



ESTUDI DE PAISATGE URBÀ: TRINITAT VELLA. Districte de Sant Andreu

M. ROSA ESCALA – JORDI SARDÀ, arquitectes

COL.LABORADORS: Raimon Escala, dissenyador; Imma Ollé, dibuixant; Misericòrdia Sabaté, fotògrafa

ESTUDI DEL PAISATGE URBÀ DE TRINITAT VELLA

Contingut

Crèdits i agraïments	5
1. Introducció	7
1.1. Objectius de l'estudi	
1.2. Àmbit territorial	
1.3. Contingut del document	
1.4. Metodologia del treball	
2. Evolució històrica: Valors reconeguts	13
2.1. La construcció del lloc	
2.1.1. Principals períodes de la construcció del barri	
2.1.2. Transformació urbanística a partir dels fotoplans	
2.2. Planejament	
2.2.1. Pla General Metropolità	
2.2.2. Desenvolupament del Planejament	
3. El Paisatge i els seus elements: Valors observats	41
3.1. La topografia	
3.2. L'aigua	
3.3. El verd	
3.4. El traçat	
3.5. El teixit	
4. Síntesi. Generadors d'identitat	105
4.1. Característiques del paisatge de Trinitat Vella (Patrons nítids de paisatge)	
4.2. Fragilitats i potencialitats	
4.3. Objectius de qualitat paisatgística	
4.4. Objectius de qualitat paisatgística específics per a les illes del projecte de Regeneració Urbana	
5. Participació	135
6. Fonts consultades	143
Imatges	
Annexos	
1. Elements del Catàleg de Barcelona a Trinitat Vella (2000)	
2. Carta Arqueològica de Trinitat Vella (Format digital 2012)	
3. Pla de mobilitat de la Trinitat Vella (2017)	
4. Obres i projectes a Trinitat Vella (2017)	
5. Regeneració urbana. Estratègia d'implementació. Àmbit Trinitat Vella (2018)	
6. Ordenació del Sector Nord (2012)	
7. Plaça dels Drets dels Infants	
- Projecte plaça (2017)	
- Projecte Mitgera (2018)	

Llistat de plànols

1. Àmbits - Sectors

2.1. Fragment del "Plano de Barcelona", V. Martorell, 1929

2.2.1. Pla General Metropolità

2.2.2. Desenvolupament del Planejament

3. Fotoplà

3.1.1. Traces inicials

3.1.2. Pendent dels carrers

3.2. L'Aigua

3.3. El Verd

3.4.1. Diferents traçats

3.4.2. Cruïlles i ponts

3.5.1. Parcel·lació i edificacions característiques

3.5.2. Tipologia residencial

3.5.3. Traces inicials i singularitats

3.5.4. Patis

3.5.5. Mitgeres vistes

3.5.6. Antiguitat de l'edificació residencial

3.5.7. Patrimoni arquitectònic i arqueològic

3.5.8. Principals equipaments

3.5.9. Comerç i altres establiments

4.1. Patis en relació al PGM

4.2. Mitgeres en relació al PGM

4.3. Centralitat

4.4. Obstacles i perturbacions ambientals

4.5. Objectius de qualitat paisatgística

CRÈDITS I AGRAÏMENTS

Promotor:	Institut Municipal d'Urbanisme. Ajuntament de Barcelona
Gestió:	Institut Municipal de Paisatge Urbà i Qualitat de Vida. Ajuntament de Barcelona
Autors:	M. Rosa Escala Moyés i Jordi Sardà Ferràn, arquitectes
Col·laboradors:	Raimon Escala, dissenyador; Imma Ollé, dibuixant; Misericòrdia Sabaté, fotògrafa

Aquest treball ha estat dirigit per Núria Garcia, Directora tècnica de l'Institut del Paisatge Urbà i Qualitat de vida i pel seu equip: Montserrat Prado i Bartomeu Antich, de manera molt eficient i diligent. Està inclòs en un grup d'altres estudis semblants i coincidents, en contingut i abast, desenvolupat sobre altres àmbits territorials tals com *El Guinardó*, *La Sagrera*, *el Congrés-Indians* i *Vallbona*.

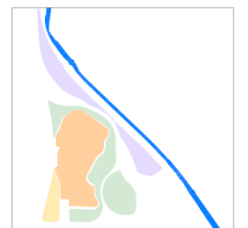
Específicament, aquest treball ha comptat amb les aportacions metodològiques i relació de contactes locals per part dels Tècnics del *Districte de Sant Andreu de Palomar*, *Enric Serra – Direcció de Serveis de Llicències i Espai Públic*; *Pere Baca – Tècnic referent de Trinitat Vella*; *Carles Casals – Departament de Llicències*; i *Mònica Batalla -*.

A *Manoli Martínez* volem agrair les seves reflexions sobre *la Trinitat Vella* i haver-nos presentat a *Margarita Bellet*, dipositària d'una extraordinària memòria que ha vist i viscut com molt pocs tota la transformació de *la Trinitat Vella* des del Barri. A *Amador Expósito* la seva erudició demostrada en la publicació "*Trinitat Vella 1900-1992. Transformacions d'un barri*" d'Anna Sánchez i *Amador Expósito*" i el seu coneixement crític del passat i del present.

Les dades i el treball de *Carles Enrich* sobre el *Rec Comtal*, es complementen i afegeixen a les aportades per la publicació específica "*El Rec Comtal, 1000 anys d'història*" de *Enric H. Marc*.

El treball que presentem ha utilitzat dades i recollit suggeriments i propostes d'altres documents realitzats anteriorment, tots ells excel·lents, tals com "*Salut als Barris, Diagnòstic Trinitat Vella*" realitzat pel *Consorci Sanitari de Barcelona* i *l'Agència de la Salut Pública de l'Ajuntament de Barcelona* (oct-2016), "*Pla de Mobilitat de Trinitat Vella*" de juliol de 2017, *Ajuntament de Barcelona*. Volem, especialment, agrair a *Xavier Camino*, responsable del "*Pla de Barris de Trinitat Vella*", *Ajuntament de Barcelona*, la imprescindible informació aportada. I sobretot, a *Jordi Amela*, *Cap del Departament de Regeneració Urbana* per la seu exemplar i ambiciós projecte de *Regeneració Urbana de Trinitat Vella* (2018).

1. INTRODUCCIÓ



1.1. OBJECTIUS DE L'ESTUDI

Els principals objectius d'aquest estudi són: identificar els paràmetres, els elements i/o les unitats de paisatge que caracteritzen el barri de Trinitat Vella, establir i dirigir els criteris i objectius per a millorar l'encaix intern i les relacions entre barris, entre estructures urbanes i espais oberts, amb la gestió dels valors propis. Doncs, la qualitat del paisatge incrementa la qualitat de vida de les persones, i el seu benestar és clau per a reforçar el caràcter i la identitat, intensificant el sentiment de pertinença al lloc. El paisatge genera oportunitats econòmiques i, actua en entorns quotidians, com a factor de cohesió i integració social. Els valors naturals i culturals, així com la seva herència simbòlica i identitària, han de ser mantinguts i transmesos a les generacions futures.

L'Estudi del Paisatge Urbà de Trinitat Vella forma part d'un conjunt d'Estudis Previs al Catàleg del Paisatge Urbà de Barcelona, a iniciativa de l'Institut Municipal de Paisatge Urbà i Qualitat de Vida i emmarcat en els Objectius d'elaboració de la Carta de Paisatge Urbà i el Catàleg de Paisatge Urbà, promogut per l'Ajuntament de Barcelona.

Està emmarcat en la proposta L'IMPULS DE BARCELONA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ I DE LA QUALITAT ARQUITECTÒNICA I PATRIMONIAL DE LA CIUTAT. Ajuntament de Barcelona, desembre 2016, amb:

Mesures i Accions com:

- Per preservar el patrimoni d'indubtable valor, que la ciutat té en la seva arquitectura, el seu espai públic i el seu paisatge, tant des del vessant de la preservació i el coneixement com des de la intervenció i les noves actuacions.
- No. Al guió. En aquest àmbit, han estat pioneres actuacions com: *Barcelona Posat Guapa (1985)*, *la Ordenança municipal dels usos del paisatge urbà de Barcelona (1999)*, *el Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic i Catàleg de la ciutat (2000)* o *la creació de la Comissió d'Arquitectura*.
- Cal construir ponts sobre els encerts i les mancances del passat i incidir en el caràcter multidimensional del Patrimoni i el Paisatge Urbà, per tal de fer front a les transformacions que viu la ciutat i donar resposta a noves visions, a nous usos que cal potenciar i/o preservar i a noves necessitats.
- Cal reforçar el valor que aporta el Paisatge Urbà i l'Arquitectura com a millora de la qualitat de vida. Bellesa, ordre visual i qualitat del disseny són atributs que es perceben en positiu i han de ser potenciats, introduint els conceptes de sostenibilitat i eficiència.
- Cal trobar una visió més àmplia i integradora del *Concepte de Patrimoni*. Amb els valors i significats dels processos històrics, artístics, tècnics i científics, econòmics, socials i culturals. Així com, tenir en compte el conjunt d'activitats i vivències característiques i que es desenvolupen al voltant dels espais públics urbans de l'arquitectura urbana de suport.

Actuacions que aquest estudi preveu :

- La creació de la **Carta de Paisatge de Barcelona**, com a eina per identificar els diferents paisatges urbans i establir un catàleg de les intervencions i prescripcions. L'objectiu és mantenir i millorar la qualitat dels paisatges urbans de la ciutat, implicar els agents i la ciutadania i definir les transformacions a abordar.
- **L'Auscultació de diferents paisatges de la ciutat** per tal d'acordar les cartes de paisatge urbà específiques i apropiades. L'auscultació permetrà fer una mirada a l'entorn de cadascun dels paisatges, des de diversos punts de vista (història, biodiversitat, transformació viscuda, etc.) i, alhora, valorar-los i garantir les intervencions tenint cura de les seves singularitats.
- L'Auscultació, entesa com una fase de diagnòstic de les dinàmiques del paisatge, haurà d'anar precedida de la definició d'objectius a assolir i de l'elaboració d'una eina de gestió en la que es concertin i s'acordin les accions específiques a dur a terme.

Aquest estudi segueix i desenvolupa les directrius dels **"Estudis Previs per a l'elaboració del Catàleg per a la redacció de la Carta del Paisatge Urbà de Barcelona"**, de juliol de 2017.

1.2. ÀMBIT TERRITORIAL

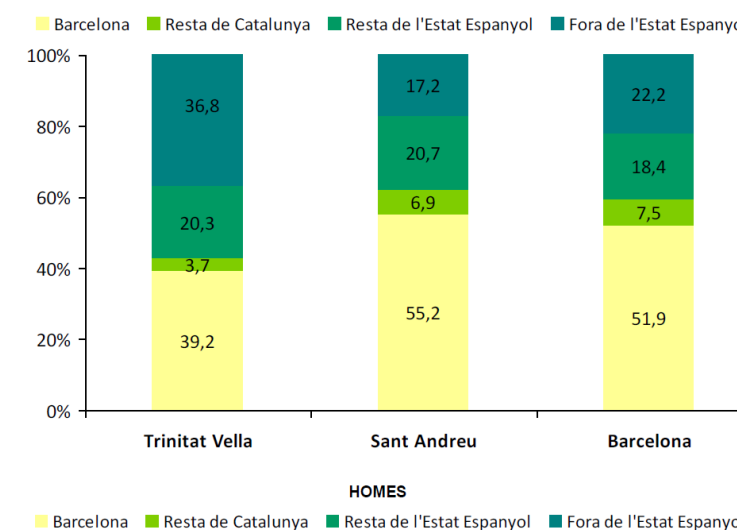
La **Trinitat Vella** és un dels barris que conformen el districte de *Sant Andreu de Palomar*, a *Barcelona*. Abans d'esdevenir un barri barceloní era un extrem allunyat del municipi independent de *Sant Andreu* conegut com el *Coll de Finestrelles*. Té una superfície de 81 hectàrees i uns 10.000 habitants. Els seus límits actuals són el riu *Besòs*, la *Meridiana*, la carretera de *Ribes* i el passeig de *Santa Coloma*. (veure plànol 1. Àmbits – Sectors).

Com l'esquema posa en evidència, la *Trinitat Vella*, per la situació en el territori, però també per la seva posició entre els darrers contraforts de la muntanya i el riu, està constituïda per parts de la morfologia, història i usos molt diversos: el riu i la seva llera, amb assentaments industrials; els antics horts, avui espais de la gran mobilitat; i el nucli construït i habitat, curiosament consolidat com un assentament urbà compacte.

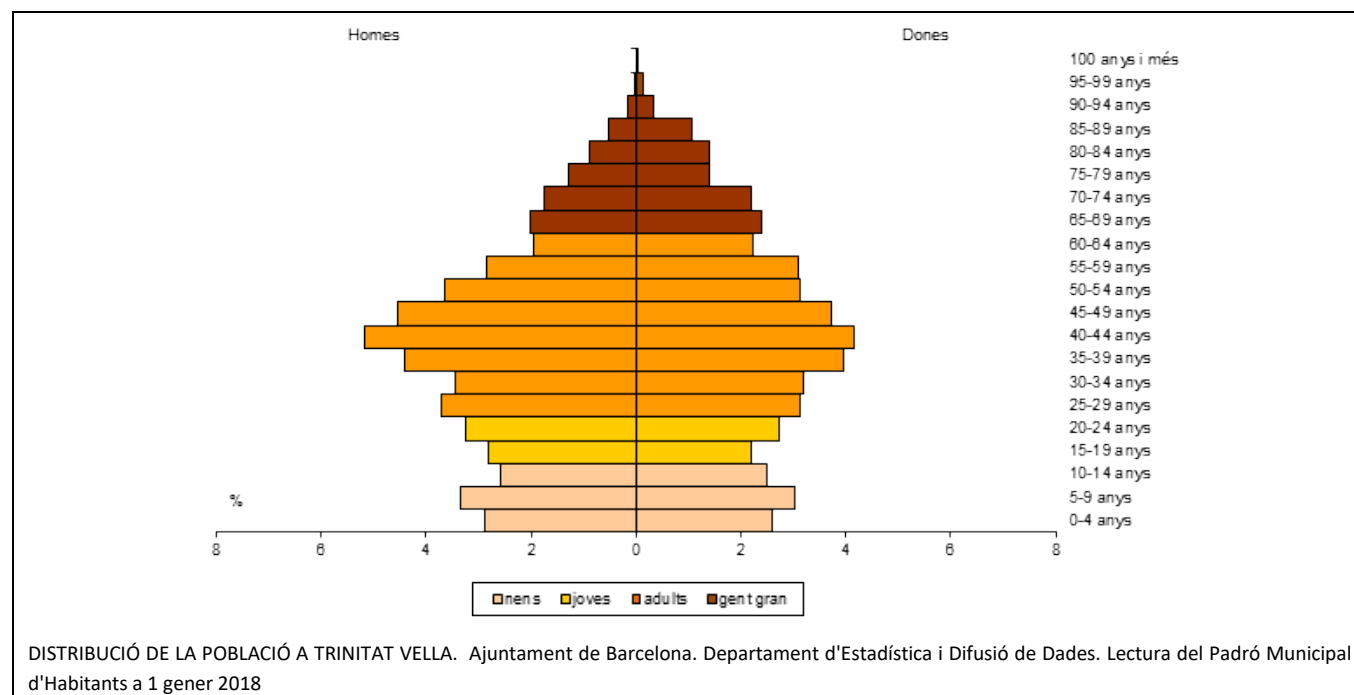


Del plànol 1. Àmbits - Sectors. (elaboració pròpia)

Es un barri amb una elevada proporció de persones nascudes a l'estranger, molt més elevada que la del districte de Sant Andreu. Majoritàriament provenen de Centre i Sudamèrica, Àsia i Oceania. També del Magrib.



Percentatge de persones segons lloc de procedència. 2014. Font: Document "Salut als Barris. Diagnòstic. Trinitat Vella". Octubre 2016.



1.3. CONTINGUT DEL DOCUMENT

El document conté informació, estudis, anàlisis i documentació diversa, amb resultats, que encara que no són d'aplicació directa, asseguruen els coneixements mínims necessàries per a establir criteris per a futures propostes d'actuació al barri de *Trinitat Vella*, per tal de preservar-ne els valors paisatgístics i socials que hi conviuen, singulars i identitaris, que defineixen el seu caràcter urbà. Són valors ambientals, culturals, simbòlics, patrimonials i econòmics.

S'estructura en base a l'índex treballat i proposat pels tècnics de l'*Institut Municipal de Paisatge Urbà* i la *Qualitat de Vida de l'Ajuntament de Barcelona (IMPU)*, que orienta sobre el contingut que haurien de tenir els estudis de paisatge:

- Cartografies de l'evolució històrica dels creixements urbans i les dinàmiques de paisatge en relació a la formació dels valors culturals, socials i ecològics.
- Identificació i catàleg de les traces i referències del patrimoni construït.
- Identificació de la infraestructura verda de petita escala (pública i privada).
- Reconeixement dels elements constitutius d'identitat col·lectiva.
- Formulació de criteris i accions dirigides a millorar l'encaix del planejament urbanístic amb els valors de paisatge concurrents (socials, estètics, històrics, productius, simbòlics, ecològics i naturals).

1.4. METODOLOGIA DEL TREBALL

El paisatge s'ha definit en termes escènics i visuals, com una vista, una imatge, una cosa observada. S'analitzen aquells aspectes, relacionats amb l'entorn, el context immediat i la ciutat global, amb l'objectiu de delimitar i caracteritzar diferents identitats i/o unitats de paisatge, i d'apuntar una diagnosi que determini els diferents i possibles escenaris d'actuació, que assegurin la millora i la qualitat del barri.

L'estudi treballa sobre traces i empremtes històriques que van més enllà dels límits administratius, de manera que alguns elements identificats i entesos com unitats de paisatge, també, formen part de l'estructura general de la ciutat. Es recull informació dels valors i característiques pròpies de *Trinitat Vella*, per tal d'expressar els seus potencials i els objectius de qualitat paisatgística.

L'ocupació del barri i la seva modelació és explicada en bona mesura per l'aigua, un element transversal i fonamental del paisatge i un dels principals agents vertebradors i articuladors en la història del territori de *Trinitat Vella*. D'una manera u altra, sempre és present en el seu paisatge, té influència en els patrons i en l'ús del sòl que defineix els paisatges treballats i cultivats. L'aigua a través del *riu Besòs* o el *Rec Comtal*, forma part del disseny paisatgístic de parcs i jardins, a través de basses, canals, estanys o fonts.

S'ha treballat a partir dels elements bàsics: la *divisió del sòl públic o privat* i la *parcel·lació*. Ha resultat una evidència clara de les característiques tipològiques residencials, i de la seva agrupació. També de la industrialització d'infraestructures i sistemes, generals, molt importants en la fesomia i fisiologia de la *Trinitat Vella*.

D'altra banda, el *Patrimoni* que tradicionalment s'ha associat a edificis antics, punts d'interès localitzats i reconeguts, s'ha anat eixamplant gradualment en les darreres dècades. El *Patrimoni*, avui, també inclou sòls rurals, els patrons i els resultats de l'agricultura històrica i els costums i les formes de vida que han donat forma al paisatge actual. Ara parlem de paisatges rurals, urbans, residencials i industrials. També tenen la consideració de paisatge els espais de les grans infraestructures viàries i el front fluvial. I ja no es discuteix que el paisatge, en si mateix, és i es consideri patrimoni.

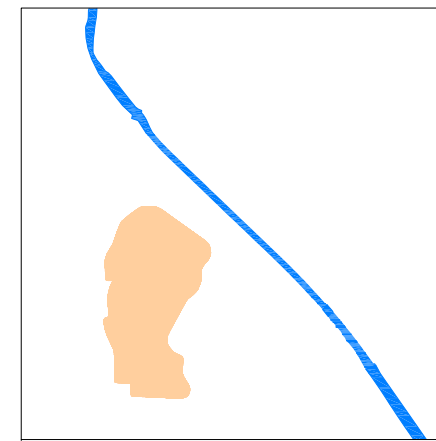
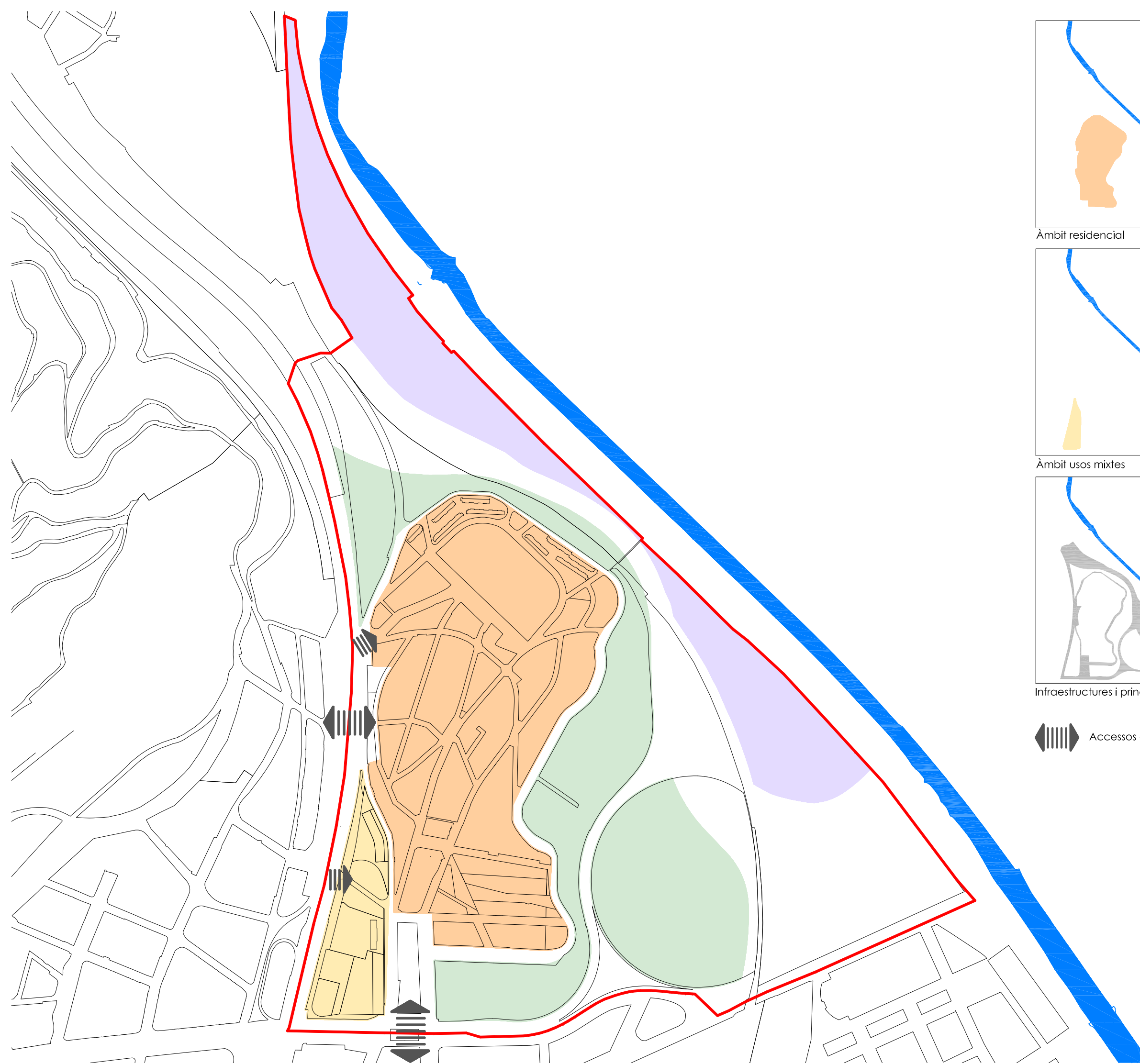
S'han identificat els diferents elements que conviuen al barri i que permeten activar i preservar la memòria històrica. Els anàlisis realitzats assenyalen els portadors d'aquests valors, amb l'objectiu de que els futurs instruments de desenvolupament es dotin de contingut i nous significats, evitant, així, que alguns dels elements i empremtes detectades es perdin o desapareguin com a conseqüència de les possibles transformacions urbanes.

Es treballa sobre les bases cartogràfiques de l'Ajuntament de Barcelona a través del portal web de descàrregues CartoBCN a escala 1/5000 i les bases de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Però s'han elaborat a partir de les cartografies esmentades, altres cartografies d'anàlisi i síntesi pròpies.

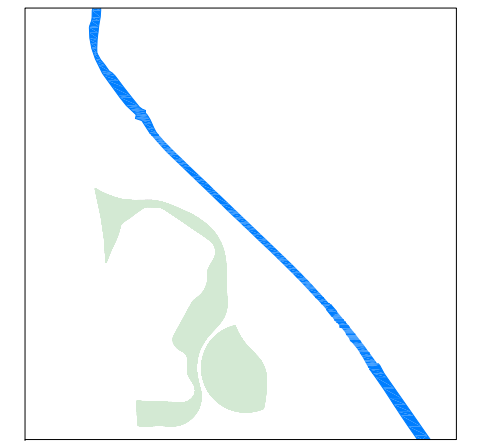
Els elements que conformen el paisatge s'han analitzat des de *la forma*, *l'ús de l'espai* i la *percepció ciutadana*, tenint en compte els *antecedents històrics* generals, també de les *traces* i dels diferents *planejaments*. Aquests posen en relleu els orígens del barri i els elements que encara hi perduren.

S'ha observat i analitzat els elements des de les diferents variables com: la *topografia*, *l'aigua*, el *verd*, el *traçat* i el *teixit*. Tots ells, junt amb el valor afegit de la seva història són els que donen caràcter i identitat al barri, ja sigui estructurant-lo, generant activitat, bellesa, memòria, etc.

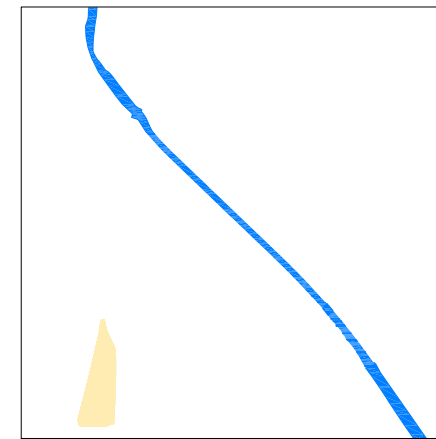
Cada un dels elements exposa una lectura de *Trinitat Vella* diferent, però complementària. La seva superposició apropa i sintetitza els espais d'identitat, on es concentra l'activitat, i posa en relleu les seves característiques, al mateix temps que evidencia les fragilitats i els potencials que encara té el barri. En definitiva, orienta les accions futures per a aconseguir els *objectius de qualitat paisatgística* previstos. Estratègies per a la regulació urbanística, obres, ajusts, actuació sobre la memòria, etc. L'Auscultació del paisatge de *Trinitat Vella* aplega la informació i permet una *visió transversal* sobre el barri, i imagina a través de valorar dèficits i potencialitats el seu futur.



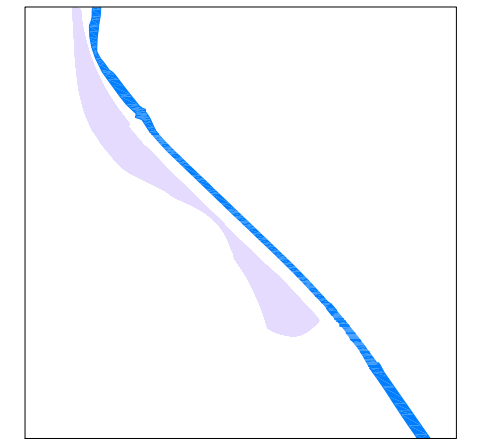
Àmbit residencial



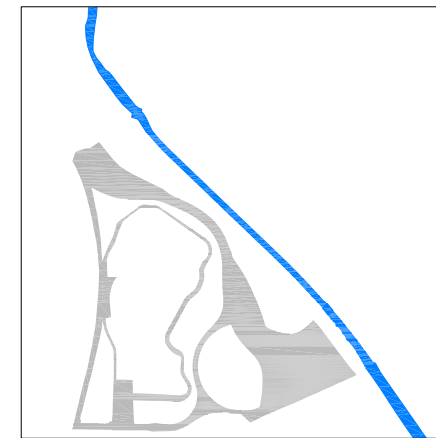
Àmbit de verd i equipament



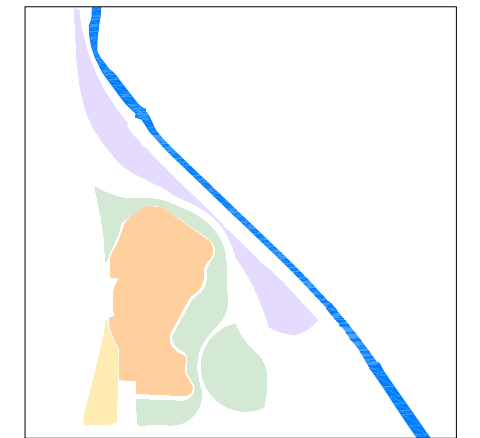
Àmbit usos mixtes



Façana fluvial



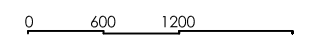
Infraestructures i principals vies



Accessos al barri



ESCALA: 1/6000



Àmbits - Sectors
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



2. EVOLUCIÓ HISTÒRICA: VALORS RECONEGUTS

2.1. LA CONSTRUCCIÓ DEL LLOC

[Una mica d'història. treballsbarris.wordpress.com](http://treballsbarris.wordpress.com)

“Les primeres notícies de poblament de la zona daten del segle X, malgrat això és al 1260 quan es cita amb seguretat, la presència d'un hospital amb capella per a peregrins i vianants i, en el segle XV es documenta per primera vegada la presència d'unes forques jurisdiccionals que s'instal·laven als llocs d'entrada a les ciutats, que faran que l'indret rebí el nom de “barral del botxi”. Finalment, en la guerra del Francès, es crema la capella i el poblament queda reduït a uns quants masos: Can Cagamantes, Can Calau, Can Campanya i Can Càrsar. El territori es presenta com una àrea de cultiu de vinya que troba als vessants dels turons un terreny ideal per a la seva producció. També el pas del Rec Comtal a les zones planes, farà que es desenvolupin els cultius de regadiu.”

“A partir de 1921 es documenten els primers permisos d'obres, que passen a tenir un espectacular creixement el 1925 i un de més progressiu i continuat entre 1931 i 1936. La nova població s'instal·la al llarg dels antics camins i corriols que creuen transversalment el turó formant els carrers que coneixem com: Trinitat, Finestrelles, Foradada, obrint-se més tard els de Mireia i Ausona. La majoria dels nous habitants però, es concentren a l'entorn de l'espai més pla que s'estructura com la plaça del Besòs (avui de la Trinitat) i dels carrers que en surten: Madriguera, General Villacampa (avui Turó de la Trinitat) i Galícia.

Les primeres edificacions són de planta baixa, amb unes dimensions entre els 40 i 70 metres quadrats. Són habitatges de quatre peces amb una distribució molt senzilla. Pel que fa al règim de propietat cal apuntar dos conceptes que mostren el paisatge urbà que es configura al barri, d'una banda es parla de “colònia” i d'altra de “casita de recreo”, encara que la majoria d'aquestes últimes seran ocupades per treballadors de diferents procedències, ja que els propietaris viuen normalment al centre de la ciutat i construeixen amb una clara visió inversionista.”

“Aquest creixement urbanístic i demogràfic, també va acompanyat de la construcció del teixit comercial i associatiu del barri, que es veu afavorit per la llunyania i les males comunicacions amb la resta de ciutat. El 1928 es crea la “Peña ciclista Santísima Trinidad” que donarà origen a l'actual Club Deportivo Trinitat, la banda de música i el 1929 la cooperativa de consum “Trinidad” impulsada per l'associació de propietaris i que té com a finalitat abastir el barri d'articles de primera necessitat.

Pel que fa al teixit comercial, neix i creix a un ritme paral·lel al del barri. Bàsicament es tracta d'establiments destinats a la provisió de queviures (forns de pa, carnisseries, lleteries i drogueries). El 1934 es documenten una sèrie de petits tallers i establiments regentats per fusters, espartenyers, pintors, ... i també una sèrie de petites indústries com una fàbrica de gasoses i una de cordes. Tot plegat és una mostra de la consolidació urbana del barri que s'aturarà durant la Guerra Civil i que no es tornarà a recuperar fins ben entrada la dècada dels cinquanta del segle passat.”

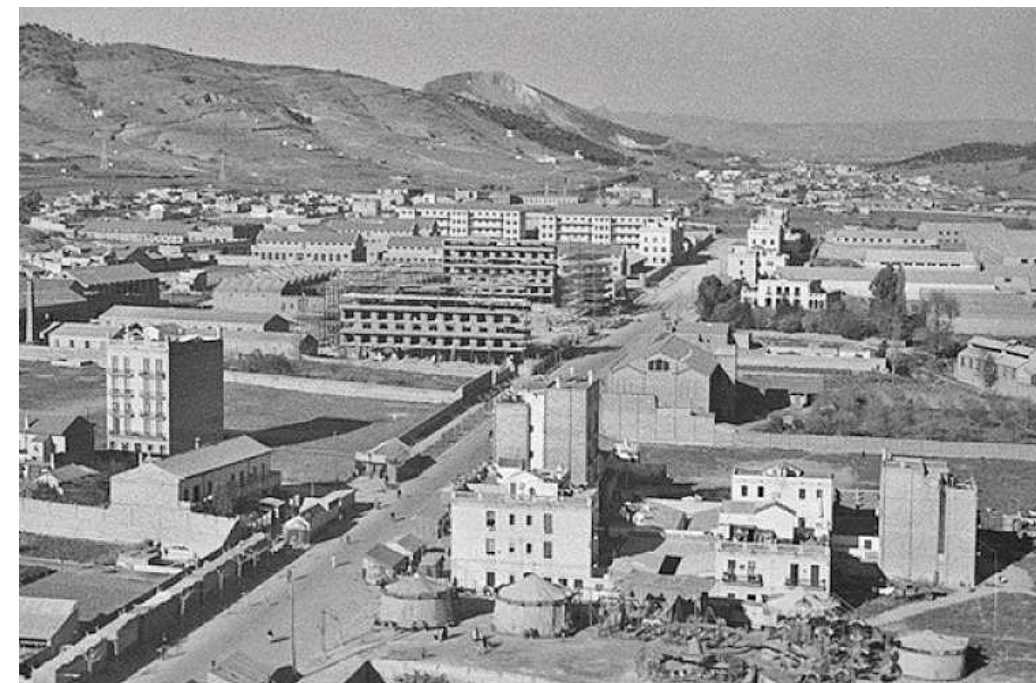


La Trinitat era una zona poc habitada i amb pocs masos, tot i les vinyes que es conreaven a la part alta i que subsistiren fins a la dècada dels cinquanta. Entre 1952 i 1954 aquestes vinyes van desaparèixer per construir-hi blocs d'habitatges i per instal·lar la presó a la part més alta del turó. Pocs anys després, l'expansió de noves vies de circulació (carretera de Ribes – Meridiana) separà la Trinitat en dos barris: la Trinitat Nova i la Trinitat Vella. (El tren del nord es soterra el 1960), i un any més tard s'inaugurà el perllongament de l'avinguda Meridiana amb la seva secció descomunal.

Les restes del Mas de Ca l'Oller, aixecat al costat del Rec Comtal, són les úniques que queden d'una edificació a la Trinitat, ja que tant aquest mas com la resta de masos i ermites de la zona van ser destruïts durant la guerra de la Independència (1808-1814) per les tropes napoleòniques. El darrer canvi urbanístic transcendent que ha sofert aquest barri ha estat la construcció del Nus de la Trinitat, l'any 1992, node i confluència de les rondes que envolten la ciutat de Barcelona. El Nus n'és el seu darrer episodi.

Trinitat Vella ha estat “Un barri a cops de gent”, com explica l'edició de 2018 sobre el barri: “Trinitat Vella, història de les lluites socials”, de l'Ajuntament de Barcelona, Districte de Sant Andreu i Pla de Barris de Barcelona. Ho resumeix molt bé Javier Andújar en l'escrit “Paseos con mi madre, 2011”:

“La democracia la fueron conquistando estos hombre y mujeres calle por calle, árbol por árbol. La democracia es una cosa que se puede tocar, y que esta gente tuvo en sus manos durante días y noches enteras. Conseguir un colegio público en un barrio que no lo tenía; la construcción de un ambulatorio donde no llegaban los médicos; dejar una plaza sin edificar para que los niños jueguen; hacer un polideportivo para que el único deporte no sea apedrear perros; lograr que pase el autobús por donde no pasaba nada o llegue el metro a donde no llegaba para poder ir al trabajo sin necesidad de pisar charcos, sin aguantar la lluvia y el frío de madrugada, sin andar por los descampados que separaban los transportes públicos, esa es la democracia que hicieron realidad estas gentes encerrándose en los locales de sus asociaciones de vecinos, encadenándose a verjas, cortando el tráfico, protestando en la calle, luchando. La democracia es algo que se ve y se toca, y donde no se percibe es que no la hay. La democracia es ante todo una cosa de manobras porque en última instancia se hace con las manos”.



Passeig Torres i Bages i la Trinitat al fons.

<https://www.andreuenc.cat/cultura/2018/09/15/omnium-cultural-organitza-el-segon-taller-dhistoria-de-sant-andreu>



1.



2.



3.



4.



5.



6.

Fotografies de l'Arxiu de l'Associació per la Recerca i la Divulgació de la Memòria Històrica de Trinitat Vella.

1. Parada d'autobús a l'antiga carretera de Ribes.

Autor: desconegut.

Data: 1960 – 1969.

Cedent: Dolores Alburquerque Herrero.

2. Aspecte exterior de la nova casa rectoral de la parròquia de la Santíssima Trinitat.

Autor: Carlos Pérez de Rozas.

Data: 12.01.1947.

Cedent: Arxiu Fotogràfic de Barcelona

3. Façana de la presó de dones el dia de la inauguració.

Autor: Carlos Pérez de Rozas.

Data: 09.07.1963.

Cedent: Arxiu Fotogràfic de Barcelona

4. Bar Juan, ubicat al número 45 del carrer de la Madriguera.

Autor: Autor desconegut.

Data: desconeguda. Cedent: Pedro Ferrer.

5. Riu Besòs.

Autor: Daniel Barrero Fernandez.

Data: 1948.

Cedent: Daniel Barrero García.

6. Vicenta Manau Capistrós i Pepita Castelló Villaplana al carrer Galícia. Al fons es veuen la plaça i façana de la parròquia de la Santíssima Trinitat.

Autor: Autor desconegut.

Data: 1948.

Cedent: Pepita Castelló Villaplana.

7. Estació de tractament de l'aqüífer del Besòs, ETAP del Besòs.

Autor: Tomàs Fàbregas Catarineu.

Data: 05.05.1935.

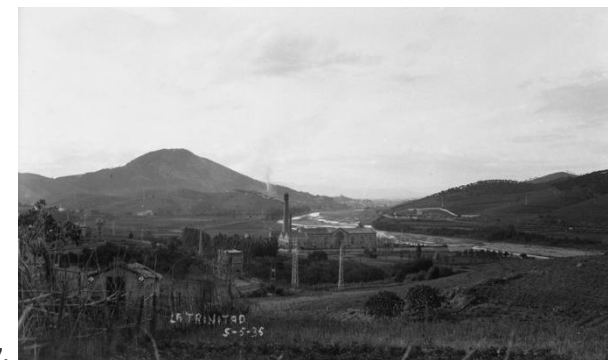
Cedent: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

8. Avinguda Meridiana.

Autor: Trabajos Aéreos y Fotogramétricos.

Data: 25.01.1970.

Cedent: Arxiu Nacional de Catalunya.



7.

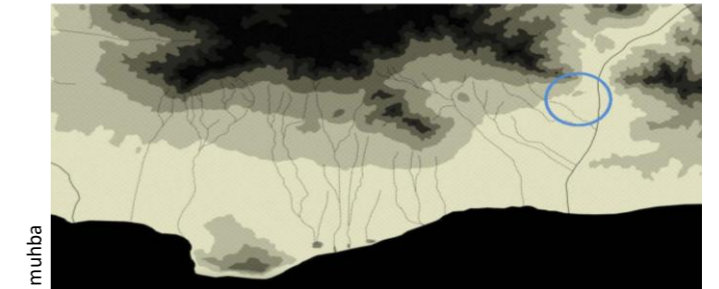


8.

2.1.1. Principals períodes en la construcció del barri

150 aC. Els ibers i Barkeno

El Pla de Barcelona havia estat envoltat per diferents assentaments ibers, situats preferentment sobre elevacions com la del *Turó de la Rovira*, però també en punt de la plana, com la *Sagrera*. El nucli habitat més important, la *Barkeno* íbera, es trobava al vessant occidental de la muntanya de *Montjuïc*. S'havia desenvolupat als segles V-IV aC vora el port natural que hi havia aleshores entre *Montjuïc* i el riu *Llobregat*, i es dedicava al conreu i al comerç, com ho mostren les sitges trobades a la falda de la muntanya.

