de este espacio, cuatro pinos piñoneros de proporciones gigantescas dan la bienvenida al parque, que en su parte más urbana se caracteriza por una vegetación caducifolia y alineada formada por chopos, plátanos, robinias, tilos y moreras que sombrea los espacios de sablón, los juegos infantiles, las pistas deportivas, los alrededores de la piscina y los rincones de reposo. Según la estación del año, el cromatismo de estos lugares es cambiante. El resto del parque, situado entre las instalaciones deportivas y la cima del Turonet, es un gran prado inclinado con árboles y arbustos jóvenes que se adap-

tan a la pendiente del terreno formando un bosquecillo mediterráneo de especies perennifolias, como pinos, encinas y robles, que enlazan con la zona más natural del otero. Una serie de dunas artificiales pobladas de arbustos contribuyen a aislar el parque del entorno y a separar los diferentes espacios. En la parte más elevada, cerca del instituto, dos placitas de forma triangular rodeadas de olivos y chopos cumplen la función de mirador. Desde aquí se puede gozar de amplias vistas hacia Collserola, Sabadell, Montserrat o la sierra de la Marina y el valle del Besòs.

1.21 Parque de les Planes
L'Hospitalet

Es el auténtico parque central, el pulmón verde de L'Hospitalet. Se ubica entre los barrios de Can Serra, Pubilla Casas, la Florida, les Planes y Sant Josep, habitados por más de 111.000 personas, de urbanismo caótico y con una alta densidad de población. Con este entorno se entiende cuál es el papel principal del parque: la oxigenación física, psíquica y visual de los vecinos. Ubicado sobre los últimos contrafuertes de la sierra de Collserola, en el llamado Samontà, a cada uno de los lados de la antigua riera del cementerio, el parque une los barrios citados. Las plantaciones han tenido en cuenta las características de cada lugar. Así, en el fondo de la torrentera abundan los árboles de ribera, generalmente caducifolios, mientras que en los terrenos más elevados dominan los de hoja perenne y de un verde oscuro. Siguiendo el trazado de la riera, ya canalizada, se encuentran densas hileras de chopos y álamos, seguidas más allá por pinos y encinas que configuran un ambiente boscoso. Aquí también se halla un montículo artificial de 32 metros de altura que, mediante una pasarela, conecta con un mirador. En los extremos de este itinerario al pie de la riera se sitúan dos de los accesos al parque, uno de los cuales, el del extremo sur, cuenta con un aparcamiento sombreado por moreras. El otro itinerario, el que se dirige de norte a sur, es más dificultoso, ya que se eleva hasta la cima del collado de les Planes mediante un juego de rampas y escaleras que ayudan a salvar unos 23 metros de desnivel. En las terrazas y rellanos de esta pendiente se ubican zonas arboladas, plataformas de juegos infantiles y zonas deportivas. La más importante de estas últimas, asentada en la estancia más adentrada, es el campo de fútbol de la Florida. La parte del parque más cercana a la avenida de Isabel la Catòlica es la más urbana. Aquí se encuentra la entrada principal, en forma de gran plaza pública presidida por una torre con un reloj. La plaza acaba en un gran balcón que hace las funciones de mirador y que se sustenta sobre muros de piedra del tipo pizarra. Hacia el otro lado del parque, el que sube vertiente arriba, se alza una gran chimenea de planta cuadrada que, como omnipresente vestigio, recuerda el pasado industrial del lugar y convive con una moderna escultura y otro elemento singular: un plátano de tres ramas. El parque va subiendo, perfumado de romero y retama, mediante pequeñas plataformas que recuerdan las antiguas terrazas de cultivo. Una vez en la cima se goza de una amplia vista sobre L'Hospitalet y sus alrededores.

1.22 Parque de les Aigües
Montcada i Reixac

El agua es, evidentemente, el alma de este parque, así como las instalaciones construidas para aprovecharla. En este caso se trata del canal llamado Rec Comtal y de los pozos de Montcada que años atrás habían sido de vital importancia para el suministro de agua a buena parte del área metropolitana. Pero su presencia, vinculada siempre al cercano río Besòs, no ha sido inútil, ya que ha permitido salvar esta zona de la voracidad urbana e industrial a la que se han visto sometidos sus alrededores. El ferrocarril divide en dos esta zona verde, a pesar de que un paso inferior para peatones une las dos mitades. Se trata del parque más próximo al centro urbano de la localidad y ha servido para unir dos barrios, el de Can Sant Joan y el de la Ribera, separados durante muchos años por el canal y por la vía. Además del ferrocarril, un puente cruza el parque para unir la avenida de la Ribera y la de la Unitat. En el futuro del parque se dibuja un derribo de este puente, el soterramiento de las vías para el paso del tren de alta velocidad y la conversión del recinto de los pozos en un museo sobre el agua. El paso de la vía obliga a dividir el parque en dos sectores, el del lado de la colina de Montcada, definido por el Rec Comtal, y el del lado del río, en el que los pozos son el elemento dominante. Pequeñas dunas recubiertas de plantas autóctonas, como la retama, el romero y el espliego, esconden a la vista la fealdad de los alrededores, tarea complementada con la presencia de numerosos árboles, tanto jóvenes y acabados de plantar como los ya existentes, que forman densas manchas de sombra. En el sector del Rec Comtal se encuentra la Casa de la Mina, hoy un centro de la tercera edad conocido popularmente como el Reixegó. Este edificio, construido bajo el reinado de Carlos III, dividía los caudales entre el canal y la mina Antigua de Montcada. Bajo la casa nace el canal, que discurre descubierto durante un pequeño tramo. Un talud, en el que traviesas de ferrocarril forman escalones, gradas y jardineras, separa el canal de la avenida de la Unitat, que circula por una cota más elevada. También hay frondosas agrupaciones de moreras, plátanos, chopos, fresnos, almezos y robinias, acompañados de los pinos y las encinas que mantienen el color verde durante todo el año, todos ellos dominados por un excepcional olmo de tres brazos y copa densa y regular. Este ámbito más ajardinado da paso, en uno de los rincones del parque, a una explanada para celebrar actos multitudinarios. Unas pistas de petanca en un extremo redondean el conjunto.

Plazas y Jardines

2.01 Entorno de la torre de vigilancia
Montgat

La mejora y dignificación del entorno de la torre de vigilancia, una de las edificaciones más características de Montgat, se ha centrado en la pavimentación de los alrededores y en la eliminación de varios elementos que distorsionaban la presencia de la torre, situada muy cerca de la playa. Así, una de las actuaciones más contundentes ha sido la eliminación de buena parte de los muros de hormigón que se construyeron con el paso bajo el ferrocarril. Estas paredes comportaron la creación de unas rampas en zigzag que congestionaban el pequeño espacio libre que quedaba delante de la torre. Ahora, una sola rampa lineal, situada al lado de un antiguo muro, sirve para acceder a todo el espacio, que ha quedado más libre y diáfano. Los diferentes muros y paredes de este lado de la vía se han pintado de un color verde suave que los unifica, mientras que las rampas cuentan con un mismo tipo de baranda plateada. El piso alrededor de la torre se ha pavimentado con losas de hormigón de acabado liso, mientras que en la rampa se han colocado las mismas piezas, pero con acabado granulado para evitar resbalones, si bien la pendiente es suave. Para unificar la imagen de todo el espacio se ha creado una nueva valla de separación con las vías del tren, fabricada con madera, y que deberá quedar recubierta de vegetación trepadora, principalmente buganvillas. Este tapiz verde dará una nueva fachada a la zona de la torre vista desde la vía y también sirve para acotar la placita que ha surgido entre el monumento y el ferrocarril. El acceso a la playa también se ha modificado. Los restos de las edificaciones, derribadas para posibilitar el acceso a la playa, dificultaban el acceso a la arena. Por este motivo se construyeron unas plataformas de madera que, con una suave inclinación, llegan hasta la playa. La madera utilizada para este pavimento es de pino de Flandes tratada con sales de cobre, de manera que ofrece plenas garantías de duración y resistencia a la intemperie, especialmente en ambientes marinos como éste. Respecto a la torre de vigilancia en sí misma, su restauración se deja para más adelante, ya que precisa de un cuidadoso y especializado estudio. Sí se han efectuado, en cambio, tareas de limpieza del entorno, sobre todo los cables eléctricos que colgaban o estaban en contacto con la torre. Para destacar este monumento se han colocado dos proyectores empotrados en un nuevo parterre que iluminan la torre en las horas más oscuras.

2.02 Plaza de la Bòbila
L'Hospitalet de Llobregat
Esplugues de Llobregat

Dos municipios comparten la plaza de la Bòbila casi a partes iguales: Esplugues de Llobregat y l'Hospitalet de Llobregat. Situada en medio de una zona urbana densamente poblada, de calles estrechas, la plaza es un importante centro de atracción ciudadana gracias a los equipamientos que acumula en su perímetro (un Centro de Atención Primaria, una biblioteca, un mercado, un centro religioso y varias sedes de entidades cívicas). Este entorno comporta que la plaza sea inten-

samente pisada. La mayor parte de la superficie ha sido pavimentada con adoquines cerámicos de color rojo, de manera que tanto el color como la textura de estas piezas recuerdan la antigua presencia en la zona de un tejar, hecho histórico que también se recuerda mediante el nombre de la plaza. La presencia de árboles es bastante importante en este espacio urbano. Desde el centro de la plaza, con una hilera irregular que va rodeando la zona de juegos infantiles y la de actos, se extiende una plantación de sóforas y tipuanas. La gente pasa por debajo y puede sentarse a la sombra. En parte, esta masa arbórea hace de unión en la "frontera" de los dos municipios. La diferencia de nivel entre los extremos de la plaza implica que ésta sea una especie de plano inclinado con una pendiente variable que soluciona todas las barreras arquitectónicas que el lugar tenía antes de esta intervención. En la plaza hay cuatro zonas diferenciadas que no son de cerámica. Dos son parterres de césped con pequeñas alineaciones de chopos. Otra, dividida en dos niveles llanos y con tiras de madera, puede servir de escenario para varias actividades. Y la última, con pavimento de caucho continuo coloreado, azul y crema, reúne diferentes juegos infantiles. En uno de los extremos, la plaza tiene un vial de acceso al aparcamiento bajo el edificio del Centro de Atención Primaria. En el otro extremo, el desnivel del terreno queda evidenciado con dos escalinatas que conectan con dos calles del barrio. Una de estas escalinatas incorpora una escalera mecánica que facilita el paso a las personas con dificultades de movilidad. Una serie de terrazas plantadas de chopos que se encaraman por la pendiente hacia arriba entre el ambulatorio y el mercado contribuyen a dar a la plaza esta sensación de rellano, de zona de reposo y de estancia que la caracteriza.

2.03 Plaza de Joaquim Torrents i Lladó
Badalona

Ejemplo claro de transformación de un solar prácticamente yermo y en desuso en una zona verde, la plaza de Joaquim Torrents i Lladó consigue fusionar dos pretensiones iniciales: la de acoger una importante masa de vegetación, en gran parte arbórea, y la de tener, al mismo tiempo, suficientes áreas pavimentadas que permitan el paseo, el encuentro y, desde el punto de vista físico, la incorporación de bancos, farolas, juegos, fuentes o papeleras. Por ello, esta mezcla entre los conceptos de parque y de plaza otorga a este espacio una de las características que más llaman la atención: la existencia de tres grandes plataformas pavimentadas que lo cruzan de lado a lado y que son atravesadas por otras dos más estrechas, parecidas a caminos. De hecho, una de estas últimas plataformas sigue el trazado de un antiguo camino que cruzaba el solar y que en los últimos años incluso había estado pavimentado. El otro camino, de nueva creación, sigue la alineación de la calle de la Filosofia, que desemboca en la plaza. Entre este camino y la Residencia Roca, que cierra el parque por el lado norte, se acumula una densa masa de árboles, un pequeño bosque que ocupa casi la mitad de la plaza. El resto de árboles está situado de forma que sombrea los caminos y salpica el perímetro del parque y las plataformas. Algunas de estas plantas, como palmeras, acacias y varias filas de plátanos, ya existían antes de ejecutarse el proyecto, y se han respetado por su tamaño y presencia. La principal transformación que ha vivido el terreno ha sido topográfica, ya que presenta un desnivel de ocho metros entre la calle de John Lennon y la avenida de Martí Pujol. Esta diferencia de cota se salvaba antes con taludes bastante contundentes, que ahora se han suavizado con la aportación de tierra y con la finalidad de evitar la aparición de muros de contención. El allanamiento del terreno era necesario para que las plataformas estuvieran mínimamente niveladas. Para conseguir esta finalidad también ha sido necesario el derribo de parte de los muros existentes antes en el solar y que constituían una serie de pistas de petanca que habían quedado en desuso. Uno de los elementos más originales de la nueva plaza es un mirador situado en la confluencia de las calles de John Lennon y de Guerau de Liost, que se ha construido aprovechando el techo de una estación transformadora de energía eléctrica, que se ha desplazado de su lugar original para integrarla mejor en el nuevo parque. Respecto a las entradas a la plaza, parece obvio que se hallen donde comienzan los caminos y las plataformas. El acceso más característico es el que se lleva a cabo por el camino original, donde se ha construido un vestíbulo con árboles y un salón con pavimento de madera que da la bienvenida a todo el que quiera visitar el lugar.

2.04 Jardines Pedemonte
Sant Andreu de la Barca

La Casa Pedemonte, una lujosa segunda residencia de principios de siglo, construida cuando Sant Andreu de la Barca era un pequeño pueblo de veraneo, disponía de unos interesantes jardines que finalmente han pasado a ser públicos. Dada la entidad histórica y el carácter noble de los jardines y de la arquitectura que contienen, se ha optado por amueblar más que por urbanizar. Es decir, no se han instalado ni luces ni bancos convencionales, propios de parques modernos, a fin de no entrar en competición con el estilo que rodea la Casa Pedemonte, un estilo que se ha querido respetar porque es uno de sus principales valores. Así, el jardín se ha dejado tal como era y se ha creado un interesante mueble de madera que contiene a la vez un banco, una luz y una mampara. Este mueble está inspirado en las típicas sillas de jardín, con su aire de colocación provisional pero con unas dimensiones distorsionadas (el respaldo es inmenso) que le dan un aire solemne y potencian el ambiente enigmático propio de estos jardines históricos. No se ha suprimido ningún elemento de la vegetación existente. Más bien se ha saneado y potenciado, definiendo los límites de los jardines una plantación exhaustiva de chopos a modo de pantalla visual e introduciendo recorridos de paseo y zonas de reposo. La actuación más remarcable es un anfiteatro de madera con capacidad para 120 personas situado en el principal acceso de los jardines. Este curioso teatro al aire libre, pensado para representar pequeños conciertos y obras dramáticas, dispone de un telón de fondo bastante interesante, como es la antigua torre de un molino de viento. Desde aquí sale un camino de madera que cruza en diagonal los jardines hasta llegar al otro extremo, en que está la puerta de entrada a la casa Pedemonte. De este camino principal salen otros transversales que nos adentran en el corazón del espesor vegetal y que desembocan en otro recorrido, esta vez con pavimento de color amarillo y apto para la circulación de vehículos de mantenimiento. Entre los caminos transversales se hallan, situados al azar en medio de los árboles, los citados bancos / luces / mamparas, en los que el visitante puede sentarse y disfrutar del reposo del entorno.

2.05 Plaza de Mohandas Gandhi
Esplugues de Llobregat

Esta plaza ajardinada nació de la desaparición de una pequeña manzana de edificios y de la conversión de un tramo del pasaje de los Almendros en un espacio reservado para los peatones. Para hacerla un poco mayor, también se ha sometido al dominio de los peatones un tramo de la calle de la serra del Montsec. De esta manera, con varios añadidos, se ha conseguido un espacio rectangular enmarcado por edificios de viviendas en los extremos más largos y por dos calles en los más cortos. A grandes rasgos, la plaza se divide en tres áreas: una ajardinada, otra pavimentada y una última destinada a los juegos infantiles y tapizada de caucho blando. La zona ajardinada es un rectángulo recubierto de césped en el que se ha plantado una alineación de árboles de considerable altura que continua la orientación de la calle de la serra del Montsec. Partiendo de esta hilera de árboles altos y delgados se extienden otros más pequeños dispuestos de manera que recuerdan una huerta de frutales, pero que dejan libre buena parte de la superficie de césped, la más cercana a la zona pavimentada. Aquí se encuentra un espacio central limpio y diáfano, con el suelo de losas de hormigón y sin ningún elemento distorsionador, de manera que permite cruzar la plaza sin obstáculos o bien disponer de un lugar de encuentro y reunión. Entre esta zona de "plaza dura" y los edificios del antiguo pasaje de els Ametllers se alinean una veintena larga de estos árboles que sombrean los bancos situados entre sus troncos. Como elemento singular destaca una fuente con surtidor situada sobre un talud de piedra granítica que sirve de barrera contundente entre la plaza y la calle del Bruc.

2.06 Plaza de Joan Fuster
Montcada i Reixac

Si alguna palabra define esta plaza es *geometría*. Se trata de un espacio llano y perfectamente rectangular, nacido dentro de un barrio de reciente urbanización, perfectamente delineado. La división interna de la plaza también se rige por la línea recta y el ángulo de 90 grados. Los diversos materiales que cubren el suelo ayudan a distinguir la función y el destino de las diferentes áreas de la plaza, encajadas las unas en las otras como en un rompecabezas formado por fichas cuadradas y rectangulares. Así, se encuentran diecisiete piezas tapizadas con césped o hiedra, cinco con sablón, cinco más recubiertas de adoquines y otras diez pavimentadas con hormigón, todas ellas atravesadas, de izquierda a derecha y de arriba abajo, por un recorrido tapizado de losas que cruza la plaza y conecta su interior con las cuatro aceras que la limitan. La plaza está rodeada por las cuatro esquinas de edificios de viviendas de la misma altura y parecidas características arquitectónicas, hecho que refuerza todavía más la sensación de ambiente estudiado, equilibrado y rectilíneo. Los espacios cubiertos de césped o hiedra acogen también agrupaciones de árboles, y conforman de esta forma la parte más propiamente ajardinada de la plaza. Las piezas de sablón también cuentan con árboles, encargados de sombrear los juegos infantiles situados en estos lugares. Los bancos, de estilo romántico, se ubican en diferentes puntos del parque, especialmente en las zonas pavimentadas con hormigón, constituidas como pasarelas paralelas que cruzan perpendicularmente la plaza entre

las calles de València y Alacant, al tiempo que comunican diferentes ámbitos. En uno de los rincones de la plaza, una de estas pasarelas de hormigón se convierte en una gran pista abierta, apta para la celebración de distintas actividades, como conciertos o espectáculos, ya que en uno de sus extremos se halla un escenario o tarima de obra que se levanta medio metro del suelo. Justo en el otro extremo, junto a la calle de Mallorca, se ubica una pequeña plazoleta, también de hormigón, pero con diversos árboles y bancos, que conforma una de las principales entradas a la plaza de Joan Fuster. El alumbrado también se rige por criterios geométricos y se reparte para dar luz a los pasos transversales y a los espacios interiores.

2.07 Plaza de la Palmera

Sant Adrià de Besòs

La plaza de la Palmera es, básicamente, la zona de acceso a un hogar de ancianos. Se trata de una superficie casi llana que aloja justo en el centro una palmera que le da nombre. De hecho, esta plaza se puede entender como un interior de manzana, ya que se encuentra rodeada por una serie de edificios que la enmarcan: el citado hogar de ancianos, un bloque de viviendas en la calle del Doctor Fleming, otro en la calle de Goya y una cuarta construcción pensada para acoger otro equipamiento. La reordenación de la plaza ha querido ampliar al máximo la zona de peatones situada entre los edificios, configurando un espacio unitario mediante un pavimento continuo de hormigón coloreado y pautado por unas bandas de piezas prefabricadas. La plaza se divide en dos espacios a cada uno de los lados de una línea de árboles que siguen la alineación de la calle del Doctor Fleming hasta el hogar de ancianos. Y en el centro de este trayecto, la omnipresente palmera. La calle de Goya también encuentra en la plaza su prolongación en forma de otro recorrido para peatones. La zona oeste, anexa al hogar de ancianos, se ha organizado como una estancia o salón para sentarse en los bancos bajo los árboles. Los ancianos, tal como se pretendía, son sus principales usuarios, especialmente en las horas de sol. Otra parte, más "activa", acoge una área de juegos infantiles con una pieza central tapizada de sablón. La disposición del arbolado se inspira en la planta trapezoidal de la plaza, de manera que dominan las alineaciones. Así, dos líneas de plátanos continúan las plantaciones que ya existían en las calles adyacentes, mientras que otras dos líneas de chopos marcan el vial de peatones que es la prolongación de la calle de Goya. Los espacios situados entre estas líneas de árboles se llenan con plantaciones de dos especies diferentes de tilos y con el suelo cortado por piezas ajardinadas con arbustos y césped. La hierba también aparece en las juntas del pavimento, de manera que la plaza parece más o menos verde según la perspectiva que tome, en función del lugar desde donde se mire, siempre con la palmera como referencia inevitable.

2.08 Mirador de la plaza de Gaudí

El Papiol

Orientado al sur, cara al sol, el mirador de la plaza de Gaudí permite disfrutar de una amplia vista del valle bajo del Llobregat. El mirador se asienta encima de un muro de contención de 10 metros de altura sobre el que descansa una calle. Antes, la acera de esta calle tenía sólo un metro de ancho y estaba ocupada por una hilera de plátanos, de forma que el paso de los peatones era bastante incómodo. Una franja de aparcamiento de vehículos en semibatería separaba la acera de la calzada. La solución adoptada para ganar espacio ha sido construir un voladizo, una especie de gran balcón de madera de 3 metros de anchura y 53 de longitud sobre el cual se puede pasear, sentarse o contemplar la vista. La vocación de mirador de este balcón ha comportado que la barandilla esté inclinada hacia el exterior de forma que invita al caminante a asomarse, a apoyarse sobre el ancho pasamanos. En la antigua acera se han instalado una decena de bancos, orientados a las vistas y al sol. También sobre la acera se ha anclado una pérgola, igualmente de madera, que a modo de techo listado proyecta franjas de sombra sobre los bancos durante los meses de verano. Los plátanos, por el hecho de ser todavía demasiado jóvenes y estar situados muy atrás, no llegan a sombrear suficientemente los asientos. El diseño de la pérgola ha tenido muy en cuenta la existencia de estos árboles y ha querido jugar con la forma perpendicular de sus troncos y con las medidas irregulares de sus copas. Por ello, las pilastras metálicas que anclan la pérgola a la acera están inclinadas hacia la calle, formando un ángulo visual respecto a la hilera de troncos. La pérgola, juguetona, también ha querido que los árboles rompieran la perspectiva rectilínea de su techo, que parece atravesado y agujereado por el ramaje, con el cual se fusiona. Al otro lado de la acera, donde antes había un aparcamiento en semibatería, ahora hay uno lineal, lo cual ha permitido ampliar la acera sin estrechar la calzada y proporcionar así un paso cómodo a los usuarios de los vehículos.

2.09 Huerto de la Virtudes

El Prat de Llobregat

El jardín del huerto de la Virtudes era en principio un espacio privado y cerrado a las calles de alrededor mediante muros. Sólo tenía un acceso, una puerta de dos hojas de hierro forjado ancladas a dos pilastras coronadas con dos tiestos ornamentales. Cuando el jardín pasó a ser público, la puerta se abría de día y se cerraba de noche. Dentro había un jardín de planta cuadrada, con parterres simétricos, suelo de sablón, bancos románticos y vegetación consolidada. Pero había un problema: era un espacio demasiado cerrado, con una sola entrada y sin vistas al exterior, por lo cual era muy poco frecuentado. La principal actuación en el huerto de la Virtudes ha sido romper este carácter privado del jardín y abrirlo al entorno. El muro de cerramiento se ha hecho discontinuo y se ha rebajado hasta pocos palmos del suelo, de forma que se ha convertido en una especie de gran banqueta que limita el jardín y que mantiene una cierta sensación de espacio delimitado, controlado y separado del tráfico. La puerta de hierro, en la calle de Manuel Bertrand, se ha mantenido tal cual era y ahora permanece día y noche abierta de par en par, a pesar de que el Huerto está totalmente abierto por las otras dos calles (la cuarta cara es una pared medianera). En realidad, el jardín es ahora la continuidad de la calle de Pintor Isidre Nonell, un pasaje para peatones que está previsto ensanchar y que atraviesa la manzana de casas. Por esto, en esta calle el muro de cerramiento del jardín ha desaparecido totalmente y ha sido sustituido por tres hileras asimétricas de plantas que permiten el paso entre ellas. El suelo de sablón no se ha eliminado, sino que ocupa la mitad de la superficie del jardín y aloja una serie de juegos infantiles (palancas, muelles, columpio, tobogán, etc.) que suponen que el jardín sea mucho más frecuentado ahora que antes de la reforma. El encuentro entre el pavimento de hormigón y el sablón es irregular y retranqueado, ya que pretende romper la rigidez geométrica que caracterizaba al antiguo Huerto de la Virtudes. Los antiguos bancos románticos han sido reinstalados y los árboles, bien enraizados y algunos con una edad considerable, se han mantenido. Destacan dos hileras paralelas de moreras, un conjunto de grandes pinos y una gran palmera.

2.10 Plaza de Lloreda

Badalona

La ordenación de la plaza de Lloreda ha tenido que resolver la diferencia de nivel existente entre dos de sus extremos, que es de unos tres metros. La solución ha pasado por la construcción de una rampa pavimentada con hormigón y un plano inclinado de tierra que, conjuntados, establecen la conexión entre las partes alta y baja de la plaza. En el nivel alto, en contacto con la avenida de Lloreda, se encuentra una plaza con el suelo de sablón y algunos árboles salpicados aquí y allá, que conforma lo que podría llamarse una plaza pavimentada, mientras que el nivel inferior se reserva para una plaza de sablón, conectada con el pasaje de Riu Onyar y caracterizada por la fuerte presencia de árboles, especialmente plátanos y acacias, sobre un suelo también de sablón. La diferencia de altura entre estos dos niveles se salva, aparte de mediante la rampa y el plano inclinado mencionados, con dos taludes suaves tapizados de césped que alojan varios árboles. En una zona densamente poblada, la plaza de Lloreda se muestra abierta y francamente accesible a su entorno (exceptuando el lado en que limita con un campo de fútbol) e invita a entrar a pasear, a sentarse en los bancos dispersos por varios lugares o a jugar a la petanca en las pistas situadas en un rincón del espacio de sablón. Esta mitad inferior no es, en realidad, una plataforma unitaria, ya que también presenta dos niveles, a pesar de que la diferencia de altura entre uno y otro es muy escasa. Tres escaleras y dos pequeñas rampas situadas en cada extremo ayudan a pasar de una cota a otra sin ninguna dificultad. La conexión del espacio de sablón con el pasaje de Riu Onyar salva un fuerte desnivel mediante rampas prolongadas rodeadas de taludes ajardinados. La iluminación de la plaza se resuelve con varias torres y con pequeñas líneas de luz a nivel del suelo que marcan los diferentes recorridos.

2.11 Plaza de l'Era

Pallejà

La construcción del ensanche de Pallejà ha comportado el tratamiento de unos espacios que, dejando atrás su pasado agrícola, tienen que integrarse en la nueva trama urbana. Así, entre la nueva avenida del Onze de Setembre, el pabellón polideportivo municipal y varias instalaciones deportivas al aire libre, ha aparecido una superficie de 4.000 metros cuadrados que se ha convertido en la nueva plaza de l'Era. Se trata de un espacio que presenta una diferencia de cota entre sus extremos, de manera que se sirve de taludes tapizados de césped y

rampas para salvar este desnivel. Accediendo desde la avenida se encuentra una gran superficie cuadrangular de sablón que acoge una zona de juegos infantiles, bancos y una plantación dispersa de árboles, además de una gran torre de iluminación. Esta plataforma está rodeada de una barandilla baja de madera acompañada de una plantación lineal de arbustos de floración blanca en la primavera y el verano y frutos rojos en invierno. La plaza de sablón está flanqueada por dos grandes pasillos pavimentados. Uno de ellos da acceso a la puerta principal del pabellón deportivo, y el otro, de color rojizo, dibuja un ángulo recto comunicando las diversas instalaciones que hay alrededor. Si a este recorrido se le suma la acera de la avenida del Onze de Setembre, resulta que la plaza queda totalmente enmarcada entre cuatro plataformas para peatones. Al final de la plataforma de sablón, varios taludes de inclinación suave acogen una pequeña rampa pavimentada con piedras irregulares que baja hasta una pequeña plaza de forma triangular que contiene piezas cerámicas dispuestas en forma de rectángulo, vestigio de lo que tiempo atrás había sido una era. Una fuente metálica enclavada en uno de los extremos del rectángulo, así como distintos árboles de hoja morada, llenan de elementos este espacio, que por su ubicación hundida respecto al resto de la plaza invita a la acogida y al descanso. Cerca de aquí, en uno de los rincones, la plaza de la Era permite la disposición de una terraza del bar existente.

2.12 Plaza de la Vila
Sant Feliu de Llobregat

La conversión de la plaza de la Vila y de dos calles adyacentes en zona peatonal ha supuesto la dignificación de un ámbito urbano de gran importancia en la vida ciudadana. La plaza es un salón de planta trapezoidal que en un extremo acoge el edificio consistorial y en el otro la iglesia parroquial, dos inmuebles que, a pesar de su escaso interés arquitectónico, constituyen dos referencias inexcusables en el centro de la villa. Antes de la actuación, la plaza estaba sometida a fuertes presiones de la circulación rodada y del estacionamiento de vehículos, que la habían reducido a una simple zona pavimentada, rodeada de viales y a duras penas definida por dos plantaciones lineales de plátanos. Ahora, en cambio, se impone la sensación de nitidez y de amplitud del espacio. El nuevo pavimento presenta una ligera curvatura que le permite actuar como gran alfombra que envuelve y unifica los diferentes niveles de terreno. La plaza está recubierta de piezas prefabricadas de hormigón de pequeño formato, del tipo de losa romana lisa. Las líneas de cambio de pendiente y de dirección, correspondientes a la alineación de la fachada del ayuntamiento, están señaladas. El acceso a la iglesia se ha querido distinguir mediante una pavimentación diferente a la del resto, totalmente plana, con piezas de hormigón de gran formato e idéntica a la del pasaje del Penedès, que nace junto al edificio religioso. Al lado de un muro de cerramiento situado junto a la iglesia y a lo largo del pasaje se sitúa una jardinera en la que se ha plantado bambú. En lo que al arbolado se refiere, éste se limita a dos hileras de plátanos casi paralelas y situadas a cada uno de los lados de la plaza. Los plátanos preexistentes, dada su considerable envergadura y su buen estado de salud, se han respetado. Una de estas alineaciones de árboles continúa más allá de la plaza, enfilando la calle de Pi i Margall hasta la calle de Vidal i Ribas, donde se acaba la zona peatonal. Las líneas de alumbrado también se han simplificado al máximo e igualmente relacionan la calle con la plaza y, a la vez, la iglesia con el ayuntamiento. En concreto se han dispuesto dos hileras de columnas de siete metros de altura empotradas en el suelo y que van de un extremo al otro de la plaza. Finalmente, tanto la fachada del ayuntamiento como la de la iglesia disponen de iluminación propia. Uno de los elementos extraordinarios dentro de este conjunto es la escultura de Jaume Plensa, situada delante de la casa consistorial.

2.13 Plaza del Pi
Cerdanyola del Vallès

En un entorno urbanístico difuso y extensivo, dominado por las casas unifamiliares y la baja densidad de población, cualquier lugar que acoja a su alrededor una estación de ferrocarril, un quiosco, una farmacia, un club deportivo, una parada de autobús, restaurantes, un hotel, un espacio arbolado y el paso de la carretera principal, se convierte de forma inmediata en un punto incuestionable de centralidad. Este es el caso de la plaza del Pi de Bellaterra. La actuación que aquí se arranca pretende reforzar todavía más este papel central de la plaza. La gran dificultad del proyecto ha sido resolver el precario equilibrio entre las necesidades del parque automovilístico y las de los peatones. Para dotar a la plaza de un estilo unitario se ha utilizado, excepto en las calzadas, un mismo pavimento, pero se han dispuesto diferentes colores para distinguir los distintos espacios. La plaza, a grandes rasgos, tiene cuatro áreas diferenciadas. La zona central, pavimentada con adoquines de hormigón, es la reservada al tráfico de vehículos, con zonas de estacionamiento y para la parada de autobuses, distinguidas con una disposición diferente de los adoquines. Otra zona es la vinculada a la estación de los Ferrocarrils de la Generalitat y al hotel, con pavimento de *panot* y alineación de árboles. Al ser la parte más transitada de la plaza, en ella se han resituado un quiosco, un buzón, una cabina telefónica y unos contenedores de basuras, y se han dispuesto espacios para el aparcamiento de taxis y de motocicletas. La tercera zona, la de estar o de reposo, se encuentra al otro lado de la carretera, junto al club de tenis. La supresión de un carril secundario de circulación ha permitido ensanchar este espacio, que se ha pavimentado con adoquines cerámicos. Hay que distinguir dos franjas, una central sombreada por una doble alineación de plátanos, y un paso para peatones. La incorporación de bancos y de una fuente, así como los grandes alcorques, da a este ámbito un aire de parque urbano que invita a sentarse y reposar. Por último, la cuarta zona es la situada delante de la farmacia, un espacio diáfano que permite la celebración de actos ciudadanos sin necesidad de interrumpir el tráfico de la carretera, de la que permanece separado mediante una barandilla lineal. Un aparcamiento para vehículos y otro para bicicletas completan este rincón. En cuanto a la vegetación de la plaza, se han mantenido los plátanos existentes, de un considerable interés botánico, se ha suprimido el seto de zarzas que separaba la zona de peatones de la de vehículos y han aparecido franjas plantadas de césped que limitan los espacios.

2.14 Plaza de les Vinyes
Santa Coloma de Cervelló

Situada en una posición intermedia entre el casco antiguo de Santa Coloma de Cervelló y el gran ensanche urbano de les Vinyes, esta plaza resulta ser el epicentro indiscutible de la localidad, función que aún queda reforzada gracias a dos características más: su gran superficie, de 6.400 metros cuadrados, y la presencia de la nueva casa consistorial, el edificio más relevante del pueblo, en uno de sus extremos. La plaza está situada en la parte superior de la riera de Can Lluc, desde donde domina el parque del mismo nombre. Esta ubicación sobre el cauce de una riera ya informa al visitante de que se encuentra sobre un terreno de topografía difícil. Así, las diferencias de nivel entre las calles perimetrales llegan a 8,5 metros, mientras que la planta del edificio del ayuntamiento con acceso desde la plaza está en el segundo semisótano. A pesar de estas condiciones orográficas, la plaza se ha concebido como una secuencia de planos continuos que enlazan entre sí. Se trata de un espacio de una sola pieza, permeable, sin interrupciones físicas, de manera que pueda acoger a un gran número de personas en momentos de celebraciones o concentraciones multitudinarias. La superficie mayor de la plaza es un plano continuo situado en una cota intermedia entre las rasantes máximas y mínimas de las calles perimetrales. Este espacio tiene una pendiente bastante suave, de alrededor del 2%, lo cual permite enlazar con el nivel de acceso al pabellón polideportivo, por una parte, y con la entrada a los servicios de la casa consistorial (ambulatorio, almacén y aparcamiento municipal) por otra. El desnivel existente entre este gran plano y el paseo superior se salva mediante un talud de pendiente creciente, mientras que otro talud de forma curvada va ganando altura a medida que la calle desciende. De esta manera queda formada una especie de gran balcón o mirador desde donde se divisa buena parte del valle bajo del Llobregat y, delante, la sierra de Collserola. El gran espacio central de la plaza queda subdividido en varias partes mediante una arboleda de tipuanas plantadas en el centro, pero que no rompe la continuidad. De hecho, los espacios quedan delimitados por la vegetación, la diversidad de los pavimentos, la iluminación y el mobiliario urbano, buscando una división más visual que física.

2.15 Entorno de la estación de Renfe
Montgat

Ha quedado suficientemente demostrado que la construcción de aparcamientos para vehículos junto a las estaciones de ferrocarril favorece el uso de este transporte público. Los llamados aparcamientos disuasivos o *park & ride* van apareciendo cada vez más a la sombra de las paradas de tren, como en Montgat, donde además de establecer un aparcamiento para más de 70 vehículos, con plazas reservadas para discapacitados, se ha urbanizado también el entorno más inmediato al edificio de la estación de Renfe. El aparcamiento, adosado a la carretera N-II, ocupa una franja longitudinal de 280 metros de longitud y unos nueve de anchura. Para construirlo ha habido que terraplenar y modificar un talud que casi llegaba hasta el límite de las vías, de modo que el estacionamiento queda ahora en la misma rasante que la carretera. La circulación de los vehículos dentro del aparcamiento se ha establecido en una sola dirección, así que se entra por un lado, el más

próximo a la estación, y se sale por el otro, cerca del semáforo que regula el acceso de la autopista A-19 a la carretera. Una valla baja, pero de formas redondeadas y contundentes, impide que los vehículos estacionados puedan acceder directamente a la N-II desde su plaza, mientras que entre el aparcamiento y las vías se ha instalado una valla convencional, a pesar de que en el último tramo hay plantada una fila de palmeras. La iluminación se ha resuelto tanto con farolas convencionales como con puntos de luz empotrados en el suelo a lo largo del extremo interior del aparcamiento. Respecto a la adecuación del entorno de la estación, ha consistido en ajardinar un espacio adyacente a los andenes en el que varios bancos y tamarindos, árboles bastante resistentes a la contaminación marina, permiten una espera agradable y sombreada de la llegada del tren. Una valla separa este espacio de la carretera, desde donde también se puede acceder a pie.

2.16 Plaza de Louis Braille

El Prat de Llobregat

Esta gran plaza, de planta rectangular, presenta dos espacios bien diferenciados tanto por el aspecto como por sus funciones. Por una parte, existe una plaza pavimentada y totalmente plana, con un gran espacio vacío destinado a acoger actos públicos y una pérgola y surtidores de agua. El segundo espacio es un jardín con una elevación de 1,5 metros que acoge juegos infantiles y espacios de reposo, y que está rodeado, a nivel de la calle, por un paseo arbolado con bancos y un conjunto de pistas de petanca. Una densa chopera separa estos dos espacios y cruza toda la anchura de la plaza hasta introducirse entre dos bloques de viviendas. Los chopos, de las especies negra y *boleana*, rodean una hilera de olmos que ya existía y que forma un camino iluminado por farolas circulares, limitado por una pasarela de traviesas de madera. En la zona de acceso al jardín elevado, la chopera presenta un pequeño claro donde se ha situado una tarima de madera que puede recibir un escenario y que conecta con la pasarela citada. En el lugar en que la chopera se introduce entre los bloques de viviendas, unos naranjos sustituyen a los árboles preexistentes. Las petancas están dispuestas en tres grupos de cuatro pistas y separadas de la calle por una valla de tablas de madera. Las pistas quedan rodeadas por plantaciones lineales, también de chopos, mientras que en su límite con el jardín elevado se encuentra un muro con gradas sombreadas por jacarandás, desde las que puede observarse cómodamente el juego. Al jardín se accede mediante rampas, escaleras y planos inclinados de adoquines y césped en los que se han instalado toboganes. Se han respetado los olmos que existían y se han plantado nuevos árboles, tanto de flor (árbol de Judea, acacia, tipuana) como rústicos (almendro, ciruelo, granado) y "rurales" (algarrobo, alcornoque, higuera). Hay tres surtidores de agua que, alineados y equidistantes, cruzan la plaza en diagonal de un extremo al otro. Las alturas máximas de los chorros de agua son de diez, seis y cuatro metros. El agua se recoge a través de rejillas y se conduce a un depósito desde donde se bombea de nuevo hacia los surtidores, que de noche se iluminan con focos acuáticos ocultos.

2.17 Plaza de la Llibertat y estación de autobuses

Cornellà de Llobregat

El lugar en el que se ha llevado a cabo este proyecto tiene una posición estratégica dentro de la estructura urbana de Cornellà, ya que se sitúa allí donde acaba el barrio del Centro y comienza la zona industrial de Almeda. La plaza, a la vez que sirve para esponjar una área densamente edificada, se convierte también en barrera visual y física entre los dos ámbitos. La actuación se ha centrado en recuperar un antiguo almacén de licores y convertirlo en estación de autobuses aprovechando, además de su buena ubicación, la anchura y la altura de la nave, de gran luminosidad. A pesar de ser utilizada por autobuses urbanos, la estación recuerda el aspecto tradicional de las terminales de autocares de línea, con sus andenes o pequeños muelles de embarque de pasajeros, separados por los carriles por donde los vehículos entran, salen o bien se esperan. En realidad, la puesta en servicio de la estación ha servido para alargar varias líneas de autobús que conectan Cornellà con Barcelona. Los muros laterales del antiguo almacén se han mantenido en pie, a pesar de que se han practicado varias aberturas que permiten el paso de la luz y de los usuarios a los andenes, además de dar al edificio un aspecto más ligero, parecido a una pérgola. Las paredes de los dos extremos se han eliminado totalmente para permitir la entrada y salida de los autobuses de la estación, que cuenta con un andén interior de casi 150 metros de longitud. Llama bastante la atención el techo del edificio, basado en una estructura metálica que también entronca con la tradición de las estaciones clásicas y que se ha querido destacar pintándola de blanco en contraste con el color crema de la paredes.

La estación está adosada a la plaza de la Libertad, que se ha querido entender como vestíbulo de acceso al barrio del Centro y a la vez zona de estar y de actividades (juegos infantiles, pistas de petanca). En el lado más cercano al polígono industrial se han levantado dos dunas en forma de media luna y recubiertas de vegetación. Su función, además de formar una barrera visual entre el centro de la plaza y la circulación de la calles que la rodean, consiste en separar y definir diversos espacios, pavimentos y usos, aparte de ser un lugar bastante agradable para esperar la llegada del autobús.

2.18 Plaza de l'Agricultura

Sant Boi de Llobregat

La plaza de l'Agricultura forma parte del proyecto global de transformación del parque de la Muntanyeta en el parque central de Sant Boi. Situada al sur del parque, la construcción de esta plaza supuso en su día el acercamiento del barrio de Camps Blancs al resto de la ciudad de Sant Boi, mejorando el entorno urbano de este barrio al ofrecer un nuevo espacio público para el disfrute de todos los ciudadanos, sobre todo para el de los alumnos de la escuela Barrufet, que lo utilizan para los recreos. Su diseño permite, además, la ampliación del recinto ferial, cosa que contribuye a reforzar el carácter comarcal del acontecimiento ciudadano más importante de Sant Boi: la Feria de la Purísima. La plaza de l'Agricultura está limitada entre la calle de Baldiri Aleu i Torres, la escuela Barrufet, la ronda de Sant Ramon y la calle de la Cerdanya. El diseño arquitectónico de la plaza es de extrema sencillez, formado por tres muros, uno de hormigón visto cubierto de vegetación y los otros dos recubiertos de pizarra colocada de diferentes formas. El pavimento es de sablón con una franja de piedra de Sant Vicenç cada 10 metros que marca el canal de drenaje del sablón. Para los peatones, su acceso principal es a través de la calle de Baldiri Aleu i Torres, en la que se han dispuesto unas amplias escalinatas de piedra. La plaza acaba en la calle de la Cerdanya, donde se adapta a la pendiente existente mediante una rampa suave que facilita el acceso de vehículos durante la celebración de ferias, espectáculos o cualquier otro acto de tipo cultural o lúdico. Exceptuando el lado que linda con la calle de la Cerdanya, toda la plaza está rodeada por un muro de piedra que constituye un elemento de diseño singular de todo el conjunto, en el que se ha colocado un sistema de luminarias que producen un efecto de luz rasante sobre el propio muro y el pavimento. Mirando la plaza desde esta calle, a mano izquierda, una acera, de cinco metros de anchura comunica las calles de la Cerdanya y de Baldiri Aleu i Torres. En este segmento de baranda o muro de piedra se han dispuesto mástiles para banderas. Al lado derecho, y siguiendo la pendiente natural del terreno, se ha construido un paseo para peatones de ocho metros de anchura donde se han plantado palmeras. Entre este paseo y la escuela Barrufet está la zona verde, en la que se ha sembrado césped y se han colocado diversos bancos. Una arboleda de pinos dispuestos en conjuntos asimétricos dará la impresión visual de bosque espacioso que contiene zonas umbrías y otras soleadas.

2.19 Plaza de la Sardana

L'Hospitalet de Llobregat

En el cruce entre la rambla de la Marina y la travesía Industrial se ha construido una inmensa rotonda de 57 metros de diámetro que viene a significar la frontera entre un barrio densamente poblado y con construcciones bastante elevadas, como es Bellvitge, y un polígono industrial ocupado por naves que pocas veces superan la altura de una planta baja. La rotonda separa y a la vez ordena el tráfico entre estos dos ámbitos tan diferentes desde el punto de vista urbanístico y social, y acoge en su interior un grupo escultórico de Joan Sunyer llamado *La Sardana,* que da nombre al conjunto de la plaza. El hecho de que la escultura tenga sólo 5,5 metros de altura y sus figuras sean bastante esbeltas ha obligado a estudiar a fondo su emplazamiento para que no pase inadvertida en medio de una rotonda tan grande y cerca de unos edificios tan elevados. Este problema se ha resuelto con la construcción de cinco discos o plataformas circulares superpuestas. La mayor, que ocupa todo el perímetro de la rotonda, es la base, y las otras se van sobreponiendo de modo que cuanto más elevada está una plataforma, más pequeña es. Los discos no son concéntricos, sino que tienden a escorarse hacia uno de los extremos de la rotonda. Todas las plataformas están cubiertas de césped, excepto la última y más elevada, pavimentada con adoquines, que consigue una altura de dos metros respecto a la calle y que abarca parte del grupo escultórico, que de esta manera queda más destacado. La obra de Joan Sunyer, elaborada con plancha metálica esmaltada, se acerca así a uno de los extremos de la plaza, el más cercano a la zona industrial; así huye de las grandes edificaciones de Bellvitge, al lado de las cuales parecería demasiado raquítica. El perímetro de cada plataforma cir-

cular se ha resaltado con molduras de acero oxidado que, a modo de escalones, van salvando el desnivel. La iluminación del conjunto también destaca al máximo la escultura, ya que un foco se concentra únicamente en ella y deja a oscuras el resto de la rotonda. Por motivos de seguridad del tráfico, el perímetro del anillo exterior acoge un rosario de luces piramidales empotradas en el suelo que iluminan el límite de la calzada.

Ejes Urbanos

3.01 Riera de Sant Llorenç
Gavà-Viladecans

La riera de Sant Llorenç, canalizada y cubierta en su día por la Junta d'Aigües, separa física y administrativamente las localidades de Gavà y Viladecans. Los barrios de ambas localidades han ido creciendo en dirección a la riera sin tener en cuenta la trama urbana del vecino y acumulando, en esta franja fronteriza, servicios e infraestructuras que molestaban dentro de la ciudad. La urbanización de la avenida ha tenido que eliminar algunos de estos servicios y emprender una tarea de "microcirugía urbana" para resolver de modo satisfactorio la llegada de las calles transversales a la riera. Así se ha conseguido que la avenida, de 1.700 metros de longitud, tenga una anchura mínima de 28 metros, a pesar de que se ha ensanchado donde ha sido posible y los respectivos tejidos urbanos lo han permitido. La avenida dispone de una mediana central ajardinada de tres metros de ancho. Esta franja, además de separar las dos calzadas, ayuda a salvar la diferencia de rasante existente entre ellas en varios tramos de la calle. Las calzadas, una por cada sentido de la circulación, tienen cinco metros de ancho, de manera que permiten la conducción por un solo carril de medidas considerables que, en función de futuros incrementos del tráfico, se puede convertir en dos más estrechos. Las aceras de cada lado de la calle tienen una anchura media de entre siete y ocho metros y van acompañadas de dos franjas de aparcamiento para vehículos que en total suman 350 plazas. En los tramos más estrechos, las aceras se reducen hasta un mínimo de cuatro metros. Esta distribución de los espacios consigue ser perfectamente simétrica y ordenada en el tramo superior de la avenida, entre los barrios de Can Tintorer, de Gavà, y Can Guardiola, de Viladecans. Se trata de una zona urbanizada más recientemente y de manera más racional; además, las rasantes de cada lado de la avenida coinciden, de forma que han permitido crear una rambla central de paseo con distintas áreas de reposo. Como es lógico, toda la calle dispone de vegetación, mobiliario urbano y elementos constructivos idénticos a fin de dotarla de unidad y coherencia formal. Las aceras se han pavimentado con losas de hormigón de tipo romano, de 40 por 60 centímetros, que permiten mantener la unidad del trazado a pesar de la sinuosidad de la avenida. Los chopos plantados en hilera en las aceras tienen una separación de seis metros entre sí para conseguir un efecto de pantalla que oculte el desorden arquitectónico de las fachadas laterales. En los lugares donde la avenida se ensancha y permite la ubicación de plazuelas o espacios complementarios se han dispuestos árboles con copas más redondeadas y densas con la finalidad de ofrecer más zonas de sombra. En total se han plantado más de 600 árboles. La mediana central, por su parte, ha sido recubierta con especies arbustivas continuas.

3.02 Avenida del Carrilet (Aprestadora, Riera Blanca y Alhambra)
L'Hospitalet de Llobregat

La trama viaria sobre la que se ha centrado esta actuación, separada de la Gran Via por el antiguo cuartel de Lepanto y futura Ciutat Judicial, tiene una trascendencia capital para la conexión de los centros urbanos de l'Hospitalet y Barcelona. Considerada una de las nuevas y principales puertas de entrada a la segunda ciudad de Cataluña, la avenida del Carrilet cruza todo l'Hospitalet para desembocar en otra avenida, la Gran Via, que a su vez cruza toda Barcelona. Esta conexión se produce, además, en el entorno de un espacio que últimamente ha ganado centralidad y con un gran potencial de futuro: la plaza de Cerdà, rediseñada recientemente. La actuación sobre este primer (o último) segmento de la avenida del Carrilet no ha consistido únicamente en obras de reforma, sino también de creación de un tramo de nueva planta en un entorno urbanístico deficitario. Aparte de la avenida del Carrilet, también han sido objeto de reestructuración tramos de las calles de Aprestadora, Riera Blanca y Alhambra. Para resolver las conexiones entre todas ellas y con la zona de influencia de la plaza de Cerdà ha habido que crear una gran plaza con función circulatoria de rotonda que distribuye el tráfico de manera racional. La coincidencia de estas obras con las de reforma de la plaza de Cerdà hizo necesaria su división en fases a fin de encontrar el encaje entre los dos proyectos. Dado que cada una de las calles sobre las que se ha actuado tiene una función diferente dentro del esquema viario de L'Hospitalet, los criterios de diseño también han sido distintos. Así, el tramo del Carrilet entre Jacint Verdaguer y Aprestadora es prácticamente la continuación del mismo esquema existente en el tramo de la avenida hacia el centro de L'Hospitalet, con una acera bastante ancha en el lado de montaña, más estrecha en el lado de mar, un carril de circulación por sentido y una franja de aparcamiento. Entre Aprestadora y Riera Blanca, la avenida se transforma y pasa a tener dos carriles por sentido, mientras que las aceras continúan el mismo esquema. En todo el ámbito de actuación se ha apostado por la plantación lineal de árboles en las aceras, excepto en algún tramo de la calle de Aprestadora por cuestiones de espacio, a la vez que se han renovado el alumbrado y el mobiliario urbano y se han instalado semáforos.

3.03 Calles del núcleo antiguo
El Prat de Llobregat

La recuperación de los cascos antiguos de las ciudades pasa, en gran medida, por devolver espacios a los peatones en detrimento de los vehículos. No obstante, cuando se trata de calles con poca actividad comercial y muchas entradas a garajes particulares o a talleres, hay que buscar una solución intermedia. Este es el caso de las cuatro calles del núcleo histórico del Prat objeto de esta actuación. A grandes rasgos, la transformación ha consistido en sustituir las aceras y la calzada de adoquines preexistente por una superficie plana en la que las aceras y la calzada se encuentran a la misma altura, aunque diferenciadas por el tipo de pavimento utilizado para cada una. Ello ha sido posible en las tres calles con una anchura superior a 5,70 metros, ya que en la calle de Eusebio Soler, de sólo cinco metros, ha habido que adoptar una solución distinta. En el primer caso, en las calles de Rigual, Doctor Robert y Mariscal Jofre, se han dispuesto aceras a cada uno de los lados, de una anchura constante de un metro y pavimentadas con piedra natural arenisca de siete centímetros de grosor. A pesar de estar al mismo nivel de la calzada, que se ha pavimentado con asfalto, esta diferenciación de las aceras quiere

destacar que se trata de un espacio destinado estrictamente a los peatones, quienes, sin embargo, pueden transitar por todo el ancho de la calle sin necesidad de subir escalones. Entre una de las aceras y la capa asfáltica central se ha colocado una reja continua que protege un canal de recogida de aguas pluviales. En la calle de Eusebi Soler, dada su estrechez, no se ha diferenciado entre acera y calzada y toda la superficie se ha pavimentado con las mismas piezas de piedra natural arenisca mencionadas. Aquí, la reja y el canal de recogida de aguas pasa por en medio de la calle. Hay que destacar que los antiguos adoquines de piedra que cubrían estas calles se han reutilizado en otras construcciones en el mismo municipio, especialmente en rotondas.