**100 aC. Baetulo, una fundació republicana**

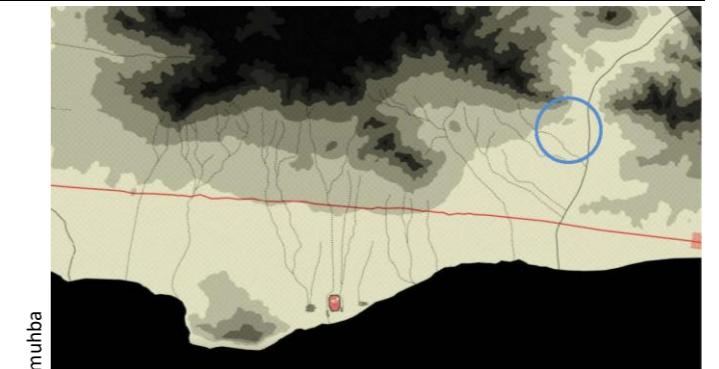
Vers l'any 100 aC es funda *Baetulo* sobre un poblat íber previ, anomenat *Baitolo*, en un turó encarat al mar. Es disposa una retícula ortogonal i es consolida com l'urbs més important de la zona. Concentra l'elit romana i genera una xarxa de camins que s'endinsa per la plana que avui ocupa *Barcelona*. Destaca la connexió amb la *Via Augusta* i el *Llobregat*, visible encara en el traçat de les travesseres de *Gràcia* i de *les Corts*.

El turó de la Trinitat

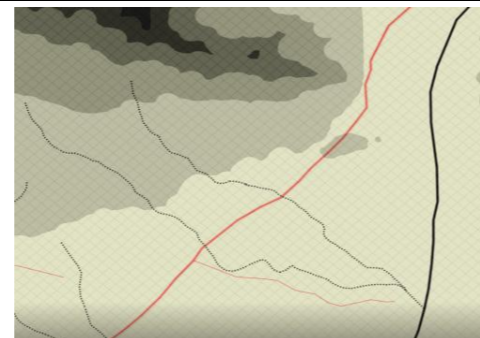
El turó de la Trinitat apareix com la darrera peça de la *Serralada Litoral*, avançant cap al riu Besòs. La mesura del turó és molt reduïda (50m) però el que interessa és la seva forma i posició: a la porta del *Pla de Barcelona* i com un enlairament enmig d'una enorme plana al·luvial. Podria haver estat perfectament l'assentament d'un poblat íber, però sembla que no. Malgrat això, la seva capacitat d'esdevenir lloc habitat ja hi és present.

**10 aC. Barcino, una fundació imperial**

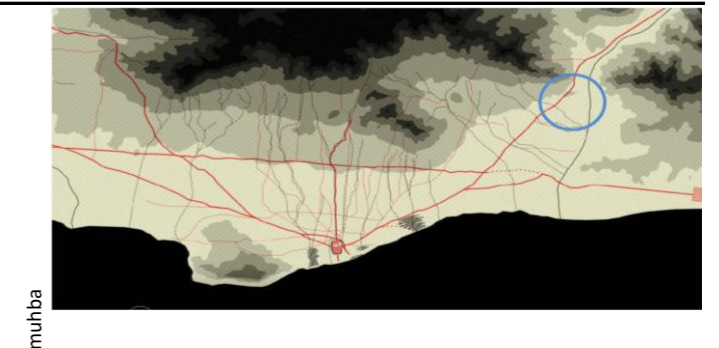
Barcino sorgeix al turó posteriorment anomenat Mons Taber, al cor del nucli antic de *Barcelona*. La seva fundació en temps d'*August* no és aliena al final de les guerres càntabres, perquè cal recompensar les elits militars que havien assegurat la victòria. La nova colònia és emplaçada en un lloc estratègic per controlar el comerç interior i marítim i l'explotació agrària de la plana que l'envolta. El seu territori s'estructura i es distribueix a través del sistema romà de centuriació, a partir del camí de costa ja existent.

**La carretera de Ribes**

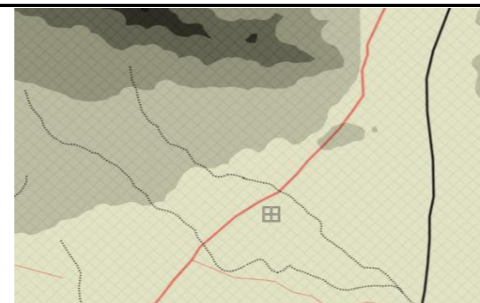
La Carretera de Ribes és el camí romà que busca el curs del riu per endinsar-se en el territori interior. La presència del *Turó de la Trinitat* i la decisió d'escurçar la via, aprofitant el petit coll de *Finestrelles*, marcarà el destí i forma del lloc. La carretera permetrà posteriorment l'assentament d'un rosari de nuclis (*Sant Andreu*, *Sant Martí*, ...). Però, per ara, el coll de *Finestrelles* no és sinó la *Porta del Pla de Barcelona* arran el *Turó*. El destí de *la Trinitat*, de *Finestrelles* i el *Besòs*, com a corredor: lloc de pas d'aigua i de totes les infraestructures està establert.

**200. L'estructuració de la plana**

La xarxa de camins de la plana, condicionada pel sistema de la centuriació que delimitava les explotacions agràries a l'entorn de les *villae* romanes, es modifica per la importància creixent de *Barcino* davant de *Baetulo*, que va perdent protagonisme. Apareix així un sistema radial de camins, que connecta *Barcino* amb l'interior per la llera dels rius *Llobregat* i *Besòs*, i amb *Collserola* aprofitant el traçat dels torrents existents.

**La via romana**

Com és natural la via romana permet la colonització del territori de manera progressiva, a *la Sagrera*, a *Sant Andreu* hi ha restes eloqüents. Però no n'hi ha al turó de *la Trinitat*. Potser les ampliacions i transformacions de les vies, cada vegada més cabaloses, han malmès les possibles restes existents.

**260. Barcino a la fi de la Pax Romana**

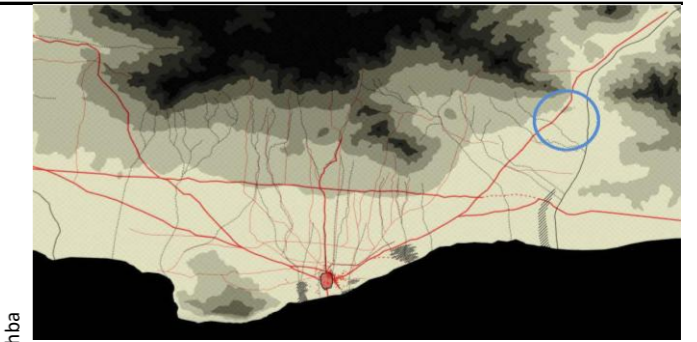
Vil·les romanes i edificis singulars

**550. La Barcino visigoda**

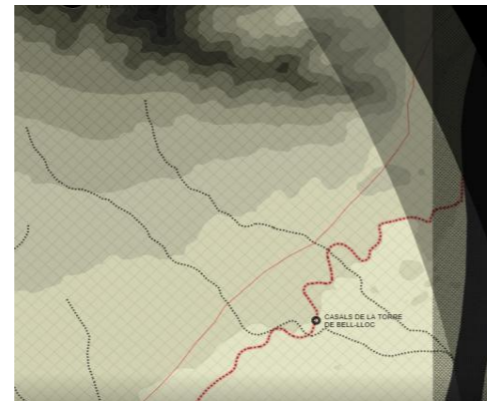
L'ordre romà es va desfent.

1000. La represa des del camp

Després d'un llarg període històric de declivi, i allunyada la frontera amb *al-Àndalus* cap al sud del Penedès, a finals del segle X la represa ve del camp. Els camins de la plana es polaritzen cap al *Mercadal* o *barri de la Bòria*, que es converteix en el centre econòmic on es comercialitza la producció del territori, estimulada al seu torn per la reactivació de la vida urbana. Els comtes de *Barcelona* es desvinculen progressivament dels reis francs, sobretot en no rebre ajuda davant l'amenaça d'*al-Mansur*, que l'any 985 havia saquejat la ciutat.

**Rec Comtal**

El *Rec Comtal*, és un camí d'aigua determinat per a tot el *Pla de Barcelona* i per *la Trinitat*. Aquí hi ressegueix el perfil del *Turó* buscant la cota més adequada per mantenir-la al llarg de tot el seu recorregut i poder regar així el màxim de sòls. Dividia *la Trinitat* en dos mons, el de secà (pendent) i el de regadiu, (pla). Justament la el seu traçat serpentejant talla en dues meitats, quasi idèntiques l'àmbit de l'actual barri de *Trinitat Vella*. Ara no és directament perceptible però ho ha estat fins fa cinquanta anys. Va significar col·locar *la Trinitat* en el camí del progrés agrícola i industrial.

**1100. Barcelona, capital comtal** (Parròquies, Molins del Rec comtal)

El comtes del *Casal de Barcelona*, que ja tenen com a vassalls quasi tots els comtes catalans, havien començat a construir el *Rec Comtal* a mitjan segle X per moure els seus molins. Aquesta font pròpia de recursos resulta decisiva per imposar-se als senyors feudals que s'havien ensenyorit de la ciutat. El rec va agafant importància en l'economia del pla: hi proliferen els molins fariners i abasteix d'aigua les activitats productives. El rec esdevé, d'aquesta manera, una infraestructura bàsica de la *Barcelona comtal*.

**1200. Viles noves fora muralles**

La traça del *Rec Comtal* delimita el barri de la *Bòria*. Creixen múltiples nuclis a l'entorn dels centres religiosos de la rodalia, com els monestirs de *Sant Pere de les Puelles*, *Sant Pau del Camp*, *Santa Eulàlia del Camp* i *Santa Anna*, o les esglésies del Pi i de *Sant Cugat del Rec*. També n'apareix una vora l'antic aqüeducte provinent del *Besòs*. De totes aquestes "viles noves", les més importants són les *dels Arcs*, *del Pi*, *de Sant Pere* i, sobretot, *la del Mar*, molt beneficiada pel sanejament derivat de la desviació del *Merdançar* cap al *Rec Comtal*.

1250. Consolidació de les institucions urbanes

La ciutat desenvolupa les seves institucions municipals

1300. El creixement baixmedieval

L'expansió mediterrània fa créixer Barcelona

1400. Un nou perímetre urbà

La muralla ja protegeix

1500. Obres al port i expansió del Raval

La ciutat ja disposa d'un primer port artificial.

1600. Nova façana marítima i més convents

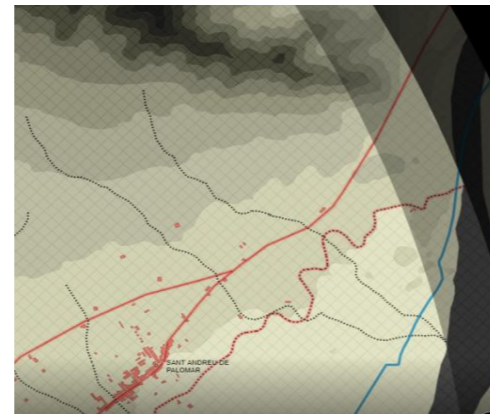
Ampliació de les *Drassanes* i construcció del seu baluard. A la plana, es consolida el camí cap a *Gràcia*.

1700. L'impacte de les guerres continentals

La revolta catalana contra la *Guerra dels Segadors*, ...

Activitats i poblament

Com hem dit, per una banda, la via romana –després *carretera de Ribes de Freser* - i el *rec Comtal*, possibiliten la mobilitat i la implantació de les activitats al llarg del seu recorregut. Els municipis i els nuclis de població establerts al llarg de la carretera i del rec, aplegaren una agricultura i una indústria florents vinculada als molins. El poblament, en conseqüència, anirà en augment, al *Clot*, a *la Sagrera* i sobretot a *Sant Andreu*. Però a *la Trinitat*, només hi ha algunes masies amb poblament fix. El 1413, fou bastida la capella de *la Trinitat*, cremada durant la guerra de 1808 i més tard - el 1445- s'hi aixecaren les forques jurisdiccionals de *Barcelona*, sobre el solar de l'actual presó.



1750. Derrota política i creixement manufacturer (Jurisdiccions, Zona Polèmica, Indianes)

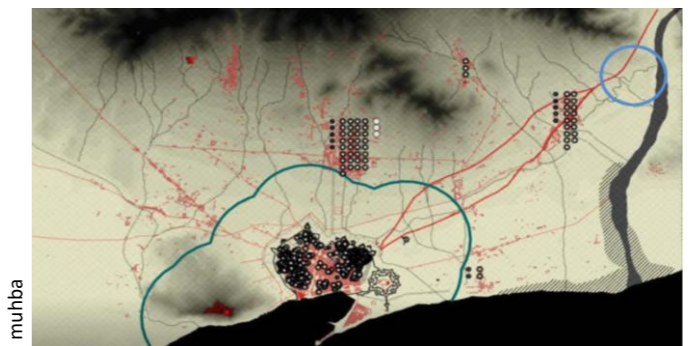
L'aposta catalana per *Carles d'Àustria* en la *Guerra de Successió* no va triomfar, i *Barcelona*, derrotada l'11 de setembre del 1714, patia una dura repressió. *Felip V* havia abolit la *Generalitat* i el *Consell de Cent* amb el *Decret de Nova Planta*, que posava fi a l'autogovern. També havia fet demolir el *barri de la Ribera*, per bastir-hi una ciutadella que, junt amb un nou castell a *Montjuïc*, controlés la ciutat, i havia ordenat la divisió de la plana en petits municipis, per afeblir-la. La derrota política no pogué impedir, però, que l'impuls econòmic heretat del segle anterior es traduís en un gran dinamisme urbà, mercantil i manufacturer alhora, amb les fàbriques d'indianes com a ferment de modernització.



muhba

1840. La metamorfosi fabril intramurs (Zona polèmica, la industrialització de la ciutat)

Amb la crema de convents i la desamortització de propietats de l'Església, a partir de 1835 havien aparegut espais per crear-hi places, mercats i noves construccions en una *Barcelona* asfixiada per les muralles. Poc després, la saturació de fàbriques i el perill que comportaven les màquines de vapor van propiciar el trasllat de a indústria cap els pobles del pla, més enllà de l'espai lliure vedat per les normes militars. Al litoral, havia sorgit el barri de la *Barceloneta*, construït a partir de 1753, en part per compensar els habitatges perduts en l'enderroc del barri de la *Ribera*.



muhba

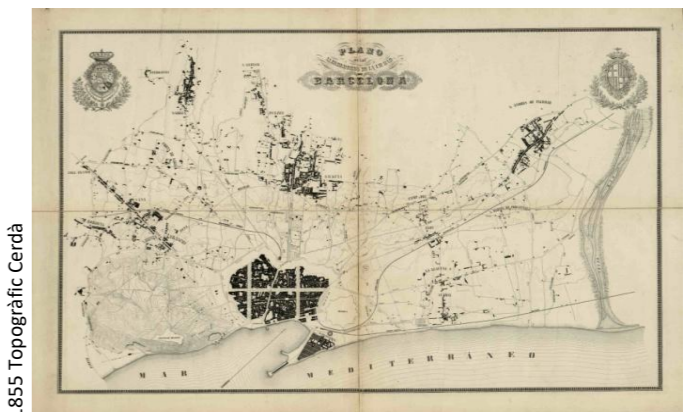
Sant Andreu, municipi consolidat

El 1840, *Sant Andreu* ja és un municipi consolidat i pròsper, l'aixecament topogràfic de *Cerdà 1855* ho confirma. Estirat al llarg de la carretera de *Ribes* – carrer *Gran* – també el plànol dibuixa el segon tren del Nord –el de *Granollers* – acabat de fet, que just als peus de la *Trinitat*, llepa el curs del riu *Besòs*. El tren arriba però passa de llarg, a *la Trinitat* no hi haurà mai cap estació. Però està clar que l'energia industrial de *Sant Andreu* determinarà el futur del *Turó*, e ncarà plantat de vinyes llavors.



1859. L'emergència de la ciutat nova

El 1848 s'havia inaugurat la línia ferroviària de *Barcelona* a *Mataró*, i el 1854 les línies cap a *Girona* i *Tarragona* arribaven a *Granollers* i *Molins de Rei*. El seu traçat, junt amb el del tren de *Sarrià*, inaugurat el 1863, condicionava la disposició de l'*Eixample*. L'any 1854, durant el *Bienni Progressista*, *Barcelona* havia rebut per fi l'autorització per enderrocar les muralles. El 1859 l'Estat aprova el *Pla de Reforma* i *Eixample d'Idelfons Cerdà*, que preveu una ciutat moderna estesa per la plana i la reforma de la ciutat antiga. El 1860 comença la construcció de la nova *Barcelona*.



1855 Topogràfic Cerdà

Sant Andreu i Trinitat entre dos trens

Sant Andreu, està ja envoltat per dos trens: *Granollers* -1854 i *Sabadell* -1855, i té, per això, dues estacions. La *Trinitat* també està solcada per dues vies de ferrocarril, però encara no disposa d'estació. Això significa vincular *Sant Andreu* a la Ciutat central i al territori interior, passant per la *Trinitat* obligadament, i començar a configurar aquesta condició d'aïllament provocat precisament per les abundants vies de comunicació - vies del ferrocarril, autovies i línies elèctriques - que envolten el turó. Aquesta és una situació que inicia el tren i s'incrementa, imparabile fins la construcció del nus.



1890. El creixement de l'Eixample

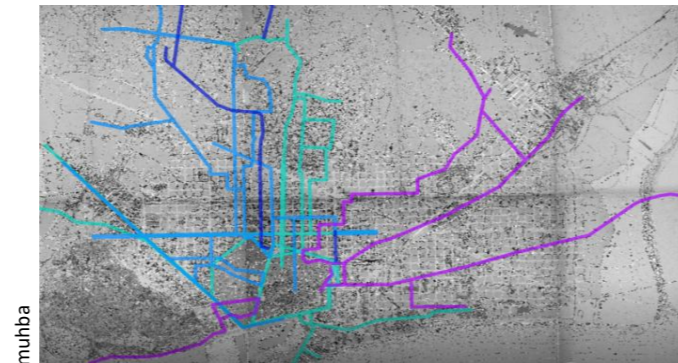
L'*Eixample* impulsat per la "febre d'Or" experimenta una expansió molt ràpida. La malla constructiva omple com un magma filamentós tot el *Pla de Barcelona* i comença a soldar *Gràcia* amb *Ciutat Vella*, *Sants* amb *Sant Martí*. Però *Sarrià* encara té una figura nítida, alhora que *Sant Andreu*. Però el destí està escrit: Tot el territori solcat per camins transversals i vies de muntanya a mara amb traçats de línies ferroviàries decidides, acabarà sent la mateixa i única ciutat.



muhba

Reunificació municipal

La reunificació municipal de *Barcelona*, assolida definitivament el 1897, significa tornar a entrar *la Trinitat* en la jurisdicció de *Barcelona*. La *Ciutat* assoleix la una nova mesura i estableix una xarxa de serveis i transports a una escala, - de metròpoli - conseqüent. Així el tramvia arriba a *Sant Andreu* el 1903, i *Pere Falques* construirà les edificacions per a l'abastament i depuració d'aigües a la ciutat de *Barcelona*, precisament assentades sobre un sòl municipal - la casa de les Aigües - a *la Trinitat*.



muhba

1903. Infraestructures modernes

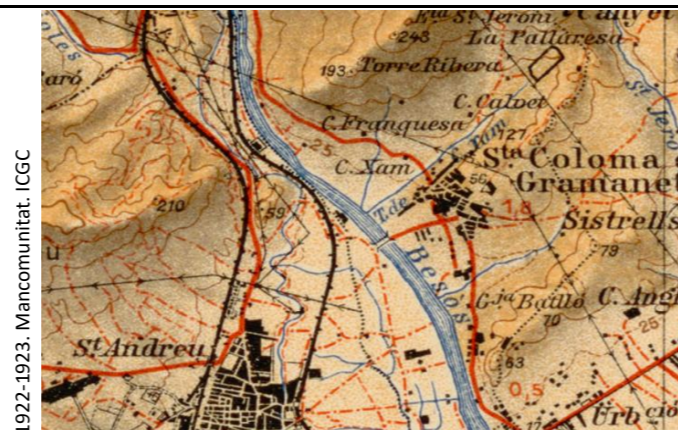
La formació de la ciutat nova havia propiciat, el 1897, la reunificació municipal del *Pla de Barcelona*, dividit per *Felip V*. El 1903 es convoca un concurs urbanístic per enllaçar millor tots els nuclis. La proposta guanyadora, de *Léon Jaussely*, inspira les rondes exteriors i altre realitzacions, sense arribar a ser mai un pla executiu. Es construeixen grans equipaments urbans confins de l'*Eixample*, com l'*Escorxador*, la presó *Model*, l'*Hospital de Sant Pau* o la *plaça de braus de les Arenes*; més lluny encara, la nova *Casa de la Maternitat* i l'*Institut Mental*. El creixement de la xarxa de línies de tramvia propicia la consolidació d'aquesta nova dimensió de la ciutat.



1903. Pla d'enllaços. Jaussely

Pas d'infraestructures vs. la vocació residencial del turó

Alhora que la millora i articulació del passeig de *Santa Coloma* amb la carretera de *Ribes* - amb un nou pont sobre el *Besòs* - significa relacionar clarament per fi *Barcelona* i *Santa Coloma de Gramenet*. També permet imaginar una ciutat jardí sobre el *Turó de la Trinitat*: "*Colonia Ciudad Jardín de la Trinitat*". La primera casa mostra, fou construïda en 30 dies i inaugurada el 12 d'octubre de 1915. La vocació residencial del *Turó* acabava d'establir-se. Era el naixement del barri, com bé diuen *Anna Sánchez* i *Amador Expósito*, en la seva publicació "*Trinitat Vella 1900-1992*". Alhora s'instal·len a *la Trinitat* les estacions receptores i distribuïdores de l'electricitat que arriben per l'estret de *Montcada* des del *Pirineu*. *Compañía Barcelonesa de Electricidad* (1912) - *Riegos y Fuerzas del Ebro* (1920) i



1922-1923. Mancomunitat. ICGC

1917. Pere Falqués

El plànol de 1917 de recull i explicita el projecte de *J. L. Jaussely*. Abasta tot el *Pla De Barcelona*. Inclou els termes municipals annexats i encara exclou *Sarrià* però inclou la vessant marítima de la *Serra de Collserola* i projecta amb cura els territoris limitats del *Besòs*.

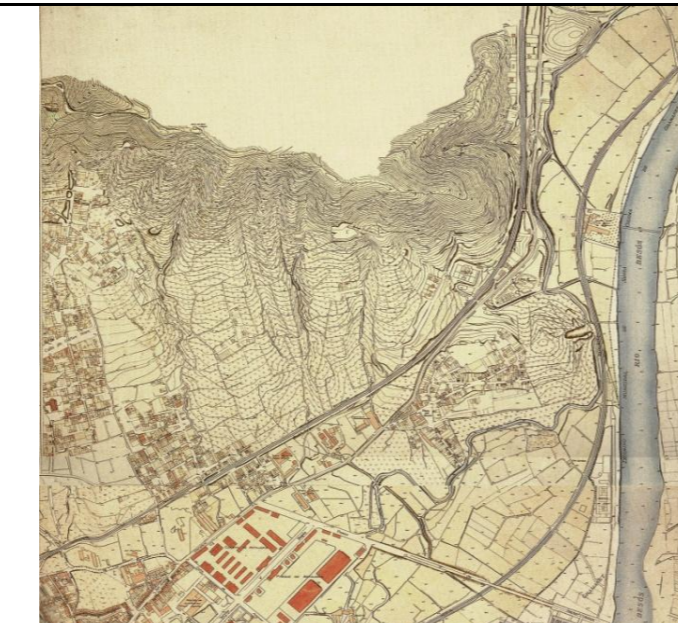
Les novetats de traçat són el projecte d'un vial de *Ronda* per darrera de *Montjuïc* i els tres turons que esdevindrà la *Ronda de Dalt* present. Els usos previstos pels territoris més enllà de la via de cintura és perfectament compatible a la *Colonia Ciudad Jardín de la Trinitat*. És el projecte d'una ciutat "ben acabada" amb gradients d'intensitat urbana conseqüents amb la relació entre ciutat, perifèria i territori natural.



1917. Pere Falqués

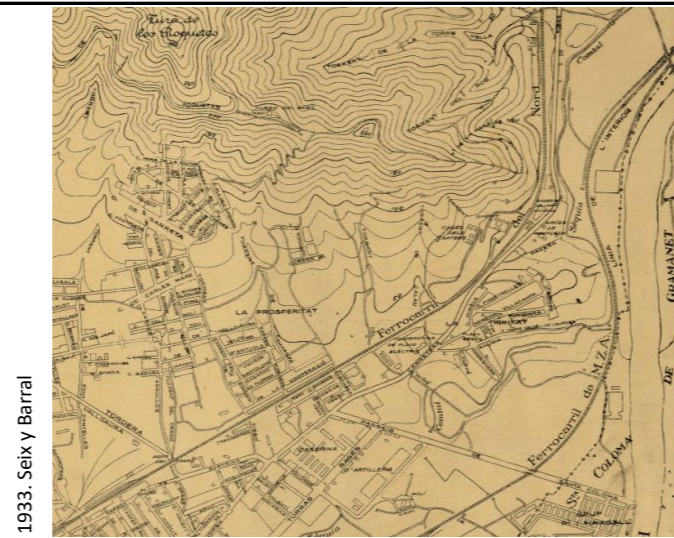
El plànol Martorell

El plànol de *Vicent Martorell*, amb la seva acostumada meticulositat i rigor, dona notícia fidel de l'estat de la *Trinitat Vella* abans de la guerra civil, quan encara era una prometedora ciutat jardí. Mostra completament traçat i implantat l'actual carrer del *Turó de la Trinitat* que, sortint de la *Carretera de Ribes* (l'únic accés al barri) s'enfila fins les parts més altes del *Turó*, encara per urbanitzar i parcel·lar. Es talla (amb ix) el carrer de la *Foradada*. També el carrer de la *Madriguera* està traçat consolidat i és un dels més construïts alhora que la *Carretera de Ribes* i el *Carrer Mireia*. Però el carrer més fet és l'eix del *Barri*, l'esmentat *Carrer del Turó de la Trinitat*, que en el seu tram fins a la plaça està totalment edificat. Són gairebé unes 200 parcel·les, parcialment edificades - la meitat - que seran el ferment del traçat, disposició, mesura i forma del *Barri* actual. Han canviat la majoria de les edificacions però no els carrers (la plaça sí, s'ha engrandit i regularitzat) però en el plànol de *Martorell* apareixen perfectament representats, tant els marges, que representen un primer límit de creixement del *Barri* i quedaran dins les parcel·les i les illes com un límit impossible d'evitar. I sobretot apareix clarament representat el *Rec Comtal* que ara, tapat per complet, resta imperceptible però la *Via Barcino* ressegueix fidelment.



Colònia d'estiueig

La *Trinitat Vella*, és encara una colònia d'estiueig, una ciutat jardí, però l'habitatge obrer s'acosta al barri i marcaria definitivament el seu inevitable destí. En el plànol apareix – *Baró de Viver* – recolzat amb la nova carretera de *Santa Coloma* (que encara no té pont) i algun conjunt de blocs a Verdum, que faran de *Nou Barris* i la *Trinitat Nova*, una ciutat de blocs ben diferent a la ciutat contínua que és i serà la *Trinitat Vella*. La *Casa Bloc* (1932-36) comença a aparèixer en el plànol i confirmarà la vocació residencial el *Passeig Torres i Bages*, porta oberta de la *Trinitat Vella*. Les casernes de *Sant Andreu* construïdes sobre la mateixa via- tram de límit i tap.



1933. Seix y Barral

1936. Barcelona abans de la Guerra Civil

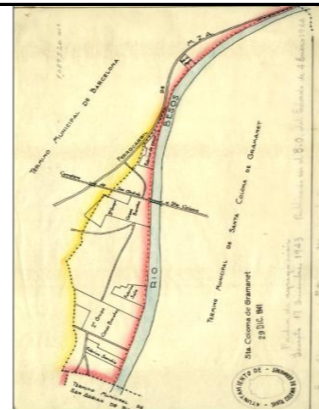
Barcelona havia passat de mig milió a un milió d'habitants entre el 1900 i el 1930, amb la immigració atreta pel creixement industrial i les grans obres urbanes. La primera línia de metro s'havia inaugurat el 1924, i l'*Exposició Internacional*, celebrada el 1929, havia transformat la plaça d'*Espanya* i els vessants de *Montjuïc*. El creixement ràpid, en unes condicions de forta desigualtat social, va comportar l'extensió de l'infrahabitatge i el barraquisme, pal·liats tan sols pels primers quatre grups de cases barates: *Eduard Aunós*, *Can Peguera*, *Baró de Viver* i *Bon Pastor*. El 1920 *Barcelona* havia incorporat la *Marina de l'Hospitalet* per ubicar-hi la *Zona Franca*.



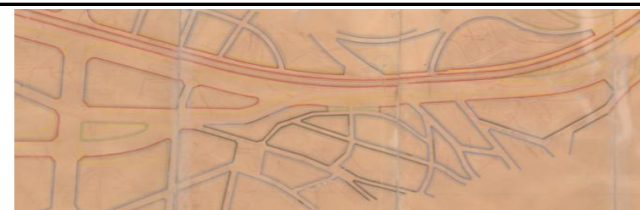
muhba

1944. Agregació de Santa Coloma de Gramenet fins al riu.

Fins el 1944 el terme municipal de *Santa Coloma de Gramenet* arribava fins la traça del ferrocarril de Granollers, i la traça del *Camí Central dels Horts*. A partir de la data, el terme municipal de *Barcelona* arriba definitivament a les ribes del Riu. Aquest fet ha permès construir sobre aquest territori, bescanviant la majoria de traça del nus. El plànol de *Vicent Martorell* l'explicita clarament.

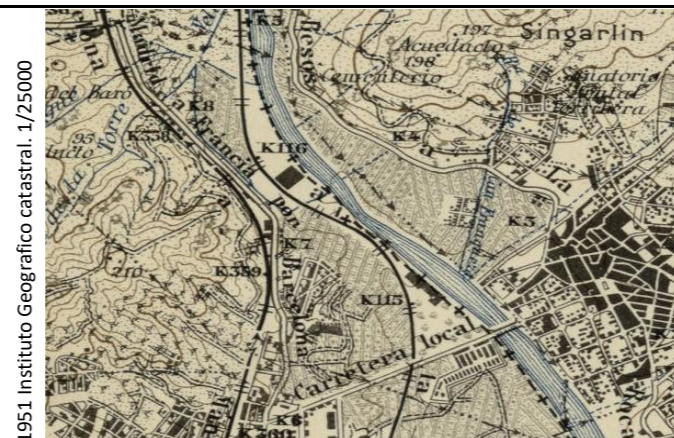


1947. "Proyecto de nuevas alineaciones de la zona de influencia del nuevo acceso a Barcelona de la carretera de Ribas, por la Gran Vía Meridiana entre el límite del término municipal y la calle de Escocia"



El vell ordre en la cartografia

La carretera local - *Passeig de Santa Coloma* – té el pont que creua el riu Besòs i, per tant, tot el traçat complet és la porta de *Santa Coloma de Gramenet* que començarà el seu vertiginós creixement. Això portarà a convertir la ciutat jardí de la colònia de la *Trinitat* en un barri dens que omplirà tot el turó. Falta poc, tot està a punt. Però el vell ordre en la cartografia presentada encara és present. La *carretera de Ribes* encara no ha estat engolida per la *Meridiana* i els trens de *Terrassa* i *Granollers* encara són els límits del turó. Les vinyes encara planten els costers de la *Trinitat Nova*.



1951 Instituto Geografico catastral. 1/25000

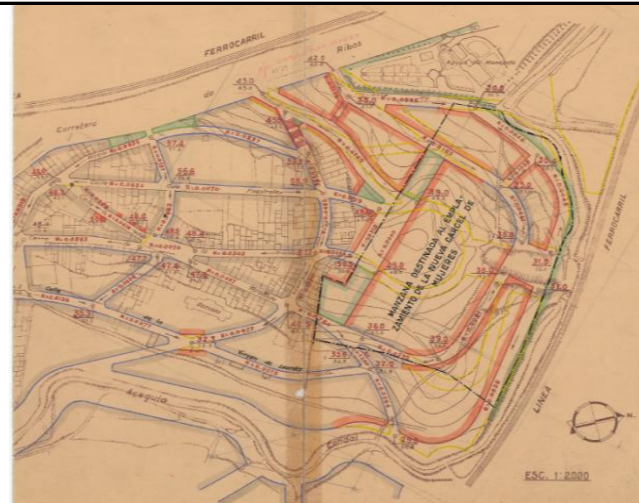
1956. La represa sense democràcia

La *Guerra Civil* del 1936-1939 té seqüeles tràgiques i duradores. L'obertura de la *SEAT a la Zona Franca*, el 1953, marcava l'inici d'una tímida represa, després per la repressió causada per la política autàrquica de la dictadura de *Franco*. Es posaven els fonaments tecnocràtics d'un creixement sense democràcia i, davant del caos urbanístic, es reprenia del debat republicà sobre una *Barcelona supramunicipal*, que portava l'aprovació d'un nou pla general; el *Pla Comarcal de 1953*. Començava llavors la construcció industrial de pisos per fer front a la greu crisi social de l'habitatge en temps de fort creixement migratori. Els polígons d'habitatge es concentren a llevant, de *Sant Martí a Nou Barris*.



1956. La nova presó de dones al barri de la Trinitat

El projecte “*Estudio de alineaciones y rasantes para el emplazamiento de la Nueva Ciudad de Mujeres en el Barrio de la Trinidad*”, finalitzat pels propis serveis municipals (des. 1954) i aprovat el 26/04/1955, significava reservar per un ús metropolità molt específic i gens atractiu per a cap barri de la ciutat. La presó de dones es trobava ubicada a les *Corts de Sarrià*, arran de l'*Avinguda Diagonal*. El creixement i la qualitat de a zona, va instar la ciutat a buscar menys compromesa ubicació. Inclouïa el centre i tres illes residencials que ocuparien els blocs del patronat. Es situaria sobre el segon turó (en el lloc que s'aixecaren les forques). Ha consagrat a tota la *Trinitat Vella* a la marginalitat urbana.

**La Trinitat Nova vs. La Trinitat Vella**

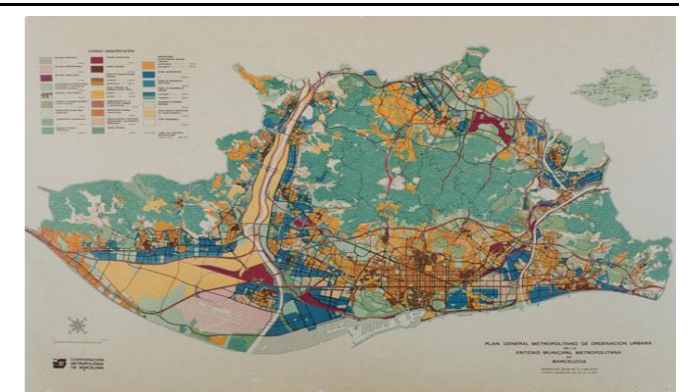
La *Trinitat Nova* ja apareix reflectida com el barri dens que és avui. La *Meridiana* és ja un riu cabalós des de les *Glòries*. Fins a la *Jonquera i Terrassa* ja ha esborrat - soterrat - la línia del ferrocarril de *Terrassa* i la serpentejant carretera de *Ribes*, que ha estat durant molts anys l'única via rodada que relligava el *Territori i la Ciutat*. Les vinyes de la *Trinitat Nova* estan plantades de blocs. El *Rec Comtal* ha estat engolit pels carrers que limiten el barri (*Via Barçino*) i, sobre tot, la *Trinitat* ja té la “seva” però en el punt més enlairat del turó. És el seu únic “moment” (el metro arriba fins a *Torres i Bages* però no arriba encara ni fins a la *Trinitat Vella*, ni a *Santa Coloma de Gramenet*).



1975. ICGC

1976. L'inici de la Transició

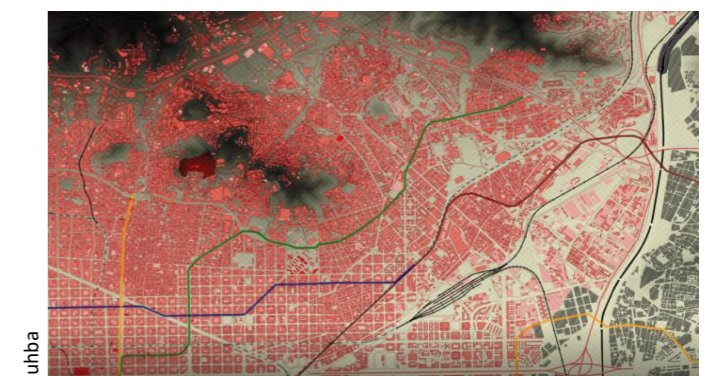
El 1976 entra en vigor el *Pla General Metropolità (PGM)*. Era fruit de molts anys de treballs tècnics, i d'un intens debat ciutadà que havia enfortit el moviment veïnal de lluita contra els desordres urbanístics i l'especulació immobiliària dels anys del “desarrollo”. En el context de l'inici de l'etapa democràtica, el PGM, integrat en la Llei del sòl d'aquell any, té un paper cabdal en l'ordenament urbanístic de l'àrea metropolitana, i perdura fins avui. El combat per les millores urbanes és un dels més importants de l'anomenada Transició.

**Ha guanyat Jaussely**

El 1992 és un any de resultats per la ciutat de consecució de la gran escala que Jaussely va imaginar 80 anys abans. I ara sí, les grans transformacions fan protagonista la *Trinitat Vella* amb enorme claredat. El metro arriba al barri per dues estacions de la mateixa L-1 (*Trinitat Vella* i *Baró de Viver*) però sobretot és la construcció del gran nus. És un cercle de 200 metres de radi (el doble de *Connavght Place a New Delhi*). Ocupa la zona buida i plana dels horts de la *Trinitat*. Relliga i relaciona totes les grans infraestructures viàries del *Nord de Barcelona* –*Autopistes de Girona, Terrassa i Mataró*– amb la nova *Ronda de Dalt i del Besòs*, és la “gran plaça” del territori. Té la funció que *Cerdà i Jaussely* varen assignar a *Glòries*. Nus viari receptor i distribuïdor. Però un caire molt menys urbà. Per la *Trinitat* va significar estació de Metro i un bon Parc però, perdre la relació amb la terra i el riu. Però tot està per dir i per fer. El Nus de la *Trinitat* pot esdevenir un espai construït i habitat formalment

1992. La Barcelona olímpica

Entre 1977 i el 1980 l'Ajuntament havia adquirit nombrosos solars d'antigues indústries i de zones ferroviàries obsoletes, aprofitant els baixos preus deguts a la crisi econòmica. Les expectatives ciutadanes per posar fi a la ciutat grisa i especulativa dels anys de la dictadura eren grans, i les primeres actuacions s'havien concentrat a la perifèria, mentre es preparaven les del nucli antic. A partir del 1986, s'havia posat en marxa també la construcció de noves infraestructures, aprofitant la concessió dels *Jocs Olímpics per al 1992*. S'obren així rondes i es remodela el front marítim, on s'ubica la vila olímpica principal; també s'intervé a *Montjuïc* i a la plaça de les *Glòries*.



muniba

2004. Incerteses en temps de globalització

Després de la crisi econòmica de mitjan dècada dels noranta

La Nova Centralitat del barri

Les interseccions posteriors i transformacions olímpiques han fet que el sector est de la ciutat fos central per la ciutat canviada. L'escala urbana és ja veritablement una altra i els *Barris del Besòs* tenien i tenen un gran potencial de transformació. El riu ha canalitzat algunes de les transformacions més evidents a *Santa Coloma i Sant Adrià*, sobre tot. Però, des del *Poble Nou i el Fòrum* a la *Sagrera i Sant Andreu* els teixits industrials deteriorats són transformats en àrees de *Nova Centralitat*. L'operació interessantíssima de transformació de les *Casernes de Sant Andreu* en un eix urbà intens, significarà deixar el barri en bona posició per posteriors transformacions. Tot està per fer a la *Trinitat Vella*.

muhba

**2010. Remodelació de Barcelona cap a Llevant**

Les grans intervencions urbanes de la primera dècada dels segle XXI, moltes de les quals encara en curs, s'han concentrat a llevant del terme municipal, des de la plaça de les Glòries cap a la vasta zona del *Besòs*, i vers la *Sagrera i Sant Andreu*.

Fotoplà actual (2018)

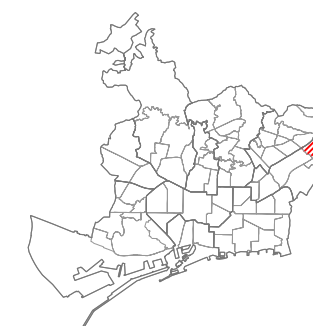
ICGC 2018





El plànol Martorell

El plànol de Vicent Martorell, amb la seva acostumada meticulositat i rigor, dona notícia fidel de l'estat de la Trinitat Vella abans de la guerra civil, quan encara era una prometedora ciutat jardí. Mostra completament traçat i implantat l'actual carrer del Turó de la Trinitat que, sortint de la Carretera de Ribes (l'únic accés al barri) s'enfila fins les parts més altes del Turó, encara per urbanitzar i parcel·lar. Es talla (amb ix) el carrer de la Foradada. També el carrer de la Madriguera està traçat consolidat i és un dels més construïts alhora que la Carretera de Ribes i el Carrer Mireia. Però el carrer més fet és l'eix del Barri, l'esmentat Carrer del Turó de la Trinitat, que en el seu tram fins a la plaça està totalment edificat. Són gairebé unes 200 parcel·les, parcialment edificades – la meitat – que seran el ferment del traçat, disposició, mesura i forma del Barri actual. Han canviat la majoria de les edificacions però no els carrers (la plaça sí, s'ha engrandit i regularitzat) però en el plànol de Martorell apareixen perfectament representats, tant els marges, que representen un primer límit de creixement del Barri i quedaran dins les parcel·les i les illes com un límit impossible d'evitar. I sobretot apareix clarament representat el Rec Comtal que ara, tapat per complet, resta imperceptible però la Via Barcino ressegueix fidelment.



Fragment del "Plano de Barcelona",
Vicent Martorell, 1929

ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019

2.1.2. Transformació urbanística a partir dels fotoplans

**1946. La primera imatge completa del barri. Quasi intacte des de l'aixecament de Vicent Martorell**

El fotoplà explica bé *La Trinitat* abans del seu creixement vertiginós.

Només els carrers que s'urbanitzen com a Ciutat Jardí estan oberts i parcialment construïts: *Turó de la Trinitat*, gairebé tot *Foradada*, el principi de *Mireia*, un tros de *Finestrelles* que apareix completament traçat fins *Ausona* que recull i atura la urbanitat per la part alta del *Turó*. També el carrer *Madriguera* està obert i construït completament.

El Rec separa el *Turó*, les cases i els cultius de secà dels camps regats. La carretera de Ribes és encara la única via rodada general del sector i del Barri, els traçats ferroviaris defineixen i limiten el *Turó* del seu entorn.

Ni rastres dels polígons de *Trinitat Nova* (només apareix el vell *Baró de Viver*, en forma de cases barates, no pas de polígon) arran del riu i d'un passeig de *Santa Coloma* sense pont. Tot espera, està per venir.

**1956. Ampliació del barri, primers equipaments i inici de la presó**

El Rec encara hi és, delimita el sec de l'humit, la ciutat dels horts. Però uns primers moviments de terres auguren la Presó. A l'altra banda del tren i la *carretera de Ribes* creixen els blocs de la *Trinitat Nova* sobre les vinyes en pendent. La *Meridiana* encara no hi és, però la *carretera de Ribes* l'espera arran la Trinitat, convertida en una via de secció territorial. El riu ja té al seu *Pont* i la *Trinitat* ha crescut – en 10 anys considerablement -. Apareix aixecada l'*Escola Ramon i Cajal* 1953 i oberts i construïts nous carrers: *Verge de Lorda*, *carrer del Tossal* i construccions arran del Rec, inaugurant la traça de *Via Bàrcino*.



1986. Consolidació del barri, equipaments i accessos

S'han obert i consolidat la majoria de carrers del *Barri*. El rec ja no hi és. Sobre els horts comencen a créixer, arran la *Via Bàrcino*, els grans equipaments (*Escola Ramon Berenguer III – 1978*), la *Presó*, completament construïda i en ús, igual que els *Blocs del patronat* construïts darrera del turó i sota seu.

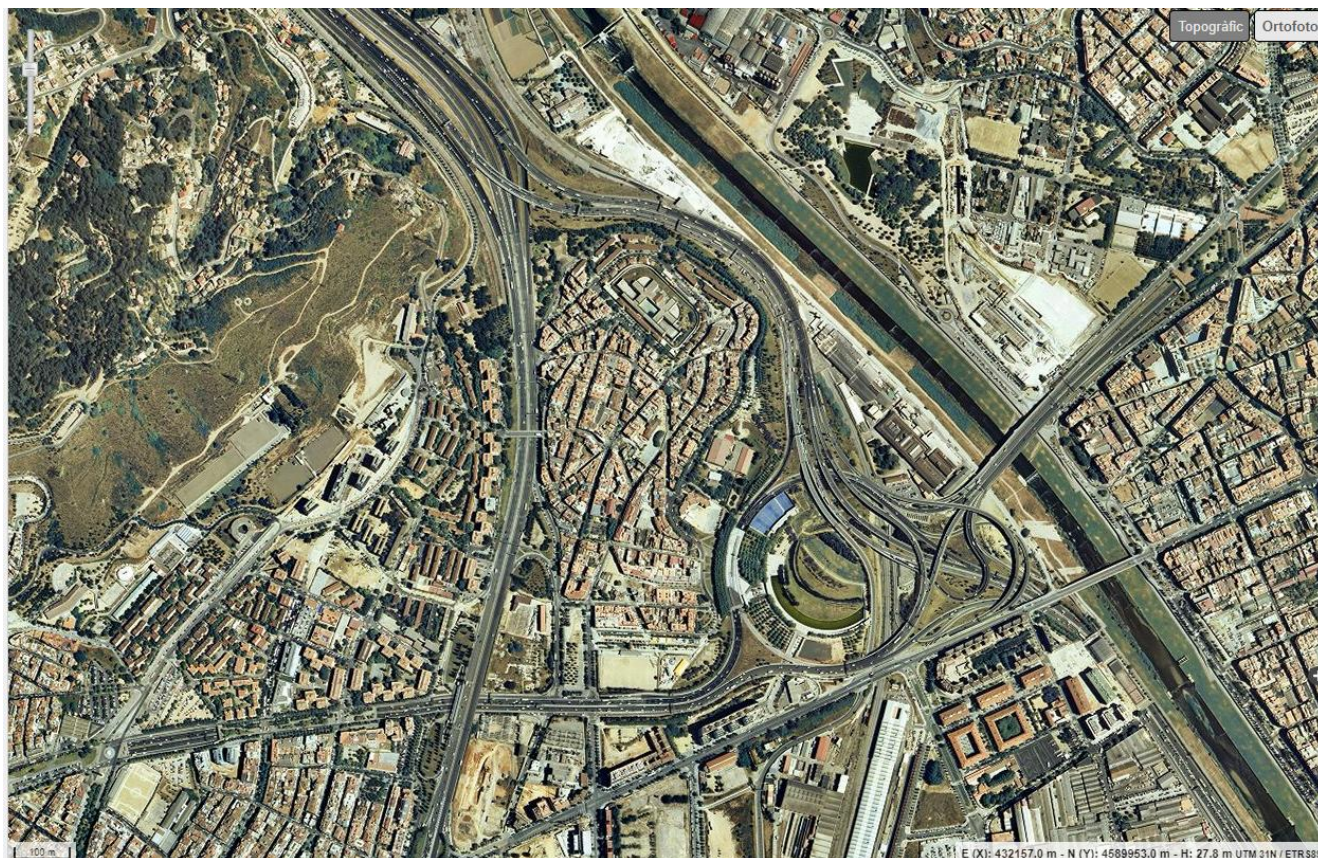
La *Meridiana* ja és una gran via que s'ha apoderat del *tren de Terrassa* (soterrat) i de la *carretera de Ribes* que s'hi ha entregat mansament, però la *Ronda de Dalt* encara no hi és, i la *Trinitat* té encara, malgrat la distància, continuïtat amb *Sant Andreu*. La *Trinitat Nova* és un barri de major mesura que la *Vella* amb molts més habitatges i habitants. El nus i totes les rondes estan per fer i els horts encara en ús. El metro sota la *Trinitat* i els horts està acabat de fer. La majoria de carrers *Turó de la Trinitat*, *Foradada*, *Finestrelles*, *Ausona*, *Mare de Déu de Lorda*, *Mireia*, *Tossal* i *Via Bàrcino*, estan oberts i complets, construïts amb habitatges plurifamiliars entre mitgeres, que constitueixen i substitueixen fins i tot les antigues parcel·les i construccions de la *Ciutat Jardí*.



1993. Vores, accessos i equipaments, la vialitat i el Nus, protagonistes del lloc

La *Trinitat* completament envoltada de vialitat general que es creu antropomorfa i redistribueix el nus (no us hi perdeu). Està acabat de fer i ha ocupat l'espai dels horts. La *Ronda de Dalt*, separa *Trinitat* de *Sant Andreu*. La *C-58* separa definitivament la *Trinitat del Riu*.

Apareixen construïts el *Complex Esportiu "Centre Esportiu Municipal La Trinitat"* i el nou Institut "*Comas i Solà*" 1990, arran l'escola i la *B-20*. El camp de futbol encara és de terra i la *plaça Andreu Abelló* és una esplanada per definir. La *Trinitat Vella* ja té un pont per damunt la *Meridiana* (des del carrer *Mireia*). L'aïllament del *Barri* del seu entorn és molt palès. El *Riu* encara és només una barrera amb *Santa Coloma*, però *Baró de Viver* ja és un "polígon nou de trinca".



2006. Portes / Accessos. Consolidació de la centralitat.

El jardí del *Nus de la Trinitat*, no para de créixer i les ribes del *Besòs*, endreçat i estimat, a verdejar.
 Es reforça la connexió amb *Sant Andreu*, urbanitzant l'entorn del camp de futbol i de la *plaça Andreu Abelló*.
 La nova traça de l'*AVE* arran del riu afegeix una barrera més al barri respecte al seu entorn.
 La gran illa entre *Meridiana*, *la Ronda* i la *plaça Andreu Abelló*, fins llavors final de les línies elèctriques, reconeixent la seva centralitat, es comença a repensar.



2010. Serveis i Equipaments.

En el fotoplà és evident el valor dels Serveis i dels Equipaments. El camp de futbol ja té gespa i *Via Bàrcino* un nou equipament el CAP, entre l'institut i el centre poliesportiu. Els primers semàfors aturen el trànsit a *Meridiana* i permeten connectar les dues *Trinitats*, reforçant l'efecte del *Pont de Sarajevo Nou*. La millora de la urbanitat, arriba a tots els carrers i places del barri.



2013. Millora dels serveis i consolidació urbana

Les millores urbanes especialment la urbanització dels carrers, no paren i atenen a tot el barri de la *Trinitat Vella*. També la *Nova* assolix notables millores d'urbanització en el seu centre i al límit de *Meridiana* fent façana precisament a la *Trinitat Vella*. *Meridiana* amb ascensors i gràcies a la major mobilitat pública, va perdre la pervivència del seu ús –encara és una autopista urbana – però ho pot deixar de ser.



2016. Millora dels accessos i relacions territorials.

Es reforma el *Pont de Sarajevo*, i consegüentment la millora de l'accessibilitat i relació amb *Trinitat Nova*, també amb ascensors fins la parada de bus de *Meridiana*, que veu modificat l'accés des de la *carretera de Ribes*, més franc i urbà. També, una rèplica "mal situada de la *Vella Creu de Terme*" vol conferir identitat al lloc. El *Besòs* apareix tot ell, excepte davant *Trinitat Vella*, com un riu amb aigües netes i riberes jardí.

2.2. PLANEJAMENT

2.2.1. Pla General Metropolità

El planejament vigent, **Pla General Metropolità de 1976 (PGMOU)** inclou la zona residencial del barri de *Trinitat Vella* dins d'una gran illa embolcallada per xarxa viària, *Avinguda Meridiana*, *Via Favència*, *Nus de la Trinitat*, ferrocarrils i autopistes. Aquestes vies, avui, estan clarament definides i actuen com límits clars, constituint alhora, les principals vies de relació amb *Barcelona i l'Àrea Metropolitana*. (veure plànol 2.2.1)

El *Pla General Metropolità* qualifica la major part del sector residencial amb la clau 13b, Densificació urbana semiintensiva. L'alçada reguladora ve determinada segons l'amplada del carrer, que a Trinitat Vella oscil·la entre planta baixa amb dos pisos i planta baixa amb quatre pisos. També, estableix la façana mínima en 6,5 metres d'amplada.

Un altre dels aspectes que determina el planejament general, al sector residencial, són les alineacions, amb l'objectiu de motivar l'eixamplament d'algun carrer:

Carrer Ausona, entre *Foradada* i *Mare de Déu de Lorda*

Tanca de l'escola a *Mare de Déu de Lorda*

Carrer Galícia

Clau13b. Qualificació Zona en densificació urbana semi intensiva

Tipus d'ordenació: ALINEACIONS DE VIAL

Façana mínima: 6.5m

Usos: Habitatge, Residencial, Comercial, Sanitari, Recreatiu, Esportiu, Religios i cultural, Oficines, Industrial (art. 303 de les NU del PGM)

Alçades: En funció de l'ample de vial (Art. 328 de la Modificació de les NNUU del PGM):
De menys de 8 m: 8,25 m (PB+1)
De 8 a menys de 11 m: 12,00 m (PB+2)
D'11 a menys de 15 m: 15,40 m (PB+3)
De més de 15 m: 18,80 m (PB+4)

Densitat: Superfície construïda / 80 m2 (5)

2.2.2. Desenvolupament del planejament

Des del 1976 (PGMOU de Barcelona) gairebé tot el barri ha estat continuada i reiteradament repensat i re projectat (veure plànol 2.2.2) de tal manera que només una petita part del sector, coherent la més consolidada no ha estat objecte de planejament específic només de projectes de re urbanització millora general de la mobilitat.

En efecte, una munió de (PERI) (Pla Especial de Reforma Interior) (PEU) Plans Especials i PMU (Plans de Millora Urbana) han proposat, de vegades de manera reiterada, bona part dels territoris edificats. Els afectats per la vialitat especialment, entorn i dins el nus. El Plànol 2.2.2 mostra aquesta relació superposada. I encara no recull la proposta de regeneració urbana que es proposa sobre una part de l'illa delimitada pels carrers *Verge de Lorda*, *Foradada* i *Via Barcino*, encara en fase de gestió.

Més endavant, aquest apartat recull una relació detallada d'aquests planejaments assenyalant per a cada un d'ells tipus de document i referència, àmbit i data d'aprovació són:

Pla Especial de Reforma Interior (PERI) de Trinitat Vella i el seu desenvolupament:

S.A.335 PERI TRINIDAD VIEJA de 23/06/1982

HTA-275 Terreny de Propietat Pública Ronda de Dalt – MPGM de 11/07/1995

B09006 PERI sector Trinitat Madriguera 17/11/1997

B0975 PMU de Trinitat Madriguera 11/06/2008

B1102 PEMU Ordenació de l'Equipament de Via Barcino 27/02/2009

B1394 PFU per la reforma dels vestidors del camp d'esports 03/10/2014

Accessos Nus de la Trinitat:

BE184 PE de serveis vinculats al sistema de cinturons de Barcelona 03/03/1993

SA366 MPGM justificada en el PE viari del II cinturó 26/04/1998

B09 0225 MPGM en els accessos viaris al sector de Sant Andreu-Sagrera i Nus de la Trinitat. 27/07/2000

B0998 PEU d'ordenació volumètrica de la subestació elèctrica Baró de Viver 29/02/2008

Sector de la Presó:

SA380 PERI del Sector delimitat per la Plaça del Turó de la Trinitat, Via Barcino i c/ Foradada i Pérez Pulgar

18/07/1990B1234 MPGM als terrenys ocupats pel Centre Penitenciari de Trinitat Vella i entorns 16/04/2012

Porta Trinitat:

B090566 MPGM amb delimitat per la Ronda de Dalt, Avda. Meridiana i carretera de Ribes 27/01/2006

B0893 PMU de l'Àrea 6/18hs – Porta Trinitat 20/10/2006

B0928, PMU dels sòls equipats de 7b i HD/7 j-q en l'àmbit delimitat per l'antiga Meridiana, La ronda de Dalt i la Carretera de Ribes 20/07/2007

B0982 PMU de reordenació dels sòls delimitats per Av. Meridiana, cra. de Ribes i la subestació de Trinitat 01/02/2008

B1143 PMU Porta de la Trinitat 20/10/2009

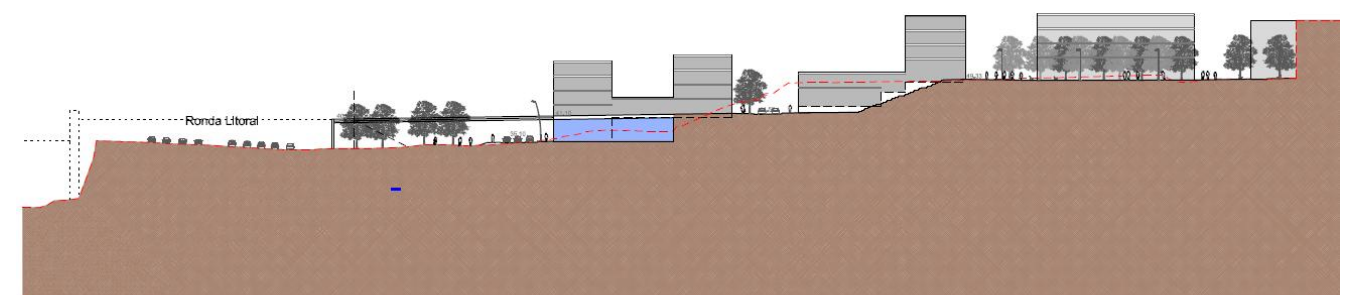
B1191 PMU dels accessos viaris de l'avinguda Meridiana per la incorporació dels carrils VAO 23/07/2010

De tots aquests plans cal destacar la ordenació del sector ocupat per la presó i el seu entorn, la Modificació Puntual del Pla General Metropolità de Barcelona de 2012.



L'àmbit té una superfície de 56.665 m². Preveu la construcció de 452 habitatges, 174 dels quals és per al realotjament de les famílies que actualment viuen en els pisos dels voltants de la presó. L'operació inclou el trasllat de la presó i l'execució de les reserves de sòl per a equipaments i espais lliures. Adapta els desnivells actuals del barri per tal que s'eliminin la major part de les barreres arquitectòniques actuals i que els carrers i la plaça central siguin totalment accessibles. També preveu una passera per a creuar la Ronda Litoral, al lloc de la Plaça del Turó de la Trinitat (lloc de l'antiga Foradada).

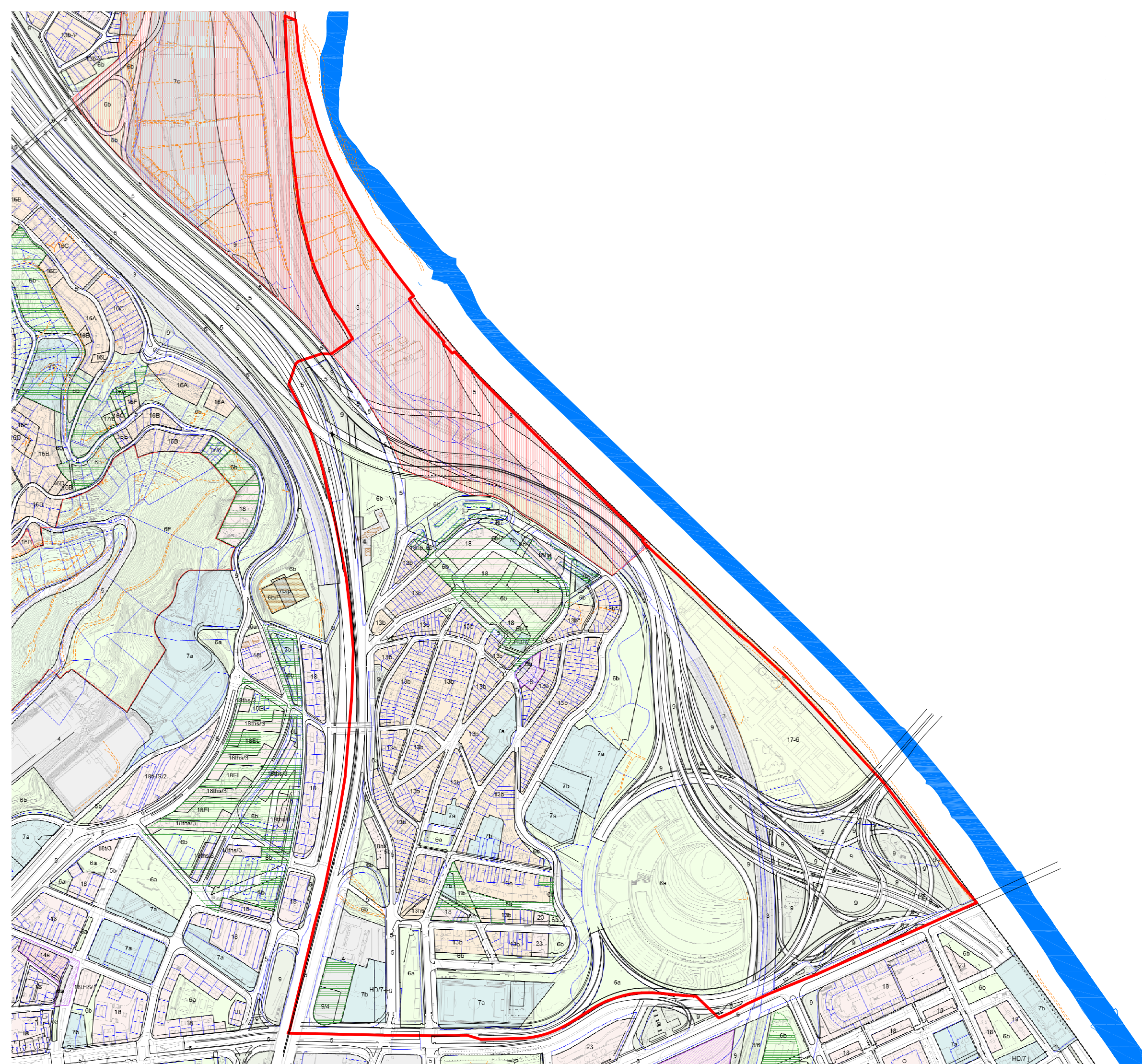
En els darrers dos anys s'ha posat en marxa un procés participatiu. Els debats i aportacions dels participants s'han centrat en dos criteris bàsics: la prioritat per al barri en funció de la urgència i la prioritat d'ubicació en funció de la construcció dels edificis. S'han determinat com equipaments prioritaris: un centre de formació com pol d'atracció a nova gent al barri i el dinamitzi comercial i culturalment; un espai per als joves; un nou Centre de Dia per a gent gran, com equipament més urgent; i locals per a les entitats del barri.



Secció transversal 3



Secció transversal 4



SISTEMES

- Clau 3 Sistema general ferroviari
- Clau 4 Sistema de Serveis Tècnics
- Clau 5 Sistema Viari
- Clau 5b Vies cíviques
- Clau 6a Parcs i Jardins actuals de caràcter local
- Clau 6b Parcs i Jardins de nova creació de caràcter local
- Clau 6b/7 Parcs i Jardins urbans / Equipaments
- VP Verd públic
- Clau 7a Equipaments actuals
- Clau 7b Equipaments de nova creació de caràcter local
- Clau 9 Protecció de sistemes generals
- Clau 9/4 Protecció de sistemes / Serveis Tècnics
- HD/7-j-g Habitatges dotacionals per a joves i per a la gent gran
- HD/7 Habitatge dotacional públic

ZONES

- Clau 13b Zona en densificació urbana semiintensiva
- Clau 13b* Zona en densificació urbana amb Regulació especial
- Clau 13hs Zona en densificació urbana semiintensiva per habitatge social
- Clau 17/6 Renovació urbana; transformació de l'ús existent
- Clau 18 Zona subjecte a ordenació volumètrica específica
- Clau 18hp Zona subjecte a ordenació volumètrica específica per habitatges de protecció
- Clau 18hs Zona subjecte a ordenació volumètrica específica per habitatge social
- Clau 23 Zona destinada a ús d'habitatge en la modalitat de promocions sotmeses a qualsevol règim de protecció pública



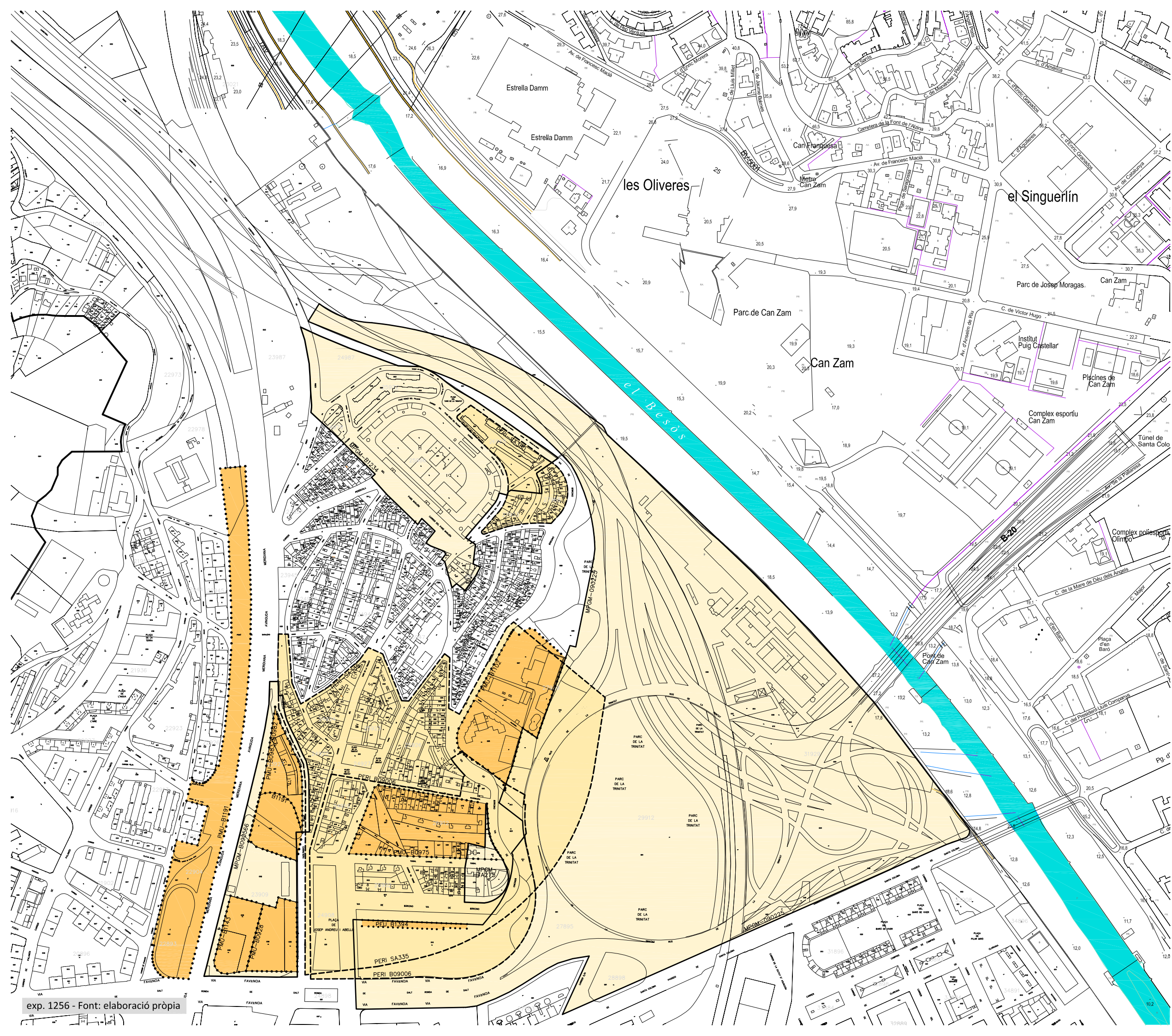
ESCALA: 1/6000

0 600 1200



Pla General Metropolità ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019



- MPGM
Modificació Pla General Metropolità
- PERI
Pla Especial de Reforma Interior
- PMU, PEU
Pla de Millora Urbana
Pla Especial Urbanístic



ESCALA: 1/5000



Desenvolupament del Planejament
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

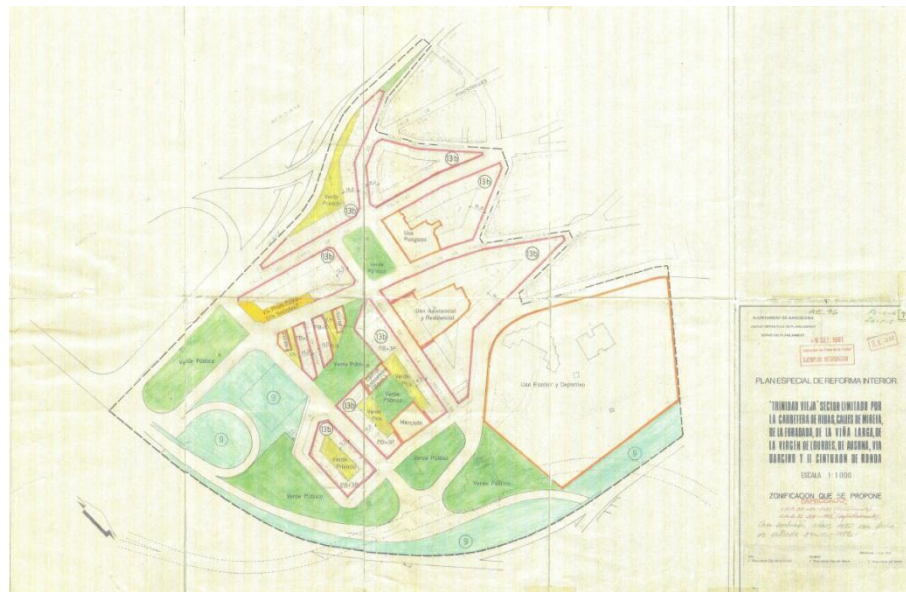
M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



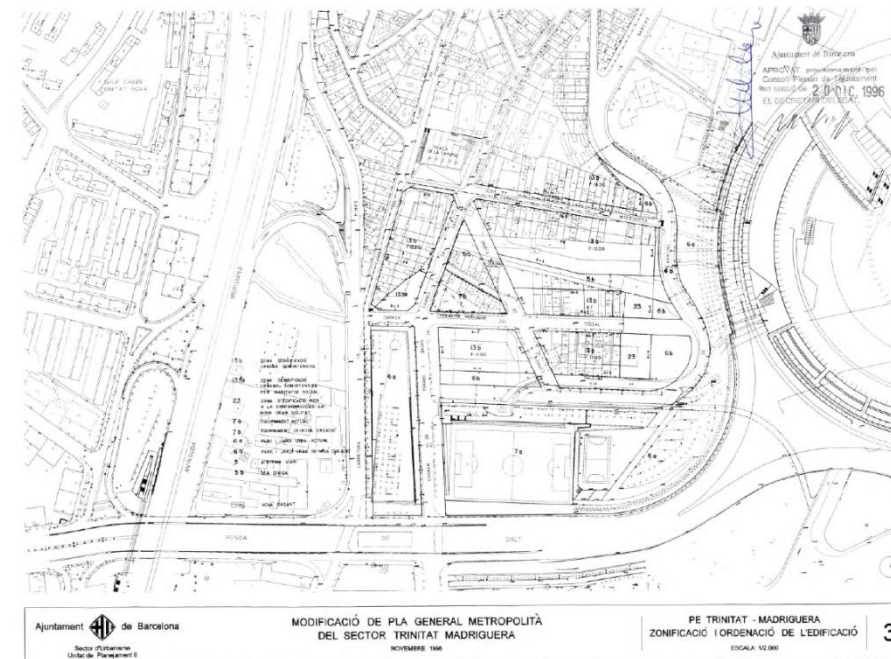
2.2.2

Desenvolupament del Planejament

El Pla Especial de Reforma Interior (PERI) de Trinitat Vella i el seu desenvolupament



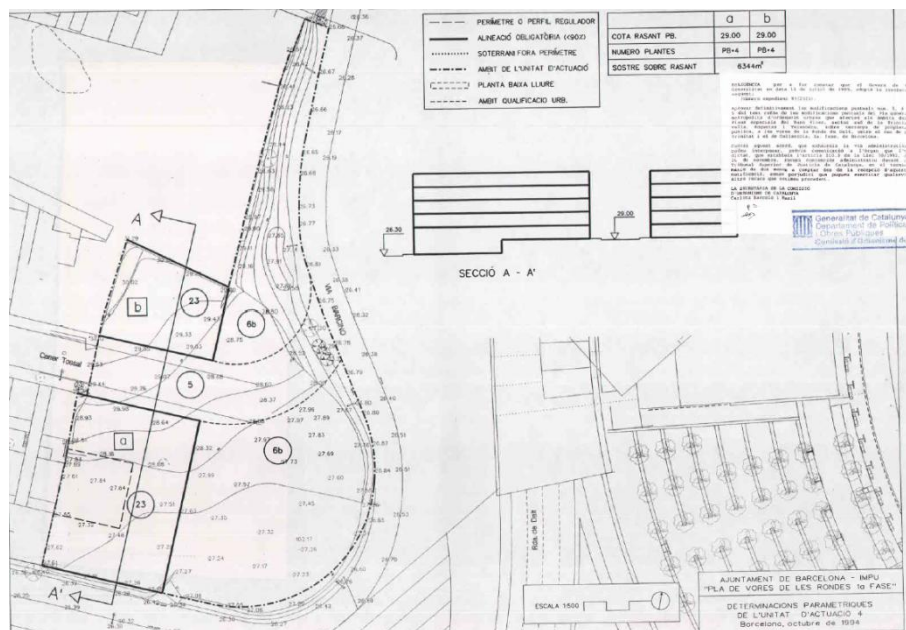
SA335. PERI "Trinidad Vieja" sector limitado por la carretera de Ribas, calle de Mireia, de la Foradada, de la Viña Llarga, de la Virgen de Lourdes, de Ausona, Via Bàrcino y Il Cinturón de Ronda. 23/06/1982



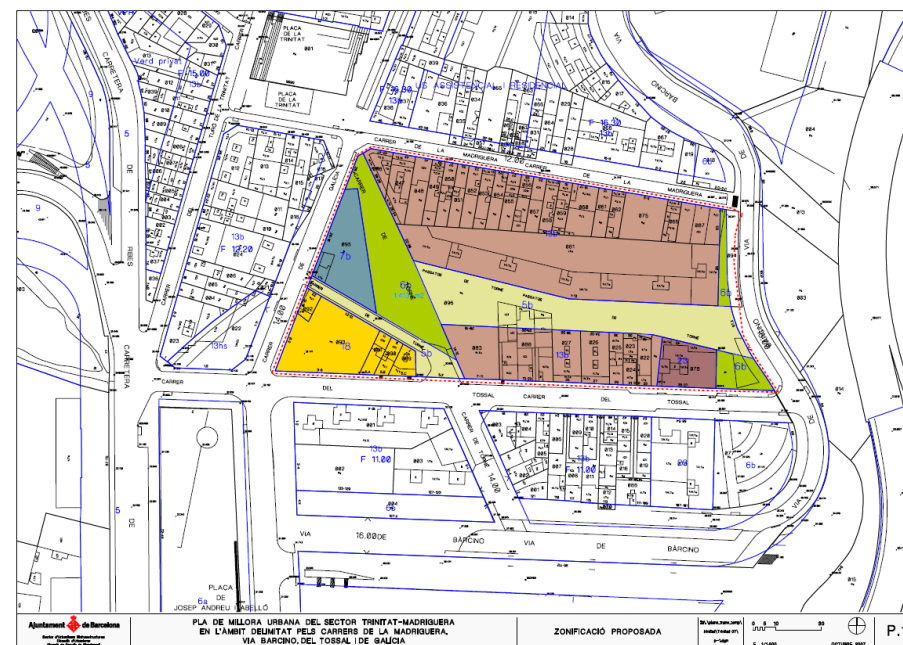
B090006. PERI sector Trinitat Madriguera. 17/11/1997



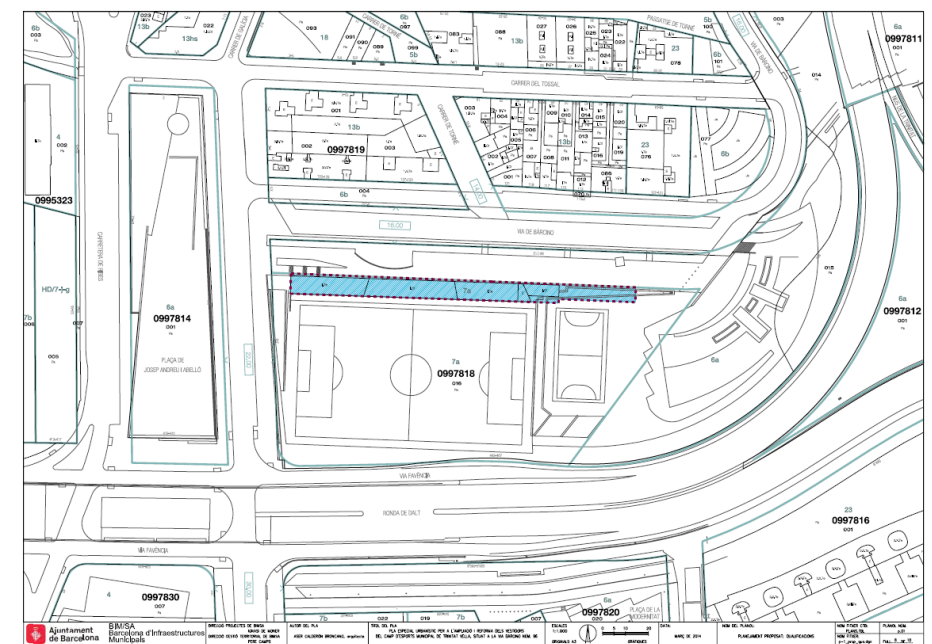
B1102. PEMU per a la concreció per a la concreció de la titularitat, l'ús i les condicions d'ordenació dels equipaments situats a la Via Bàrcino, nùms. 84-86, 88 i 90. 27/02/2009



HTA275. MPGM als terrenys de propietat pública, vores de la Ronda de Dalt, entre el Nus de la Trinitat i el de Collserola 1a fase de Barcelona. 11/07/1995

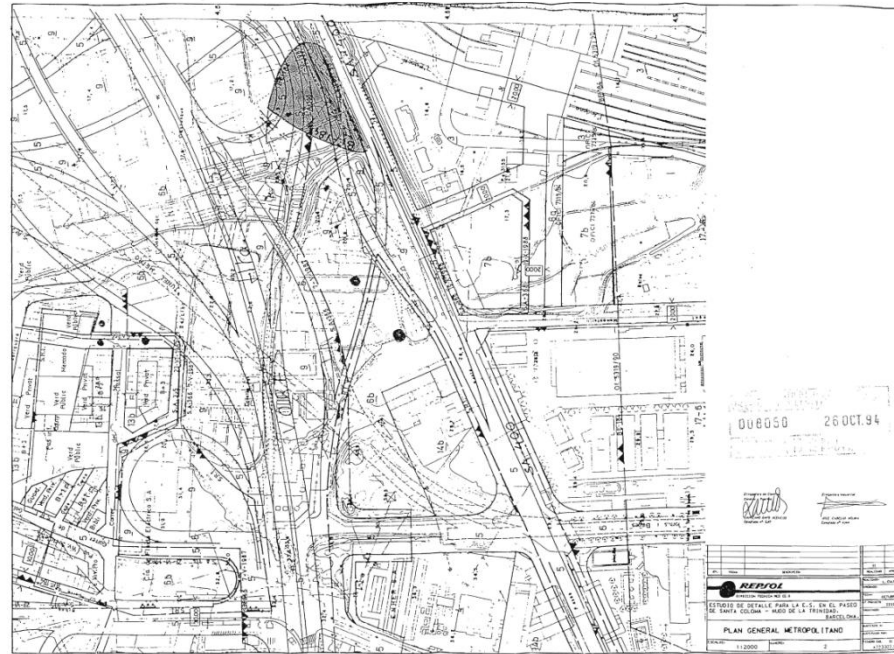


B0975. PMU de Trinitat-Madriguera en l'àmbit delimitat pels carrers de la Madriguera, Via Bàrcino, Tossal i Galícia. 11/06/2008

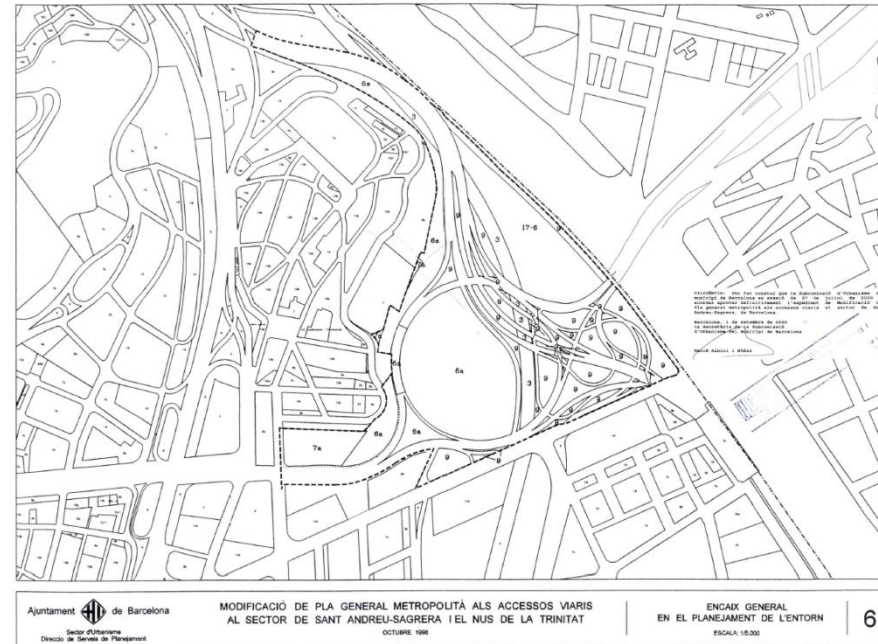


B1394. PEU per a la reforma dels vestidors del Camp d'Esports Municipal de Trinitat Vella, situat a la Via Bàrcino, nùms. 96. 03/10/2014