3.04 Paso subterráneo

Badalona

La aplicación de la normativa de supresión de barreras arquitectónicas ha llevado a instalar rampas donde antes sólo había escaleras. Es el caso del paso bajo el ferrocarril que comunica la calle del Mar de Badalona, alma del casco antiguo de la ciudad, con la playa. En cada extremo del paso subterráneo se han construido dos plazas, una de granito en el lado de la calle del Mar y otra de madera en el lado de la playa, que conectan con las nuevas rampas. La plaza de granito también se entiende como final de la Rambla y de las calles de Sant Joaquim y de Sant Carles. El pavimento es continuación del utilizado en la calle del Mar, de granito con textura granulada, mientras que la iluminación se consigue con una sola farola de ocho proyectores situada justo en el eje de la Rambla. Una hilera de cinco tamarindos, árboles eminentemente marinos, situados en el lado de poniente, sombrean las terrazas de los bares y son un telón de fondo verde al final de la Rambla. La plaza de madera del lado de la playa conecta con el paso subterráneo a través de otra plaza de adoquines que, de hecho, es un ensanche del paseo marítimo. Este espacio permite el paso de vehículos de servicios y la ubicación de un quiosco, una escultura de hierro fundido con un banco y una fuente, una farola de ocho proyectores y la señalización de la playa. Entre este espacio y la arena se encuentra la plaza de madera, de forma cuadrangular y de dimensiones similares a la anterior. Un grupo de palmeras la sombrean y le dan un aspecto de oasis. Esta plaza está delimitada con unas balizas por la parte del edificio de la Comisión de Puertos, mientras que de ella nace una pasarela de madera que conduce hasta la playa. En lo referente al paso inferior bajo el ferrocarril, su construcción obligó a romper parte de los muros de pantalla preexistentes y a desplazar un tramo de la línea de alta presión de gas que discurre a lo largo del paseo marítimo. La anchura de las rampas es de 3,5 metros en la parte del paseo marítimo y de 3,07 en la de la Rambla, donde se ha construido más estrecha para no tener que eliminar una palmera allí plantada. Ambas rampas tienen una longitud de 45 metros, divididos en cuatro tramos y tres rellanos. La pendiente media es del 7% y el pavimento, de hormigón grabado en el centro y deslizante en las bandas. Las escaleras se han recubierto con los mismos adoquines de granito de la calle del Mar, mientras que las barandillas son de acero inoxidable y vidrio para no interrumpir visualmente el llano de la ciudad y el mar.

3.05 Prolongación de la Rambla

Badalona

La Rambla, que tiene una anchura variable de unos 12 metros entre las fachadas de los edificios y el muro del ferrocarril, se divide en dos franjas en función del tipo de pavimento. La más cercana a las viviendas, de unos cuatro metros, está pavimentada con losas de hormigón y dedicada en exclusiva a los peatones. La otra franja, compartida entre los paseantes y los vehículos de servicios y de los vecinos, tiene unos 8,5 metros de ancho y está pavimentada con hormigón continuo de un color muy parecido al de la acera para dar una imagen homogénea a todo el conjunto. Entre las losas y el hormigón se ha colocado una plancha vertical de acero a modo de junta entre los dos materiales, que quedan al mismo nivel. Un canal abierto y deprimido respecto al pavimento recoge las aguas pluviales siguiendo la base del muro del ferrocarril. El proyecto preveía la plantación de dos hileras paralelas de palmeras, una cercana a las fachadas y otra a las vías. No obstante, la existencia de un gran número de servicios soterrados cerca de los edificios (agua, gas, riego, electricidad, colectores, etc.) sólo ha permitido plantar la hilera exterior de palmeras, situada a 2,5 metros del muro del tren. De esta manera, la Rambla dispone de tres espacios longitudinales en función de su uso: la acera de acceso a los edificios, en la que se han instalado varios bancos; la calzada central, y el espacio bajo las palmeras, que también acoge asientos, además de veladores de bares y restaurantes. Al final de la Rambla se encuentra una plaza rectangular que está ocupada por un mirador en forma de triángulo y con estructura de pilares y jácenas de hormigón armado, con vigas, barandilla y pavimento de madera tropical. El mirador indica el cruce de la Rambla con la riera de Canyadó y la conexión con la playa por un paso inferior. El punto más alto del mirador se encuentra cuatro metros por encima del nivel de la acera. El resto de la plaza es un plano inclinado que desciende desde la acera hasta el paso inferior bajo el mirador, la rambla y la vía del tren. Palmeras y bancos ocupan este espacio, que no supera el desnivel máximo para discapacitados y que, por tanto, resulta un cómodo lugar de descanso.

3.06 Riera de Sant Climent

Viladecans

El cubrimiento de este tramo de la riera de Sant Climent, que cruza Viladecans procedente del pueblo que le da nombre, es un buen ejemplo de sutura urbanística. Esta actuación ha permitido integrar físicamente dos barrios, el de Sales y el de la Torre Roja, al resto de la trama urbana de Viladecans, situada al otro lado de la riera. Además, abre las puertas al desarrollo urbanístico de los sectores de Gabrielistes, Llevant y Can Preciós, que se encontraban oprimidos por el paso del torrente y que ahora ya no tienen barreras geográficas. El proyecto se ha llevado a cabo a ambos lados de la carretera C-245, que cruza la riera sobre un puente que soporta un tráfico muy intenso. El tramo que se ha cubierto tiene una longitud de 870 metros, nace en la calle de Santa Teresa, que conecta con el centro de la villa, y finaliza en la avenida del Siglo XXI, en el otro extremo del barrio de Sales, ya en las afueras del casco urbano. De hecho, a su paso por el barrio de Sales la riera toma el nombre popular de Mas Fons, a pesar de que es la continuación del mismo torrente que baja desde Sant Climent. Aguas arriba de la calle de Santa Teresa la riera ha sido encauzada a cielo abierto en un tramo de 210 metros, hasta llegar a la calle de la Mare de Déu de Sales. El cubrimiento y el encauzamiento también han permitido mejorar el enlace entre la carretera C-245 y la de Sant Climent, creando un eje viario paralelo a la riera junto al cual ha crecido un nuevo barrio residencial. El cubrimiento ha consistido en la construcción de un cajón rectangular de hormigón armado con techo formado por placas prefabricadas. La superficie cubierta ha sido superior a una hectárea, tiene una anchura de 12 metros, una altura entre 2,5 y 3,9 metros y una pendiente muy ligera, entre 5‰ y 7‰. La sección hidráulica permite el desagüe de un caudal máximo de 162 metros cúbicos por segundo, que corresponde a un periodo de retorno de 500 años. En cuanto al tramo encauzado, se ha construido una sección trapezoidal que en el margen derecho está limitada por un muro de hormigón y en el izquierdo por una escollera de 1,5 metros de grosor. La anchura de esta canalización varía entre 12 y 16 metros en la base y tiene una pendiente media más acusada que el tramo cubierto, del 1,2%, a pesar de que hay un punto que registra un desnivel del 4,3%.

3.07 Paso subterráneo de la calle de Pau Casals

Castelldefels

El objeto de esta obra era evitar el peligroso paso por encima de cinco vías del ferrocarril de los chicos y chicas que se dirigían a la zona escolar del Camí Ral de Castelldefels desde el barrio del Centro. La obra ha consistido en prolongar la calle del mismo nombre por debajo de las vías para permitir un paso cómodo de los peatones y de los vehículos. De esta manera, mejora sensiblemente la comunicación entre la zona residencial del centro del municipio y el polígono de servicios y empresas del Camí Ral, actualmente en franca expansión. La anchura del paso bajo las vías es de 12 metros, siete destinados a dos carriles para vehículos y los otros cinco a una acera que incluye un carril-bici. La altura del túnel es de 3,5 metros, de manera que permite el paso incluso a camiones pequeños. La construcción se ha llevado a cabo mediante pantallas y losas aligeradas de hormigón armado. La acera para peatones, que tiene menos pendiente que la calzada para facilitar el paso de sillas de ruedas, se ha pavimentado con losas de 60 por 40 centímetros de textura granulada, mientras que el carril-bici dispone de un piso de hormigón con acabado barrido de color arena. La iluminación del interior del túnel se ha resuelto, en lo que se refiere a los peatones, con 32 luminarias fluorescentes, mientras que para los vehículos se han instalado ocho potentes proyectores. El proyecto ha incluido la construcción de una rotonda ajardinada en el cruce de la calle Pau Casals con la avenida de la Constitució (carretera comarcal C-245). La principal dificultad para la construcción del paso bajo las vías se ha hallado en el nivel freático, que en esta zona deltaica está muy cerca de la superficie. Además, el material que constituye el subsuelo es arena, material que por su poca consistencia dificulta el asentamiento de las estructuras.

3.08 Ronda del Mig

Badalona

La ronda del Medio, que traza un prolongado recorrido por el centro de Badalona y adopta varios nombres a lo largo de su trayectoria, tenía pendiente la urbanización de algunos tramos, especialmente de cuatro, sobre los que se ha actuado. En la avenida del Marquès de San Mori se ha adaptado la sección transversal, al construir aceras y una mediana que separa los dos sentidos de la marcha. Asimismo, se ha reforzado el firme de la calzada, en total 2.000 metros cuadrados que se encontraban en un estado bastante precario. También se ha renovado el alumbrado con la instalación de seis columnas luminosas de nueve metros de altura en la mediana de la avenida, mientras que en las aceras también se han colocado seis columnas, pero de sólo cuatro metros de altura. En uno de los lados de la calle se ha habilitado un aparcamiento en batería, limitado por una hilera de 15 plátanos, mientras que en las dos aceras se han plantado nueve plátanos y nueve moreras en cada una reforzando así el carácter lineal de este tramo de la Ronda. En la avenida de Salvador Espriu la actuación ha consistido en construir drenajes profundos para mejorar la estabilidad del suelo. En total se han excavado 2.100 metros cúbicos de tierras y se han instalado varios tubos de recogida de las aguas. En la avenida de Puigfred no se ha actuado en la misma ronda, sino en su entorno, con la construcción de un amplio parque delante de la zona escolar, donde destaca una gran superficie de césped de casi 8.000 metros cuadrados, así como 3.000 metros cuadrados más de sablón. Igualmente se han plantado bastantes árboles (94 pinos y 471 cipreses) en un ámbito recorrido por caminos pavimentados con aglomerado asfáltico de color rojo y salpicado por diversos juegos infantiles. En las aceras se han plantado 48 plátanos, acompañados de 15 bancos del tipo "romántico" y otros 26 del estilo Goteborg. Destaca en este proyecto la importancia dada al alumbrado, con la instalación en la calzada de ocho columnas de nueve metros de altura y doble brazo, que en total suman 16 luminarias, complementadas con 19 columnas de cuatro metros situadas en las aceras, a lado y lado. En la zona ajardinada se han ubicado seis columnas de 14 metros con cuatro focos cada una. El último tramo de la ronda del Mig en el que se ha actuado es el correspondiente al parque de Montigalá, donde se han construido las aceras que cierran esta zona verde, así como una área de aparcamiento. En total se han plantado 64 plátanos, acompañados de 17 bancos románticos y de 12 papeleras.

3.09 Avenida de Miraflores

L'Hospitalet de Llobregat

Heredera de una urbanización poco planificada y escasamente cuidadosa, la avenida de Miraflores se ha convertido en el eje vital del populoso barrio de la Florida de L'Hospitalet. Antes de la intervención se trataba de un espacio degradado, con aceras y calzadas envejecidas y remendadas, repleto de conducciones aéreas de electricidad y teléfono, con un mobiliario urbano ya obsoleto y un tráfico y aparcamiento desordenados. La plaza de la Mare de Déu del Pilar era un simple cruce con semáforos, mientras que la de Pubilla Casas era una rotonda ajardinada, aunque demasiado alta y, por ello, inaccesible. El arreglo ha abordado todos estos temas, como la reducción a un solo carril de circulación flanqueado a ambos lados por dos reservas de aparcamiento en cordón. Las aceras disponen de vados para los pasos de peatones y se han ensanchado, especialmente en las esquinas. La plaza de la Mare de Déu del Pilar ha recuperado el significado de su título con una rotonda que regula el tráfico y unos pasos para peatones más cómodos y adaptados para minusválidos. La rotonda la sustituye un antiguo cruce de viales del tipo llamado "cruzado mágico", lo cual ha permitido liberar espacios que se han ajardinado, amueblado y, especialmente, iluminado, ya que se trataba de un lugar claramente falto de iluminación. En el cruce con la avenida de Tomás Giménez se ha ocupado un espacio marginal que antes era tierra de nadie para ensanchar las aceras y prolongar la rambla central que se ha construido en la mencionada avenida. Esta rambla, de siete metros de ancho, con parterres laterales y paseo para peatones pavimentado en el centro, se ha construido de igual manera que la que ya existía en un tramo superior. La alta e inaccesible rotonda de la plaza de Pubilla Casas ha perdido altura gracias al derribo de un pequeño muro perimetral, actuación que ha permitido que sea cruzada por un paseo que es continuación de los que desembocan en la plaza y que antes quedaban cortados.

3.10 Riera de Canyadó

Badalona

La ordenación corresponde a la urbanización del sector comprendido entre las carreteras B-500 y N-II, sobre la riera de Canyadó, en el término municipal de Badalona. La riera de Canyadó, formada por la unión de las de Pomar y la Conreria, suponía un corte contundente de la trama urbana de la ciudad, con un destacado aspecto residual. La propuesta de ordenación responde al objetivo fundamental de recuperar la memoria de la antigua riera, con el carácter longitudinal y dinámico que le es propio. La operación supone la primera fase de creación de un espacio verde lineal que enlazará el parque metropolitano de Ca l'Arnús-Can Solei con el parque resultante de la recuperación de la riera de Canyadó, que serán objeto de fases posteriores.

Se incluye la ejecución del enlace de la B-500 con la N-II hasta el mar, con la creación de dos nuevos viales a cada uno de los lados de la riera, que conectan con la calle de la Riera de Canyadó por debajo de la autopista. El vial de bajada consolida la fachada del barrio de la Morera y del futuro parque metropolitano de Ca l'Arnús. Por otra parte, el vial ascendente limita con un sector sin urbanizar. La parte central se ordena como parque, reinterpretando y recuperando el trazado de la riera que se ha canalizado. Se crea un trazado dinámico de líneas potenciadas con vegetación que se desarrollan siguiendo la topografía, hasta llegar al parque de Ca l'Arnús. Se mantiene la imagen de la topografía anterior con la construcción de una terraza que salva el desnivel entre la zona urbana y el fondo de la riera. La otra parte, con un desarrollo más suave, se entrega con el talud que limita con el polígono de Guixeres. Sobre el trazado de líneas de muros que forman las terrazas se superpone un orden superior de manchas de vegetación que potencian esta percepción dinámica del parque. Se crean conjuntos de vegetación que van cambiando de altura o se entrelazan dando una sensación de movimiento al efectuar el recorrido completo de esta pieza lineal de espacio verde. Una vez pasado el puente de la autopista, los muros de cerramiento y la línea de cipreses de la finca de Ca l'Arnús se potencian formando parte de la estructura de líneas creada.

Al final del recorrido, el límite del parque de Ca l'Arnús se desdibuja, se abre y se incorpora a la calle mediante la creación de una zona ajardinada exterior que actúa como una fachada-filtro del futuro parque, lo cual potencia la imagen de alfombra verde de las plataformas de los huertos existentes.

3.11 Acceso norte a Cerdanyola del Vallès

Cerdanyola del Vallès

Esta obra se inscribe en la construcción del acceso norte a Cerdanyola del Vallès y ha supuesto la urbanización y apertura de la calle de Clota y del paseo de Cordelles en el tramo comprendido entre el río Sec y la calle del Sol. Como elementos característicos de esta actuación destacan un par de rotondas gemelas, ambas de 12 metros de diámetro, que regulan el tráfico en los cruces de la calle de Clota con la avenida de Roma y el paseo de Cordelles. A pesar del tratamiento unitario del conjunto, las características del terreno y la existencia de diferentes edificios (una masía, una industria, bloques de viviendas, etc.) han obligado a dar soluciones diferentes a cada uno de los tres tramos situados a cada uno de los lados de las rotondas. Así pues, entre la rotonda del paseo de Cordelles y el río Sec, a la altura de la calle de Santa Anna, el vial tiene un ancho variable entre 10 y 13 metros, con aceras de 1,4 a 3 metros y dos carriles de circulación, también variables, de 3 a 3,5 metros de ancho. El tramo de la calle de Clota entre las dos rotondas es totalmente homogéneo y simétrico, ya que tiene una anchura total de 20 metros, con aceras de tres, dos carriles de circulación de 4,5 y dos franjas de aparcamiento de 2,5 metros de ancho. Finalmente, el tramo entre la rotonda de la avenida de Roma y la calle del Sol continúa la tipología del tramo anterior: 20 metros de anchura, aceras de tres, dos carriles de 4,5 y dos franjas de aparcamiento de 2,5 metros. La longitud total de los viales sobre los que se ha actuado es de 670 metros. Las aceras se han pavimentado con *panot* y las calzadas con aglomerado asfáltico. El proyecto ha incluido la construcción de un muro de contención de tierras delante de la nave industrial de la empresa Aiscondel, ya que el terreno presenta aquí diferentes cotas de nivel. En las aceras se han practicado alcorques que acogen hileras de almezos, mientras que los parterres y las rotondas se han ajardinado con árboles, arbustos y césped y con red de riego automático. El alumbrado se ha resuelto con columnas de nueve metros de altura con lámparas de vapor de sodio de alta presión.

3.12 Paso subterráneo en la calle de Sant Raimon de Penyafort

Sant Adrià de Besòs

El objeto de esta obra ha sido la mejora de la conexión entre el casco urbano de Sant Adrià de Besòs y la Ronda Litoral, una infraestructura que cruza parte del término municipal. En concreto, se ha construido un nuevo vial que conecta la calle de Sant Raimon de Penyafort con los ramales de entrada y salida de la ronda. Además, este vial se ha prolongado más allá, a través de un paso inferior de la ronda construido en el año 1992, para dar conexión a los barrios de la Catalana, la Mina y Besòs. El nuevo vial tiene 300 metros de longitud y dos calza-

das de seis metros, separadas por una mediana de un metro. También dispone de aceras a cada lado, con un ancho mínimo de 1,5 metros. Antes de llegar a la ronda, este vial ha tenido que superar la principal dificultad de la obra: el paso del ferrocarril. Bajo las vías se ha construido una estructura de cajón de hormigón armado de dos ojos de 7,5 metros de ancho cada uno de ellos, que permiten el paso de los vehículos en ambos sentidos. La longitud del cajón es de 20 metros y en su construcción no ha sido necesario cortar la circulación de los trenes, ya que se ha realizado mediante un sofisticado proceso de empuje del cajón para empotrarlo bajo las vías. Dada la proximidad del río Besòs y las características del terreno, parte del paso bajo el ferrocarril se encuentra en una cota inferior al nivel freático. Para contrarrestar el empuje de las aguas subterráneas se ha instalado un conjunto de estructuras longitudinales de hormigón armado en forma de "U", que sirven a la vez para contener las tierras laterales que empujan desde cada lado del paso inferior. Estas estructuras tienen una anchura mínima de 16 metros y una altura de 1,5 metros. El vial no es exactamente rectilíneo, ya que poco antes de entrar en el paso bajo el ferrocarril describe una suave curva que permite dejar, a mano derecha, un espacio triangular que se ha ajardinado con la plantación de un grupo de árboles y que enlaza con el parque del Besòs, que limita el vial por el lado del mar. En los alcorques de las aceras se han plantado fresnos, mientras que la iluminación se ha resuelto con columnas de nueve metros de altura. Dos pasos de peatones cruzan el vial, uno al lado de la conexión con la calle de Sant Raimon de Penyafort, y el otro justo donde empieza la curva descrita.

3.13 Rambla de Sant Just

Sant Just Desvern.

La Rambla es, en lo que a comunicaciones se refiere, la columna vertebral de Sant Just Desvern, y lo es en un doble sentido. Por una parte, como vía cívica, ya que comunica el centro histórico de la localidad con los sectores residenciales de baja densidad que se extienden hacia la carretera N-340; la Rambla forma parte de un eje histórico que ligaba Sant Just Desvern con Esplugues de Llobregat y que la construcción de la autopista A-2 estranguló. Este bulevar es, por otra parte, un eje importante para los transportes y la circulación, ya que conecta el casco antiguo de la ciudad con las zonas del centro direccional y Can Modolell, cerca de la autopista, un sector que aloja la Universidad y tiene un gran potencial residencial y comercial. Además, de la Rambla proceden los autobuses y los taxis que paran en la plaza del Parador y la convierten en un punto neurálgico. Partiendo de esta base, la intervención en los 565 metros de Rambla que separan la carretera de la plaza del Parador ha sido relativamente escasa. Básicamente se ha pretendido recuperar el carácter de vía cívica que había perdido en parte por las exigencias del tráfico. Así, se han ampliado las aceras de cada lado en 75 centímetros, lo cual ha supuesto un estrechamiento de la calzada de 8 a 6,5 metros. Ello significa que se mantienen los dos carriles y el doble sentido de la circulación, a pesar de que con menos anchura, lo cual influye positivamente en la pacificación del tráfico que comporta la isminución de la velocidad de los vehículos. Con este rcrecimiento, las aceras disponen de 4,25 metros de anchura, divididos en tres franjas que, desde la calzada hasta las fincas, son las siguientes: primero un tapiz de césped de 1,7 metros de anchura que acoge las hileras de almezos y arbustos de durillo, a continuación un pavimento de 2,2 metros de anchura formado por piezas de hormigón de diferente tamaño y color por donde caminan los peatones y, finalmente, una banda de entre 10 y 20 centímetros que separa las vallas particulares de la zona de paseo y que se ha pavimentado con hormigón pintado al óxido, de manera que parece sablón. Los cruces en los que la Rambla se encuentra con las calles transversales estaban previstos antes más para los vehículos que para los transeúntes. Por esto, los chaflanes se han ampliado al máximo y se han rebajado hasta ponerlos al nivel de la calzada. Los nuevos chaflanes, al ser más grandes, permiten la instalación de bancos que dan a la rambla un aspecto más cívico, tal como se había pretendido.

3.14 Calles del núcleo antiguo

Sant Adrià de Besòs

La reconquista, palmo a palmo, de espacios ciudadanos sometidos durante décadas a los vehículos y devueltos ahora al dominio de los peatones va ganando batallas en toda el área metropolitana, especialmente en el corazón de las ciudades. El caso de Sant Adrià de Besòs y la reforma de las calles de su núcleo antiguo es un buen ejemplo. La plaza de Maria Grau, que no hace mucho tiempo era la confluencia de dos viales, ha recuperado finalmente el significado de su nombre y vuelve a ser realmente una plaza. Los dos viales (Andreu Vidal y Església) son ahora dos calles pensadas para unos transeúntes que, situados en la plaza, tienen una visión directa del campanario como faro que guía este nuevo recorrido, tranquilo y silencioso, por el centro de Sant Adrià y que es, de hecho, la prolongación del eje de peatones que comunica la avenida de Catalunya con la plaza de la Iglesia. Sólo la calle de Nebot, límite transversal de este recorrido, y la plaza de Dalt quedan como zona de tráfico rodado en esta nueva retícula, a pesar de que el crecimiento de las aceras y su protección física con pilones o con jardineras contribuyen a la pacificación de la circulación. En todo el ámbito hay que destacar la instalación de unos espigados y elegantes faroles y el cuidado general del paisaje urbano, del que son buen ejemplo la eliminación de las líneas aéreas de electricidad, alumbrado y telefonía, así como la plantación de arbolado, en concreto de 41 parquinsonias, y la instalación de bancos y asientos de madera. El pavimento de la zona de peatones es el adoquín de hormigón, cosa que lo diferencia claramente del asfalto de las calzadas. En la actuación se ha incluido la adecuación de la calle de Buenaventura, un pequeño rincón que se ha beneficiado de su ubicación, mientras que también se ha aprovechado para instalar semáforos en los cruces con la carretera N-II (avenida de Pi i Margall) y sustituir el alcantarillado.

3.15. Rambla de Sant Joan Puigfred

Badalona

El arreglo de la Rambla de Sant Joan ha tenido que superar dos retos. Por una parte, la complejidad orográfica del terreno, marcado por el paso de una antigua riera que ha dejado modelados diversos desniveles, y por otra la reorganización de la circulación rodada en un cruce en el que antes mandaban los vehículos y que ahora es mucho más amable para el peatón. Así pues, en este proyecto hay que diferenciar dos actuaciones distintas. La primera es la ejecutada en el cruce formado por el pasaje del Río Freser, la calle de Camí de Sistrells y la propia Rambla. Antes, este cruce tenía que soportar unos movimientos circulatorios excesivos que se han reducido con la eliminación de uno de los giros permitidos antes, el de la Rambla hacia Río Freser, una calle sin salida que sólo da acceso a un grupo de edificios de viviendas. Ahora, el acceso a Río Freser se realiza desde el Camí de Sistrells, cruzando una nueva plaza de 800 metros cuadrados que se ha construido ganando terreno al que antes era un vial circulatorio. El uso del pasaje, además, ha quedado restringido sólo a los vecinos. Como vestíbulo que es, gran parte de la plaza es un espacio limpio y diáfano en el que se pueden practicar juegos y celebrar actos, mientras que los elementos como la vegetación y el mobiliario urbano se acumulan en las partes periféricas. En el extremo norte se ha plantado un pequeño bosquecillo de melias que ofrece un umbrío resguardo desde el que se pueden observar las actividades que se realizan en el centro de la plaza. Frente a la Rambla de Sant Joan se ha situado una plantación lineal y espesa de robinias que, con el bosquecillo anterior, cierran visualmente la plaza, a la que se ha dotado de un pavimento de hormigón de color rojo oscuro. Respecto al segundo espacio, la riera, se ha otorgado un carácter netamente urbano a un lugar que antes era bastante caótico, como es el caso de la desembocadura del pasaje Rodó en la Rambla. De hecho, la actuación en la Rambla de Sant Joan se ha centrado en un tramo que es la continuación de otro proyecto ejecutado años atrás y que consta de varios elementos, como un muro de piedra que salva el desnivel entre la zona de paseo y el espacio inferior, accesos con escaleras, restricción del tráfico al tiempo que se dedica un espacio al aparcamiento, pavimento de sablón y doble hilera de árboles; un conjunto que parece un pequeño salón y que el nuevo proyecto ha querido respetar a fin de que la suma de ambos goce de una cierta unidad. Además, se han introducido elementos de agua para recordar que el lugar es el antiguo curso de una riera.

3.16. Pasarela sobre el Ripoll y puente de els Germans

Montcada i Reixac

Tanto la construcción de una pasarela como la reforma del puente de els Germans, ambas obras situadas la una junto a la otra sobre el río Ripoll, han conseguido mejorar la comunicación entre los dos márgenes en lo referente al movimiento de los peatones. La pasarela, vedada al tráfico rodado, da continuación a la calle Major de Montcada, que de esta manera cruza directamente el río hasta el colegio de los Hermanos de La Salle. Esta pasarela es bastante utilizada por los peatones, que así no tienen que desplazarse hasta el puente de los Hermanos para cruzar el río, ya que lo hacen de manera más directa y tranquila, lejos del tráfico rodado. La longitud de la pasarela es de casi 94 metros y la anchura, de tres, y descansa sobre cuatro pilares de hormigón con una separación de 20 metros entre cada uno de ellos. Estos pilares tienen una forma singular, a modo de triángulo que clava uno de sus vértices en el cauce del río y que soporta la pasarela sobre el lado opuesto. El piso, no obstante, está construido con tablones de madera y

dispone de luces empotradas en el suelo y alineadas a lo largo de la pasarela que la dividen en dos mitades iguales. El peatón que quiera cruzar la pasarela tendrá que subir ligeramente al principio, caminará después la mayor parte del tramo sin ninguna inclinación, y acabará su recorrido bajando otra suave pendiente. La pasarela cruza el río Ripoll entre el puente del ferrocarril de la línea Barcelona-Portbou, por una parte, y el puente de els Germans, por otra. Este puente, que tiene una barandilla pintada del mismo color granate que la pasarela y el pasamanos igualmente plateado, contaba antes con dos aceras de 2,5 metros a cada lado de los dos carriles de circulación de la calle de los Països Catalans. La actuación ha consistido en reducir la acera de aguas abajo a sólo un metro de ancho e inutilizarla para los peatones, ya que ahora acoge una contundente barrera de seguridad y las torres de iluminación del puente. Al otro lado, en cambio, la acera se ha ampliado hasta 3,5 metros, lo cual permite el paso más tranquilo y seguro de los peatones. Esta operación ha supuesto desplazar un metro aguas abajo la calzada, que dispone de una anchura de siete metros. En el margen derecho del Ripoll, una acera ajardinada une los extremos del puente de els Germans y de la pasarela, de manera que el peatón puede escoger cómodamente por dónde quiere cruzar el río.

3.17 Avenida de la República Argentina.
Cornellà de Llobregat.

La urbanización de la avenida de la República Argentina y de su entorno más inmediato ha significado una trascendente mejora estética y funcional de una de las principales arterias vitales del populoso barrio de Sant Ildefons. Esta actuación llega tras largos y continuos esfuerzos presupuestarios a cargo de la administración local por dignificar y modernizar un barrio construido en pleno desarrollismo tardofranquista con graves carencias tanto en servicios como en equipamientos. La importancia de la avenida de la República Argentina en el tramo que se ha arreglado viene dada tanto por su función de vial de acceso a la Ronda de Dalt desde la parte alta de Cornellà, como por la acumulación de importantes equipamientos a su alrededor: el mercado de Sant Ildefons, la oficina del Instituto Nacional de Empleo (Inem), un Centro de Atención Primaria (CAP) del Instituto Catalán de la Salud y un centro cívico. Una estación de la línea 5 del metro refuerza el papel de centralidad urbana del tramo sobre el que se ha actuado, que queda comprendido entre la plaza de Sant Ildefons y la avenida de Salvador Allende. En la citada plaza se ha conseguido mejorar la conexión entre las dos plataformas en las que se sitúan el mercado municipal, por una parte, y el CAP, por otra. Una rampa y un conjunto de escaleras que han respetado los árboles preexistentes desempeñan esta función de conexión que, estéticamente, se ha reforzado con la plantación de más árboles delante de la fachada del mercado. Respecto a la actuación en la avenida propiamente dicha, hay que destacar la modificación de la sección de la calzada, en la que se ha introducido una mediana con árboles y secciones de césped; y la ampliación de la acera norte, en la que se han incorporado dos nuevas alineaciones de árboles. La mediana separa cuatro carriles de circulación, dos en dirección a la ronda y dos hacia el centro de la ciudad, y desde el punto de vista del conductor parece estar toda ella forrada de césped, a pesar de que sólo lo está de forma intermitente entre las juntas del pavimento. Esta efectiva solución visual también se ha utilizado en otros lugares. En el espacio adyacente al edificio del Inem se ha construido una isla en forma de talud recubierta de césped que cumple la función de barrera visual y de seguridad entre el intenso tráfico rodado y el interior de la plaza. En este ámbito también se ha construido una rampa de acceso y se han definido unos límites vegetales independientes de las fachadas y vallas existentes, así como una nueva superficie de sablón. En el total de la reforma se han plantado 161 árboles de especies tan variadas como tilos, almezos, grevillos, jacarandás, olmos y acacias de Constantinopla. En definitiva, un despliegue vegetal y constructivo muy evidente que ha transformado una de las principales puertas de entrada a la ciudad de Cornellà de Llobregat.

3.18 Calle de Claverol
Sant Vicenç dels Horts

Un elemento visual y también aromático destaca en la nueva calle de Claverol de Sant Vicenç dels Horts: los eucaliptos. Estos majestuosos árboles, ya existentes antes de la urbanización de la calle, se han incorporado hábilmente a la nueva acera, que no sólo desempeña la función de plataforma por donde pasan los peatones, sino que también aporta un acceso al centro de educación infantil y primaria La Vinyala. Esta entrada se abre paso entre un par de muros de nueva construcción que actúan a la vez como valla del patio del colegio. La orientación de estos muros, situados a cada uno de los lados de la puerta, es diferente en cada caso, lo cual ha permitido la construcción de una marquesina que, al tiempo de adornar el acceso al instituto, se convierte en un atractivo elemento de conexión entre las dos paredes. La importancia de los muros se ve reforzada por las características orográficas del terreno ya que la superficie de la calle se encuentra en un nivel inferior a la del patio, de manera que también sirven para salvar adecuadamente esta diferencia de altura.
El tramo de la calle Claverol sobre el que se ha actuado ocupa parte de los antiguos terrenos de la histórica fundición Roca y limita por la vertiente sur con un nuevo acceso al casco urbano de Sant Vicenç dels Horts desde la carretera de Torrelles de Llobregat, mientras que por la vertiente este queda cerrado por el citado muro del colegio La Vinyala. La anchura de la calzada llega a los siete metros, una medida que permite la circulación de vehículos en ambos sentidos de la marcha y, además, deja espacio para una fila de plazas de aparcamiento en batería en uno de los extremos del vial. El pavimento escogido para cubrir las aceras es el de piezas de hormigón prefabricadas, de un tamaño de 40 por 60 centímetros, mientras que la zona de aparcamiento dispone de un piso de hormigón allí mismo con acabado cepillado.

3.19 Calles del núcleo antiguo
Pallejà

Se tratan aquí dos actuaciones diferentes pero situadas muy cerca una de la otra, en el contexto del casco antiguo de Pallejà, alrededor del castillo. La primera ha consistido en adecuar la calle de Torres i Bages y el jardín lateral que la acompañaba. El resultado es un espacio más ancho en el que las áreas para los peatones se confunden con las destinadas a los vehículos, ya que el jardín se integra en la calzada y viceversa. De esta manera, la calle pierde linealidad y se evita la sensación de que casi se estrella contra la pared del castillo. Aprovechando la pendiente, surgen diferentes bancales geométricos recubiertos de césped que incluyen los árboles del antiguo jardín. Estos rellanos ajardinados, semejantes a islotes verdes surgidos entre el negro asfalto, están limitados por muros de piedra rojiza, la misma con la que está construido el castillo de Pallejà, que se van haciendo más altos a medida que la calle desciende. Entre los islotes, estrechos pasos asfaltados llevan de un lado a otro de la calle, lo cual permite llevar a cabo varios recorridos. Cerca de este lugar se halla la segunda actuación, justo donde se encuentran las calles de Martí i Julià y de Miquel Ricart. En este cruce se derribó un edificio que dejó libre un espacio de forma triangular y con un considerable desnivel, correspondiente a la diferente cota de las calles que allí se cruzan. Esta disposición se ha aprovechado para construir una plataforma elevada, una especie de balcón de forma geométrica bastante irregular y rodeada por una valla acompañada de bancos para sentarse. Una pequeña alfombra de césped da un necesario toque verde a este rellano, que está al mismo nivel que la calle de Martí i Julià, pero en una situación elevada respecto a la de Miquel Ricart, desde donde se sube por un conjunto de escaleras y rampas acompañadas de barandillas. Los rellanos que se forman entre tramo y tramo de escalera constituyen pequeños lugares de permanencia, con barandilla incluida, desde donde se pueden observar los movimientos de la calle de Miquel Ricart desde una privilegiada posición elevada. Los materiales empleados aquí son los mismos que en la calle de Torres i Bages: asfalto para el pavimento y piedra rojiza para los muros.

3.20 Tres espacios públicos
Badia del Vallès

Badia, caso paradigmático de construcción masiva de la década de 1960 y principio de la de 1970, sufre desde su origen todos los vicios propios de estos polígonos de viviendas, que encuentran en la transformación de los espacios públicos una vía para su regeneración y dignificación. En el caso de Badia, además, la palabra *polígono*, a menudo proscrita, encuentra su máxima expresión dada la disposición geométrica de sus bloques de viviendas. Así, los edificios situados en estrella generan en su interior espacios o plazas semiprivados en forma de hexágono. Tres de ellos, los situados en la calle de Oporto y en las avenidas del Mediterrani y de Burgos, han sido el objeto de la presente actuación. El estilo y el diseño utilizados en cada uno de ellos es prácticamente el mismo, a pesar de que mantienen elementos singulares y específicos. En la plaza de la avenida del Mediterrani destaca el fuerte desnivel entre sus extremos, que queda salvado con un muro perimetral y la separación de las viviendas en planta baja. La existencia del muro ha permitido la colocación de unas plataformas pavimentadas que posibilitan usos diferentes. La separación entre la plaza y la calle está marcada por un elemento que se repetirá en los tres casos: un pórtico lineal de hormigón con iluminación incorporada. Dentro del hexágono, los distintos espacios están definidos por el pavimento: hormigón en la zona de paso, sablón en la de estar y caucho en la de juegos. Este último elemento también es común en las tres plazas, a pesar de que

cada una de ellas se especializa en función de las edades de los niños. La vegetación es la misma que existía antes, aunque en las zonas de separación entre las viviendas y los espacios comunitarios se han plantado césped y arbustos. Dos báculos de nueve metros de altura con proyectores se encargan, junto con el pórtico, de la iluminación del lugar. La plaza de la avenida de Burgos tiene sólo medio hexágono construido, aunque queda bastante cerrada por las traseras de los edificios vecinos, de gran altura. Además, es un lugar de paso, por lo cual el pórtico de hormigón acompaña esta circulación cruzando la plaza de punta a punta. En la conexión con la calle Bètica se han eliminado las barreras arquitectónicas, mientras que en el interior se repiten los espacios pavimentados con hormigón, sablón y caucho. Finalmente, la plaza hexagonal de la calle de Oporto está definida por la existencia de una escuela infantil y de talleres, así como por una zona de paso que presentaba bastantes barreras arquitectónicas que se han eliminado mediante una gran rampa. Para evitar los problemas de falta de intimidad, ya que el peatón podía ver fácilmente el interior de las viviendas vecinas, se han plantado árboles, vallas de zarzas y apoyos metálicos cubiertos de plantas trepadoras que forman una barrera visual. De nuevo, encontramos aquí el pórtico de hormigón, que separa la zona más pública (con árboles, pistas de petanca, una fuente y un quiosco) de la más privada, la propiamente hexagonal.

3.21 Avenida del Carrilet (Amadeu Torner, Jacint Verdaguer)

L'Hospitalet de Llobregat

Como resultado del soterramiento de los Ferrocarrils de la Generalitat, la avenida del Carrilet tiene una anchura considerable que la urbanización anterior no aprovechó para convertirla en el eje vertebrador del barrio de Santa Eulàlia que aspiraba a ser. Se trataba, meramente, de dos calles estrechas puestas en paralelo y separadas por una gran mediana de tierra donde aparcaban los coches. Con una calidad urbanística muy mediocre, aceras muy castigadas por el paso del tiempo, proliferación desordenada de postes de madera, hierro y hormigón para las líneas eléctricas; con una iluminación discontinua y mal repartida; con la carencia más absoluta de mobiliario urbano y una red de alcantarillado incompleta y obsoleta, este tramo de la avenida del Carrilet pedía con vehemencia una reforma integral. La actuación ejecutada ha consistido en dar preeminencia al paseo por delante de la circulación rodada. Así pues, la distribución de los espacios en los más de 20 metros de ancho de la avenida se ha dispuesto, del lado de montaña al lado de mar, de la forma siguiente: una acera de 10 metros de ancho con dos hileras paralelas de árboles separadas 5,6 metros, dos carriles de circulación de tres metros cada uno para los dos sentidos de la marcha, una franja de dos metros para el aparcamiento de vehículos y una acera de 2,5 metros con una hilera de árboles al lado de mar. Entre los árboles de la acera del lado de montaña, la más soleada, se han dispuesto luces bajas y bancos. Por otra parte, se ha previsto que, en caso de una mayor demanda de espacio para la circulación de vehículos, la franja destinada a aparcamiento podrá convertirse en un nuevo carril. El desvío de la calle de Muns ha permitido crear una plaza que se entiende como un ensanche del paseo. Se ha respetado y saneado el arbolado existente y se han creado alfombras de diferentes pavimentos: madera, adoquines, césped, arena... Bancos, farolas, una fuente, *pirulís* luminosos, quioscos de prensa, de flores y de golosinas, una cabina de teléfono, un lavabo público y juegos infantiles dotan a la plaza de un atractivo confirmado por su concurrencia. El alcantarillado se ha renovado y completado, mientras que se han instalado semáforos en todos los cruces (antes únicamente los había en un par de intersecciones), de forma que este tramo de 700 metros de la avenida se ha convertido en un espacio mucho más amable y acogedor que antes.

Paseos Marítimos

4.01 Paseo marítimo

Mongat

La existencia de la colina de Montgat, que se vierte hacia el mar modificando la línea de la costa, el paso del ferrocarril y las diferencias de cotas entre los distintos espacios comportan que este paseo tenga que adaptarse al terreno y tome una morfología diferente de los típicos y clásicos paseos marítimos conocidos en todas partes, caracterizados por la linealidad y la simetría. El acceso rodado al paseo se lleva a cabo por un paso inferior a la carretera N-II y al ferrocarril, cerca de la estación. Una vez recuperado el nivel de la playa, el paseo discurre paralelo a la vía hasta llegar a una plazuela donde una rotonda en forma de lágrima permite a los vehículos dar media vuelta. Del lado del ferrocarril, dos hileras de árboles proporcionan sombra a una franja de aparcamientos de vehículos. A continuación se encuentran dos carriles de circulación y finalmente una acera, acompañada de una nueva hilera de árboles. A medio recorrido, esta acera se ensancha en un gran rellano de forma triangular que se bifurca en dos direcciones. Por una parte, a mano izquierda, sigue el vial para coches, donde se estrecha para dar lugar a una nueva franja de aparcamiento. El flujo principal para los peatones transcurre, en cambio, a mano derecha, en dirección a la playa, donde el paseo baja de cota hasta llegar casi al nivel de la arena en una leve pendiente en rampa acompañada por dos suaves escalinatas. Aquí el paseo describe una leve curva, también está acompañado de una hilera de árboles y de diferentes accesos a la arena, para recuperar más adelante altura y encontrarse, antes de continuar hacia el norte, con la plazuela en forma de lágrima ya descrita. Entre el vial para vehículos, situado en una cota superior, a nivel del ferrocarril, y el paseo para peatones, que transcurre a ras de playa, se ha formado una plataforma intermedia de tierra con una densa plantación de moreras que le dan sombra y que se ha convertido en un concurrido lugar de reposo para descansar del sol o bien para hacer picnic entre baño y baño. Varias fuentes refuerzan esta función. Un muro de piedra vista aguanta el vial superior sobre la zona de las moreras formando un balcón desde donde puede observarse la playa.

4.02 Paseo marítimo

Castelldefels

La falta de disciplina urbanística propia de la década de 1960 comportó que la fachada marítima de Castelldefels fuera desordenada y caótica, con edificios de diferentes alturas, tipologías e incluso orientaciones. Además, hasta hace pocos años, ésta era una zona suburbial, sin urbanizar, con el frente de playa ocupado por chiringuitos, bares y casetas de baño de autoconstrucción. Pues bien, la principal virtualidad del paseo Marítimo, de unos dos kilómetros de longitud, ha sido la ordenación de toda esta franja costera y su hermanamiento con la playa. El transeúnte que se dirige desde el casco urbano hacia el mar encuentra, en primer lugar, un vial para vehículos de 26 metros de ancho con dos carriles por sentido y zonas de aparcamiento. A continuación hay un paseo para peatones de en-

tre 8 y 15 metros que conecta directamente con la playa. El vial completa y recoge la red de calles que desembocan en la costa de manera perpendicular. Alineaciones paralelas de distintos árboles, tamarindos, plátanos y moreras, refuerzan la linealidad, a pesar de que, de hecho, el trazado se vuelve sinuoso en algunos tramos en los que se dirige tierra adentro para dejar sitio a varios espacios públicos, como dos grandes parques en sus extremos y la plaza de las Palmeras a mitad de recorrido. La plataforma para peatones está en un nivel más elevado que la calzada y que la playa, de manera que permite gozar cómodamente de las vistas. Desde la calle se sube mediante tres escalones, y hacia la playa se baja desde una especie de alfombra de hormigón que parece como si flotara sobre la arena. La parte del paseo más próxima al vial es, lógicamente, la más urbana. En esta franja se reúne la vegetación, dominada por una alineación de palmeras y de jardineras con arbustos, además de las farolas y los futuros chiringuitos. En el encuentro del paseo con la playa, en cambio, desaparece la linealidad y aparecen líneas rotas y ángulos desde los que nacen las pasarelas de madera que conducen hacia la línea de mar. Estos caminos tienen diferentes categorías. Los principales empiezan en grandes plataformas escalonadas de madera apoyadas sobre piezas de hormigón. Los secundarios, en cambio, salen de una abertura del paseo que da paso a una losa de hormigón que se empotra en la arena. La playa de Castelldefels es tan ancha, cerca de 100 metros, que su uso se ha dividido en tres franjas. La más interior, de unos 35 metros de anchura, ha sido fijada y consolidada mediante dunas recubiertas de vegetación con la intención de evitar que la arena se desplace e invada el paseo y que el salitre afecte a la plantas del interior. La franja central, de unos 25 metros, se ha destinado a varias actividades lúdicas y deportivas, mientras que la más cercana al mar, de 30 metros, se ha reservado a los bañistas.

4.03 Paseo Marítimo. Conexión Gavà-Viladecans

Gavà

El paseo marítimo de Gavà huye de las características típicas de estos viales situados junto a la playa, tal como los conocemos en muchos lugares. En este caso, por ejemplo, los vehículos sólo pueden aparcar en las calles perpendiculares al paseo, y no junto a él, de manera que no hay ninguna barrera ni física ni visual entre la playa y el interior. El paseo está destinado únicamente a los peatones, aunque también está previsto que permita el acceso a los vehículos de servicios. En cuanto a su aspecto, toma características tanto del paseo de Castelldefels como del tramo ya urbanizado del paseo de Gavà, a los cuales sirve de conexión. Así, el vial rodado pasa por el lado interior del paseo y conserva las características de urbanización del de Castelldefels, mientras que la zona para peatones más próxima a la playa toma la tipología del paseo de Gavà ya urbanizado, en la zona llamada les Marines. La entrega del paseo con la arena se ha llevado a cabo buscando la máxima naturalidad, para lo cual se han construido unas dunas fijadas al suelo con vegetación y estacas de madera y que imitan el estado natural de una playa mediterránea no muy humanizada. Las dunas no superan la cota de los cuatro metros de altura y, por tanto, su diferencia de nivel respecto al paseo es siempre inferior a 1,5 metros. A pesar de ello, también desempeñan la función de parar los vientos de levante. En los dos extremos de este tramo de paseo se han colocado unas plataformas de servicio, dos pavimentadas con hormigón que acogen tres duchas y tres bancos, y otras dos de entarimado de madera, con conexiones a las redes de agua y electricidad y sobre las que, en los meses de verano, se instalan los típicos quioscos de bebidas o chiringuitos. El proyecto también ha incluido la construcción de un nuevo cerramiento a las parcelas que dan la fachada al paseo, consistente en un pequeño muro de bloques de hormigón de un metro de altura sobre el que se ha instalado una valla metálica galvanizada de más de 1,5 metros. En cuanto a las plantaciones lineales que siguen el paseo, la del vial rodado continua la ya utilizada en el tramo de Castelldefels, es decir, las moreras, mientras que la zona de peatones sigue el modelo existente en el tramo anterior de les Marines de Gavà, en la que destaca la retama, un arbusto propio de las zonas costeras del Mediterráneo.

Equipamientos

5.01 Escuela-taller del Masrampinyo

Montcada i Reixac

Los objetivos principales de esta actuación han sido abrir el equipamiento al barrio y racionalizar los accesos, las comunicaciones y la circulación interior del edificio. El primer propósito se ha abordado recuperando el acceso desde la calle Alt de Sant Pere, ya que anteriormente la entrada al edificio principal, de planta cuadrangular, se producía a través del patio formado por las tres construcciones existentes en la misma manzana: la antigua escuela, las antiguas viviendas de los maestros y los talleres. La nueva entrada se enmarca en la urbanización de la calle Alt de Sant Pere, con una acera ampliada y convertida a la vez en vestíbulo urbano de este equipamiento. El acceso se sirve de una rampa de inclinación suave que salva el zócalo del edificio y que permite una entrada independiente al local de la asociación de vecinos. Esta rampa está acompañada de una escalinata, y tanto una como la otra desembocan en un rellano o balcón desde donde se accede al vestíbulo del edificio. Aquí se ubican la recepción, control y administración, la escalera de acceso a la planta superior y el ascensor, así como la puerta de entrada al aula especial, destinada a exposiciones o actividades diversas. La racionalización de las comunicaciones interiores del edificio ha supuesto el derribo y la nueva construcción del forjado del pasillo, que ha permitido eliminar la diferencia de nivel que existía entre las aulas y el corredor, hecho que provocaba la existencia de un sistema de escaleras y rampas que ha quedado suprimido. La actuación en este edificio ha querido en todo momento evidenciar la intervención que se ha producido. Así, tanto la forma de los nuevos accesos como la nueva caja del ascensor y la ligereza del nuevo forjado del pasillo, además del uso del color, permiten averiguar fácilmente qué elementos son nuevos y cuáles ya existían.

5.02 Ordenación de las instalaciones deportivas de Can Sellarès

Gavà-Viladecans

Situadas en el límite entre Gavà y Viladecans, estas instalaciones deportivas mancomunadas necesitaban una reforma profunda a la vista del precario estado de algunos de sus elementos, como unos vestuarios pequeños, dispersos y mal conservados; una urbanización de los espacios libres muy degradada, obsoleta y de difícil acceso, y una vegetación distribuida de manera caótica, en buena parte envejecida, enferma e incluso muerta. La actuación ha consistido en convertir este ámbito en una zona verde que una las dos ciudades y que, además, combine la práctica del deporte con el ocio. Con este objetivo, la reforma de las instalaciones ha tenido que ser contundente. Para conseguir que fueran accesibles se ha tenido que modificar el perímetro y sustituir buena parte de la valla por otra, más transparente y abierta, especialmente de cara a la avenida de la riera de Sant Llorenç, que separa Gavà de Viladecans. La nueva valla metálica, de 500 metros de longitud, se ha construido sobre un muro de hormigón que se va rompiendo y solapando para adaptarse mejor a la topografía

del terreno. Esta obra ha obligado a eliminar una serie de pistas deportivas adyacentes a la vieja valla y que se han reubicado en otros lugares. Para disimular el muro de hormigón y las diferencias de rasante se han generado unos taludes de tierra recubiertos de vegetación que los tapiza. En la parte norte de las instalaciones, la más elevada, se ha derruido la valla antigua y se ha creado una plaza que se abre hacia las pistas en forma de balcón o mirador. Dentro del perímetro se han creado, partiendo de los nuevos accesos, unos circuitos interiores que permiten recorrer todas las instalaciones y las diversas zonas ajardinadas. El espacio verde más importante se ha situado en el vacío que existía entre dos campos de fútbol, uno de los cuales se ha eliminado. En este lugar se ha plantado un bosque de árboles caducifolios, como sóforas y tipuanas, que acoge en su interior unas pistas de petanca, áreas de juegos infantiles y bancos para reposar. Un camino pavimentado recorre el perímetro de este bosque. Cerca del nuevo acceso a las instalaciones desde la avenida también se ha hecho una pequeña plantación de sóforas y una nueva área de juegos para niños. La doble hilera de cipreses que sombrea esta zona de entrada ha sido sustituida por otra con árboles más sanos y jóvenes de la misma especie. También se han repuesto, en otras zonas, moreras, falsas acacias y cedros que se encontraban en muy mal estado o ya muertos. Una masa de grandes pinos, situada en la parte posterior de las instalaciones, se ha respetado incluyendo nuevas plantaciones para conseguir un espacio más homogéneo y sin los claros que presentaba en origen. En total, la nueva superficie arbolada es de 4.000 metros cuadrados, se han plantado 150 nuevos árboles y se han repuesto una treintena. Respecto a las pistas deportivas (baloncesto, voleibol, balonmano, fútbol sala, etc.) se han resituado y reconstruido en buena parte. La actuación más evidente ha sido la eliminación de uno de los campos de fútbol, el situado en una cota superior, y su sustitución por dos pistas polideportivas de 32 por 44 metros y una nueva zona verde. El campo de fútbol principal se ha mantenido donde estaba. También se ha ampliado el espacio de césped cercano a la piscina y se han concentrado todos los vestuarios en dos edificios que separan el ámbito de los deportes acuáticos del resto.

5.03 Centro de la tercera edad de Santa Eulàlia

L'Hospitalet de Llobregat

Con la intención de mejorar la calidad y el espacio del centro de la tercera edad del barrio de Santa Eulàlia se ha construido un nuevo edificio adosado a la antigua fábrica de principios de siglo, con fachada de obra vista, que antes alojaba una prensa de aceite y que actualmente acoge parte del centro, en la planta baja, y el Aula de Cultura de Santa Eulàlia, en las tres plantas superiores. El nuevo edificio se ha construido también con fachada de obra vista, pero de un color y una textura pretendidamente distintos de los de la vieja fábrica. Ambas edificaciones están conectadas por la planta baja y por la primera, a través de una amplia terraza encarada a la plaza dels Avis. Si bien la planta baja ocupa todo el solar a ras de aceras, los tres pisos superiores están apartados unos cuantos metros hacia el interior de la manzana, dando lugar a la terraza. La gran balconada acoge una especie de galería, la sala de actos, que proviene de la primera planta, cruza la terraza y se asoma sobre la acera de la plaza de els Avis en un voladizo que se sustenta sobre dos columnas cilíndricas, justo enfrente de la puerta principal del centro. Se trata de una construcción de líneas muy modernas, de geometría triangular, fachada redondeada y aspecto metálico, con ventanas horizontales estrechas y alargadas. El techo tiene dos niveles, separados por un corte que permite la entrada indirecta de luz natural. Todo ello supone que, desde el exterior, sea éste el elemento que más llama la atención del nuevo edificio. La parte antigua del centro se ha modernizado globalmente, con la sustitución de la vieja carpintería de madera por balconajes de aluminio con doble vidrio, nueva iluminación, pavimentos y revestimientos. Con la ampliación, la planta baja ha pasado de tener 349 metros cuadrados a contar con 702, con una gran sala que acoge el bar, zona de relación y de juegos. La primera planta, a nivel de la terraza, aloja una sala polivalente y la mencionada sala de actos. Las plantas segunda y tercera, de geometría rectangular, albergan salas para entidades. La última planta presenta otro elemento bastante singular, como es la cubierta forrada exteriormente de cinc y bajo la cual se ubican los talleres, iluminados por una franja horizontal que recibe luz del norte y una ventana corrida orientada al sur y protegida por el faldón de la cubierta que se proyecta ante ella.

5.04 Centro de la tercera edad

Sant Andreu de la Barca

Se trata de un edificio de forma cúbica y líneas sencillas y rectas, continuación de la fachada de viviendas de la antigua carretera N-II, por una parte, y abierto a un jardín del paseo de la Generalitat, por otra. De esta manera, el centro dispone de dos fachadas con puertas de acceso, aunque cada una de ellas es muy distinta de la otra. La que da a la vieja carretera N-II es mucho más cerrada, con una línea superior de pequeñas ventanas, sin elementos ornamentales, definitivamente austera. La puerta se encuentra situada a media altura de la fachada y se llega por una escalera exterior, de estructura igualmente sencilla y fría. Bajo la puerta, un zócalo de hormigón recubre un antiguo talud y refuerza la sensación de estructura simple, desnuda, casi prefabricada. La fachada del paseo de la Generalitat es radicalmente diferente, a pesar de mantener el estilo unitario de líneas rectas y sencillez estructural. Aquí, el edificio se abre mucho más al exterior, ya que en este lado destaca una especie de gran salón salpicado de árboles y bancos que invita a la permanencia y al paseo. La conformación topográfica del terreno permite que, por este lado, el acceso sea llano, sin necesidad de escaleras. Un enorme pórtico en el que el vidrio es el fundamental e hileras de grandes ventanales en ambas plantas hacen esta fachada mucho más amable que la opuesta. En el techo del edificio, una cubierta inclinada a cada lado (aunque más prominente la situada sobre la entrada del paseo de la Generalitat) permite la entrada de luz cenital sobre el gran vestíbulo, pieza central en la distribución interior de espacios y accesos. Este vestíbulo destaca por su amplitud y altura, de manera que conecta no sólo físicamente, sino también visualmente, las dos puertas de entrada al centro y las dos plantas del edificio, comunicadas tanto por escaleras como por un ascensor. Los principales elementos de la planta baja son la recepción, el bar y la sala de conferencias, mientras que en la planta superior se encuentran hasta nueve salas polivalentes.

5.05 Instalaciones deportivas de les Escletxes

El Papiol

La principal dificultad de este proyecto ha sido la ubicación dos pistas de tenis y un edificio con vestuarios, bar y almacén sobre un terreno inestable aunque horizontal, constituido por un relleno de tierras sobre un antiguo vertedero de escombros. Para conseguir la resistencia necesaria para los cimientos del edificio y el asentamiento de las pistas, ha habido que afrontar un importante movimiento de tierras de relleno, actuación de la que resultó una superficie mucho más inclinada que la original. La nueva diferencia topográfica entre los extremos del terreno se ha salvado mediante la formación de tres plataformas horizontales unidas por taludes de inclinación suave. En el nivel superior se ha situado el edificio de servicios, con acceso por la calle de Pau Casals y dispuesto de manera que enfrente queda espacio para una pequeña explanada que disfruta de amplias vistas. Desde este balcón, que puede acoger el servicio exterior del bar, es fácil observar la actividad en las pistas de tenis, situadas en las dos plataformas restantes, la mediana y la inferior. Cada pista dispone a su lado, delante de la puerta de entrada, de un espacio arbolado a modo de vestíbulo o zona de espera. Dos rampas escalonadas y de pendiente suave comunican los tres niveles del complejo, que a la vez también quedan enlazados por la parte más exterior mediante un camino de acceso rodado para los servicios de mantenimiento de las instalaciones. Los taludes que se han conformado a lo largo de todo este espacio acogen una red de recogida de aguas pluviales para asegurar la estabilidad de estas superficies inclinadas, que se han ajardinado, de manera predominante, con arbustos mediterráneos. Los rellanos situados delante del bar y de las dos pistas de tenis se han pavimentado con sablón y en ellos hay diversos árboles, en buena parte pinos, que proporcionan sombra y hacen más acogedor cada lugar.

5.06 Zona deportiva del parque del Turonet

Cerdanyola del Vallès

La zona deportiva municipal de Les Fontetes está integrada dentro del parque del Turonet, en su límite con el paseo de Horta, en uno de sus extremos más llanos, a pesar que el terreno registra aquí una pendiente del 6%. Las pistas deportivas, aparte de su función estricta, también suponen un filtro entre el tráfico rodado y el interior del parque, que esta manera queda más protegido. La inclinación del terreno ha obligado a generar dos grandes plataformas, una sobre la que descansa un campo de fútbol y otra, cuatro metros más alta, en la que hay dos pistas polideportivas. Este desnivel se salva mediante un talud de dos metros de altura sobre el que se ha construido un muro, también de dos metros, en los extremos de los cuales se encuentran las escaleras y las rampas de conexión entre las dos plataformas. En el extremo este del recinto deportivo, un muro curvado de hormigón actúa como contención de las gradas y, al tiempo, como margen inferior del parque. Al oeste se encuentra el espacio de comunicación entre el campo de fútbol y los vestuarios, así como el acceso principal a las instalaciones desde el casco urbano. Los vestuarios, distribuidos ente cinco módulos autónomos, se agrupan en un solo

volumen alargado y ligeramente curvado que, ubicado en el perímetro del recinto, forma parte de su cerramiento, detrás del cual hay un aparcamiento y el paseo de Horta. Esta edificación también acoge las oficinas del club y las cámaras de instalaciones de los servicios. El cerramiento del recinto deportivo se produce mediante dos tipos de barreras: una vegetal trepadora, fundamentalmente de hiedra, que cubre las vallas metálicas, y otras de obra, conformadas por el muro de contención, los vestuarios y las gradas. Esta variedad de cerramiento consigue una cierta transparencia que permite extender visualmente el parque hasta la calle y que la zona deportiva no parezca desencajada de su entorno.

Mobiliario Urbano

Mobibar

El Mobibar es un quiosco de bebidas diseñado expresamente para ser instalado en la playa. La gran innovación de este diseño es que el quiosco puede plegarse de tal manera que adquiere apariencia de contenedor y, así, al final de la temporada de verano, no es preciso desmontarlo, sino que se puede dejar aparcado en la playa durante todo el invierno. De igual modo, durante la temporada de verano se pliega todas las noches y así se consigue una mejor conservación y se evitan los efectos del vandalismo.

Silla de vigilancia de las playas

Se trata de una silla que permite la observación de la playa por parte del personal de vigilancia y salvamento desde una altura de 2,60 metros. De diseño muy estable y aspecto ligero, la silla está dotada de un parasol para proteger a la persona que está sentada en ella. Tanto la escalera como el asiento son desmontables y toda la estructura es plegable para facilitar su almacenaje.

Torre de vigilancia de las playas

La torre de vigilancia tiene una altura total de 9,55 metros y permite la observación de la playa desde una plataforma circular, colocada a cinco metros de la arena, donde se sitúa el personal de vigilancia y salvamento. En la parte más alta se colocan las banderas que advierten a los bañistas del estado del mar. Está fabricada con madera de bolondo y placas de acero inoxidable. El diseño de esta pieza mereció en el año 1989 el premio FAD de Arquitectura a la mejor realización efímera

Señalización de las playas

La nueva señalización de las playas está orientada a identificar y definir el territorio, así como a situar los servicios que se prestan en él. Los elementos de apoyo a la información son de tres tipos: los que contienen información general sobre la playa –instalados en la zona del paseo–, los dedicados a dirigir a los usuarios hacia cada servicio determinado –instalados en la arena– y los que contienen prohibiciones –situados en los espigones–. Todos ellos utilizan en su diseño códigos gráficos de fácil identificación basados en la utilización de pictogramas.

Banco de playa

El banco de playa tiene una estructura en forma de prisma rectangular, es de fibra de vidrio de color blanco y tiene la parte superior agujereada a fin de que pueda secarse con facilidad. Está reforzado interiormente con unos nervios que semejan costillas que le confieren una gran resistencia. La simplicidad en la forma, su duración, el poco peso del material y el fácil mantenimiento convierten este banco en un elemento ideal como mobiliario de playa.

Baliza Àrea

Con el nombre de *Área* se conoce la baliza de iluminación diseñada para zonas de circulación de peatones en los espacios públicos. Es un prisma de hierro con tratamiento corten, con un hueco en el que se recoge la lámpara, que emite la luz sobre un plano inclinado de acero inoxidable pulido que delimita la oquedad donde la luz es reflejada hacia el exterior. Detrás tiene una puerta para manipular el anclaje y la caja de conexiones, así como para extraer la lámpara. Finalista en la edición de 1999 de los premios Delta ADI-FAD

Ducha

La ducha instalada en las playas del área metropolitana de Barcelona se compone de un cilindro de poliéster de color blanco, de 12 cm de diámetro y 210 cm de altura, que incorpora dos surtidores con sus correspondientes pulsadores temporalizados. La base de la ducha es una plataforma cuadrada de hormigón de 330 cm de lado que contiene el pozo de drenaje y sobre ella hay otra estructura circular construida con listones de madera de bolondo tratada.

Armario SOS

El armario SOS ha sido diseñado para estar situado cerca del mar, especialmente en lugares de alto riesgo, como los espigones. Se trata de un armario que contiene una cuerda y un salvavidas. Dado que el destino de esta pieza es ser instalada en lugares de alta agresión ambiental, ha sido concebida para que requiera un mantenimiento mínimo. La estructura perimetral del armario es de acero inoxidable y las puertas son de fibra de vidrio e incorporan una parte transparente de policarbonato para que el contenido sea visible.

Boya de salvamento

La boya de salvamento es un elemento de PVC rígido y flotante, de forma ovalada, destinado al salvamento de personas en situación de peligro en el mar. Está diseñada para soportar el peso de la persona que tiene que ser atendida y que pueda ser llevada por el socorrista a un emplazamiento seguro. Está dotada de un estuche que contiene una mascarilla para realizar la respiración boca a boca con la máxima higiene.

Papelera

La papelera que se encuentra en todas las playas del área metropolitana de Barcelona no es otra cosa que un contenedor de sección circular, fabricado en polietileno de color gris claro, con una capacidad de 250 litros. Se completa con una tapadera del mismo material de color azul, que encaja a presión en la parte superior del cubo y dispone de aperturas laterales. A fin de conseguir la estabilidad y rigidez necesarias, se hunde en la arena 15 cm aproximadamente.

Módulo de madera-pasarela

Las pasarelas de madera de las playas son elementos de mobiliario que se instalan para favorecer la accesibilidad a las mismas. Se conforman mediante módulos independientes de entarimado que, colocados en hilera, permiten la construcción de la pasarela. El entarimado está construido con madera de pino de Flandes tratada con autoclave.

Lámpara Xamar

La lámpara Xamar ha sido creada expresamente para los paseos marítimos que proyecta la Mancomunitat de Municipis. La base está formada por dos piezas de madera de pino silvestre entre las que se sitúan todos los elementos de conexión eléctrica. La parte superior la forma un bastón, también de madera de pino silvestre, fresado y pulido, de sección troncocónica, con diámetros de 14 cm a 11 cm, donde se sujeta la lámpara con dos piezas de fijación de acero inoxidable.

Epílogo

un poco más tarde...

Y entonces, de repente, nos pidieron que proyectásemos parques y plazas. Hasta aquel momento, el lugar era allí donde situábamos nuestros proyectos. Nos venía dado y el proyecto se limitaba a entrar a formar parte de él. Pero ahora, nos pedían que proyectásemos el lugar.

Parecía evidente que el lugar no se podía tratar como los proyectos que lo ocupan. Era lo interior dentro de lo cual todo es posible... o casi todo. No podía, por tanto, tener programa ni propósitos. Se debía limitar a cumplir rigurosamente unas leyes como una fatalidad, ciegamente, estableciéndose en un proceso sin fin.

Nos sentimos desolados. Intuimos que teníamos que enfrentarnos con lo arquitectónico anterior a la arquitectura, sin la ayuda de la construcción, el programa y ni tan siquiera la historia. Teníamos que reproducir los gestos inhumanos de la Naturaleza a la espera que cada persona encontrara su espacio y, ahora sí, con sus propósitos.

No cabían lugares comunes como: lugar de encuentro, de comunicación, de ocio, de aproximación a la Naturaleza... ni la elegancia, el diseño o la Arquitectura en mayúscula. Se trata de "descubrir el gesto que precede a la palabra, el gesto que no es acto sino comprensión, fusión con el mundo. Se debe acudir a emociones incontaminadas o salvajemente contaminadas hasta que aparece el paisaje que coincide con el paisaje que la arquitectura guarda, sorprendentemente exacto, en su interior".

En San Esteban, en Murcia, cuatro años antes de la plaza de Sants, el lugar es un bloque de granito de 100x100x1000, inclinado, encallado en un extremo de la ciudad. Una ola, después de recorrerlo, queda suspendida sobre la última calle. Tres soles artificiales, planos y cuadrados, se reparten tres partes de cada noche. El convento existente queda empotrado sobre este continente, errático hasta ayer, según una ley gravitatoria incierta: es la manzana podrida sobre el lomo del insecto de "La Metamorfosis".

La astucia es indispensable en nuestro oficio, y el silencio es una de sus formas... "lo esencial lo vislumbro en el silencio o en el estallido... nunca en la palabra"... también las pasiones, cualquiera que fuera su signo... "una obra existe cuando se ha preparado en la sombra, con atención, con el cuidado con que el asesino planea su golpe. En ambos casos lo esencial es la voluntad de pegar"... "se trata de atraer a todo el mundo sin que se den cuenta, aunque después no tengamos nada para decirles"...

Se debe confiar en el actor, el que actúa... la arquitectura la hace el actor... el arquitecto es... la Naturaleza es una triste cosa sin el actor... " cada lugar necesita de un acto"... con este "nos traducimos en piedras y plantas y nos paseamos por nosotros mismos".

No se debe huir de la verdad radical, dura y salvaje frente al urbanismo civilizador e hipócrita"... si "la arquitectura es la misma expresión del ser de las sociedades"... si observamos que la arquitectura que nos rodea expresa el poder, sabremos que alguien lo ejerce. Pero esto no es lo más importante, ya que podemos identificarlo y hasta separarnos de nosotros mismos. Si pensamos que "el orden humano es solidario desde el origen con el orden arquitectónico" y vemos como "la arquitectura agrupa bajo su sombra multitudes serviles, imponiendo la admiración y la sorpresa, el orden y el temor, acometemos en cierta manera al hombre"... es más preocupante comprobar "el gusto predominante de estas multitudes por la autoridad por sí" y más terrorífico todavía es ver la complacencia de quien no puede dejar ser consciente de ello. Y todavía peor: constatar que si es complaciente es porque es incapaz de emplear las herramientas que su situación le brinda. Hoy sabemos que, por ejemplo, la arquitectura podría hacer que el auténtico destinatario de su obra efectúe aquel acto preciso en cada lugar porque incluso los lugares mas asediados sean redimidos.

El cinismo no es suficiente

Citas de Cioran, Nietszche, Trías, Bataille.

Albert Viaplana, arquitecto

Metropolitan Public Space

English version

Presentation

A little over one year ago we presented the book on the construction of the metropolitan territory. The next book, which is published in the same format and which we are now presenting, deals with the public space. We find this to be a very appropriate sequence, since the public space is precisely one of the fundamental elements in constructing this territory.

The activity of managing the public space, which is entrusted, of course, to the public sector, is political in the most genuine sense of the term since this is a way of realising a project of the polis, or rather of the metropolis in our case. The structuring of this space evidences a political intentionality: it is quite different to devote it unconditionally to public use than to consent to intrigues, and it is quite different to invest imagination and money in it than to treat it carelessly, since it may become an object of pride and exemplarity or something shameful to be concealed...

The historic past of our land has not been at all brilliant in these matters and, all too often, the absence of political will, moreover influenced by the pressure of construction, reduced the public space to its minimum expression, so we came to find that our cities had become dense, unbalanced nuclei: not the compact, humanising cities that we wanted, but mere dehumanised agglomerations.

What we can see clearly in every town – the fact that we cannot spoil even one more bit of public space – must guide the course of the metropolitan city, which is also subject to pressures. Sometimes even the indefinition of its limits may become a hazard that, being more subtle, is all the more serious. The metropolis is built by conceiving it as a whole, articulating the various towns and cities among each other and assigning a key role to the gaps, transforming them from residual spaces into vertebrating public spaces. Consequently, it is not surprising that the first strategic line contained in the programmatic document reflecting the agreement of the governments of the metropolitan area, signed by the political parties for the term of 1999-2003, refers precisely to the articulation of the metropolis.

Another important political line that is implicit in the strengthening of the public space, is the firm focus on sustainability. The aforementioned agreement underscores it, speaking of the preservation of the natural systems within an uninterrupted ensemble of open spaces, and of development of the metropolitan area according to criteria of sustainability (infrastructure, services, transport...). It is obvious that the promotion of the public space is not only a goal, but also an indispensable tool for a sustainable metropolis. The fact that this book deals with finished works, with public space that has already been recovered, attests to the importance of these criteria when acting and lends credibility to our programme of action.

Last but not least, the dignification of the public space has a no less important aspect – the social aspect – since the existence of pleasant, nearby, orderly open spaces contributes decisively to the improvement of the quality of life of the citizens of the metropolitan area, which is a basic unrelinquishable objective of any progressive policy.

Joan Clos, President
Dídac Pestaña, Prime Vice-president

Introduction

The metropolitan city is a complex and diverse reality, one that is stimulating in terms of landscape and socially enriching, and that goes well beyond any consideration as a territory formed by the mere juxtaposition of towns, cities and intermediate spaces.

The vertebration of this reality is – and must be – one of the main objectives of any public action that is planned, and this is only possible from the public space. Once this basic principle has been established, the will to intervene in the metropolitan city must seek, on the one hand, to overcome the old debate between the centre and the periphery and succeed in impregnating the whole and all the parts of the metropolis with a similar urban quality. And on the other hand, it must seek to achieve sustainable urban growth, something that requires sufficient quality public space.

The accomplishments that are presented in this book are based on these objectives and aim to provide an answer to the problems faced by the metropolitan social and territorial ensemble: the accumulation of historical shortages of infrastructure, amenities and services, and the more recent suburbanisation and discontinuous occupation of very extensive spaces of the territory, prompted by a growing mobility, with high costs in terms of energy and the environment. As opposed to this, we must insist on working towards a city resolved around the public space. A city that is sustainable, cohesive, complete and diverse.

The action of the Commonwealth of Municipalities with respect to the public space is centred on the performance of projects and works that tend to structure the metropolitan city according to this approach, even if it is often necessary to unfold them in various phases owing to the endemic scarcity of resources of the local finances. We believe, however, that it is also important to carry out at the same time small works of local nature, scattered throughout the metropolitan area, which come to form a set of actions impregnating the whole of the territory in a homogeneous way with a view to its dignification and requalification.

We take action, even if it involves works of small dimension, because we consider that this is the only way to materialise the metropolitan model in which we believe and which we find credible: the model of the everyday scale of the city, the streets, the districts and the whole typology of new public spaces that the metropolitan city has generated. These are new spaces that we designate as squares, parks or gardens and by other names that hardly match the iconography to which these terms refer, spaces for which we must find new taxonomic categories that suit them better.

We should emphasize the determined will, in all these projects, to stake on the formal and constructive quality of their proposals, on innovation and modernity, as befits a city with a vision of the future that respond and adapts itself to the new demands of society.

Although in each project we can find logics of intervention adapted to the specific requirements, in every case there are some constants that define and evidence explicitly the model to which we have referred. Among others, we may mention the vertebration of the urban areas in which they are set, joining places, enhancing them from the landscape standpoint and making them socially useful; the visual appropriation of spaces that are not the object of the project, that is to say, of the elements, usually involving the landscape, that form a visual referent which the conception of the space cannot neglect; and the characterisation of the place, regardless of whether the aim is to recover pre-existent elements or to strengthen others that lend it a new entity, or even to combine both possibilities.

I would like to add another trait that singularises, perhaps as none other, our model of public space: the fact that the spaces are approached as something essentialistic, in which the structure is emphasized more than the details, the architectural elements are minimised and, by contrast, the attention to ambient and natural factors acquires relief. This entails, as an immediate consequence, notably low costs of implementation and maintenance without disdaining their quality and functionality. On the contrary, functionality is even strengthened since it becomes easier to assign diverse uses adapted to the rapid changes in social practices with respect to leisure.

Lastly, all this is obviously not possible without the co-operation of excellent professionals, who work in highly specialised pluridisciplinary teams and who contribute the logics proper to the various professional spheres, causing them to converge in a single project of the public space.

In this book the reader will find a detailed description of many of the works carried out, with drawings, technical data and numerous photographs of the sites: taken as a whole, this will help you to visualise the principles and the method described above, a method that, as we have observed with satisfaction, has now become a reference for other metropolises in the Mediterranean area and even beyond.

Jaume Vendrell, Manager
Ramon Torra, Departmental manager

Parks

1.01 Illes Balears Park
Badia del Vallès

Illes Balears Park plays an oxygenating function in a densely populated municipality and is pressed up against the A-18 motorway, an important component of the roads infrastructure. This function give it a prominent role which the planning project for the park has attempted to reinforce. The area consists of an almost square green space occupying slightly more than a hectare initially populated with a long-established pine grove. This mass of trees basically occupies the central area, therefore the planning project concentrates its attention on redefining and tidying up the perimeter around the pine grove. Here in the perimeter, improved access to the park is the important factor. Therefore, the most visible initiatives will involve extending the pine grove beyond the existing island, so that it crosses Menorca Street and reaches up to the old school yard, and the construction of a bicycle-path. Furthermore, a series of gullies and fences is to be eliminated and replaced by footpaths and access ramps to the pine grove. Ramps for the disabled have been laid out beside the stairs connecting the park with the pavements in front of the buildings. Regarding the trees, a small number have had to be eliminated, specifically the plants which hindered the new arrangement of access stairs to the pavement, and those which were in ill-health. A new row of locust trees has been planted along the pavements in front of the buildings, while a variety of different shrubs and lawns has been planted in the games area and other locations. This increase in plant area has been accompanied by the installation of a new sprinkler system. Apart from the park itself, the project has also included what are known as «between-buildings» areas. Here effort has been made to «privatise» these areas, in other words, attempting to make them a priority concern for the neighbours around them. Therefore, the fencing around the areas facing the park has been redesigned. The execution of the project has also served to renovate features which had aged over the years, such as installation passageways and storm drains.

1.02 Les Bateries Leisure Area
Montgat

Located on a low ridge with an excellent view over the coast of Montgat and North Barcelona County, reaching Les Bateries involves climbing a path with numerous bends. The top of this public space is reached from Les Bateries Street by climbing a paved path of some 250 meters in length and some four meters in width. The path is protected by concrete walls where the steepness of the slope and the accumulation of rainwater require it. The steeper banks are protected by wooden planks which prevent erosion and hold down the soil. A covering of ivy plays the same function. The 250 meter-long, gently climbing path leads to the Les Bateries esplanade. This is a slightly rounded area where all the pre-existing vegetation has been preserved after thoroughly clearing all the dead brushwood. The old shacks, stairs, pylons and sections of footpath paved with concrete were also taken down. Other trees such as black locusts were added to the pre-existing ones, which mostly consisted of pines. A concrete border, only a few inches high, runs in a zig-zag in between the trees, this divides the ground into different beds which gently drain into the ravine, where the esplanade comes to an end. The end result has been a basically flat, shady, well ventilated area with excellent views, ideal for relaxing, outdoor games and picnics. At one end of the esplanade, there is a steep, winding path which leads to a group buildings at the foot of the ridge. The paving here, which was very run down, has been cleaned and restored, as were the ditches on either side.

1.03 Can Zam Park
Santa Coloma de Gramenet

Although, in the first phase, the area known as Can Zam covers an area of some 30 hectares, the park itself takes up only one third of the terrain. The remainder is occupied by installations such as a swimming-pool, an institute, a school and a few sports fields, as well as housing and a few warehouses waiting to be moved. Can Zam, famed throughout the metropolitan area for hosting the April Fair of Catalonia on several occasions, is characterised by its proximity to the Besòs river, a river bank which is undergoing a major transformation of its landscape and environment that will undoubtedly have a positive effect on the relationship between the park and the river. The park is crossed, from one end to the other by the extension of Victor Hugo Street which divides it in two. The street (in reality a pedestrian zone) forms a cross with another artery formed by a square or esplanade, a large lake of geometric shape crossed by a footbridge and the river itself. This creates four areas or quadrants with different personalities. The park is very accessible and easy to walk through, and, in addition to the main artery, has various entrances tracing zig-zag paths, which allow for associated features such as car parks, trails and a variety of installations. The vegetation in the park varies depending on the zone involved. There are three sections reflecting the three basic features of the landscape near Santa Coloma: the Marina mountain range, the city and the river. The section mirroring the mountain range occupies 3.6 hectares and is stuffed with pines, oaks and holm oaks, trees which when combined with the undergrowth and a few herbaceous clearings, with their yellow colours in summer and bluish tones in winter, produce a striking Mediterranean atmosphere. In the second section, more in tune with the city, the star of the piece is the exotic vegetation, fully adapted to the urban environment. Here we find rosewood, acacias, parkinsonias, jacarandas and other species. These include evergreens and deciduous plants offering a wide range of seasonal colours: greens all year round, yellows in summer and spring, browns and blues in winter, reds in the autumn. The third section is the largest, with 4.2 hectares, and the closest to the Besòs river. It therefore contains a collection of vegetation associated with riverside environments, with their intense green colours and deciduous leaves. The plane tree is the predominant species in this environment and will, in the future, be intimately connected with the left bank of the Besòs. The banks dropping down to the river have been planted with low-maintenance lawns and a mixture of shrubs. All in all, Can Zam Park is a botanical tour of major interest.

1.04 La Muntanyeta Park
Sant Boi de Llobregat

The largest of the metropolitan parks, as it name indicates, sits on top of a small mountain or mount with exceptional views over the city of Sant Boi, and has two very well defined faces. One, looking out towards the north, facing Montpedrós and Montserrat in the distance, is the roughest and in the most natural state. It is completely covered by vegetation, in the most part autochthonous to the Mediterranean, with a predominance of pines and acacias, and hardly a trace of outside interference except for the numerous saplings that announce recent plantings. Dirt paths climb the steep slope hidden under the woods, creating shaded trails. The other side of Muntanyeta opens out to the south and west, offering magnificent views of the Llobregat delta, the sea, Montjuïc and the Collserola range. Both faces are separated by a wide, cornice path, paved with concrete and furnished with benches and lampposts, which connects both ends of the park. A grand concrete staircase, with board-lined walls, leads to the gentle, clear south face dominated by a large open field free of any constructions or trees. This immense clearing, sloping down to the more developed part of the park, is flanked by two columns of trees starting off from the path or balcony. Going down on the right, there is a paved path meandering around the football pitch. Two rows of palm trees follow the trail. On the other side of the large meadow, going down on the left, a small copse of pine trees glides up the slope sheltering several undulating wooden benches looking like fossilised accordions. Once at the bottom, paving and gravel replace the bare earth and lawns smother the ditches. A playground, benches, lampposts and water fountains sit side by side with immaculate lines of domesticated trees. In a corner, we find a set of concrete curving tiers as if in some kind of Roman amphitheatre, all reflected in a pool containing a classical-inspired feminine sculpture. A small esplanade enables public events to be staged against the backdrop of a bank of grass and poplars.

1.05 Pinetons Park
Ripollet

Pinetons Park, open, vast and accessible from any place, seems to stand like a sentinel awaiting the encroaching city as it approaches the park limits. As the new neighbourhoods take shape a few meters away, the park is seen as the future, main recreational area for this part of the city. The main access to this large green space is by a paved square which, as if some form of lobby, offers various entrances. The square is divided into two areas, one to welcome the visitor with several benches, kiosks and relaxation areas, and the other, further in and at a slight incline, containing one of the park's most special features: a powerful jet of water gushing up like a geyser, visible from the city and forming a landmark from far away. The relief of the terrain means that Pinetons is composed of large terraces or platforms laid out at different levels, and separated by banks covered with lawns and Mediterranean shrubs such as rosemary, mastic trees and Laurustinus. These terraces, generally containing gravelly soil, holding groups of trees such as pines, cypresses and holm oaks that shade some parts and leave others open and exposed to the sun. The various levels and terraces are inter-linked by stairs, paths, complete with

paving, lines of trees and inventive lamps that peer out like periscopes to light up the surrounding land with rays reflected by metal mirrors. These lamps, with their rusty-brown colouring, only illuminate the paths, the rest of the park is lit by three immensely tall towers that hold several powerful spotlights in a circle at the top. A number of water fountains with distinctive square, metal bases are distributed here and there throughout the terraces, as well as benches and litter bins. The grouping of terraces, climbing paths and stairs gives the park a pleasant feeling of wide-open spaces, as well as providing shelter, as each area, each terrace, creates a well-defined space separate from all the others. The lower part of the park borders on a long paved area made up of concrete flagstones that sees the start of a ramp plunging deep into the green space.

1.06 Football Field Park

Tiana

Centrally located in the urban fabric of Tiana, the park occupies the site of an old football field. Its essentially urban nature means that this area has to meet the multiple needs of the population. Therefore, at various moments, it is a green zone, a leisure centre and a place for holding events like fairs and gatherings. Along its longest sides, the park borders on two very important arteries: Vilesa Boulevard, connecting traffic from the town centre with the roads leading to other localities; and Mates Street, which leads directly to Tiana town hall Square. The park is divided into two separate halves by a diagonal line or artery that connects two corners located at the same level. The lower half, which is more closed in, includes an athletics track, a series of playgrounds and an area designated for fairs and meetings, the latter area includes access for the heavy vehicles that need to unload equipment when staging events. The second half rises towards Vilesa Boulevard, located at a higher level, to form a variety of areas at different levels offering a variety of wide-ranging views of the sea as the visitor climbs. Here the gardens are denser, more varied and irregular, the paths have a gentler feel and the scenery becomes more relaxing, inviting the visitor to stay a while. The different levels of the two halves of the park means that changing rooms and an underground storehouse, with access to the athletics track, have been able to be built beside the diagonal artery. The pavements along Vilesa Boulevard and Mates Street are perfectly integrated into the park and widen wherever an access is found, thereby achieving an irregular shape which traces the borders between the two. The upper pavement integrates into the park by a ramp and two stairs leading to an inner path. These entrances are accompanied by groups and lines of poplars. The remaining trees are laid out on the basis of their placement. Rows of plane trees shadow the pavement, irregular groupings occupy the sloping section of the park, and orderly plantations divide the more urban areas.

1.07 Fontsanta Park

Sant Joan Despí

The development along the banks of the Fontsanta has meant healing a serious geographical scar which restricted the balanced, orderly growth of the town centre of Sant Joan Despí. The park takes up a good part of the old gully that ran along a deep, difficult to cross ravine, which, once it was channelled, came to be used as a tip for inorganic waste. This activity modified the lie of the land as a part of the ravine was completely filled in, specifically between the cemetery and the large water reservoir for the city over which we find a sports centre. At the other end, the ravine keeps its original topography, with strong, sudden changes in levels of up to 30 metres. Building a park in an area that is so defined by its physical features has meant using two basic tools. On the one hand, the gabioned terraces, which have resolved the topographical differences, and the creation of intensive-use areas. And on the other, the woods, basically maples and ashes, consisting of a vegetable cover which connects the whole area and gives it continuity. Large amounts of soil have been tipped along the steeper slopes of the ravine creating conical forms. Further piles of soil have been placed at the base of these cones, at the bottom of the stream, to reinforce and hold the sloping terrain. These help to remember the previous function of the ravine as a tip, while respecting the original topography of the stream. The arrangement of the trees also helps remember its use as a tip, as the plantings fall from the top of the ravine and follow the courses of maximum water erosion to accumulate at the bottom of the ravine. The kinds of vegetation used have taken into consideration the properties of ravines: long periods of drought and isolation for months, seasons of flooding and intense humidity during other periods. Therefore, broom and olive trees are combined with elms, mimosas, willows and tamarisk. The steeper slopes contain plants, such as black locusts and paradise trees (Ailanthus altissima), that help secure the terrain with their roots, as well as various species of creepers and meadows of Gramineae to prevent erosion by rain.

1.08 Parc Nou

El Prat de Llobregat

Tha Parc Nou in El Prat is the largest and most regionally characteristic park in the Llobregat delta. Located south of the town centre, and close to the airport, this was originally abandoned ground planted with a large grove of poplars, nearly twenty years ago, and fertile cultivated land before that. In 1991, a pine grove was planted around the poplar plantation and this, over the years, has increasingly sheltered the park's services: barbecues, a playground where children can learn the highway code, a restaurant, picnic areas, etc. On weekends, the park is full of people. The poplars have become a large expanse of constantly changing shapes and colours: rusty tones in autumn, bare of leaves in winter and, in spring, they explode with bright green leaves again. The changes are one of the park's main attractions, as are the two avenues and canal that cross the park down the centre. The main avenue and the six paths that cross it form six large, lawn-covered meadows or quadrants planted with poplars in a square grid. At its end, the avenue opens out onto a large, semi-circular esplanade containing a permanent, built-up platform capable of holding various public events. The vegetation area around the poplar plantation is sparser and not as tall, and mainly composed of groves of young Aleppo and stone pines, with some gingkoes, palm trees, cypresses and still-young mimosas. Between the large semi-circular esplanade and the sports grounds belonging to the Sant Cosme neighbourhood, we find a very humid, slightly sunken elliptical area. This is the most typically delta-like area in the entire park and is inhabited by species such as rushes, reeds-mace and lilies, many already present before the green zone was built and which have been preserved. The ellipse is swaddled by a plantation of river-side trees such as white poplars and black poplars. For the best overall view of Parc Nou, it is best to approach it from the south-west end and climb a small, overgrown dune separating the pine grove on Can Moners Way from Aviació Road, two of the park's borders. From up here, you can see the entire area, as well as the continual landing and take-off of planes on the main airport runway, a spectacle which attracts a lot of people.

1.09 Castell Park

Castelldefels

The first phase of developing and landscaping the slopes around the castle ridge involved building a footpath to make it possible to climb to the monument from the town centre. The steep climb from the town streets to the castle has been eased by a series of concrete-paved ramps, with different lengths and ascents, which climb the hill in a zig-zag. As well as a path, the ramps become excellent balconies for viewing the town and a good part of the Llobregat delta with the sea as a nearby backdrop. The ramps, which in all cover more than a kilometre, hug the mountain by resting on reinforced concrete walls faced with plates of corten steel. These metal components are, without doubt, the most attractive and characteristic features of the project. The plates are not flat, rather they have been bent in imitation of a fan or accordion's bellows, as if someone had practised their origami skills on the metal. Furthermore, the folded plates are not perpendicular, rather they are at a slight angle. By extending their tops, the plates themselves form the ramp banisters, so that one single component, one single material, serves to mould, cover, decorate and act as a banister for the ramps. The path climbs in a zig-zag up the ridge slope to the castle, past banks of gardens, and is criss-crossed by short cuts for those who prefer to walk on the bare ground rather than concrete. The ramps are shaded for most of their length by the numerous pines and olive trees scattered alongside the trail. The gardens show a great diversity of foliage, with combinations of lawns, shrubs and trees of a large variety of species. All along the path we find landings, entrances to shady, quiet coves and small lookouts. Once at the top, the metal plates are replaced by short stone walls bordering the trails that encircle the castle and define the accesses.

1.10 Calamot Park

Gavà

Calamot Park has known how to combine the restoration of the landscape in a natural space with the right degree of accessibility to make it open to all. An example of the first goal being the complete burying of electric power lines, as well as the respect and protection given to the original masses of trees, such as the small pine woods, the old carob tree plantations and the shrubs common to the foothills of El Garraf.

An example of the second goal, accessibility, is the identification of the old paths and cultivation terraces, and highlighting them by the use of ditches and paved areas. Six different areas have been defined in the design of the park, these are characterised by the lie of the land and the kind of flora to be found in each place. The most significant area is the crest-line footpath above the pre-existing path. It gives the impression of a series of irregular shaped pieces that adapt themselves to both to the vegetation and terrain, and instead of a path it seems more like a collection of places with paving, furniture and distant views of the landscape. Therefore, along the access area from the C-245, we see lines of mimosas which divide the esplanade into two areas: a car park and a playground surrounded by a plantation of forest oaks. From here, the park is entered by a ramp which later on becomes a lookout rising 17 metres above the entrance. However, the park has another entrance area, which in reality is the main one when coming from Gavà town centre, with its front on Joan Carles I Avenue (the Begues road). An irregular arrangement of small walls with vegetation at different heights separates it from the Begues road as a kind of acoustic and visual filter. The area of Calamot with the most facilities is a wide esplanade with a small building containing installations and services. The carob and pine trees also have their specific areas. The carob trees, spread out as they used to form an avenue, are accompanied by new plantations of cypresses of different heights and parkinsonias. Drains for collecting rain water have been built in between the web of carob trees which, as well as solving the runoff problem, also offer places to sit. Areas facing the best views of the massif of El Garraf have been built resting on these water collectors as if they were outdoor living-rooms.

1.11 Solidaritat Park
Esplugues de Llobregat

The significance of Solidaritat Park is not restricted only to Espluges, but it extends over the metropolitan area. A significance which could even be described as historic if we realise that the foundation raft over the Ronda de Dalt Ring Road on which the park rests was the last part of the «ring road system» to be developed. Solidaritat Park, therefore, completed the most prestigious ring road and urban belt project of the last few years. The result of repeated political and neighbour's demands, the construction of the 2.4 hectares platform finally permitted the neighbourhoods of Can Clota and Can Vidalet to be linked at the same level, a problem which needed to be resolved as they were previously separated by the rugged gully which the ring road occupies today. With this problem in mind, Solidaritat Park fulfils two fundamental goals: first, a pragmatic one, to inter-connect the city's urban fabric; and the second, an aesthetic aspect, to have a positive influence on the landscape of the Ronda de Dalt Ring Road. The first objective was dealt with by extending the existing streets on either side of the platform, two for vehicles and a further two for pedestrians. The latter, L'Esport Street and Pau Torres Street, create a large lawn-covered reception area between them that, at its widest point, contains one of the most special features of the park: a six-metre-tall steel sculpture by Alberto Udaeta. This central reception area is the true artery which gives the park its structure. It acquires special prominence at dusk when the lawn lights up with numerous beacons that strike the sculpture as one to produce an explosion of light and emphasise its status as a monument. Two seemingly light, 12-metre-tall metal portals demarcate the reception area on either side, and support two lines of neon lamps which, because of their intensity, can be seen from far away, producing a particularly striking effect from the ring road. As they drive by, the motorists can see two horizontal lines of lights hanging in the sky, symbolising the linking of Can Clota and Can Viladet above the highway. The central, lawn-covered reception area divides the large platform into sections which can be put to a variety of recreational uses by the employment of terraced platforms, these are marked off by dense plantations of peppers that further divide the park into four sectors. In contrast, the entrances to the ring road tunnel are planted with very different types of plants, both on the south side and north the side. Therefore, yellow flowering mimosas grow on the sea-facing side, while white flowering almond and cherry trees are planted beside the exit facing the mountain. The purpose of the plantations is to produce a large blotch of colour around the tunnel mouths, and to create the same effect in daytime as is produced by the rows of light at night-time. In other words, rays of light and masses of colour that, due to their dimensions, fix themselves to the drivers' retinas as he goes past and identify the two neighbourhoods being brought together in his mind.

1.12 Parc de Mar
Castelldefels

This new coastal park forms part of the general renewal that the sea front is undergoing these days, the most important involving the construction of a promenade and the removal of the old beach-side kiosks. The Parc de Mar hopes to restore what pretty much used to be residual land, formed by a pine grove hidden behind the kiosks. As well as being a shady resting area regularly invaded by picnic lovers who, as well as their cars, brought tables, folding chairs and, even, tents, often as not, the site was also used as a tip for construction debris, daytime parking for bathers, and night-time parking for bars and restaurants. Now, this slightly triangular area has been blocked to vehicles and planted with pines and shrubs. New dunes have been formed to protect the existing vegetation, as well as a wooden fence installed to separate the promenade from the beach and define the grove's accesses. On the sea front, the park ends before the pedestrian section of Maritime Boulevard, whereas inland, it stops at the road lane section of the promenade. At one end of the park, the road separates from the pedestrian platform, to go inland and later return after gently going round the back of the pine grove. At its western end, the park borders on private property which the Council hopes to acquire in the future to continue the general restructuring of the municipal sea front. The oldest pines in the Parc de Mar were planted, as were the majority of coastal groves in the Llobregat delta, at the beginning of the 20th century in order to halt the migrating sand dunes that the wind formed and threatened to encroach on the interior cultivated land. Some of those original dunes can still be seen in the pine grove and one of the main goals of this project was to protect them. Similarly, in order to protect the park from the heavy human presence recorded in the area, a network of footpaths has been created to allow visitors to walk through the pine grove and, if they wish, cross over Maritime Boulevard to the beach. The areas between the paths have been replanted with autochthonous shrubs offering low-maintenance and easy integration. The Parc de Mar in Castelldefels is not only a pleasant place for a stroll, it also offers wooden benches for a rest, water fountains that quench your thirst and, for the little ones, the chance to enjoy the playground area.

1.13 Bellvitge Park
L'Hospitalet de Llobregat

Bellvitge Park is the result of transforming more than three hectares of a tree-lined esplanade into a garden park that is free of architectural barriers and been given over to soft ground and the leisure interests of the neighbours. Despite it being totally flat land, a sort of labyrinth has been built running beside Marina Boulevard made up of lawn-covered dunes, trees, shrubs and rock gardens, with meandering gravel-lined paths in between. Where the paths widen out or cross one another, we find features such as benches, lamp posts, service huts, a refreshments kiosk, a pergola, a wooden footbridge, two table-tennis tables or a children's playground. The dunes and the vegetation covering them visually distance the interior of the park from the bustling boulevard. A long row of trees runs down the middle of a wide gravel path that crosses the park lengthways from Rambla de la Marina almost to the Bellvitge hermitage, along one side, the path is accompanied by benches with backs, while on the other side, they have no backs at all. At the beginning of this path, just next to one of the neighbourhood's typical blocks of flats, we find a small, rectangular, time-worn landing stuffed with trees and benches to create a shady resting place. Further along, a branch of the central path becomes a children's playground protected by a lawn-covered dune. Further along yet, the path reaches a large space paved with flagstones which, at one end, near the labyrinth of dunes, contains a canal of free-flowing water. The source of this water is an ornamental fountain with rocks and two sprinklers to spray them. The small pool of accumulated water is easily crossed by a ford of stones. Running besides the canal we find a plantation containing various types of canes, palms and other plants autochthonous to the Llobregat delta where the park and all Bellvitge is built upon. On the other side of the canal and next to the blocks of flats, flower-beds full of seasonal plants illuminate the middle of the park with colour. To give the park even lighting, tall towers with conic projectors have been installed where the paths cross, while low lamps have been chosen for other strategic points.

1.14 La Molinada Park
Pallejà

Located in the place commonly known as Can Tarruella, and more recently as Can Pablo, la Molinada is essentially an urban park whose status is about to be reinforced with the new housing developments growing beside it. The most symbolic architectural feature in Pallejà, the castle, rises up west of the gardens together with Generalitat Avenue (the old national road, N-II), to make up the façade of la Molinada overlooking the town centre of Pallejà. Meanwhile, on the eastern side, a new

residential area continues to grow where recently there were only fields. The park has been built on an area that contained a variety of architectural and botanical features, a good part of which have been conserved. The old stately home of Can Tarruella awaits restoration and integration into the park. Its location, which divides the town into two different parts (one established and the other under construction), is well reflected in the different heights of its two outermost edges, matching the slopes of the old fields as they gently descended to the banks of the Llobregat river. A ramp and a flight of stairs which were there before, but have been restored, lead the visitor from one level to the other. The upper level has only one access from Generalitat Avenue, where the shape of the pre-existing fence has been changed. Large letters with the words «La Molinada» clearly inform the passer-by where he is. The other side of the gardens, to the east, is easily reached from the town by a wide pavement which accumulates benches and trees as it goes further into the park in preparation for the heart of the green zone. In terms of the vegetation, the lush trees surrounding Can Tarruella creating a shady garden of some 2,000 square metres have been preserved. In the lower level, a rectangular pool has been kept and a hall giving access to two very different areas has been built next to it. On one side, an «empty» space, held up over a diaphanous lawn that replaces an old tennis court; and on the other, a «full» space, formed by a coppice of rosewood with a few palm trees and plane trees mixed in, and includes a children's playground. Among the species of trees to have been conserved are 21 mid-sized orange trees that have been transplanted to form a small orchard.

1.15 The Restoration of the Banks of the Llobregat River

Cornellà de Llobregat

As with many other riverside municipalities along the Llobregat river, Cornellà hopes to environmentally restore the river and its banks for the enjoyment of and recognition by its population, which for the last few decades has lived with its back to the river that has given the county its name. The initiative affecting the banks of the Llobregat in its passage through Cornellà ranges over some two kilometres and six hectares. This is an area that, for many years, has been cut off from the city by the passage of such important infrastructures as the Ronda Litoral Ring Road and the railway line to the Barcelona port. An agricultural road has been improved and signposted to give better access to the river, and a car park built to deter drivers just before the passageway under the railway tracks. On the left bank of the Llobregat, the project has consisted of landscaping the river's containing banks and converting the top of these into a riverside footpath. The elevated path has had concrete blocks put down every 300 metres to act as tiers and provide access to the river-bed. Earth has been added to the breakwaters and sowed with water plants to secure them, while further down, where they are more prone to flooding, the breakwaters have been planted with clumps of reeds common to this kind of environment. All kinds of riverside trees, such as white poplars, weeping white willows and tamarisks, have also been planted along the banks. Individual mimosas have been used besides the accesses to the river-bed as markers. The vegetation, which does not necessarily shun outside species, has not been planted in straight lines, rather it attempts to break down the linearity of the river by drawing trapezoidal shapes that climb the banks in an effort to introduce variety and richness of landscape. The river-bed is reached by coloured blocks that are arranged so that it is both possible to sit on them or use them as stepping stones to go down to the river.

1.16 Can Mercader Escarpment

Cornellà de Llobregat

Town planning in Cornellà de Llobregat has always had the added problem of working on rough, uneven terrain that has made the connection of neighbourhoods difficult. Where this physical barrier becomes most evident is the large escarpment separating Sant Ildefons, above, from Can Mercader Park, on the plain. At the top of the escarpment we find one of the city's most important landmarks, La Miranda Tower, seated on a natural balcony with a view overlooking all the Llobregat delta. The project has consisted of converting this large escarpment into a garden while preserving one further problem: the railway line at the bottom. Ramps, stairs and a passageway under the tracks are the tools used to deal with the project. Beginning with the highest part, we find the extension of Salvador Allende Avenue, accompanied by the construction of two parallel boulevards for pedestrians, separated by tree-covered tiers and banks with gardens. Rows of rosewood, with their spectacular yellow flowers in summer, span the boulevard and spread to the tiered area. Between Salvador Allende Avenue and the railway track there is a drop of some 20 metres embedded with ramps, stairs and resting areas until reaching the station and the underground passageway leading to Can Mercader Park. The new sloping areas to have appeared have been covered with lawns and longitudinal clumps of bushes and trees to stabilise the escarpment, and accompany and shade the boulevards. White flowers in winter, yellow in summer and the permanent green of the pines all year round create a variety of colour over an area of almost 3.5 hectares. The railway underpass leads to the rear entrance of Can Mercader, the extension of the park's central avenue. A flat area of over three hectares extends between the railway and Can Mercader, with a square where the park's paths meet the access to the station. A car park connected to Conflent Street has been created to one end of this flat area. Meadows of grass and deciduous trees dominate this scenery.

1.17 Pi Gros Park

Sant Vicenç dels Horts

Pi Gros can be considered to be the central park of Sant Vicenç dels Horts. Located in the mountainous part of the municipality, at the foot of Castellar hill, it is an abrupt long extension separating the neighbourhoods of la Guàrdia and Sant Josep that preserves its essentially rugged nature. Nevertheless, at the top it contains an area with facilities known as the terraces. This is an place with a steep slope preserved, precisely, by three terraces planted with various Mediterranean species (holm oaks, oaks and acacias) and some exotic ones (locust trees, white cedars and Judas trees). The terraces are open for strolling, stopping and contemplating the view of the valley below and the Llobregat delta, as well as the southern slopes of Collserola. The upper terrace, recommended for its views, contains a picnic area and a bar. The bar was originally conceived as a small counter for use in summer, but has since been improved with a roof and mobile wooden enclosures for year-round use, and blends in harmoniously with the rest of the park. On the lower terrace there is a trapezoidal, gravel-covered esplanade containing various children's playgrounds and a mixture of trees such as pines and holm oaks for shade. In front of the esplanade, regularly used for a variety of group activities, we find the magnificent, hundred-year-old Pi Gros (or Large Pine), a majestic tree which gives the park its name and is classified of local interest by the council. Its silhouette, recognised by all of Sant Vicenç del Horts, gives the place its particular personality. The terrace walls are made of locally found, rusty coloured and ochre slate. These robust, magnificent walls, reminiscent of the walls that divided the fields of old, stand out for the quality of their craftsmanship and sense of durability they exude. Large flights of wooden stairs link the various levels in this section, and also connect with the ramps and stone stairs. The other part of the park, which is more rugged, is crossed by the Font de Sant Josep Way and follows the course of the stream by the same name. The path, which runs parallel to the river-bed sculpted by torrential waters and is therefore quite sunken in, links the town centre with the terraced area. Either side of the paved path, the vegetation is very different on both banks. The north bank, shadier and damper, has been colonised by a sub-Mediterranean species, the Portuguese oak. Close to the water we find riverside trees such as ashes, elms, saddle trees and sarsaparilla. Further away from the stream we find a dryer climate with oaks, holm oaks and, standing out above all the others, a large, sturdy, majestic elm. The other slope, facing the midday sun, is barer due to the greater dryness and isolation. The species that prosper here are Aleppo pines, broom and kermes oaks. Traces of the old agricultural past are to be found with the presence of carob trees and fig trees dispersed about the place.

1.18 Can Masachs Park

Ripollet

One of the distinguishing features of Can Masachs Park is its intense use, explained by the presence of public buildings around it that attract large numbers of people throughout the day: the Town Hall, located in the old farmhouse of Can Masachs, the administrative annex, the municipal library, a primary school and an institute. In addition, the park is crossed by pedestrians going to the town centre from the railway station located across the Ripoll river and the A-18 motorway, in the municipal territory of Cerdanyola del Vallès. A row of medium-height lampposts crosses the park showing the main route. The park leaves an impression by its desire to use a mass of trees at its southern half to screen the nearby industrial estate and the deafening motorway. The park is located on a fluvial plain and is therefore fairly flat. As in a puzzle, the park is divided into fitting geometric L-shaped pieces, some green with grass, others asphalted, covering all the possible pedestrian routes. The park furniture, benches, litter bins and fountains, is concentrated on rectangular gravel bands near the buildings.

Whereas the vegetation is concentrated in the small woods in the southern half, which thins out as it approaches the areas with greater pedestrian traffic. The denser part of the woods, closer to the river, contains a predominance of riverside deciduous trees of great, majestic height such as black poplars and white poplars, whereas in the clearer parts we see the predominance of evergreens and shorter trees, such as acacias and pepper trees. The more intense colours are contributed by the yellow flowers of the shrubs accompanying the street furniture and beside the main path that crosses the park.

1.19 Mariona Park
Molins de Rei

Mariona Park distinctly separates the town centre of Molins de Rei from the El Pla industrial estate, one of the most important inside the metropolitan area. The green zone is made up of a large rectangular area accompanied by another smaller one pressed up against national road N-340 (Barcelona Avenue). The park contains clearly defined areas for different uses. The first artery, crossing in a diagonal, creates two contrasting areas. The area next to the housing is more urban, with playgrounds and sports-like activities like skating rinks. A web of trees runs through these areas in remembrance of when, not so long ago, the land was bursting with leafy fruit orchards. The selected trees are mostly short yet provide excellent shade. Their heavy boughs and colourful flowers give the park a contrast of colour both in winter and in summer. The other area, closer to the industrial estate, mimics a riverside wood with a poplar plantation running from one end of the park to the other. This wooded area hides a series of nature trails and routes, with interspersed resting areas, for walking and jogging. Here we find a small earth hummock or elevation made up of the soil left over after the rough terrain was evened out to create the park and make it look more natural. A grandstand overlooking the industrial estate has been built at one end, to end on a grassy slope. The other end, facing Barcelona Avenue, contains an elongated square or vestibule used for hosting a variety of events. Behind the square there is a large meadow giving a magnificent sense of space and a transition between the woods and the town. The part of the park facing the housing on Menéndez Pelayo Street, is in reality a boulevard shaded by a long line of plane trees sharing the avenue. Generally, the plants have been distributed so that, as different species come into flower and fade again, the perspectives, colours and textures change with the seasons and the location of the spectator. For example, seen from Barcelona Avenue, Mariona Park presents a façade of Japanese acacias with dense, ample boughs in spring, pale yellow flowers in summer, and bare branches in winter.