Accessos: Nus de la Trinitat

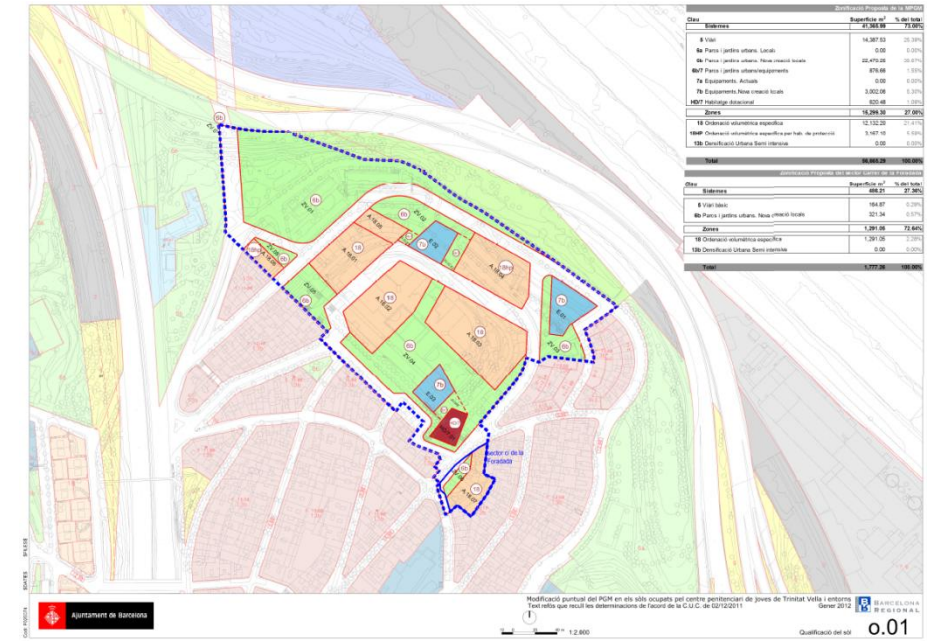


BE184. PE de serveis vinculats al sistema de cinturons de Barcelona, benzineres i àrees de servei. 03/03/1993

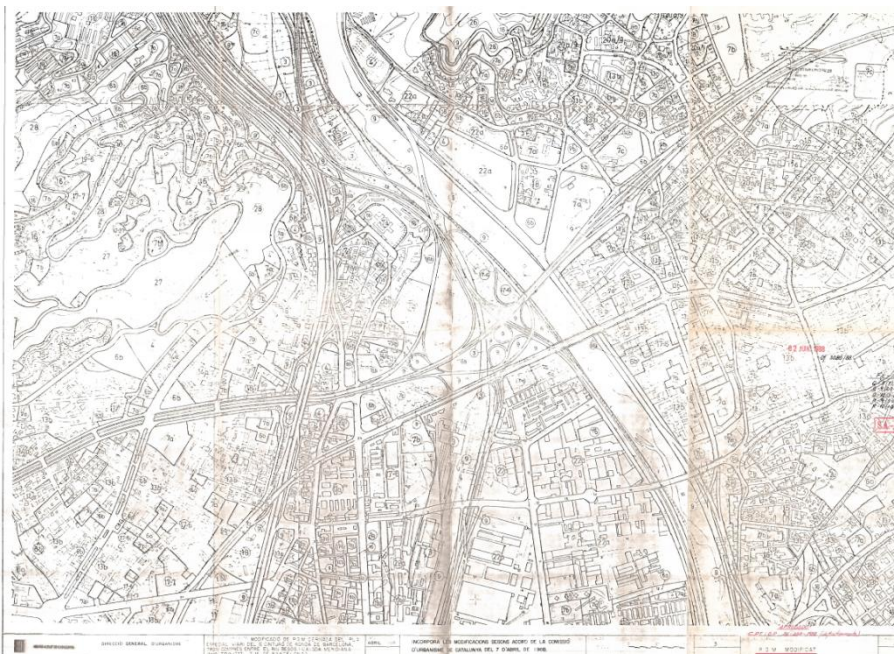


B090225. MPGMM en els accessos viaris al sector de Sant Andreu – La Sagrera i el nus de la Trinitat. 27/07/2000

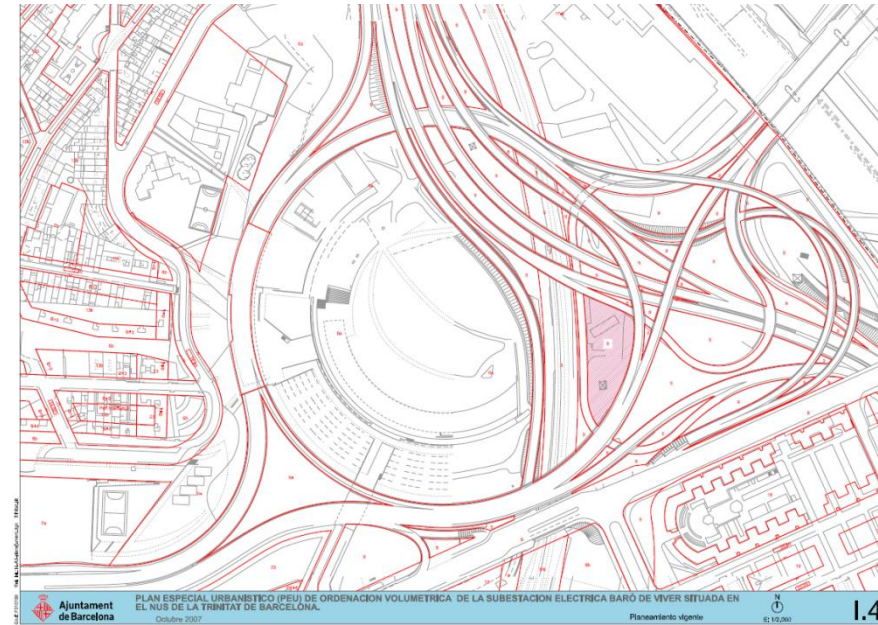
Sector de la presó



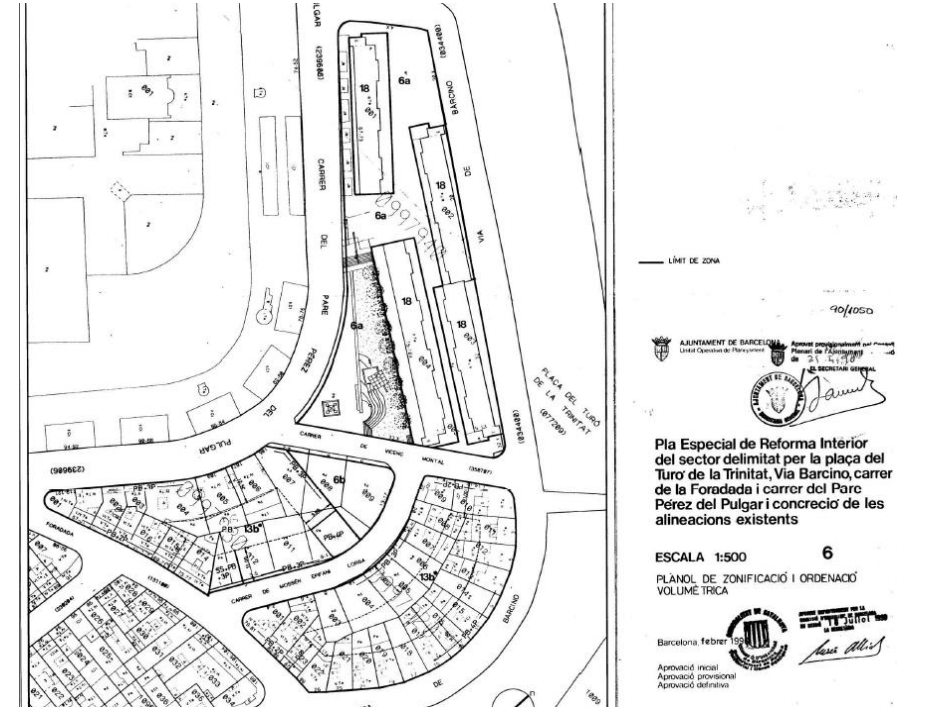
B1234. MPGMM als terrenys ocupats pel Centre Penitenciari de Trinitat Vella i els seus entorns. 16/04/2012.



SA366. MPGMM justificada en el PE viari del II cinturó de ronda. Tramriu Besòs Avinguda Meridiana (Nus de la Trinitat). 26/04/1998

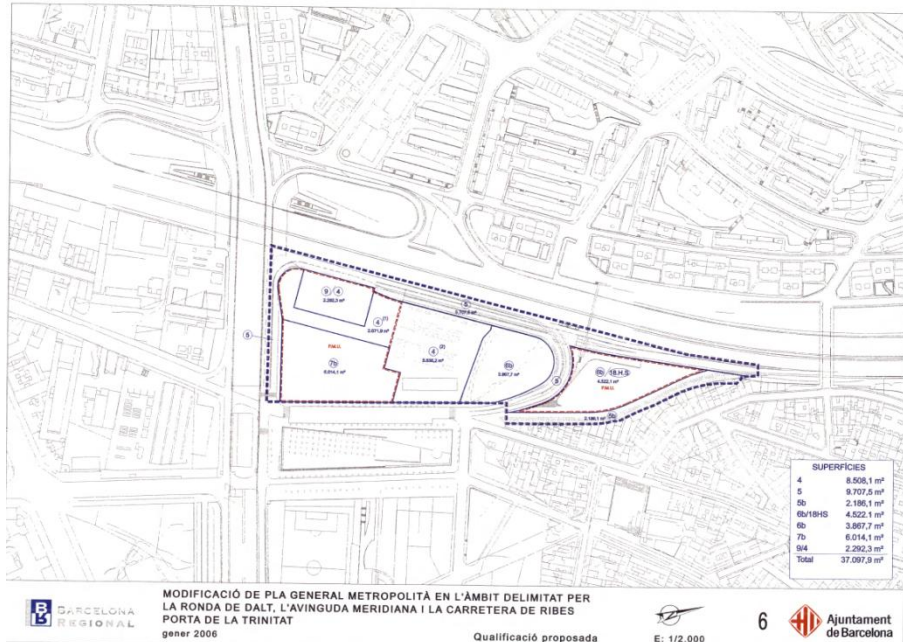


B0998. PEU d'ordenació volumètrica de la subestació elèctrica Baró de Viver situada al Nus de la Trinitat. 29/02/2008

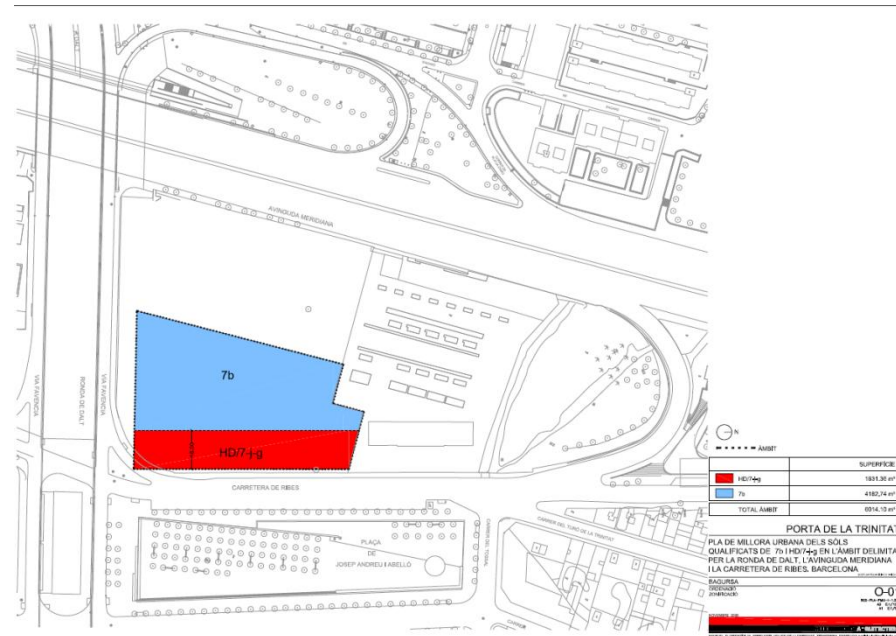


SA380. PERI del sector delimitat per la Plaça del Turó de la Trinitat, Via Bàrcino, carrer Foradada i carrer Pare Pérez del Pulgar. 18/07/1990

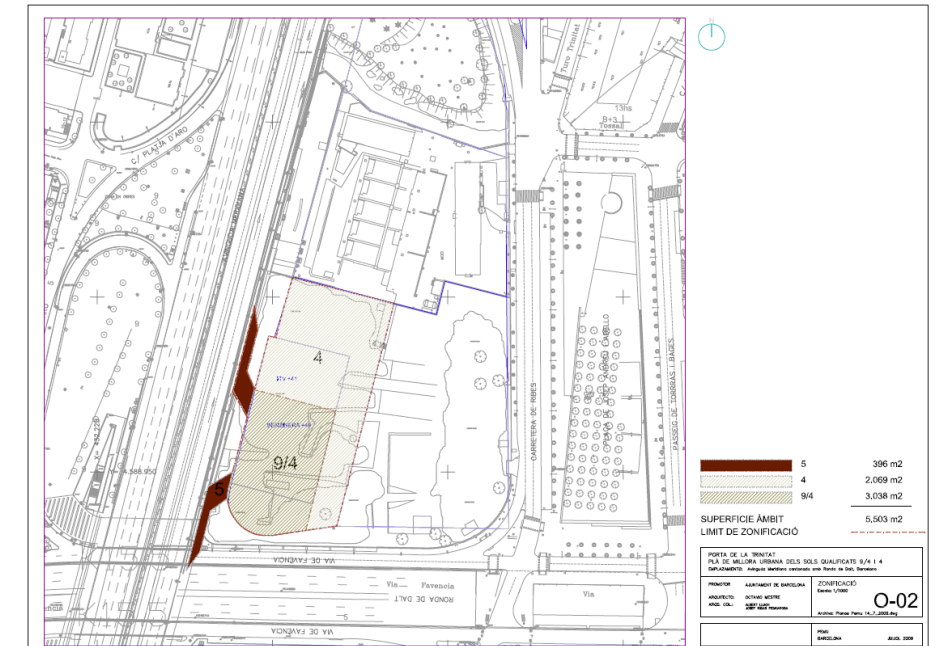
Porta Trinitat



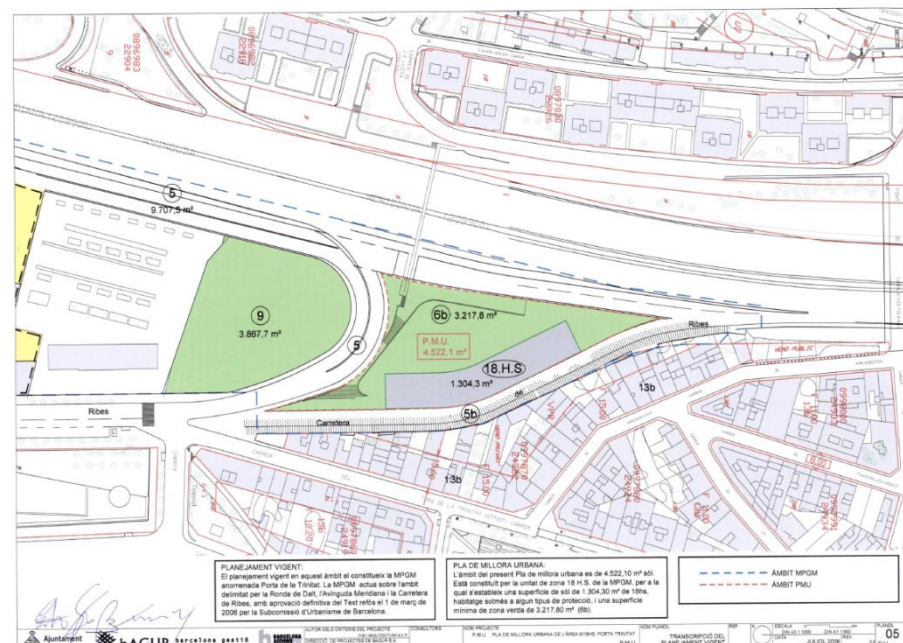
B090566. MPMG àmbit delimitat per la Ronda de Dalt, Av. Meridiana i carretera de Ribes. Porta de la Trinitat. 27/01/2006



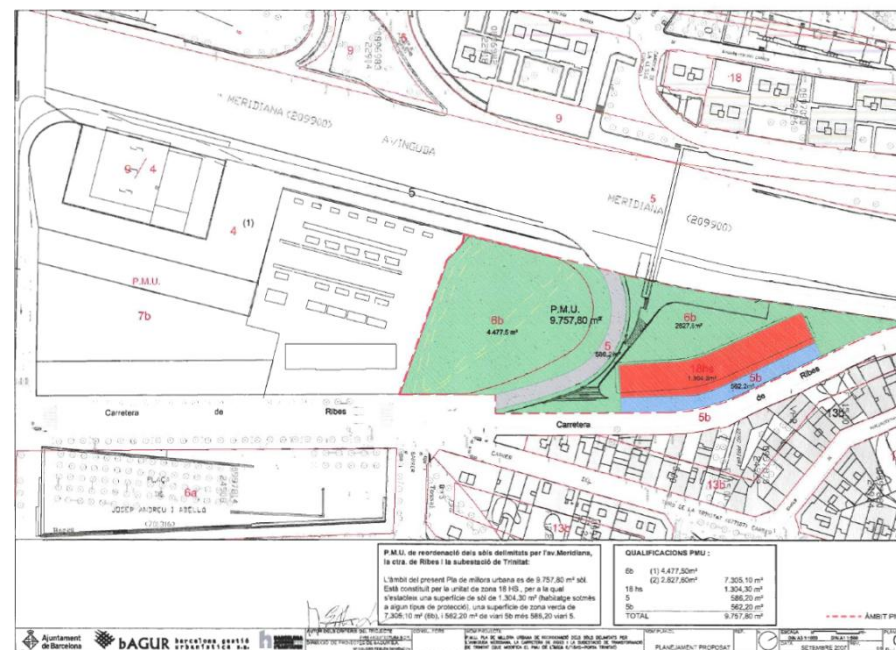
B0928. PMU dels sòls qualificats de 7b i HD/7j-g en l'àmbit delimitat per la Ronda de Dalt, l'Av. Meridiana i la Ctra. de Ribes. 20/07/2007



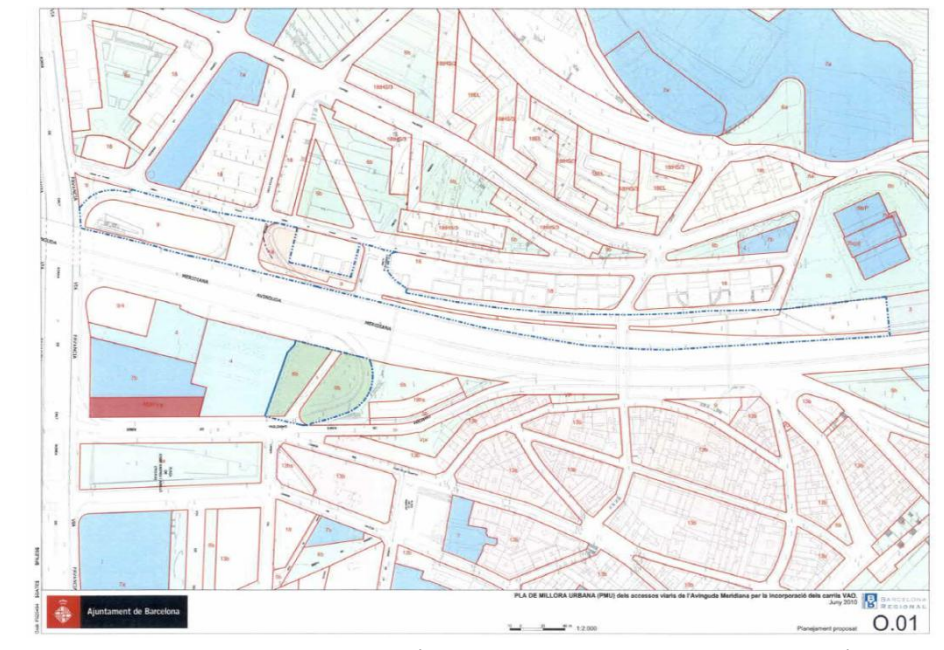
B1143. PMU Porta de la Trinitat per ubicar una nova benzina i ITV. 30/10/2009



B0893. PMU de l'Àrea 6/18hs- Porta Trinitat, delimitada per l'avinguda Meridiana, el ramal d'enllaç entre Meridiana i carretera de Ribes, i la pròpia carretera de Ribes. 20/10/2006.



B0982. PMU de reordenació dels sòls delimitats per l'avinguda Meridiana, la carretera de Ribes i la subestació de la Trinitat (que modifica el PMU de l'Àrea 6/18hs – Porta Trinitat). 01/02/2008.



B1191. PMU dels accessos viaris de l'avinguda Meridiana per la incorporació dels carrils VAO. 23/07/2010.

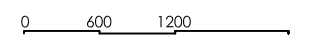


3. EL PAISATGE I ELS SEUS ELEMENTS: VALORS OBSERVATS

3. El paisatge i els seus elements.
Valors observats



ESCALA: 1/6000



Fotoplà

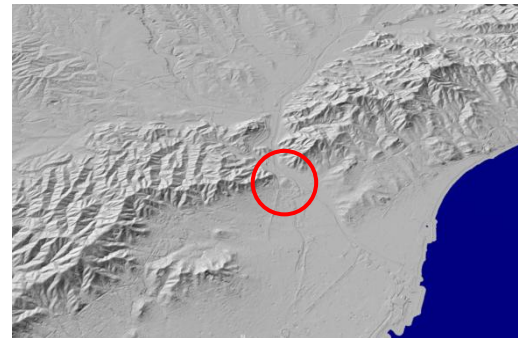
**ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA**

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019

3.1. LA TOPOGRAFIA

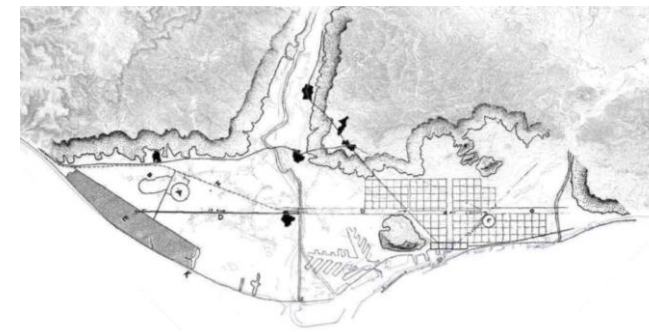
El barri de la *Trinitat* està condicionat per la topografia del *Turó de la Trinitat* també conegut com *Coll de Finestrelles*, una petita elevació de poc més de 50 metres sobre el nivell del mar, i una de les darreres estribacions del sector oriental de la *Serra de Collserola*. Aquesta elevació estava vorejada per una sèrie de torrents i rieres (*Torrent de Parera* i *Torrent de Calau*), que des de la *Serra de Collserola* anaven a desguassar al riu *Besòs*, que, també voreja el turó pel seu vessant sud. Al llarg de la història aquest indret ha estat la porta d'entrada al *Pla de Barcelona pel Vallès*.

Tot i que l'orografia del lloc es fon amb la part construïda, les infraestructures que l'envolten, amb la seva pròpia topografia, segueixen condicionant la forma del barri. Així com, ta topografia també ha condicionat la construcció del Pla i la isòcrona viària en relació al centre de *Barcelona*.



El Turó de la Trinitat en el relleu de la Serra de Collserola.

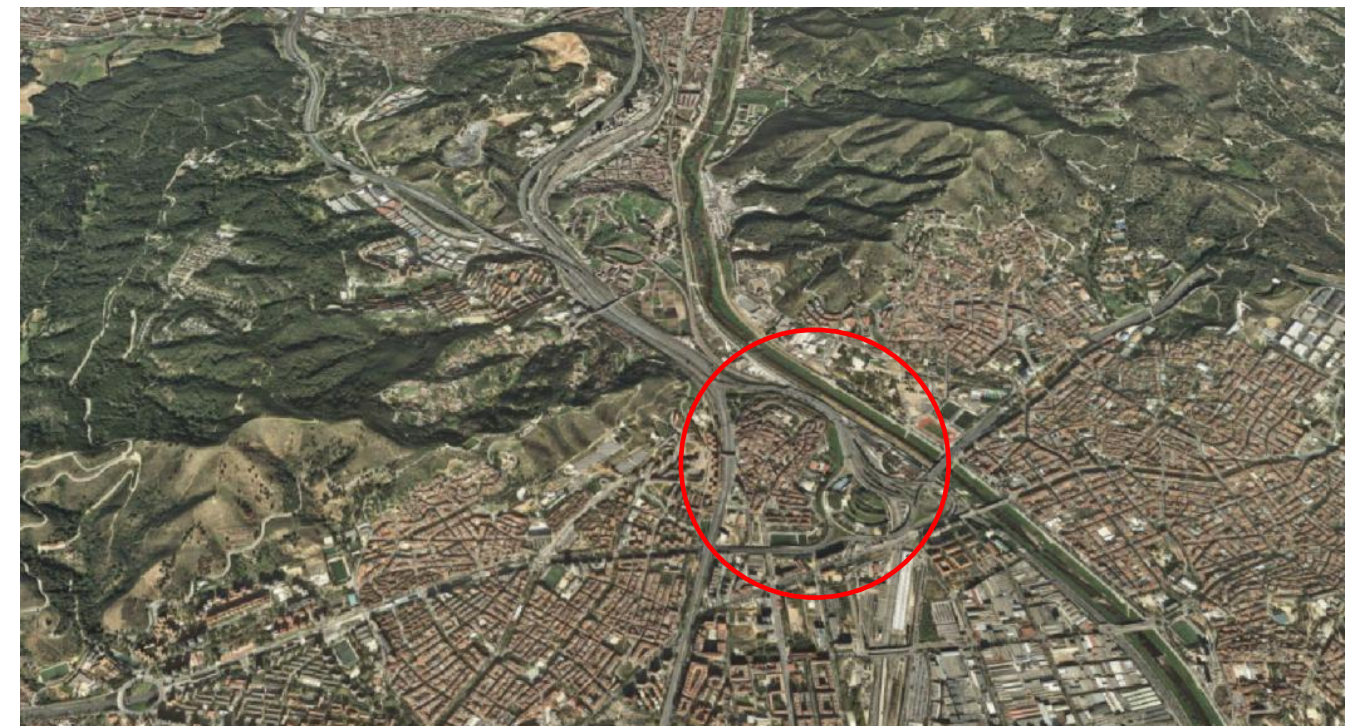
Font cartogràfica: betaportal.icgc.cat/wordpress/generador-descenes-3d-de-catalunya



Pla Macià 1934. La construcció del Pla i Plànol d'informació del PGM. 1970. Xarxa viària bàsica. Isòcrones. (Atles Metròpolis, cartografies contemporànies. AMB. 2015).



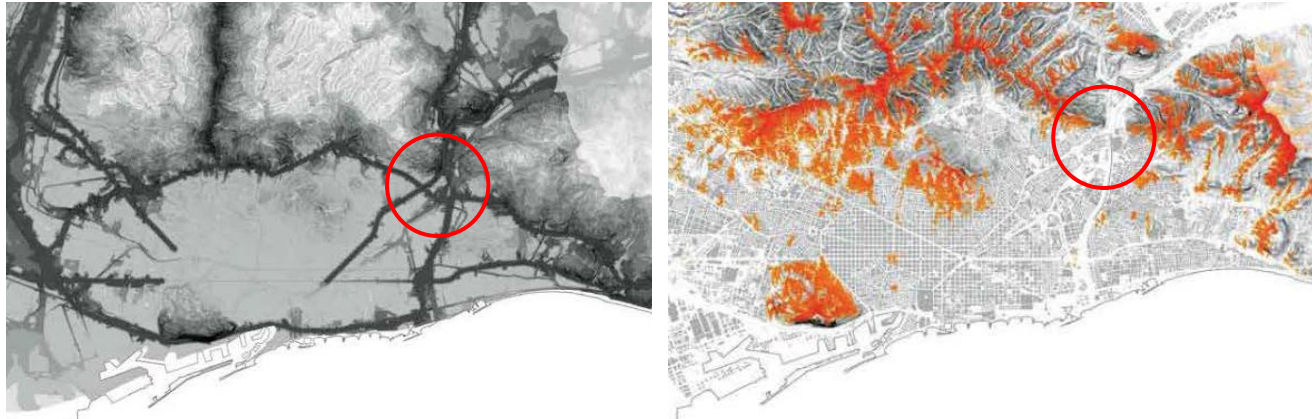
El coll de Finestrelles i el Turó de la Trinitat. Font cartogràfica: betaportal.icgc.cat/wordpress/generador-descenes-3d-de-catalunya



El barri de La Trinitat Vella en el context territorial. Font cartogràfica: betaserver.icgc.cat/cesium

Topografia de l'entorn: fons escènics

La posició de *Trinitat* en el petit turó fa que en el fons de la majoria dels seus carrers hi sigui present la topografia de l'entorn, uns fons escènics de la *Serra de Collserola* i *Puig Castellar* que flanquegen el congost.



Fragmentació de les infraestructures i Fons escènics. (Atles Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105)

La topografia inicial de la part solana del **Turó de la Trinitat** estava atalussada a fi d'aconseguir terrasses planes adequades a la plantació, de vinyes especialment. Aquest relleu construït per l'home i previ a la ciutat, perdura com un perfecte i perceptible palimpsest sota el traçat dels carrers i les mançanes. Alguns carrers – *Mare de Déu de Llorda*, *Via Barcino* – es disposen plans sobre una feixa o en el límit del *Canal del Rec Comtal*, conservant així "els marges" en la divisòria de parcel·la a l'interior de l'illa.



Carrer Tossal amb la Serra de Collserola al fons



Carrer Madriguera amb Torre Baró al fons



Puig Castellar i el Singuerlin des de Via Barcino



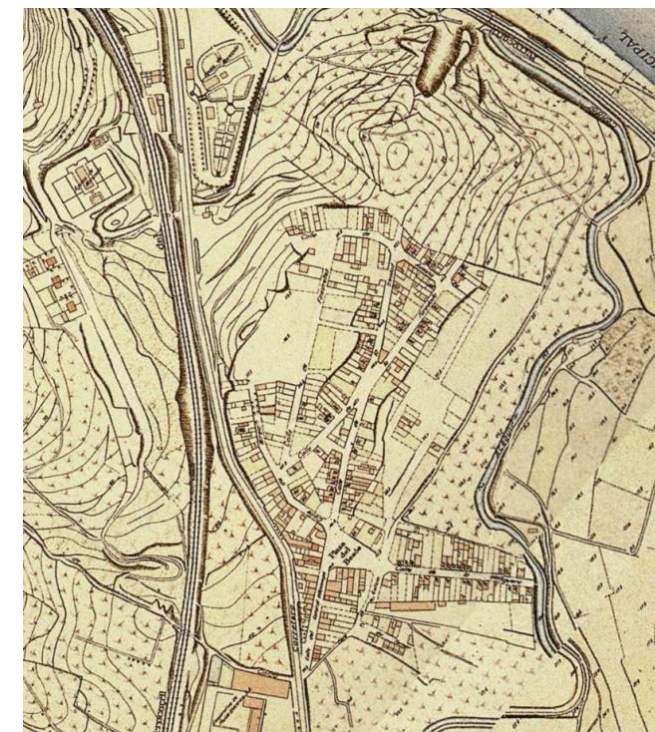
Puig Castellar i Sta Coloma, des Torrent de Peguera.



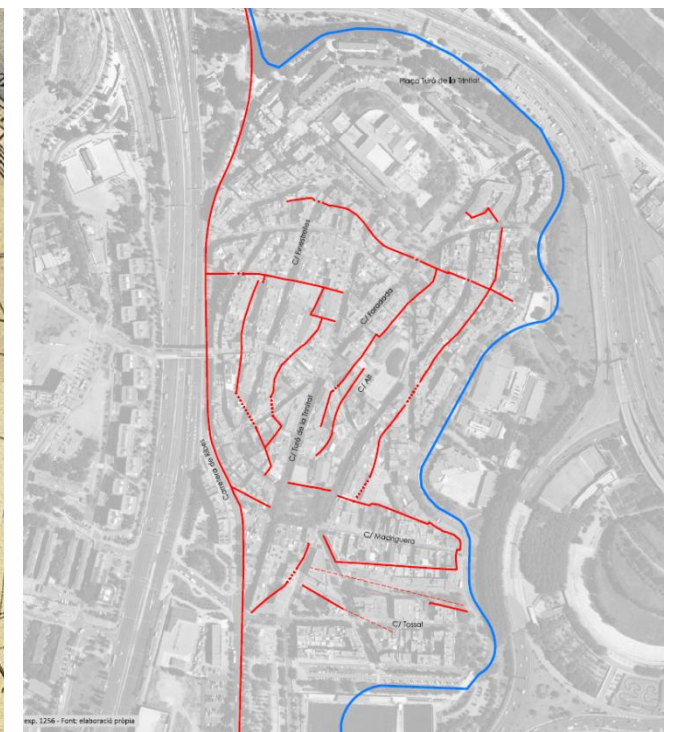
L'estrep est de Collserola des de la Casa de l'Aigua.



Pont de Sarajevo amb Collserola al fons.



Fragment del "Plano de Barcelona", V. Martorell, 1929



Plànol 3.1.1. Traces inicials (elaboració pròpia)

Construcció del turó: carrers i interiors d'illa

Carrers en pendent

La construcció de la *Trinitat Vella* ha estat sense planificació prèvia. Es va iniciar seguint la carretera de *Ribes* i l'antic camí que conduïa a la *capella de la Trinitat*, avui desapareguda, per després anar ocupant tot el turó. (Veure plànol 3.1.2. Pendent dels carrers)



Carretera de Ribes



Carretera de Ribes i carrer Turó de la Trinitat



Carrer Turó de la Trinitat



Carrer Mireia



Carrer Vinya Llarga



Carrer Foradada

Escala als antics marges

És habitual i lògic que els carrers que segueixin les feixes, és a dir, les corbes de nivell, es disposin plans al llarg del turó i estiguin units per carrers transversals que els connecten, en la línia del màxim pendent, sovint amb escales, per salvar els antics marges (veure plànol 3.1.1. Traces inicials). Algunes són mecàniques, des de fa ben poc. No així els carrers o les zones més velles, més treballades agrícolament on, els carrers es busquen i troben en creuaments en X.



Carrer Vinya Llarga



Carrer Almassora



Carrer Ausona

Escala als límits del barri

En alguns punts l'accentuada topografia ha obligat a *Trinitat Vella* a la presència d'escales, en sentit transversal i en els límits del barri. Recentment, algunes –les més centrals– han estat substituïdes per escales mecàniques, sortosament.



Carrer Peníscola



Carrer Mireia – Meridiana



Carretera de Ribes



Entorns de la presó



Cruïlles

Per un tema de forma i topografia, una característica pròpia de la *Trinitat Vella* és la presència d'*encreuaments de carrers en forma d'ix*. Aquest és un sistema de viari molt habitual en els terrenys de pendent, on la via busca la millor rasant. Així són bona part dels carrers de la part més alta del *Turó de la Trinitat*. En relació a la topografia i configuració física del *Turó*.



Turó de la Trinitat – Foradada



Mireia – Ausona



Finestrelles - Foradada

Interior d'illa

Els patis d'illa, com les pròpies illes, són de mesura i forma, tots diferents, i cap és regular. La majoria conserven en el seu interior, els desnivells fruit dels aterraments agrícoles i alhora construccions autònomes degudes a la subdivisió parcel·laria dels anys 50 del segle XX. Data de construcció intensiva del lloc. (Veure plànol 3.1.1. Traces inicials).



Interior illa Cases del Patronat



Espai Túnel de la Trinitat

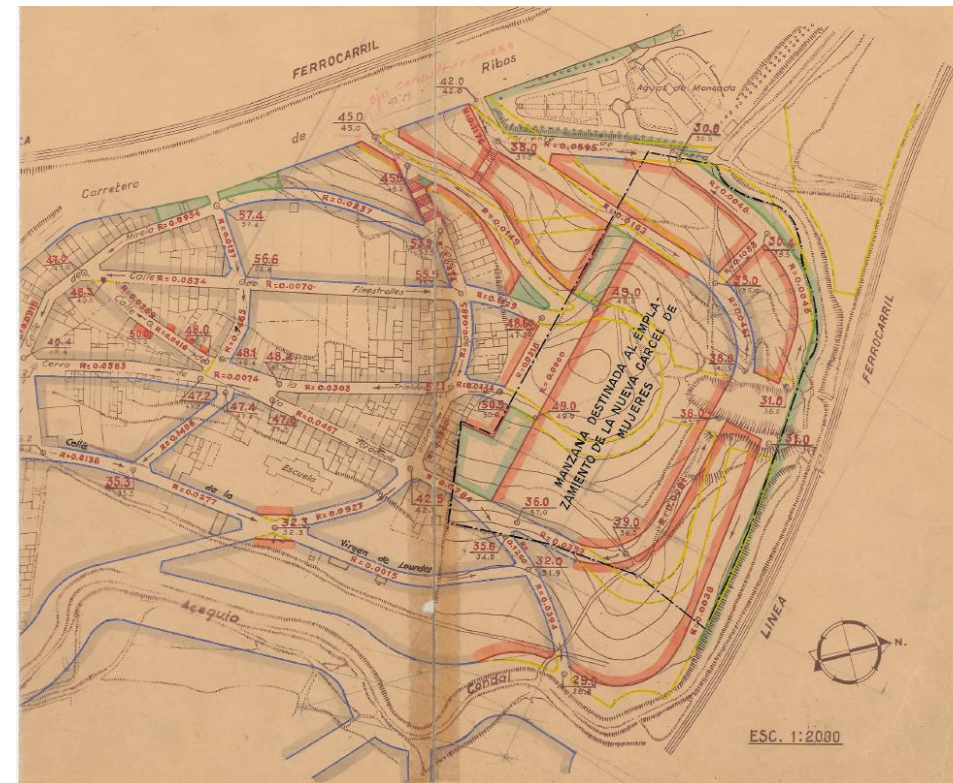
La topografia del nus viari de La Trinitat

És una nova topografia, un escalètric enorme amb 16 vies entortolligades i amb tràfics diferents en 32 carrils. Això el fa un lloc del tot excepcional. Sovint, *la Trinitat* des de 1992 és coneguda pel seu Nus. Estableix una relació topogràfica nova, de les vies entre si, i d'aquestes amb l'entorn, amb visuals noves i dinàmiques, molt poc habituals. Però a més, el Nus està construït sobre els antics horts, és a dir, sobre uns terrenys fèrtils fàcils de recuperar i reutilitzar.



La topografia de l'espai de la presó

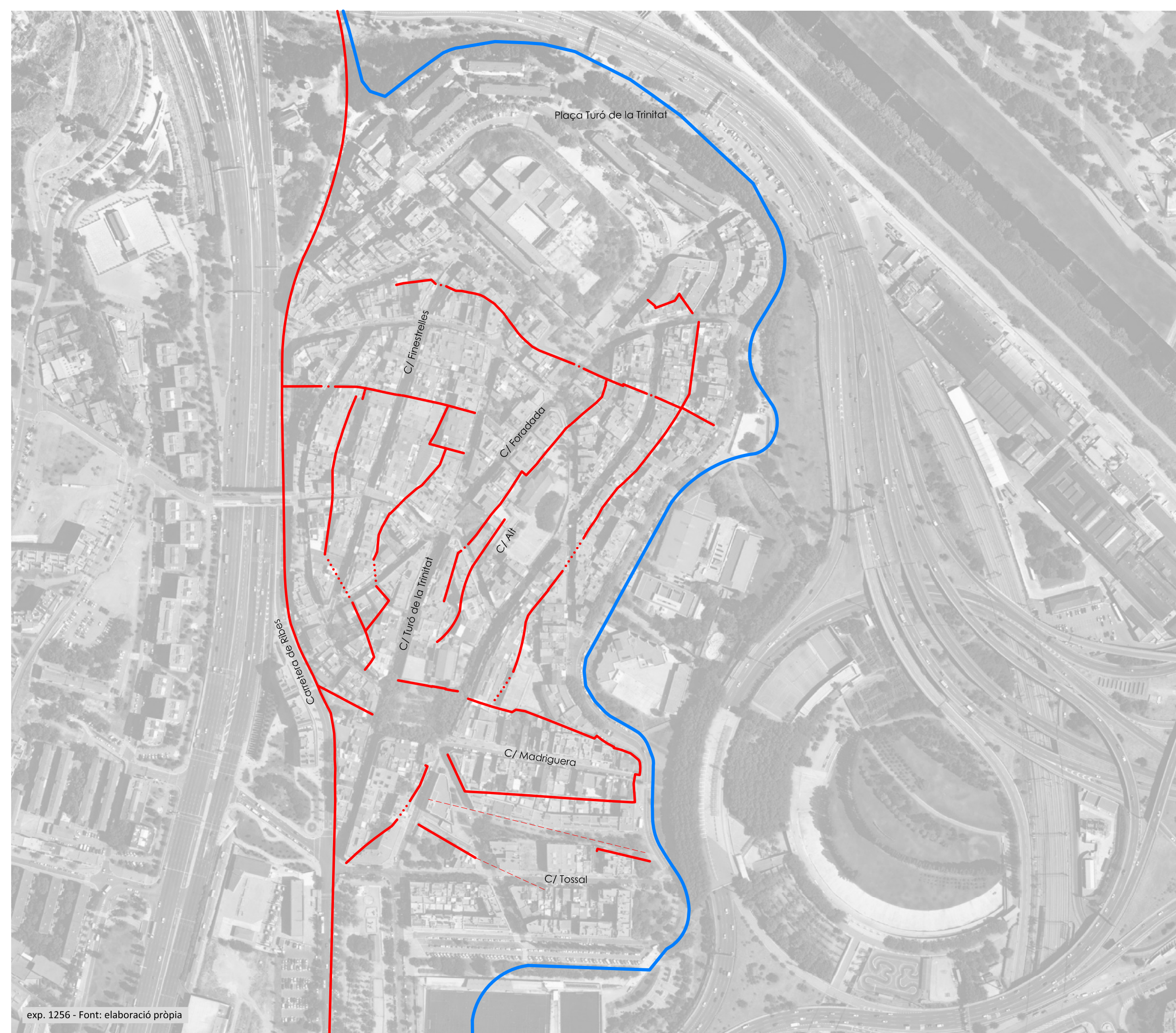
La topografia de l'entorn de la presó fou profundament alterada en la construcció del gran equipament, donada a la necessitat d'obtenir una plataforma d'important mesura, capaç de sustentar el voluminós edifici de la presó. La topografia inicial consistia en un petit altiplà que anteriorment s'havia utilitzat com a Camp de tir. Els moviments de terra van ser molt importants el seu dia i, encara, està previst que ho siguin més en la ordenació prevista en el futur.