1.20 Turonet Park
Cerdanyola del Vallès

The park occupies part of Ca n'Altimira or Les Fontetes hill, with an altitude of 103 metres, although it is commonly known as Turonet (or the little hill). Located on the last foothills of Collserola, halfway between the range itself and the Vallès plain, the hill has been saved from the ravages of the construction around it because of its geography. Populated, only a few decades ago, by woods and vineyards, today, Turonet is located at a strategic entrance to the town, between the residential areas and the main roads. The summit, containing a small pine wood, is one of the most important landmarks in Cerdanyola. The park is crossed from north to south by a paved path from which other trails lead off to points of interest. Turonet is divided into two areas, the perimeter and the centre. The first, of lower altitude and close to the town, contains the majority of activities and facilities, while the second consists of a large green carpet that climbs to the top of the hill. The less rugged part of the park begins at the main entrance, next to L'Estatut Square. Here we find a large esplanade for public events from which the north-south path branches off. At one end of the esplanade, four giant stone pines welcome the visitor to the park. The part of the park closest to the built-up areas is made up of rows of deciduous vegetation such as poplars, plane trees, black locusts, linden trees and mulberry trees that shade the gravel-covered areas, playgrounds, sports tracks, around the swimming-pool and rest areas. The colours in these places change with the seasons. The rest of the park, located between the sports installations and the summit, is a large sloping meadow with trees and young shrubs that have adapted to the gradient of the terrain to form a small Mediterranean wood of evergreen species such as pines, holm oaks and oaks, that link up with the more natural parts of the hillock. A series of artificial dunes populated with shrubs helps to separate the park from the land around it and define the different areas. Right at the top, next to an institute, two small triangular squares surrounded by olive trees and poplars form a lookout giving excellent views over Collserola, Sabadell, Montserrat, the Marina mountain range and the Besòs valley.

1.21 Les Planes Park
L'Hospitalet de Llobregat

Les Planes Park is an authentic central park, the green lung of l'Hospitalet. It is located between the neighbourhoods of Can Serra, Pubilla Casas, la Florida, les Planes and Sant Josep with a population of over 111,000, chaotic development and densely populated. In this environment the main purpose of the park is clear: the physical, mental and visual oxygenation of the inhabitants. Located on the last foothills of the Collserola range, in a place known as Samontà, and spanning the banks of the old cemetery gully, the park unites the surrounding neighbourhoods. Planting has considered the features of each place. Therefore, the bottom of the watercourse contains an abundance of riverside trees, mostly deciduous plants, while on the higher ground there is a predominance of dark-green evergreens. Following the course of the stream, now channelled, we find dense rows of black poplars and white poplars, followed, further down, by pines and holm oaks that create woody scene. Here we also find an artificial 32 metre-high hillock which, across a footbridge, connects to a lookout. Two of the accesses to the park are found at either end of the stream, one, at the southern end has a car park shaded by mulberry trees. Another route, running north-south, is a little harder as it climbs 23 metres to the top of les Planes hill by a series of ramps and stairs. The various terraces and landings along the climb contain tree covered areas, playgrounds and sports areas. The largest of these contains la Florida football ground. The side closest to Isabel la Catòlica Avenue is the most urban. Here we find the main entrance, in the form of a large public square overlooked by a clock tower. The square finishes on a balcony that serves as a lookout and rests on slate walls. On the other side of the park, climbing up the slope, we find a tall square chimney, an omnipresent vestige of the industrial past of the area, side by side with a modern sculpture and another unique statement: a plane tree with three branches. Once at the top of the park, we can enjoy the views over l'Hospitalet and its environs.

1.22 Les Aigües Park
Montcada i Reixac

Water is, obviously, the soul of this park, together with the installations built for its utilisation. These consist of the Rec Comtal (Barcelona Irrigation Canal) and the Pous de Montcada (Montcada Wells), which used to be of vital importance in supplying water to a good part of the metropolitan area. Its presence, however, closely associated with the Besòs river, has not been wasted as it has enabled this zone to be saved from the urban and industrial voracity that has engulfed the surrounding areas. The railway divides this green zone in two, though a pedestrian underpass unites the two halves. The park is the closest to the town centre and serves to join two neighbourhoods, Can Sant Joan and de la Ribera, separated for many years by the irrigation channel and the tracks. In addition to the railway, the park is also crossed by a bridge uniting la Ribera Avenue and Unitat Avenue. In the future, it is envisaged that the bridge will be demolished, the tracks will be covered in time for the arrival of the high-speed train, and the wells will be converted into a museum of water. The railway track forces the park to be divided into two sectors, one next to Montcada hill, defined by the Barcelona Irrigation Canal, and the other beside the river, where the wells are found. Small dunes covered with autochthonous plants, such as broom, rosemary and lavender, hide the ugly view of the environs, a task that is supported by the presence of numerous trees, both recently planted and pre-existing, which form dense coverings of shade. The Barcelona Irrigation Canal sector contains the Mina House, today a community centre for pensioners, commonly known as El Reixegó. This building, built under the reign of Charles III, distributed water to the canal and the old Montcada mine. The canal begins under the house and runs uncovered for a short length. A terraced slope, made up of railway sleepers to form steps, tiers and gardens, separates the canal from Unitat Avenue which runs at a higher level. Leafy clumps of mulberry trees, plane trees, poplars, ashes, nettle-trees and black locusts are to be found here, accompanied by pines and holm oaks that keep the area green all year round. All the trees are shadowed by one exceptional elm containing three branches and a dense, regular crown. In one corner, this greener area gives way to a large esplanade especially designed for public events, while petanque courts at another end round off the park's facilities.

Squares and Gardens

2.01 The Environs of the watchtower
Montgat

The improvement and cleaning up of the environs of Torre de Guaita (or watchtower), one of the most regionally characteristic buildings in Montgat, has concentrated on paving the environs and eliminating various features that clashed with the tower located close to the beach. Therefore, one of the most striking initiatives has been eliminating many of the concrete walls constructed next to the underpass under the railway. The walls involved the creation of zig-zagging ramps that congested the small amount of free space in front of the tower. Now, a single ramp, in a straight line beside an old wall, serves to access the entire space, leaving it free and clear. The various walls and ramparts on this side of the tracks have been painted a gentle green to unite them all, whereas the ramps have all been covered with the same type of metallic banisters. The landing around the tower has been paved with concrete flagstones with a smooth finish, while the ramp uses the same pieces, only with a granular finish to prevent slipping, even though the gradient is slight. A new wooden fence has been built to separate the complex from the railway tracks and visually bring the whole space together. The fence will be covered with creepers, mainly bougainvillaea. This green covering will give the area around the tower a new façade from the tracks, and help to fence in the yard that has sprung up between the monument and the railway tracks. The access to the beach has also been modified. The ruins of the buildings demolished to provide access to the beach made reaching the sand difficult, therefore gently descending wooden platforms have been built to the beach. The path to the beach uses Flanders pine treated with copper salts for durability and weather-proofing, necessary for a marine climate such as this. The restoration of the watchtower itself is being left for later on as it requires an accurate, specialised study. However, a clean up of the environs has been carried out, particularly the electrical cables that were hanging loose or were in contact with the tower. To highlight the monument, two sunken projectors have been embedded in the new parterre to illuminate the monument at night.

2.02 Bòbila Square
L'Hospitalet de Llobregat
Esplugues de Llobregat

Bòbila Square is shared between two municipalities in pretty much equal parts: Espluges de Llobregat and l'Hospitalet de Llobregat. Buried in a densely populated urban area crammed with narrow streets, the square is a major centre of interest due to the various facilities accumulated around it (a Health-Care Centre, a library, a market, a church and the headquarters of various civic bodies). This means that the square is exposed to intense human traffic. The greater part of the surface has been paved with red ceramic paving, so that both the colour and texture of the pieces are reminiscent of the old brick-kiln which used to exist in the area, a historical fact which is also remembered by the name of the square. The presence of trees is very important in this urban space.
A plantation of pagoda trees and rosewood meanders in an irregular line from the centre of the square around the playground and the events area. The public can walk under them and sit in their shade. In a way, the trees unite the «border» between the two municipalities. The difference in level between the two ends of the square means that it is an inclined plane with a varying gradient, thereby solving all the architectural barriers which the place had before the project. There are four distinct zones in the square that are not covered in ceramic paving. Two are lawns with small rows of poplars. Another, divided into two flat levels and with wooden strips, can be used as a stage for various events. And the last one, with rubber paving painted blue and cream, contains various children's games. At one end, the square has an access road to the underground car park below the Health-Care Centre. At the other end, the change in ground level is made evident by two staircases connecting to neighbouring streets. One of these stairs includes an escalator for use by people with mobility problems. A series of terraces planted with poplars climbing upwards between the health centre and the market help give the square the sensation of a landing, a place for repose and relaxation, that produces its unique identity.

2.03 Joaquim Torrents i Lladó Square
Badalona

A clear example of the transformation of pretty much abandoned waste land in a green zone, JoaquimTorrents i Lladó Square succeeds in fusing two initial hopes: to hold an impressive quantity of vegetation, the greater part trees; and, at the same time, to provide sufficient paved area for walking, meeting friends and, from the physical point of view, benches, lampposts and litter bins. It is this combination of park and square that makes it so special. Three large paved platforms cross from side to side, these are in turn crossed by a further two narrower ones, more like paths. One of the narrower platforms, in fact, follows the line of an old paved path that used to cross the grounds. The other pavement, newly built, follows the line of Filosofia Street which leads to the square. Between the pavement and the Roca Residence, at the north end of the park, there is a dense mass of trees with a small wood taking up almost half the square. The other trees have been planted to shade the pavements and are scattered around the perimeter of the square and the platforms. Some of these plants, like the palms, acacias and several rows of plane trees, were already here before the project began and were preserved because of their presence and size. The main transformation that the grounds have seen has been topographic, as there is an eight-metre difference between John Lennon Street and Martí Pujol Avenue. This difference in height used to be resolved by fairly solid banks, that have now been softened by adding soil so that containment walls would no longer be necessary. It was necessary to level the ground because the platforms needed to be fairly flat. It was also necessary to demolish some of the old walls that used to hold up a series of disused petanque courts. One of the most original features of the new square is the lookout at the meeting point of John Lennon Street and Guerau de Llost Street, built making good use of the roof of a transformer station which was moved to the new park especially for the purpose. The choice of entrances was obviously where the pavements and platforms began. The most distinctive access, though, is that followed by the original path, where there is now a vestibule with trees and a living-room paved with wood to welcome the visitor.

2.04 The Pedemonte Gardens
Sant Andreu de la Barca

Pedemonte House is a luxurious, beginning-of-the-century, second home built when Sant Andreu de la Barca was a small agricultural and summer-holiday town. Its fine gardens eventually passed into the public care. Given the historical, almost noble, eminence of the gardens and the architecture they contain, it was decided to furnish the gardens rather than develop them. In other words, the contemporary lighting or benches commonly found in other modern parks was not installed in order not to clash with the style that envelops Pedemonte House, a style that has been respected because it is one of its main charms. Therefore, the garden has been left as it was and a curious piece of furniture was created with a wooden bench, a light and a screen. This creation was inspired by common garden chairs and their sense of temporary placement, but with the added twist of disproportionate dimensions (the backrest is immense), giving a feeling of solemnity and mystery particular to historical gardens. No changes have been made to the pre-existing vegetation. If anything, the garden has been cleaned up and reinvigorated. The boundaries of the garden have been defined by an exhaustive plantation of poplars that act like a screen, and walking trails and rest areas laid down. The most remarkable feature is a wooden amphitheatre seating 120 people, located at the main entrance to the gardens. This interesting open-air theatre, designed for small concerts and plays, has a fascinating backdrop, an old windmill tower. From here, a wooden path leads across the gardens in a diagonal to the front door of Pedemonte House. Other transversal paths branch out from the main one to lead the visitor to the heart of the dense vegetation and out again to another trail, a yellow-paved road suitable for maintenance vehicles. In between the criss-crossing paths, spread at random beneath the trees, we find the unique furniture, with bench, light and screen, inviting the visitor to sit, relax, and enjoy the view.

2.05 Mohandas Gandhi Square
Espluges de Llobregat

This garden square was created by the removal of a small island of buildings and the conversion of a section of Ametllers Way into an area reserved for pedestrians. To make it a bit larger yet, a part of Serra del Montsec Street was also put to the service of the passer-by. Bit by bit, after several additions, a rectangular space was achieved, marked off by housing at the furthest ends and two streets along the sides. Broadly speaking, the square is divided into three areas: one a garden, another paved and the last one covered with soft rubber for playgrounds. The garden consists of a lawn-covered rectangle where a row of tall trees has been planted to continue the orientation of Serra del Montsec Street. From the row of tall, thin trees, groupings of smaller trees spread out as if in a fruit

orchard, while leaving a good part of the lawn near the paved areas free. In the middle, there is a clean, clear space paved with concrete slabs and free of clutter, creating a square that can be crossed without hindrance and used for meetings and gatherings. Between this area of «hard square» and the buildings on the old Ametllers (almond trees) Way, we find a row of some twenty trees shading the benches underneath. A special feature is a fountain with sprinklers located on a bank of broken earth-ware, forming an impressive barrier between the square and Bruc Street.

2.06 Joan Fuster Square

Montcada i Reixac

If any single word can define this square, it has to be geometry. This is a flat, perfectly rectangular space, created in a recently built, perfectly delineated neighbourhood. The internal division of the square is also governed by the straight line and the 90 degree angle. The various materials that cover the ground help to distinguish the function and purpose of the different areas in the square, fitting into one another like puzzle made up of rectangular pieces. Therefore, we find seventeen pieces covered with grass or ivy, five with gravel, five more covered with paving stones and another ten more paved with concrete, all criss-crossed, from left to right and top to bottom, by a trail covered with paving slabs running across the square to connect the interior with the four corners that enclose it. The square is surrounded on all four sides by housing of the same height and similar architectural features, something that reinforces the studied, balanced, rectilinear atmosphere even more. The grass and ivy-covered spaces also hold groups of trees, thereby creating the garden sections in the square. The pieces with gravel also house trees, whose job it is to shade the playgrounds located in these areas. The romantic-style benches are found at different points in the park, particularly the areas paved with concrete which are conceived as parallel passageways that perpendicularly cross the square between València Street and Alacant Street to communicate the different areas. In one corner of the square, one of these concrete passageways becomes a large open track suitable for hosting events such as concerts and shows, and contains, at one end, a stage or platform that rises half a metre above the ground at one end. At the other end, next to Mallorca Street, we find small square, also in concrete but containing a variety of trees and benches, forming one of the main entrances to Joan Fuster Square. The street lighting is also governed by geometric criteria, and is arranged to light the crossing passageways and various interior spaces.

2.07 Palmera Square

Sant Adrià de Besòs

Palmera Square is basically an access route to a pensioners community centre. It is an almost flat surface that contains a palm tree right in the middle that gives the square its name. In fact, the square can be seen as an island, as it is framed by a series of buildings: the previously mentioned community centre, a block of flats on Doctor Fleming Street, another on Goya Street and another construction designed to house more facilities. The re-planning of the square has hoped to increase the pedestrian area between the buildings as much as possible, creating a unified space with a continuous paving of painted concrete and marked off by strips of prefabricated pieces. The square is divided into two spaces on either side of a row of trees following the line of Doctor Fleming Street right up to the pensioners community centre. And at the midpoint of this line, the ever-present palm tree. Goya Street also finds its prolongation in the square in the form of another pedestrian route. The western area, next to the community centre, has been organised as a kind of living room so that the passer-by may sit under the trees. Pensioners, as was hoped, are their main users, especially during the daylight hours. The other more «active» side, contains a playground area with a central gravel-covered piece. The layout of the trees is based on the trapezoidal shape of the square, with the predominance of straight lines. Therefore, two rows of plane trees continue the plantations that already existed on the adjacent streets, while two rows of poplars mark the pedestrian route that extends from Goya Street. The areas between these rows of trees are filled with plantations of two different species of linden trees, while the ground itself is broken up with garden sections containing shrubs and lawn. Grass is also seen between the slabs of paving, so that the square always seems green no matter where you look at it from, always, of course, with the palm tree in the middle as a landmark.

2.08 The Gaudí Square Lookout

El Papiol

Facing south, towards the sun, the Gaudí Square lookout lets the visitor enjoy a wide view of the lower Llobregat valley. The lookout sits on top of a 10 metre-high containment wall with a street. The street pavement used to be only one metre wide and choked with a line of plane trees, so that its use by pedestrians was somewhat difficult. A line of vehicles, parked half-square to the kerb, separated the pavement from the road. The solution adopted to gain space was to built a projection, a kind of wooden balcony, 3 metres wide and 53 long, offering a space for walking, sitting and enjoying the view. The role of lookout for the balcony has meant that the banister needed to lean out, inviting the passer-by to reach out and rest his elbows on the wide handrail. Ten benches have been installed on the old pavement facing the view and the sun. Also, a wooden pergola has been anchored to the pavement so that its slatted roof casts bands of shadow over the benches during the summer months. Because the plane trees are still too young and located too far back, they are incapable of shading the benches. The design of the pergola has taken the presence of the trees very much into consideration, and has wanted to play with the perpendicular form of the trunks and the irregular length of the bows. Therefore, the metal pilasters anchoring the pergola to the pavement are tilted towards the street, to form a visual angle with respect to the row of trunks. The playful pergola also challenges the trees to break the rectilinear perspective of its roof which appears to be broken and pierced by the branches, to form one wooden mass. On the other side of the pavement, where before the cars parked half-square to the kerb, they now park in a line, which has meant that the pavement could be widened without restricting the road and traffic can still pass comfortably.

2.09 La Virtudes Orchard

El Prat de Llobregat

The garden in La Virtudes Orchard was originally a private space and closed to the nearby streets by walls. It only had one entrance, a double wrought-iron door anchored to two pilasters crowned with two ornamental flowerpots. When the garden became public property, the door was opened for the day and closed at night. Inside there was a square garden with symmetrical beds, gravel soil, romantic benches and established vegetation. But there was one problem, it was too closed in with only one entrance and no views to the outside, so it received very few visitors. The main initiative in La Virtudes Orchard has been to break the private nature of the garden and open it out to the outside. The enclosing wall has been made discontinuous and lowered to a few inches above the ground, making it into a kind of long bench that defines the garden and keeps a certain sensation of bordered space, controlled and separate from the traffic. The iron door on Manuel Bertrand Street has been kept as it was and remains wide open day and night, even though the orchard is totally open along the two other streets (the fourth side is a medium-height wall). In reality, the garden is now a continuation of Pintor Isidre Nonell Street, a pedestrian passageway which is expected to be widened and crosses the block of houses. Therefore, the garden enclosure wall along this street has been removed and replaced by three asymmetric rows of plants that allow entry. The gravel has not been removed, instead it takes up almost half the grounds and contains a series of playgrounds (see-saws, rocking horses, swings, slides, etc.), which means that the gardens are visited much more often than before. The boundary between the concrete paving and the gravel is uneven in order to breakdown the geometric rigidity that characterised the old La Virtudes Orchard. The old romantic benches have been re-installed, and the trees, which were well-rooted and of considerable age, have been kept. Two parallel rows of mulberry trees, a group of large pines and a tall palm tree stand out.

2.10 Lloreda Square

Badalona

Planning in Lloreda Square has had to resolve the difference in height between its sides, which were of some three metres. The solution was to built a concrete ramp and sloping ground that together connect the higher and lower parts of the square. At the higher part, in contact with Lloreda Avenue, we find a square with trees scattered here and there, to create what might be called a paved square. The lower part, meanwhile, is reserved for a gravel-covered square connecting with Riu Onyar Way, and is characterised by the large presence of trees, especially plane trees and acacias on gravelly soil. Apart from the ramp and the sloping ground, the difference in height between these two levels is resolved with two gentle, lawn-covered banks that contain a variety of trees. Located within a densely populated area, Lloreda Square is open to and easily accessible from its surrounding areas (except for the side bordering on a football field), inviting the passer-by to come in, sit on one of the many benches dispersed around the square or play petanque in the courts located in a special gravel-covered area. In reality, this lower half does not consist of a single platform as it contains two levels, although the

difference in height is very small. Three staircases and two small ramps located at each end help the visitor go from one level to the other without any difficulty. The walk from the gravel-covered area to Riu Onyar Way does have to overcome a significant change in height, this is achieved by two elongated ramps surrounded by banks of gardens. The lighting in the square is resolved by various towers and small lines of ground-level lights that mark out the different trails.

2.11 Era Square
Pallejà

The construction of the suburban development of Pallejà has involved dealing with areas which, leaving behind their agricultural past, need to be included in the new urban fabric. Therefore, an area of 4,000 square metres has appeared between Onze de Setembre Avenue, the municipal sports centre and several open-air sports installations to become the new Era Square. This is a space with different altitudes along its sides, therefore lawn-covered banks and ramps have been used to resolve this problem. Coming from the avenue, we find a large, gravel-covered, quadrangular surface containing playgrounds, benches and a sparse plantation of trees, as well as a tall illumination tower. This platform is surrounded by a low wooden banister accompanied by a row of white-flowering trees in spring and summer, and red fruits in winter. The gravel square is flanked by two large pavements. One leads to the main entrance to the of the sports pavilion, and the other, in a reddish colour, draws a right-angle connecting the various installations around the square. If, to these, we add the pavement on Onze de Setembre Avenue, we find that the square is totally bounded by four pedestrian platforms. At the end of the gravel platform, a small ramp, paved with different size stones, runs down gently sloping banks to a small triangular square containing a rectangle of ceramic pieces, a vestige of the threshing floor (Era) of old. The space is filled by a metal fountain set into one end of the rectangle and various trees with violet-coloured leaves. Because this space is located slightly below the level of the rest of the square, it is a warm, welcoming, restful space. Hidden away in another corner, Era Square is also able to house a previously existing terrace bar.

2.12 Plaça de la Vila (Town Hall Square)
Sant Feliu de Llobregat

The conversion of the town hall square and two adjacent streets into a pedestrian zone has meant the ennobling of an urban environment which is very important to the lives of the local population. The square is a trapezoidal foyer with the town hall at one end and the parish church at the other, two buildings which, despite their scant architectural interest, constitute two unavoidable landmarks in the town centre. Before the project, the square was exposed to immense pressure by circulating traffic and parked cars, reducing it to a simple paved island surrounded by roads whose only claim to being described as a square was two lines of plane trees. Now, however, clarity and a sense of space rule. The new paving has a slight curvature and acts as a large carpet covering and uniting the different levels of the grounds. Small, pre-fabricated concrete sections, like smooth Roman paving stones, cover the square. Changes in the slope and direction of the paving, aligned with the façade of the town hall, are signposted. To distinguish it from the other areas in the square, the access to the church uses different paving, large sections of completely flat concrete, identical to the ones used on Penedès Way, starting at the foot of the church. A planter filled with bamboo sits next to an enclosing wall along the passage beside the church. Trees are limited to two, almost parallel rows of plane trees either side of the square. Because of their considerable size and good state, the pre-existing plane trees were preserved. One of these rows of trees continues beyond the square, all the way up Pi i Maragall Street to Vidal i Ribas Street where the pedestrian zone ends. The lighting has also been simplified as much as possible, and also links the street to the square, and the church with the town hall. Specifically, two rows of seven-metre-tall columns with light projectors, in addition to two lines of small projectors embedded in the ground that run from one end of the square to the other. Finally, the façades of both the church and the town hall are individually lit. One of the extraordinary features of the square is the sculpture by Jaume Plensa, located in front of the town hall.

2.13 Pi Square
Cerdanyola del Vallès

In a widely spread, extensive urban environment dominated by single-family homes and low population density, any place that holds a railway station, a news kiosk, a chemist's, a sports club, a bus station, restaurants, an hotel, woods and a main road, immediately becomes an indisputable centre. This is the case of Pi Square in Bellaterra. The intention of this project was to further reinforce the central role of the square. The great problem that the project had to deal with was how to best resolve the precarious balance between the needs of the car and the pedestrians. Apart from the roads, the same kind of paving has been used throughout to give the square a unifying style, with different colours to distinguish between the different spaces. Basically, the square contains four different areas. The central area, paved with concrete flagstones, is reserved for the transit of vehicles with parking areas and bus stops to the sides, identified by differently-laid flagstones. Another area is linked with the Ferrocarrils de la Generalitat (Autonomous Government Railways) station and the hotel, with paving slabs and rows of trees. Seeing as this is the most transited part of the square, the news kiosk, mailbox, phone cabin and refuse containers have been moved, and space allocated for taxis and motorcycle parking. The third area, for rest and relaxation, is on the other side of the road, next to the tennis club. The removal of a secondary traffic lane has enabled this area to be widened, and is paved with ceramic paving slabs. Two bands may be made out, a central one shaded by a double row of plane trees, and a pedestrian path. The inclusion of benches and a fountain, as well as the large beds, makes this area feel like an urban park that invites the passer-by to sit down and relax a while. Finally, the fourth area is located in front of the chemist's, a clear space where public events may be held without interfering with the road traffic, from which it is separated by a railing. An area for parking cars, and another one for bicycles, complete this corner. As far as the vegetation is concerned, the pre-existing plane trees were of considerable botanical interest and have been kept, the line of brambles separating the pedestrian zone from the vehicles has been eliminated and bands of planted grass have appeared to demarcate the spaces.

2.14 Les Vinyes Square
Santa Coloma de Cervelló

Located half-way between the town centre of Santa Coloma de Cervelló and the large les Vinyes urban development, this Square is the undisputed epicentre of the area, a role which is further reinforced by two more factors: the large area of 6,400 square metres and the presence of the new town hall, the town's most important building, at one end. The square is located on the upper corner of Can Lluc Torrent, dominating the park of the same name. This location over a river bed alerts us that we are dealing with rough terrain. The difference in height of the perimeter streets can be as great as eight and a half metres, while the town hall exit to the square is on the second basement. Despite the geographical conditions, the square has been conceived as a series of inter-linked continuous planes. The square forms a single piece, open, without physical interruptions, so that it may accommodate a large number of people when popular events and meetings are held. The largest surface in the square is a continuous plane located at an intermediate height between the perimeter streets. This space has a very gentle slope of around 2%, enabling it to link up with the access level of the sports pavilion on one side, and with the services entrance of the town hall (outpatients clinic, warehouse, and municipal parking) on the other. The difference in level existing between this large plane and the upper boulevard is overcome by an increasingly steep bank, and another curved bank that climbs as the street descends. So that a large balcony or lookout is formed with a view of a good part of the lower Llobregat valley and, in front, the Collserola range. The large central space of the square is subdivided into several parts by a coppice of rosewood planted right in the middle, without breaking the continuity. In fact, the different places are demarcated by the vegetation, the variety of paving, the lighting and the street furniture, all the while attempting a visual division rather than a physical one.

2.15 The Environs of the Railway Station
Montgat

It has been shown the building car parks next to railways stations favours the use of this form of public transport. What is known as dissuasive parking or park & ride are increasingly common next to train stations. This is the case with Montgat where, in addition to parking for over 70 vehicles with reserved places for disabled drivers, the immediate environs of the railway station building have also been developed. The car park, along national road N-II, occupies a longitudinal strip 280 metres long and nine wide. To build it, it was necessary to flatten and modify an embankment that almost reached the tracks, so that the car park would be level with the road. The circulation of vehicles in the car park is one-way, so that the vehicles enter by one side, nearest the station, and leave by another, close to the traffic-lights controlling the exit from the A-19 motorway to the main road. A low fence, made of a large-diameter metal tube, prevents the parked cars from

directly accessing the old N-II from their parking place, and a row of palm trees has been planted between the car park and the tracks. The illumination has been resolved with both conventional street lamps and embedded light points along the interior end of the car park. Gardens have been created in an adjacent space to the platforms, with various benches and tamarisks, a species which is very resistant to marine pollution, providing an agreeable, shady wait for the train. A fence separates this space from the road, from where it may also be reached on foot.

2.16 Louis Braille Square
El Prat de Llobregat

This large, rectangular square presents two very distinct spaces, both in appearance and in function. On one side, we have a completely flat, paved square, with a large empty space for holding public events, a pergola and water spouts. The second space consists of a garden that has been raised a metre and a half, containing playgrounds and resting areas surrounded, at street level, by a tree-shaded boulevard and a series of petanque courts. A dense plantation of poplars separates the two areas and runs right across the entire square to finish between two blocks of flats. The poplars, both black and white, surround a pre-existing line of elms to form a path illuminated by circular street lights and stops by a wooden footbridge. In the access area to the raised garden, the poplar plantation forms a small clearing containing a wooden platform that can be used as a stage and connects with the footbridge. Where the poplars reach the flats, an orange grove replaces the previous trees. The petanque courts are laid out in three groups of four courts and are separated from the street by a fence of wooden planks. The courts are surrounded by lines of poplars, while the boundary with the raised garden is formed by a wall with tiers shaded by jacarandas from which the course of the game may be comfortably watched. The garden is reached by ramps, stairs and inclined planes of paving stones and lawn that contain children's slides. The pre-existing elms have been respected and new trees planted, including flowering trees (Judas trees, acacias, rosewood), farm trees (almonds, plums, pomegranates) and «rural» trees (carob, cork, fig). There are three water spouts in all, laid out equidistantly in a line, crossing the square in a diagonal from one corner to the other. The water jets reach maximum heights of ten, six and four metres. The water is collected by gratings and channelled to a tank, from where it is pumped again to the spouts, these are illuminated at night by hidden spotlights.

2.17 Llibertat Square and Bus Station
Cornellà de Llobregat

The project is executed in a strategic position within the urban structure of Cornellà, situated as it is on the boundary of the Centre neighbourhood and the Almeda industrial zone. The square, as well as cushioning a densely built-up area, is also a visual and physical barrier for both zones. The initiative has concentrated on restoring an old spirits warehouse to convert it into a bus station by taking advantage of, not only its good location, but also the well-lit roominess and height of the premises. Although used by urban buses, the station remembers a time of coach line terminals with their platforms and embarkation bays separated by lanes where the vehicles enter, leave or even park. In effect, putting the bus station into service has helped to extend various bus lines connecting Cornellà with Barcelona. The lateral walls of the old warehouse have been kept standing, although openings have been made to let in more light and for the use of the passengers, giving the building a lighter look, similar to a pergola. The walls at the two ends have been completely eliminated to allow the buses to enter and leave the station, and give an interior platform of almost 150 metres in length. The building's ceiling calls the visitor's attention with its metal structure, further bringing to mind the classical traditions of old stations, and has been painted in white to contrast it from the cream-coloured walls. The bus station is set in Llibertat Square which has been designed both as a vestibule giving access to the Centre neighbourhood, and as a relaxation and activities area (playgrounds, petanque courts). Two half-moon-shaped dunes, covered in vegetation, have been erected on the side closest to the industrial estate. As well as forming a visual barrier between the centre of the square and the traffic circulating around it, the dunes also help to separate and define several spaces, pavements and uses, in addition to making it a very pleasant place to wait for the bus.

2.18 Agricultura Square
Sant Boi de Llobregat

Agricultura Square forms part of an overall plan for converting Muntanyeta Park into the central park of Sant Boi. Located south of the park, constructing this square meant, in its time, linking the Camps Blancs neighbourhood with the rest of the city of Sant Boi, while also improving the urban environment of the neighbourhood by offering it a new public space for the enjoyment of all its citizens, especially the students at Barrufet school, who use it for their recreational breaks. In addition, its designs allows the fair grounds to be extended, giving the Puríssima Fair, the most important public event in Sant Boi, county-wide appeal. Agricultura Square is enclosed between Baldiri Aleu i Torres Street, Barrufet school, the Sant Ramon By-pass and Cerdanya Street. The architectural design of the square is simplicity itself, formed by three walls, one bare concrete covered in vegetation and the other two covered in a pattern of shale. The pavement is gravel with a border of Sant Vicenç stone every 10 metres marking the drains. The main access for pedestrians is up a wide flight of stairs from Baldiri Aleu i Torres Street. The square ends at Cerdanya Street, where it adapts to the existing slope with a gently inclined ramp for access by vehicles during fairs, shows or any other type of cultural or leisure event. A unique feature of the square is the stone wall that surrounds it except for the side bordering on Cerdanya Street; it houses an illumination system whose light has been cast to graze the walls and paving. Seen from the street, there is a 5 metre-wide pavement on the left linking two streets, Cerdanya Street and Baldiri Aleu Street. This section of banister or stone wall contains flagpoles. On the right, following the natural slope of the terrain, an 8 metre-wide pedestrian path has been created with planted palm trees. The green zone has been laid out between this avenue and the school with lawns and various benches. A grove of pines planted in asymmetrical groups gives the visual impression of a spacious wood containing shaded and sunny areas.

2.19 Sardana Square
L'Hospitalet de Llobregat

An immense, 57 metre-diameter roundabout has been built on the intersection of Marina Boulevard and Industrial Road, creating a border between a densely populated neighbourhood containing tall buildings, as Bellvitge does, and an industrial estate occupied by premises that rarely surpass the first floor. The roundabout separates and thereby classifies the traffic between these two completely different urban and social areas, and houses a group of sculptures by Joan Sunyer called La Sardana, giving the square its name. Seeing that the sculpture is only 5.5 metres tall and its individual figures so slender, has meant that a lot of thought has been put into its placement so that it is not lost in the middle of such a large roundabout and close to such tall buildings. The problem has been resolved by the construction of five superimposed disks or circular platforms. The largest, occupying the entire perimeter of the roundabout, is the base, and the others are added on top so that the higher a platform is, the smaller it is. The disks are not concentric, instead they tend to run towards one end of the roundabout. All the platforms are covered in grass, except for the last and highest one, which is paved with paving stones. The result is a two metre-high plinth, with respect to the road, that contains part of the sculpture, thereby highlighting it. The work by Joan Sunyer, made of enamelled sheet-metal, stands close to one end of the square, closer to the industrial zone and away from the tall buildings in Bellvitge, beside which it would appear too stunted. The perimeter of each circular platform has been emphasised by the use of ruddy steel mouldings which, like steps, span the difference in height. The lighting also emphasises the sculpture as much as possible, by shinning one lamp it and leaving the remainder of the roundabout dark. Due to road safety concerns, the perimeter of the external ring contains a rosary of pyramidal lighting embedded in the ground to illuminate the boundary with the road.

Urban Arteries

3.01 Sant Llorenç Gully
Gavà-Viladecans

Sant Llorenç Gully, canalised and covered in its time by the Junta d'Aigües (Water Board), physically and administratively separates the towns of Gavà and Viladecans. The neighbourhoods of the two towns have grown towards the gully without consideration of each other urban fabric and have created an accumulation of clashing services and infrastructures along this border strip. The urban development of the avenue has had to eliminate some of these services and undertake a process of «urban micro-surgery» to satisfactorily resolve the prolongation of various streets crossing the gully. Therefore, a 1,700 metre-long avenue has been created with a minimum width of 28 metres, wider where the urban fabric has allowed it. The avenue contains a three-metre-wide, garden-covered central median. This strip, as well as separating the two carriageways, also helps to span the difference in height present along several sections of the street. The road surfaces, one in each direction, are five metres wide, thereby creating one wide lane which, on the basis of increased traffic, can be altered to two narrower ones. The pavement on either side of the street is, on average, between seven and eight metres wide and accompanied by two lines of parking, producing a total of 350 places. In the narrower sections, the pavement is reduced to a minimum of four metres in width. This distribution of space manages to be perfectly symmetrical and organised along the upper section of the avenue, between the neighbourhoods of Can Tintorer in Gavà and Can Guardiola in Viladecans. This is a recently, and more rationally, developed zone where the heights on either side of the avenue match, permitting a central boulevard to be created with various resting areas. Logically, the entire street has vegetation, street furniture and identical construction features in order to give it a sense of unity and consistency. The pavement has been covered with Roman-style, concrete paving stones, 40 by 60 centimetres, maintaining the unity of the whole length of avenue despite its winding route. Poplars are planted in a line along the pavement, and separated from each other by a distance of six metres, thereby «screening» the architectural disorder of the façades. Where the avenue widens out and permits the placement of small squares or complementary spaces, denser, more rounded trees have been planted to offer shade. A total of over 600 trees have been planted. The central median, for its part, has been covered by a continuous line of shrubs.

3.02 Carrilet Avenue (Aprestadora, Riera Blanca and Alhambra)
L'Hospitalet de Llobregat

The roads network on which this project has concentrated, separated from the Gran Via by the old Lepant barracks and the future Judicial Complex, has major significance for the inter-connection of the urban centres of L'Hospitalet and Barcelona. Considered to be one of the new, main gateways to the second city in Catalonia, Carrilet Avenue crosses all of l'Hospitalet to flow into another avenue, Gran Via, which in turn crosses all of Barcelona. Furthermore, the intersection is produced in an area that has lately gained prominence and shows great future potential: the recently redesigned Cerdà Square. The initiative on this first (or last) section of Carrilet Avenue has not only consisted of alterations, but also the creation of a new section in a deficient urban environment. Apart from Carrilet Avenue, sections of Aprestadora Street, Riera Blanca Street and Alhambra Street have also been repaired. To resolve the inter-connection of these with the area of influence of Cerdà Square, it has been necessary to create a large roundabout to rationally distribute the traffic. The fact that this construction project coincided with the alterations taking place in Cerdà Square made it necessary to divide it into phases in order to co-ordinate both projects. Given that each of the streets involved has a different function in the l'Hospitalet roads network, the design criteria also needed to be different. Therefore, the section of Carrilet Avenue between Jacint Verdaguer and Aprestadora is practically a continuation of the pre-existing layout used by the avenue as it enters the centre of l'Hospitalet, with a very wide pavement on the mountain side, a narrower one on the coastal side, a lane in each direction and a strip for parking. Between Aprestadora and Riera Blanca, the avenue changes into two lanes per direction, while the pavement continues the same design. Lines of trees have been planted along the pavements over the entire area affected by the project, except for some sections of Aprestadora Street due to questions of space, and new lighting, traffic lights and street furniture installed.

3.03 Streets in the Old Quarter
El Prat de Llobregat

The restoration of the old quarters in cities generally involves giving back the streets to pedestrians, to the detriment of vehicular traffic. Nevertheless, when dealing with streets with little commercial activity and many private garages and repair shops, an intermediate solution needs to be looked for. This is the case of the four streets in the historic centre of el Prat involved in this initiative. Basically, the transformation has consisted of replacing the pre-existing pavements and road paving with a flat surface where the pavements and roads are all at the same level, though distinguished by the different kinds of paving they use. This has been possible to implement in the three streets that are wider than 5.70 metres, although a different solution had to be found for Eusebi Soler Street, with a width of only five metres. In the first case, pavements with a constant width of one metre and paved with seven centimetre-thick natural sandstone have been laid down on either side of Rigual, Doctor Robert and Mariscal Jofre Streets. Despite being at the same level as the road surface, which has been paved in asphalt, this difference in paving intends to stress that this is a space strictly designated for use by pedestrians, who can walk along the entire street without need of climbing the kerbs. A continuous grating has been set between the pavement and the central asphalt layer to protect the storm drains. Because of its narrowness Eusebi Soler Street does not use different paving for the pavement and the road surface, the entire surface has been paved with the same natural sandstone. Here the grating and the storm drain run down the centre of the street. It should be pointed out that the old flagstones that used to cover these streets have been reused by other constructions in the same municipality, especially roundabouts.

3.04 Underpass
Badalona

Applying the regulation covering the elimination of architectural barriers has involved installing ramps where before there were only stairs. This is the case of the underpass running under the railway line that connects Mar Street of Badalona, soul of the city's old quarter, with the beach. Two squares have been built on either side of the underpass, one in granite on the corner of Mar Street, and another in wood beside the beach, connected by the new ramps. The granite square is also the end of the Boulevard and Sant Joaquim and Sant Carles Streets. The pavement is a continuation of the one used in Mar Street, in chiselled granite, while lighting is provided by a single lamppost with eight spotlights located in the centre of the Boulevard. A line of five tamarisks, eminently suited to the marine climate and located on the western side, shades the bar terraces and forms a green backdrop for the end of the Boulevard. The wooden square by the beach connects with the underpass through a square paved with flagstones which, in reality, is an extension of the sea-front promenade. This area allows the passage of service vehicles and contains a kiosk, a cast iron sculpture with a bench and a fountain, a lamppost with eight spotlights and the sign posting for the beach. Between this space and the sand, we find the wooden square with its quadrangular features and similar dimensions to the other square. A group of palm trees gives shade and produces the sensation of oasis. The square is demarcated by a series of markers on the corner facing the Ports Commission building, with a wooden passageway leading to the beach. As for the underpass, its construction involved tearing down the pre-existing screening walls and moving a section of the high-pressure gas pipeline that runs along the promenade. The width of the ramps is 3.5 metres beside the promenade and 3.07 beside the Boulevard; the ramp is narrower here in order to save a palm tree. Both ramps are 45 metres long divided into four sections and three landings. The average gradient is 7%, the concrete paving being etched in the middle and smooth along the sides. The stairs have been covered with the same granite flagstones as used in Mar Street, while the banisters are of stainless steel and glass to not interrupt the view of the city and the sea.

3.05 The Prolongation of the Boulevard
Badalona

The Boulevard, with a variable width of some 12 metres between the buildings and the railway wall, is divided into two strips, depending on the paving. The strip closest to the housing, some four metres wide, is paved with concrete flagstones and is exclusively reserved for use by pedestrians. The other side, used by pedestrians, service and neighbours' vehicles, is some eight and a half metres wide and paved with continuous concrete of a very similar colour to the pavement, giving the Boulevard a consistent appearance. A vertical steel plate has been installed between the flagstones and the concrete, joining the two materials at the same level. A sunken,

open channel follows the railway wall collecting rain water. The project envisaged planting two parallel rows of palm trees, one in front of the façades and another along the railway tracks. However, the presence of a large number of underground services close to the buildings (water, gas, irrigation, electricity, sewers, etc.) has only permitted the planting of the exterior row of palms, at a distance of two and a half metres from the railway wall. Therefore, the Boulevard has three longitudinal spaces based on use: the pavement giving access to the buildings, where a variety of benches has been installed; the central road surface; and the space under the palm trees, which also contains seats, as well as tables for the bars and restaurants. At the end of the Boulevard we find a rectangular square occupied by a triangular-shaped look out, held up by reinforced-concrete pillars and beams, with tropical-wood rafters, banisters and paving. The lookout marks where the Boulevard crosses Canyadó Torrent and the way to the beach by an underpass. The highest point of the lookout is four metres above the pavement. The rest of the square is an inclined plane that descends from the pavement to the pass under the lookout, the Boulevard and the train track. The space is occupied by palm trees and benches, and never exceeds the stipulated maximum height differences for the disabled, thereby creating a comfortable place to rest.

3.06 Sant Climent Gully
Viladecans

The covering of this section of Sant Climent Gully, which crosses Viladecans from the town that it is named after, is a good example of urban stitching. The project has enabled two neighbourhoods, Sales and Terra Roja, to be physically integrated with the rest of the urban fabric of Viladecans, on the other side of the stream. In addition, it opens the gates for the urban development of various sectors, such as Gabrielistes, Llevant and Can Preciós, which were previously closed off by the torrent, but are now no longer hindered by geographical barriers. The project was executed on either side of county road C-245, which crosses the gully over a bridge with very heavy traffic. The covered section has a length of 870 metres, starting at Santa Teresa Street, which connects with the town centre, and ends at Segle XXI Avenue, at the other end of the Sales neighbourhood, already outside the town limits. In fact, the gully takes on the more popular name of Mas Fons during its passage through Sales, although it is a continuation of the same stream that comes down from Sant Climent. Upstream from Santa Teresa Street the stream is channelled through a 210 metre-long open section to Mare de Déu de Sales Street. The covering and channelling has also helped improve the intersection between road C-245 and the road to Sant Climent by creating a road artery parallel to the gully, beside which a new residential area has grown. Covering the gully has involved building a rectangular reinforced concrete draw with a ceiling made of prefabricated pieces. The covered area is greater than one hectare, has a width of 12 metres, a height of between 2.5 and 3.9 metres and a very gentle gradient, between 5 and 7 per 1,000. The hydraulic section enables a maximum flow rate of 162 cubic metres per second, to be drained corresponding to a return period of 500 years. The channelled section contains a trapezoidal section enclosed by a concrete wall along the right bank, and a metre and a half-thick jetty along the left. The width of the channel varies between 12 and 16 metres at the base, and has a steeper mean gradient than the covered section, 1.2%, although at one point it registers a drop of 4.3%.

3.07 The Pau Casals Street Underpass
Castelldefels

The purpose of this construction project was to prevent use of the dangerous crossing over five railway tracks, commonly used by children on their way to the Camí Ral school zone from the Centre neighbourhood in Castelldefels. The construction project has consisted of extending the street of the same name under the tracks and permitting the comfortable passage of vehicles and pedestrians. Thereby noticeably improving communication between the central residential area and the Camí Ral industrial estate, currently undergoing an expansion phase. The underpass has a width of 12 metres, 7 of which are reserved for two lanes of vehicles, and 5 for a pavement that includes a bicycle-path. The height of the tunnel is 3.5 metres, permitting the transit of small lorries. The construction is of light, reinforced-concrete panels and flagstones. The pedestrian pavement, which is not as steep as the road so that it may be easily used by wheelchairs, has been paved with 60x40 centimetre, grainy paving stones, while the bicycle-path has a track of sand-coloured, swept concrete. Illumination in the tunnel has been resolved, in the pedestrian section, with 32 fluorescent lights, while for vehicles, 8 powerful spotlights have been installed. The project includes the construction of a roundabout and garden at the intersection of Pau Casals Street and Constitució Avenue (county road C-245). The main problem in constructing the underpass has been the level of the water table, which in this delta area is very close to the surface. In addition, the subsoil consists of sand, which because of its consistency creates difficulties when putting up structures.

3.08 Ronda del Mig Ring Road
Badalona

Ronda del Mig Ring Road, which runs through the centre of Badalona under various names, contained various sections which required to be developed, in particular the four areas involved in the project. The intersection at Marquès de Sant Mori Avenue has been modified with pavements and a central median to separate the two lanes. This involved reinforcing the road ballast, a total of 2,000 square metres, which was in poor state. New lighting was also put in place, with six, nine-metre-tall, luminous columns set into the road median, and six, four-metre-tall columns on the pavements. Nose on kerb parking has been built on one side of the street, sheltered by 15 plane trees, while nine plane trees and nine mulberry trees have been planted on either pavement, stressing the straight lines along this stretch of the Ring Road. At Salvador Espriu Avenue, the project has involved building deep sewers to better stabilise the ground. A total of 2,100 cubic metres of soil needed to the excavated and new storm drains installed. At Puigfred Avenue, the project did not involve the Ring Road itself but its environs instead, with the construction of a large park in front of the school containing a large lawn of almost 8,000 square metres and 3,000 more of gravel-covered surface. A large number of trees have also been planted (94 pines and 471 cypresses) in an area covered with red-coloured, asphalt paths and various playgrounds scattered about the place. Forty-eight plane trees have been planted along the pavement, accompanied by 15 «romantic» benches with another 26 «Goteberg» benches. Here, the project is enhanced by the lighting, consisting of eight, nine-metre-tall, double-arm columns installed on the road surface, making a total of 16 street-lights, complemented by a further 19 four-metre columns on the pavements either side. Six, 14 metre-tall columns, containing four lights each, have been placed in the garden area. The last section of the Ronda del Mig Ring Road consists of Montigalà Park, with the construction of paving to enclose the green zone and a car park. A total of 64 plane trees have been planted, accompanied by 17 romantic benches and 12 litter bins.

3.09 Miraflores Avenue
L'Hospitalet de Llobregat

The inheritor of a poorly planned, careless urban development, Miraflores Avenue has become the vital artery for the heavily populated neighbourhood of la Florida in l'Hospitalet. Before the project, this was a degraded area with aged, broken pavements and roads, covered with overhead telephone and power lines, obsolete street furniture and disorderly traffic and parking. Mare de Déu del Pilar Square was simply a cross-roads with traffic lights, while at Pubilla Casas there was a roundabout with a garden in the middle which was too high to be truly accessible. The improvement has involved all these subject areas, as well as reducing traffic to one single lane flanked by two lines of kerb-side parking. The pavement contains ramps at pedestrian crossings and has been widened, especially at street corners. Mare de Déu del Pilar Square has recovered the meaning of its name with a roundabout to regulate traffic and more comfortable pedestrian crossings that have been adapted for the disabled. The roundabout has replaced an old intersection, what was known as a magic crossing type intersection, freeing up space for gardens, street furniture and, especially, street lighting in what before was an area seriously lacking in lighting. The intersection with Tomàs Gimènez Avenue has taken care of a marginalised space that used to be a «no-man's-land» by widening the side-pavements and prolonging the central promenade built on the avenue itself. The promenade, seven metres wide with lateral flower-beds and a paved pedestrian area in the middle, has been built in the same style as the section before. The high, inaccessible roundabout in Pubilla Casas Square has been lowered by demolishing a perimeter wall, this has made it possible for it to be crossed by an avenue linking the avenues that lead to the square and used to be cut off from one another.

3.10 Canyadó Gully
Badalona

The plan covers the urban development of the section between roads B-500 and N-II, above Canyadó Gully, in the municipality of Badalona. Canyadó Gully, formed by the union of Pomar and Conreira Gullies, created a considerable cleft of

the city's urban fabric giving a sensation of waste ground. The proposed plan responds to the fundamental goal of restoring the memory of the old stream, with its extensive course and sense of energy. The operation is the first phase of creating a linear green space linking Ca l'Arnús-Can Solei metropolitan park with the park created by the restoration of Canyadó Gully, which will be the subject of subsequent phases.

The project includes building a link between the B-500 and the N-II, with the creation of two new lanes on either side of the stream connecting with Riera de Canyadó Street under the motorway, and running all the way to the coast. The descending lane consolidates the façade of the neighbourhood of Morera and the future Ca l'Arnús metropolitan park. On the other side, the ascending lane borders on a section that has not been developed. The central section is classified as a park, reinterpreting and restoring a section of stream that is now channelled, and creating a dynamic stretch that has been enhanced with vegetation that follows the lie of the land to reach Ca l'Arnús Park. The previous topography is preserved by the construction of a terraced bank that overcomes the difference in height between the built-up area and the stream bed. The other bank, with a gentler inclination, is succumbed by a slope that borders on Guixeres industrial estate. Above the course of supporting walls and terraces, we see a higher line of vegetation enhancing the dynamic impression of the park. Consecutive lines of vegetation are created that change height and weave in and out of each other giving a sensation of movement, to run all the way down the linear green space. Past the motorway, the enclosing wall and a line of cypresses along the grounds of Ca l'Arnús are enhanced to form a part of the linear structure.

At the end of the route, the boundary of Ca l'Arnús Park becomes blurred, opening up and blending into the street with the aid of an exterior garden, to form a façade/filter for the future park, thereby enhancing the image of a green carpet produced by the existing orchards.

3.11 The Northern Access to Cerdanyola

Cerdanyola del Vallès

This construction project forms part of the new northern access being built to Cerdanyola del Vallès, and has meant the urban development and opening of Clota Street and Cordelles Boulevard along the section between the Sec river and Sol Street. The principal features of this project are a pair of twin-roundabouts, 12 metres in diameter each, that regulate the traffic at the intersections of Clota Street with Roma Avenue and Cordelles Boulevard. Despite the unified concept of the project, the features of the terrain and the presence of different buildings (a farm house, a factory, blocks of flats, etc.) has meant producing different solutions for each of the three sections located on either end of the roundabouts. Therefore, between the roundabout on Cordelles Boulevard and the Sec river, at Santa Anna Street, the width of the road varies between 10 and 13 metres, with pavements of 1.4 to 3 metres and two traffic lanes varying in width between 3 and 3.5 metres. The section of Clota Street between the two roundabouts is totally homogenous and symmetrical, having a total width of 20 metres, with 3 metre-wide pavements, two 4.5 metre traffic lanes and two 2.5 metre-wide flanks for parking. Finally, the section between the roundabout at Roma Avenue and Sol Street continues in the same manner as the previous section: 20 metres wide, with 3 metre-wide pavements, two 4.5 metre-wide lanes and two 2.5 metre-wide flanks for parking. The total length of road involved in the project is 670 metres. The pavements have been paved with paving slabs and the road surfaces with agglomerated asphalt. The project has included the construction of a soil containment wall in front of the Aiscondel industrial premises, as the ground here has different heights. Beds have been placed besides the pavements containing rows of nettle trees, while the flower-beds and roundabouts have been planted with trees, shrubs and lawns with automatic sprinkler systems. The lighting has been resolved with nine-metre-tall columns containing high-pressure, sodium vapour lamps.

3.12 The Sant Raimon de Penyafort Street Underpass

Sant Adrià de Besòs

The purpose of this construction project was to improve the connection between Sant Adrià de Besòs town centre and the Ronda Litoral Ring Road, an infrastructure which crosses the municipal boundaries. Specifically, a new road has been built connecting Sant Raimon de Penyafort Street with the entrance and exit ramps of the Ring Road. In addition, the road has been prolonged further, through an underpass under the Ring Road built in 1992, in order to connect the neighbourhoods of la Catalana, la Mina and Besòs. The new road is 300 metres long and has two, 6 metre-wide lanes separated by a metre-wide median. It also contains pavements on either side with a minimum width of 1.5 metres. Before reaching the Ring Road, the road has had to overcome the main problem of the construction project: the railway underpass. A reinforced-concrete box has been built under the tracks with two, 7.5 metre-wide holes, allowing the movement of vehicles in both directions. The box is 20 metres long, and its construction did not required the train line to be cut, as it used an advanced process that involved pushing the box to insert it under the tracks. Due to the proximity of the Besòs river and the nature of the terrain, part of the underpass is below the water-table. In order to counteract the pressure of the underground water, a series of U-shaped, longitudinal, reinforced-concrete structures has been built which also help to contain the soil pressing in on either side of the underpass. These structures have a minimum width of 16 metres and a height of 1.5 metres. The road is not perfectly straight, as it turns slightly before going under the railway line, leaving a triangular space on the right that has been planted with trees and links with Besòs Park, which borders against the road on its sea-facing side. The beds along the pavements have been planted with ashes, while the lighting has been resolved with nine-metre-tall columns. The road is crossed by two pedestrian crossings, one where the road meets Sant Raimon de Penyafort Street, and another just where the turn in the road begins.

3.13 Sant Just Boulevard

Sant Just Desvern

In terms of communications, the Boulevard is the backbone of Sant Just Desvern. And doubly so. On the one hand, as a city thoroughfare, by communicating the city's historical centre with the low-density residential areas along road N-340; the Boulevard forms an historic artery linking Sant Just Desvern with Espluges de Llobregat which the construction of motorway A-2 strangled. And, on the other hand, the Boulevard is an important artery for transport and traffic, as it connects the city centre with the central areas and Can Modolell, beside the motorway, an area that houses the University and holds significant residential and commercial potential. Furthermore, the Boulevard is where the buses and taxis going to Parador Square come from, thereby making it a key point. From this point of view, the intervention on the 565 metres of the Boulevard separating the road from Parador Square has been relatively insignificant. Basically, the hope was to restore its nature as a city thoroughfare which it had lost, in part, due to traffic requirements. Therefore, the pavements on either side have been widened by 75 centimetres, which has meant that the road has had to be narrowed from 8 to 6.5 metres. Therefore, it has been possible to maintain the two lanes and two-way traffic, but uses less space, this in turn has pacified traffic because of reduced vehicular speed. The increase in pavement space, with a width of 4.25 metres, is divided into three strips. From the roadside to the buildings these consist of: first a 1.7 metre-wide lawn carpet containing lines of ashes and Laurustinus shrubs; followed by a 2.2 metre-wide pavement made of concrete pieces with different sizes and colours for pedestrians; and, finally, a strip of between 10 and 20 centimetres separating the property lines from the pedestrian area, paved with rusty coloured concrete to resemble gravel. The corners where the Boulevard is crossed by streets used to be designed more for vehicles than for pedestrians. Therefore the kerbs here have been widened as much as possible and lowered to make them level with the road surface. By being wider, the new kerbs allow benches to be installed, thereby giving the Boulevard a more city-like feel, as was intended.

3.14 Streets in the Old Quarter

Sant Adrià de Besòs

The re-conquering, inch by inch, of city spaces that have been the preserve of vehicles for decades and are now returned to the dominion of pedestrians continues to win the day across the metropolitan area, especially in the historic centres. The case of Sant Adrià de Besòs and the restoration of its old quarter streets are a good example. Maria Grau Square, which not long ago was the junction of two roads, has finally recovered the meaning of its name and has become a real square again. The two roads (Andreu Vidal and Església) are now designed for passers-by who, from the square, have a direct view of the bell-tower acting as a beacon to guide them through this new, tranquil, quiet route through the centre of Sant Adrià de Besòs, which is, in fact, an extension of the pedestrian artery that communicates Catalunya Avenue with Església Square. Only Nebot Street, at one end of this route, and Dalt Square remain open to traffic in this new grid, while here the wider pavements and the protection provided by pillars and planters contribute to traffic pacification. An important feature of the project are the tall, elegant lampposts and the general improvement of the urban landscape, good examples being the elimination of overhead power, lighting and telephone lines, the planting of trees, specifically 41 parkinsonias, and the installation of

benches and wooden seats. The paving along the pedestrian area consists of concrete flagstones, which clearly distinguishes it from the asphalt road surface. The project has included cleaning up Bonaventura Street, a small cul-de-sac that has benefited from its location, while also taking advantage of the chance to install traffic lights at the intersections with national road N-II (Pi i Margall Avenue) and new sewers.

3.15 Sant Joan Puigfred Boulevard

Badalona

The redesign of Sant Joan Puigfred Boulevard has had to take on two challenges: on the one hand, the complex relief of the terrain, engraved with the passage of an old gully that has left various differences in ground level; and, on the other, the reorganisation of traffic in an intersection where the car used to rule and is now much more friendly for pedestrians. Therefore, two initiatives need to be distinguished in this project. The first one is the project executed at the intersection formed by Riu Freser Passage, Camí de Sistrelles Street and the Boulevard itself. Before, this cross-roads had to support excessive traffic that has since been reduced with the elimination of a previously allowed turn, from the Boulevard into Riu Freser, a cul-de-sac that only leads to a group of flats. Now, Riu Freser is reached from Camí de Sistrelles by crossing a new 800 square-metre square that has been built on ground gained from what used to be a road. Furthermore, use of the passage is now restricted to pedestrians. Being a large vestibule, as it is, a large part of the square is an open, clear space where games and events may be held, while features such as vegetation and street furniture accumulate around the perimeters. A small wood of white cedar has been planted at the northern end, from where the events taking place in the centre of the square may be watched. A thick row of acacias has been planted facing Sant Joan Boulevard that, together with the small wood, visually closes off the square, which itself has been given dark-red-coloured, concrete paving. The second area, the gully, which before was a fairly chaotic space, together with where Rodó Passage opened out into the Boulevard, has now been given a clearly urban look. The work done on Sant Joan Boulevard concentrated, in fact, on a section that is the continuation of a project executed years before and contains various features. These include a stone wall spanning the height difference between the pedestrian zone and the lower area, stair accesses, traffic restrictions with a special area for parking cars, gravel pavements and a double line of trees, an ensemble that resembles a small hall and which the project has wanted to respect to give the whole a unified feel. In addition, water features have been introduced in memory of when this was all a stream.

3.16 The Footbridge over the Ripoll River and els Germans Bridge

Montcada i Reixac

Both the construction of a new footbridge and the restoration of els Germans bridge, both close to one another over the Ripoll river, have improved pedestrian access between the two sides. The footbridge, closed to wheeled traffic, is a continuation of Montcada High Street which thereby crosses the river to els Germans de La Salle School. The footbridge is well used by pedestrians, who now no longer need to go to els Germans bridge and can cross the river more directly and easily, away from the traffic. The footbridge is almost 94 metres long and 3 wide, and rests on four concrete pillars separated 20 metres from one another. The pillars have a unique shape, in the form of a triangle with one vertex embedded in the riverbed and supporting the bridge with the opposite side. The deck is built of wooden boards and contains sunken lights that run along the length of the bridge dividing it into two equal halves. Pedestrians climb a slight incline at first, walk across most of the bridge without any gradient, to finish by descending down another gentle slope. The footbridge crosses the Ripoll river between the Barcelona-Portbou railway line, on one bank, and els Germans bridge on the other. The bridge, with the same garnet-coloured railings as the footbridge itself and the same silver-coloured handrails, used to have two 2.5 metre pavements on either side of the two traffic lanes of Països Catalans Street. The project has consisted of reducing the downstream pavement to only one metre in width and closing it off to pedestrians as it now contains a sturdy safety barrier and light towers for the bridge. On the other side, however, the pavement has been widened to 3.5 metres, which makes for a more relaxing, safer walk. This operation has meant moving the road surface, which is 7 metres wide, one metre down-stream. The right bank of the Ripoll river contains a garden pavement that unites Els Germans bridge with the footbridge, providing the passer-by with a comfortable choice of bridges to cross.

3.17 República Argentina Avenue

Cornellà de Llobregat

The urban development of República Argentina Avenue and its immediate environs has meant a significant aesthetic and functional improvement of one of the main road arteries in the heavily populated neighbourhood of Sant Ildefons. The project comes after the long, strenuous, budgetary efforts of the local administration to dignify and modernise a neighbourhood built during the height of «late-Franco development» with serious shortages of services and facilities. The importance of República Argentina Avenue along the redesigned section is due both to its function as an access road to the Ronda de Dalt Ring Road from upper Cornellà, and to the accumulation of important facilities near it: Sant Ildefons market, the National Institute of Employment office, the health-care centre (CAP) of the Catalan Health Institute and civic centre. The metro station for line 5 reinforces the central urban role of the section under consideration, which consists of the area between Sant Ildefons Square and Salvador Allende Avenue. The work done on the square has consisted of improving the connection between the two platforms containing the municipal market, on one side, and the health centre, on the other. A ramp and a series of stairs, that have respected the pre-existing trees, play this function of connection that has been aesthetically reinforced with the planting of more trees in front of the market. As for the avenue itself, here a section of the road surface has been altered with the introduction of a median containing trees and grass, and the north pavement widened to include two new rows of trees. The median separates four lanes of traffic, two going to the ring road and two towards the town centre. Seen from the perspective of the drivers it all seems sheathed in grass, although it is only intermittently so between the paving stones. This useful visual solution is also used in other areas. A grass-covered embankment has been built next to the employment office to act as a visual and safety screen between the intense traffic and the centre of the square. Here, an access ramp has also been built and the limits of the vegetation defined independently of the pre-existing façades and fencing, as well as a new gravel surface. In total, the alteration has seen the planting of 161 trees, consisting of species as varied as linden trees, ashes, grevielleas, jacarandas, elms and albisies. Effectively an impressive display of vegetation and construction skills that has transformed one of the main gateways to the city of Cornellà de Llobregat.

3.18 Claverol Street

Sant Vicenç dels Horts

A visual and aromatic feature characterises the new Claverol Street in Sant Vicenç dels Horts: the eucalyptuses. These majestic trees, which were present before the street was developed, have been easily incorporated into the new pavement that not only serves as a pedestrian platform, but also provides access to la Vinyala infants and primary educational centre. This entrance opens out between a pair of newly-built walls which also serve to fence in the school-yard. The orientation of the walls on either side of the gate is different in each case, making it possible to build a porch which, when the school gate is closed, becomes an attractive feature uniting the two walls. The importance of the walls is reinforced when we realise that they are the ideal solution for dealing with the terrain, as the street is at a lower level than the school yard, and they also help to overcome the difference in height.
The section of Claverol Street that the project has worked on occupies part of the grounds of the historic Roca foundry. On the south side, it borders on a new access to Sant Vicenç dels Horts town centre from Torrelles de Llobregat Road, while on the east side is closed off by the wall to la Vinyala school. The width of the road reaches seven metres, which allows the free circulation of vehicles in both directions and, furthermore, leaves room for a line of nose to kerb parking at one end of the road. The paving used to cover the pavement consists of prefabricated concrete pieces measuring 40 by 60 centimetres, while the parking zone uses in situ concrete paving with a brushed finish.

3.19 Streets in the Old Quarter

Pallejà

Here we have two different projects that are located close to one another in the old quarter of Pallejà around the castle. The first project has consisted of improving Torres i Bages Street and the accompanying garden beside it. The end result is a wider space where the pedestrian areas blend with those designated for vehicles, as the garden invades the road and vice versa. Therefore the street loses its linearity, preventing the feeling of nearly crashing into the castle wall. Taking advantage of the slope, a series of geometric lawn-covered terraces have been created that contains the trees

from the old garden. These garden-covered landings, looking like green islands rising up from the black asphalt, are enclosed by walls made of the same reddish stone as Pallejà castle and become taller as the street descends. Narrow asphalt passages run between the islands from one side of the street to the other, providing the passer-by with various routes. The second project was executed near by, on the corner of Martí i Julià Street and Miquel Ricart Street. A building was demolished on this intersection leaving a triangular area free that had considerable differences in height, due to the different levels of the streets that led here. This arrangement has been taken advantage of with the construction of a raised platform, a kind of irregular, geometric balcony enclosed by a fence and benches for sitting in. A small carpet of grass gives the right touch of green to the landing, which is at the same level as Martí i Julià Street but higher than Miquel Ricart Street, from which it is reached by a flight of stairs and ramps accompanied by banisters. The landings formed between the various sections of stairs create small resting areas, with included banister, from where the comings and goings taking place below in Miquel Ricart Street may be safely observed from above. The materials used here are the same as in Torres i Bages Street: asphalt paving and reddish-stone walls.

3.20 Three Public Spaces
Badia del Vallès

From its beginning, Badia, a classic example of the mass building projects of the sixties and early seventies, has always suffered all the defects commonly found in these housing estates, which see the transformation of public spaces as a way for their regeneration and improvement. Furthermore, in the case of Badia, polígono, the Spanish word for estate, so often dismissed, finds its highest manifestation with the geometric arrangement of its blocks of flats. The buildings laid out in a star shape generate hexagonal, semi-private spaces or squares inside. Three of them, located on Porto Street, Mediterrani Street and Burgos Street, have been the motive of this project. The style and design employed in each of them was the same, although their unique, specific features have been maintained. The square on Mediterrani Street has a significant height difference between its ends, which is overcome by a perimeter wall and the separation of the ground floor flats. The presence of the wall has allowed paved platforms to be built for various purposes. The separation between the square and the street is marked by a feature repeated in all three cases: a linear concrete portico with enclosed lighting. Inside the hexagon, the various spaces are defined by the paving: concrete in the passageways, gravel in the rest areas and rubber in the playgrounds. The latter feature is common to the three squares, though each one has been designed with the age of the children in mind. The vegetation is the same as before, though lawns and shrubs have been planted in the spaces separating the flats and in the common spaces. Two nine-metre-tall supports with spotlights, together with the portico light the area. The square on Burgos Avenue only has half a very high hexagon built, though it is pretty much closed in by the neighbouring buildings. In addition, it is a through route, so the concrete portico follows the path right across the square from one end to the other. The architectural barriers along the connection with Bètica Street have been eliminated, while the interior repeats the spaces paved in concrete, gravel and rubber. Finally, the hexagonal square on Porto Street is defined by the presence of a nursery school and workshops, as well as a passageway that had several architectural barriers and which have been eliminated by a large ramp. To prevent loss of intimacy, as the passer-by could easily see inside the neighbouring flats, trees and bramble hedges have been planted, and metal supports covered with climbing plants to act as a visual screen. Here we again find the concrete portico separating the more public area (with trees, petanque courts, a fountain and a kiosk) from the more private part, the hexagonal area.

3.21 Carrilet Avenue (Amadeu Torner, Jacint Verdaguer)
L'Hospitalet de Llobregat

The product of covering the Ferrocarrils de la Generalitat (Autonomous Government Railways), Carrilet Avenue has a considerable width which the previous urban development failed to make use of to transform the avenue into the main artery of Santa Eulàlia neighbourhood that it aspired to be. It merely consisted of two parallel, narrow streets separated by a large earth median where cars would park. It possessed mediocre urban quality, pavements punished by the passage of time, a disorderly proliferation of wood, iron and concrete because of the power lines, with irregular, inappropriate lighting, the most absolute absence of street furniture, and an incomplete, obsolete sewer system, this section of Carrilet Avenue cried out for whole-hearted renewal. The project executed here has consisted of giving pedestrians prominence over wheeled traffic. Therefore, the distribution of space over the more than 20 metres of width has been laid out, from the mountain side to the coastal side, as follows: a 10 metre-wide pavement containing two parallel rows of trees with a separation of 5.6 metres between each other; two, 3 metre-wide traffic lanes, one in each direction; a 2 metre-wide belt for parking vehicles; and a 2.5 metre-wide pavement with a row of trees facing the sea. Low lights and benches have been placed among the trees on the mountain-facing pavement, the sunnier one. Along the other side, it has been decided that, in the case of a greater demand for space by traffic, the belt now designated for parking could be converted into a new lane. The turn off for Muns Street has enabled a square to be built that, in reality, is a widening of the avenue. The pre-existing trees have been respected and cleaned up, and carpets of different pavements have been created: wood, paving stones, lawns, sand, etc. Benches, street lamps, a fountain, luminous posts, news, flower and sweet kiosks, a phone box, public washrooms and a children's playground give the square an attractiveness confirmed by its popularity. The sewers have been renewed and completed, and traffic lights installed at all the intersections (before there were only a couple), so that this 700 metre section of avenue is now much more friendly and welcoming than before.

Sea-Front Promenades

4.01 Sea-Front Promenade
Montgat

The presence of Montgat hill, which juts out into the sea altering the coastline, the route of the railway line and the difference in height between the various spaces, means that the promenade has had to adapt itself to the terrain and take a different form from the classic promenades we all know, characterised by their straight lines and symmetry. Access to the promenade by wheeled traffic is provided by an underpass below national road N-II and the railway, close to the station. Once it has returned to the level of the beach, the promenade runs parallel to the railway tracks until reaching a tear-shaped roundabout where vehicles are allowed to perform a U-turn. Beside the railway, two rows of trees shade a strip for parking vehicles. Next there are two traffic lanes and finally a pavement, accompanied by a new line of trees. Half way along, the pavement widens into a large triangular-shaped landing that forks in two directions. The road for vehicles continues to the left and narrows to provide more parking places. While the pedestrians are directed to the right towards the beach, where the promenade drops almost to the level of the sand along a mildly sloping ramp, accompanied by two gentle staircases. Here the promenade makes a slight turn, also accompanied by a line of trees and numerous accesses to the sand, to again climb further along and find itself, before continuing north, at the tear-shaped square. Between the road for vehicles, located higher up at the level of the railway, and the pedestrian area, running flush with the sand, an intermediary earth platform has been created with a dense plantation of shade-giving mulberry trees that has become a popular place to rest from the sun and have picnics between dips in the sea. Various water fountains reinforce this function. A bare stone wall supports the upper road over the mulberry trees, to form a balcony from where the beach may be observed.

4.02 Sea-Front Promenade
Castelldefels

The lack of planning discipline during the 60s caused the sea-front of Castelldefels to be untidy and chaotic, with buildings of different heights, types and even orientations. Furthermore, until only a few years ago, this was an outlying area without urban development with the beach occupied by kiosks, bars and home-built bathhouses. Therefore, the main virtue of the two-kilometre long promenade has been the redesign of the coast and its union with the beach. Coming from the town centre, we first find a 26 metre-wide road with two lanes in each direction and parking areas. Next there is a pedestrian avenue of between 8 and 15 metres that directly connects with the beach. The road completes and brings together the network of roads leading perpendicularly to the coast. Parallel lines of trees such as tamarisks, plane trees and mulberries reinforce the straight lines, although it contains some sinuous sections where the road heads inland to make room for various public spaces, such as two large parks at its ends and Palmeres Square half way along. The pedestrian platform is at a higher level than the road and the beach in order

to comfortably enjoy the view. Three steps lead up from the road, and a kind of concrete carpet that seems to come out of the sand leads down to the beach. The part of the promenade closest to the road is, obviously, the most urbanised. This band contains the vegetation, dominated by a row of palm trees and planters with shrubs, as well as lampposts and the future kiosks. Where the promenade meets the beach, however, the linearity disappears and we see broken lines and angles leading to wooden passageways to the shore. There are different types of passageways. The main ones begin as large stepped, wooden platforms resting on concrete pieces. On the other hand, the secondary ones come out from openings in the promenade and lead to a concrete flagstone buried in the sand. Castelldefels beach is so wide, almost 100 metres, that its use is divided into three strips. The interior one, some 35 metres wide, has been secured and consolidated by dunes covered with vegetation in order to prevent the sand from moving and invading the promenade, and to stop the salt from reaching the interior plants. The middle strip, of some 25 metres, is designated for a variety of leisure and sports activities, while the one closest to the sea, 30 metres, is reserved for bathing.

4.03 Sea-Front Promenade. Connecting Gavà with Castelldefels

Gavà

The Gavà Promenade escapes from many of the typical features commonly found in these beach-side thoroughfares that we know so well. In this case, for example, vehicles can only park in streets perpendicular to the promenade, and not on it, so there are no physical or visual barriers between the beach and the interior. The promenade has only been designated for pedestrian use, though it has also been designed to give access to service vehicles. As for its appearance, it borrows features from both the Castelldefels Promenade and the already developed section of Gavà Promenade, both of which it connects with. So that wheeled traffic goes along the interior of the promenade, preserving the urban characteristics of Castelldefels, while the pedestrian zone, closest to the beach, takes on the features of the already built up sections of Gavà Promenade, in the area known as les Marines. The meeting of promenade and beach has been made as natural as possible, this involved creating sand dunes fixed with vegetation and wooden stakes imitating the natural state of a not very domesticated Mediterranean beach. The sand dunes do not exceed a height of four metres and, therefore, the difference in height with the promenade is always less than 1.5 metres. They also help to block the easterly winds. Service platforms have been placed at both ends of this section, two paved with concrete containing three showers and three benches, and two wooden platforms, connected to water and electricity grids, that in the summer contain traditional refreshments kiosks or chiringuitos. The project also includes new enclosures for the grounds facing the promenade, consisting of small, one-metre-high walls of concrete blocks that hold a galvanised metal fence of over 1.5 metres. As for the lines of plants along the promenade, the road continues the method used in Castelldefels, that is to say mulberries, while the pedestrian zone follows the model used in the previous section of les Marines in Gavà and features broom, a shrub natural to the Mediterranean coastline.

Facilities

5.01 El Masrampinyo Workshop-School

Montcada i Reixac

The main objectives of this project have been to open up the facilities to the neighbourhood and rationalise the interior accesses, communications and circulation of the building. The first aim has been dealt with by recovering the access from Alt de Sant Pere Street, as the old entrance to the main, quadrangular building was through the yard formed by three other buildings sharing the same island: the old school, the old flats for the teachers and the workshops. The new entrance is framed by the urban development of Alt de Sant Pere Street, with the widened pavement creating an urban vestibule for the school. The access employs a gently sloping ramp to reach the base of the building, producing an independent entrance from the neighbours association office next door. The ramp is accompanied by a flight of stairs to reach a landing or balcony which in turn leads to the vestibule in the building. Inside we find the reception, control and administration, the stairs leading to the top floor and the lift, as well as the door to the assembly hall used for various exhibits and activities. Rationalising the interior communications of the building has involved demolishing and rebuilding the corridor forging, thereby eliminating the difference in height between the classrooms and the corridor which required an independent system of steps and ramps. The work done on the building was always intended to make its presence felt. Therefore, the shape of the new accesses, the new lift-well and the lightness of the new forging for the corridor, not to mention the use of colour, make it easy to differentiate between the new features and the old ones.

5.02 The Redesign of the Can Sellarès Sports Facilities

Viladecans

Located on the boundary between Gavà and Viladecans, these joint sports installations required thoroughgoing alterations due to the precarious state of some of its features, such as its small, sparse and ill-kempt dressing rooms; the urban development of degraded, obsolete and difficult to reach public spaces; and chaotically dispersed vegetation which was often old and sick, if not even dead. The project has consisted of converting the complex into a green zone that united both cities and, in addition, was able to combine sports with leisure. With these aims in mind, the alterations needed to be overwhelming. To make them more accessible it was necessary to modify the perimeter and replace a large part of the fencing with another more open and transparent one, especially along Riera de Sant Llorenç Avenue which separates Gavà from Viladecans. The new 500 metre-long metal fence has been built on a concrete wall that breaks and leaps over itself to better adapt to the relief of the terrain. This construction has meant that a series of sports fields beside the old fence have had to be removed and placed elsewhere. A series of earth banks covered by vegetation have been created to disguise the wall and its distances from the ground. The old, high enclosure along the north side of the facilities has been demolished and a square created opening out onto the tracks in the form of a balcony or lookout. Inside the perimeter, new interior circuits have been created that start off from the new accesses to reach all the installations and the various gardens. The most important green space has been placed in the void that existed between two football pitches, one of which has been eliminated. A wood has been planted here with deciduous trees, such as pagoda trees and rosewood, that shelters petanque courts, children's playgrounds and benches for sitting on. A paved path runs around the outside of the wood. A small plantation of pagoda trees and a new games area for children has also been created close to the new access from the avenue. A double line of cypresses that used to shade this entrance area has been replaced by another one containing healthier, younger trees of the same species. In other areas, various mulberry trees, black locusts and cedars that were in a very bad state or already dead, have also been replaced. A mass of large pines, at the back of the installations, has been respected, although new plantations have been made to create a more homogenous space without the clear breaks that used to exist. In total, 4,000 square metres of land has been covered by trees, with 150 new trees planted and some thirty replaced. As for the sports fields (basketball, volleyball, handball, indoor football), these have been in the main part relocated and rebuilt. The most obvious initiative has been the elimination of a football pitch, located above, and its replacement by two athletics' tracks measuring 32 by 44 metres and a new green zone. The main football pitch has been kept where it was. The lawn-covered area around the swimming-pool has been widened and all the dressing rooms have been concentrated into two buildings that separate water sports from the rest.

5.03 Pensioners Community Centre of Santa Eulàlia

L'Hospitalet de Llobregat

In the hope of improving the quality and space of the pensioners community centre in Santa Eulàlia, a new building has been constructed next to the old turn-of-the-century factory. The old factory, with its exposed brickwork façade, used to house an oil press but today houses part of the community centre on the ground floor, and the Aula de Cultura of Santa Eulàlia on the three floors above. The new building has also been constructed with an exposed brickwork façade, but with a deliberately different colour and texture from the old factory. Both buildings are connected on the ground floor, and on the first floor by a wide terrace in front of els Avis Square. Although the ground floor occupies all the grounds at pavement level, the three upper floors are pulled back a few metres giving place for the terrace. The large balcony contains a kind of gallery, the assembly hall, that crosses over the terrace and leads out onto a projection over els Avis Square held up by two cylindrical columns that stand just in front of the main door to the community centre. This is a construction containing very modern lines, triangular geometry, rounded façade and metallic features, with narrow, elongated, horizontal windows. The ceiling is in two levels, separated by a slash to indirectly let in natural light. All together, from the outside, this is the feature that attracts the most attention in the new building. The old part

of the community centre has had a complete refurbishment, with the old woodwork replaced by double-glazed aluminium balconies, new lighting, pavements and panelling. With the extension, the ground floor has gone from 349 square metres to 702, with a large hall that contains the bar, rest area and games. The first floor, at the level of the terrace, has a multi-purpose hall and the assembly hall. The second and third floor, with a rectangular shape, houses halls for organisations. The last floor holds another unique feature, a zinc-plated canopy that shelters the workshops. These are illuminated by a horizontal skylight that receives its light from the north, and a sliding window that faces south and is protected by the canopy which projects in front.

5.04 (Casal d'Avis) Pensioners Community Centre

Sant Andreu de la Barca

This is a cube-shaped building with simple, straight lines that continues the façade of the housing on the old national road N-II on one side, and opens out onto a garden on Generalitat Boulevard on the other. Therefore, the community centre has two façades, with different entrances that are very different from one another. The one from the old national road N-II is much more closed in, with a row of small windows above it and no ornamentation, giving an austere feel. The door is half way up the façade and is reached by an outside staircase, also equally simple and cold. Under the door, a concrete base covers an old bank and reinforces the sensation of bare, almost prefabricated, simplicity. The façade on Generalitat Boulevard is radically different, while maintaining the unitary style of straight lines and structural simplicity. Here, the building is much more open to the exterior, which on this side is characterised by a kind of large hall with scattered trees and benches, inviting one to stay and walk. On this side, the relief of the terrain makes it possible for the access to be flat without need of stairs. An enormous portal, where glass takes the lead role, and lines of large windows on both floors make this façade much more friendly than the other one. The roof of the building, a canopy that slopes on both sides (though more prominently so over the entrance on Generalitat Boulevard) enables overhead light to enter the large vestibule, the central feature of the interior distribution of space and accesses. This hall stands out for its width and height, physically and visually connecting the two doorways to the community centre and its two floors, linked by both stairs and a lift. The main components of the ground floor are the reception, the bar and the conference hall, while up to nine multi-purpose halls are found on the top floor.

5.05 Les Escletxes Sports Facilities

El Papiol

The main problem with this project has been the placement of two tennis courts and a building that contains dressing rooms, a bar and warehouse over unstable, though horizontal, terrain consisting of a land fill over an old rubble tip. In order to attain the necessary resistance for the building foundations and firming down the courts, it has been necessary to deal with a significant movement of packing soil, which resulted in a much more sloping surface than was originally the case. The new topographic difference between the sides of the grounds has been overcome with the formation of three horizontal platforms united by gently sloping banks. The services building has been placed on the higher level, with access from Pau Casals Street, and laid out with room along the front for a small esplanade offering ample views. From the balcony, which can also accommodate an outside bar, the visitor can easily observe the activity on the tennis courts located on the two remaining platforms, the middle one and the lower one. Each court has a tree-covered area acting as a vestibule or waiting area beside it by the entrance. Two ramps cut in steps and with a gentle gradient connect the three levels of the complex, which are also linked along the far end by a vehicular access trail for maintenance services. The various banks created along all this space accommodate a storm drain system to ensure the stability of the inclined surfaces, which have been predominantly planted with Mediterranean shrubs. The landings located before the bar and the two tennis courts have been paved with gravel and contain various trees, mostly pines, that provide shade and a welcoming atmosphere.

5.06 Turonet Park Sports Grounds

Cerdanyola del Vallès

Les Fontetes municipal sports grounds are integrated within Turonet Park along their boundary with Horta Boulevard, one of its flattest sides, although the ground still has a gradient of 6%, Apart from their strict function, the sports fields also act as a filter between the wheeled traffic and the park interior, which is thereby better protected. The slope of the grounds has meant that two large platforms have had to be created, one that contains a football pitch and another, four metres higher up, that contains two athletics tracks. The height difference is overcome by a two-metre-tall bank on which a wall has been built, also two metres high, and crossed at its ends by stairs and ramps to connect the two platforms. A curved concrete wall at the eastern end of the sports grounds, at the same time, encloses the grandstands and forms the lower boundary of the park. Towards the west, we find the area connecting the football pitch with the dressing rooms, as well as the main access to the installations from the town centre. The dressing rooms, distributed between five independent modules, are grouped into one single, elongated, slightly curved volume that, located on the perimeter of the grounds, forms part of the enclosure and behind which we find a car park and Horta Boulevard. This building also contains the club offices and the service installation chambers. The sports grounds are closed off by two types of barriers. One, climbing vegetation, basically ivy covering the metal fencing, and the other man made, consisting of the containing wall, the dressing rooms and the grandstand. This variety in enclosures creates a certain amount of transparency, thereby enabling the park to be visually extended to the street and ensuring that the sports grounds are not cut off from their environment.

Street furniture

Mobibar

The Mobibar is a refreshments kiosk designed especially for installation on the beach. The main innovation of this design is that the kiosk can be folded to adopt the appearance of a container. This makes disassembly unnecessary at the end of the summer season, since it may be left on the beach over the winter. During the summer it may also be folded down every evening for better preservation and to avoid vandalism.

Beach look-out chair

This chair allows observation of the beach by surveillance and rescue personnel, from a height of 2.60 metres. Featuring a very stable design and light-weight appearance, the chair is equipped with a sunshade for the protection of users. Both the ladder and the seat are removable and the whole structure may be folded to simplify storage.

Beach look-out tower

The look-out tower has an overall height of 9.55 metres. It allows observation of the beach from a round platform for surveillance and rescue personnel, set at a height of 5 metros above the sand. The top of the tower is intended for the flags used to inform bathers of the state of the sea. It is made of *bolondo* wood and stainless steel plates.

Beach signposting

The new signposting of the beaches is conceived to identify and define the territory and to indicate the location of the services available there. The information support elements are of three types: those containing general information on the beach – installed in the promenade area –, those designed to lead users to each specific service – installed in the sand –, and those containing prohibitions – situated on the breakwaters –. The design of all these elements uses easily identified graphic codes based on pictograms.

Beach bench

The beach bench has a structure in the shape of a rectangular prism. It is made of white fibre-glass and its top part is perforated to allow easy drying. The bench is reinforced on the inside with ribs that lend it exceptional strength. Its simplicity of form, durability, low weight and easy maintenance makes this bench an ideal piece of beach furniture.

Area beacon

This lighting marker designed for pedestrian circulation zones in public spaces is called the *Área* beacon. It is an iron prism with corten treatment, containing a hollow that houses a light bulb; the light is given off on an inclined plane of polished stainless steel that delimits the hollow and reflects the light outwards. It has a door in the rear for manipulation of the anchorage and the junction box, and for removal of the light bulb.

Shower

The shower installed on the beaches of the Metropolitan Area of Barcelona is formed by a white polyester cylinder measuring 12 cm in diameter and 210 cm in height, with two spray-nozzles operated by their respective timed pushbuttons. The base of the shower is a square concrete platform measuring 330 cm on each side, which contains the drain well, and on top of it is installed a round structure made of treated *bolondo* wood slats.

SOS cupboard

The SOS cupboard has been designed to be situated close to the sea, especially in high-risk areas such as breakwaters. It is a cupboard containing a rope and a life buoy. Since this piece is intended for installation in places subject to intense environmental aggression, it has been conceived to require minimum maintenance. The cupboard has a perimetral structure made of stainless steel, doors made of fibre-glass, and a transparent polycarbonate part that allows its contents to be seen.

Rescue buoy

The rescue buoy is a floating oval element made of rigid PVC, intended for saving persons in danger at sea. It is designed to support the weight of a rescued person while the life-guard conveys him or her to a safe place. It is equipped with a case that contains a mask for performance of mouth-to-mouth resuscitation with the maximum hygiene.

Rubbish container

The rubbish container that is found on all the beaches of the Metropolitan Area of Barcelona is a round container made of grey polyethylene with a capacity of 250 litres. It is fitted with a blue cover of the same material that has openings on its sides and that snaps on to the top part of the container. In order to assure the necessary stability and rigidity, the base of the container is buried in the sand to a depth of about 15 cm.

Wooden module – Boardwalk

The boardwalks on the beaches are furniture elements that are installed to enhance accessibility. They are made of separate modules of wooden slats that are joined in a row to form the boardwalk. The modules are made of pressure-treated Flanders pine.

Xamar lamp

The *Xamar* lamp has been created especially for the seaside promenades planned by the Commonwealth of Municipalities. Its base is formed by two pieces of Scots pine, with the electrical connection elements placed between them. The upper part is formed by a milled and polished Scots pine pole with a cross-section in the shape of a truncated cone, in diameters of 14 cm to 11 cm. The lamp is supported on the pole by two stainless-steel attachment pieces.

Epilogue

A little later...

And then, suddenly, they asked us to design parks and squares. Until that time, the site was the place where we situated our projects. The site was assigned to us and the project only had to come to form part of it. But now they were asking us to design the site.

It seemed obvious that the site could not be treated like the projects that occupy it. It was that which pre-existed, in which everything was possible... or almost everything. Consequently, it could not have a programme or purposes. It had to limit itself to complying strictly with certain rules, like a destiny, blindly, establishing itself within an endless process.

We felt discouraged. We intuited that we had to deal with what was architecturally previous to architecture, without the help of construction, a programme or even a history. We had to reproduce the non-human gestures of Nature while waiting for everyone to find their space there, now, however, with their purposes.

There is no room for commonplaces like: meeting place, communication space, leisure area, Nature-contact zone... nor for elegance, design or Architecture with a capital "A". It is a question of "discovering the gesture that precedes the word, the gesture that is not an act but understanding, a merging with the world. It is necessary to take recourse to uncontaminated or wildly contaminated emotions until the landscape appears that coincides with the surprisingly exact landscape that the architect has within him".

In San Esteban, in Murcia, four years prior to the Plaça de Sants, the site was a granite block measuring 100 x 100 x 100, slanted, embedded in one end of the city. A wave, after passing over it, remains suspended over the last street. Three flat square artificial suns allot themselves three parts of every night. The existing convent remains lodged in this continent, erratic until yesterday, according to an uncertain law of gravity, like the rotten apple on the haunch of the insect in The Metamorphosis...

Shrewdness is indispensable in our craft and silence is one of its forms... "I glimpse what is essential in silence or in an outburst.. never in words", and so are passions, of whatever type they may be... "a work exists when it has been prepared in the shadows, with attention, with the care with which a murderer plans his crime. In either case what is essential is the will to strike"... "it is a question of drawing everyone without their realising it, even if it later turns out that we have nothing to tell them"...

It is necessary to trust in the actor, in the one who acts... architecture works as an actor... architecture is... Nature is something sad without the actor... "every place needs an act"... with it "we translate ourselves in stones and plants and we stroll through ourselves".

"One must not flee from the radical, hard wild truth, as opposed to hypocritical civilising urban design"... if "architecture is the selfsame expression of the life of societies"... if we observe that the architecture around us expresses power, we know that someone exerts it. For this reason it is not what is most important, since we can identify it and even separate it from ourselves. If we think that "the human order is solidary from the beginning with the architectural order" and we see that "architecture gathers servile multitudes beneath its shade, imposing admiration and surprise, order and fear, we assail the human being in some way"... it is more disturbing to observe "the predominant taste of these multitudes for authority in itself" and it is even more appalling to see the complacency of those who cannot help but be aware of it. And worse still: to find that if they are complacent, it is because they are incapable of using the tools that their situation offers them. We know today, for example, that architects could make the people to whom their work is really intended, carry out the act necessary in each place so that, even in the most beleaguered places, they may be redeemed.

Cynicism is not enough.

Quotations from Cioran, Nietsche, Trias and Bataille.

Albert Viaplana, architect

L'Espace Public Metropolitain

Version française

Présentation

Il y a un peu plus d'un an nous présentions le livre sur la construction du territoire métropolitain. Le livre suivant que nous avons édité dans le même format, et que nous présentons maintenant, traite de l'espace public. Cette séquence nous semble tout à fait pertinente, puisque l'un des éléments fondamentaux pour construire ce territoire est justement l'espace public.

La gestion de l'espace public confiée, bien sûr, au secteur public, est un acte public au sens le plus authentique du terme, parce c'est une façon de cristalliser un projet de *polis*, de *metropolis* dans notre cas. La structuration de cet espace met en relief une intention politique : il est très différent de le destiner sans palliatifs à l'usage public que de consentir à des magouilles ; il est très différent d'y mettre de l'imagination et de l'argent que de le traiter avec négligence, il peut faire l'objet de fierté et d'exemplarité ou de hontes à camoufler...

Le passé historique de notre pays n'a pas été très brillant de ce point de vue et, trop souvent, le manque de volonté politique, influencé par la pression de la construction, a réduit l'espace public à son expression minimale, de sorte que nous avons trouvé des villes devenues des noyaux encombrés et déséquilibrés : loin de la ville compacte et humanisante que nous souhaitons, mais la simple agglomération déshumanisée.

Il est clair pour chaque commune que nous ne pouvons pas endommager un mètre carré de plus d'espace public et cette évidence est aussi une boussole qui doit guider la ville métropolitaine, elle aussi soumise à des pressions. Même, parfois, l'absence de définition de ses limites peut devenir un danger plus grave parce que plus subtile. La métropole est construite conçue comme un tout, en articulant les différentes communes et villes entre elles et en faisant jouer un rôle clé aux interstices, en faisant des espaces résiduels des espaces publics de structuration. Il n'est donc pas surprenant que la première des lignes stratégiques que contient le document programmatique d'accord de gouvernement de la Région métropolitaine que les partis politiques ont signé pour le mandat 1999-2003, traite justement de l'articulation de la métropole.

Une autre ligne politique importante, implicite dans la promotion de l'espace public, est le pari résolu sur la durabilité. L'accord cité la souligne tout spécialement en parlant de la préservation des systèmes naturels dans un ensemble ininterrompu d'espaces libres, et de développement de l'espace métropolitain suivant des critères de durabilité (infrastructures, services, transports...). Il est évident que la promotion de l'espace public n'est pas seulement un pari, mais aussi un outil indispensable pour une métropole durable. Le fait que ce livre traite d'ouvrages bâtis, d'espace public récupéré, témoigne de l'importance qu'ont ces critères dans les interventions et assure la crédibilité de notre programme d'action.

La rénovation de l'espace public revêt, enfin, un aspect non moins important, *last but not least* : l'aspect social, puisque disposer d'espaces libres, aménagés, agréables et proches contribue de façon décisive à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et citoyennes qui habitent dans la région métropolitaine : un objectif fondamental et incontournable de toute politique progressiste.

Joan Clos, président
Dídac Pestaña, vice-président premier

Introduction

La ville métropolitaine est une réalité complexe et diverse, stimulante du point de vue du paysage et enrichissante du point de vue social, qui dépasse suffisamment la considération d'un territoire constitué de la simple juxtaposition de villages, de villes et d'espaces intermédiaires.

Articuler cette réalité est – et doit être – l'un des principaux objectifs de toute action publique projetée, et cela est uniquement possible à partir de l'espace public. Une fois posé ce principe fondamental, les volontés d'intervention sur la ville métropolitaine doivent, d'une part, tenir compte du dépassement de l'ancien débat entre le centre et la périphérie, et obtenir qu'une qualité urbaine similaire imprègne l'ensemble et chacune des parties de la métropole. Et, d'autre part, le pari sur une croissance urbaine durable, ce qui implique l'existence d'un espace public suffisant et de qualité.

Les réalisations présentées dans ce livre partent de cet objectif et visent à donner une réponse aux problèmes auxquels doit faire face l'ensemble social et territorial métropolitain : le cumul des déficits historiques en matière d'infrastructures, d'équipements et de services, et l'infra-urbanisation plus récente et l'occupation discontinue d'espaces très vastes, due à une mobilité croissante, ce qui entraîne des coûts énergétiques et environnementaux élevés. Face à cela, nous devons insister et envisager une ville conçue autour de l'espace public. Une ville durable, cohésive, complète et diverse.

L'intervention de l'Association de Communes dans le domaine de l'espace public est axée sur la réalisation de projets et de travaux qui tendent à structurer la ville métropolitaine sous cette approche, bien que souvent il faille les faire en plusieurs étapes pour s'accommoder du manque endémique de ressources des finances locales. Mais nous estimons qu'il est important d'exécuter de petits travaux à caractère local, dispersés sur toute la région métropolitaine, qui finissent par constituer un essaim d'interventions qui imprègne l'ensemble du territoire de façon homogène pour sa rénovation et son reclassement.

Nous agissons, bien que dans des travaux de petite envergure, parce que nous estimons que c'est la seule manière de rendre explicite le modèle métropolitain auquel nous croyons et qui est plausible : celui de l'échelle quotidienne de la ville, la rue, le quartier et toute la typologie des nouveaux espaces publics que la ville métropolitaine a générés. De nouveaux espaces que nous désignons sous le terme de " places, parcs ou jardins " et d'autres qui ne correspondent guère à l'iconographie à laquelle renvoient ces mots et pour lesquels il faudra trouver une nouvelle catégorie taxinomique qui soit plus pertinente et mieux adaptée.

Il faut souligner l'objectif ferme de miser, dans tous ces projets, sur la qualité formelle de construction de leurs propositions, sur l'innovation et la modernité, comme il correspond à une ville qui a une vision de futur qui répond et s'adapte aux nouveaux besoins que la société réclame.

Quoique chaque projet comprenne des logiques d'intervention adaptées aux contraintes particulières, il existe dans tous les cas des constantes définissant et expliquant le modèle auquel nous avons fait allusion. Nous pouvons citer, entre autres, l'articulation des domaines urbains de leur mise en oeuvre, en reliant les espaces qui ne font pas l'objet du projet, en leur donnant une nouvelle valeur paysagère, et une utilité sociale ; l'appropriation visuelle des espaces qui ne sont pas l'objet du projet, c'est-à-dire les éléments, généralement paysagers, qui constituent un point de repère visuel que la conception de l'espace ne peut pas négliger ; et la caractérisation du lieu, aussi bien s'il s'agit de la récupération d'éléments existants, que d'en rehausser d'autres qui lui confèreront une nouvelle entité, ou de combiner les deux possibilités.

Nous voudrions encore ajouter un trait qui singularise, comme peut-être aucun autre, notre modèle d'espace public : leur conception comme des espaces essentialistes, dans lesquels la structure est mise en relief par-dessus les détails, les éléments architecturaux sont réduits au minimum et, en revanche, les facteurs environnementaux et naturels attirent l'attention principale. Cela a pour conséquence immédiate des coûts très réduits de mise en oeuvre et d'entretien sans nuire à leur qualité et fonctionnalité, bien au contraire. Celles-ci sont multipliées puisqu'ils sont dotés d'usages adaptés aux rapides changements des mœurs sociales en ce qui concerne les loisirs.

Enfin, bien évidemment, tout cela n'est pas possible sans la participation de bons professionnels qui travaillent en équipes multidisciplinaires hautement spécialisées, et qui apportent les logiques propres aux différents champs professionnels et les font converger en un seul projet d'espace public.

Le lecteur trouvera dans ce livre la description détaillée d'un grand nombre des travaux effectués, avec des plans, des données techniques et maintes photos des sites : tout cela l'aidera à visualiser les principes et la façon de faire que nous venons d'évoquer, un style qui, nous le constatons avec satisfaction, est devenu un référentiel pour d'autres métropoles de la Méditerranée et même d'au-delà.

Jaume Vendrell, gérant
Ramon Torra, directeur de services

Parcs

1.01 Parc de les Illes Balears
Badia del Vallès

Le parc de les Illes Balears exerce une fonction d'oxygénation dans une commune densément peuplée et attenante à une infrastructure routière aussi puissante que l'autoroute A-18. Ces caractéristiques lui confèrent des valeurs de centralité que le projet d'aménagement du parc a voulu renforcer. Nous sommes face à un espace de plan presque carré, dont la surface est légèrement supérieure à une hectare et qui est couvert d'une forêt de pins consolidée depuis des années. Cette masse d'arbres occupe, essentiellement, l'espace central du terrain. C'est ainsi que le projet d'intervention est axé sur la redéfinition et l'aménagement des espaces périphériques qui entourent la forêt de pins. En ce qui concerne ces espaces, il nous faut souligner l'adéquation des accès au parc. De même, l'une des interventions les plus visibles est l'extension de la forêt de pins au-delà du pâté existant, en traversant la rue Menorca, vers les cours de récréation d'un ancien collège et la construction d'une piste cyclable. D'autre part, tout un ensemble de balustrades et de clôtures sera remplacé par des sentiers et des rampes d'accès à la forêt de pins. Les escaliers de connexion entre le parc et les trottoirs piétons situés en face des bâtiments ont été aménagés et doublés de rampes pour les personnes handicapées. En ce qui concerne les arbres, une petite partie a dû être éliminée, notamment les plantes qui entravaient la structure des escaliers d'accès aux trottoirs et les plantes malades ou vieillies. Sur le trottoir situé en face des bâtiments, un nouvel alignement de robiniers a été mis en place, tandis que, dans l'aire de jeux et à d'autres endroits, différents arbustes et du gazon ont été plantés. Cette augmentation de la surface végétale s'est complétée par l'installation d'un nouveau réseau d'arrosage. Outre le parc lui-même, le projet a eu des répercussions sur les espaces appelés « interblocs «. Dans ces domaines, l'on a travaillé à les « privatiser «, c'est-à-dire à favoriser leur utilisation prioritaire par les habitants des logements du quartier. Ainsi, les clôtures de ces espaces donnant directement sur le parc ont été redéfinies. L'exécution du projet a servi également à rénover des aspects vieillis tels que les passages des installations et les réseaux d'évacuation des eaux.

1.02 Zone de loisirs de les Bateries
Montgat

Située sur une colline d'où l'on a un bon point de vue de la côte de Montgat et du Barcelonès Nord, la zone de les Bateries a un accès qui implique avoir à parcourir une suite de virages qui serpentent jusqu'au sommet. C'est ainsi que nous arrivons au plateau supérieur et principal de cet espace en empruntant la rue les Bateries et un chemin pavé de presque 250 mètres de long et 4 mètres de large, protégé par des murs en béton aux endroits où la pente et la conduite des eaux de pluie l'exigent. La protection des talus les plus raides a été assurée au moyen de grosses planches en bois qui évitent l'érosion et assujettissent le terrain. Plusieurs plantes tapissantes de lierre exercent la même fonction. Après avoir parcouru ces 250 mètres en pente légère, nous arrivons à l'esplanade de les Bateries, légèrement arrondie et qui conserve toute la végétation préexistante, bien qu'elle ait été soumise à un débroussaillage intense. L'on a aussi démoli des masures, des escaliers, des pilons et des tronçons de chemin pavés de béton. Aux arbres qui existaient, des pins pour la plupart, d'autres sont venus s'ajouter : de faux acacias. Entre les arbres circulent en zigzag des franges en béton qui font moins de 20 centimètres de haut et qui divisent le terrain en plusieurs bancals qui déversent, en pente douce, vers le ravin où s'achève l'esplanade. En définitive, un espace a été conformé, essentiellement plat, ombragé, aéré et avec de bonnes vues, propre au repos, aux jeux de plein air ou à la pratique du pique-nique. D'un bout de l'esplanade part un autre chemin qui, en forte pente sinueuse, mène à des constructions situées sur le flanc de la colline. Ce chemin a été traité, nettoyé et son pavement, fort détérioré, a été restauré, ainsi que les fossés situés des deux côtés.

1.03 Parc de Can Zam
Santa Coloma de Gramenet

Bien que la zone connue sous le nom de Can Zam ait une surface de quelque 300 hectares dans la première phase, le parc du même nom en occupe seulement un tiers. Le reste est occupé par des équipements tels qu'une piscine, un lycée, une école et quelques installations sportives, outre les logements et un entrepôt en cours d'évacuation définitive. Can Zam, connu dans toute la région métropolitaine pour avoir accueilli la Foire d'Avril de Catalogne à plusieurs reprises, se caractérise par sa proximité du Besòs, dont la rive est plongée dans une profonde transformation paysagère et environnementale qui, sans aucun doute, aura des répercussions positives sur les rapports entre le parc et la rivière. Le parc est traversé en ligne droite par le prolongement de la rue Victor Hugo, qui le divise en deux. Cette rue - en réalité, une plateforme pour les piétons - forme une croix avec un autre axe, constitué d'une place ou esplanade, un grand lac de périmètre géométrique traversé par une passerelle et le fleuve. Cette structure donne lieu à quatre espaces ou quadrants aux personnalités différentes. Le parc est fort perméable et accessible, et, outre l'axe principal, il a plusieurs entrées caractérisées par un tracé en zigzag permettant de relier des éléments tels que les stationnements, les pistes et plusieurs installations. La végétation du parc varie en fonction des sites. Ainsi ont été tracées trois franges qui prétendent évoquer les trois unités fondamentales du paysage de Santa Coloma: les montagnes de la serra de Marina, la ville et la rivière. La frange qui se reflète dans la montagne occupe 3,6 hectares et est tapissée de pins, de chênes rouvres et de chênes verts qui, s'alliant au sous-bois et à quelques clairières herbacées jaunes l'été et bleues en hiver, marquent son caractère éminemment méditerranéen. La deuxième frange a un caractère plus urbain et elle laisse le pas à une végétation exotique et pleinement adaptée aux milieux urbains. C'est le cas des tipuanas, acacias, parkinsoniennes, jacarandas et autres espèces qui, certains persistantes et d'autres caduques, offrent aussi un vaste éventail de couleurs selon les saisons : vert toute l'année, jaune l'été et le printemps, brun et bleu l'hiver, rouge en automne. La troisième frange est la plus étendue : 4,2 hectares et la plus proche du Besòs ; c'est pourquoi elle accumule la végétation associée aux milieux fluviaux, d'un vert intense et de feuille absolument caduque. Le platane est l'espèce prédominante dans ce domaine qui, à l'avenir, sera étroitement lié à la promenade de la rive gauche du Besòs. Sur les talus de descente vers la rivière, un gazon de bas maintien et un mélange de végétation arbustive ont été plantés. Dans l'ensemble, le parc de Can Zam est un parcours botanique fort intéressant.

1.04 Parc de la Muntanyeta
Sant Boi de Llobregat

Le plus grand des parcs de la région métropolitaine se dresse, comme son nom l'indique, sur une petite montagne ou puy avec un point de vue privilégié sur la ville de Sant Boi et avec deux versants bien définis. Celui qui est orienté au nord, vers Montpedrós et, au loin, vers Montserrat, est le plus sauvage et naturel. Il est entièrement tapissé de végétation, en grande partie méditerranéenne, où prédominent les pins et les acacias, sans traces d'interventions artificielles sauf dans le cas des jeunes plants qui dénotent les plantations récentes. Des sentiers de terre plongés dans la forêt sillonnent ce versant, plus incliné que l'adret, et constituent des promenades ombragées. L'autre versant de la Muntanyeta s'ouvre vers le sud et l'ouest, offrant de magnifiques vues sur le delta du Llobregat et la mer, Montjuïc et Collserola. Ces deux versants sont divisés par un large chemin de corniche, pavé de béton, bordé de bancs et de lampadaires, qui relie entre elles les deux extrémités latérales du parc. Un grand perron en béton, dont les murs sont doublés de grosses planches de bois, encadre l'accès vers le versant sud, ouvert et en pente légère, surplombé par une vaste prairie inclinée, claire, démunie de tout élément urbain et de tout arbre. Cette immense clairière, qui glisse en pente douce jusqu'à la partie la plus urbanisée du parc, est flanquée de deux rangées d'arbres qui naissent aussi du chemin ou terrasse de la crête de la montagne. En descendant, à droite, un chemin pavé amorce un virage pour contourner un stade football. Deux rangées de palmiers encadrent cette promenade. À l'autre bout de la grande prairie, en descendant à gauche, une petite forêt clairsemée de pins glisse sur le versant et abrite plusieurs bancs sinueux faits de planches de bois, tels des accordéons fossilisés. Arrivés en bas, le pavé et le sablon prennent la relève au sol dépouillé, le gazon l'emporte sur le chiendent. Jeux pour enfants, bancs, lampadaires et fontaines cohabitent avec des alignements parfaits d'arbres apprivoisés. Dans un coin, des escaliers courbes en béton évoquent un amphithéâtre romain et se reflètent sur l'eau d'un étang dont surgit une statue de femme d'inspiration classique. Une petite esplanade permet d'y organiser des manifestations pour le public, sur un arrière-plan composé par un talus de gazon planté de peupliers.

1.05 Parc de els Pinetons
Ripollet

Le parc de els Pinetons, fort dégagé, vaste et accessible de tout endroit, semble attendre l'arrivée de la ville qui avance vers ses limites. Tandis que les quartiers de nouvelle

construction émergent à peu de mètres de là, le parc s'ébauche comme la principale future zone de loisirs de ce nouveau quartier de la ville. Le principal accès à ce grand espace vert est une place pavée qui, en guise de vestibule, offre plusieurs entrées. Cette place comprend deux espaces - l'un d'accueil, avec plusieurs bancs, des kiosques et des aires de repos, et l'autre, plus intérieur et légèrement incliné, qui accueille l'un des éléments les plus caractéristiques de l'ensemble : une source de laquelle émane un jet d'eau puissant qui, tel un geyser, est visible depuis la ville et constitue l'un des points de repère du parc dans le lointain. L'orographie du terrain a fait que le parc de els Pinetons soit structuré à partir de grandes terrasses ou plateformes situées à différents niveaux et séparées par des talus tapissés de gazon ou d'arbustes méditerranéens (romarin, lentisque, ou laurier-tin). Ces terrasses, généralement remplies de sablon, accueillent des groupes d'arbres tels que pins, cyprès et chênes verts, qui en ombragent une partie et en laissent une autre dégagée, plus ensoleillée. Les différents niveaux et terrasses sont reliés au moyen d'escaliers en béton et de sentiers, pavés, jalonnés de rangées d'arbres et de lampadaires capricieux qui, tels que des périscopes, projettent sur le sol des rayons de lumière reflétés d'abord sur une glace en métal. Ces lampadaires, qui semblent faits en fer rouillé, éclairement uniquement les sentiers, tandis que le reste du parc reçoit la lumière de trois tours élancées munis de projecteurs disposés en cercle. Çà et là sur les terrasses apparaissent de nombreuses fontaines caractérisées par un trépied métallique et carré, ainsi que des bancs et des corbeilles à papier. L'ensemble des terrasses, des chemins en pente et des escaliers confère au parc une sensation agréable d'amplitude, et, en même temps, de recueillement, puisque chaque espace, chaque terrasse, forment un endroit défini et séparé du reste. La partie inférieure du parc limite avec un large trottoir de pavés de béton dont naît une rampe qui pénètre dans l'espace vert.