La "Roca Foradada" era una gran roca que reposava damunt del curs del Rec Comtal. L'aigua del rec passava per un gran esvoranc que tenia la roca en la seva part més baixa. Al costat hi havia la caseta de comportes. A l'espai que va ordenar la implantació de la presó i, més endavant, la construcció dels talussos de la ronda litoral, van quedar soterrades la "Roca Foradada" i la "porta de ferro", ambdues situades al carrer Torrent de la Perera, concretament, al lloc de l'actual Plaça del Turó de la Trinitat. Aquest topònim han donat nom al carrer Foradada. (www.bcnostenible.cat).



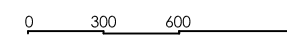
Fotografia antiga i restes de la "Roca Foradada" a la dècada de 1980



exp. 1256 - Font: elaboració pròpia



ESCALA: 1/3000



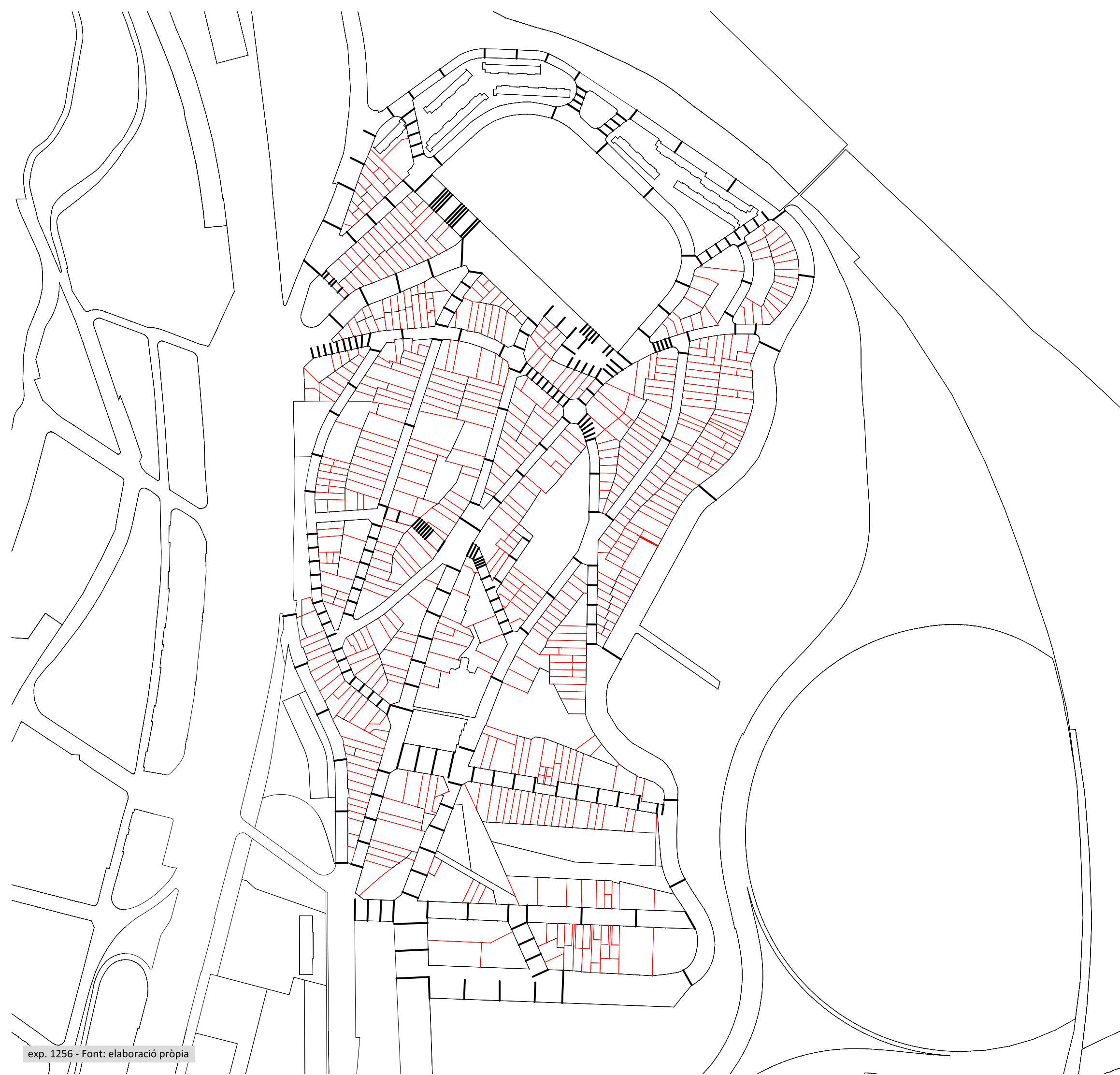
Traces inicials

ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019



3.1.1



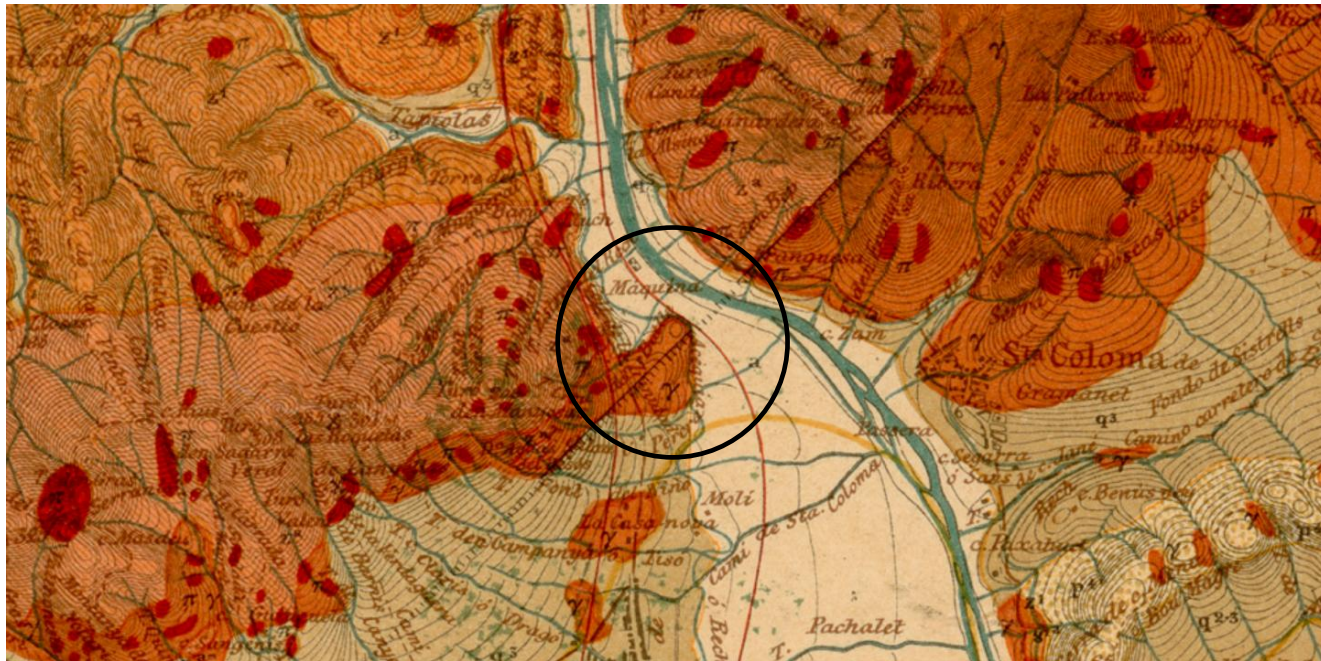
ESCALA: 1/3000 0 300 600 N

Pendent dels carrers
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

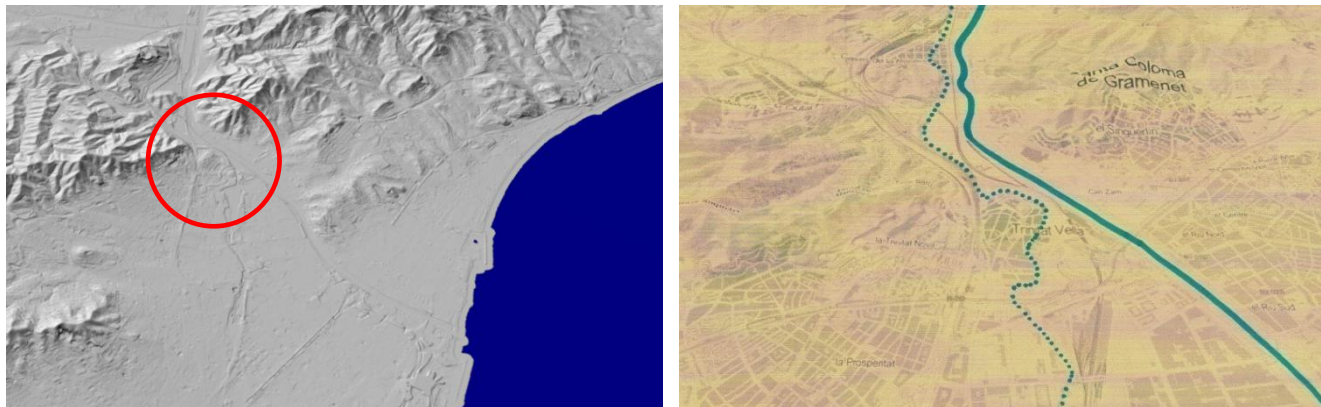
M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019

 **Ajuntament de Barcelona**
Institut de Paisatge Urbà
Institut Municipal d'Urbanisme

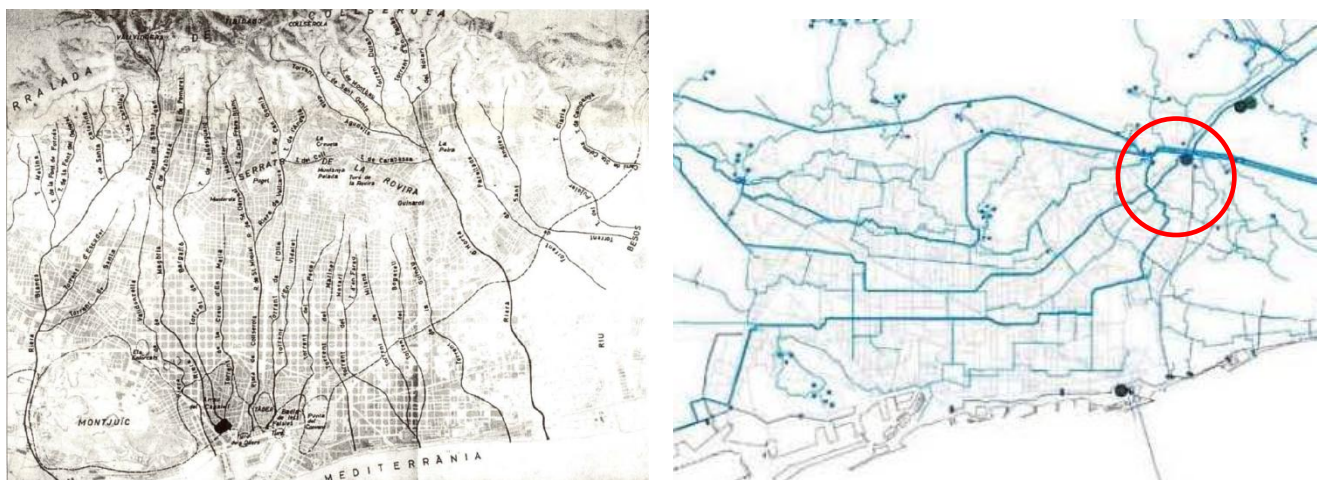
3.1.2



Fragment del plànol de Jaume Almera i Eduard Brossa. 1891.



La relació de la Trinitat amb el Besòs, el Rec Comtal i el mar. Font cartogràfica: betaportal.icgc.cat/wordpress/generador-descenes-3d-de-catalunya



Les rieres i torrents al Pla de Barcelona. (Pau Vila, a l'article publicat a la revista Ciència. 2a època, Núm. 27. 1983)
Xarxa d'aigua. (Atles Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105)

3.2. L'AIGUA

A Trinitat Vella, l'aigua és determinant en els límits de la zona que ocupa la residència. Els torrents de Parera i de Calau, que desguassen al riu Besòs, la voregen i el Rec Comtal la delimita.

Cal, però, distingir entre les diferents aigües que circulen i caracteritzen el territori de *La Trinitat Vella*. Per una banda els elements naturals, com els torrents, han sigut determinants per al traçat de carrers i la posició de les cases. Per altra, el *Rec Comtal* ha limitat la zona habitable de l'espai de l'horta, avui ocupada per les grans infraestructures viàries i ferroviàries.

A més del propi *Rec Comtal*, altres elements que formen part de la xarxa de subministrament de l'aigua potable de Barcelona, com *La Casa de l'Aigua* i l'*ETAP Besòs*, s'identifiquen amb el barri i enriqueixen el seu patrimoni, alhora que són elements clau per a la memòria històrica i col·lectiva. (Plànol 3.2)

El servei de subministrament de l'aigua potable, també, segueix la seva pròpia lògica, jerarquitzant els traçats relacionats amb les grans avingudes i grans carrers, distribuint-se de forma capil·lar per la xarxa de carrers. I les fonts públiques qualifiquen els espais on s'ubiquen.

L'aigua, també és present en la toponímia, dona el nom al carrer del *Torrent de la Perera*. Com el *Rec*, també hi té presència en el carrer de *La Foradada*, nom de la gran roca que reposava just damunt del curs del *Rec Comtal* i l'aigua hi passava per un gran esvoranc que tenia la roca a la seva part baixa. Aquesta roca segurament va quedar soterrada amb la construcció de la vialitat de la B-20 a partir del *Nus de la Trinitat*.

En el seu projecte d'urbanització del *Pla, Cerdà* tingué en cura de l'endegament dels cabals torrencials des del peu de muntanya i no se'n feu prou cas. De fet, el problema de la hidrografia no fou resolt fins a l'execució del pla de cloaques de *Garcia Faria* (1890).

Trinitat Vella entorn als anys cinquanta era un barri amb poques edificacions i amb llum i aigua pròpies. L'arribada de la immigració provoca canvis en la relació amb l'aigua, com és el cas de fer servir l'aigua del *Rec* per a les noves construccions o per rentar la roba als safarejos que hi havia al marge dret del *Parc de les Aigües*, darrere dels edificis del *Patronat*. I el bany era l'element comú a tothom i lloc de trobada per als més joves.



El Besòs



Traçat del Rec Comtal i de l'hipotètic Aqüeducte romà als entorns de Sant Andreu. (Font: El Rec Comtal, mil anys d'història)



Molí de Sant Andreu anys quaranta del segle XX. (foto de Tomàs Fàbregas. Font: El Rec Comtal, mil anys d'història)



Imatges del Rec Comtal al costat de la carretera de Ribes, al lloc que anomenaven "las Escalerillas", senyores rentant i nens i nenes banyant-se. (Font: El Rec Comtal, mil anys d'història)

REC COMTAL

Sens dubte que a Trinitat Vella hi juga un paper molt important l'existència de El Rec Comtal. Encara que medieval, té l'origen en època romana, segons escriu Pau Vila, a l'article publicat a la revista Ciència. 2a època, Núm. 27 (1983), *La circulació de les aigües del Pla de Barcelona en el passat, respecte del Rec Comtal*:

... "Amb tot, en el segle X, la necessitat de regatges i de certes activitats molineres i manufactureres en expansió mogueren el comte Mir a refer el vell rec romà provinent del Besòs i en portà les aigües fins al portal de Mar... "

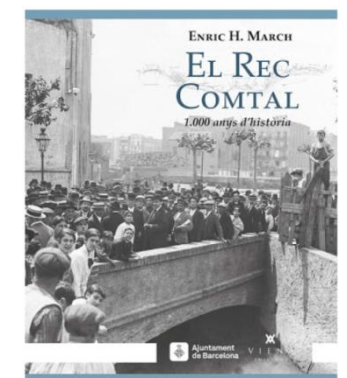
L'any 2016, l'Ajuntament de Barcelona i Viena Edicions, editen *El Rec Comtal, mil anys d'història*, de Enrich H. March, la publicació ens dóna a conèixer els precedents de la *construcció del Rec* i de l'*abastament d'aigua* de la ciutat de Barcelona, amb referències als diferents territoris per on circula, entre ells la Trinitat Vella i Sant Andreu del Palomar. En els diferents capítols explica que:

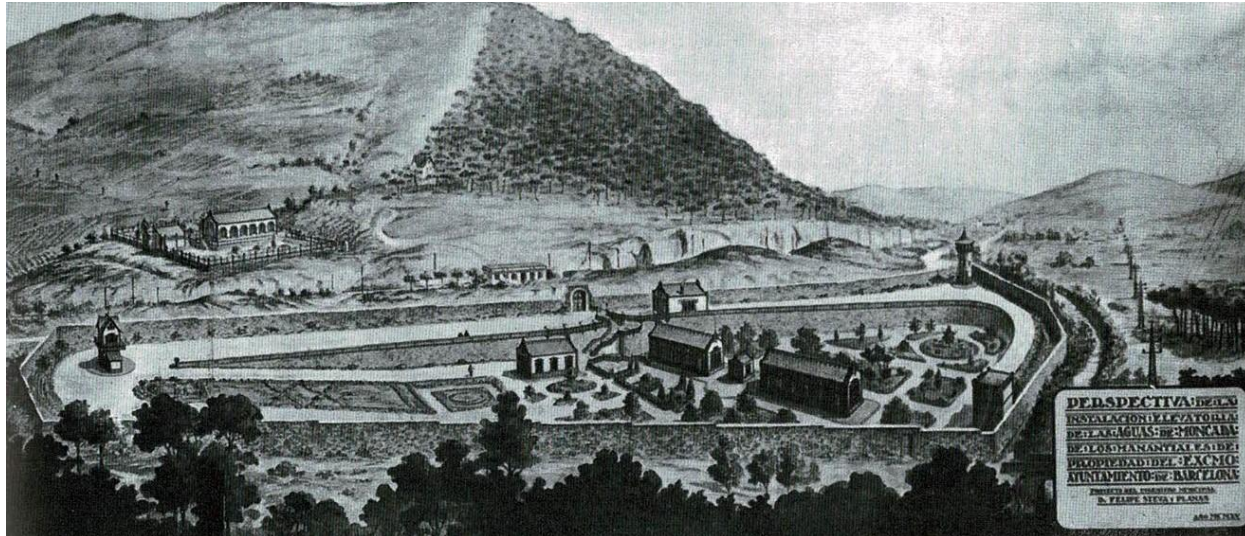
- S'han localitzat restes a Sant Andreu, com una canalització que comparteix espai amb el Rec Comtal, un pont, les restes del Molí de Sant Andreu i un tram del camí de Santa Coloma. Les restes documentades són les d'un canal soterrat amb característiques de les conduccions d'aigua d'època romana.

- La primera menció dels molins fariners de Sant Andreu és de 1266, quan els propietaris van obtenir-ne la propietat del rei a canvi de la meitat dels beneficis obtinguts de la farina...

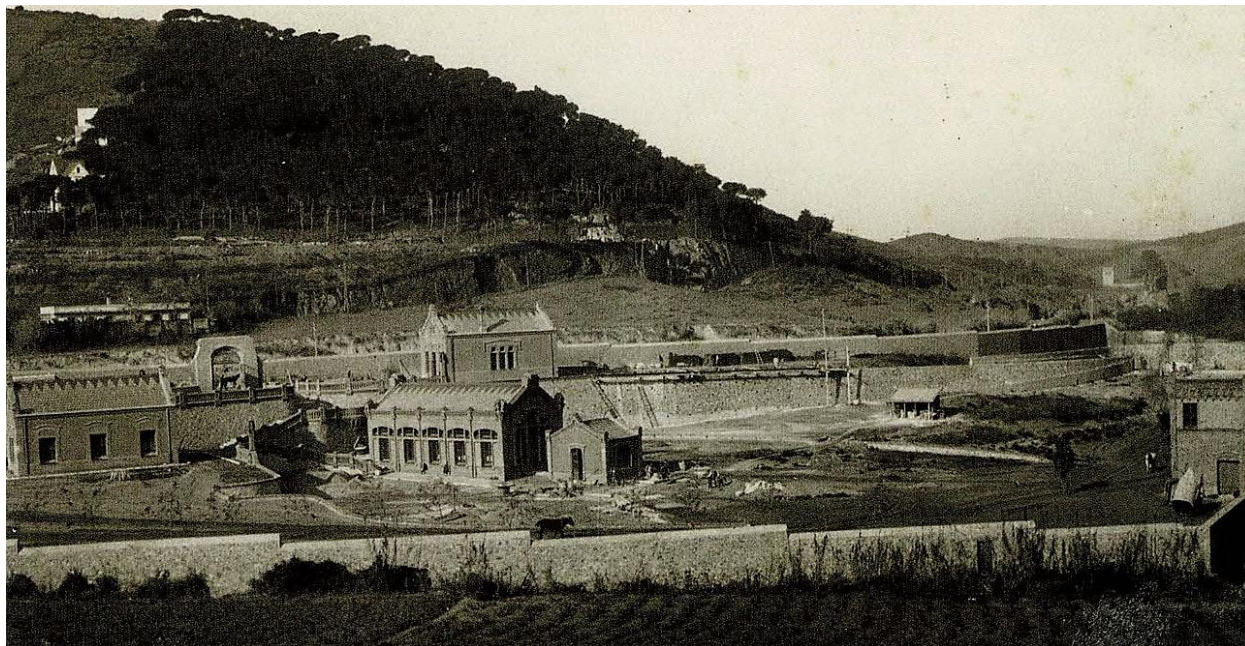
- Als segles X-XI es comencen a trobar notícies d'horts i camps regats i s'entén com una manera d'utilitzar les aigües sobreres dels molins. Amb el temps, però, al voltant de l'activitat molinera i del rec, s'hi va anar concentrant la terra conreada, primer pel moliner i després per pagesos. L'*activitat agrícola* es va anar estenent al llarg dels segles en tot el territori del Pla de Barcelona, i les terres fèrtils de Sant Martí de Provençals i de Sant Andreu del Palomar es convertien en proveïdores de la ciutat.

- Quan es construeix la Mina de Montcada (1778), propiciada per les necessitats de regatge, aigua potable i la nova indústria, a la vora el Rec es van construir les fàbriques d'indianes i filatures, utilitzant l'aigua en els processos industrials.





Dibuix del conjunt de la Casa de les Aigües, amb l'estació elevadors de la Trinitat Vella a baix i el dipòsit de la Trinitat Nova a dalt, publicat a la Gasetta Municipal de Barcelona l'any 1917. Biblioteca de Catalunya.



Conjunt de la Casa de les Aigües de la Trinitat, 1917 (foto de Frederic Ballell.AFB)



Casa de l'Aigua a Trinitat Vella i Trinitat Nova



- L'expansió industrial de *Sant Andreu de Palomar* i *Sant Martí de Provençals* va experimentar des de mitjan segle XIX un ràpid creixement. S'explica per la necessitat de treure les fàbriques de la *Barcelona* vella, i perquè les noves indústries trobaven en els pobles del *Pla* aigua abundant, la proximitat del port i dues de les principals línies de ferrocarril de la ciutat, que afavorien el transport de mercaderies.

- Les terres de cultiu es van mantenir estables fins a la dècada de 1880, malgrat la pressió industrialitzadora. A partir d'aquell moment el seu retrocés va ser continu, encara que lent a *Sant Andreu*, fins ben entrat el segle XX, canviant per sempre el paisatge. El procés s'estengué fins als anys setanta del segle XX entre *Trinitat Vella* i *Montcada*, disminuint progressivament la superfície regada, que a l'any 1985 era només de 35 hectàrees, Actualment el *Rec* només rega les hortes de la *Ponderosa*, al barri de *Vallbona*. (E.H. March. *El Rec Comtal, 1000 anys d'història*. p151)

- Les necessitats d'abastiment d'aigua a *Barcelona* va propiciar la construcció d'un nou aqüeducte a *Montcada*. Tenia una longitud de 10,850 quilòmetres i anava totalment soterrat. Al seu traçat, a començament del segle XX es va construir la *Casa de les Aigües de la Trinitat*.

- L'aqüeducte *Baix de Montcada* (iniciat el 1824) era una conducció independent del *Rec* d'origen medieval. Era per abastir d'aigua potable a la ciutat de *Barcelona*, mentre que el *Rec Comtal* mantenia els vells i els nous usos associats als molins, al regadiu i a les fàbriques.

- El 1893 s'inicia una nova conducció d'aigües per al subministrament de *Barcelona*, l'aqüeducte *Alt de Montcada*. Es va construir des d'un altre punt de la *mina de Montcada* per tal de solucionar els problemes provocats per la contaminació de les aigües de l'aqüeducte *Baix*. Sortia del solar de la *Casa de les Aigües de Trinitat Vella* i travessava els subsòl dels termes de *Sant Andreu* i *Sant Martí*.

- L'any 1917 es va construir l'estació elevadora de la *Casa de les Aigües de Trinitat Vella*, a través d'un túnel de 120 metres de llargada, excavat sota de la via del tren i l'actual *Meridiana*, fins al segon edifici hidràulic, la *Casa de l'Aigua de la Trinitat Nova*, on l'aigua s'emmagatzemava en dos grans dipòsits de formigó. Actualment aquest conjunt, separat per les infraestructures viàries, funciona com a centre d'interpretació dels usos de l'aigua i de l'evolució de les xarxes de captació i distribució, gestionat des del *Museu d'Història de Barcelona*.

Barcelona va rebre per última vegada aigua de les *Mines* i del *Rec*, el 25 de setembre de 1965, i dels *Pous de Montcada* el 31 de març de 1989.

LA CASA DE LES AIGÜES DE LA TRINITAT

Al punt on es troben la *Carretera de Ribes* i el *Torrent de la Perera*, hi ha la *Casa del Guarda* o *Casa de les Aigües*, antiga estació elevadora. Aquest edifici, amb el *Pavelló del tractament* i el *Dipòsit d'aigua de Trinitat Nova*, forma el conjunt arquitectònic del sistema hidràulic que l'*Ajuntament de Barcelona* va construir l'any 1917 per combatre l'epidèmia de tifus de 1914, provocada per la contaminació de l'aigua. El projecte del complex arquitectònic és de l'arquitecte *Pere Falqués*. Va estar en funcionament fins el 1989. A partir d'aquest punt el *Rec* segueix el traçat de la conducció medieval, voreja el *Turó de la Trinitat* pel carrer del *Torrent de la Perera* i la *Via Barcino*. A mig carrer hi havia la *Foradada*, el petit promontori rocós perforat.

ESTACIÓ DE TRACTAMENT D'AIGUA POTABLE (ETAP) BESÒS

L'estació de tractament d'aigua potable (ETAP) de la *Central Besòs* és de l'any 1891 i s'inicià com a central de bombament que aprofitava les aigües freàtiques del *riu Besòs* i completava els cabals dels aqüeductes de *Dosrius* i del *Baix Vallès*. Si bé inicialment la maquinària era a vapor, posteriorment es va substituir per elèctrica alhora que van millorar els tractaments antibacteriològics.

Actualment l'ETAP de la *Central Besòs* està formada per quatre línies de tractament (una de nanofiltració i tres d'osmosis) que tracten l'aigua de l'aqüífer *Besòs* i la provinent del *Rec Comtal*. Aquesta estació de tractament ha permès recuperar la captació de l'aqüífer del delta del riu *Besòs*, un embassament natural subterrani abandonat el 1995.



Visita de l'Arxiu Roquetes - Nou Barris a l'ETAP Besòs 03/06/2017

CARRER TORRENT DE LA PERERA

Pren el nom d'un dels torrents que transcorria per l'indret i desguassava al Besòs. És el límit nord del barri, gairebé paral·lel al *Rec Comtal* i a la via del tren, avui tapats per les autopistes. És suport dels blocs del Patronat. També hi ha ubicada la Plaça del Turó de la Trinitat, lloc on hi havia la Roca Foradada. A la seva part baixa passava l'aigua del *Rec* i al costat hi havia una caseta de comportes per a poder desviar l'aigua cap a l'extensió d'hortes.



El carrer del Torrent de la Perera, on acaba l'últim bloc del Patronat. (Font: *El Rec Comtal, mil anys d'història*)

La Roca Foradada i la caseta de la comporta vistes des de Via Bàrcino, els anys 60. Arxiu COAC. (Font: *El Rec Comtal, mil anys d'història*)

VIA BÀRCINO

Segueix el traçat del *Rec Comtal*, fins la plaça Andreu i Abelló, on girava cap a Sant Andreu. Fet que caracteritza la seva topografia, de pendent molt suau. És el carrer més ample, límit del barri residencial i suport dels principals equipaments.

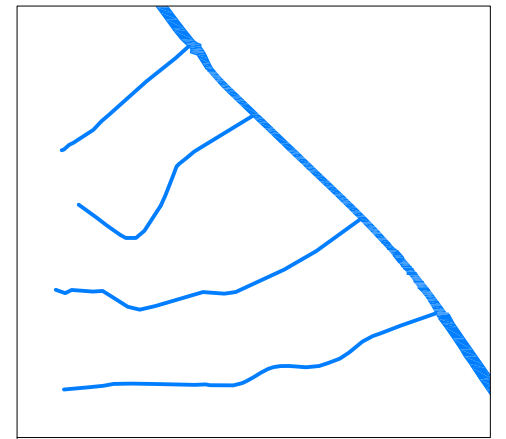
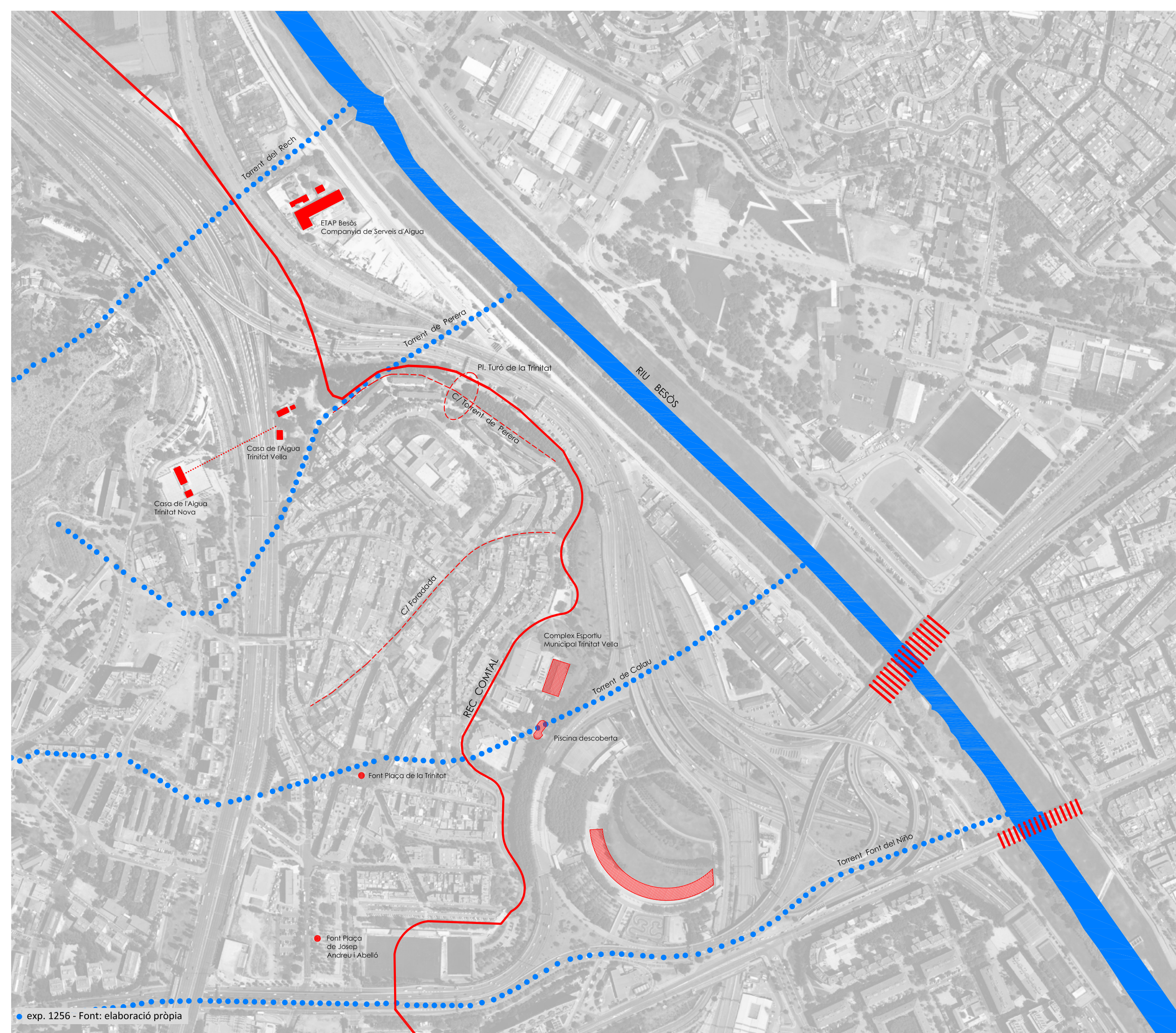


Via Bàrcino, prop la Plaça Andreu Abelló, als voltants de la desapareguda *Font del Nen (o del Niño)* que prenia el nom del torrent que baixava de la muntanya i que estava situada on avui hi ha la *Petanca*. (Font: *El Rec Comtal, mil anys d'història*)

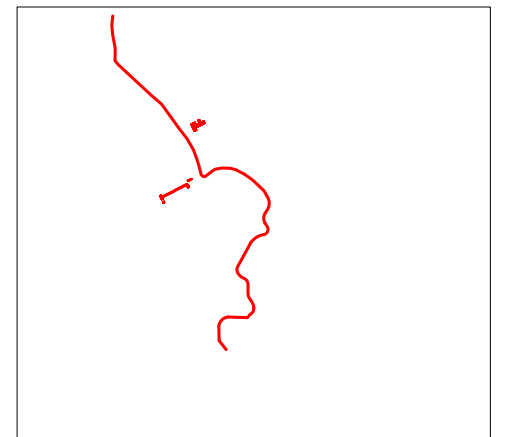
Ramat, a la dècada dels seixanta, al pont que hi havia sobre el *Rec* al lloc que avui ocupa el Camp de futbol. (Font: *El Rec Comtal, mil anys d'història*)

LES FONTS PÚBLIQUES I AIGUA PÚBLICA





Aigua natural



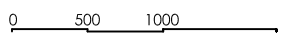
Construccions de control de l'aigua



Construccions d'ús col·lectiu de l'aigua



ESCALA: 1/5000



L'Aigua

ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019



Reserves i espai obert, un horitzó d'oportunitats. (Atles Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105)



Connectivitat ecològica. (Atles Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105)

3.3. EL VERD

La vegetació és molt present en tot l'àmbit de *Trinitat Vella*, en totes les seves formes i qualitats: arbres en carrers, places, elements d'urbanització, arbredes i plantacions en fileres, parcs i jardins públics, patis i jardins privats o col·lectius, arbres singulars aïllats, illes viàries, horts i estat natural (sols sense ús o llera del riu *Besòs*). També es corresponen a les diferents escales urbanes, la territorial o de la ciutat, la de l'espai urbà o del barri i la més puntual o del vianant. (Veure plànol 3.3. El Verd)

Certament el verd és present arreu. Gràcies a una urbanització acurada, que ha plantat gairebé tots els carrers d'arbres ornamentals i fruiters –tarongers, cirerers, pereres -, i a la riquesa de la terra vegetal dels antics horts i l'aigua del *Rec Comtal*, que fa créixer esplèndides rengleres de *plàtans* al llarg de *Via Bàrcino* i la *B-20*, acompanyada d'altres espècies: *xiprers*, *til·lers* i sobretot algun exemplar magnífic (*lledoner*) a la plaça *Andreu i Abelló*. I la relíquia d'un bon pinar (arran la *Casa de l'Aigua*). Però el gran *Parc* situat a l'interior del nus viari - *Parc del Nus de la Trinitat*- i construït gràcies a la reiterada insistència dels veïns de la *Trinitat*, sembla més pensat pels veïns de *Sant Andreu* que hi disposen d'una entrada monumental i franca, que pels de la pròpia *Trinitat*. La presència de la *B-20* significa una barrera difícil de franquejar.

La quantitat i bona salut del conjunt de la vegetació indica que el sòl, encara és fèrtil, herència del passat, de quan era agrícola, vinya i horts regats per l'aigua del *Rec Comtal*. Un valor que genera oportunitats de regeneració d'alguns espais que amb noves plantacions poden contribuir a mitigar el soroll generat per l'intens trànsit de vehicles que utilitzen la *Trinitat* com porta per entrar i sortir de *Barcelona*, i el seu important nus viari com intercanviador.

A la *Plaça Andreu Abelló* hi ha verd suficient, també als carrers, i sobretot als seus límits. Com a base i suport dels equipaments. Però falta un verd urbà central i ampli, obert a usos col·lectius de lleure i de comerç - la *Plaça Andreu i Abelló* – podria fàcilment adquirir aquest rol i sobretot falta algun bon equipament amb rang de ciutat però d'això ja en parlarem més endavant.

Carrers

Als darrers anys hi ha hagut un esforç en la urbanització de tots els carrers i s'hi ha incorporat arbrat a les voreres, cantonades i racons. Són arbres de poca envergadura com tarongers, pruneres, pereres, etc., però que doten al barri d'un caràcter acollidor i de qualitat ambiental.



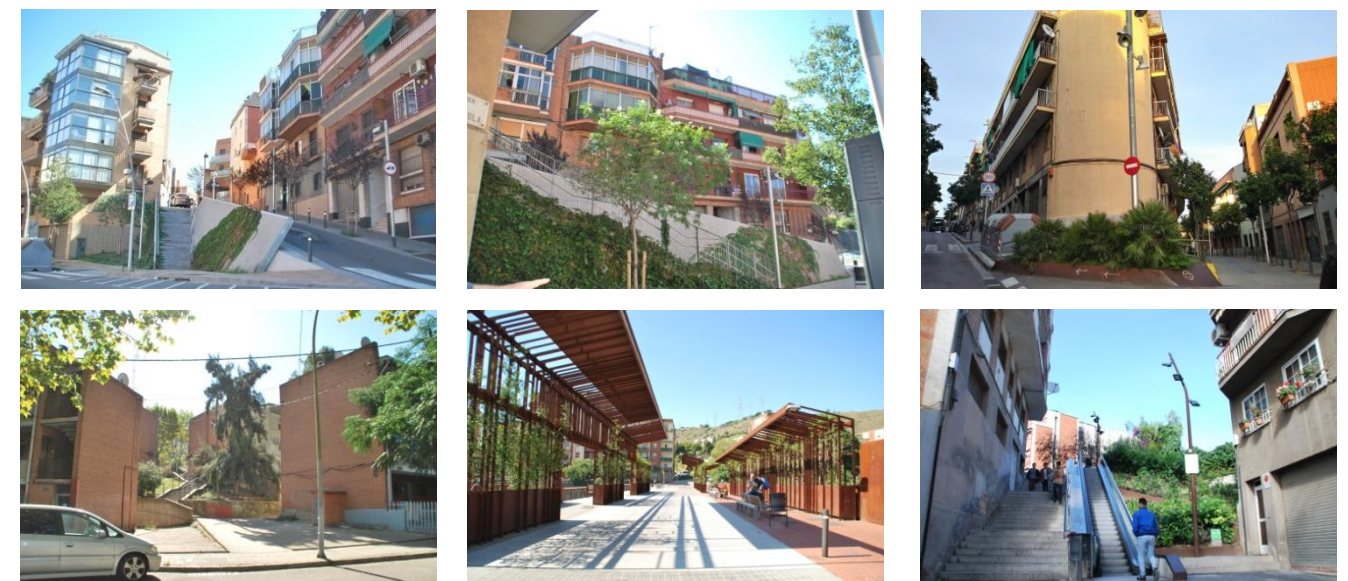
Places

El barri de *Trinitat Vella* té pocs espais on es pugui concentrar l'activitat social a l'aire lliure. Alguns d'ells són places i altres tenen la dimensió i proporcions per a poder-ho ser, encara que avui s'utilitzin per estacionament. Bàsicament són la plaça de la *Trinitat*, la plaça del *Turó de la Trinitat*, la plaça d'*Andreu i Abelló* i l'espai de davant de la presó.