1.06 Parc du stade de football

Tiana

Situé dans une grande zone centrale par rapport au tissu urbain de Tiana, le parc occupe le site d'un ancien stade de football. Le caractère essentiellement urbain de cet espace fait qu'il doive répondre aux multiples demandes de la population. Ainsi, il est en même temps espace vert, zone omnisports et plateforme pour accueillir des événements comme, par exemple, des foires ou des chapiteaux. Le parc est limité, à ses deux extrémités les plus longues, par deux voies de grande importance: le boulevard Vilesa, qui relie la circulation roulante du centre ville avec les routes qui desservent d'autres communes, et la rue Mates, qui mène directement à la place de la mairie de Tiana. Le parc est divisé en deux parties séparées par une ligne ou un axe en diagonale qui relie deux angles situés à un même niveau. La moitié inférieure, aux vues plus fermées, abrite la piste sportive, un ensemble de jeux pour enfants et l'espace destiné aux foires et aux rencontres, auquel on a crée un accès pour les poids lourds qui doivent décharger le matériel destiné au montage de ces manifestations. La deuxième moitié s'étend ver l'avenue Vilesa, située à un niveau supérieur, et comprend différents niveaux dont nous avons d'excellents points de vue sur la mer. Ici l'aménagement en jardin est plus dense, varié et irrégulier ; les chemins ont un traitement plus léger et le séjour est plus tranquille et plus prolongé. Le dénivellement entre les deux moitiés du parc a permis de construire, près de l'axe en diagonale, les vestiaires et un entrepôt souterrain auquel on peut accéder depuis la piste omnisports. Les trottoirs de l'avenue Vilesa et de la rue Mates s'intègrent parfaitement dans le parc, et s'élargissent lorsqu'elles croisent un accès, créant ainsi un profil irrégulier qui estompe les limites entre les deux espaces. Le trottoir supérieur s'inscrit dans le parc au moyen d'une rampe et de deux escaliers qui débouchent sur un chemin intérieur. Des groupes et des rangées de peupliers encadrent ces entrées. Le reste des arbres est disposé en fonction du site qu'ils occupent. Des rangées de platanes bordent les trottoirs, des groupes irréguliers occupent le secteur incliné du parc et des plantations plus structurées servent à diviser les espaces les plus urbains.

1.07 Parc de la Fontsanta

Sant Joan Despí

L'urbanisation du torrent de la Fontsanta a permis de guérir une profonde blessure orographique qui limitait la croissance équilibrée et structurée du centre urbain de Sant Joan Despí. Le parc occupe une bonne partie de cet ancien torrent qui défilait sur un profond ravin difficile à traverser et qui, une fois canalisé, a été utilisé pendant une certaine période de temps comme décharge de matériaux inorganiques. Cette activité a modifié l'orographie du terrain puisque, dans une partie du torrent, il s'est rempli totalement, surtout entre le cimetière et le grand réservoir d'eau de la ville, sur lequel se trouve un équipement sportif. À l'autre bout, le ravin conserve sa topographie originelle, avec de fortes différences brusques de niveau atteignant jusqu'à 30 mètres. La construction du parc dans cet espace si marqué par ses caractéristiques physiques a utilisé deux outils fondamentaux. D'une part, les terrasses de gabions, qui ont servi à résoudre les dénivellements topographiques et à créer des domaines d'usage intensif et, d'autre part, la forêt, essentiellement d'acéracées et de frênes, conçu comme tissu végétal reliant toute l'espace. Tout au long des versants les plus inclinés du ravin, de grandes masses de terre ont été déversées qui sont maintenant disposées en tas coniques. À la base de ses cônes, au fond du torrent, se sont formés d'autres piles de terre qui renforcent et maintiennent le terrain incliné. Cet ensemble évoque l'ancienne décharge située à cet endroit, tout en respectant la topographie originelle du torrent. La disposition des masses arborées évoque également la décharge, puisque les plantations se précipitent depuis la partie supérieure du ravin et suivent les cours prévisibles de l'érosion maximale des crues. Les arbres finissent par s'entasser dans le fonds du ravin. Le type de végétation utilisée a tenu compte des caractéristiques propres aux torrents : longues périodes de sécheresse et fort ensoleillement au cours de quelques mois, saisons d'inondations et forte humidité d'autres mois. Ainsi, le genêt et les oliviers s'allient aux ormes, aux mimosas, aux saules et aux tamarins. Les versants en pente ont besoin de plantes pour fixer le terrain avec leurs racines, comme les faux acacias et les ailantes, outre les différentes espèces sarmenteuses et les prés de graminées qui évitent l'érosion du terrain due à l'action des pluies.

1.08 Parc Nou

El Prat de Llobregat

Le Parc Nou de El Prat est le parc le plus grand et le plus représentatif du delta du Llobregat. Situé au sud du centre ville, très près de l'aéroport, il était à l'origine une grand peupleraie, plantée il y a 20 ans environ sur des terrains abandonnés qui, des années auparavant, avaient été des terrais de culture fertiles. Autour de cette forêt a été plantée en 1991 une forêt de pins qui, au fil du temps, a abrité sous son ombre les principaux services du parc : barbecues, parc de trafic pour enfants, restaurant, aires de pique-nique... C'est là, que les week-ends, le parc grouille de gens. Les peupliers sont devenus un grand bois qui, l'automne, revêt des tons jaunâtres, en hiver se dépouille de ses feuilles et en printemps éclate de nouveau d'un vert intense. Ces transformations sont l'un des principaux charmes du parc qui est traversé au centre par une double avenue, avec un canal au milieu. Cette avenue principale forme, avec les chemins qui la croisent, six grands prés ou quadrants couverts de gazon où s'élancent les peupliers disposés en quadrillage. Au bout de l'avenue s'ouvre une grande esplanade demi-circulaire avec une estrade fixe pour accueillir les manifestations publiques. La peupleraie est encadrée par une végétation plus éparse et moins haute, constituée essentiellement de pins d'Alep jeunes, de pins à pignon, avec quelques ginkgos, cyprès ou mimosas encore jeunes. Entre la grande esplanade demi-circulaire et les pistes sportives proches du quartier de Sant Cosme, nous trouvons une extension en forme d'ellipse légèrement enfoncée par rapport au niveau du parc et qui est, par conséquent, fort humide. Il s'agit de l'endroit le plus deltaïque de tout le parc, puisqu'il est habité par des espèces végétales comme les joncs, les massettes de lion et les fleurs de lis, dont un bon nombre existait déjà avant la construction de cet espace vert et qui a été préservé. Cette ellipse est encerclée par une plantation d'arbres de rive (peupliers blancs) et de peupliers noirs. Pour avoir une vision complète du Parc Nou, il convient de se rapprocher de son extrémité sud-ouest et de grimper sur une petite dune tapissée de végétation abondante qui sépare la pinède du chemin de Can Moners et de la route de l'Aviació, deux des frontières du parc. De là-haut l'on domine tout cet espace, le mouvement continu des arrivées et des départs des avions sur la piste principale de l'aéroport, spectacle qui attire de nombreux badauds.

1.09 Parc de el Castell

Castelldefels

Lors des premières phases de l'urbanisation et du jardinage des versants de la colline du château de Castelldefels, un chemin piéton a été percé pour permettre de monter au monument depuis le centre ville. Le fort dénivellement existant entre les rues de la ville et le château a été surmonté avec un ensemble de rampes de différente pente et longueur, pavés de béton, qui grimpent en zigzag. Outre leur fonction de chemin, les rampes deviennent un balcon privilégié pour contempler la ville et une bonne partie du delta du Llobregat, avec la mer toute proche comme toile de fond. Les rampes qui, dans l'ensemble, font plus d'un kilomètre de long, s'accrochent à la montagne sur des murs en béton qui, dans leur partie extérieure, ont été doublés de planches en acier corten. Ces éléments métalliques

sont, sans aucun doute, les éléments les plus attrayants et les plus caractéristiques de ce projet. Les planches ne sont pas lisses, elles ont été pliées pour imiter un éventail ou le manche d'un accordéon, comme si l'on avait fait un jeu en pliant du métal. Les replis des planches, de plus, ne sont pas perpendiculaires ; leur disposition est légèrement inclinée. Et ce sont les planches elles-mêmes qui, dans le prolongement de leurs bouts supérieurs, forment les balustrades des rampes. Ainsi, un seul matériau, un seul élément, sert à coffrer, à doubler, à décorer et à jouer le rôle de balustrades des rampes. Le chemin en zigzag qui grimpe sur le versant de la colline vers le château est entouré de talus aménagés et de temps en temps il est traversé de raccourcis plus directs pour ceux qui préfèrent marcher sur la terre que sur du béton. Les rampes sont ombragées sur une bonne partie du parcours, notamment par de nombreux pins et oliviers le long du chemin. L'aménagement en jardin est fort varié, alliant le gazon, les arbustes et des arbres d'espèces très diverses. Tout au long du chemin, nous trouvons des paliers, des accès vers des endroits ombragés et tranquilles, de petits miradors. Une fois arrivés en haut, les planches métalliques sont remplacés par des murets en pierre des promenades qui encerclent le château et en définissent les accès.

1.10 Parc de el Calamot
Gavà

Le parc de el Calamot a su allier la récupération paysagère d'un espace naturel et le juste degré d'accessibilité pour le mettre à la portée de tout le monde. Un exemple de la première volonté est l'enfouissement total des lignes électriques de haute tension, ainsi que le respect et la protection des masses arborées originelles - bosquets de pins, anciennes cultures de caroubiers et les plantes arbustives propres aux contreforts du massif de El Garraf. Un exemple de la seconde volonté - l'accessibilité - est le repérage des anciens sentiers et des paliers de culture mis en relief par des lignes de collecte des eaux et des surfaces pavées. Lorsque le parc a été projeté, l'on a défini six espaces bien marqués, caractérisés par le modèle orographique et la flore de chaque site. L'espace le plus remarquable est le chemin de la crête qui suit les traces du chemin existant. Ses pièces irrégulières s'adaptent aussi bien à la végétation qu'à la topographie. Plus qu'un chemin, on dirait la somme de lieux pavés, du mobilier et des vues lointaines sur le paysage. Ainsi, sur la zone d'accès près de la route C-245, des rangées de mimosas divisent l'esplanade en deux espaces : un stationnement et une zone de jeux pour enfants entourée d'une plantation de casuarines. Depuis cet espace, l'entrée au parc emprunte une rampe qui, plus loin, se transforme en mirador et équilibre un dénivellement topographique de 17 mètres. Or le parc a un autre accès qui est, en réalité, l'accès principal en venant du centre urbain de Gavà, et qui a une façade sur l'avenue Joan Carles I (route de Begues). Une disposition irrégulière de murets couverts de végétation sur différentes hauteurs la sépare de la route de Begues et joue le rôle de filtre sonore et visuel. La zone la plus équipée du Calamot est une vaste esplanade où se trouve un bâtiment qui abrite des installations et des services. Les caroubiers et les pins ont aussi leurs sites spécifiques. Les caroubiers, autrefois partie d'une culture, sont assez espacés et sont accompagnés de nouvelles plantations de cyprès de différentes hauteurs et de parkinsonias. Entre le canevas de caroubiers, des lignes de collecte des eaux de pluie, mises en place pour résoudre le problème du lessivage, offrent aussi des endroits pour s'asseoir. Contre ces collecteurs d'eau ont été installés des espaces en plein air face au paysage le plus beau du massif de El Garraf.

1.11 Parc de la Solidaritat
Esplugues de Llobregat

La transcendance du parc de la Solidaritat ne se limite pas à Esplugues : elle s'étend à la région métropolitaine. Une transcendance qui pourrait même être qualifiée d'historique si nous pensons que la dalle sur le boulevard périphérique Ronda de Dalt qui accueille le parc a été la dernière à être urbanisée dans tout ce que l'on appelle le « système des rondes (boulevards périphériques) «. Le parc de la Solidaritat a donc fermé l'anneau de circulation et urbanistique le plus important de ces dernières années. Fruit de toute une suite de revendications des partis politiques et des associations de voisinage, une dalle a été construite, plateforme de 2,4 hectares permettant la connexion directe et « de plain-pied « entre les quartiers de Can Clota et de Can Vidalet, séparés de leurs origines par un torrent accidenté occupé aujourd'hui par le périphérique. À partir de là, le parc de la Solidaritat doit satisfaire deux objectifs fondamentaux. L'un, pragmatique, consistant à relier le tissu urbain de la ville, et l'autre, esthétique, ou son influence sur le paysage du boulevard périphérique Ronda de Dalt. Le premier objectif est axé sur le prolongement des rues préexistantes des deux côtés de la dalle, deux pour les véhicules, et deux de plus pour les piétons. Ces rues, l'Esport et Pau Torres, forment un grand salon tapissé de gazon qui, dans la partie la plus large, abrite l'un des éléments les plus caractéristiques du parc : une sculpture en acier de six mètre de haut, oeuvre d'Alberto Udaeta. Ce salon central est l'axe véritable qui structure le parc et acquiert une importance spéciale à la nuit tombante, lorsque le tapis de gazon s'éclaire des nombreuses balises qui, en forme de constellation, atteignent la sculpture pour produire une explosion de lumière qui rehausse son caractère monumental. Deux portiques métalliques à l'allure légère et de 12 mètres de haut encadrent le salon des deux côtés et supportent deux lignes de néons qui, par leur intensité, sont visibles de très loin, ce qui crée un effet spécialement attrayant depuis le boulevard. Tandis qu'ils circulent, les automobilistes peuvent observer deux lignes horizontales de lumières suspendues du ciel qui sont le symbole de la connexion entre Can Clota et Can Vidalet au-dessus de la voie rapide. Le salon central de gazon divise la grande dalle, qui accueille plusieurs usages ludiques sur des plateformes échelonnées qui, avec une dense plantation de poivriers, divisent le parc en quatre secteurs. En contrepoint, les entrées du tunnel du boulevard périphérique sont encadrées d'espèces de floraison fort différente, du côté sud et du côté nord. Si du côté mer abondent les mimosas aux fleurs jaunes, du côté montagne nous trouvons des amandiers ou des pruniers de floraison blanche. L'objectif de cette plantation est de créer une grande tache de couleur aux sorties du tunnel pour obtenir le jour le même effet que la nuit avec les lignes de lumière. Autrement dit : des traces lumineuses ou des masses de couleur qui, par leur dimension, demeurent dans la rétine du conducteur qui circule sur le périphérique et identifient le tracé des deux quartiers que la dalle a reliés.

1.12 Parc de Mar
Castelldefels

Ce nouveau parc littoral s'inscrit dans l'aménagement général auquel est soumis le front de mer de Castelldefels, où la construction de l'avenue et la disparition des anciens kiosques de la plage sont les opérations les plus significatives. Le parc de Mar vise à récupérer un espace qui était autrefois presque résiduel, formé par une forêt de pins cachée derrière la façade postérieure des kiosques et souvent utilisée comme décharge des matériaux de démolition, de stationnement de jour pour les baigneurs et de nuit pour les visiteurs des bars et des restaurants, comme séjour ombragé pour les amants du pique-nique munis de leur véhicule, de tables et chaises pliantes et même de tentes de campagne. Actuellement, cet espace à la forme légèrement triangulaire a été limité au passage des véhicules et a accueilli la plantation de davantage de pins et d'arbustes. De nouvelles dunes ont été aussi formées pour protéger la végétation existante et l'on a installé une clôture en bois qui sépare l'avenue de la plage et qui définit les accès à la foret de pins. Du côté de la mer, le parc limite avec la plateforme piétonne du boulevard Maritime, tandis que, du côté montagne, il le fait avec la chaussée pour les véhicules de la même avenue. À l'extrémité du parc, la chaussée se sépare de la plateforme piétonne pour pénétrer vers l'intérieur et la retrouver après avoir décrit un léger virage derrière la forêt de pins. Du côté ouest, le parc limite avec des propriétés privées que la Mairie veut acquérir prochainement pour poursuivre la restructuration générale du front de mer de la commune. Les pins les plus anciens du parc de Mar furent plantés, comme presque toute la pinède côtière du delta du Llobregat, au début du XXème siècle en vue de consolider les dunes mobiles que formait le vent sur la plage et qui menaçaient d'envahir les cultures intérieures. Certaines de ces formation de dunes sont encore visibles aujourd'hui dans la pinède, et cette intervention a eu pour but de les protéger. De façon similaire, pour préserver le parc de la forte présence humaine que registre la zone, un réseau de sentiers a été créé pour permettre la promenade à travers la forêt de pins et, le cas échéant, pour accéder à la plage après avoir traversé le boulevard Maritime. Les zones situées entre les chemins ont été replantées de végétation arbustive autochtone assurant un bas maintien et une intégration rapide dans le milieu. Le parc de Mar de Castelldefels permet de se promener et de se reposer sur les bancs en bois, de boire aux fontaines et, pour les plus petits, de s'amuser dans les zones de jeux pour enfants.

1.13 Parc de Bellvitge
L'Hospitalet de Llobregat

Le parc de Bellvitge est le résultat de la transformation de plus de trois hectares d'esplanade arborée dans un parc aménagé, sans barrières architecturales, où domine le pavage mou destiné aux loisirs des voisins du quartier. Bien qu'il s'agisse d'un terrain totalement plat, la partie du parc la plus proche de l'avenue Marina est devenue une sorte de labyrinthe

formé par différentes dunes tapissées de gazon, d'arbres, d'arbustes et de rocaille, sillonnées de chemins de sablon. Là où ces chemins s'élargissent ou se croisent avec d'autres, nous retrouvons plusieurs éléments : bancs, lampadaires, pergola, passerelle en bois, deux tables de ping-pong, jeux pour les enfants... Les dunes et la végétation qui les recouvre éloignent visuellement l'intérieur du parc de l'avenue bruyante. Un large chemin de sablon, bordé d'une rangée d'arbres sur la moitié du parcours et de bancs sans dossier, d'un côté, et de bancs avec dossier, de l'autre, traverse longitudinalement le parc de l'avenue Marina jusqu'à l'ermitage de Bellvitge. Au début de ce parcours, et juste à côté d'une des tours d'habitations du quartier, un petit palier en talus, de forme rectangulaire et semé d'arbres et de bancs, est un lieu ombragé pour le séjour et le repos. Plus loin, un bras du chemin central devient un lieu de jeux pour enfants protégé par une dune de gazon. Encore plus loin, le chemin aboutit à un grand espace pavé de dalles de pierre qui, à l'une des extrémités, près de la zone du labyrinthe des dunes d'herbe, accueille un canal d'eaux en mouvement qui naît d'une fontaine ornementale avec des roches et une paire de jets d'eau qui les arrosent. Le petit bassin où l'eau s'accumule peut être traversé par un passage fait de pierres. Une plantation de divers types de roseaux, de palmiers et de plantes autochtones du delta du Llobregat accompagne le canal. Ce delta est le site du parc et de tout le quartier de Bellvitge. De l'autre côté du canal et à côté des façades des tours d'habitations, un parterre aménagé de fleurs de saison confère luminosité et couleur à la partie centrale du parc. Aux carrefours des chemins de hautes tours supportant des projecteurs coniques ont été installés, tandis que pour certains points stratégiques des luminaires bas ont été choisis pour doter le parc d'un niveau d'éclairage uniforme.

1.14 Parc de la Molinada
Pallejà

Situé dans un endroit connu populairement sous le nom de Can Tarruella et, récemment, de Can Pablo, le parc de la Molinada est un parc essentiellement urbain qui, en fait, le deviendra de plus en plus grâce aux promotions résidentielles qui émergent tout autour. À l'est des jardins se dresse la construction architecturale la plus caractéristique de Pallejà, le château, qui, avec l'avenue Generalitat (ancienne route nationale N-II), composent la façade de la Molinada par rapport au tissu urbain central de Pallejà. Entre-temps, sur le côté de levant, s'étend un nouvel espace résidentiel qui jusqu'à récemment avait été occupé par des terrains de culture. Le parc s'est formé sur un espace accueillant plusieurs éléments, aussi bien constructifs que botaniques, dont une bonne partie a été respectée. L'ancien domaine de Can Tarruella est à l'attente de sa rénovation et son intégration au sein du parc. La situation de celui-ci, qui joue le rôle de frontière entre deux tissus urbains différents, dont l'un est consolidé et l'autre est naissant, est bien reflétée dans le dénivellement entre des deux extrémités, qui correspond aux bancals des anciennes cultures en pente douce vers la rive du Llobregat. Une rampe et des escaliers qui existaient déjà, mais qui ont été rénovés, servent à passer d'un niveau à l'autre. Le niveau supérieur possède un seul accès par l'avenue Generalitat et la clôture préexistante a été modifiée en ce qui concerne sa forme et sa géométrie. De grandes lettres qui forment les mots « La Molinada « indiquent au conducteur et au piéton l'endroit où ils se trouvent. De l'autre côté des jardins, au levant, il existe une perméabilité totale entre le tissu urbain et le parc au moyen d'un large trottoir qui, à mesure qu'il pénètre dans le parc, accueille des bancs et des arbres comme transition vers le cœur de l'espace vert. En ce qui concerne la végétation, il faut signaler que les arbres vigoureux ont été conservés tout autour de Can Tarruella. Ils donnent lieu à un jardin ombrageux de quelque 2 000 mètres carrés. Dans la côte inférieure, un bassin rectangulaire a été conservé, et l'on a construit à côté un salon qui donne accès à deux espaces bien distincts. D'une part, un espace « vide «, soutenu sur un tapis de gazon transparent qui remplace un ancien court de tennis ; et, d'autre part, un espace « plein « formé par une futaie de tipuanas, avec quelques palmiers et platanes abritant une petite aire pour les jeux d'enfants. Parmi les espèces d'arbres, qui ont été respectées, il faut souligner la présence de 21 orangers de taille moyenne qui ont été greffés pour former un petit jardin potager.

1.15 Récupération de la rive du Llobregat
Cornellà de Llobregat

Tout comme le reste des communes riveraines du Llobregat, Cornellà aspire à récupérer l'environnement de la rivière et de ses rives, pour que la population puisse en profiter et en bénéficier. La commune, au cours des dernières décennies, a donné le dos au cours d'eau qui donne son nom à la contrée. L'intervention sur la rive fluviale du Llobregat, à son passage par Cornellà, comprend environ deux kilomètres et six hectares. Il s'agit d'un espace qui, pendant des années, a été retranché de la ville par le passage d'infrastructures aussi puissantes que le périphérique Ronda Litoral ou le chemin de fer qui dessert le port de Barcelone. Pour améliorer l'accès vers la rivière, un chemin agraire a été aménagé et signalisé et un stationnement dissuasif a été créé avant le passage inférieur sous la voie. Sur la rive gauche du Llobregat, le projet s'est employé à traiter le paysage du talus de contention de la rivière et à transformer sa partie supérieure en un sentier de rive. Ce passage élevé a été semé, tous les 300 mètres, de blocs en béton qui servent de gradins pour accéder au lit du fleuve. La jetée a été remblayée de terres fixées d'hydro-semences, tandis que la partie inférieure, exposée aux inondations, a été plantée de roseaux blancs, espèce propre à ce milieu. Le long du talus, des espèces de rive ont été plantées : peupliers blancs, des saules blancs ou des tamarins. À côté des accès au lit du fleuve les mimosas ont été utilisés comme éléments singuliers et indicatifs du site. La végétation, qui ne fuit pas la présence d'espèces étrangère de ce milieu, n'a pas été disposée linéairement, mais l'on a visé à briser et à transgresser la linéarité de la rivière, en dessinant des formes trapézoïdales qui grimpent vers le talus en misant sur la diversité et la richesse paysagère. Les accès au lit de la rivière s'effectuent à travers des blocs de couleur disposés de façon à permettre de s'asseoir ou de descendre jusqu'à la rivière, en sautant presque de l'un sur l'autre.

1.16 Talus de Can Mercader
Cornellà de Llobregat

À Cornellà de Llobregat, l'urbanisme a toujours eu la difficulté ajoutée d'un territoire très différencié sur le plan orographique, ce qui a rendu plus difficile la connexion entre les quartiers. Mais si à un endroit cette barrière physique devient plus évidente, c'est dans le grand talus qui sépare le quartier de Sant Ildefons, sur la partie haute, et le parc de Can Mercader, sur la plaine. Au sommet du talus, nous retrouvons l'un des éléments qui identifient la ville, la Tour de la Miranda, plantée sur un grand balcon depuis lequel on aperçoit tout le delta du Llobregat. L'intervention que nous présentons ici a consisté à faire de ce grand talus un grand espace jardiné en surmontant une difficulté ajoutée : le passage du chemin de fer à la base du talus. Rampes, escaliers et un passage sous les voies sont les outils utilisés pour mettre en oeuvre ce projet. En commençant par la partie supérieure, il faut souligner le prolongement de l'avenue Salvador Allende, accompagnée de la construction de deux avenues piétonnes parallèles, séparées entre elles par des marches arborées et des talus jardinés. Des rangées de tipuanas, de floraison jaune spectaculaire en été, encadrent toute l'avenue et s'étendent sur la partie des marches. Entre l'avenue Salvador Allende et le chemin de fer, il existe un dénivellement de quelque 20 mètres, où ont été encastrés rampes, escaliers et aires de repos jusqu'à la gare et au pas souterrain qui constitue l'accès au parc de Can Mercader. Les nouvelles surfaces inclinées qui ont émergé ont été recouvertes de gazon et de faisceaux longitudinaux de végétation arbustive et arborée qui stabilise les talus et ombrage les avenues. Floraisons blanches en hiver, jaunes en été, et le vert permanent des pins toute l'année constituent la variété chromatique de cet espace de quelque 3,5 hectares. En ce qui concerne le passage sous le chemin de fer, il est situé devant l'entrée postérieure de Can Mercader, sur le prolongement de l'avenue centrale du parc. Entre le chemin de fer et Can Mercader, s'étend une zone plate d'un peu plus de trois hectares où a été construite une place au carrefour d'un des chemins du parc avec celui d'accès à la gare. À l'une des extrémités de cet espace un stationnement de véhicules est relié à la rue Conflent. Des prés de gazon et des arbres de feuilles caduques dominent ce paysage.

1.17 Parc de el Pi Gros
Sant Vicenç dels Horts

Le parc de el Pi Gros peut être considéré le parc principal de Sant Vicenç dels Horts. Situé dans le secteur montagneux de la commune, au pied du Puig Castellar, ce parc est une extension abrupte et allongée qui sépare les quartiers de la Guàrdia et de Sant Josep, et qui maintient un caractère éminemment sauvage. Cependant, sur son extrémité supérieure, il accueille un secteur équipé, la zone que l'on appelle zone des terrasses. Il s'agit d'un endroit en pente raide équilibrée par trois terrasses sur lesquelles ont été plantées diverses espèces méditerranéennes (chênes, chênes verts et acacias) et quelques espèces exotiques (acacias blancs, mélias, arbres de l'amour). Ces terrasses permettent la promenade et assurent un bon point de vue sur la vallée basse et le delta du Llobregat, ainsi que du versant Sud de Collserola. La terrasse supérieure, la plus indiquée pour le point de vue,

accueille une aire de pique-nique et un bar qui, à l'origine, était un comptoir pour l'été et qui a été complété d'un toit et de clôtures en bois mobiles qui permettent de l'utiliser toute l'année et de l'intégrer dans le parc harmonieusement. De la terrasse inférieure naît une esplanade trapézoïdale couverte de sablon avec plusieurs jeux pour enfants ombragés par quelques arbres disséminés pins et chênes verts. Devant cette esplanade, qui permet la célébration de manifestations collectives, nous trouvons le magnifique et centenaire Pi Gros, un arbre majestueux qui donne son nom au parc et qui est catalogué comme élément d'intérêt local par la Mairie. Sa silhouette, identifiable par tous les habitants de Sant Vicenç dels Horts, donne de la personnalité à l'endroit. Les murs des terrasses sont construits en ardoise, type de pierre de l'endroit, aux tons rouillés et ocres. Ces murs robustes et magnifiques, qui évoquent les anciens bancals de culture, sont remarquables pour la qualité de leur construction et pour la sensation de durabilité. De grands escaliers en bois relient les différents niveaux de ce secteur, communiqués aussi par des rampes et des escaliers de briques. L'autre partie du parc, la plus sauvage, est celle qui traverse le chemin de la Font de Sant Josep et longe le tracé du torrent du même nom. Le chemin, parallèle au lit sculpté par l'eau torrentielle et, par conséquent, assez affaissé, relie le centre urbain à la zone des terrasses. De part et autre du chemin pavé, la végétation est fort différente, aussi bien au nord qu'au sud. Le versant nord, plus ombragé et humide, est colonisé par une espèce sous-méditerranéenne de chêne. Près de l'eau, nous trouvons des arbres de rive tels que les frênes, les ormes, les aubépines et les liserons épineux. À mesure que nous nous éloignons du torrent, nous trouvons un environnement plus sec, peuplé de chênes, de chênes verts, et, surtout, un orme de grandes dimensions, robuste et majestueux. L'autre versant, celui qui regarde vers le sud, a moins de végétation à cause de la sécheresse et de l'ensoleillement. Les espèces qui s'y épanouissent sont le pin blanc, le genêt et le chêne kermès. Le passé agricole de ces versants est témoigné par quelques caroubiers et des figuiers disséminés çà et là.

1.18 Parc de Can Masachs
Ripollet

L'un des traits caractéristiques du parc de Can Masachs est l'intensité de son usage, ce qui s'explique par l'existence dans ses alentours de bâtiments publics qui attirent de nombreuses personnes au long de la journée : la Mairie, située dans le mas de Cas Masachs, le bâtiment administratif annexe, la bibliothèque municipale, une école d'enseignement primaire et un lycée. De plus, le parc est traversé par le parcours des piétons qui relie le centre de Ripollet avec la gare du chemin de fer située de l'autre côté de la rivière Ripoll et de l'autoroute A-18, sur le territoire communal de Cerdanyola del Vallès. Une rangée de lampadaires de moyenne hauteur traverse le parc et en indique l'itinéraire principal. En ce qui concerne l'aspect du parc, il faut souligner la volonté de faire que la masse des arbres de la moitié sud serve d'écran visuel pour dissimuler la zone industrielle toute proche et l'autoroute assourdissante. Le parc est situé sur une terrasse fluviale et, par conséquent, il est presque plat. Le sol du parc est divisé comme un puzzle emboîté dans des pièces géométriques en forme de L, les unes de gazon vert, les autres d'asphalte qui permettent tous les parcours possibles des piétons. Le mobilier se concentre dans des plates-bandes rectangulaires de sable avec des bancs, des corbeilles à papier et des fontaines, notamment près des bâtiments. En ce qui concerne la végétation elle est concentrée dans le petit bois de la moitié sud, qui se disperse et se dissémine quand il se rapproche des parties de plus grande circulation piétonne. Dans la partie plus touffue du petit bois, la plus proche de la rivière, prédominent les espèces de feuilles caduques de rive, de grande hauteur et majestueuses, comme les peupliers noirs et blancs, tandis que dans les parties plus clairsemées, les arbres de feuille persistante et de hauteur plus modeste, tels que les acacias et les faux poivriers. La note de couleur la plus intense est due aux jaunes floraux des arbustes qui accompagnent le mobilier et qui s'accumulent des deux côtés du principal itinéraire qui traverse le parc.

1.19 Parc Mariona
Molins de Rei

Le parc Mariona sépare bien distinctement le centre urbain de Molins de Rei de la zone industrielle El Pla, l'une des plus importantes de la région métropolitaine de Barcelone. Cet espace vert comprend une grande surface rectangulaire et une autre, plus petite et plus proche de la route N-340 (avenue Barcelone). Le parc définit clairement différents aires conçues pour différents usages. Un premier axe le traverse en diagonale et crée des deux côtés deux secteurs bien opposés. Le secteur situé du côté des habitations est organisé suivant un style plus urbain, et possède des zones destinées aux jeux pour enfants et aux activités demi-sportives telles que des patinoires. Parmi tous ces éléments, des alignements d'arbres nous rappellent que ce terrain était planté jusqu'à récemment de jardins d'arbres fruitiers. Les arbres choisis sont plutôt petits, mais ils assurent un bon ombrage. Leur branchage épais et leur floraison bariolée apportent un remarquable contrepoint chromatique au parc, l'hiver comme l'été. L'autre secteur, plus proche de la zone industrielle, ressemble à une forêt de rive avec une plantation de peupliers qui parcourt le parc d'un bout à l'autre. Dans cet espace planté d'arbres, nous retrouvons une série de parcours ou d'itinéraires naturels, semés d'aires de repos, par lesquels on peut se promener ou faire du footing. Nous pouvons monter sur une petite colline ou élévation créée avec des terres issues des autres parties du parc, accident topographique qui confère au terrain un aspect plus naturel. À l'une des extrémités des grandins donnant sur la zone industrielle aboutissent à un plan incliné tapissé de gazon. À l'autre, donnant sur l'avenue Barcelona, il existe une place allongée ou vestibule où différentes activités collectives peuvent avoir lieu. Derrière la place s'étend un vaste pré de gazon qui donne une grande sensation d'amplitude et, en même temps, constitue un espace de transition entre la forêt et la zone urbaine. L'extrémité du parc qui limite avec les habitations, situées rue Menéndez Pelayo, est en réalité une avenue ombragée par une longue rangée de platanes qui invitent à la promenade. En général, la végétation du parc a été distribuée de façon à ce que, grâce à la floraison et à certaines espèces caduques, il se produit des changements de perspectives, de couleurs et de textures, suivant la saison de l'année et le lieu du parc. Par exemple, contemplé depuis l'avenue Barcelona, le parc Mariona offre une façade d'acacias du Japon qui, au printemps, sont éboutés, en été une floraison jaune pâle et en hiver ils sont dépouillés de feuilles.

1.20 Parc de el Turonet
Cerdanyola del Vallès

Le parc occupe une partie de la colline de Ca n'Altimira ou de les Fontetes, de 103 mètres de haut, populairement connu sous le nom de el Turonet. Située sur les derniers contreforts de Collserola, à mi-chemin entre la montagne et la plaine du Vallès, cette colline a été épargnée par la fureur de la construction des alentours grâce à son orographie. Occupé jusqu'à il y a quelques dizaines d'années par des forêts ou des vignobles, le Turonet est situé actuellement dans un point stratégique d'accès à la ville, entre des aires résidentielles et des routes de circulation. Son sommet, occupé par une petite forêt de pins, est l'un des principaux points de repère paysagers de Cerdanyola. Le parc est traversé nord-sud par un chemin pavé dont naissent des sentiers qui mènent aux principaux sites d'intérêt. Le Turonet est divisé en deux zones, la zone périmétrique et la zone centrale. La première, plus basse et proche du centre ville, accueille la plupart des activités et des équipements, tandis que la seconde est une grande tache verte qui grimpe vers le sommet de la colline. La partie la moins sauvage du parc commence à l'entrée principale, située à côté de la place de l'Estatut. C'est là que nous trouvons une grande esplanade pour les activités publiques, dont sort le chemin ci-dessus. Dans cette extrémité de cet espace, quatre pins parasols aux proportions gigantesques nous souhaitent la bienvenue au parc, qui, dans sa partie la plus urbaine, est caractérisée par une végétation à feuilles caduques et alignée constituée de peupliers, platanes, robinias, tilleuls et mûriers qui ombragent les espaces de sablon, les pistes sportives, les alentours de la piscine et les coins de repos. Suivant la saison de l'année, les senteurs de cet endroit sont bien différentes. Le reste du parc, situé entre les installations sportives et le sommet de la colline, est une grande prairie inclinée plantée d'arbres et d'arbustes jeunes qui s'adaptent à la pente du terrain en formant un bosquet méditerranéen d'espèces persistantes comme les pins, les chênes et les chênes verts qui relient avec la partie la plus naturelle de la colline. Une série de dunes artificielles peuplées d'arbustes contribuent à isoler le parc des alentours et à séparer les différents espaces. Sur le sommet, à côté d'un lycée, deux petites places triangulaires bordées d'oliviers et de peupliers sont une sorte de mirador. De là, l'on peut avoir un excellent point de vue sur Collserola, Sabadell, Montserrat ou la cordillère de la Marina et la vallée du Besòs.

1.21 Parc de les Planes
L'Hospitalet de Llobregat

Le parc de les Planes est le vrai parc central, le poumon vert de l'Hospitalet. Il est situé entre les quartiers de Can Serra, Pubilla Casas, la Florida, les Planes et Sant Josep, dont la dense population dépasse les 111.000 habitants, et dont l'urbanisme chaotique. Dans ce cadre, nous comprenons quel est le rôle principal du parc : l'oxygénation physique, mentale et visuelle des habitants de ces quartiers. Situé sur les derniers

contreforts de la montagne de Collserola, sur celui appelé Samontà, des deux côtés de l'ancien torrent du cimetière, le parc relie ces quartiers. Les plantations ont été effectuées en fonction des caractéristiques de chaque endroit. Ainsi, au fond du torrent, abondent les arbres de rive, généralement à feuilles caduques, tandis que sur les terrains un peu plus élevés, dominent ceux de feuille persistante et d'un vert foncé. Tout en suivant le tracé du torrent, désormais canalisé, nous trouvons de denses files de peupliers noirs et de peupliers blancs, prolongées au-delà de pins et de chênes verts qui forment un milieu boisé. Ici nous trouvons une petite colline artificielle de 32 mètres de haut qui, au moyen d'une passerelle, relie à un mirador. Dans les extrémités de cet itinéraire, à la hauteur du torrent, sont situés deux des accès du parc, dont l'un, celui de l'extrême sud, a un stationnement ombragé par des mûriers. L'autre itjnéraire, nord-sud, est plus difficile puisqu'il monte vers le sommet de la colline de les Planes en utilisant un jeu de rampes et d'escaliers qui aident à franchir quelque 23 mètres de dénivellation. Les terrasses et paliers de cette pente sont tapissées de zones arborées, de plateformes de jeux pour enfants et de zones sportives. La plus importante est le stade de football de La Florida. La partie du parc la plus proche de l'avenue Isabel la Catòlica est la plus urbaine. C'est là que se trouve l'entrée principale, telle une grande place publique présidée par une tour et son horloge. La place aboutit à un grand balcon qui joue le rôle de mirador et qui s'appuie sur les murs de pierre de type ardoise. Vers l'autre côté du parc, celle qui suit la pente, s'élève une grande cheminée de plan carré qui, telle un vestige omniprésent, évoque le passé industriel du site et coexiste avec une sculpture moderne et un autre élément singulier : un platane à trois branches. Une fois dans la partie supérieure du parc nous avons la possibilité d'avoir un ample point de vue sur l'Hospitalet et ses alentours.

1.22 Parc de Les Aigües

Montcada i Reixac

Bien évidemment, l'eau est l'âme de ce parc, ainsi que les installations construites pour en tirer parti. Dans ce cas, il s'agit du Rec Comtal (canal d'irrigation de Barcelona) et des puits de Montcada, qui, il y a quelques années, avaient eu une importance primordiale dans une bonne partie de la région métropolitaine. Mais leur présence, liée à la rivière Besòs toute proche, n'a pas été inutile puisqu'elle a permis de sauver cette zone de la voracité urbaine et industrielle qui a soumis les alentours. Le chemin de fer divise en deux cet espace vert, bien qu'un passage souterrain piéton relie les deux moitiés. Il s'agit du parc le plus proche du centre urbain de la commune et il a servi à relier deux quartiers: Can Sant Joan et la Ribera, séparés très longtemps par la rigole et le chemin de fer. En plus du chemin de fer, un pont traverse également le parc pour relier l'avenue la Ribera et l'avenue Unitat. En ce qui concerne l'avenir du parc, il est prévu de démolir ce pont, d'enfouir le chemin de fer pour le passage des TGV et de faire du site des puits un musée sur l'eau. Le passage de la voie oblige à diviser le parc en deux secteurs, celui de la partie de la colline de Montcada, défini par le Rec Comtal, et celui de la partie de la rivière, où se trouvent les puits. De petites dunes tapissées de plantes autochtones telles que le genêt, le romarin ou la lavande, cachent la laideur des alentours, ainsi que la présence de nombreux arbres, jeunes et récemment plantés, ainsi que ceux qui existaient déjà sur le site, qui forment des taches denses d'ombre. Dans le secteur du Rec Comtal, il y a la Casa de la Mina, devenue aujourd'hui une maison de retraite, que l'on connaît sous le nom populaire d'El Reixegó. Ce bâtiment, érigé sous le règne de Charles III, divisait les débits entre le canal et l'ancienne mine de Montcada. La canal naît sous la maison et il coule en plein air sur un court tronçon. Un talus soutenu par des traverses de chemin de fer forme des gradins, des marches et des jardinières pour séparer le canal de l'avenue Unitat, qui circule à un niveau plus élevé. Nous y trouvons de frondeuses plantations de mûriers, platanes, peupliers, frênes, micocouliers et robinias, accompagnés de pins et de chênes, verts toute l'année. Tous ces arbres sont dominés par un orme exceptionnel à trois bras et un branchage dense et régulier. Cet espace plus boisé cède la pas, à certains coins du parc, à une grande esplanade conçue pour y tenir des manifestations massives. Des pistes de pétanque à une extrémité complètent l'ensemble.

Places et jardins

2.01 Alentours de la tour de guet

Montgat

La rénovation et la réhabilitation des alentours de la tour de guet, l'une des édifications les plus caractéristiques de Montgat, se sont axées sur le pavement de ses alentours et l'élimination des éléments qui dénaturent la présence de la tour, située très près de la plage. Dans ce cas, l'une des interventions les plus évidentes a été l'élimination d'une bonne partie des murs en béton qui ont été construits avec le passage sous le chemin de fer. Ces murs ont entraîné la création de rampes en zigzag qui encombraient le petit espace libre en face de la tour. Maintenant, une seule rampe linéaire, situé à côté d'un ancien mur, sert d'accès à l'espace tout entier, qui est libre et diaphane. Les murs et les remparts de ce côté de la voie ont été peints d'un ton vert clair qui les unifie, tandis que les rampes ont un même type de balustrade argentée. Le sol qui entoure la tour a été pavé de dalles de béton à la finition lisse ; la rampe a les mêmes pièces, mais leur finition granulée est antidérapante, bien que la pente soit douce. Pour créer une unité dans tout cet espace, une nouvelle clôture de séparation des voies du chemin de fer a été créée. Cette clôture est faite de bois et elle sera recouverte de végétation grimpante, notamment de bougainvilliers. Ce tapis vert donnera une façade de la zone de la tour vue depuis la voie du chemin de fer et sert aussi à limiter la petite place surgie entre le monument et le chemin de fer. L'accès à la plage s'est également vu modifié. Les restes des bâtiments, démolis pour assurer l'accès à la plage, empêchaient un passage aisé jusqu'au sable. C'est pour cela que des plateformes en bois ont été construites, en pente douce, pour arriver jusqu'à la plage. Le bois utilisé pour le revêtement du sol est le pin de Flandres traité aux sels de cuivre pour garantir sa durabilité et la résistance à l'intempérie, notamment sous des conditions marines telles que celles-ci. En ce qui concerne la tour de guet, sa rénovation a été reportée parce qu'elle exige une étude minutieuse et spécialisée. En revanche, des tâches de nettoyage des alentours ont été menées à bien, surtout pour les câbles électriques qui pendaient ou qui étaient en contact avec la tour. Pour rehausser ce monument, deux projecteurs encastrés dans un nouveau parterre éclairent la tour aux heures de la nuit.

2.02 Place de la Bòbila

L'Hospitalet de Llobregat
Esplugues de Llobregat

Deux communes partagent la place de la Bòbila à parts presque égales: Esplugues de Llobregat et l'Hospitalet de Llobregat. Encastrée dans une zone urbaine densément peuplée, aux rues étroites, la place est un important centre accueillant des équipements qui attirent les habitants (Centre de Soins Primaires, bibliothèque, marché, centre religieux et plusieurs entités civiques). La place est un lieu de passage important. La plus grande partie de sa surface a été revêtue de pavés céramiques rouges, de sorte que la couleur et la texture de ces pièces évoquent l'ancienne présence d'une briqueterie sur ce site, fait historique rappelé également par le

nom de place. La présence d'arbres est fort importante dans cet espace urbain.
Vers le centre de la place ont été plantées en rangée irrégulière autour des jeux pour enfants et de la zone des manifestations, des sophoras et des tipuanas. Las gens passent dessous et peuvent s'asseoir à leur ombrage. En partie, cette masse d'arbres est un trait d'union à la charnière de deux communes. La différence de niveau entre les deux extrémités de la place en fait une sorte de plan incliné à pente variable qui résout toutes les barrières architecturales que présentait le site avant l'intervention. La place comprend quatre parties bien distinctes qui ne sont pas revêtues de céramique. Deux sont des parterres de gazon avec de petites rangées de peupliers. Une autre partie, divisée en deux niveaux par des bandes de bois, peut servir de scène pour différentes activités. Et la dernière, pavée de caoutchouc continu, bleu et écru, réunit des jeux pour enfants. À l'une des extrémités, la place a une chaussée pour accéder au stationnement sous le bâtiment du Centre de Soins primaires. À l'autre extrémité, le dénivellement du terrain est mis en relief par deux escaliers qui relient la place à deux rues du quartiers. L'un de ces escaliers intègre un escalator pour les personnes à mobilité réduite. Un ensemble de terrasses plantées de peupliers qui grimpent la pente entre l'ambulatoire et le marché contribuent à donner à la place cette sensation de plaine, de zone de repos et de séjour qui la caractérise.

2.03 Place de Joaquim Torrents i Lladó
Badalona

Exemple clair de la transformation d'un terrain presque stérile et non utilisé dans une zone verte, la place Joaquim Torrents i Lladó réussit à fusionner deux objectifs initiaux : celui d'accueillir une importante masse de végétation, en grande partie des arbres, et celle de réunir en même temps des aires pavés suffisantes qui permettent le passage, les rencontres et, sur le plan physique, l'incorporation de bancs, de lampadaires, de jeux, de fontaines ou de corbeilles à papiers. C'est pour cette raison que ce mélange entre les concepts du parc et de la place confère à cet espace l'une des caractéristiques qui nous frappent le plus : l'existence de trois grandes plateformes pavées qui le traversent d'un bout à l'autre et qui sont traversées par deux plus étroites, similaires à des chemins. En fait, l'une de ces dernières plateformes suit le tracé d'un ancien chemin qui traversait le terrain et qui ces dernières années avait été même pavé. L'autre chemin, de nouvelle création, suit l'alignement de la rue Filosofia, qui débouche sur la place. Entre ce chemin et la Residència Roca, qui limite le parc au nord, s'accumule une dense masse d'arbres, un petit bosquet qui occupe presque la moitié de la place. Le reste des arbres a été planté pour ombrager les chemins et orner le périmètre du parc et les plateformes. Certaines de ces plantes - les palmiers, les acacias et plusieurs rangées de platanes - existaient déjà avant la mise en oeuvre du projet et ont été respectées à cause de leur présence et leurs dimensions. La principale transformation qu'a subie le terrain a été une transformation topographique puisqu'il présente un dénivellement de huit mètres entre la rue John Lennon et l'avenue Martí Pujol. Cette différence de cote était surmontée autrefois à l'aide de talus assez importants, qui maintenant ont été adoucis avec l'apport de terre pour éviter l'apparition de murs de contention. L'aplanissement du terrain était indispensable pour que les plateformes aient un nivellement minimal. Dans ce but, il a fallu démolir une partie des murs existants jusqu'au terrain et qui construisaient un ensemble de pistes de pétanque qui n'étaient plus utilisées. L'un des éléments les plus originaux de la nouvelle place est un mirador situé à la confluence des rues John Lennon et Guerau de Liost et qui a été construit sur le toit d'une station de transformation d'énergie électrique, qui a été déplacée de son site pour mieux l'intégrer dans le nouveau parc. En ce qui concerne les entrées dans la place, il semble évident qu'elles soient situées à l'endroit où naissent les chemins et les plateformes. L'accès le plus caractéristique est celui du chemin originel où a été construit un vestibule avec des arbres et un salon pavé de bois qui souhaite la bienvenue à ceux qui visitent l'endroit.

2.04 Jardins Pedemonte
Sant Andreu de la Barca

La Maison Pedemonte, une luxueuse résidence secondaire du début du siècle, construite lorsque Sant Andreu de la Barca était un petit village agricole et balnéaire, disposait d'intéressants jardins qui finalement sont devenus publics. Étant donné l'entité historique et le caractère noble des jardins et de l'architecture qu'ils abritent, l'on a préféré meubler plutôt qu'urbaniser. Cela veut dire qu'il n'y a ni installations ni lumières ni bancs conventionnels, propres aux parcs modernes, pour ne pas entrer en concurrence avec le style qui entoure la Casa Pedemonte, un style que l'on a voulu respecter comme l'un de ses principaux atouts. Ainsi, le jardin est demeuré tel quel était et l'on a créé un meuble intéressant en bois qui comprend un banc, un lampadaire et des chaises de jardin, qui semblent avoir été placées d'une façon provisoire, mais avec des dimensions peu proportionnées (le dossier est immense) qui lui confèrent un aspect solennel et favorisent l'ambiance énigmatique de la végétation existante. L'on a préféré assainir et définir les limites des jardins avec une plantation exhaustive de peupliers en guise d'écran visuel et avec l'introduction d'itinéraires de promenade et de zones de repos. L'intervention la plus remarquable est un amphithéâtre en bois avec une capacité de 120 personnes, situé près de l'accès principal aux jardins. Ce curieux théâtre en plein air, conçu pour la représentation de petits concerts et de pièces de théâtre, a une toile de fond fort intéressante : l'ancienne tour d'un moulin à vent. De là naît un chemin en bois qui traverse les jardins en diagonale jusqu'à l'autre bout : la porte d'entrée à la Maison Pedemonte. Ce chemin principal débouche sur d'autres chemins transversaux qui pénètrent dans le coeur de l'épaisseur végétale et qui aboutissent à un autre parcours, cette fois pavé en jaune et propre à la circulation des véhicules d'entretien. Entre les chemins transversaux se trouvent, disséminés entre les arbres, les bancs, munis de luminaires, sur lesquels nous pouvons nous asseoir et goûter du repos de ce cadre.

2.05 Place de Mohandas Gandhi
Esplugues de Llobregat

Cette place aménagée en jardin est le résultat de la disparition d'un petit pâté de bâtiments et de la transformation d'un tronçon du passage des Ametllers en un espace réservé aux piétons. Pour l'agrandir un peu, un tronçon de la rue Serra del Montsec a été aussi limité aux promeneurs. Ainsi, fruit de plusieurs ajouts, a été obtenu un espace rectangulaire encadré de bâtiments d'habitations aux extrémités les plus longues et sur les deux rues les plus courtes. À grands traits, la place est divisée en trois parties : une partie aménagée en jardin, une partie pavée et une dernière partie destinée aux jeux pour les enfants et tapissée de caoutchouc mou. La zone aménagée en jardin est un rectangle recouvert où a été plantée une rangée d'arbres de dimensions considérables qui poursuit l'orientation de la rue Serra del Montsec. En partant de cette rangée d'arbres hauts et élancés, d'autres plus petits évoquent un jardin d'arbres fruitiers, mais ils laissent libre une bonne partie du gazon, la plus proche de la zone pavée. Nous trouvons ici un espace central net et diaphane, dont le sol est revêtu de dalles en béton et dégagé de tout élément de distorsion, de sorte que l'on peut traverser la place sans entraves ou disposer d'une point de rencontre ou de réunion. Entre cette zone de «place dure» et les bâtiments de l'ancien passage des Ametllers (amandiers)est alignée une vingtaine de ces arbres qui ombragent les bancs situés entre leurs troncs. Comme élément singulier nous pouvons signaler une fontaine avec des jets d'eau située sur un talus de pièces de grès qui dresse une claire barrière entre la place et la rue Bruc.

2.06 Place de Joan Fuster
Montcada i Reixac

Si nous pouvions définir en un mot cette place, le terme le plus approprié serait « géométrie «. Il s'agit d'un espace plat et parfaitement rectangulaire, né dans un quartier d'urbanisation récente, bien tracé. La division interne de la place relève de la ligne droite et de l'angle de 90 degrés. Les différents matériaux qui revêtent le sol aident à distinguer la fonction et la destination des différentes parties de la place, emboîtées les unes dans les autres comme un puzzle formé de pièces rectangulaires. Dans ce sens, nous trouvons dix-sept pièces tapissées de gazon ou de lierre, cinq couvertes de sable, cinq autres revêtues de pavés et dix encore pavées de béton. Elles sont toutes traversées, de gauche à droite et de haut en bas, par un parcours tapissé de dalles qui traverse la place et relie sa partie intérieure avec les quatre trottoirs qui l'encadrent. La place est entourée sur tout son périmètre par des bâtiments d'habitation de la même hauteur et aux caractéristiques urbanistiques identiques, ce qui renforce l'impression d'ambiance étudiée, équilibrée et rectiligne. Les espaces couverts de gazon ou de lierre accueillent également des groupes d'arbres, donnant lieu à la partie la plus aménagée de la place. Les pièces de sable sont aussi plantées d'arbres, chargés d'ombrager les jeux pour enfants situés à cet endroit. Les bancs, de style romantique, sont situés à différents endroits du parc, notamment sur les zones pavées de béton, conçues comme des passerelles parallèles qui croisent la place perpendiculairement entre les rues València et Alacant, pour connecter différents espaces. Dans l'un des coins de la place, l'une de ces passerelles en béton devient une grande piste ouverte, appropriée pour la célébration d'activités différentes, telles que les concerts ou les spectacles, car à l'extrémité elle dispose d'une scène ou estrade en brique qui s'élève un demi mètre du niveau du sol. Juste à l'extrémité opposée, près de la rue Mallorca, se trouve une petite place, en béton elle aussi, mais avec des arbres et des bancs, qui constitue l'une des principales entrées à la place de Joan Fuster. L'éclairage suit des

critères géométriques et il est réparti de sorte à éclairer les passages transversaux et les différents espaces intérieurs.

2.07 Place de la Palmera

Sant Adrià de Besòs

La place de la Palmera est, essentiellement, la zone d'accès à une maison de retraite. Il s'agit d'une surface presque plate qui abrite au centre un palmier, qui lui donne son nom. En fait, cette place peut être conçue comme l'intérieur d'un pâté de maisons, puisqu'elle est entourée de bâtiments qui l'encadrent : la maison de retraite, une tour d'habitations rue Doctor Fleming, une autre rue Goya, et une quatrième construction devant accueillir un autre équipement. L'aménagement de la plage a visé à élargir au maximum la zone piétonne située entre les bâtiments, créant un espace unitaire à l'aide d'un pavage continu en béton de couleur et limité par des bandes de pièces préfabriquées. La place est divisée en deux espaces des deux côtés d'une rangée d'arbres qui suivent l'alignement de la rue Doctor Fleming jusqu'à la maison de retraite. Au centre de ce trajet se trouve le palmier omniprésent. La rue Goya trouve aussi dans la place son prolongement avec un autre parcours pour les piétons. La zone ouest, annexe à la maison de retraite, a été aménagée comme séjour ou salle pour s'asseoir sur les bancs sous les arbres. L'on a voulu que les personnes âgées en soient les principaux utilisateurs, notamment aux heures de soleil. L'autre partie, plus « active «, accueille une aire de jeux pour enfants avec une pièce centrale tapissée de sable. La disposition des arbres s'inspire du plan trapézoïdal de la place, de sorte que les alignements prédominent. Ainsi, deux rangées de platanes suivent les plantations qui existaient déjà dans les rues attenantes, tandis que deux autres rangées de peupliers marquent la chaussée de piétons qui est le prolongement de la rue Goya. Les espaces situés entre ces rangées d'arbres se remplissent de plantations de deux espèces différentes de tilleuls et avec le sol coupé par pièces jardinées d'arbustes et de gazon. L'herbe pousse sur les joints du pavage, de sorte que la place est plus ou moins verte selon le point de vue que nous adoptons, le palmier étant le point de repère incontournable.

2.08 Mirador de la place de Gaudí

El Papiol

Orienté au sud, face au soleil, le mirador de la place de Gaudí nous permet d'avoir un point de vue dégagé sur la basse vallée du Llobregat. Le mirador est étayé au-dessus d'un mur de contention de 10 mètres de haut qui est la base d'une rue. Autrefois, le trottoir de cette rue faisait uniquement 1 mètre de large et était occupé par une rangée de platanes, ce qui rendait peu aisé le passage des piétons. Une bande de stationnement des véhicules en demi épi séparait le trottoir de la chaussée. La solution adoptée pour gagner de l'espace à entraîné la construction d'un saillant, une sorte de grand balcon en bois de 3 mètres de large et 53 de long, sur lequel il est possible de se promener, de s'asseoir et de contempler le paysage. La vocation de mirador qu'a ce balcon a fait incliner la balustrade vers l'extérieur, tout en invitant le piéton à se pencher, à s'appuyer sur sa large balustrade. L'ancien trottoir accueille désormais une dizaine de bancs orientés au vues et au soleil. Également, sur le trottoir se trouve une pergola, en bois elle aussi, qui, conçue comme un plafond de planches, projette des bandes d'ombre sur les bancs au cours des mois d'été. Les platanes étant encore trop jeunes et se trouvant trop en retrait, ils ne parviennent pas à ombrager suffisamment les bancs. La conception de la pergola a tenu compte de l'existence de ces arbres et a voulu jouer avec la forme perpendiculaire de leurs troncs et les dimensions irrégulières de leur branchage. Pour cette raison, les piliers métalliques qui ancrent la pergola au trottoir sont inclinés vers la rue, tout en formant un angle visuel par rapport à la rangée des troncs. La pergola, joueuse, a voulu que les arbres brisent la perspective rectiligne de son plafond, qui semble traversé et troué par les branches avec lesquelles elle fusionne. De l'autre côté du trottoir, là où se trouvait avant un stationnement en demi épi, il y a maintenant un stationnement linéaire, ce qui a permis d'élargir le trottoir sans avoir à rétrécir la chaussée, assurant ainsi un passage aisé aux utilisateurs des véhicules.

2.09 Jardin potager de la Virtudes

El Prat de Llobregat

Le Jardin potager de la Virtudes était, en principe, un espace privé et fermé aux rues attenantes par des murs. Il disposait uniquement d'un accès, une porte de deux battants en fer forgé ancrées à deux piliers couronnés de deux pots à fleurs décoratifs. Lorsque le jardin est devenu public, la porte s'ouvrait le jour et se refermait la nuit. L'intérieur abritait un jardin de plan carré, contenant des parterres symétriques, de terre de sable, des bancs romantiques et une végétation consolidée. Or il y a avait un problème: l'espace était trop fermé, il avait une seule entrée et il manquait de vues vers l'extérieur, ce qui le rendait très peu fréquenté. La principale intervention sur le jardin potager de la Virtudes a consisté à briser ce caractère privé du jardin et de l'ouvrir aux alentours. Le mur de clôture est maintenant un mur discontinu et il a été rabaissé pour en faire une sorte de banc qui s'élève de quelques dizaines de centimètres du sol, qui limite le jardin et maintient une certaine sensation d'espace périmétral, contrôlé et séparé de la circulation. La porte de fer, rue Manuel Bertrand, a été maintenue telle quelle était et maintenant elle demeure ouverte 24 heures sur 24, bien que le jardin potager soit ouvert totalement des deux autres côtés (le quatrième côté est un mur mitoyen). En réalité, le jardin potager est maintenant le prolongement de la rue Pintor Isidre Nonell, un passage de piétons qu'il est prévu d'élargir et qui traverse le pâté de maisons. Ainsi, dans cette rue, le mur de clôture du jardin potager a totalement disparu et il a été remplacé par trois rangées asymétriques de plantes qui permettent le passage entre elles. La terre de sable n'a pas été éliminée, mais elle occupe plutôt la moitié de la surface du jardin et abrite un ensemble de jeux pour enfants (tremplins, ressorts, balançoire, toboggan...) qui ont augmenté la fréquentation du jardin depuis la rénovation. Le point de contact entre le pavage de béton et le sable est irrégulier et retranché, puisque l'on vise à briser la rigidité géométrique qui caractérisait l'ancien jardin potager de la Virtudes. Les anciens bancs romantiques ont été remis en place et les arbres, bien enracinés et certains d'un âge considérable, ont été maintenus. Nous pouvons souligner deux rangées parallèles de mûriers, un ensemble de grands pins et un grand palmier.

2.10 Place de Lloreda

Badalona

L'aménagement de la place de Lloreda a dû résoudre la différence de niveau existante entre ses deux extrémités, qui est de 3 mètres environ. La solution a entraîné la construction d'une rampe pavée de béton et d'un plan incliné de terre qui, ensemble, assurent la connexion entre la partie haute et la partie basse de la place. Sur le niveau supérieur, en contact avec l'avenue LLoreda, nous trouvons une place plantée d'arbres dispersés çà et là, pour former ce que nous pourrions appeler une place pavée, tandis que le niveau inférieur est réservé à une place de sable, reliée au passage du Riu Onyar et caractérisée par un forte présence d'arbres, notamment des platanes et des acacias, sur un sol de sable. La différence de hauteur entre ces deux niveaux est résolue, outre la rampe et le plan incliné évoqués un peu plus haut, par deux légers talus tapissés de gazon et plantés d'arbres. Dans une zone densément peuplée la place de Lloreda est ouverte et franchement accessible aux alentours (sauf dans la partie où elle limite avec un stade de football). Elle invite à la promenade, à s'asseoir sur les bancs dispersés à différents endroits ou à jouer à la pétanque dans les pistes situés dans un coin de l'espace de sable. Cette moitié inférieure n'est pas, en réalité, une plateforme unitaire puisqu'elle comprend à son tour deux niveaux, bien que la différence entre les deux soit moindre. Trois escaliers et deux petites rampes situées sur les deux extrémités aident à passer aisément d'une cote à l'autre. La connexion de l'espace de sable avec le passage du Riu Onyar doit franchir un fort dénivellement au moyen de rampes prolongées et entourées de talus aménagés. L'éclairage de la place a été résolu au moyen de tours et de petites lignes de lampes au ras du sol qui marquent les différents parcours.

2.11 Place de l'Era

Pallejà

La construction de l'élargissement de Pallejà a entraîné le traitement d'espaces qui, laissant en arrière leur passé agricole, doivent s'intégrer dans le nouveau tissu urbain. Entre la nouvelle avenue Onze de Setembre, le pavillon sportif municipal et plusieurs installations sportives en plein air a surgi une surface de 4 000 mètres carrés qui est devenue la nouvelle place de l'Era. Il s'agit d'un espace qui présente une différence de cote entre ses deux extrêmes, de sorte qu'il utilise des talus tapissés de gazon et des rampes pour franchir ce dénivellement. En arrivant de l'avenue, nous trouvons une grande surface quadrangulaire de sable qui accueille les jeux pour les enfants, les bancs et une éparse plantation d'arbres, outre une grande tour d'éclairage. Cette plateforme est entourée d'une balustrade basse en bois accompagnée d'une plantation linéaire d'arbustes à floraison blanche au printemps et en été et de fruits rouges en hiver. La place de sable est flanquée de deux grands couloirs pavés. L'un deux assure l'accès à la porte principale du pavillon sportif, et l'autre, de couleur rougeâtre, dessine un angle droit qui communique entre elles les installations autour. Si nous ajoutons à ce parcours le trottoir de l'Onze de Setembre, nous voyons que la place est totalement encadrée par quatre plateformes pour les piétons. À la fin de la plateforme de sable, plusieurs talus en pente douce accueillent une petite rampe pavée de pierres irrégulières qui descend

jusqu'à une petite place triangulaire qui contient des pièces céramiques disposées en rectangle, vestige d'une aire ancienne. Une fontaine métallique clouée à l'une des extrémités du rectangle, ainsi que quelques arbres de feuillage mauve, remplissent cet espace, qui, par son emplacement déprimé par rapport au reste de la place, invite au recueillement et au repos. Très près de cet endroit, dans l'un de ses coins, la place de l'Era permet l'installation d'une terrasse du bar existant.

2.12 Plaça de la Vila (place de l'Hôtel de Ville)

Sant Feliu de Llobregat

La transformation en îlot pour piétons de la place de l'hôtel de ville et de deux rues attenantes a signifié la réhabilitation d'un espace urbain de grande importance pour la vie des citoyens. La place est un espace de plan trapézoïdal qui, à l'une des extrémités, accueille l'hôtel de ville et à l'autre, l'église de la paroisse, deux bâtiments qui, malgré le peu d'intérêt architectural, sont des points de repère incontournables du centre ville. Avant l'intervention, la place subissait de fortes pressions de la circulation automobile et du stationnement des véhicules, qui l'avaient réduite à une simple île pavée, entourée de chaussées et à peine définie par deux plantations linéaires de platanes. En revanche, à l'heure actuelle, la sensation de précision et d'amplitude de l'espace s'impose. Le nouveau pavage présente une légère courbature qui lui permet de jouer le rôle d'un grand tapis qui donne de l'unité et enveloppe les différents niveaux du terrain. Des pièces préfabriquées en béton de petit format, du type dalle romaine lisse, recouvrent la place. Les lignes du changement de pente et de direction du pavage, correspondantes à l'alignement de la façade de l'hôtel de ville, sont signalisées. L'accès à l'église se distingue par un pavage différent de celle du reste : elle est tout à fait plate et est constituée de pièces en béton de grand format et identiques à celles du passage de Penedès, qui naît après le bâtiment religieux. À côté d'un mur de clôture situé tout près de l'église et au long du passage, il y a un jardinière qui contient des bambous. En ce qui concerne les arbres, ils se limitent à deux rangées de platanes presque parallèles situées des deux côtés de la place. Les platanes existants ont été respectés étant donné leurs dimensions et leur bon état de santé. L'une des ces rangées d'arbres se poursuit au-delà de la place, en longeant la rue Pi i Margall jusqu'à la rue Vidal i Ribas, où s'achève la zone piétonne. Les lignes d'éclairage ont été simplifiées au maximum et relient aussi la rue et la place et, en même temps, l'église et l'hôtel de ville. Plus concrètement, deux rangées de colonnes de sept mètres de haut avec des projecteurs ont été placées, outre deux lignes de petits projecteurs encastrés au sol allant d'un bout à l'autre de la place. Enfin, aussi bien la façade de l'hôtel de ville que celle de l'église disposent de leur éclairage propre. L'un des éléments remarquables de cet ensemble est la sculpture de Jaume Plensa, situé devant la mairie.

2.13 Plaça de el Pi

Cerdanyola del Vallès

Dans un milieu urbanistique diffus et extensif, dominé par les maisons unifamiliales et la basse densité de la population, tout endroit pourvu d'une gare de chemin de fer dans ses alentours, un kiosque, une pharmacie, un club sportif, un arrêt d'autobus, des restaurants, un hôtel, un espace boisé et le passage de la route principale, devient immédiatement un point incontournable de centralité. C'est le cas de la place de el Pi de Bellaterra. L'intervention mise en oeuvre ici vise à renforcer davantage ce rôle central de la place. La grande difficulté du projet a été de résoudre l'équilibre précaire entre les besoins des véhicules et ceux des piétons. Pour doter la place d'un style unitaire, l'on a utilisé, outre les chaussées, un même pavement, mais de différentes couleurs pour distinguer les espaces. À grands traits, la place comprend quatre parties bien distinctes. La zone centrale, revêtue de pavés en béton, est réservée à la circulation des véhicules ; elle est dotée de bandes de stationnement et d'arrêt des autobus, distinguées par une disposition différente des pavés. Une autre partie est celle de la gare des Ferrocarrils de la Generalitat (compagnie catalane de chemins de fer) et de l'hôtel, pavée de dalles en béton, et avec une rangée d'arbres. Cette partie, la plus visitée de la place, accueille le kiosque, la boîte aux lettres, la cabine téléphonique et les conteneurs de poubelles, et l'on y a disposé des espaces pour le stationnement des taxis et des motocyclettes. La troisième partie, celle de séjour ou de repos, se trouve de l'autre côté de la route, près du club de tennis. La suppression d'une voie secondaire de circulation a permis d'élargir cet espace, pavé de dalles céramiques. Il faut distinguer deux bandes : l'une centrale et ombragée par une double rangée de platanes, et un passage pour les piétons. L'intégration de bancs et d'une fontaine, ainsi que les grands trous entourant les troncs d'arbre, confère a cet espace un aspect de parc urbain qui nous invite à nous asseoir et à nous reposer. Enfin, la quatrième partie est celle située en face de la pharmacie, un espace diaphane qui permet les manifestations citoyennes sans avoir à interrompre la circulation sur la route, dont elle est séparée par une balustrade linéaire. Un stationnement pour les véhicules et un autre pour les vélos complètent ce coin. En ce qui concerne la végétation, les platanes ont été maintenus, car leur intérêt botanique est considérable. La balustrade de ronces qui séparait la zone piétonne de celle des véhicules a été supprimée et des bandes de gazon pour limiter les espaces ont fait leur apparition.

2.14 Place de les Vinyes

Santa Coloma de Cervelló

Occupant une position intermédiaire entre le centre historique de Santa Coloma de Cervelló et l'agrandissement urbain de les Vinyes, cette place devient l'épicentre indiscutable de la commune, fonction rehaussée par deux autres caractéristiques : sa grande surface (6.400 mètres carrés) et la présence du nouveau l'hôtel de ville, le bâtiment le plus important de la commune, à l'une de ses extrémités. La place est située sur la rive supérieure du torrent de Can Lluc, depuis laquelle elle surplombe le parc du même nom. Cet emplacement sur le lit d'un torrent nous indique que nous nous trouvons sur un terrain difficile du point de vue topographique. Ainsi, les différences de niveau entre les rues périmétrales atteignent huit mètres et demi tandis que le plan du bâtiment de l'hôtel de ville auquel on accède depuis la place est le deuxième demi-souterrain. Malgré ces conditions orographiques, la place a été conçue comme une séquence de plans continus reliés entre eux. Il s'agit d'un espace d'une seule pièce, perméable, sans interruptions physiques, de sorte qu'il peut accueillir un grand nombre de personnes lors de célébrations ou de concentrations massives. La surface maximale de la place est un plan continu situé à une cote intermédiaire entre les rasants maximaux et minimaux des rues périmétrales. Cet espace présente une inclinaison fort légère, d'environ 2%, ce qui permet de relier avec le niveau d'accès au pavillon sportif, d'une part, et avec l'entrée aux services de l'hôtel de ville (dispensaire, entrepôt et stationnement municipal) d'autre part. Le dénivellement existant entre ce grand palier et l'avenue supérieure est franchi par un talus de pente croissante, tandis qu'un autre talus courbe gagne en hauteur au fur et à mesure que la rue descend. Ainsi est formée une espèce de grand balcon ou mirador depuis lequel on aperçoit une bonne partie de le curs bas du Llobregat et, en face, les montagnes de Collserola. Le grand espace central de la place est divisé en plusieurs parties par une plantation centrale de tipuanas, qui, cependant, n'entravent pas la continuité. En fait, les différents espaces sont limités par la végétation, la diversité des pavements, l'éclairage et le mobilier urbain, qui visent à une division plus visuelle que physique.

2.15 Alentours de la gare de Renfe

Montgat

Il a été suffisamment prouvé que la construction de stationnements pour les véhicules à côté des gares de chemin de fer favorise l'usage de ce transport en commun. Ce que l'on appelle « stationnement dissuasifs « ou park & ride surgissent de plus en plus à l'ombre des arrêts de train, comme dans le cas de Montgat, où, en plus d'un stationnement pour plus de 70 véhicules et des places réservées aux personnes handicapées, l'environnement immédiat de la gare de Renfe a été urbanisé. Le stationnement, adossé à l'ancienne route nationale N-II, occupe une bande longitudinale de 280 mètres de long et 9 mètres de large environ. Pour sa construction, il a fallu remblayer et modifier un talus qui arrivait presque jusqu'aux limites des voies du chemin de fer, de sorte que le stationnement est maintenant au même niveau que la route. La circulation des véhicules à l'intérieur du stationnement s'effectue en un seul sens ; on y entre du côté le plus proche de la gare et on en ressort de l'autre, près du feu vert qui règle la sortie de l'autoroute A-19 vers la route. Une clôture basse, formée par un tuyau métallique de grand diamètre, empêche que les véhicules garés puissent accéder directement à l'ancienne N-II depuis leur place, tandis qu'entre le stationnement et les voies une rangée de palmiers a été plantée. L'éclairage a été résolu aussi bien avec des lampadaires conventionnels qu'avec des points de lumière encastrés au sol tout au long de l'extrémité intérieure du stationnement. En ce qui concerne l'aménagement des alentours de la gare, il a entraîné l'aménagement en jardin d'un espace attenant aux quais où des bancs et des tamarins (arbres fort résistants à la pollution marine) permettent une attente agréable et ombragée de l'arrivée du train. Une clôture sépare cet espace de la route, d'où l'on peut également accéder à pied.

2.16 Place de Louis Braille

El Prat de Llobregat

Cette grande place, de plan rectangulaire, présente deux espaces bien distincts, aussi bien quant à leur aspect que pour leurs fonctions. D'une part, nous trouvons une place pavée et tout à fait plate, comprenant un grand espace vide pour abriter des manifestations publiques, une pergola et des jets d'eau. Le second espace est un jardin élevé d'un mètre et demi qui accueille des jeux pour enfants et des espaces de repos et qui est entouré, à la hauteur de la rue, par une allée longée d'arbres et munie de bancs et d'un ensemble de pistes de pétanque. Une dense peupleraie sépare ces deux espaces et traverse la place dans toute sa largeur s'introduisant entre deux tours d'habitations. Les peupliers, des espèces noire et boléenne, entourent une rangée d'ormes qui existait déjà, et qui forme un chemin éclairé par des lampadaires circulaires et limité par une passerelle de planches de bois. Dans la zone d'accès au jardin élevé, la peupleraie forme une petite clairière où se trouve une estrade en bois qui peut être une scène et qui est reliée à la passerelle évoquée un peu plus haut. Â l'endroit où la peupleraie pénètre entre les tours d'habitations, des orangers ont remplacé les arbres qui se trouvaient là. Les pistes de pétanque sont disposées en trois groupes de quatre et sont séparées de la rue par une clôture de planches de bois. Les pistes sont entourées de plantations linéaires, de peupliers également, tandis que, sur son périmètre, le jardin élevé est limité par un mur de gradins ombragés par des jacarandas sur lesquels l'on peut suivre facilement le jeu. L'accès au jardin s'effectue par des rampes, des escaliers et des plans inclinés de pavés et de gazon où des toboggans ont été installés. Les ormes ont été respectés et de nouveaux arbres ont été plantés, aussi bien à fleurs (arbres de Judée, acacias, tipuanas) que des arbres rustiques (amandiers, pruniers, grenadiers) et des arbres « ruraux « (caroubiers, chênes lièges, figuiers). Les jets d'eau, au nombre de trois, sont alignés et équidistants, et ils traversent la place d'un bout à l'autre en diagonale. Les hauteurs maximales des jets d'eau sont de dix, six et quatre mètres. L'eau est recueillie à travers de petites grilles et elle est conduite vers un réservoir d'où elle est de nouveau pompée vers les jets d'eau, qui, la nuit, sont éclairés par des projecteurs aquatiques cachés.

2.17 Place de la Llibertat et gare des autobus

Cornellà de Llobregat

Le site sur lequel a porté ce projet occupe un emplacement stratégique dans la structure urbaine de Cornellà, puisqu'il se trouve là où finit le quartier Centre et où commence la zone industrielle d'Almeda. La place sert à éponger un quartier densément peuplé et devient également une barrière visuelle et physique entre les deux milieux. L'intervention s'est axée sur la récupération d'un ancien entrepôt de liqueurs pour en faire une gare des autobus dans une halle bien située, large et haute, très lumineuse. Bien qu'elle soit utilisée par les autobus urbains, la gare évoque l'aspect traditionnel des terminaux d'autocars de ligne, leurs quais d'embarquement pour les passagers, séparés par des voies pour l'entrée, la sortie ou l'attente des véhicules. En réalité, la mise en service de la gare a servi à prolonger certaines linges d'autobus qui relient Cornellà à Barcelone. Les murs latéraux de l'ancien entrepôt ont été maintenus, mais des ouvertures y ont été percées pour permettre l'entrée de la lumière et le passage des voyageurs vers les quais, et pour assurer au bâtiment un aspect plus léger, tel que celui d'une pergola. Les murs des deux extrémités ont été éliminés totalement pour l'entrée et la sortie des autobus de la gare, dont le quai intérieur fait presque 150 mètre de long. Le plafond du bâtiment est fort surprenant car il est basé sur une structure métallique qui relève également de la tradition des gares classiques. Il a été peint en blanc pour contraster avec les murs écrus. La gare donne sur la place de la Llibertat, conçue comme un vestibule d'accès au quartier Centre et, en même temps, zone de séjour et d'activités (jeux pour enfants, pistes de pétanque). Du côté attenant au polygone industriel ont été construites deux dunes en croissant de lune, tapissées de végétation. Elles sont une barrière visuelle entre le centre de la place et la circulation des rues qui l'encerclent, et elles séparent et définissent plusieurs espaces, pavages et usages, tout en étant un espace très agréable pour l'attente de l'arrivée des autobus.

2.18 Place de l'Agricultura

Sant Boi de Llobregat

La place de l'Agricultura fait partie du projet global de transformation du parc de la Muntanyeta en parc central de Sant Boi. La construction de cette place, située au sud du parc, a entraîné à l'époque le rapprochement du quartier de Camps Blancs du reste de la commune de Sant Boi, ainsi que l'amélioration du milieu urbain de ce quartier par le biais de la création d'un nouvel espace public pour les habitants, surtout pour les élèves de l'école Barrufet, qui l'utilisent pour leurs moments de récréation. Sa conception permet, de plus, d'élargir l'enceinte des foires, ce qui contribue à renforcer le caractère régional de l'événement le plus important de Sant Boi : la Foire de la Puríssima. La place de l'Agricultura est limitée entre la rue Baldiri Aleu i Torres, l'école Barrufet, l'avenue Sant Ramon et la rue Cerdanya. La conception architecturale de la place est extrêmement simple : elle est limitée par trois murs, l'un en béton apparent couvert de végétation et les deux autres recouverts d'ardoise posée de différentes façons. Le pavage est en sablon et comprend une bande de pierre tous les 10 mètres qui définit la canal de drainage du sablon. L'accès piéton principal s'effectue rue Baldiri Aleu i Torres, où de larges perrons de pierre ont été mis en place. La place s'achève rue Cerdanya, où elle s'adapte à la pente existante au moyen d'une rampe douce qui assure l'accès des véhicules pendant le déroulement des foires, des spectacles ou des manifestations culturelles ou ludiques. Sauf le côté attenant à la rue Cerdanya, toute la place est entourée par un mur de pierre qui constitue un élément singulier de la conception de tout l'ensemble et où l'on a placé un système de luminaires qui produisent un effet de lumière rasante sur le mur et le pavage. Si nous contemplons la place depuis cette rue, nous apercevons à gauche un trottoir de 5 mètres de large qui relie les rues (rue Cerdanya et rue Baldiri Aleu). Sur ce segment de la balustrade ou du mur en pierre, des mâts pour les drapeaux ont été installés. À droite, en suivant la pente naturelle du terrain, une promenade de 8 mètres de largea été construite et on l'a planté de palmiers. Entre cette promenade et l'école Barrufet, il y a la zone verte, semée de gazon et de bancs. Une plantation de pins disposés en groupes asymétriques donnera l'impression visuelle de forêt spacieuse comprenant des zones ombragées et des zones ensoleillées.

2.19 Place de la Sardana

L'Hospitalet de Llobregat

Au carrefour entre l'avenue Marina et la traversée Industrial a été construite une immense rotonde de 57 mètres de diamètre marquant la frontière entre un quartier densément peuplé et aux constructions fort élevées tel que Bellvitge et un polygone industriel occupé par des halles qui rarement dépassent la hauteur d'un rez-de-chaussée. La rotonde sépare et structure en même temps ces espaces si différents des points de vue urbanistique et social, et abrite un groupe de sculptures de Joan Sunyer appelé La Sardana, qui donne son nom à l'ensemble de la place. La hauteur de la sculpture (5,5 mètres de haut uniquement) et ses silhouettes élancées ont fait considérer à fond son emplacement pour que la sculpture ne passe pas inaperçue au milieu d'une si grande rotonde et dans la proximité de bâtiments si élevés. Ce problème a trouvé une solution dans la construction de cinq disques ou plateformes circulaires superposées. La plus grande, qui occupe le périmètre tout entier de la rotonde est la base et les autres viennent s'ajouter à elle de sorte que, plus haut se trouve une plateforme, plus elle est petite. Les disques ne sont pas concentriques ; ils tendent à glisser vers l'une des extrémités de la rotonde. Toutes les plateformes sont tapissées de gazon, sauf celle du niveau supérieur, pavée de pavés, qui atteint une hauteur de deux mètres au-dessus de la rue et qui soutient une partie du groupe de sculptures, qui est ainsi mis en relief. L'oeuvre de Joan Sunyer, faite en planche métallique émaillée, se rapproche de l'une des deux extrémités de la place, plus proche de la zone industrielle, et fuit les grandes tours de Bellvitge, à côté desquelles elle semblerait trop rachitique. Le périmètre de chaque plateforme est souligné dans des moules en acier rouillé qui, en guise de gradins, franchissent le dénivellement. L'éclairage de l'ensemble rehausse aussi la sculpture : un projecteur l'éclaire exclusivement et laisse dans la pénombre le reste du rond-point. Pour des raisons de sécurité de la circulation, le périmètre de l'anneau extérieur accueille un rosaire de luminaires pyramidales encastrées au sol qui éclairent la limite avec la chaussée.

Axes urbains

3.01 Torrent de Sant Llorenç

Gavà-Viladecans

Le torrent de Sant Llorenç, canalisé et couvert il y a quelque temps par la Junta d'Aigües (le Conseil de l'Eau), sépare physiquement et administrativement les communes de Gavà et Viladecans. Les différents quartiers des deux communes ont crû vers le torrent sans tenir compte du tissu urbain de leur voisine et en cumulant sur cette frange des services et des infrastructures dérangeants pour le centre ville. L'urbanisation de l'avenue a dû éliminer certains services et entreprendre une mission de « microchirurgie urbaine « pour résoudre de façon satisfaisante l'arrivée des rues transversales au torrent. Ainsi, l'intervention a fait que l'avenue, de 1 700 mètres de long, ait une largeur minimale de 28 mètres, bien qu'elle ait été élargie là où c'était possible et là où les tissus urbains respectifs le permettaient. L'avenue a une médiane centrale jardinée de trois mètres de large. Cette frange sépare les deux chaussées et, en même temps, aide à équilibrer la différence de niveau existante sur divers tronçons de la rue. Les chaussées, une pour chaque sens de la circulation, font cinq mètres de large, de sorte qu'elles permettent la conduite sur une seule voie assez large qui, en fonction de la future augmentation de la circulation, peut être élargie pour donner lieu à deux voies plus étroites. Les trottoirs des deux côtés de la rue font en moyenne entre sept et huit mètres, et ils sont bordées de deux rangées de stationnement pour les véhicules, ce qui fait au total 350 places. Sur les tronçons les plus étroits, les trottoirs se réduisent à une large minimale de quatre mètres. Cette distribution des espaces parvient à être parfaitement symétrique et ordonnée sur le tronçon supérieur de l'avenue, entre les quartiers de Can Tintorer, de Gavà, et de Can Guardiola, de Viladecans. Il s'agit de la zone urbanisée le plus récemment et le plus rationnellement et, de plus, les rasants de chaque partie de l'avenue coïncident, de sorte qu'ils ont permis la création d'une avenue centrale de promenade avec plusieurs aires de repos. Comme il semble logique, toute la rue dispose de végétation, de mobilier urbain et d'éléments constructifs identiques pour lui donner une unité et une cohérence formelle. Les trottoirs ont été pavés de dalles de béton de type romain, de 40 sur 60 centimètres, qui permettent de maintenir l'unité du tracé, malgré la sinuosité de l'avenue. Les rangées de peupliers qui bordent les trottoirs sont séparés entre eux de six mètres pour créer un effet « écran « qui cache le chaos architectural des façades latérales. Là où l'avenue s'élargit et permet l'emplacement de petites places ou d'espaces complémentaires, des arbres au branchage plus arrondi et dense ont été plantés pour créer davantage de zones ombragées. Au total, plus de 600 arbres ont été plantés. La médiane centrale, d'autre part, n'a pas été recouverte d'espaces arbustifs continus.

3.02 Avenue Carrilet (Aprestadora, Riera Blanca et Alhambra)

L'Hospitalet de Llobregat

La trame de rues sur laquelle s'est axée cette opération, séparée de la Gran Via par l'ancienne caserne de Lepant et la future Ciutat Judicial, a une importance de premier ordre en ce qui concerne la connexion entre les centres urbains de l'Hospitalet et de Barcelone. Considérée comme l'une des principales nouvelles portes d'entrée à la deuxième ville de Catalogne, l'avenue Carrilet traverse tout l'Hospitalet pour déboucher sur une autre avenue - la Gran Via - qui, à son tour, traverse Barcelone tout entière. De plus, cette connexion a lieu dans un espace qui, récemment, est devenu un nouveau centre et qui a un grand potentiel pour l'avenir : la place Cerdà, récemment rénovée. L'opération sur ce premier (ou dernier) segment de l'avenue Carrilet n'a pas consisté uniquement à mener des travaux de réforme, mais aussi à créer un nouveau tronçon de nouvelle construction dans un milieu urbanistique déficitaire. Outre l'avenue Carrilet, les tronçons des rues Aprestadora, Riera Blanca et Alhambra ont fait l'objet de réformes. Afin de résoudre les connexions entre toutes ces rues et avec l'aire d'influence de Cerdà, il a fallu créer une grande place exerçant la fonction de rond-point pour assurer une distribution rationnelle de la circulation. La coïncidence de ces travaux avec ceux de l'aménagement de la place Cerdà a impliqué leur division en étapes pour trouver l'emboîtement de tous les projets. Étant donné que chacune de ses rues objet de l'opération exerce une fonction différente dans le schéma de la voirie de l'Hospitalet, les critères de conception ont aussi été différents. Ainsi, le tronçon du Carrilet entre Jacint Verdaguer et Aprestadora est pratiquement le prolongement du même schéma existant dans le tronçon de l'avenue qui mène vers le centre de l'Hospitalet, avec un trottoir assez large côté montagne, plus étroit côté mer, une voie de circulation pour chaque sens et une file de stationnement. Entre Aprestadora et Riera Blanca, l'avenue se transforme et a deux voies dans chaque sens, tandis que les trottoirs poursuivent le même schéma. Sur tout le domaine d'action, l'on a misé sur la plantation linéaire d'arbres sur les trottoirs, sauf dans le cas de certains tronçons de la rue Aprestadora pour des questions d'espace, en même temps qu'ont été rénovés l'éclairage, les feux et le mobilier urbain.

3.03 Rues du centre historique

El Prat de Llobregat

La récupération des quartiers historiques des villes passe, en grande mesure, par la récupération de l'espace pour les piétons au détriment des véhicules. Cependant, lorsqu'il s'agit de rues ayant peu d'activité commerciale et de nombreuses entrées de garages particuliers ou d'ateliers, une solution intermédiaire doit être recherchée. C'est le cas des quatre rues du centre historique de el Prat, objet de cette opération. À grands traits, la transformation a consisté à remplacer les trottoirs et la chaussée de pavés existante par une surface plate dans laquelle les trottoirs et la chaussée se trouvent à la même hauteur, quoique différenciés par le type de pavage utilisé pour chacun. Cela a été possible pour les trois rues d'une largeur de plus de 5,70 mètres, étant donné que pour la rue Eusebi Soler, de cinq mètres de large seulement, une solution différente a dû être mise en oeuvre. Dans le premier cas, celui des rues Rigual, Doctor Robert et Mariscal Jofre, des deux côtés de la rue des trottoirs d'une largeur constante d'un mètre et pavées de pierre naturelle de sept centimètres d'épaisseur ont été placés. Bien qu'ils se trouvent au même niveau que la chaussée, pavée d'asphalte, l'on a voulu marquer qu'il s'agit d'un espace strictement destiné aux piétons, qui, cependant, peuvent marcher sur toute la largeur de la chaussée sans avoir à monter de marches. Entre l'un des trottoirs et la couche d'asphalte centrale une grille continue a été placée pour protéger un caniveau de collecte des eaux de pluie. Dans la rue Eusebi Soler, étant donné son étroitesse, aucune différence n'a été faite entre les trottoirs et la chaussée. Toute la chaussée a été pavée à l'aide des mêmes pièces en pierre naturelle sablonneuse que nous avons évoquées plus haut. Dans ce cas, la grille et le caniveau de collecte des eaux se trouvent au milieu de la rue. Il faut souligner que les anciens pavés en pierre qui recouvraient ces rues ont été réutilisés dans d'autres constructions de la même commune, notamment dans les ronds-points.

3.04 Pas souterrain

Badalona

L'application de la réglementation concernant la suppression des barrières architecturales a entraîné l'installation de rampes dans les endroits où il y avait seulement des escaliers. C'est là le cas du passage qui, sous le chemin de fer, relie la rue Mar de Badalona, âme du centre historique de la ville, à la plage. Des deux côtés du passage souterrain deux places ont été construites, l'une en granit à côté de la rue Mar et une autre en bois à côté de la plage, communiques avec les nouvelles rampes. La place en granit peut également être considérée comme la fin de l'Avenue et des rues Sant Joaquim et Sant Carles. Le pavement est le prolongement de celui qui a été utilisé rue Mar, en granit bouchardé, tandis que l'éclairage est issu d'un seul lampadaire à huit projecteurs situé juste sur l'axe de l'Avenue. Une rangée de cinq tamarins, arbres éminemment marins, situés du côté ouest, ombrage les terrasses des cafés et sert de toile de fond verte à la fin de l'Avenue. La place en bois du côté de la plage relie cette partie avec le passage souterrain à travers une autre place de pavés, qui, en fait, est un élargissement de la promenade maritime. Cet espace permet le passage des véhicules de services et l'emplacement d'un kiosque, d'une sculpture en fonte avec un banc et une fontaine, un lampadaire à huit projecteurs et la signalétique de la plage. Entre cet espace et le sable s'étend la place en bois, quadrangulaire et aux dimensions similaires à la place ci-dessus. Elle est ombragée par un groupe de palmiers, qui lui confèrent l'aspect d'un oasis. Cette place est balisée du côté du bâtiment de la Commission des Ports, tandis que de là naît une passerelle en bois qui mène jusqu'à la plage. En ce qui concerne le pas souterrain sous le chemin de fer, sa construction a fait briser une partie des murs d'écran existants et déplacer un tronçon de la ligne de haute pression du gaz qui longe la promenade maritime. La largeur des rampes est de 3,5 mètres du côté de la promenade maritime et de 3,07 du côté de l'Avenue, où elle devient plus étroite pour éviter l'abattage d'un palmier. Les deux rampes ont 45 mètres de long, divisés en quatre tronçons et trois paliers. La pente moyenne est de 7% et le pavage en béton est gravé au centre et lisse sur les bandes latérales. Les escaliers ont été recouverts des mêmes pavés en granit de la rue Mar, tandis que les balustrades sont en acier inoxydable et en verre pour ne pas interrompre visuellement le plan de la ville et la mer.

3.05 Prolongement de l'Avenue
Badalona

L'Avenue, dont la largeur variable atteint 12 mètres environ entre les façades des bâtiments et le mur du chemin de fer, est divisée en deux franges en fonction du type de pavage. La partie la plus proche des logements, de quatre mètres environ, est pavée de dalles en béton et est réservée exclusivement aux piétons. L'autre frange, partagée entre les promeneurs, les véhicules des services et des riverains, fait huit mètres et demi de large et est pavée de béton continu d'une couleur semblable à celle des trottoirs, pour conférer un aspect homogène à tout l'ensemble. Entre les dalles et le béton a été posée une planche verticale en acier comme s'il s'agissait d'un joint entre les deux matériaux, situés au même niveau. Un caniveau ouvert et déprimé par rapport au pavage collecte les eaux de pluie et longe la base du mur du chemin de fer. Le projet avait prévu la plantation de deux rangées parallèles de palmiers, l'une près des façades et l'autre proche des voies du chemin de fer. Toutefois, l'existence d'un grand nombre de services souterrains près des bâtiments (eau, gaz, arrosage, électricité, collecteurs...) a permis uniquement de planter la rangée extérieure de palmiers, située à deux mètres et demi du mur du chemin de fer. Ainsi, l'Avenue dispose de trois espaces longitudinaux en fonction de leur usage : le trottoir d'accès aux bâtiments, sur lequel plusieurs bancs ont été installés ; la chaussée centrale, et l'espace sous les palmiers, qui accueille également des bancs, outre les petites tables des cafés et des restaurants. Au bout de l'Avenue se trouve une place rectangulaire occupée par un mirador en forme de triangle et avec une structure de piliers et de poutres en béton armé, avec des poutres, une balustrade et un pavage de bois tropical. Le mirador marque la croisée de l'Avenue avec le torrent de Canyadó et la connexion avec la plage à travers un passage inférieur. Le point le plus élevé du mirador se trouve quatre mètres au-dessus du niveau du trottoir. Le reste de la place est un plan incliné qui descend du trottoir jusqu'au passage inférieur sous le mirador, l'Avenue et la voie du chemin de fer. Des palmiers et des bancs occupent cet espace qui ne dépasse pas le dénivellement maximal pour les personnes handicapées et qui, par conséquent, devient un lieu de séjour aisé.

3.06 Torrent de Sant Climent
Viladecans

Le fait d'avoir couvert ce tronçon du torrent de Sant Climent, qui traverse Viladecans en provenance de la commune du même nom, est un bon exemple de soudure urbanistique. Cette intervention a permis d'intégrer physiquement deux quartiers - Sales et Torre Roja - au reste du tissu urbain de Viladecans, situé de l'autre côté du torrent. De plus, elle ouvre les portes au développement urbanistique de plusieurs secteurs tels que ceux de Gabrielistes, Llevant et Can Preciós, qui étaient coincés par le passage du torrent et qui maintenant ne subissent plus les barrières géographiques. Le projet a été mis en oeuvre des deux côtés de la route régionale C-245, qui traverse le torrent sur un pont qui supporte une circulation très intense. Le tronçon qui a été couvert fait 870 mètres de long ; il naît rue Santa Teresa, qui relie le centre de la commune et s'achève avenue Segle XXI, à l'autre bout du quartier de Sales, en dehors du centre ville. En fait, sur son passage par le quartier de Sales, le torrent reçoit le nom populaire de Mas Fons, bien qu'il soit le prolongement du même torrent qui descend de Sant Climent. En amont de la rue Santa Teresa, le torrent a été enfoui et recouvert à ciel ouvert sur un tronçon de 210 mètres, jusqu'à la rue Mare de Déu de Sales. La couverture et l'enfouissement ont permis d'améliorer la liaison entre la route C-245 et celle de Sant Climent, en créant un axe routier parallèle au torrent sur la rive duquel a surgi un nouveau quartier résidentiel. La couverture a entraîné la construction d'un tiroir rectangulaire en béton armé avec toit formé de plaques préfabriquées. La surface couverte a été de plus d'un hectare ; elle fait 12 mètres de large, entre 2,5 et 3,9 mètres de haute, et une très légère pente, entre 5 et 7 pour mille. La section hydraulique permet le dégorgement d'un débit maximal de 162 mètres cubes par seconde, correspondant à une période de retour de 500 ans. En ce qui concerne le tronçon enfoui, une section trapézoïdale a été construite. Sa rive droite est limitée par un mur en béton et sa rive gauche par une jetée d'un mètre et demi d'épaisseur. La largeur de cette canalisation varie entre 12 et 16 mètres à la base et elle a une pente moyenne plus marquée que le tronçon couvert, 1,2%, bien qu'il y ait un point qui registre un dénivellement de 4,3%.

3.07 Pas souterrain de la rue Pau Casals
Castelldefels

L'objet de cette intervention consistait à éviter le passage dangereux au-dessus des cinq voies du chemin de fer des élèves qui vont du centre ville à la zone scolaire du Camí Ral de Castelldefels. Les travaux ont prolongé la rue du même nom sous les voies pour assurer un passage aisé des piétons et des véhicules. Ainsi, la communication entre la zone résidentielle du centre de la commune et le polygone des services et des entreprises du Camí Ral, actuellement en claire expansion, s'améliore sensiblement. La largeur du passage sous les voies du chemin de fer est de 12 mètres, dont 7 ont été destinés à deux voies pour les véhicules et les 5 autres à un trottoir comprenant une piste cyclable. La hauteur du tunnel est de 3,5 mètres, de sorte qu'elle permet le passage des véhicules, y compris des petits camions. La construction a été effectuée au moyen d'écrans et de dalles allégées en béton armé. Le trottoir pour les piétons a une pente moins marquée que la chaussée pour faciliter le passage des fauteuils roulants. Il a été pavé de dalles de 60 sur 40 cm, de texture granulée, tandis que la piste cyclable dispose d'un pavage en béton avec finition balayée de couleur sable. L'éclairage de l'intérieur du tunnel a été résolu, pour les piétons, avec 32 lampes fluorescentes, tandis que pour les véhicules 8 projecteurs puissants ont été installés. Le projet a inclus la construction d'un rond point jardiné au carrefour de la rue Pau Casals avec l'avenue Constitution (route régionale C-245). La principale difficulté pour la construction du passage sous les voies a été le niveau phréatique qui, dans cette aire deltaïque, est très près de la surface. De plus, le matériau qui constitue le sous-sol est du sable, peu consistant, et rendant difficile l'établissement des structures.

3.08 Boulevard périphérique Ronda del Mig
Badalona

Le boulevard périphérique Ronda del Mig, qui trace un parcours prolongé à travers le centre de Badalona et qui reçoit plusieurs noms au long de sa trajectoire, attendait l'urbanisation de certains de ses tronçons, au nombre de quatre, sur lesquels a porté l'intervention. Dans l'avenue Marquès de Sant Mori, la section transversale a été adaptée par le biais de la construction de trottoirs et d'une médiane qui sépare les deux sens de la circulation. De même, l'asphalte de la chaussée a été renforcé, au total 2 000 mètres carrés qui étaient en état fort précaire. L'éclairage a aussi été rénové en mettant en place six colonnes lumineuses de neuf mètres de haut sur la médiane de l'avenue, tandis que six colonnes de seulement 4 mètres ont été placées sur le trottoir. Sur l'un des côtés de la route un stationnement en épi a été aménagé, limité par une rangée de 15 platanes pour renforcer la linéarité de ce tronçon du périphérique. Avenue Salvador Espriu, l'intervention a consisté à construire des drainages profonds pour améliorer la stabilité du sol. Au total, 2 100 mètres cubes ont été fouillés et on y a placé plusieurs tuyaux de collecte des eaux. Avenue Puigfred, l'intervention n'a pas porté sur le périphérique proprement dite, mais sur ses alentours, en construisant un grand parc face à la zone des écoles, dont il faut souligner une grande surface de gazon de presque 8 000 mètres carrés, et 3 000 mètres de sable. De même, un grand nombre d'arbres a été planté (94 pins et 471 cyprès) dans un espace sillonné de chemins pavés d'agglomérat d'asphalte rouge et semé de jeux pour enfants. Sur les trottoirs, 48 platanes ont été plantés, accompagnés de 15 bancs du type « romantique « et 26 de style Göteborg. De ce projet il faut mettre en relief l'importance accordée à l'éclairage : la chaussée est munie de huit colonnes de neuf mètres de haut et à double bras, supportant au total 16 lampes, complétées de 19 colonnes de 4 mètres situées dans les trottoirs, des deux côtés. La zone aménagée en jardin a accueilli six colonnes de 14 mètres portant quatre projecteurs chacune. Le dernier tronçon du boulevard périphérique Ronda del Mig objet de l'intervention est celui qui correspond au parc de Montigalà où ont été construits les trottoirs qui limitent l'espace vert, et une zone de stationnement. Au total, 64 platanes ont été plantés, 17 bancs romantiques et 12 corbeilles à papier ont été installés.

3.09 Avenue de Miraflores
L'Hospitalet de Llobregat

Héritière d'une urbanisation peu planifiée et peu soignée, l'avenue Miraflores est devenue l'axe vital du quartier populeux de la Florida de l'Hospitalet. Avant l'intervention, ce quartier était un espace dégradé, aux trottoirs et aux chaussées vieillies et rapiécées, sillonné de lignes aériennes d'électricité et de téléphone, au mobilier urbain obsolète et la circulation et le stationnement chaotiques. La place de la Mare de Déu del Pilar était un simple carrefour avec un feu vert, tandis que celle de Pubilla Casas était un rond-point aménagé en jardin, trop haut, et donc inaccessible. L'aménagement a abordé toutes ces questions, ainsi que la réduction à une seule voie de circulation flanquée des deux côtés par deux espaces de stationnement en cordon. Les trottoirs, élargis aux coins de

rue, ont des bateaux pour le passage des piétons. La place de la Mare de Déu del Pilar a récupéré le sens de son nom, avec un rond-point pour réguler la circulation et des passages piétons plus pratiques et mieux adaptés aux personnes handicapées. Le rond-point remplace un ancien carrefour de routes, du genre « étoile», ce qui a permis de dégager des espaces pour les aménager en jardin, les meubler et, surtout, les éclairer, car l'endroit était très sombre. Au carrefour avec l'avenue Tomàs Gimènez, un espace marginal, auparavant un no man's land, a été occupé en en élargissant les trottoirs et en prolongeant la petite promenade centrale qui a été construite dans ladite avenue. Cette petite avenue, de sept mètres de large, avec des parterres latéraux et une promenade pour les piétons pavée au centre, a été construite suivant celle qui existait sur un tronçon supérieur. Le rond-point, haut et inaccessible, de la place Pubilla Casas a perdu en hauteur grâce à la démolition d'un petit mur périmétral, intervention qui a permis qu'elle soit croisée par une promenade qui prolonge celles qui débouchent sur la place et qui avaient été coupées.

3.10 Torrent de Canyadó
Badalona

L'aménagement correspond à l'urbanisation du secteur compris entre les routes B-500 et N-II, sur le torrent de Canyadó, commune de Badalona. Le torrent de Canyadó, formé par l'union de celles de Pomar et la Conreria, impliquait la coupure claire du tissu urbain de la ville, qui offrait un clair aspect résiduel. La proposition d'aménagement relève de l'objectif fondamental de récupération de l'ancien torrent, avec le caractère longitudinal et dynamique qui lui est propre. L'opération constitue la première phase de la création d'un espace vert linéaire qui reliera le parc métropolitain de Ca l'Arnús-Can Solei au parc résultant de la récupération du torrent de Canyadó, qui feront l'objet des phases ultérieures.

Il a été inclus l'exécution de la liaison de la B-500 à la N-II, au moyen de la création de deux nouveaux tronçons des deux côtés du torrent, qui connectent avec la rue Riera de Canyadó sous l'autoroute jusqu'à la mer. La chaussée de descente consolide la façade du quartier de la Morera et du futur parc métropolitain de Ca l'Arnús. D'autre part, la chaussée ascendante limite avec un secteur non urbanisé. La partie centrale est aménagée comme parc, dans une nouvelle interprétation et une récupération du tracé du torrent maintenant canalisé. L'on crée un tracé dynamique aux lignes soulignées de végétation qui se développent suivant la topographie antérieure avec la construction jusqu'au parc de Ca l'Arnús. L'on maintient ainsi l'image de la topographie antérieure avec la construction d'une bande en terrasse qui équilibre le dénivellement entre la zone urbaine et le fonds du torrent. L'autre côté, objet d'un développement moins marqué, se livre au talus qui limite avec le polygone de Guixeres. Sur le tracé des lignes des murs qui forment les terrasses se superposent des taches de végétation qui rehaussent cette perception dynamique du parc. Nous trouvons des ensembles de végétation qui changent de hauteur ou qui s'enchevêtrent pour créer une sensation de mouvement sur le parcours complet de cette pièce linéaire d'espace vert. Une fois franchi le pont de l'autoroute, les murs de clôture et la ligne des cyprès existants de la propriété de Ca l'Arnús sont mis en relief et font partie de la structure des lignes mise en place.

À la fin du parcours, la limite du parc de Ca l'Arnús s'estompe, s'ouvre et s'intègre dans la rue avec la création d'un espace extérieur aménagé en jardin qui joue le rôle de façade et de filtre du futur parc, rehaussant l'image de tapis vert des plateformes des jardins potagers existants.

3.11 Accès nord à Cerdanyola
Cerdanyola del Vallès

Cette intervention s'inscrit dans la construction de l'accès nord à Cerdanyola del Vallès et a entraîné l'urbanisation et l'ouverture de la rue Clota et de l'avenue Cordelles sur le tronçon compris entre la rivière Sec et la rue Sol. Parmi les éléments caractéristiques de cette intervention, il nous faut mettre en relief deux ronds-points jumeaux, de 12 mètres de diamètre tous les deux, qui régulent la circulation aux carrefours de la rue Clota avec l'avenue Roma et l'avenue Cordelles. Tout le traitement unitaire de l'ensemble, les caractéristiques du terrain et l'existence de différents bâtiments (un mas, un site industriel, des tours de logements...) ont impliqué différentes solutions sur chacun des tronçons situés des deux côtés des ronds-points. Ainsi, entre le rond-point de l'avenue Cordelles et la rivière Sec, à la hauteur de la rue Santa Anna, la chaussée a une largeur qui varie entre 10 et 13 mètres, avec des trottoirs de 1,4 à 3 mètres et deux voies de circulation, aussi variables, de 3 à 3,5 mètres de large. Le tronçon de la rue Clota entre les deux ronds-points est également homogène et symétrique : sa largeur totale est de 20 mètres, celle des trottoirs est de 3 mètres, les deux voies de circulation font 4,5 et deux franges de stationnement, 2,5 mètres. Enfin, le tronçon entre le rond-point de l'avenue Rome et la rue Sol poursuit le profil du tronçon précédant : 20 mètres de large, trottoirs de 3 mètres, deux voies de 4,5, et deux franges de stationnement de 2,5. La longueur totale des chaussées sur lesquelles a porté l'opération est de 670 mètres. Les trottoirs ont été pavés de dalles en béton et les chaussées, d'agglomérat d'asphalte. Le projet a inclus la construction d'un mur de contention des terres en face de la halle industrielle de la société Aiscondel, puisque le terrain présentait différentes cotes de niveau. Sur les trottoirs qui accueillent des rangées de micocouliers, tandis que les parterres et les rotondes ont été aménagés avec des arbres, des arbustes et du gazon avec un réseau d'arrosage automatique. L'éclairage a été résolu avec des colonnes de neuf mètres de hauteur et des lampes à vapeur de sodium à haute pression.