Elements d'urbanització

A les cruïlles, quan el canvi de rasant és accentuat, i en altres espais intersticials, la vegetació hi és present, en jardineres i acompanyant escales o murs. És interessant remarcar l'intent reeixit, intent de millora urbana assolit al *Carrer Mireia* plantant abundantment els escossells dels arbres.



Arbredes i itineraris

L'espai entre el barri i les vies de comunicació que l'encerclen està ocupat per arbredes. Són plantacions lineals que ressegueixen les autopistes, fent efecte de barrera, però també hi ha algun grup d'arbres o masses arbrades. Altres plantacions lineals singularitzen l'espai, com els xiprers de *Via Barcino* i les palmeres de l'accés al *Parc de la Trinitat*.

La plantació d'arbredes al llarg de les vies, és una manera habitual de mitigar els efectes negatius associats a la mobilitat (contaminació ambiental, visual, sonora,...) i millorar els itineraris urbans. A la *Trinitat* ni els itineraris ni les arbredes es disposen ben bé així. Els arbres acompanyen fidelment algunes vies – *Via Barcino* – però de seguida, obliden aquesta obligació i la *Meridiana* només té arbres petits resseguint part de la carretera de *Ribes* – segurament, el subsòl és especialment poc adequat - ni cap de les vies elevades del *Nus*, ni els carrers que limiten el *Barri*: *Carretera de Ribes*, *Passeig de Santa Coloma*, ambdós itineraris principals del *Barri* i de la *Ciutat*.

Menys encara les vies ràpides la *C-17* o la *C-58*, no disposen de cap plantació. La vegetació plantada es situa en espais que actuen a manera de coixí verd entre la ciutat construïda i la gran mobilitat. És en aquest sentit que sembla senzill imaginar plantacions arran de les vies principals que limiten i ordenen el *Barri* – *Meridiana*, *carretera de Santa Coloma* – tant com les noves carreteres (*C-17* o *C-58*) amb materials arboris i urbanitat adient (sòls, il·luminació, etc...). Més senzill encara, però conceptualment diferent, serà imaginar una plantació i uns usos públics per les *riberes del riu Besòs*.



Parcs i Jardins públics

La vegetació en els parcs i jardins públics, majoritàriament és amb gespa i arbres. Els arbres els trobem organitzats en fila, en massa o aïllats. La plaça central de *la Trinitat* ha estat recentment renovada i concebuda com a plaça i com a *Parc Central -Petit Parc-*. Amb espais vegetals, específicament poc adequades als usos proposats.

El *parc del Nus de la Trinitat* fou el seu dia (inaugurat el 1993) una icona del verd urbà de *Barcelona* i encara ho és. Significa vincular modernitat i disseny del verd. És un parc molt notable a nivell de barri i de ciutat. Però malgrat contenir el metro que actua com a veritable porta del parc, vist des de *la Trinitat* els problemes d'accessibilitat provocats per la presència de la *B-20*, li confereixen una condició d'espai aliè. No és un parc de barri. El *parc de la Trinitat* no és del barri que li dona empara i nom. Aquest estudi insistirà en consolidar el *Parc* com a lloc d'elevat interès paisatgístic i urbà. En atenció a la llarguíssima memòria dels horts en que el *Nus* i el *Parc* actual s'han assentat. La terra encara és molt fèrtil, i això és un gran valor, però ara per ara presenta un gran dèficit d'accessibilitat que caldrà considerar i millorar considerablement.



Patis i jardins privats

A Trinitat Vella, encara que hi ha poca superfície destinada a jardins privats, es conserven arbres aïllats, sobretot fruiters, en alguns patis, així com certa vegetació en petits espais lliures davanters, als espais lliures dels blocs del Patronat i en espais d'alguns equipaments. També trobem plantes en balcons, però no abunden molt.



Arbres singulars aïllats

Al barri, també hi creixen alguns arbres aïllats i de dimensions considerables. Possiblement tinguin l'origen en les finques anteriors, ja siguin en espais agrícoles o en jardins, com el xiprer del carrer Madriguera, el lledoner de la plaça Andreu Abelló, inclòs al catàleg d'arbres d'interès local, i el til·ler a Porta Trinitat.



Illes viaries

El fet de que a Trinitat Vella sigui on conflueixen la majoria d'infraestructures de Barcelona, comporta l'aparició d'un important nombre de illes i illetes viàries. Majoritàriament es troben en interstícis i tenen tota mena de formes i mesures. Les més grans contenen serveis i altres tenen el tractament d'espai públic o zona verda. Són una bona reserva de sòl i una oportunitat de verd.



Espais d'horts

Encara que molt marginals, alguns espais s'utilitzen com a horts. Els trobem en una franja lineal al costat de la llera del riu prop de *Vallbona* i de manera puntual al *Parc de la Trinitat* i al mig del nus. Ambdós espais tenen greus problemes d'accessibilitat. El que els confereix una notable condició de marginalitat.



Tal com hem dit en el capítol 3.2. Aigua en la descripció del *Rec Comtal*, les terres de cultiu ocupaven tot el pla regat pel Rec, entre el turó i el riu, tal com el magnífic Gravat de Nicolas Visscher explica eloqüentment.



1706. Gravat de Nicolas Visscher, amb torrents, rieres i camins, ens mostra el territori situat entre el Rec Comtal i el mar, ple d'hortes i camps de cultiu.

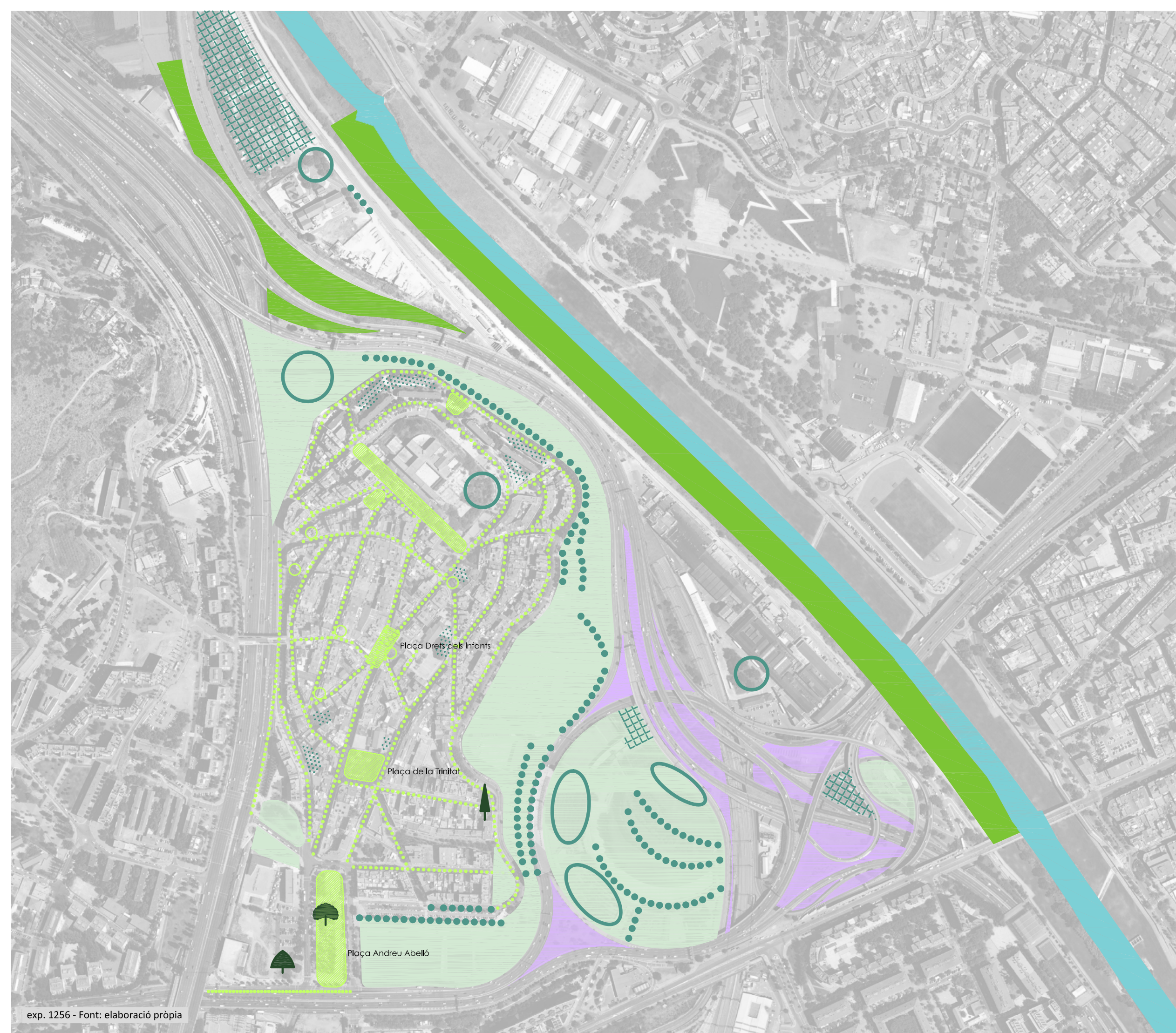
Verd Natural

Els espais lliures que mantenen el caràcter més natural, es troben als vorals de les infraestructures viàries i ferroviàries i al marge del riu.

Tot i que a l'*entorn del Besòs*, entre *Barcelona*, *Santa Coloma de Gramenet*, *Sant Adrià de Besòs* i *Montcada i Reixac*, s'està treballant per a la recuperació ambiental, paisatgística i social, amb el projecte anomenat "*Parc Fluvial del Besòs*", a la zona de la llera del riu al seu pas per *Trinitat Vella* no s'hi ha intervingut, manté un caràcter més natural, sense el prat fluvial que va des de la façana de *Santa Coloma de Gramenet* fins la desembocadura. A *Trinitat Vella*, bàsicament hi trobem el canyissar, que tendeix a formar una franja contínua a la vora de l'aigua i és un bon refugi per a la fauna.



Fragment del mapa del Parc fluvial del Besòs. (font, <https://parcs.diba.cat/web/fluvial>)



- Arbres en carrers
- ▨▨▨▨ Places
- Elements d'urbanització
- Arbredes
- Fileres d'arbres
- Parcs i jardins públics
- ▨▨▨▨ Patis i jardins privats o col·lectius
- 🌳 Arbres aïllats
- Illes viàries
- ▨▨▨▨ Horts
- Verd Natural



ESCALA: 1/5000 0 500 1000 N

El Verd
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019

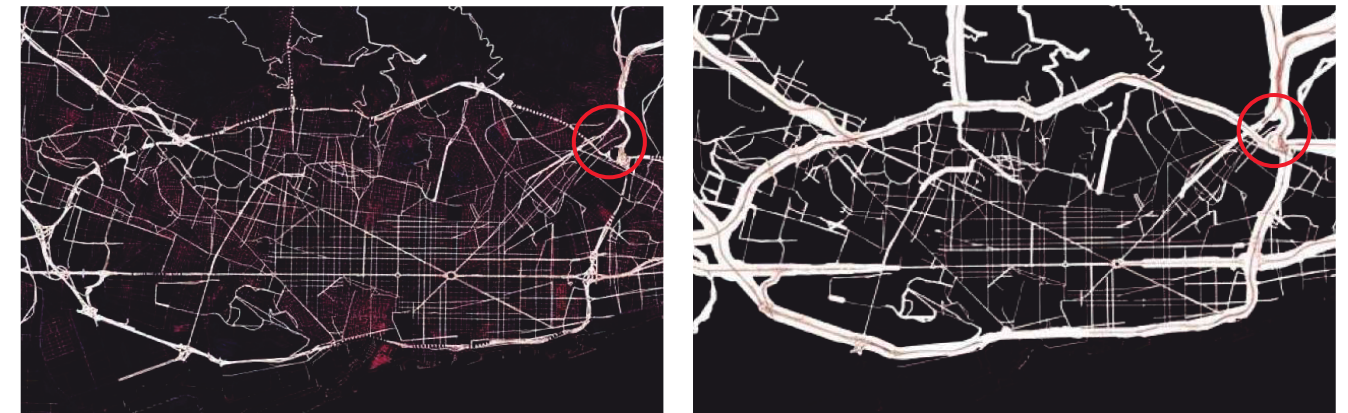




Fragment del "Plano de Barcelona", V. Martorell, 1929

3.4. EL TRAÇAT DE LES DIFERENTS VIES I SERVEIS

(Veure plànol 3.4.1. Diferents traçats)



Mobilitat i Velocitat i capacitat de les vies, abans i després dels Jocs de 1992. (Atles Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105)

La velocitat i capacitat de les vies depèn del nombre de carrils, però també del seu caràcter més o menys urbà, la seva connectivitat i la seva posició en el territori. En l'anàlisi de la rapidesa de les seves vies es distingeix clarament les principals artèries d'entrada a la ciutat i els seus grans eixos de circumval·lació - (autopistes i rondes) -. En *la Trinitat* apareix com el que és un enclau enmig de les vies i el nus.



Pla Macià 1934. La construcció del Pla i els límits topogràfics. El Pla Macià desenvolupa el creixement de Barcelona sobre el Pla del Llobregat. Centra la imatge i a penes es fixa en el Besòs.



Plànol d'informació del PGM. 1970. Xarxa viària bàsica. Isòcrones. (Atles Metròpolis, cartografies contemporànies. AMB, 2015).
Isòcrones el 1995, després de la construcció de les Rondes.

Les corbes de les línies Isòcrones de 1970, tenen un símil amb les corbes de nivell. En el cas de *Barcelona* dibuixen un mapa que té una relació directa amb la forma de la trama viària. El *Pla de Barcelona* coincideix bastant amb una d'aquestes línies, mentre *Trinitat Vella* queda fora. Ben diferent serà quan es construeixen *les Rondes*, aleshores, *Trinitat* forma part de la mateixa àrea d'una isòcrona engolida completament.

3.4.1. Viari

A la *Trinitat Vella*, el pes del viari és transcendent. *La Meridiana* en el seu pas pel barri és una via ràpida de 9 carrils + 2 carril VAO, sumades als 2 de la *Carretera de Ribes* (tot plegat una via interurbana que separa clarament la *Trinitat Vella* de la *Nova Trinitat*). Malgrat estar la via parcialment deprimida respecte a la *Trinitat*.

Pel sud la *Ronda de Dalt (B-20)* que passa enlairada sobre la *Via Favència*, significa 6 carrils més (3 + 3) - separant la *Trinitat* de *Sant Andreu* - la *Via Favència*, un carrer arran del terra, en té 2+2 carrils.

A l'arribada al nus, una branca de la B-20 passa a 4 carrils. Està soterrada en el recorregut més proper al barri (200m) però esdevé un feix de 5+5 vies a l'esdevenir la C-58, camí de *Montcada*, davant del *Centre Esportiu Municipal*, i així continua tot el seu recorregut per la *Trinitat*. La complexitat de la resta del nus és indescriptible. Tots els moviments semblen possibles entre totes les circulacions de la B-20 i la C-58. A tal fi es projectà el nus. És la mobilitat general de la ciutat que conviu, com pot, amb la del barri que té mesures i ritmes del tot diferents. Carrers d'un sol carril i una sola direcció sovint amb pendent, aparcaments en fila o bateria, velocitat limitada, passos de vianants abundants. Quasi sense semàfors, només a les portes del barri: *Carretera de Ribes*, *Via Favència*, *Meridiana*.



Fragment del plànol de *Mobilitat*. (Atles Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105) i Fragment del plànol de *ICGC*.

Tant en el plànol de *Mobilitat* com en el plànol de *ICGC* evidencien l'efecte de les infraestructures que envolten la zona residencial de *Trinitat Vella* i que formen part del barri. No solament són barrera pels fluxos de trànsit viari sinó que també ho poden ser per la seva topografia, apareixent murs o talussos. Són alienes al barri i posen en evidència el conflicte.

3.4.2. Cruïlles i ponts

El plànol de cruïlles (35 cruïlles) és prou eloqüent, explica l'abundància i sobretot diversitat i especificitats de cruïlles, en paral·lel a la de carrers. Les menys habituals, són els creuaments en creu i abunden els oblics, en V o en X i figures de major sofisticació. Això be donat per la forma en corba o zig-zag de les vies. Tot plegat dóna idea clara de la seva complexitat vigorosa i plena de particularitats. També la mesura de les vies estableix condicions de diferència i qualitat, directament vinculada a la posició urbana de cada encreuament i cada via (comparar amb els no encreuaments, els ponts, de la nova mobilitat rodada) a la *Meridiana*, al nus o sobre el riu. Especial menció mereix la doble cruïlla d'entrada al barri des de *Sant Andreu*. (Veure plànol 3.4.2)



Les vies del límit est, des de la plataforma del Nus i Via Barcino.



Senyalització d'entrada i Avinguda Meridiana amb Carretera de Ribes

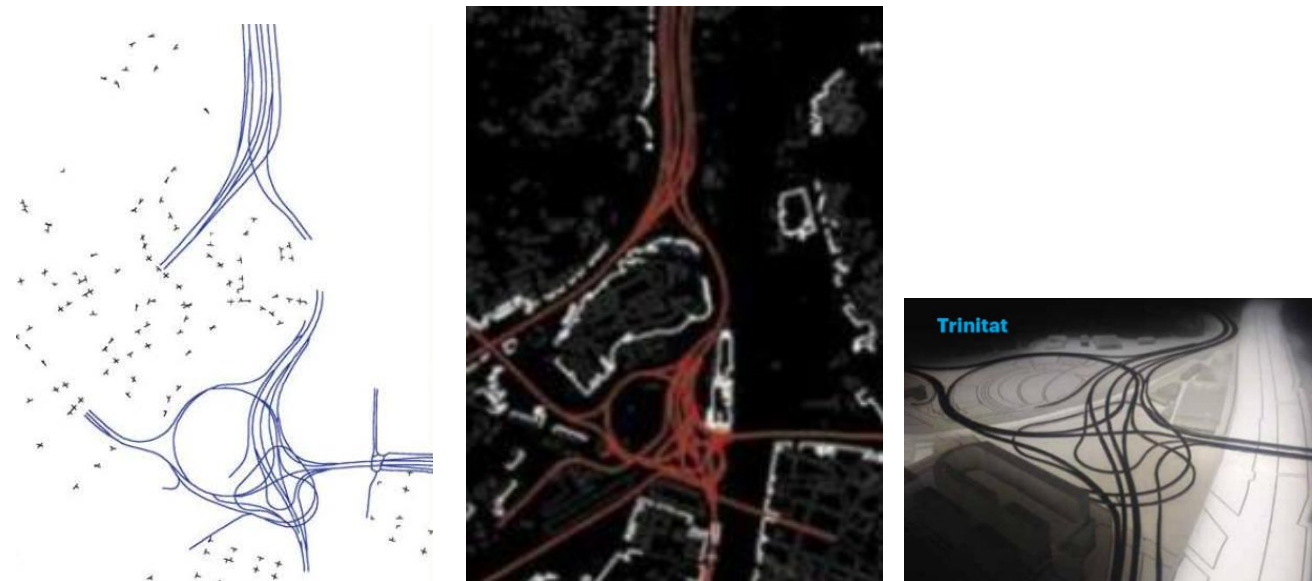


Via Favència i Avinguda Meridiana, muralles i porta.

3.4.3. El nus de La Trinitat

Als anys 80 l'espai que ara ocupa el Nus eren descampats utilitzats per a l'aparcament, que l'havien convertit en un espai degradat. A partir del 1989, la lluita veïnal va ser clau per reivindicar una zona verda. «El nus de la Trinitat resol l'encreuament i enllaç entre el cinturó perifèric i les autopistes en direcció nord i est. La complexitat del seu traçat dóna lloc a una superposició d'estructures que converteixen els nou metres de desnivell original en 15», expliquen a la seva web els arquitectes autors del projecte, Joan Roig i Enric Batlle.

El major mèrit del Nus és que, donada la seva gran dimensió, ha permès la plantació d'un bon parc de vuit hectàrees, accessible des de la parada del metro de Trinitat Vella, amb sortida a la plaça de la Trinitat i un accés directe que connecta, per sota de les rondes, amb el passeig de Santa Coloma i Sant Andreu.



Nous paisatges. Nusos i cantonades. (Atles Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105)

El viari, a part dels espais lineals ocupats per les grans vies, ha creat nous àmbits i nous paisatges formats per nusos i recintes, espais únicament creats per a l'automòbil, que han prescindit del pla del terra i han disseminat al seu voltant barreres, talls, tanques, terraplens i espais residuals.

Aquestes vies, i els espais residuals, que com a "subproducte" han generat sobre l'espai urbà, poden ser temporalment espais en reserva, objecte de plantacions intensives i intencionades per a minvar la contaminació sonora i visual. En segona instància, noves pautes de mobilitat, poden descobrir i confirmar les capacitats d'ús i forma de la *gran anella del Nus de la Trinitat*, a repensar en el futur.



El Nus de la Trinitat, una infraestructura que no s'atura.

3.4.4. Ferrocarril

El traçat del ferrocarril ha estat cabdal per la *Trinitat*. En efecte el turó ha estat encerclat, des de la seva implantació, pel traçat de la línia del ferrocarril de *Granollers o de França* (1854). Es disposava lliure, sobre els horts regats pel *Rec Comtal*, entre el turó, el Rec i el *Besòs*. Tenia parada al sud de *Sant Andreu*. Ara passa mig soterrada sota el *Nus de la Trinitat*, però a cel obert després del nus i és un dels majors obstacles de relació, entre *Trinitat* i *Vallbona* i d'ambdós amb el riu. Aquesta condició ha estat accentuada pel traçat de la línia *AVE* (*Girona* 2013) que en aquest tram recorre completament soterrat.

El tren de *Terrassa* o de *Barcelona a Lleida i Saragossa* (*Ferrocarril del Nord*) transcorria obert paral·lel i a l'esquerra, a la *Carretera de Ribes*. Tenia estació al nord de *Sant Andreu*. L'ampliació de la *Meridiana* va obligar el seu soterrament. Malgrat l'abundància de traçat ferroviari, la *Trinitat* (ni la *Nova* ni la *Vella*) han disposat mai de cap estació de tren.

3.4.5. Transport públic

A finals de segle XIX i principis del XX, els tramvies, metro i ferrocarril són a presents a Barcelona, formant ja una xarxa metropolitana. La *Ciutat Comtal* és a principis del segle XX una ciutat industrial. Creixen els barris més allunyats, amb la necessitat de cobrir aquestes distàncies amb un sistema de transport eficient. Al llarg del segle XX es construeixen línies de metro, de tren i d'autobús.

L'enclavament natural de *la Trinitat*, situada en un turó a les afores de *Barcelona*, dóna peu a un cert aïllament. El transport només arribava a *Sant Andreu*. A la dècada de 1930 hi havia un autobús que anava de *Sant Andreu* a *Montcada*, provinent de la *plaça de Tetuan*, amb parada a *Trinitat*, posant en evidència que el barri era desconegut per la majoria de barcelonins. Després va ser conegut per la ubicació de la presó de dones.

Per anar a *Barcelona* calia baixar caminant a *Sant Andreu*. Els veïns de *la Trinitat* es veïen molt apartats del centre de la ciutat, com si fos un poble aïllat. Als anys quaranta, una altra opció era l'autobús que anava a *Santa Coloma*, provinent de la *plaça Urquinaona* i tenia parada a la carretera de *Santa Coloma*.

És l'any 1968 quan arriba el primer autobús a *la Trinitat*. És la prolongació de la línia 40 des de *Sant Andreu* pel passeig de *Santa Coloma* i la *carretera de Ribes* fins a la plaça de *la Trinitat*. Aquest autobús, a *Barcelona*, arribava fins al *Pla de Palau*, però tenia origen i final a la Plaça de *la Trinitat* que en aquell moment era circular, permeten el gir de l'autobús. Va ser el primer que va donar el servei públic de transport indispensable als veïns i més endavant ampliarà les parades a l'interior del barri.

Però, no serà fins la dècada dels noranta quan la *Trinitat* veurà ampliada l'oferta en la xarxa bàsica de transport públic d'autobusos. El març de 1999 la línia 11 amplia el seu recorregut i arriba fins a la *Trinitat*. A la dècada del 2010 amb el bus de barri, línies 126 i 127. Són autobusos més petits que fan trajectes curts, facilitant l'accés als principals serveis i equipaments.

La parada de metro més propera era la de *Fabra i Puig* que el 1968 s'allarga fins a *Torras i Bages*. I el desembre de 1983 es prolonga fins a *Santa Coloma*, amb una parada a *Trinitat*, fent que els veïns del barri se sentin una mica més a prop de la ciutat de *Barcelona*.

Aquesta estació es remodelarà l'any 1992 amb la creació del Parc de la *Trinitat* com a espai que engloba el denominat nus viari de *la Trinitat*.

Accés al barri amb bus:

- Plaça Andreu i Abelló / Carretera de Ribes: V31, 11, 62, 76, 126, 127
- Avinguda Meridiana: V31, 11, 62, 76, 126, 127
- Via Favència: 127
- Passeig de Santa Coloma: 11
- Interior barri: V31, 11, 126, 127

Accés al barri amb metro:

- L1: Trinitat Vella, Torras i Bages
- L3, L4, L11: Trinitat Nova

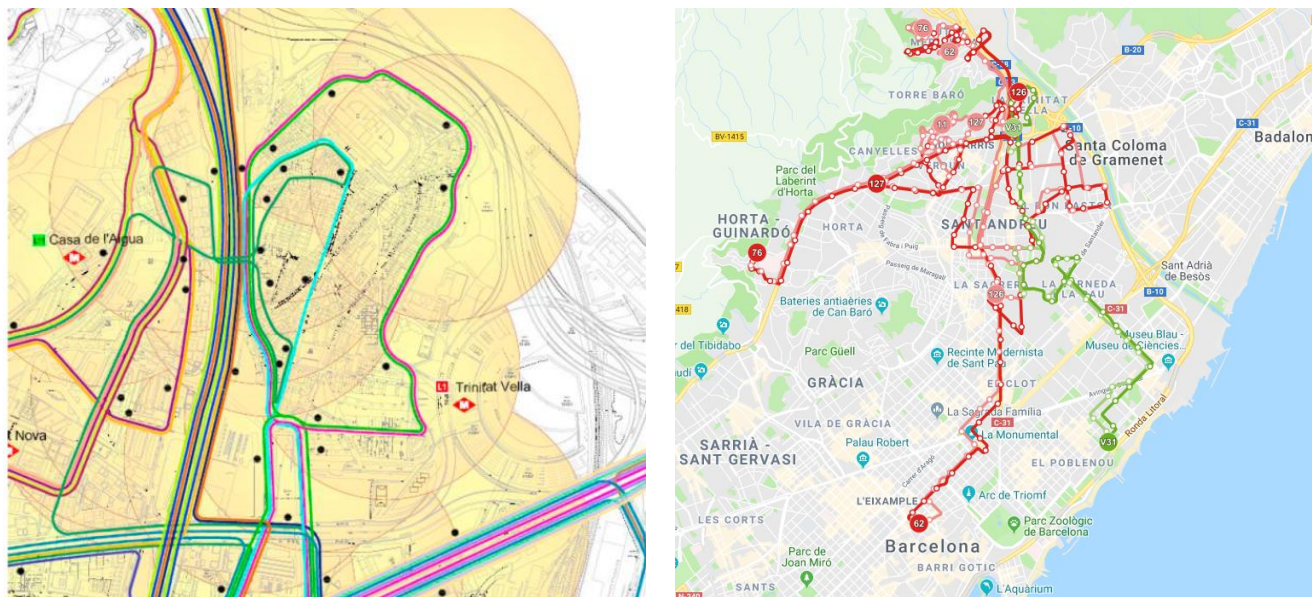
Pot semblar que l'autobús perdés protagonisme amb l'arribada de la Línia 1 del metro a la Trinitat Vella, i així va ser. Però encara és un sistema establert i majoritari, tant per assolir la mobilitat dins el barri (l'estació del metro està a més de 500m de la meitat del nucli) i sobretot per assolir la connexió amb la Trinitat Nova i Sant Andreu. Al barri hi ha 17 parades de bus, corresponents a la línia 40 (Port Vell- Trinitat Vella) la 96 (Sagrera- Montcada) i 126 (Bus Local Sant Andreu). La distribució de parades sembla equilibrada excepte pel que fa als equipaments a Via Bàrcino. Falta, al nostre entendre, una parada davant el CAP.

Metro

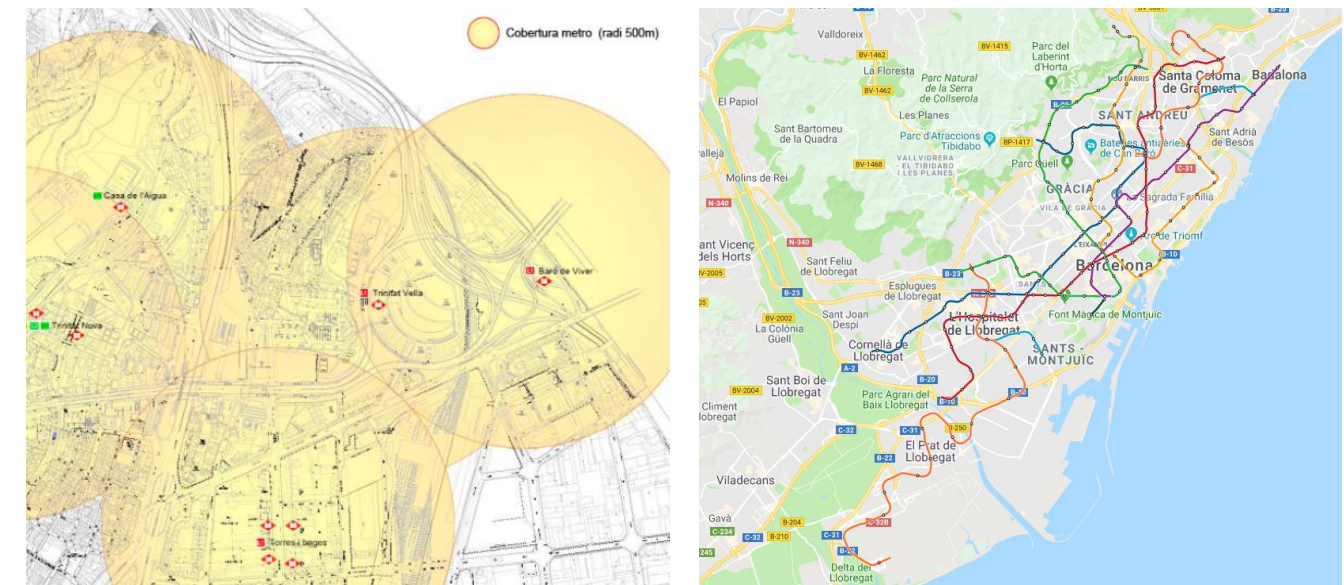
Oficialment el barri de la Trinitat Vella, té dues estacions de metro sobre la Línia (L1) - Hospital de Bellvitge Fondo - les darreres del terme municipal de Barcelona, abans de creuar el riu i entrar a Santa Coloma de Gramenet. Però, de fet, l'estació de Baró de Viver, dona servei al barri del mateix nom, situat entre el Passeig de Santa Coloma i el Riu, i és impracticable, per distància i itinerari, des del barri de La Trinitat. Per tant, el Barri té només una estació pròpia – Trinitat Vella –que actua com a porta del Barri però que amb una isòcrona de 500m i menys de 10m deixa una part notable del barri amb dificultats de servei.

A més, l'estació ha de superar el pas de la B-20 que, de fet, passa enlairada per aquest punt. Això fa que l'estació es disposi a la cota del parc i la porta-boca del metro tres plantes més amunt. És a dir, el metro no és fàcil de trobar ni d'accedir. A més, la línia 1 connecta el barri al centre de Barcelona a través de Sagrera, amb la xarxa general de la ciutat, però la línia 3 té com a final la Trinitat Nova i no estableix continuïtat.

Un estudi de mobilitat, sobre Trinitat Vella, realitzat per l'Ajuntament de Barcelona, proposa continuar la línia 3 que ara acaba a Trinitat Nova fins a Trinitat Vella. Només això suposaria vincular les dues parts de la Trinitat. A més seria possible plantejar una nova estació intermèdia a l'alçària del Pont de Sarajevo, que podria donar servei a la part alta de la Trinitat Vella i a l'est de Trinitat Nova. Fem nostra aquesta intel·ligent proposta plenament.



Gràfic del Pla de Mobilitat de Trinitat Vella. 2017



Gràfic del Pla de Mobilitat de Trinitat Vella. 2017. Zona nord del barri fora de cobertura del metro.



Pas de l'autobús pel barri



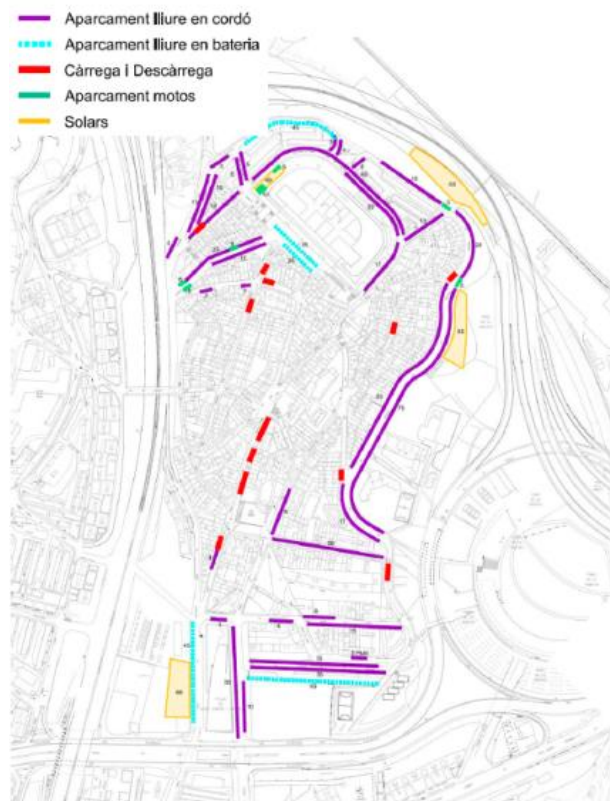
Parada de Trinitat Vella (L1) ubicada a la zona baixa.

Parada de Baró de Viver (L1) dins del nus

3.4.6. Estacionament

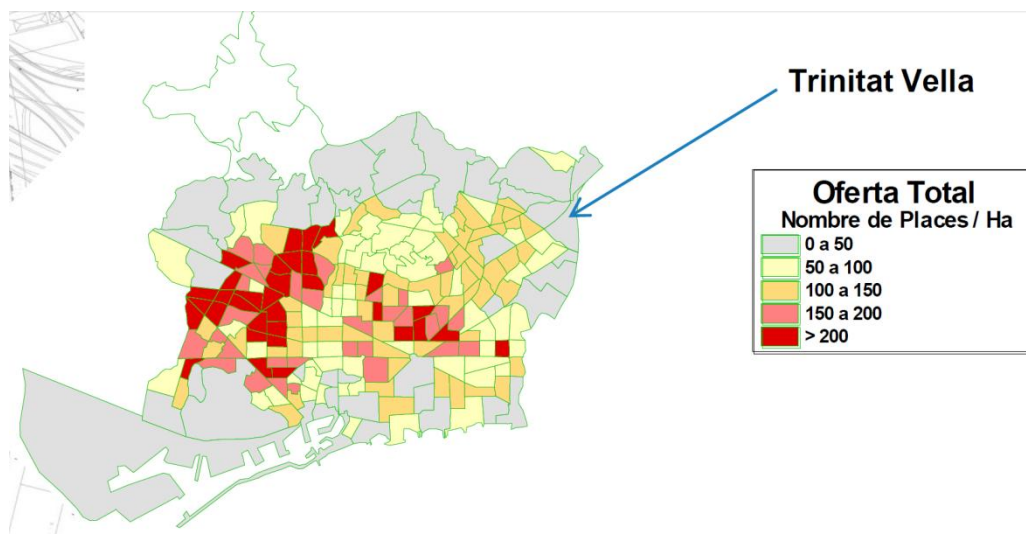
La mobilitat de la *Trinitat Vella* està garantida per la xarxa del metro i per l'autobús urbà, però l'enorme mobilitat que envolta el barri no es correspon a l'oferta de places d'aparcament, que està concentrada a la *Via Bàrcino*, oferta que d'altra part no sembla insuficient (975 places a calçada + 1.217 aparcaments privats). La condició de no existir a tot el barri cap zona blava, explica la seva condició perifèrica. L'aparcament, sembla ser, que és només pels veïns.

Aparcament. Oferta



- Al viari intern s'ha eliminat l'aparcament
- Creació d'aparcaments en solars.
- Pàrquing al carrer de Galícia de B:SM per a residents.
- Places a calçada: 975 de les quals 240 a solars.
- Places aparcaments veïns: 1.217.
- Places de motos: 73.
- Places C/D: 30 distribuïdes en 12 ubicacions del barri

Gràfic del Pla de Mobilitat de Trinitat Vella.

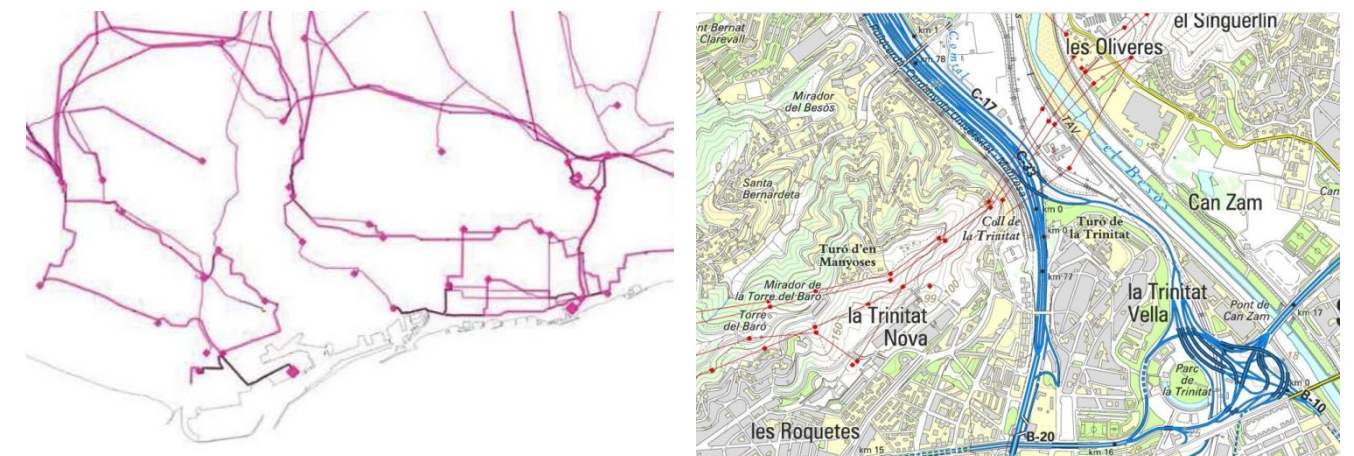


Francisco Sierra Serrano. 04.12.1977. Arxiu: Associació per la Recerca i la Divulgació de la Memòria Històrica de Trinitat Vella

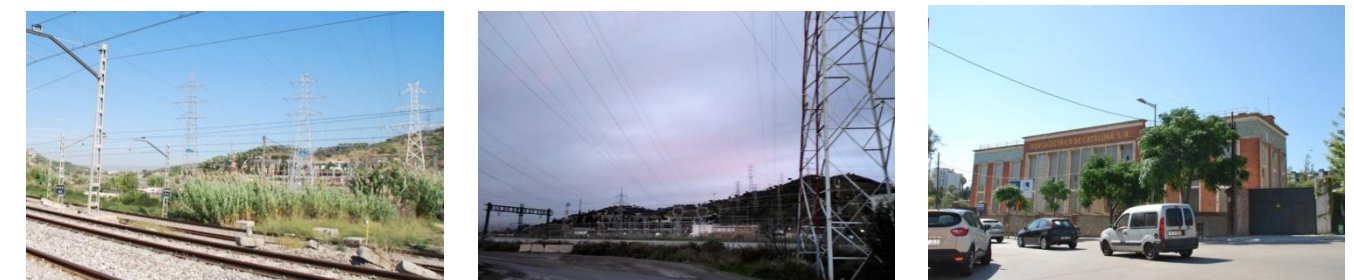
3.4.7. Línies elèctriques

El *Coll de Finestrelles* va ser, per la seva especial situació, la porta d'entrada a les línies elèctriques al nord de *Barcelona* des del *Pirineu*. Encara ara, la subestació de *Sant Andreu* dona servei a *Sant Martí*, *Sant Andreu*, *Nou Barris* i *Santa Coloma de Gramenet*. El traçat i les estacions d'arribada de les línies elèctriques varen constituir, des de la seva implantació (veure plànol 1922-23 *Mancomunitat ICGC*) un pol energètic sobre el territori que encara és visible i hi persisteix. En el *Plànol de Martinell 1929*, s'aprecia clarament la concentració d'aquestes peces entre la *Carretera de Ribes* i la línia del ferrocarril *Nord*.

Aquestes servituds han sigut un fet característic del barri, tant pels seus traçats que han determinat formes urbanes com per la condició d'indústria proveïdora de llocs de treball en les pròpies subestacions. Encara resten línies aèries entre la *Trinitat*, *Vallbona* i *Santa Coloma de Gramenet*. Les més difícils de soterrar són les que creuen el riu *Besòs*. Entenem que aquest fet pot ser una oportunitat de projecte. Les àrees de servitud, podrien servir de connectors en les noves portes de *Collserola* encara per començar a imaginar i construir.