3.12 Pas souterrain rue Sant Raimon de Penyafort
Sant Adrià de Besòs

L'objectif de ces travaux a consisté à améliorer la connexion entre le centre urbain de Sant Adrià de Besòs et le boulevard périphérique Ronda Litoral, une infrastructure qui traverse une partie de son territoire municipal. Plus concrètement, l'on a construit une nouvelle rue qui relie la rue Sant Raimon de Penyafort aux bretelles d'entrée et de sortie du boulevard périphérique. De plus, cette rue a été prolongée au-delà, à travers un passage inférieur du boulevard périphérique construit en 1992 pour créer la connexion entre les quartiers de la Catalana et de la Mina et Besòs. La nouvelle rue fait 300 mètres de long et comprend deux chaussées de 6 mètres, séparées par une médiane d'un mètre. Elle dispose également de trottoirs sur ses deux côtés, d'une largeur minimale de 1,5 mètres. Avant d'arriver au périphérique, cette chaussée a dû surmonter la principale difficulté des travaux : le passage du chemin de fer. Sous les voies a été construite une structure en forme de caisse en béton armé à deux yeux de 7,5 mètres de large chacun, qui permettent le passage des véhicules dans les deux sens. La longueur de cette caisse est de 20 mètres et sa construction n'a pas exigé l'interruption de la circulation des trains, puisqu'un processus avancé a été utilisé en poussant la caisse pour l'encastrer sous les voies. Étant donné la proximité de la rivière Besòs et les caractéristiques du terrain, une partie du passage sous le chemin de fer se trouve à une cote inférieure au niveau phréatique. Pour enrayer l'empreinte des eaux souterraines, un ensemble de structures longitudinales en béton armé en U a été mis en place. Ces structures longitudinales servent en même temps à contenir les terres latérales qui poussent de chaque côté du passage inférieur. Elles ont une largeur minimale de 16 mètres et une hauteur de 1,5 mètres. La chaussée n'est pas exactement rectiligne, puisque, peu avant l'entrée dans le passage sous le chemin de fer, elle décrit un léger virage qui permet de laisser, à droite, un espace triangulaire aménagé en jardin au moyen de la plantation d'un groupe d'arbres et qui renoue avec le parc du Besòs, lequel limite la chaussée du côté mer. Dans les trous des trottoirs des frênes ont été plantés, tandis que l'éclairage a été résolu avec des colonnes de neuf mètres de hauteur. La chaussée est traversée par deux passages piétons, un à côté de la connexion avec la rue Sant Raimon de Penyafort et l'autre au début du virage évoqué plus haut.

3.13 Avenue Sant Just
Sant Just Desvern

L'avenue est, en ce qui concerne les communications, la colonne vertébrale de Sant Just Desvern. Et elle l'est à double titre. D'une part, en tant que voie citoyenne qui relie le centre historique de la commune aux secteurs résidentiels de basse densité qui s'étendent vers la route N-340. L'avenue fait partie d'un axe historique qui reliait Sant Just Desvern à Esplugues de Llobregat et qui est demeuré étranglé par la construction de l'autoroute A-2. D'autre part, ce boulevard est un axe import pour le transport et la circulation puisqu'il relie le centre historique de la ville avec les zones du centre directionnel et Can Modolell, près de l'autoroute, un secteur qui abrite l'université et qui possède un grand potentiel résidentiel et commercial. De plus, l'avenue est le point de départ des autobus et des taxis qui s'arrêtent place du Parador et en font un point névralgique. À partir de là, l'intervention sur les 565 mètres de l'avenue qui séparent la route de la place du Parador a été relativement limitée. Essentiellement, l'on a visé à récupérer le caractère de voie citoyenne qu'elle avait perdu en partie à cause des contraintes de la circulation. Ainsi, les trottoirs de chaque côté ont été élargis de 75 centimètres, ce qui a fait rétrécir la chausse de 8 à 6,5 mètres. Cela signifie que les deux voies et le double sens de la circulation sont maintenus, bien que la largeur ait été réduite, ce qui a des

répercussions positives sur la régulation de la circulation en diminuant la vitesse des véhicules. Avec cette croissance, les trottoirs disposent d'une largeur de 4,25 mètres, divisés en trois franges qui, de la chaussée aux propriétés, sont les suivantes : tout d'abord, un tapis de gazon d'1,7 mètres de large qui accueille les trois rangées de sorbiers et d'arbustes de laurier-tin, ensuite un pavage de 2,2 mètres de large formé de pièces de béton de différentes dimensions et de couleur où marchent les piétons et, enfin, une bande d'entre 10 et 20 centimètres qui sépare les clôtures particulières de la zone de la promenade, et qui a été pavée de béton peint à l'oxyde, et qui a l'aspect du sable. Les carrefours où l'avenue croise les rues transversales étaient avant envisagés pour les véhicules plutôt que pour les piétons. C'est pour cette raison que les coins de rue ont été élargis au maximum et ont été rabaissés pour les mettre au niveau de la chaussée. Les nouveaux angles de rue, plus grands, permettent l'installation de bancs qui confèrent à l'ave3nue un aspect plus civique, suivant l'objectif du projet.

3.14 Rues du centre historique
Sant Adrià de Besòs

La reconquête, pas à pas, d'espaces citoyens soumis durant des décennies aux véhicules et récupérées maintenant pour les piétons, gagne des batailles dans de nombreux endroits de la région métropolitaine, notamment dans le coeur historique des villes. Le cas de Sant Adrià de Besòs et la rénovation des rues de son centre historique en sont un bon exemple. La place de Maria Grau, qui, il y a peu, était la confluence de deux chaussées, a enfin retrouvé le sens de son nom et est redevenue une vraie place. Les deux chaussées (Andreu Vidal et Església) sont désormais deux rues conçues pour des piétons qui, de la place, offrent un point de vue direct du cocher tel un phare qui oriente ce nouveau parcours, paisible et silencieux, à travers le centre de Sant Adrià et qui est, en fait, le prolongement de l'axe piéton qui relie l'avenue Catalogne avec la place de l'Església. Uniquement la rue Nebot, limite transversale de ce parcours, et la place de Dalt demeurent une zone de passage de la circulation roulante dans cette nouvelle réticule, même si le récent aménagement des trottoirs et leur protection physique au moyen d'amas ou de parterres contribuent à apaiser la circulation. Dans tout cet espace, il convient de souligner l'installation de lampadaires élancés et élégants et l'aménagement soigné général du paysage urbain, dont sont un bon exemple l'élimination des lignes aériennes d'électricité, d'éclairage et de téléphone, et la plantation d'arbres, notamment de 41 parkinsonies, et de bancs et de sièges en bois. Le pavage de l'espace piétons est en béton, ce qui le différencie bien clairement de l'asphalte des chaussées. L'intervention a intégré l'aménagement de la rue Bonaventura, un petit cul-de-sac qui a bénéficié de son emplacement, tandis que l'on a aussi profité pour installer des feux verts dans les carrefours avec la route N-II (avenue Pi i Margall) et pour remplacer le système des égouts.

3.15 Avenue Sant Joan Puigfred
Badalona

L'aménagement de l'avenue Sant Joan a dû relever deux défis. D'une part, la complexité orographique du terrain, marqué par le passage d'un ancien torrent qui a modelé plusieurs dénivellements, et, d'autre part, la réorganisation de la circulation roulante dans un carrefour envahi autrefois par les véhicules qui maintenant est beaucoup plus agréable pour le piéton. Ainsi, dans ce projet il faut distinguer deux interventions. La première est celle qui a été effectuée au carrefour formé par le passage de Riu Freser, la rue Camí de Sistrells et l'avenue elle-même. Avant, ce carrefour supportait des mouvements de circulation excessifs qui ont été réduits grâce à l'élimination d'une des rotations qui étaient permises, celle de l'avenue vers Riu Freser, une rue en cul-de-sac qui sert d'accès à un groupe de logements uniquement. Maintenant, l'accès à Riu Freser s'effectue depuis le Camí de Sistrells, en traversant une nouvelle place de 800 mètres carrés construite en gagnant du terrain à ce qu'était avant une chaussée routière. L'usage du passage, de plus, a été restreint aux riverains. Comme vestibule, une grande partie de la place est un espace net et diaphane où il est possible de pratiquer des jeux et des manifestations, tandis que les éléments tels que la végétation et le mobilier urbain s'accumulent dans les parties périphériques. L'extrême nord abrite un petit bois de mélias d'où l'on peut observer les activités qui se déroulent au centre de la place. Face à l'avenue de Sant Joan, une plantation linéaire et dense de robinias qui, avec le bosquet, ferme visuellement la place, à laquelle on a donné un pavage en béton de couleur rouge foncé. En ce qui concerne le deuxième espace, le torrent, il a un aspect totalement urbain à un espace qui était assez chaotique, comme le cas de l'endroit où le passage de Rodó débouche sur l'avenue. En fait, l'intervention sur l'avenue Sant Joan est axée sur un tronçon qui est le prolongement d'un autre projet mené à bien il y a quelques années et qui comprend plusieurs éléments tels qu'un mur en pierre qui sauve le dénivellement entre la zone de promenade et l'espace inférieur, des accès avec des escaliers, la restriction de la circulation en consacrant un espace au stationnement, le pavage de sablon et une double rangée d'arbres, un ensemble qui a l'air d'un petit salon et que le nouveau projet a voulu respecter pour que la somme des deux ait une certaine unité. De plus, des éléments d'eau ont été introduits pour rappeler que le site est l'ancien cours d'un torrent.

3.16 Passerelle sur la rivière Ripoll et pont de els Germans
Montcada i Reixac

La construction d'une passerelle et la réforme du pont de els Germans, travaux situés tout près les uns des autres sur la rivière Ripoll, ont réussi à améliorer la communication entre les deux rives en ce qui concerne la circulation des piétons. La passerelle, interdite au trafic automobile, est le prolongement de la rue Major Montcada, laquelle traverse directement la rivière jusqu'à l'école des Frères de Lassalle. Cette passerelle est souvent empruntée par les piétons qui ne doivent plus se déplacer jusqu'au pont de els Germans pour traverser la rivière. Ils le font plus tranquillement et sans faire de détours, loin de la circulation roulante. La longueur de la passerelle est de presque 94 mètres, la largeur est de 3 mètres, et elle repose sur quatre piliers en béton séparés les uns les autres de 20 mètres. Ces piliers ont une forme bien singulière : celle d'un triangle dont l'un des sommets est enfoncé dans le lit de la rivière et qui supporte la passerelle du côté opposé. Le sol, cependant, est construit au moyen de planches en bois et dispose de lampes encastrées dans le sol et alignées sur la passerelle en la divisant en deux moitiés. Le piéton qui veut traverser la passerelle devra monter légèrement au début, puis marchera sans aucune pente sur la plupart du parcours, et finira son parcours en descente une légère pente. La passerelle traverse la rivière Ripoll entre le pont du chemin de fer de la ligne Barcelone-Portbou, d'une part, et le pont de els Germans, de l'autre. Ce pont, dont la balustrade est peinte de la même teinte bordeaux de la passerelle et la balustrade argentée, avait autrefois deux trottoirs de 2,5 mètres des deux côtés des deux voies de circulation de la rue Països Catalans. L'intervention a visé à réduire le trottoir en aval à une largeur d'un mètre et à l'interdire aux piétons. Maintenant, elle abrite une puissante barrière de sécurité et les tours d'éclairage du pont. De l'autre côté, en revanche, le trottoir a été élargi à 3,5 mètres, ce qui permet un passage plus sûr et plus paisible des piétons. Cette opération a entraîné un déplacement d'un mètre en aval de la chaussée, qui a 7 mètres de large. Sur la rive droite de la rivière Ripoll, un trottoir aménagé relie les extrémités du pont de els Germans et de la passerelle, de sorte que le piéton peut choisir aisément l'endroit pour traverser la rivière.

3.17 Avenue República Argentina
Cornellà de Llobregat

L'urbanisation de l'avenue República Argentina et de son environnement le plus immédiat a entraîné une amélioration esthétique et fonctionnelle fondamentale d'une des principales artères vitales du quartier populeux de Sant Ildefons. Cette intervention arrive après de nombreux et continus efforts budgétaires de l'administration locale pour habiliter et moderniser un quartier construit en pleine période de développement de la fin du franquisme avec de graves menaces pour les services et les équipements. L'importance de l'avenue República Argentina dans le tronçon qui a été aménagé est due aussi bien à sa fonction de route d'accès au périphérique Ronda de Dalt depuis la partie nord de Cornellà qu'au cumul d'équipements importants dans ses alentours : le marché de Sant Ildefons, le bureau de l'Institut National pour l'Emploi (INEM), un centre de soins primaires de santé de l'Institut catalan de la Santé (CAP)et un centre civique. Un arrêt de la ligne 5 du métro renforce le rôle de centre urbain du tronçon sur lequel a porté l'intervention, compris entre la place de Sant Ildefons et l'avenue Salvador Allende. Dans ladite place, on est parvenu à améliorer la connexion entre les deux places où se trouvent le marché municipal, d'une part, et le CAP, d'autre part. Une rampe et un ensemble d'escaliers qui ont respecté les arbres existants exercent cette fonction de connexion qui, sur le plan esthétique, s'est vu renforcée avec la plantation d'un plus grand nombre d'arbres en face de la façade du marché. En ce qui concerne l'intervention sur l'avenue proprement dite, il faut souligner la modification de la section de la chaussée, où ont été introduites une médiane avec des arbres et des sections de gazon. L'élargissement du

trottoir nord où ont été intégrées deux nouvelles rangées d'arbres. La médiane sépare quatre voies de circulation, deux vers le périphérique et deux vers le centre ville, et du point de vue du conducteur, elle semble toute doublée de gazon, quoique seulement elle l'est de façon intermittente, entre les joints du pavage. Cette solution visuelle efficace a aussi été appliquée à d'autres endroits. Dans l'espace attenant du bâtiment de l'INEM, un pâté en talus a été construite et recouverte de gazon qui joue le rôle d'une barrière visuelle et de sécurité entre l'intense circulation automobile et l'intérieur de la place. Dans ce domaine également, une rampe d'accès a été construite et l'on a défini des limites de végétation indépendantes des façades et des clôtures existantes, ainsi qu'une nouvelle surface de sable. Au total, la réforme a impliqué la plantation de 161 arbres d'espèces aussi variées que les tilleuls, les micocouliers, les grevielleas, les jacarandas, les ormes et les albisies. En définitive, un déploiement végétal et constructif très évident qui a transformé l'une des principales portes d'entrée à la ville de Cornellà de Llobregat.

3.18 Rue Claverol

Sant Vicenç dels Horts

Un élément visuel et également aromatique joue un rôle de premier ordre dans la nouvelle rue Claverol de Sant Vicenç dels Horts : l'eucalyptus. Ces arbres majestueux, qui existaient avant l'urbanisation de la rue, ont été adroitement intégrés dans le nouveau trottoir, qui n'exerce pas seulement la fonction de plateforme de passage pour les piétons, mais qui est aussi un accès à l'établissement d'enseignement pour enfants et primaire la Vinyala. Cette entrée se fraye un passage entre deux murs de nouvelle construction qui sont la clôture de la cour de l'école. L'orientation de ces murs situés des deux côtés de la porte est différente dans chaque cas, ce qui a permis la construction d'un auvent qui, souligne l'accès à l'école, et devient un lien attirant entre les deux murs. L'importance des murs est soulignée comme solution aux caractéristiques orographiques du terrain puisque la surface de la rue se trouve à un niveau inférieur à celui de la cour, de sorte qu'ils résolvent de façon pertinente cette différence de hauteur.

Le tronçon de la rue Claverol sur lequel a porté l'intervention occupe une partie des anciens terrains de l'ancienne fonderie Roca et limite au Sud avec un nouvel accès dans le centre urbain de Sant Vicenç dels Horts depuis la route de Torrelles de Llobregat, tandis que, du côté Est, il est fermé par le mur de l'école la Vinyala. La largeur de la chaussée atteint sept mètres, une mesure qui permet la circulation des véhicules dans les deux sens, et, de plus, laisse de l'espace à une rangée de places de stationnement en épi à l'une des extrémités de la route. Le pavage choisi pour les trottoirs a été les pièces en béton préfabriquées de 40 sur 60 centimètres, tandis que la zone de stationnement dispose d'un pavage en béton in situ à la finition brossée.

3.19 Rues du centre historique

Pallejà

Il s'agit ici de deux interventions différentes mais situées tout près l'une de l'autre dans le contexte du centre historique de Pallejà, autour du château. La première a porté sur la réforme de la rue Torres i Bages et du jardin latéral attenant. Le résultat en est un espace plus large où les espaces pour les piétons sont confondus avec ceux réservés aux véhicules, puisque le jardin s'inscrit dans la chaussée et vice-versa. Ainsi, la rue cesse d'être une ligne droite et l'on évite la sensation qu'elle heurte le rempart du château. En profitant de la pente, surgissent plusieurs bancals géométriques tapissés de gazon accueillant les arbres de l'ancien jardin. Ces paliers aménagés, similaires à des pâtés verts surgis au coeur du goudron noir, sont encadrés par des murs de pierre rougeâtre, identique de celle utilisée pour la construction du château de Pallèjà. Les murs deviennent de plus en plus haut au fur et à mesure que la rue descend. Entre les îlots, d'étroits passages goudronnés mènent d'un côté à l'autre de la rue, en empruntant différents parcours. Tout près de cet espace se situe la deuxième intervention, qui a porté sur les rues Martí i Julià et Miquel Ricart. Dans ce carrefour, un bâtiment a été démoli pour dégager un espace triangulaire marqué par un fort dénivellement, correspondant à la différente cote des rues. Cette disposition a servi à construire une plateforme élevée, une sorte de grand balcon à la géométrie fort irrégulière et entourée d'une clôture accompagnée de bancs. Un petit tapis de gazon apporte les tons verts nécessaires à ce palier, situé au même niveau que la rue Martí i Julià, mais plus élevée que la rue Miquel Ricart, d'où l'on monte des escaliers et des rampes accompagnés de balustrades. Les paliers qui surgissent entre les tronçons des escaliers sont de petits endroits de séjour, munis de balustrades, qui permettent d'observer les mouvements de la rue Miquel Ricart depuis une position élevée privilégiée. Les matériaux employés dans ce cas sont les mêmes que rue Torres i Bages : asphalte pour le pavage et pierre rougeâtre pour les murs.

3.20 Trois espaces publics

Badia del Vallès

Badia est un cas paradigmatique de construction massive des années soixante et début des années soixante-dix. Depuis son origine, la commune souffre de tous les vices propres à ces polygones de logements, qui trouvent dans la transformation des espaces une voie à leur régénération et à leur réhabilitation. Dans le cas de Badia, de plus, le mot polygone, si souvent banni, trouve son expression maximale étant donnée la disposition géométrique de ses tours de logements. Ainsi, les bâtiments situés en étoile engendrent à l'intérieur des espaces ou des squares semi-privés en forme hexagonale. Trois d'entre eux, ceux situés rue Porto et sur les avenues Mediterrani et Burgos, ont fait l'objet de la présente opération. Le style et la conception mis en oeuvre pour chacun sont les mêmes, bien qu'ils maintiennent des éléments singuliers et spécifiques. De la place de l'avenue Mediterrani, nous pouvons souligner le fort dénivellement entre ses deux extrêmes, résolu au moyen d'un mur périmétrique et la séparation des logements au rez-de-chaussée. L'existence du mur a permis la mise en place de plateformes pavées pour faciliter les usages différents. La séparation entre la place et la rue est soulignée par un élément qui se répète dans tous les cas : un portique linéaire en béton qui intègre l'éclairage. À l'intérieur de l'hexagone, les différents espaces sont définis par le pavage : béton pour la zone de passage, sable pour la zone de séjour et caoutchouc pour celle des jeux. Ce dernier élément est aussi commun aux trois squares, bien que chacun soit destiné à une tranche d'âge des enfants. La végétation est la même qu'avant, mais du gazon et des arbustes ont été plantés dans les espaces de séparation entre les logements et les espaces communautaires. Deux cannes de neuf mètres de haut munies de projecteurs assurent, avec le portique, l'éclairage du site. La place de l'avenue Burgos a seulement la moitié d'un hexagone construite, mais elle demeure assez fermée par les parties postérieures des bâtiments voisins, de grande hauteur. De plus, il s'agit d'un endroit de passage, ce qui fait que le portique en béton accompagne cette circulation en traversant la place d'un bout à l'autre. Dans la connexion avec la rue Bètica, les barrières architecturales ont été éliminées, tandis que, à l'intérieur se répètent les espaces pavés de béton, de sable et de caoutchouc. Enfin, la place hexagonale de la rue Porto est définie par l'existence d'une crèche et d'ateliers, ainsi que par une zone de passage qui présentait un grand nombre de barrières architecturales éliminées au moyen d'une grande rampe. Afin d'éviter les problèmes d'atteinte à l'intimité parce le piéton pourrait voire l'intérieur des logements voisins, des arbres ont été plantés, des clôtures d'arbustes et des supports métalliques recouverts de plantes grimpantes qui créent une barrière visuelle. Nous retrouvons encore une fois le portique en béton, qui sépare la zone la plus publique (avec des arbres, des pistes de pétanque, une fontaine et un kiosque) de la zona la plus privée, celle qui est hexagonale proprement dite.

3.21 Avenue Carrilet (Amadeu Torner, Jacint Verdaguer)

L'Hospitalet de Llobregat

Résultat de l'enfouissement des Ferrocarrils de la Generalitat (compagnie catalane de chemins de fer), l'avenue Carrilet a une largeur considérable dont l'urbanisation antérieure n'a pas tiré profit pour en faire l'axe structural du quartier de Santa Eulàlia qu'il devait devenir. Il s'agissait, tout simplement, de deux rues étroites parallèles et séparées par une médiane en terre où les voitures stationnaient. D'une qualité urbanistique très médiocre, des trottoirs usés par le temps, une prolifération chaotique des pieux de bois, en fer et en béton pour les lignes électriques, avec un éclairage discontinu et mal dimensionné, dans l'absence la plus absolue de mobilier urbain et avec un réseau d'égouts incomplet et obsolète, ce tronçon de l'avenue Carrilet exigeait une réforme intégrale. L'intervention menée à bien dans ce cas a consisté à privilégier la promenade face à la circulation roulée. Ainsi, la distribution des espaces sur plus de 200 mètres de large de l'avenue a été disposée, du côté montagne au côté mer, de la façon suivante: un trottoir de 10 mètres de large avec deux rangées parallèles d'arbres séparées de 5,6 mètres, deux voies de circulation de 3 mètres chacun pour les deux sens de la circulation, une frange de 2 mètres pour le stationnement des véhicules et un trottoir de 2,5 mètres avec une rangée d'arbres côté mer. Entre les arbres du trottoir du côté montagne, le plus ensoleillé, des luminaires basses et des bancs ont été disposés. D'autre part, il a été prévu que, en cas d'une plus forte demande d'espace pour la circulation de véhicules, la frange destinée maintenant au stationnement pourrait devenir une autre voie. La déviation de la rue Muns a permis de créer une

place envisagée comme un élargissement de l'avenue. Les arbres existants ont été respectés et assainis. Des tapis de nouveaux pavages ont été créés : bois, pavés, gazon, sable... Des bancs, des lampadaires, des colonnes lumineuses, des kiosques de journaux, de fleurs et de sucreries, une cabine téléphonique, des toilettes publiques et des jeux pour les enfants confèrent à la place un attrait corroboré par sa concurrence. Le système des égouts a été rénové et complété. Des feux verts ont été installés dans tous les carrefours, alors que avant deux seulement en avaient, de sorte de ce tronçon de 700 de l'avenue est devenu un espace beaucoup plus aimable et accueillant.

Promenades maritimes

4.01 Promenade maritime
Montgat

L'existence de la colline de Montgat, qui débouche vers la mer en modifiant la ligne côtière, le passage du chemin de fer et les différences de cotes de niveau des différents espaces entraînent l'adaptation de cette promenade au terrain et une morphologie différente de celle des promenades maritimes connues partout dans le monde, qui se caractérisent par la linéarité et la symétrie. L'accès automobile à la promenade est assuré au moyen d'un passage inférieur sous la route nationale N-II et le chemin de fer, proche de la gare. Une fois récupéré le niveau de la plage, la promenade est parallèle à la voie du chemin de fer jusqu'à une petite place où un rond-point en forme de larme permet aux véhicules de tourner. Du côté de la voie du chemin de fer, deux rangées d'arbres ombragent une file de stationnements pour les véhicules. Nous trouvons ensuite deux voies de circulation et, enfin, un trottoir, bordé d'une nouvelle rangée d'arbres. À mi parcours, ce trottoir s'élargit et débouche sur une plateforme triangulaire qui bifurque en deux directions. D'une part, à gauche, il suit la chaussée des voitures et se rétrécit pour donner lieu à une nouvelle file de stationnements. En revanche, le flux principal pour les piétons se dirige vers la droite, vers la plage, où la promenade descend de cote pour atteindre presque le niveau du sable en une rampe en pente légère, accompagné de deux escaliers. À cet endroit, la promenade décrit un léger virage, bordé également d'une rangée d'arbres et de différents accès au sable, pour, un peu plus loin, récupérer son niveau et se trouver, avant de continuer vers le nord, avec la petite place en forme de larme que nous avons évoquée un peu plus haut. Entre la chaussée des véhicules, située sur une cote supérieure, à la hauteur du chemin de fer, et la promenade pour les piétons, qui déferle au niveau de la plage, une plateforme intermédiaire en terre a été créée pour accueillir une dense plantation de mûriers qui l'ombragent et qui est devenue un espace concouru de repos pour se protéger du soleil ou pour pique-niquer entre les baignades. Plusieurs fontaines renforcent cette fonction. Un mur en pierre apparente supporte la chaussée supérieure sur la zone des mûriers, en formant un balcon depuis lequel l'on peut observer la plage.

4.02 Promenade maritime
Castelldefels

L'absence de discipline urbanistique qui a caractérisé les années 60 a entraîné une façade maritime de Castelldefels désordonnée et chaotique, avec des bâtiments de différentes hauteurs, typologies et, même, orientations. De plus, il y a seulement quelques années, cette zone faisait partie de la banlieue, elle n'était pas urbanisée et son front de mer était occupé par des kiosques, des bars et des cabines de bain construites d'une façon spontanée. Ainsi, la principale virtualité de la promenade maritime, d'environ deux kilomètres de long, a été l'aménagement de toute cette frange côtière et son intégration avec la plage. En allant du centre ville vers la mer, nous apercevons, en premier lieu, une chaussée de 26 mètres de large, de deux voies dans chaque sens et des aires de stationnement. Ensuite se trouve une promenade piétonne d'entre 8 et 15 mètres reliant directement la plage. La chaussée complète et relie le réseau de rues qui débouchent perpendiculairement sur la côte. Des rangées parallèles d'arbres tels que les tamarins, les platanes et les mûriers en renforcent le caractère linéaire, bien que, en fait, elle devienne sinueuse aux endroits où elle pénètre vers l'intérieur pour donner lieu à plusieurs espaces publics (deux grands parcs à ses extrémités et la place des Palmeres vers la moitié du parcours). La plateforme piétonne est située à un niveau plus élevé que la chaussée et que la plage, de sorte qu'elle offre de bons points de vue. De la rue, on y monte en empruntant trois marches et on descend vers la plage depuis une sorte de tapis en béton qui semble flotter sur le sable. La partie de la promenade la plus proche de la chaussée est, évidemment, la plus urbaine. C'est dans cette frange qu'est concentrée la végétation, dominée par une rangée de palmiers et de jardinières d'arbustes, outre les réverbères et les futurs kiosques. En revanche, à la croisée de la promenade et de la plage, les lignes droites disparaissent et cèdent le pas aux lignes brisées et aux angles dont naissent les passerelles en bois menant vers la ligne de la mer. Ces chemins sont de différentes sortes. Les principaux naissent sur de grandes plateformes échelonnées en bois, étayées sur des pièces en béton. Les chemins secondaires, par contre, sont issus d'une ouverture de la promenade qui donne lieu à une dalle en béton encastrée dans le sable. La plage de Castelldefels est si large (presque 100 mètres) qu'elle a été divisée en trois franges correspondant à différents usages. La frange intérieure, de quelque 35 mètres de large, a été consolidée au moyen de dunes tapissées de végétation afin d'éviter le déplacement du sable et l'invasion de la promenade par celui-ci car le salpêtre pourrait nuire aux plantes de l'intérieur. La frange moyenne, de quelque 25 mètres, a été destinée à accueillir plusieurs activités ludiques et sportives, tandis que la plus proche de la mer, de 30 mètres, a été réservée aux baigneurs.

4.03 Promenade maritime. Connexion Gavà-Castelldefels
Gavà

La promenade maritime de Gavà fuit les caractéristiques de ces chaussées situées en bordure des plages, telles que nous les voyons à de nombreux endroits. Dans ce cas, par exemple, les véhicules peuvent uniquement stationner dans les rues perpendiculaires à la promenade, et non des deux côtés, de sorte qu'il n'existe aucune barrière ni physique ni visuelle entre la plage et l'intérieur. La promenade est réservée aux piétons, bien que l'accès des véhicules de service ait aussi été envisagé. En ce qui concerne son aspect, la promenade acquiert certaines caractéristiques d'urbanisation de celle de Castelldefels et du tronçon urbanisé de la promenade de Gavà, dont il assure la liaison. Ainsi, le trafic automobile emprunte la voie intérieure de la promenade et conserve les caractéristiques urbanistiques de celle de Castelldefels, tandis que la zone piétonne la plus proche de la plage acquiert la typologie de la promenade de Gavà urbanisée, la zone appelée les Marines. Le point de contact de la promenade avec le sable se veut être naturel. C'est pourquoi des dunes ont été construites en les fixant en sol à l'aide de

végétation et de pieux en bois imitant l'état naturel d'une plage méditerranéenne pas trop humanisée. Les dunes ne dépassent pas la cote des quatre mètres de hauteur et, par conséquent, le dénivellement par rapport à la promenade est toujours de moins d'1,5 mètres. Cependant, les dunes arrêtent les bouffées de vent de levant. Aux deux extrémités de ce tronçon de la promenade, des plateformes de service ont été mises en place : deux d'entre elles sont pavées de béton, accueillant trois douches et trois bancs, et les deux autres ont une estrade en bois, avec des connexions aux réseaux d'alimentation d'eau et d'électricité et sur lesquels, en été, s'installent les typiques kiosques de boissons. Le projet comprend également la construction d'une nouvelle clôture dans les terrains qui donnent sur la façade de la promenade, et qui consistent en un petit mur de blocs en béton d'un mètre de haut, sur lequel une clôture métallique galvanisée de plus d'1,5 mètres a été posée. En ce qui concerne les plantations linéaires qui bordent la promenade, celle de la chaussée imite celles qui ont été utilisées sur le tronçon de Castelldefels, c'est-à-dire, les rangées de mûriers, tandis que la zone piétonne suit le modèle qui existe sur le tronçon antérieur de les Marines de Gavà, dominé par le genêt, arbuste typique des zones côtières de la Méditerranée.

Équipements

5.01 École atelier de el Masrampinyo

Montcada i Reixac

Les objectifs principaux de cette intervention ont consisté à ouvrir l'équipement au quartier et à rationaliser les accès, les communications et les circulations intérieures du bâtiment. Le premier objectif a été abordé en récupérant l'accès depuis la rue Alt de Sant Pere, puisque, auparavant, l'entrée du bâtiment principal, de plan quadrangulaire, s'effectuait par la cour formée par les trois constructions du même pâté de maisons : l'ancienne école, les anciens logements des instituteurs et les ateliers. La nouvelle entrée s'inscrit dans l'urbanisation de la rue Alt de Sant Pere, dont les trottoirs ont été élargis pour en faire un vestibule urbain de tout cet équipement. L'accès utilise une rampe en pente douce qui franchit le socle du bâtiment et qui assure une entrée indépendante au local de l'association de voisinage. Cette rampe est doublée d'un perron. Tous les deux aboutissent à un palier ou grand balcon qui accède au vestibule du bâtiment. Ce vestibule abrite l'accueil, le contrôle et l'administration, l'escalier d'accès au premier étage et l'ascenseur, ainsi que la porte d'entrée à la salle de classe spéciale, destinée aux expositions ou aux activités diverses. La rationalisation des communications intérieures du bâtiment a impliqué la démolition et la nouvelle construction du plafond du couloir, permettant d'éliminer le dénivellement qui existait entre les salles et le couloir, ce qui provoquait l'existence d'un ensemble d'escaliers et de rampes qui a été éliminé. La rénovation de ce bâtiment a voulu à tout moment mettre en relief l'intervention effectuée. Ainsi, la forme des nouveaux accès comme la nouvelle caisse de l'ascenseur et la légèreté de la nouvelle voûte du couloir, outre l'utilisation de la couleur, permettent de deviner facilement quels sont les nouveaux éléments et lesquels existaient déjà.

5.02 Aménagement des installations sportives de Can Sellarès

Viladecans

Situées à la charnière entre Gavà et Viladecans, ces installations sportives partagées entre les deux communes avaient besoin d'une réforme profonde au vu de l'état précaire de certains de leurs éléments, tels que les vestiaires, petits, dispersés et mal conservés ; une urbanisation fort dégradée des espaces libres, obsolète et de difficile accès ; et une végétation à la répartition chaotique, vieillie en bonne partie, malade et même morte. L'intervention a consisté à faire de cet espace une zone verte reliant les deux villes et, de plus, alliant la pratique du sport et les loisirs. Dans ce but, la rénovation des installations a dû être radicale. Pour les rendre accessibles, il a fallu en modifier le périmètre et remplacer une bonne partie de la clôture par une autre, plus transparente et ouverte, notamment par rapport à l'avenue Riera de Sant Llorenç, séparant Gavà de Viladecans. La nouvelle clôture métallique de 500 mètres de long a été construite sur un mur en béton qui se brise et se plie pour mieux s'adapter à la topographie du terrain. Ces travaux ont fait éliminer une série de pistes sportives attenantes à l'ancienne clôture qui ont été installées dans d'autres emplacements. Pour dissimuler le mur en béton et les différences d'inclinaison, des talus de terre recouverts de végétation tapissante ont été mis en place. Dans la partie nord des installations, la plus élevée, l'ancienne clôture a été démolie. Une place s'ouvrant sur les pistes en forme de balcon ou de mirador a été créée. Dans le périmètre, ont été crées, en partant des nouveaux accès, des circuits intérieurs permettant de parcourir toutes les installations et les zones aménagées en jardins. L'espace vert le plus important a été situé dans la partie dégagée entre les deux stades de football, dont l'un a été éliminé. À cet endroit, une forêt d'arbres à feuille caduque a été plantée, sophoras et tipuanas, accueillant à l'intérieur des pistes de pétanque, des aires de jeux pour enfants et des bancs pour le repos. Un chemin pavé longe le périmètre de cette forêt. Tout près du nouvel accès aux installations à partir de l'avenue, l'on a fait une petite plantation de sophoras et une nouvelle aire de jeux pour les enfants. La double rangée de cyprès qui ombrageait cet espace d'entrée a été remplacée par une autre dont les arbres - de la même espèce - sont plus sains et plus jeunes. Dans d'autres zones, les mûriers, les faux acacias et les cèdres en mauvais état ou morts, ont été remplacés. Une masse de grands pins, située dans la partie postérieure des installations, a été respectée. Toutefois, de nouvelles plantations ont été effectuées pour obtenir un espace plus homogène, dépourvu de clairières originelles. Au total, la nouvelle surface boisée est de 4.000 mètres carrés. 150 nouveaux arbres ont été plantés et une trentaine a été remplacée. En ce qui concerne les installations sportives (basket, volley, handball, football salle...), elles ont été transférées et reconstruites en bonne partie. L'opération la plus évidente a été l'élimination de l'un des stades de football, celui situé à une cote plus élevée, et son remplacement par deux pistes omnisports de 32 sur 44 mètres et une nouvelle zone verte. Le stade de football principal a été maintenu au même emplacement. L'espace de gazon près de la piscine a été élargi et tous les vestiaires ont été concentrés dans deux bâtiments qui séparent l'aire des sports aquatiques des autres activités.

5.03 Maison de retraite de Santa Eulàlia

L'Hospitalet de Llobregat

Dans le but d'améliorer la qualité et l'espace de la maison de retraite du quartier de Santa Eulàlia, un nouveau bâtiment a été construit attenant à l'ancienne usine du début du siècle, avec une façade en brique apparente, qui autrefois abritait une presse d'huile et qui abrite actuellement une partie de la maison de retraite, au rez-de-chaussée, et l'Aula de Cultura de Santa Eulàlia, aux trois étages supérieurs. La façade du nouveau bâtiment a également été construite en brique apparente, mais d'une couleur et d'une texture délibérément différentes de celles de l'ancienne usine. Les deux bâtiments sont reliés par le rez-de-chaussée et par le premier étage par le biais d'une large terrasse donnant sur la place de els Avis. Bien que le rez-de-chaussée occupe le terrain tout entier au niveau des trottoirs, les trois étages supérieurs sont en retrait de quelques mètres vers le pâté de maisons, pour dégager l'espace de la terrasse. Ce grand balcon abrite une sorte de galerie, la salle des fêtes, qui, en venant du premier étage, traverse la terrasse et débouche sur le trottoir de la place de els Avis en une saillie étayée sur deux colonnes cylindriques,

juste devant la porte principale de la maison de retraite. Il s'agit d'une construction aux lignes très modernes, à la géométrie triangulaire, avec une façade arrondie et un aspect métallique, avec des fenêtres horizontales étroites et allongées. Le plafond est à deux niveaux, séparés d'une coupe qui permet l'entrée indirecte de la lumière du jour. Tout cela fait que, de l'extérieur, cet élément du bâtiment soit le plus frappant. La partie ancienne de la maison de retraite a été globalement rénovée, ce qui a impliqué le remplacement des anciennes charpenteries par de grands balcons en aluminium à double vitre, un nouvel éclairage, des pavages et des revêtements. Avec l'élargissement, le rez-de-chaussée est passé de 349 mètres carrés à 702, comprenant une grande salle comprenant le bar, la zone conviviale et les jeux. Le premier étage, au niveau de la terrasse, abrite une salle polyvalente et la salle des fêtes. Les deuxième et troisième étage, de géométrie rectangulaire, abritent les salles pour les entités. Le dernier étage présente un autre élément fort singulier : une couverture doublée extérieurement de zinc sous laquelle se trouvent les ateliers, éclairés par une imposte horizontale qui reçoit la lumière du nord et une longue fenêtre orientée au sud et protégée de l'inclinaison de la couverture qui se projette en face.

5.04 Casal d'Avis (Maison de retraite)

Sant Andreu de la Barca

Il s'agit d'un bâtiment de forme cubique et aux lignes simples et droites, prolongement de la façade des logements de l'ancienne route nationale N-II, d'une part, et ouvert sur un jardin de l'avenue Generalitat, d'autre part. Ainsi, la maison de retraite dispose de deux façades pourvues de portes d'entrée, bien que chacune soit fort différente de l'autre. Celle qui donne sur la vieille route N-II est beaucoup plus fermée et comporte une rangée supérieure de petites fenêtres, dépourvues d'éléments ornementaux, définitivement austère. La porte se trouve située à moyenne hauteur de la façade et l'accès se fait par un escalier extérieur, dont la structure est aussi austère et froide. Sous la porte, un socle en béton recouvre un ancien talus et redouble la sensation de simplicité et de dépouillement de la structure, presque préfabriquée. La façade de l'avenue Generalitat est radicalement différente, bien qu'elle maintienne le style unitaire aux lignes droites et à la simplicité structurelle. Ici, le bâtiment s'ouvre beaucoup plus vers l'extérieur, dominé dans ce cas par un grand salon éclaboussé d'arbres et de bancs qui invitent au repos et à la promenade. La conformation topographique du terrain permet que, de ce côté, l'accès soit plat, sans escaliers. Une énorme portail où prédominent le verre et des rangées de baies vitrées aux deux étages rendent cette façade beaucoup plus aimable. Sur le toit du bâtiment, une couverte inclinée de chaque côté, bien que celle au-dessus de l'entrée de l'avenue Generalitat soit beaucoup plus proéminente, permet l'entrée de lumière zénithale sur le grand vestibule pièce centrale dans la distribution intérieure des espaces et des accès. Ce hall est remarquable par son ampleur et sa hauteur et il établit un lien non seulement du point de vue physique, mais aussi visuel entre les deux portes d'entrée de la maison de retraite et les deux étages du bâtiment, communiqués par des escaliers et un ascenseur. Les principaux éléments du rez-de-chaussée sont l'accueil, le bar et la salle des conférences, tandis qu'à l'étage supérieur se trouvent neuf salles polyvalentes.

5.05 Installations sportives de les Escletxes

El Papiol

La principale difficulté de ce projet a été l'emplacement des deux courts de tennis et d'un bâtiment abritant les vestiaires, le bar et l'entrepôt sur un terrain instable, bien que horizontal, constitué par un remblai de terres sur une ancienne décharge de démolition. Pour atteindre la résistance nécessaire aux fondements du bâtiment et à l'établissement des courts de tennis, il a fallu faire face à un important mouvement de terres de remblai, dont le résultat a été une surface beaucoup plus inclinée que celle qui existait auparavant à cet endroit. Le nouveau dénivellement topographique entre les extrémités du terrain a été résolu en formant trois plateformes horizontales unies par des talus en pente douce. Dans la partie supérieure a été placé le bâtiment des services, dont l'accès se fait rue Pau Casals, disposé pour en face avoir une petite esplanade avec de bons points de vue. Depuis ce grand balcon, qui peut accueillir le service en plein air de la cafétéria, il est facile d'observer l'activité sur les courts de tennis, situés sur les deux autres plateformes, moyenne et inférieure. Chaque court est muni, devant la porte d'entrée, d'un espace boisé à titre de vestibule ou de salle d'attente. Deux rampes avec des marches et en pente douce relient les trois niveaux du complexe, qui relie aussi par la partie extérieure par le biais d'un chemin d'accès de véhicules pour les services d'entretien des installations. Les différents talus qui ont été mis en place dans l'ensemble de l'espace accueillent un réseau de collecte des eaux de pluie pour assurer la stabilité de ces surfaces inclinées, qui ont été aménagées surtout à l'aide d'arbustes méditerranéens. Les paliers situés devant la cafétéria et les deux courts de tennis ont été pavés de sable et ont été plantés de différents arbres, notamment de pins, qui ombragent et rendent le site plus accueillant.

5.06 Zone sportive du parc du Turonet

Cerdanyola del Vallès

La zone sportive communale de Les Fontetes est intégrée au sein du parc du Turonet, dans ses limites avec l'avenue Horta, dans l'une de ses extrémités les plus plates, bien que le terrain registre ici une inclinaison de 6%. Les pistes sportives, outre leur fonction stricte, sont aussi un filtre entre la circulation automobile et l'intérieur du parc, qui, ainsi, est plus protégé. La pente du terrain a entraîné la création de deux grandes plateformes, l'une contenant un stade de football et l'autre, quatre mètres moins haute, contenant deux omnisports. Cette dénivellation est équilibrée grâce à un talus de deux mètres de hauteur sur lequel a été bâti un mur, de deux mètres lui aussi, aux deux extrémités duquel se trouvent les escaliers et les rampes de communication entre les deux plateformes. À l'extrémité est de l'enceinte sportive, un mur courbe en béton constitue une sorte de contention pour les gradins et, en même temps, une marge inférieure du parc. À l'ouest, nous trouvons l'espace de communication entre le stade de football et les vestiaires, ainsi que l'accès principal aux installations en provenance du centre ville. Les vestiaires, distribués sur cinq modules autonomes, sont regroupés en un seul volume allongé et légèrement courbe qui, situé sur le périmètre de l'enceinte, fait partie de sa clôture, derrière laquelle il y a un stationnement et l'avenue Horta. Ce bâtiment accueille aussi les bureaux du club et les pièces des installations des services. La clôture de l'enceinte sportive est assurée grâce à deux types de barrières. La première est une barrière végétale grimpante, surtout de lierre, qui recouvre les clôtures métalliques, et l'autre, en brique, est formée par le mur de contention, les vestiaires et les marches. Cette variété concernant les clôtures parvient à une certaine transparence qui permet d'étendre visuellement le parc jusqu'à la rue et fait que la zone sportive ne semble pas coupée de son environnement.

Mobilier urbain

Mobibar

Le Mobibar est un kiosque de boissons spécialement conçu pour son installation sur la plage. La grande innovation de ce design est que le kiosque est pliable pour avoir l'aspect d'un conteneur et, ainsi, à la fin de la saison d'été, il ne faut pas le démonter, il peut rester sur la plage tout l'hiver. De même, pendant la saison d'été, il est plié toutes les nuits pour en assurer une meilleure conservation et pour éviter les effets du vandalisme.

Chaise de surveillance des plages

Il s'agit d'une chaise qui permet la surveillance des plages par le personnel de surveillance et de sauvetage d'une hauteur de 2,60 mètres. Au design très stable et à l'aspect léger, la chaise est munie d'un parasol pour protéger la personne assise. Aussi bien l'escalier que le siège sont démontables et toute la structure est pliable pour en faciliter l'emmagasinage.

Tour de surveillance des plages

La tour de surveillance a une hauteur totale de 9,55 mètres permettant d'observer la plage depuis une plate-forme circulaire, placée à cinq mètres du sable, où est situé le personnel de surveillance et de sauvetage. Sur la partie la plus élevée sont placés les drapeaux qui avertissent les baigneurs de l'état de la mer. La tour de surveillance est fabriquée en bois de bolondo et plaques d'acier inoxydable.

Signalétique des plages

La nouvelle signalétique des plages vise à identifier et à définir le territoire, ainsi qu'à situer les services qui y sont proposés. Les éléments de soutien à l'information sont de trois catégories : ceux qui contiennent une information générale sur la plage et sont installés sur la partie de la promenade, ceux qui sont consacrés à diriger les utilisateurs vers un service déterminé et sont installés sur le sable, et ceux qui contiennent des interdictions et sont situés sur les jetées. Ils utilisent tous dans leur conception des codes graphiques facilement identifiables basés sur l'utilisation de pictogrammes.

Banc de plage

Le banc de plage possède une structure en forme de prisme rectangulaire, il est en fibre de verre blanc et sa partie supérieure est trouée pour pouvoir sécher facilement. Il est renforcé intérieurement de nerfs semblables à des côtés qui lui assurent une grande résistance. La simplicité de sa forme, sa durée, le poids léger du matériau et son facile entretien font de ce banc un élément idéal du mobilier de plage.

Balise Área

Le nom d'Área désigne la balise d'éclairage conçue pour les zones de circulation des piétons dans les espaces publics. Il s'agit d'un prisme de fer, au traitement corten, muni d'un creux qui abrite la lampa, qui émet la lumière sur un plan incliné en acier inoxydable poli qui limite le creux où la lumière est reflétée vers l'extérieur. Sur la partie arrière, elle est munie d'une porte pour la manipulation de l'ancrage et la boîte de connexions, ainsi que pour l'extraction de la lampe.

Douche

La douche installée sur les plages de la région métropolitaine de Barcelone comprend un cylindre de polyester blanc, de 12 cm de diamètre et 210 cm de hauteur, muni de deux jets d'eau avec leurs boutons correspondants de minuterie. La base de la douche est une plate-forme carrée en béton de 330 cm de côté contenant le puits de drainage et elle est surmontée d'une autre structure circulaire construite de planches de bois de bolondo traité.

Armoire SOS

L'armoire SOS a été conçue pour être placée près de la mer, notamment sur les sites à haut risque tels que les jetées. Il s'agit d'une armoire contenant une corde et une ceinture de sauvetage. Étant donné que l'objectif de cette pièce est son emplacement dans des sites de grande agression environnementale, elle a été conçue pour faire l'objet d'un entretien minimal. La structure du périmètre de l'armoire est en acier inoxydable et les portes sont en fibre de verre et intègrent une partie transparente en polycarbonate pour que le contenu soit visible.

Boue de sauvetage

La boue de sauvetage est un élément en PVC rigide et flottant, de forme ovale, destinée au sauvetage des personnes en situation de danger en mer. La boue de sauvetage a été conçue pour supporter le poids de la personne qui doit être sauvée et qui peut être transportée par le secouriste à un endroit sûr. Elle est munie d'une pochette contenant un masque pour effectuer la respiration bouche-à-bouche avec la plus grande hygiène.

Poubelles

La poubelle que nous retrouvons sur toutes les plages de la métropole de Barcelone n'est qu'un conteneur de section circulaire, fabriqué en polyéthylène de couleur gris clair, d'une capacité de 250 litres. Elle est complétée d'un couvercle du même matériau, bleu, emboîté à pression sur la partie supérieure du seau et disposant d'ouvertures latérales. En vue d'assurer la stabilité et la rigidité nécessaires, elle est enfoncée dans le sable à une profondeur de 15 cm environ.

Module en bois – Passerelle

Les passerelles en bois des plages sont des éléments du mobilier qui sont mis en place pour favoriser l'accessibilité de celles-ci. Elles comprennent des modules indépendants de plancher qui, placés les uns à la suite des autres, permettent la construction de la passerelle. Le plancher est construit en bois de pin de Flandres traité en autoclave.

Lampadaire Xamar

Le lampadaire Xamar a été spécialement conçu pour les promenades maritimes projetées par l'Association de Communes. La base du lampadaire est constituée de deux pièces en bois de pin sylvestre, entre lesquelles sont placés tous les éléments de connexion électrique. La partie supérieure est formée par un bâton, en bois de pin sylvestre également, fraisé et poli, de section tronconique, avec des diamètres de 14 cm à 11 cm, où est fixée la lampe à l'aide de deux pièces en acier inoxydable.

Epilogue

un peu plus tard...

Et alors, soudain, on nous demanda de projeter des parcs et des places. Jusqu'à ce moment-là, l'endroit était le site où nous encadrions nos projets. Le lieu était fixé et le projet se bornait à y entrer pour en faire partie. Maintenant, cependant, on nous demandait de projeter le site.

Il semblait évident que le site ne pouvait pas être traité comme les projets qui l'occupent. C'était l'espace antérieur dans lequel tout est possible... ou presque tout. Il ne pouvait donc pas avoir un programme ou des objectifs. Il devait se limiter à respecter scrupuleusement des lois comme s'il s'agissait d'une fatalité, à l'aveuglette, en s'établissant dans un processus sans fin.

Nous nous sommes sentis désolés. Nous avons deviné que nous devions faire face avec l'architectural préexistant au sein de l'architecture, sans l'aide de la construction, du programme ou même de l'histoire. Nous devions reproduire les gestes inhumains de la Nature dans l'attente que tout un chacun y trouve son espace et, cette fois-ci, avec ses objectifs.

Les lieux communs tels que " espace de rencontre, de communication, de loisirs, de rapprochement de la nature " n'y trouvent pas leur place... Pas plus que l'élégance, le design ou l'Architecture avec un grand A. Il s'agit de " découvrir le geste qui précède le mot, le geste qui n'est pas acte mais compréhension, fusion avec le monde. Il faut faire appel aux émotions non contaminées ou sauvagement contaminées jusqu'à l'apparition du paysage qui coïncide avec le paysage que l'architecte conserve, étonnamment exact, dans son for intérieur ".

A San Esteban (Murcie), quatre ans avant la place de Sants, le site est un bloc en granit de 100x100x100, en pente, coincé à un bout de la ville. Une vague, après l'avoir parcouru, reste suspendue sur la dernière rue. Trois soleils artificiels, plats et carrés, se distribuent sur trois parties de chaque nuit. Le couvent existant est encastré sur ce continent, erratique jusqu'à la veille, suivant une loi incertaine de la gravitation : la pomme pourrie sur le dos de l'insecte de *La Métamorphose*...

L'astuce est indispensable dans notre métier ; le silence en est l'une des formes... " l'essentiel, je le devine dans le silence ou dans l'éclat.... jamais dans les mots "... de même que les passions, quel que soit leur signe... " une oeuvre existe quand elle a été préparée à l'ombre, avec l'attention, avec le soin avec lequel l'assassin prépare son coup. Dans les deux cas, l'essentiel est la volonté de frapper "... " il s'agit d'attirer tout le monde à leur insu, même si, plus tard, nous n'avons rien à leur dire "...

Il faut faire confiance à l'acteur, à celui qui agit...l'architecture est faite par l'acteur... l'architecte est... la Nature est une triste chose sans l'acteur... " chaque lieu a besoin d'un acte "... avec celui-ci... " nous devenons des pierres et des plantes et nous nous promenons à travers nous-mêmes ".

" Il ne faut pas fuir la vérité radicale, dure et sauvage, face à l'urbanisme civilisateur et hypocrite "... si " l'architecture est l'expression même de l'être des sociétés "..., si nous observons que l'architecture qui nous entoure exprime le pouvoir, nous saurons que quelqu'un l'exerce. Mais cela n'est pas le plus important, puisque nous pouvons l'identifier et même le dissocier de nous-mêmes. Si nous pensons que " l'ordre humain est solidaire dès l'origine avec l'ordre architectural " et si nous voyons que " l'architecture rassemble sous son ombre des foules serviles, imposant l'admiration et la surprise, l'ordre et la crainte, en un certain sens nous attaquons l'homme "... il est plus préoccupant de vérifier " le goût prédominant de ces foules pour l'autorité en soi ", et plus effrayant encore de constater la complaisance de ceux qui ne peuvent ne pas en être conscients. Et il y a pire encore : constater que si l'homme est complaisant, c'est parce qu'il est incapable d'utiliser les outils que lui fournit sa situation. Nous savons aujourd'hui que, par exemple, l'architecte pourrait faire en sorte que l'authentique destinataire de son oeuvre fasse cet acte précis dans chaque endroit pour que même les endroits les plus assiégés soient rédimés.

Le cynisme n'est pas suffisant.

Citations de Cioran, Nietszche, Trías, Bataille.

Albert Viaplana, arquitecte









Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis