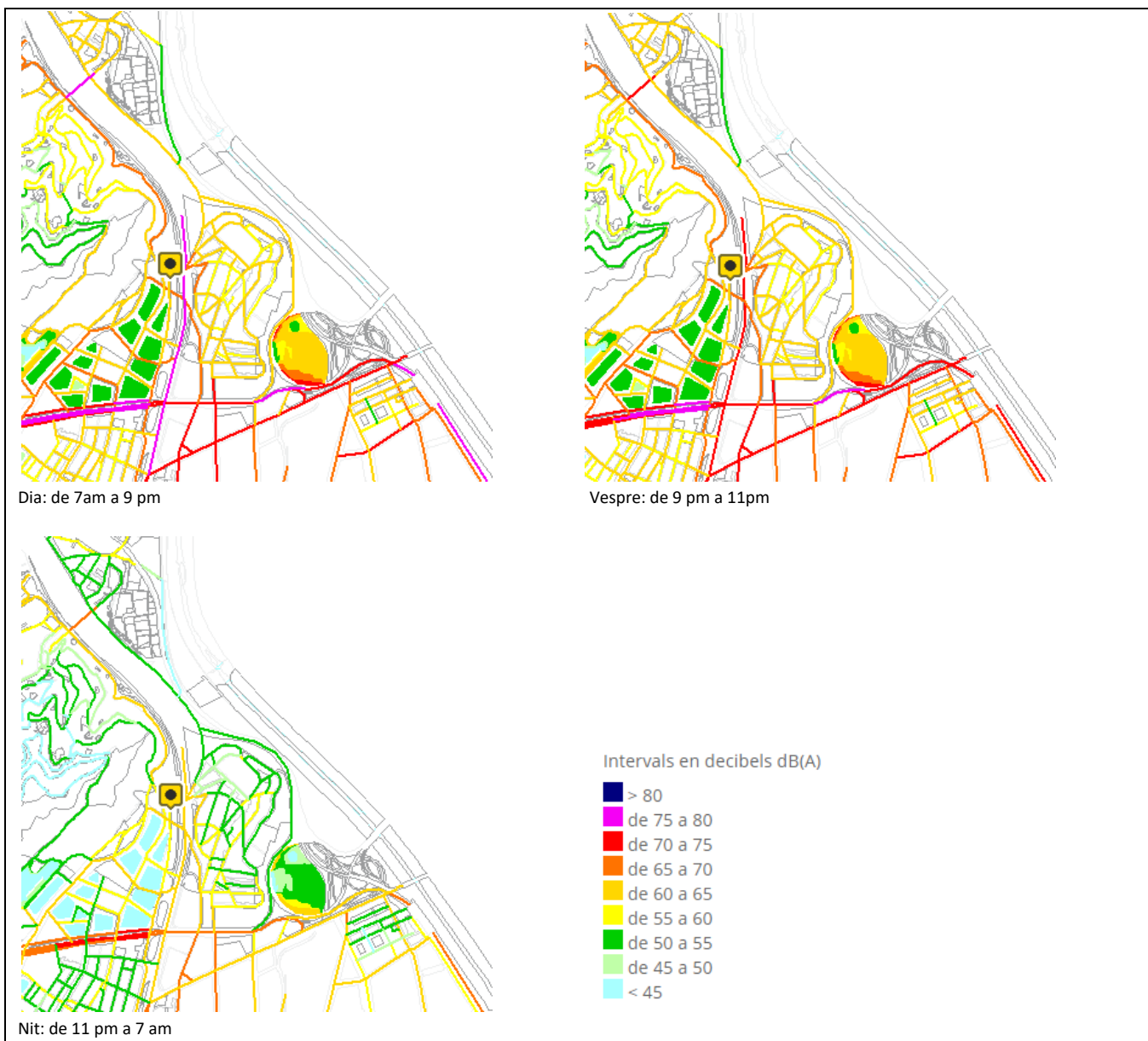


Xarxa de línies elèctriques. (Atlas Metròpolis. Cartografies contemporànies. AMB, 2105) i Fragment del Plànol del ICGC.



3.4.8. Contaminació ambiental

Com hem dit, el Nus de la Trinitat és una estructura viària molt especial i complexa, permet el trànsit de gairebé 200.000 vehicles diaris, però amb la superposició de diferents vies en planta i secció de tal manera que algunes peces – en túnel o pas elevat – assoleixen diferències de 15 metres d'alçària entre si. L'avinguda Meridiana té un tràfic en ambdues direccions al voltant de 85.000 vehicles al dia (a la Meridiana Centre, anuari estadístic de la ciutat de Barcelona 2018 <transport i circulació>) amb aquestes dues dades, la contaminació ambiental i acústica està garantida a la Trinitat. La condició de cota més baixa de la Meridiana respecte al barri, contrasta amb la del nus, enlairat, sobretot pel que fa a la B-20 i la C-58 que es disposen a cotes més altes que les edificacions de Via Bàrcino. Les abundants plantacions de fileres d'arbres (la majoria de fulla caduca) mitiguen la contaminació acústica, ambiental i sobretot visual, però no són la solució. La transformació de la Meridiana en via de menor secció i condició més cívica (que comença a plantejar-se des de les Glòries és clar) millorarà clarament la situació. Caldrà determinar les veritables situacions de contaminació del Nus i cercar solucions de millora de manera eficient.



Del mapa estratègic del soroll, 2012. (http://w20.bcn.cat/WebMapaAcustic/mapa_soroll.aspx#)



Font: Barcelona des del Cel



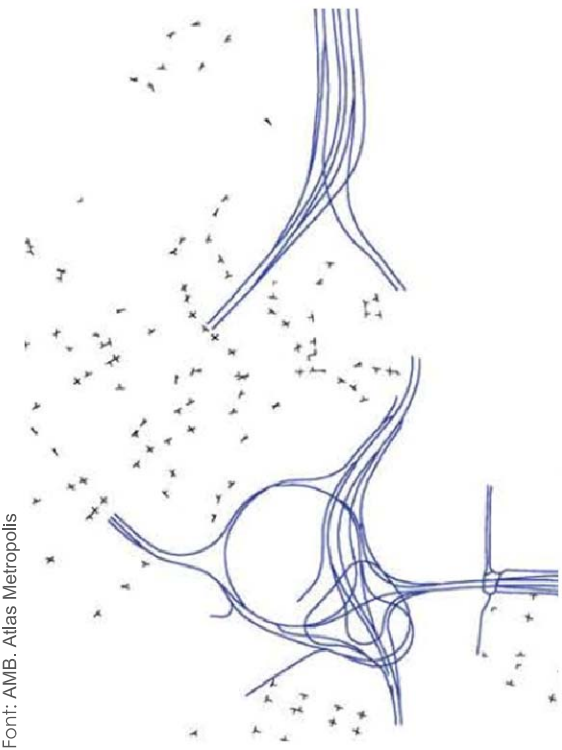
Fotografia: R. Escala



Fotografia: R. Escala



Fotografia: L. Sundström

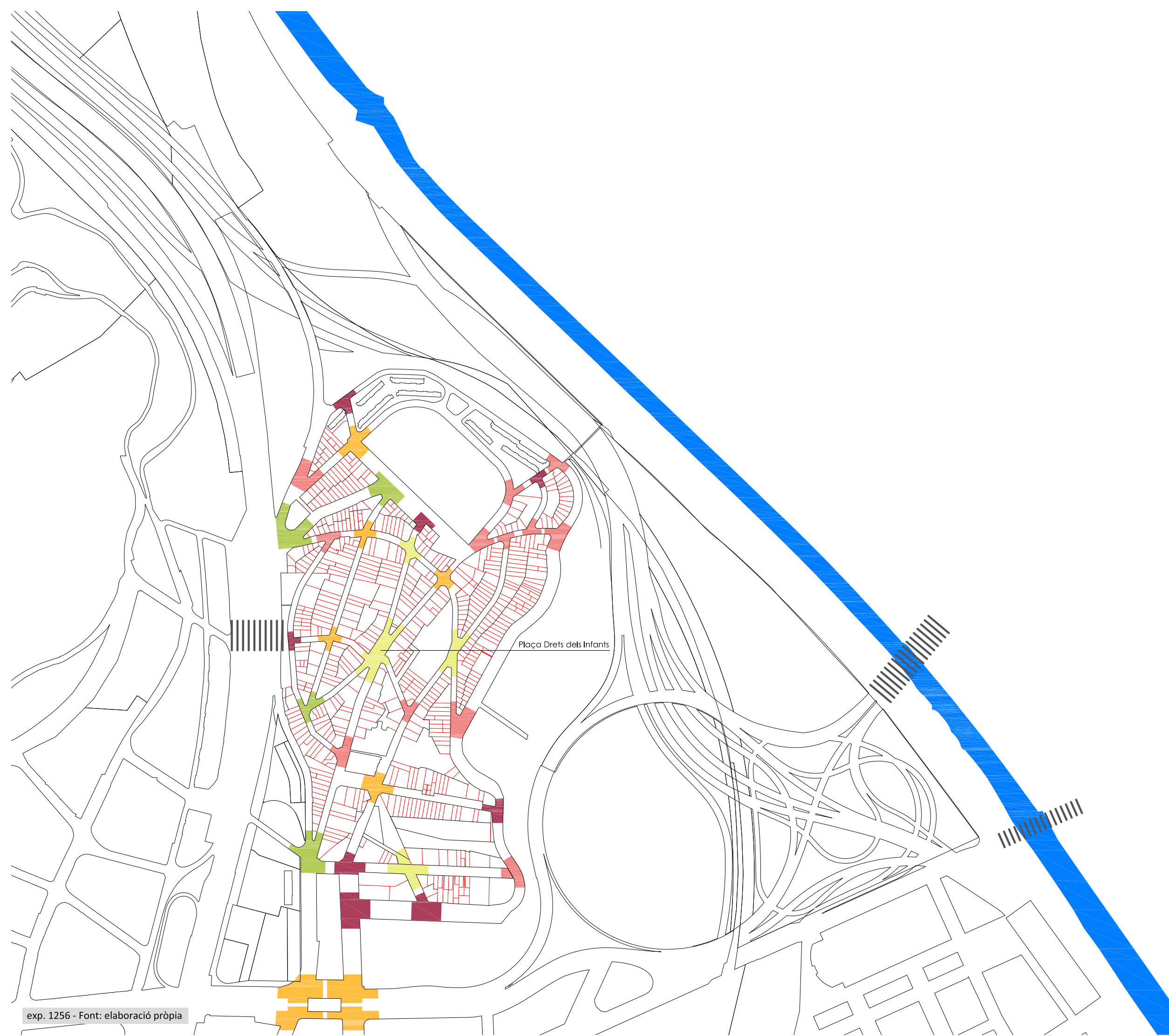


Font: AMB, Atlas Metropolis





Diferents traçats
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA




M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



En topografia suau

-  Situació bastant plana
-  Situació plana

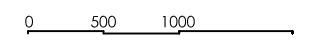
Acord d'un o més carrers en pendent
(Tipologia en cantonada característica)

-  Carrers amb pendent
-  Carrers en pendent - Cantonades significatives
Singularitza l'espai
-  Pendent + Bifurcació
Singularitza l'espai

-  Pont



ESCALA: 1/5000



Cruïlles i ponts

ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019

3.5. EL TEIXIT

La divisió parcel·lació (del sòl) de *Trinitat Vella* té dues fonts principals. La primera és una ciutat jardí situada a la part més baixa del Barri (veure plànol 2.1. Martorell) que els anys trenta a penes consolida els carrers (carretera de Ribes, carrers del Turó de la Trinitat, Mireia i Madriguera). Encara podem trobar-ne algunes restes als carrers (esmentats). Eren parcel·les de 6 metres d'amplada i fondària variable que permetien una construcció d'habitatges unifamiliars sempre en planta baixa, i generalment però, no sempre, separades (4m) del carrer. Constituïen un barri de "torretes" molt habitual en aquell moment a *Barcelona* i a *Sant Andreu*.

Era una incipient i amable *Ciutat jardí*. Amb el creixement extensiu de la ciutat a la dècada dels 50, aquestes parcel·les i altres de noves, de mesures semblants o superiors, seran ocupades per cases de plurifamiliars d'un, dos o tres pisos, (un per planta) i sense ascensor, amb habitatge a la planta baixa, algunes vegades, però també amb locals destinats a l'activitat: comerç, tallers, equipaments,... el que confereix al barri, un cert aspecte de ciutat central.

Algunes parcel·les, en aquesta fase d'ocupació intensiva, es varen subdividir permetent l'ocupació dels interiors d'illa amb habitatges independents, connectats amb el carrer amb una androna mínima (aprox. 1m) - encara n'hi ha - són una relíquia urbanística que explica el valor i la carestia del sòl urbà. El problema s'incrementa quan ara es construeixen noves edificacions en façana, amb major edificabilitat, mantenint les edificacions existents a l'interior de la parcel·la i de l'illa, fet que no representa, per elles, cap millora evident. Potser per tal de possibilitar la nova construcció s'han agrupat les parcel·les de façana però no han resolt l'atípic problema de la *subdivisió* parcel·laria a l'interior de l'illa. Aquest resta pendent.

La mirada atenta sobre el barri de Trinitat Vella ens ofereix una lectura, de on, i com es divideix el sòl, de com s'agrupen les tipologies pròpies i com s'ordenen els plens i els buits. També, on estan les singularitats i el seu patrimoni d'interès.

3.5.1. Parcel·lació i edificacions característiques

Una aproximació de l'evolució del barri ens la dona el parcel·lari actual, on hi trobem la parcel·la inicial, subdivisions i agrupacions. L'estudi morfològic (plànol 3.5.1) analitza i valora la parcel·la que conté les edificacions característiques o pròpies. És una parcel·la de 6 metres d'amplada que donava origen a una casa unifamiliar.

En el gràfic d'"Estructura de la propietat i Àmbits de Planejament" que forma part de l'estudi complementari de la proposta de "*Regeneració Urbana. Estratègia d'implementació en l'Àmbit Trinitat Vella*", duta a terme per l'Ajuntament de Barcelona i la Universitat Politècnica de Catalunya, el 2017, s'hi distingeix en color gris les parcel·les de propietat horitzontal (comunitats de veïns) d'aquelles de propietat vertical (un sol propietari) en color blau, i es marquen els àmbits de planejament vigent.

Encara que el gràfic no representi tot l'àmbit, és significatiu pel nombre de parcel·les de propietat horitzontal, que són les que es corresponen a l'etapa constructiva entorn els anys 50 del segle XX. Mentre que la part baixa del barri que no apareix acolorida es correspon a la fase inicial.

En color vermell vénen assenyalats els àmbits de planejament, aquells sobre els que hi ha previsió de modificacions en l'ordenació: entorn del carrer Tossal i els blocs del Patronat.



Estructura de la propietat i Àmbits de Planejament

3.5.2. Tipologia residencial

La valoració de l'arquitectura parteix de la consideració dels factors urbanístics, d'interpretació tipològica i compositiva, ambiental i de paisatge urbà, que són característics i específics d'aquest àmbit, i alhora l'identifiquen.

Els carrers de Trinitat Vella es caracteritzen per una parcel·lació amb un ritme propi. Els edificis que els defineixen són les cases suburbanes, unifamiliars, bifamiliars i plurifamiliars, possiblement es corresponen a diferents períodes constructius (plànol 3.5.2).

En algunes mançanes també apareixen edificacions en bloc, plurifamiliars que aporten una nova forma urbana, un canvi d'escala. Tenen una dimensió i/o un ordre diferent que contrasta amb les mesures menudes del conjunt de parcel·les.

Malgrat la provenença de parcel·lació i edificació de la forma urbana inicial de ciutat jardí, les cases de la *Trinitat Vella* de forma de creixement urbà, de seguida deixen les característiques d'edificació aïllada i/o adossada que caracteritzen aquest tipus i s'apleguen alineades, aprofitant mitgeres, construint una suburbana molt senzilla amb edificis d'una sola planta amb més pati a l'interior de parcel·la que a l'exterior. Aquesta tipologia d'habitatge temporal i individual passa paulatinament a la casa de pisos entre mitgeres (de dues, tres plantes o quatre plantes) que corresponen a una tipologia d'habitatge col·lectiu. En un cas i en l'altre la continuïtat de la façana és una propietat inherent al model. Això ha donat un front construït a tots els carrers del barri, amb accentuada continuïtat i clara regularitat.

Regularitat i continuïtat que dona lloc a façanes planes i acabats arrebossats, amb buits regulars i plantats verticalment sense cap sofisticació tècnica - voladís, ràfecs - i mínimes dosis d'ornament.

Degut a això, i malgrat la introducció paulatina de noves tipologies i tecnologies que posen al dia programes d'habitatge (terrasses, àtics) i sistemes constructius, voladissos, maó vist,... les façanes de la Trinitat Vella presenten una dosi de regularitat i harmonia que cal observar i valorar, com a dada pròpia identitària del barri.

Blocs del Patronat. Avui tothom dona per amortitzats els blocs d'habitatges del Patronat construïts darrera la presó entre el carrer del Pare Pérez del Pulgar, els carrers Torrent de la Parera, el Vicens Montalt i Sunyol i Gras. Es tracta de nou peces longitudinals, disposades a l'ús exclusiu d'habitatge, disposats en pendent, en dues fileres amb la Plaça Turó de la Trinitat i amb vistes (inicialment sobre les hortes i el riu Besòs. Són 9 blocs d'habitatges en passera, amb estructura de formigó i accessos a mig nivell, amb una encertadíssima disposició sobre el terreny i un adequada separació entre ells. No han estat les seves condicions d'habitabilitat intrínseques les que han portat a l'actual grau de degradació sinó la seva posició urbana "darrera de la presó" i en el lloc menys accessible del barri. Això fa que siguin refugi de les famílies amb menys recursos i, en conseqüència, amb menys capacitat de manteniment i renovació. Segur que tenen els dies comptats però, quedí dit, que són una bona mostra d'arquitectura funcional adequada per l'ús que proposen i fàcil de rehabilitar i re habitar, sobretot si és la presó la que desapareix i ocupa el seu lloc un equipament punyent, i d'altres habitatges nous, tal com està previst en el planejament aprovat. En el gràfic "Necessitat de Rehabilitació" que acompanya l'estudi complementari de la proposta de "Regeneració Urbana. Estratègia d'implementació en l'Àmbit Trinitat Vella" es confirma aquesta opinió.

3.5.3. Traces inicials i singularitats (plànol 3.5.3)

Antigues feixes

Com s'ha comentat en el punt 3.1. referent a la topografia del lloc, la construcció de carrers i cases de Trinitat es va organitzar a partir de les feixes o terrasses agrícoles, espais el suficient plans i de dimensió adequada com per a ser accessibles i disposar ordenadament de la parcel·lació residencial. Aquestes feixes determinen el límit interior de mançana a l'hora que evidencien els desnivells, precisament, en les façanes interiors, produint-se una diferència d'alçada, entre els corresponents carrers d'accés, que resulta ser moltes vegades de més d'un pis.

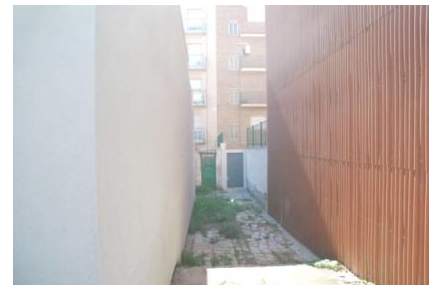
En les cruïlles dels carrers es produeix una tipologia de planta triangular, determinada per la comunicació esbiaixada entre les feixes que la diferència de rasant imposa. Tant per la posició com per la forma del solar, el resultat és una edificació singular. Però aquesta, no sempre, aprofita les bones condicions de perspectiva que li ofereix la seva especial posició.

Subdivisions parcel·làries

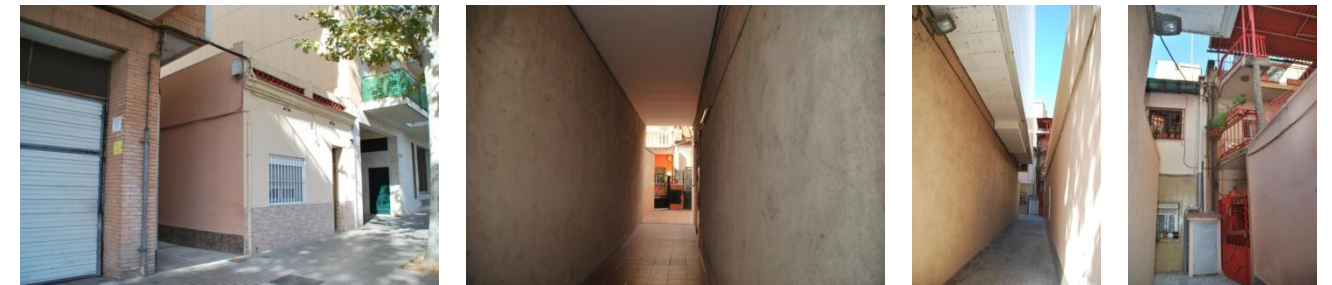
Encara, avui Trinitat Vella conserva nombroses parcel·les a l'interior de l'illa a les que s'hi accedeix a través d'un passadís, a vegades mitger. Són subdivisions d'una parcel·lació inicial que contemplava edificacions residencials unifamiliars de planta baixa. Amb el temps i la densificació del barri, algunes d'aquestes construccions s'han anat transformant, creixent en alçada i convertint-se en edificacions plurifamiliars. En ocasions l'edifici interior s'adossa a l'edificació que té façana al carrer aparentant un únic bloc, sense agrupar la parcel·la, conservant-la segregada. Una relíquia parcel·laria que no genera sinó incongruències legals en una ordenació reglada.



Carrer Tossal 52 – 24.



Via Bàrcino



Via Bàrcino



Carrer Madriguera

Cantonades

Com hem dit, sovint, els xamfrans, que corresponen als encreuaments, presenten una disposició en "X" que acaba sent molt característica del barri, amb solucions constructives diverses, i més o menys reeixides. Atenen la condició de desnivell però sovint no treuen prou profit de l'excepcionalitat de la seva posició (veure plànol 3.5.3. Traces inicials i singularitats). L'espai més significatiu amb encreuaments en X, és la plaça *dels Drets dels Infants*.



Barcino – Ausona (1994)



Torrent de Peguera – Pare Pérez del Pulgar (1958)



Peníscola – Ausona (2001)



Finestrelles – Foradada (1968)



Carretera de Ribes – Turó de la Trinitat (1960)



Turó de la Trinitat – Foradada



Ausona – Mare de Déu de Lorda (1956, 1965)



Ausona – Mireia (1955)



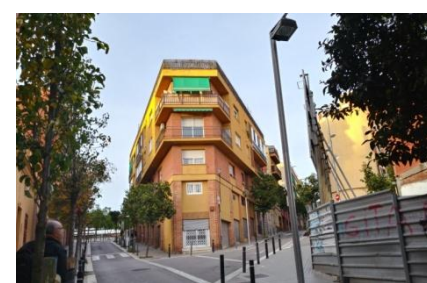
Pérez del Pulgar – Foradada (1965)



Mare de Déu de Lorda – Foradada (1968)



Barcino – Foradada (1965)



Mireia – Finestrelles (1976)



Turó de la Trinitat – Foradada (1967)

3.5.4. Patis

En un barri de carrers com és Trinitat Vella, l'edificació s'organitza entorn de mançanes, deixant lliure part del seu interior amb patis i pocs d'ells estan enjardinats. Aquests últims, normalment, coincideixen amb els patis de les primeres cases que van poblar el barri i que no s'han transformat.

En el plànol 3.5.4 s'ha volgut representar la qualitat dels diferents espais privats, els patis particulars, entenent que formen part del pati de mançana, que és el que resta de la construcció principal.

3.5.5. Mitgeres (plànol 3.5.5)

Els edificis residencials que es van construir a partir dels anys seixanta del segle XX fins a l'entrada en vigor del Pla General Metropolità, són blocs d'alçades i de profunditats edificades bastant superiors a les dels teixits on s'insereixen.

Les alçades en l'edificació varien, generalment són fruit de la transformació lenta d'un sector originalment format per habitatges unifamiliars, que després s'han substituït o agregat i transformat en plurifamiliars. Les darreres edificacions evidencien els conflictes generats per l'aplicació de la normativa urbanística, apareixen elements com la mitgera, ja sigui per la major alçada o per la major fondària.



Bàrcino – Madriguera



Mireia

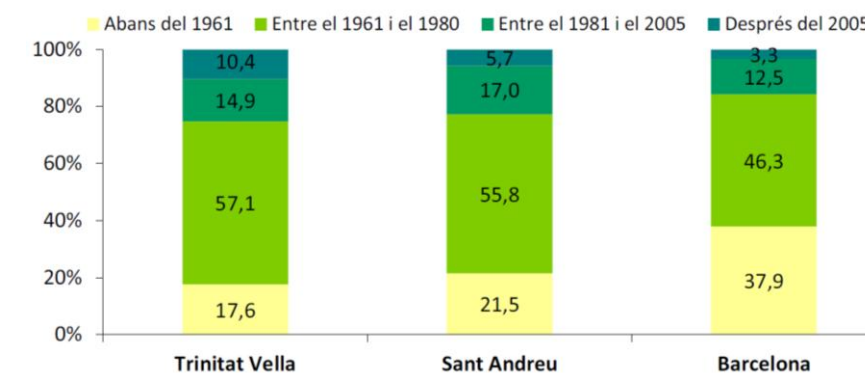


Turó de la Trinitat

La fondària, en coherència amb la de tota la ciutat, és proporcional a la fondària de l'illa i malgrat ser idèntica per tota ella, donada la forma irregular de la pròpia illa, dóna lloc a situacions de conflicte, sobretot en les cantonades més agudes, de difícil solució. Les mitgeres -produïdes per les diverses alçaries- sovint per sota de la reguladora màxima, resten de l'aire com a testimoni de la seva fragilitat constructiva i el seu variant relleu, que és la base sobre la que s'assenta tot el construït. Són constitutius de la identitat del lloc.

3.5.6. Antiguitat de l'edificació

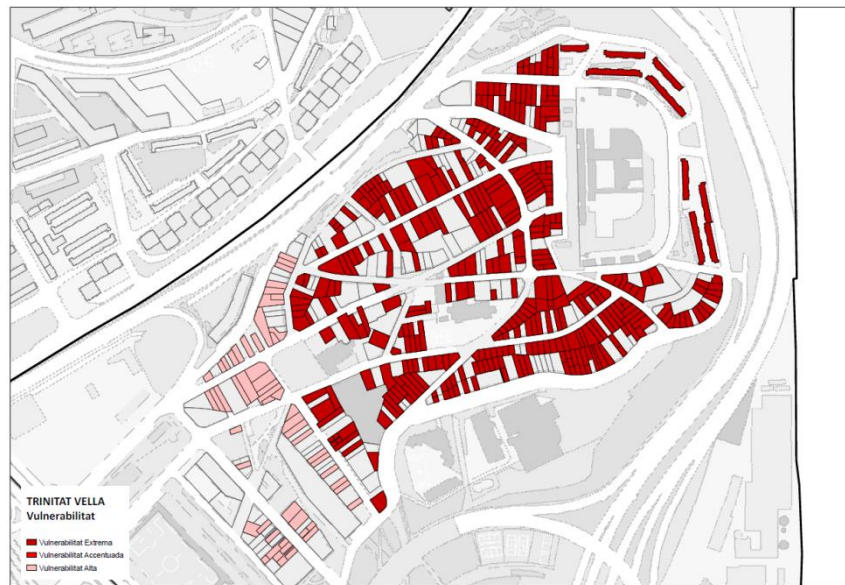
Tant els indicadors quantitius relacionats amb l'any de construcció de l'habitatge que apareixen al Document "Salut als Barris. Diagnòstic. Trinitat Vella" de l'octubre de 2016 com el plànol número 3.5.6 d'aquest estudi de paisatge, *Antiguitat de l'edificació residencial*, ens indiquen que la majoria d'habitatges del barri de Trinitat Vella van ser construïts durant els anys seixanta i setanta del segle XX. El que explica, que malgrat l'escassa qualitat constructiva que té la majoria del patrimoni construït del barri, encara conservi, "tècnicament" la seva habitabilitat, això si no es considera l'accessibilitat.



Font: Direcció General del Catastro. Ministerio de Economía y Hacienda.

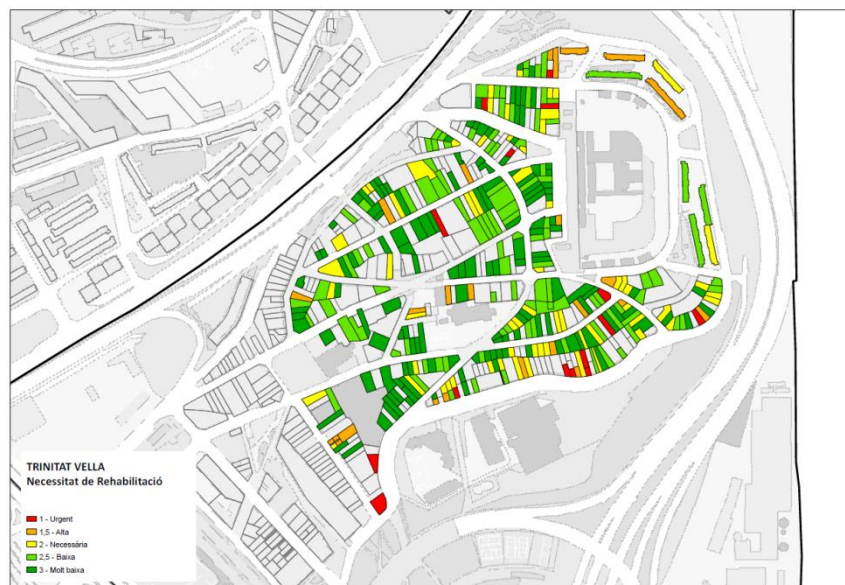
Any de construcció dels habitatges del barri de Trinitat Vella, districte de Sant Andreu i Barcelona, any 2014. Font: Document "Salut als Barris. Diagnòstic. Trinitat Vella". Octubre 2016.

L'estudi de les tipologies (plànol 3.5.2) ja aporta algunes idees sobre les seves característiques, també sobre l'antiguitat de les edificacions (plànol 3.5.8) i sobre les necessitats i possibilitats de rehabilitació, conservació o transformació. Aquestes, però, venen reforçades per l'estudi complementari que acompanya la proposta de "Regeneració Urbana. Estratègia d'implementació en l'Àmbit Trinitat Vella", duta a terme per l'Ajuntament de Barcelona i la Universitat Politècnica de Catalunya, el 2017, i plasmades en els gràfics de "Vulnerabilitat", "Necessitat de Rehabilitació" i "Priorització tècnica".



Vulnerabilitat.

Gràfic de l'estudi complementari de la proposta de "Regeneració Urbana. Estratègia d'implementació en l'Àmbit Trinitat Vella". Apareixen localitzats els edificis d'estudi, sobre base de parcel·la, amb indicació de l'índex de vulnerabilitat global. En vermell destaquen els edificis amb vulnerabilitat extrema i acusada que es corresponen a la major part del barri, mentre que en color rosa s'assenyalen els que tenen vulnerabilitat alta, localitzats a la zona baixa i més plana del turó i que, majoritàriament es corresponen a les primeres cases originàries del barri.

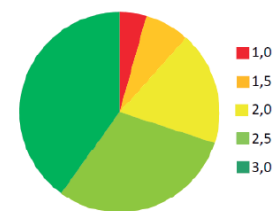


Necessitat de Rehabilitació

Gràfic de l'estudi complementari de la proposta de "Regeneració Urbana. Estratègia d'implementació en l'Àmbit Trinitat Vella". S'assenyala el nivell de prioritització segons Necessitat de Rehabilitació global de la totalitat d'edificis estudiats en l'àmbit i el **Quadre d'anàlisi** mostra els percentatges de cada nivell de prioritització sobre el total d'edificis estudiats.

En vermell s'assenyalen els edificis que necessiten una rehabilitació urgent, són pocs i dispersos. En taronja s'assenyalen els edificis amb una Alta necessitat de rehabilitació, també són pocs i dispersos. Però, la suma de les necessitats urgents, altes i necessàries (en color groc), ja arriben al 30% i presenten una concentració a Via Barcino, lloc on es planteja i es vol iniciar la Proposta de Regeneració Urbana (Veure Annex).

NECESSITAT DE REHABILITACIÓ		
1	15	4,36%
1,5	25	7,27%
2	63	18,31%
2,5	103	29,94%
3	138	40,12%



S'ha inspeccionat un total de **344 finques**, incloent propietat vertical i horitzontal.

Més d'un terç de les finques inspeccionades és susceptible de rehabilitació. Entre les només un 5% es troben en molt mal estat. D'altra banda, un 40% de les finques inspeccionades es troba en bon estat.



Priorització tècnica

La resta d'edificis del barri, que no són els de recent construcció, tenen una necessitat de rehabilitació baixa o molt baixa. Entre aquests es troben la major part dels edificis del Patronat, situats al carrer de Perera.

3.5.7. Patrimoni arquitectònic i arqueològic (plànol 3.5.7)

El patrimoni és un dels testimonis fonamentals de la trajectòria històrica i d'identitat d'un lloc. Els béns que l'integren constitueixen una herència insubstituïble. Els catàlegs de protecció de patrimoni són reconeguts com l'instrument adient per poder protegir tot aquest llegat.

Patrimoni declarat, molt escàs en el conjunt del barri:

- Rec Comtal (declaració d'Espai de Protecció Arqueològica 1994, part BCIN el 2006)
- Creu de Terme (BCIN per decret 571/1963) ??
- Casa de l'Aigua: Central de bombeig. Societat General d'Aigües de Barcelona (Bé d'interès documental)



Casa de l'Aigua



Creu de terme. Carretera de Ribes

Patrimoni relacionat amb l'aigua: El Rec Comtal i la Casa de l'Aigua

El *Rec Comtal* és una peça estructurant de la forma i dels usos de la *Trinitat*. El *Rec*, segons explica bé la publicació "El Rec Comtal, 1000 anys d'història" d' Enric H. March, i els estudis i Pla Especial realitzat per *Carles Enrich*, és una infraestructura històrica que des de Montcada porta aigua a la ciutat de Barcelona i a una cota contínua i amb poquíssim desnivell, ressegueix tot el *Turó de la Trinitat des de Vallbona camí de Sant Andreu* -. Delimita el que és sec del que és regadiu, allò que té aigua d'allò sense. Separa dos mons, el pla i el pendent, la vinya i l'hort, la part construïda i habitada de la *Trinitat* dels espais de la mobilitat, el verd i els equipaments. Discorre sota la *Via Bàrcino* de la que és perfecta senyal i palimpsest. Hom la recorda com un canal obert fins els anys seixanta, en que va esdevenir un bon carrer. Segur que encara avui proveeix d'aigua els magnífics plataners de la via.

Però, a més a *La Trinitat* hi ha dos conjunts d'edificis d'alt valor tècnic en la gestió de les aigües, instal·lació avui parcialment situada a la *Trinitat Nova*, a l'altra banda de la *Meridiana* i els espais de tractament i depuració situats entre *Vallbona* i el *Riu Besòs*. Ambdós conjunts tenen un elevat valor artístic i cal que siguin considerats, sense cap dubte, *Conjunts d'Interès Patrimonial* i esdevinguin monument, símbols de la tècnica i de l'acurada construcció que vinculava ornament, tècnica i ús.

El *Rec*, no és un monument en si mateix, és una peça arqueològica i un sistema territorial. Encara que sigui impossible recuperar, per complet, la seva traça. I fora d'ús seria interessantíssim recuperar la visió i l'ús de l'aigua parcialment (a la manera que a Vallbona ja s'ha fet). A la *Trinitat* seria ben fàcil de fer.

Jaciments arqueològics

Els jaciments arqueològics i paleontològics s'entenen com els llocs on s'hi poden localitzar restes d'una activitat humana anterior, per tant, indicarien on es podria haver iniciat l'ocupació de Trinitat Vella. A la Carta Arqueològica de Barcelona trobem informació sobre els Jaciments coneguts i sobre els que es disposa d'algun tipus d'informació. A l'Annex d'aquest document s'hi acompanyen.

Carrer Ausona 53-99

Turó de la Trinitat – Coll de Finestrelles

Ca l'Oller

Carrer de Palafrugell

Torre de Bell-lloc

LAV Sagrera Josep Soldevila

Unitat Rec Comtal

Refugis antiaeris

Durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939) a la ciutat de Barcelona es van construir gran quantitat de refugis antiaeris. Són espais soterrats, amb un o més accessos a la via pública i diversos espais en el seu interior, planificats per l'Ajuntament, eren dissenyats com a medis de defensa passiva.

Es coneix l'existència de refugis al Farró pel llistat del 16 de juliol de 1938 publicat a l'Atles dels Refugis de la Guerra Civil espanyola a Barcelona. En no existir documentació de l'estructura defensiva, ja sigui de l'època o fruit d'intervencions de documentació posterior, no es pot aportar més informació. Aquests refugis són els següents:

R.0566 - c/ Mireia, 143

R.0338 - c/ Turó de la Trinitat

R.0904 - c/ Vicenç Montal, 12

R.0291 - c/ Ausona

R.0651 - c/ Madriguera

R.0495 - Carretera de Ribes, 96

R.0751 - Parc de la Trinitat



1)



2)



3)

1) Accés a un dels refugis. 2) Túnel d'un dels refugis. 3) Túnel de la Casa de l'Aigua de la Trinitat Vella (Associació per a la recerca i la divulgació de la memòria de Trinitat Vella). Revista "El Coll de Finestrelles" número 3.

Patrimoni ordinari

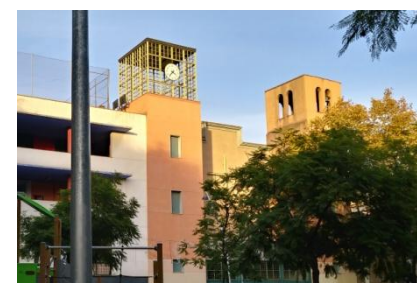
Es valoren les característiques de les construccions del barri, en general un patrimoni de diferents qualitats constructives. Podriem dir que destaca l'església de la Parròquia de la Trinitat, el Pont sobre el Besòs i tres edificis d'arquitectura industrial i de significativa rellevància:

L'ETAP Besòs

L'edifici Enher

La Fàbrica del Grup Miquel y Costas

I dels primers edificis residencials, encara resten dempeus, cases i parcel·les amb els seus patis i/o jardins, de certa qualitat tipològica i ambiental. Si es té en compte la seva localització i/o agrupació en la morfologia urbana, prenen més interès per al seu respecte a la qualitat en l'edificació. Es concentren al carrer Mireia i primer tram del carrer Turó de la Trinitat, on suggereix la necessitat d'estudiar propostes de conjunt, en que les futures intervencions podrien posar èmfasi en l'homogeneïtat de les edificacions i en la memòria del seu origen.



Parròquia de la Trinitat



Pont sobre el Besòs





ETAP Besòs



Carrer Turó de la Trinitat 25-27



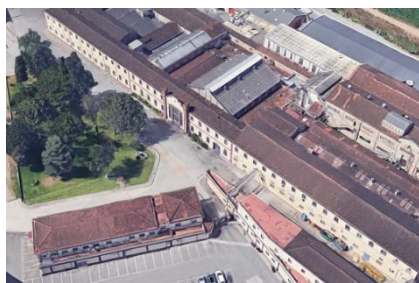
Carrer Turó de la Trinitat 7-21



Edifici Enher, plaça Andreu Abelló



Carrer Turó de la Trinitat 7-17, 13, 7-9.



Grup Miquel y Costas



Carretera de Ribes 100-98. Part posterior a Carrer Turó de la Trinitat 27



Carrer Mireia 26. Villa Fatima.



Carrer Mireia 23-25, 17



Carrer Ausona 68, Villa Tere Carmen



Carrer Mireia 10



Carretera de Ribes 104-102. Part posterior a Carrer Mireia 11.



Carrer Ausona 36



Tots aquests edificis formen part del patrimoni propi de Trinitat Vella i de la seva memòria col·lectiva, ja sigui amb elements decoratius, numeracions amb lletres ("D", "B" del carrer Madriguera), edificis unifamiliars amb o sense jardí, conjunt dels *Blocs del Patronat*, etc.

Els *Blocs del Patronat*, amb una ordenació diferent, una ordenació ben traçada, ben disposada i ben construïda, que per la seva posició (darrera de la presó) no ha assolit un us adient a la seva qualitat formal i constructiva, entenem que es poden, encara, rehabilitar fàcilment.

Textura en façana

Cal destacar l'acabat (la pell) de façana en la planta baixa de molts edificis del barri. Es tracta d'un arrebossat amb textura, amb dibuixos en baix relleu, realitzat amb estuc planxat, simulant un especejament regular de mur de pedra carejat o un aplacat de peces, i de vegades, fins i tot, un mur ciclopi. Constitueix una característica del barri, interessantíssima, una tecnologia pròpia a valorar i conservar.



Carrer Madriguera 2D



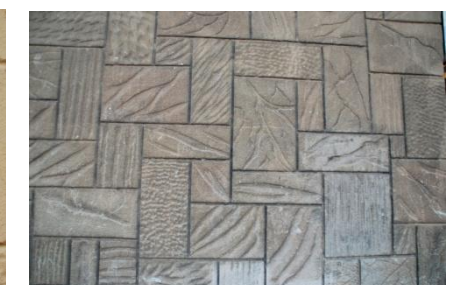
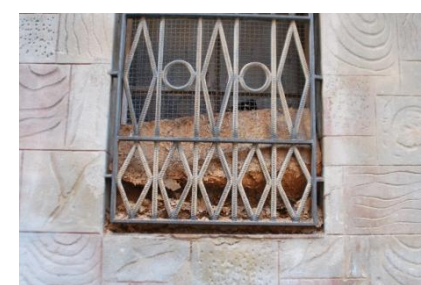
Carrer Madriguera 24, 26-28



Carrer Madriguera B



Blocs del Patronat. Carrer Perera.



3.5.8. Principals equipaments (plànol 3.5.8)

Com es pot constatar en una fàcil lectura de la planimetria dels usos, la Trinitat disposa dels equipaments necessaris per la correcta vida del barri, alguns: els escolars, l'església, la biblioteca, es troben en una adequada posició i barreja amb els teixits destinats a l'habitatge. Però el més interessant és la concentració de les grans peces de l'equipament – esportiu, sanitari i docent – al sector est de la Via Bàrcino, entre el nucli habitat de la Trinitat i el Nus - entre Via Bàrcino la B-20 i la Ronda de Dalt-.

Es tracta del *Trinitat Vella Centre Esportiu Municipal* de l'institut d'ensenyament secundari *Josep Comas i Solà*, l'escola *Ramon Berenguer III*, l'escola bressol municipal el *Tren* i entre ambdós conjunts el cap: El *Trinitat Vella Centre d'Atenció Primària*. Tots junts, constitueixen un veritable pol d'equipaments. Només el camp de futbol del *Club Deportivo Trinitat*, es situa de manera autònoma, però conformant i consolidant aquesta anella d'equipament i verd entre la *Trinitat* i la *Ronda de Dalt*. En fi, a la Trinitat hi ha equipaments de barri suficients i alguns en fase o data de construcció (habitatges tutelats, Casal de la gent gran).

Els serveis i equipaments més importants del barri de Trinitat Vella, bàsicament, estan situats entre passejos, parcs i jardins, a l'àmbit específic, entre l'espai de les grans infraestructures i l'espai de la residència. El nombre i mesura dels d'equipaments que conviuen amb el teixit residencial és més reduït i de menor escala. A vegades atenen, però no sempre, a l'alineació de vial. Poden ocupar part o tota la finca i acostumen a ser una construcció singular.

La posició i espai limitat de La Trinitat Vella ha comportat que molts dels equipaments i serveis, a banda dels que acull el propi barri, siguin externs i es correponguin a barris propers, encara que aquests es trobin relativament a prop. A Trinitat Nova hi ha: el Mercat, l'Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya, l'Institut Tecnològic de Barcelona, la Comissaria de Mossos d'Esquadra, entre d'altres a nivell més local.

Tots els equipaments generen uns recorreguts determinats per l'interior del barri, potenciant d'aquesta manera alguns altres serveis i comerços d'escala més puntual en alguns dels carrers.

La centralitat de l'espai de la Presó

Llevat dels *Edificis Industrials*, vinculats a les aigües i al Rec Comtal i al propi Riu o de les *Indústries Elèctriques*, edificis que acumulen, tots ells, notables dosis de qualitats constructives i formals. L'únic equipament de ciutat del que disposa *Trinitat Vella* és la *Presó*. És un edifici gros i matosser que ocupa un dels llocs de privilegi del *Turó de la Trinitat*, al capdamunt, mirant, o millor dit, no mirant el Besòs, que té ben a prop. Conjuntament amb els habitatges dels funcionaris de presons ha construït i encara construeix un conjunt segregat dins la pròpia *Trinitat Vella*.

De fet, la presó de dones ha tingut una vida curta de 1963 a 1983. Substituïa l'antiga preó de *les Corts de Sarrià*. Està construïda sobre el solar que ocupaven les "*Forques de la Trinitat*". Superat l'ús de presó de dones -ara traslladada a *Wad Ras al Poble Nou*-, i el de presó de joves ús que va de 1983 fins el 2008. L'estigma del lloc és ben viu. Avui és, encara, una presó de joves en règim obert. Està previst el trasllat i desmantellament a la Zona Franca el 2021.

L'estigma és tan elevat i persistent perquè avui, els joves que van a la presó, encara, creuen tota la *Trinitat*. Per això, el barri demana substituir aquest per un nou equipament de ciutat, i molt positiu i actiu que catalitzi l'existent cap a una condició d'estima i valor –sembla lògic que ningú vol viure arran de la presó-. El barri apunta cap a un centre d'Arts Escèniques que aglutini i estimuli l'interès que per aquest tema demostra el barri en cada festa -cavalcada de reis, carnaval,...-. Aquest ús, *d'equipament de ciutat*, serà perfectament compatible amb el nou habitatge proposat i el faria molt més interessant.

El Parc de la Trinitat com escenari d'activitats culturals a escala de ciutat

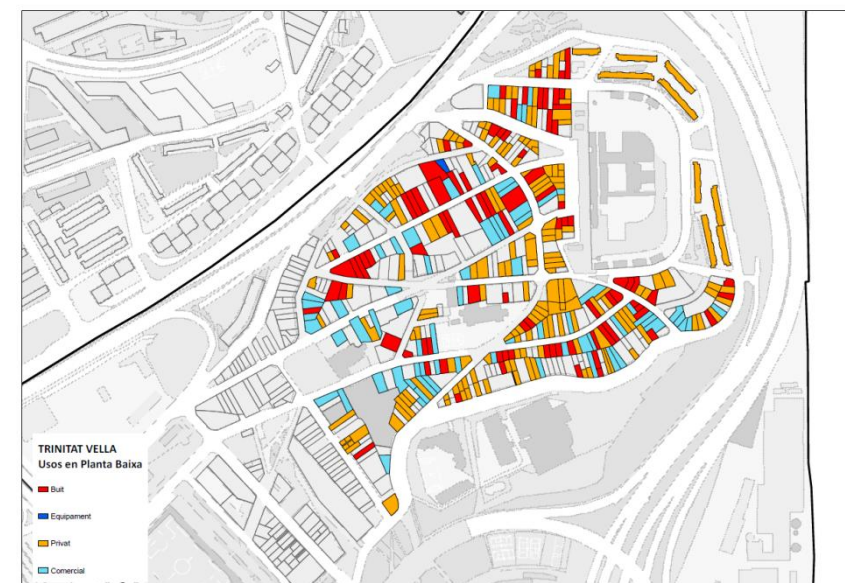
El 2016 la organització de les Festes de La Mercè va prendre la decisió de descentralitzar actes, acció d'àmbit de ciutat, promoguda per l'ICUB (Institut de Cultura de Barcelona) que consisteix en portar espectacles de la programació de la festa Major a espais verds dels barris perifèrics de la Ciutat, amb l'objectiu de descentralitzar i distribuir millor les activitats de les festes. Així és com va prenent protagonisme el Parc de la Trinitat, inaugurat el 1993, un espai de sis hectàrees amb diversitat d'arbres, un parc urbà, però, envoltat d'un nus viari pel qual circulen més de 200.000 vehicles cada dia, fet que suposa que l'ús del Parc sigui per força restringit.

Per les festes de La Mercè es va escollir el Parc de La Trinitat perquè, conté espais molt diversos, un llac, un amfiteatre, prats de gespa, pistes de bàsquet, de tennis i de competicions d'automodelisme, una xarxa per practicar el voleibol, horts urbans, jocs infantils i una àrea per a barbacoes i pícnic (molt animada els caps de setmana) però desconegut per a la majoria de barcelonins, i molt idonis com escenaris per a les diverses activitats, de totes les modalitats i per a tots els públics, concerts, art urbà, circ, espectacles infantils, teatre de carrer i dansa, etc, complementades amb diferents ofertes gastronòmiques.

Però sobretot és un bon escenari perquè compta amb una parada de metro a la mateixa entrada, la de Trinitat Vella, de la línia vermella (L-1), que travessa Barcelona amb estacions tan centrals i ben connectades com les de les places de Sants, d'Espanya i de Catalunya, es l'espina dorsal de la mobilitat de la ciutat.

3.5.9. Usos en planta baixa

La forma tradicional de la residència, que majoritàriament ocupa el barri de Trinitat Vella, admet i es combina amb usos terciaris, sobretot en planta baixa.



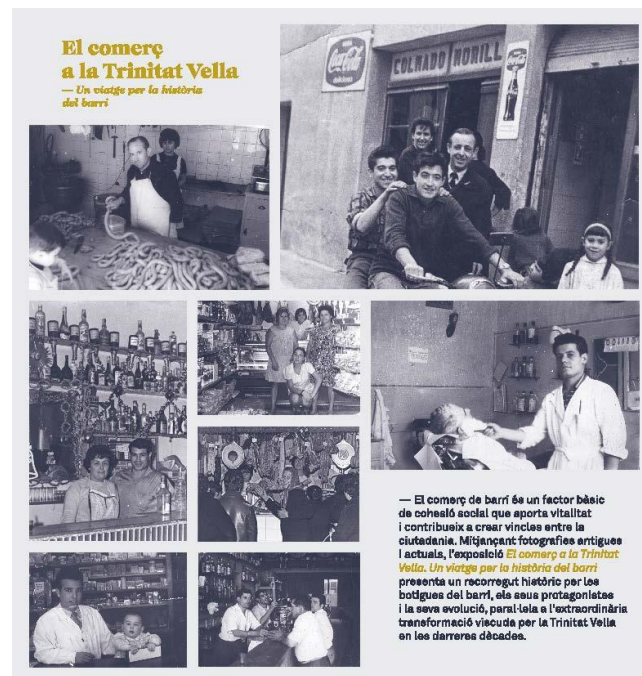
Usos en planta baixa. 2017. Gràfic de l'estudi complementari de la proposta de "Regeneració Urbana. Estratègia d'implementació en l'Àmbit Trinitat Vella". S'hi distingeix l'ús en planta baixa: Equipament en color blau fort, Comerç, en color blau clar, Ús privat en color groc (garatge, magatzem o habitatge) i Buit en color vermell (persianes baixades, locals en desús, etc.)

Destaquen sobretot els colors vermell i groc. Es corresponen a baixos buits i d'ús privat respectivament. Aquest últim es refereix a l'ús d'habitatge. Mentre que el comercial, de color blau, apareix relativament concentrat a l'entorn de la Plaça de la Trinitat, carrers Turó de la Trinitat i Mare de Déu de Llorda. També en una part de Via Bàrcino. I els baixos que no tenen color, molts tenen l'ús d'habitatge, però la majoria no s'han representat. Cal dir que la disposició del comerç en planta baixa en els carrers centrals de la Trinitat és un fet diferencial respecte a la Trinitat Nova i altres barris de l'entorn, i confereix al barri condició de nucli antic on les propietats de la barreja urbana: continuïtat de l'edificació, complexitat dels usos són palpables clarament.

Encara que moltes de les plantes baixes formin part dels habitatges, fet relacionat en que l'edificació i parcel·lació provenen d'una ciutat jardí, trobem per tot el barri un disseminat de locals ocupats per comerços i altres serveis a la residència, que es concentren als carrers Turó de la Trinitat, Mare de Déu de Llorda i Finestrelles, sobretot en els trams més pròxims a la Plaça de la Trinitat. També a Via Bàrcino apareixen establiments, però en aquest cas es concentren a les cruïlles amb els carrers Ausona i Foradada, principals accessos al centre del barri (Plànol 3.5.9. Comerç i altres establiments).

La publicació a beteve.cat de 5 de juliol de 2017, amb motiu dels 90 anys del Forn Trinitat, explica que aquest es va fundar l'any 1927 amb Pere Jordà, que és un negoci familiar i que va per la tercera generació. Que en aquell moment a Trinitat només hi havia cinc cases i que es repartia el pa per Sant Andreu. Actualment el Forn, a més de l'establiment de Trinitat en té un altre a Sant Andreu i distribueix pa a restaurants de la ciutat. Sembla, doncs, que un dels primers establiments comercials de Trinitat va ser el Forn Trinitat ubicat a la plaça, fent cantonada amb el carrer del Turó de la Trinitat.

Una exposició: *El comerç a la Trinitat Vella. Un viatge per la història del barri*, produïda i exposada al Centre Cívic de Trinitat Vella el 2016 ha volgut deixar constància, a través de fotografies històriques de 28 comerços històrics del barri, de la importància de la cohesió social que ha significat el comerç al llarg de la seva història, construint-ne crònica i identitat.



"El comerç de barri és un factor bàsic de cohesió social que aporta vitalitat i contribueix a crear vincles entre la ciutadania"

Quadre 4. Establiments comercials i industrials al barri de la Trinitat vella (1921-1934).
Font: Registres Contribució fiscal districte IX. Secció Hisenda. Arxiu de la Corona d'Aragó.

1921

TIPUS D'ESTABLIMENT	PROPIETARI	CARRER
Lleteria amb estable	Juan Jerónimo Marí	Pl. Besòs, 15

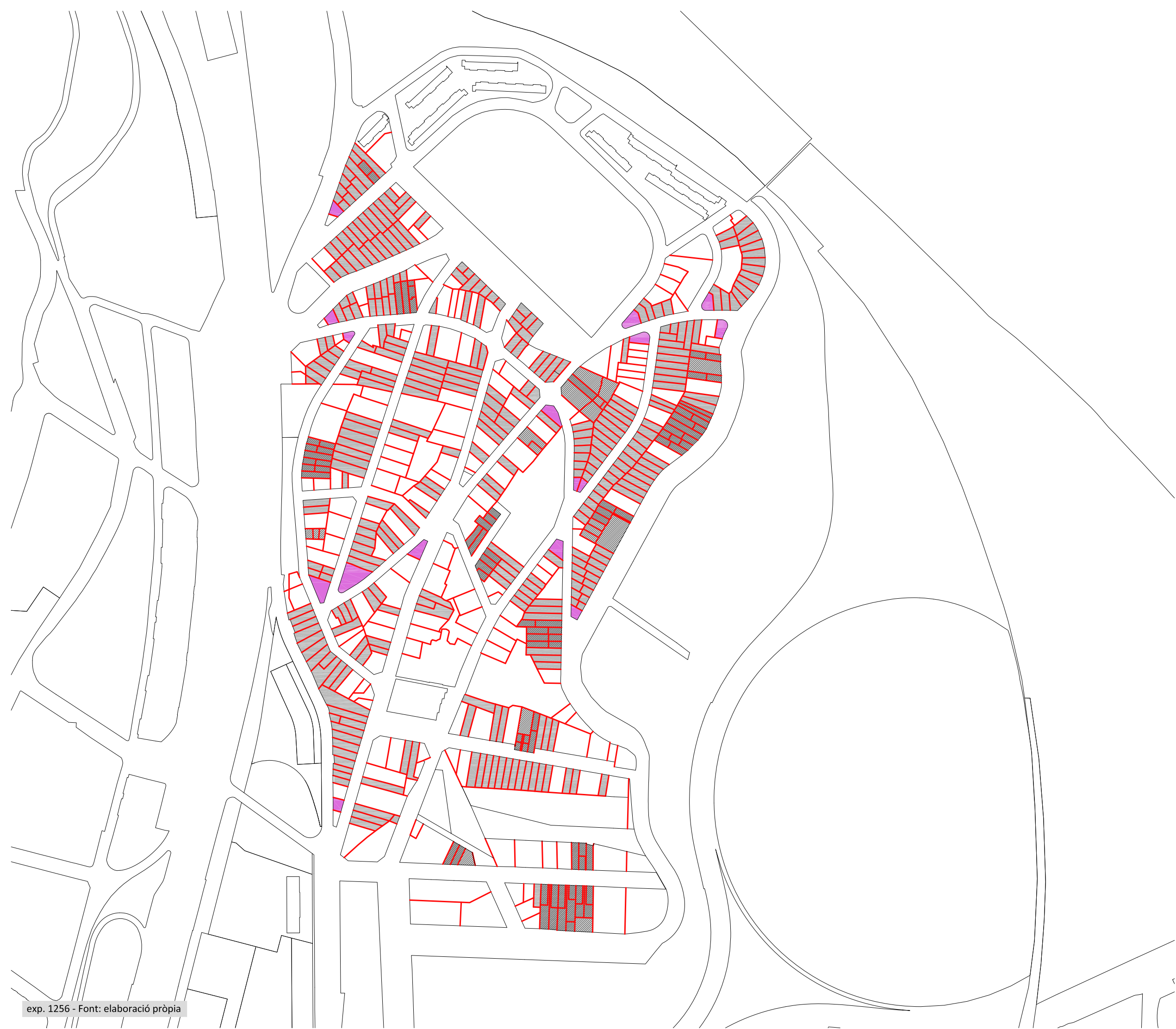
1928

TIPUS D'ESTABLIMENT	PROPIETARI	CARRER
Abaceria (Adrogueria)	Rosa Juny	C./ Trinitat, 93
Abaceria (Adrogueria)		C./ Trinitat, 34
Bodegón o café econòmic	Ricardo Manco	C./ Trinidad, 294
Tablajero (Carnisseria)	Eulàlia Llorach	C./ Trinidad, 65
Tablajero (Carnisseria)	José Segura	C./ Mireia, 113
Aceite y vinagre	Vicente Forn	C./ Galicia, s/n.
Horno de pan (forn)	Rosa Puig	C./ Madriguera, s/n.
Carpintero (fuster)	Manuel Baleta	C./ Madriguera, 298
48 Cabras de Leche	Amalia Cillera	C./ Trinidad (Villa Rosa)

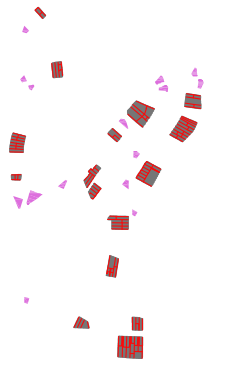
1934

TIPUS D'ESTABLIMENT	PROPIETARI	CARRER
Comestibles	Francisco Pérez	C./ Trinidad, 297
Lleteria amb estable	José Bosch	Pl. Besòs, 15
Abaceria (Adrogueria)	Manuel Salvadó	C./ Trinidad, 93
Bodegones	Maria Quera	C./ Madriguera, 288
Bodegones	José Trexach	Pl. Besòs, 17
Tablajero (Carnisseria)	Amparo Torra	C. (Mireia, 113
Horno de pan (forn)	Pedro Jouvà	C./ Madriguera, s/n.
18 vaques	José Bosch	Pl. Besòs, 15
48 cabres	José Ramón	C./ Trinidad (barr. Bosch)
Fàbrica de cuerdas de lino	Francisca Pena Pons	C./ Galicia, 7
Fàb. de gaseosas hasta 100 botellas	Ramón Bis	C./ Mireia, 123

"Immigrants, jornaleros i colonitzadors: El barri de la Trinitat Vella, Barcelona (1921-1936)" de Martí Checa Artasu. Forma part del treball presentat en el IV Congrés Internacional d'Història Local de Catalunya, Desembre 1997.



Parcel·lació inicial



Singularitats: Subdivisions parcel·laries i cantonades

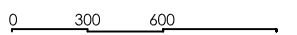
S'han ombrejat en color gris les parcel·les característiques, majoritàriament de 6m. d'amplada.

En trama ratllada s'han diferenciat les subdivisions de parcel·la.

Les cantonades es caracteritzen per ser arrodonides. S'han diferenciat amb el color lila.

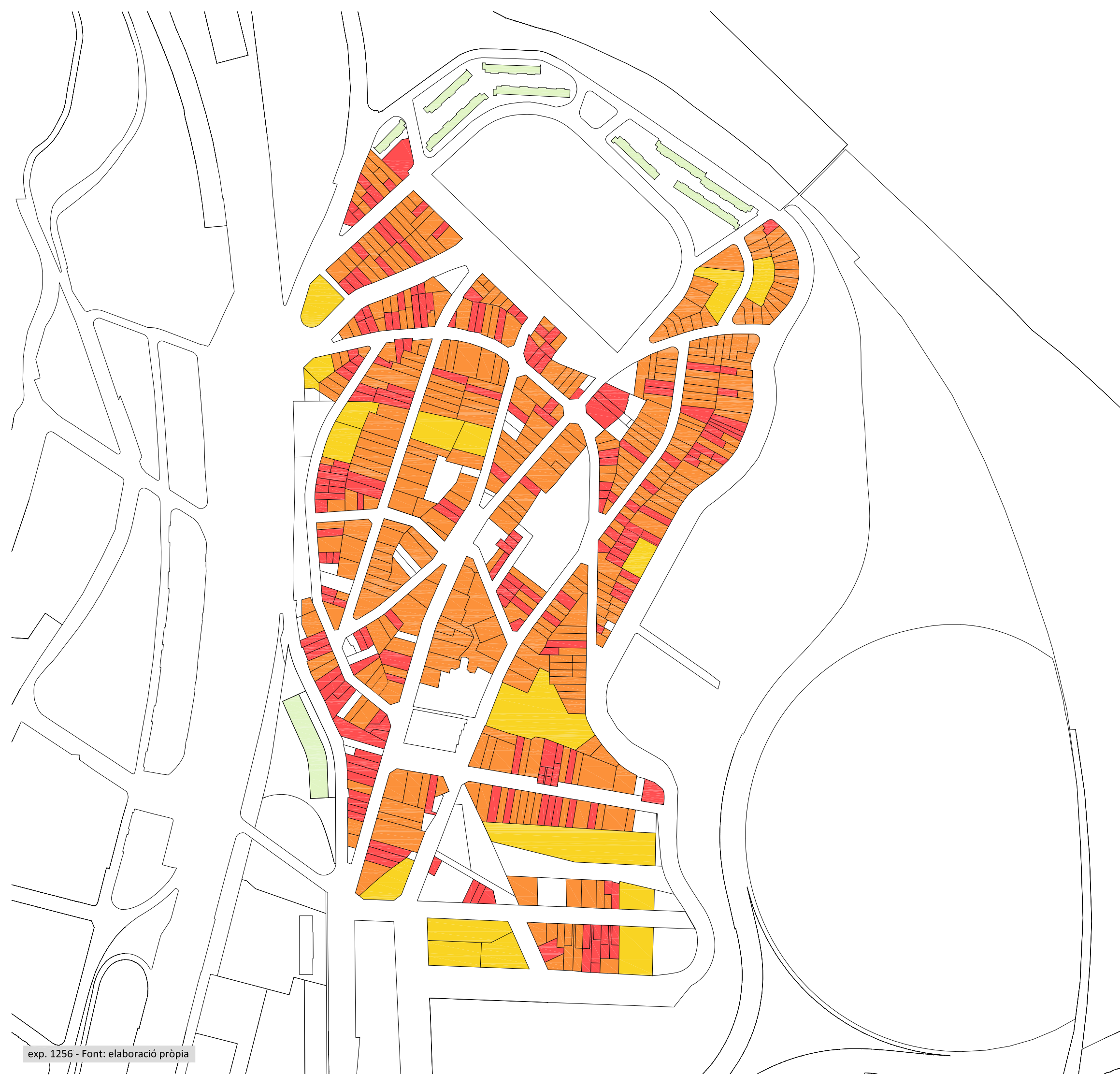


ESCALA: 1/3000



Parcel·lació i edificacions característiques
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



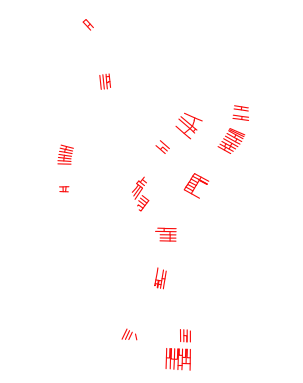
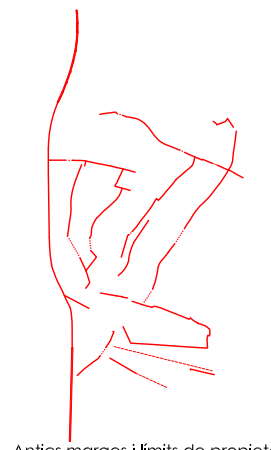
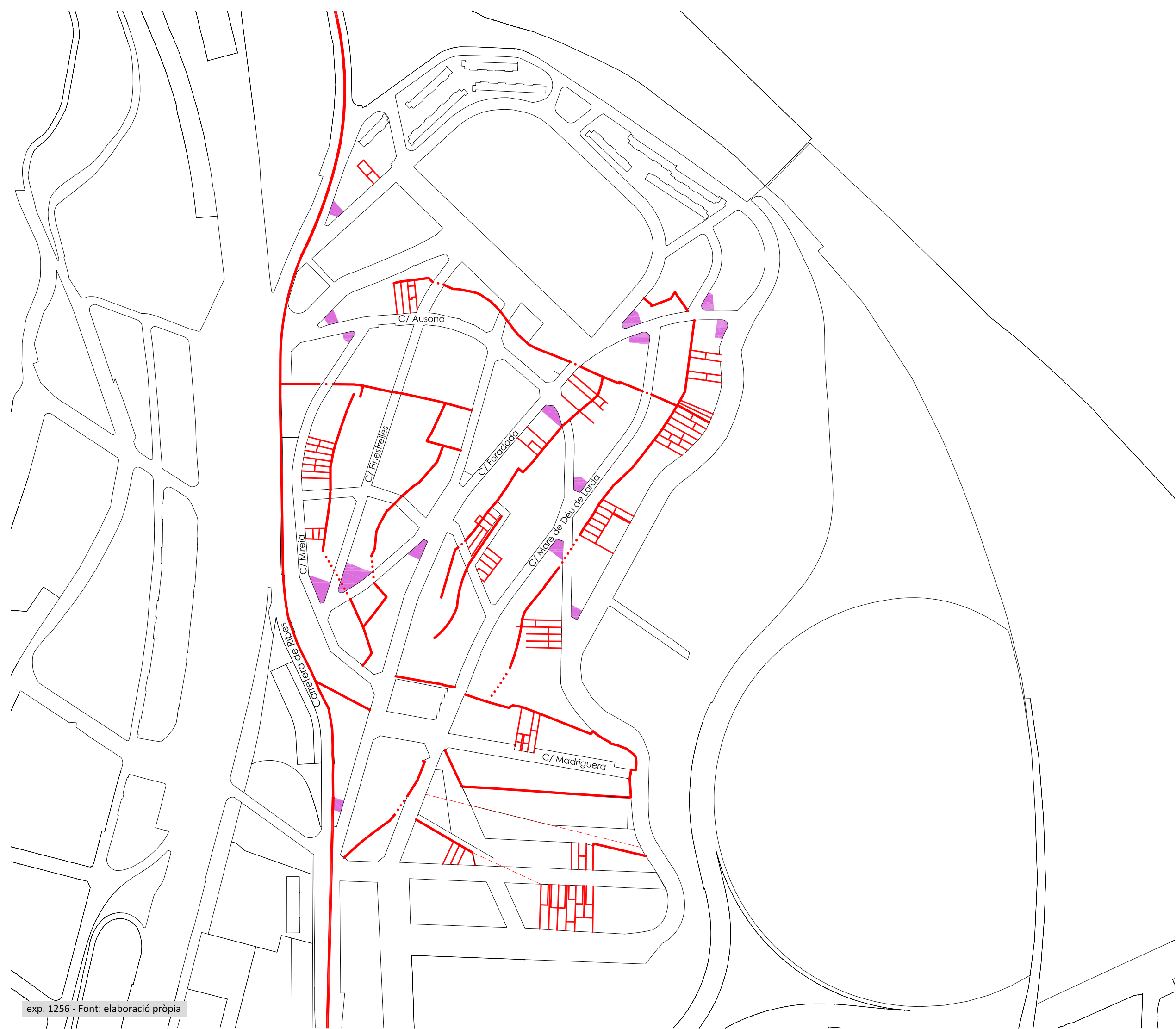
ESCALA: 1/3000

Tipologia residencial
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



3.5.2



ESCALA: 1/3000

0 300 600

N

Traces inicials i singularitats
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019

 **Ajuntament de Barcelona**
 Institut de Paisatge Urbà
 Institut Municipal d'Urbanisme

3.5.3



exp. 1256 - Font: elaboració pròpia



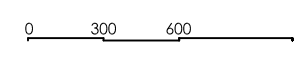
Patis



Patis amb vegetació



ESCALA: 1/3000

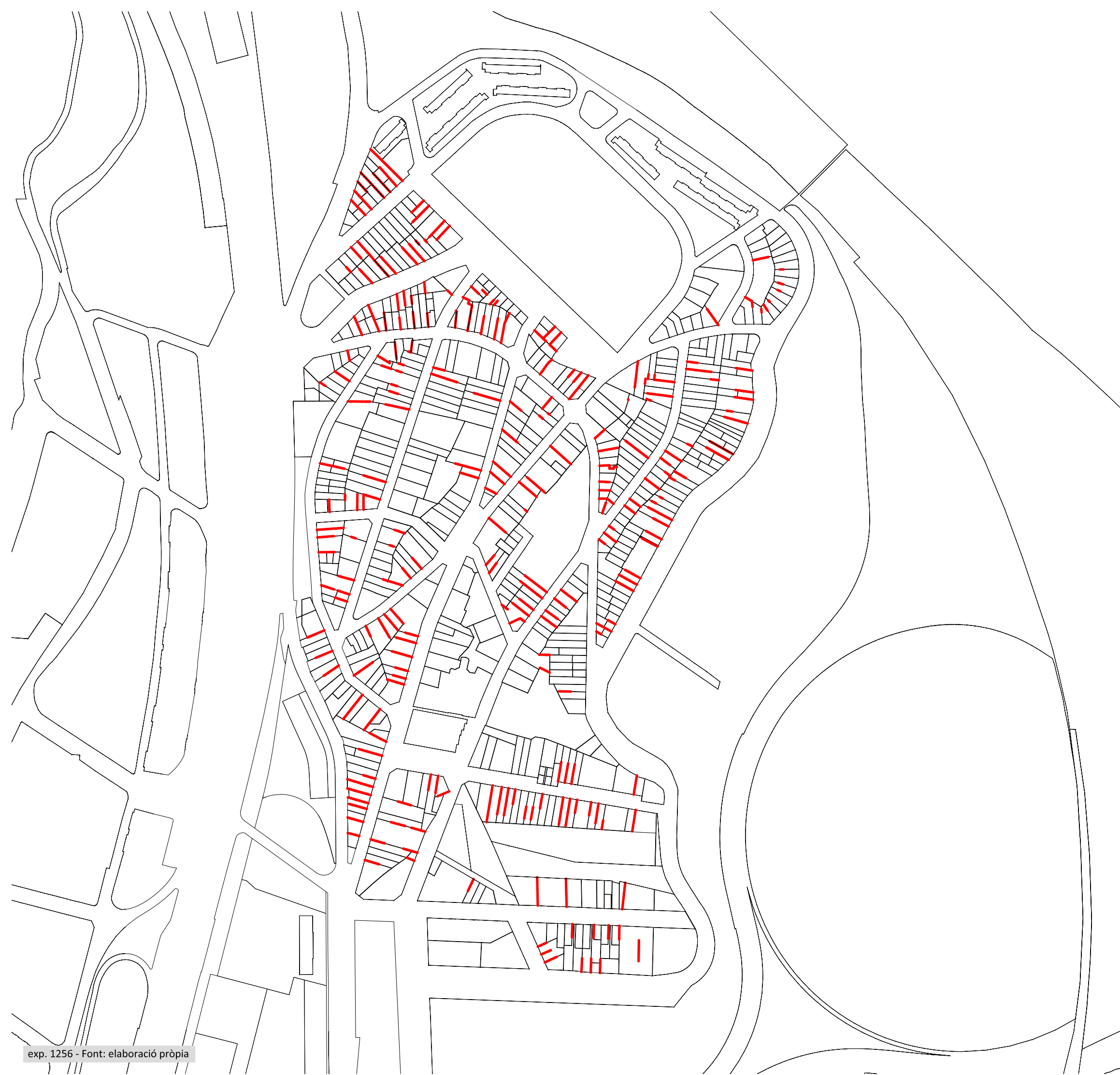


Patis
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

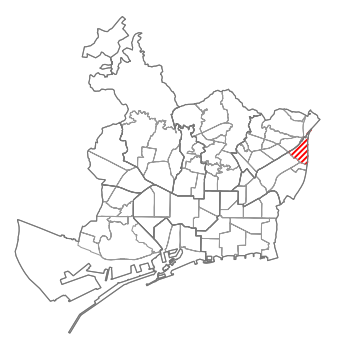
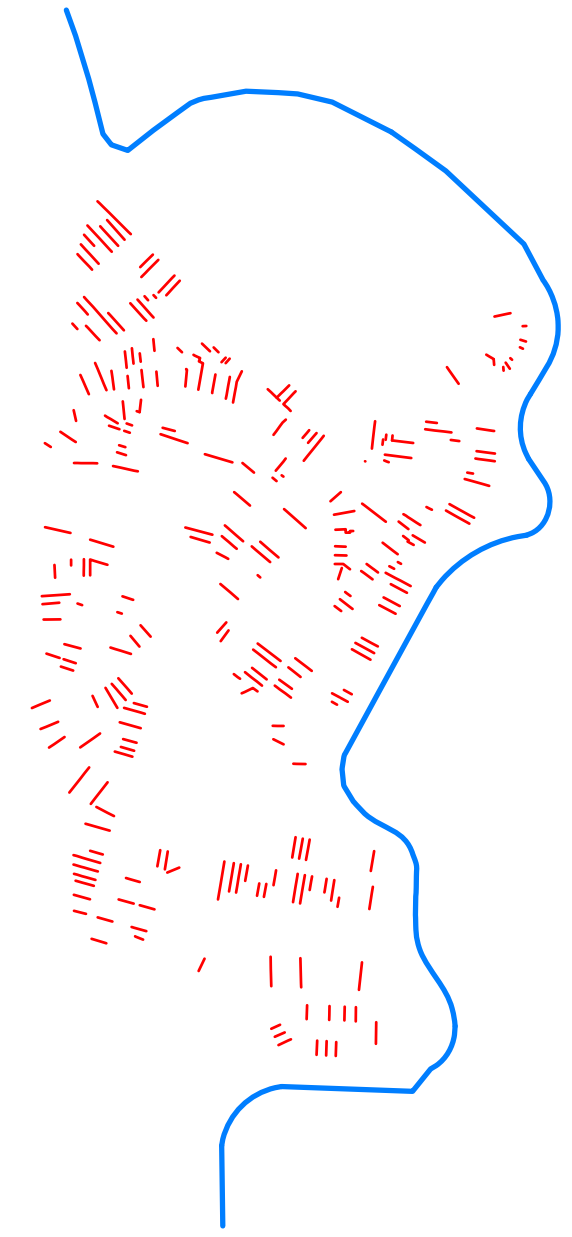
M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019


 **Ajuntament de Barcelona**
Institut de Paisatge Urbà
Institut Municipal d'Urbanisme

3.5.4



exp. 1256 - Font: elaboració pròpia



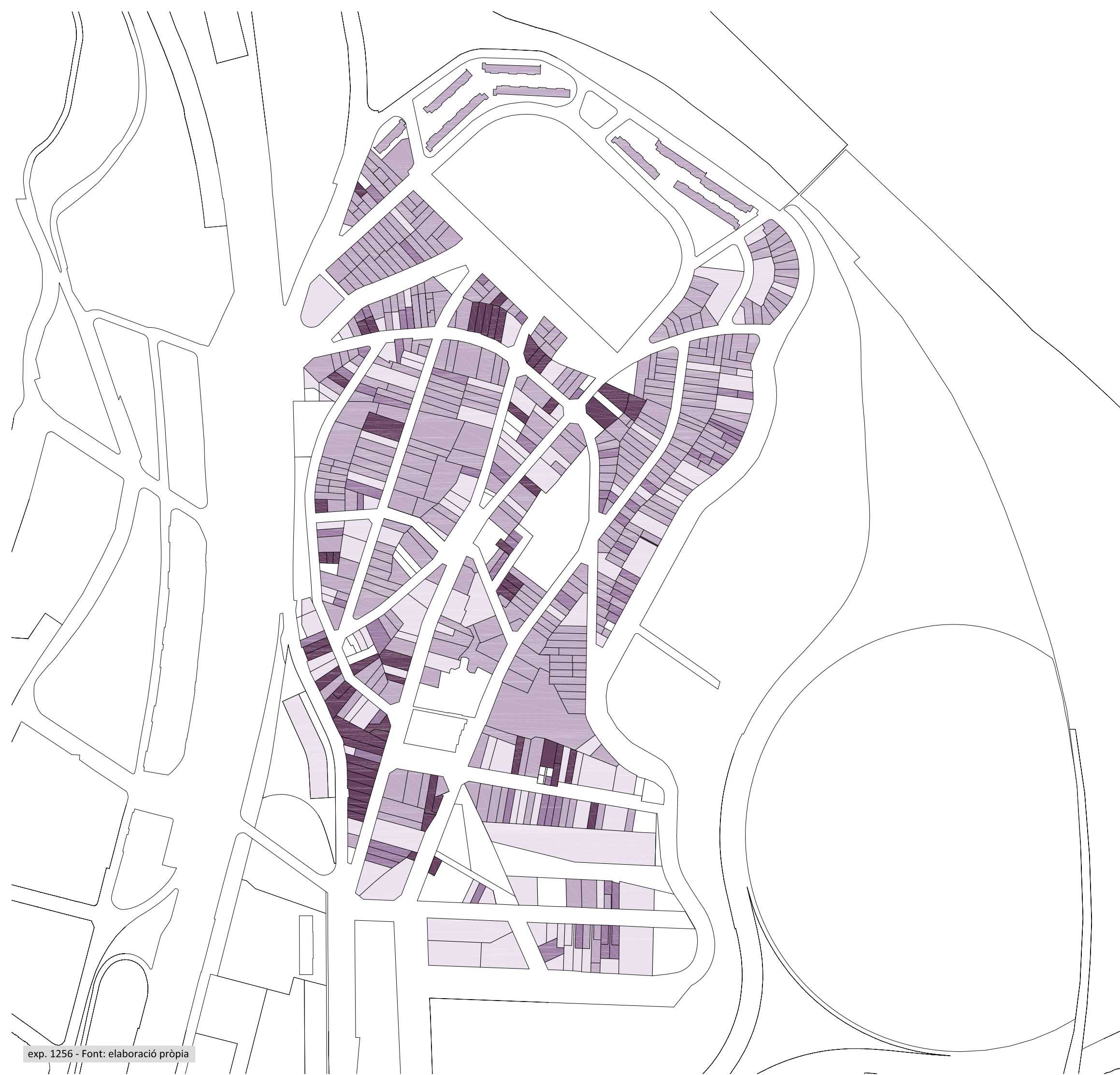
ESCALA: 1/3000 0 300 600 

Mitgeres vistes
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019

 **Ajuntament de Barcelona**
Institut de Paisatge Urbà
Institut Municipal d'Urbanisme

3.5.5



Fins 1940 (primer terç S.XX)

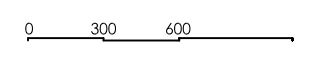
1941-1956 (post Guerra Civil)



1957-1976 (Pla d'Urgència Social 1957) De 1977 endavant (Pla General Metropolità 1975)



ESCALA: 1/3000



Antiguitat de l'edificació residencial
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



3.5.6



- Patrimoni declarat
 - Rec Comtal (BCIN)
 - Creu de terme (BCIN)
 - Casa de l'Aigua (Bé d'interès documental)
- Patrimoni propi
- Jaciments arqueològics
- Façana d'interès ambiental
- Refugis antiaeris
 1. R.0566 - C/ Mireia 143
 2. R.0338 - C/ Turó de la Trinitat
 3. R.0904 - C/ Vicenç Montal, 12
 4. R.0291 - C/ Ausona
 5. R.0495 - C/ Madriguera
 6. R.0651 - Carretera de Ribes, 96
 7. R.0751 - Parc de la Trinitat

exp. 1256 - Font: elaboració pròpia



ESCALA: 1/5000 0 500 1000 N
↑

Patrimoni arquitectònic i arqueològic
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019

Ajuntament de Barcelona
 Institut de Paisatge Urbà
 Institut Municipal d'Urbanisme



ESCALA: 1/5000

0 500 1000



Principals equipaments

ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019

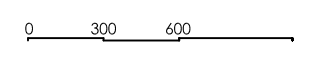
 **Ajuntament
de Barcelona**
Institut de Paisatge Urbà
Institut Municipal d'Urbanisme

3.5.8

- Alimentació i supermercats
- Establiments comercials
- Farmàcies, òptiques i veterinaris
- Bars i restaurants
- Oficines, associacions i serveis
- Tallers i serveis a la indústria



ESCALA: 1/3000



Comerç i altres establiments
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



3.5.9



4. SÍNTESI. GENERADORS D'IDENTITAT

4.1. CARACTERÍSTIQUES DEL PAISATGE DE TRINITAT VELLA (PATRONS NÍTIDS DE PAISATGE)

La observació espacial i planimètrica del lloc permet identificar una superposició de formes d'organització de les parcel·les, edificacions i espai públic, que confereixen el caràcter del barri. Amb el recolzament de l'estructura viària, sovint en els límits, i dels carrers, es defineix un àmbit urbà propi que inclou les característiques específiques de Trinitat Vella. Es constata que Trinitat Vella té uns límits físics molt clars que les infraestructures perfilen clarament. Està format per àmbits (plens o buits) amb característiques identitàries molt potents: residencial, verd i equipaments, espai de serveis, façana fluvial i infraestructures.

En pocs llocs del país, ni de la ciutat de Barcelona, pot ser en cap, es produeix una situació de segregació espacial del usos tan palesa. La condició gairebé "medieval, de dins i fora", fa que la Trinitat sigui un espai construït amb habitatges, comerços i equipaments del tot diferent als del seu entorn. L'estructura viària interior és la obligada per l'accessibilitat a l'habitatge. Les dotacions són les adequades o superiors a les ràtios establertes. Els carrers estan ben urbanitzats i ben plantats, però el verd principal està situat en els límits, al peu del turó. El verd no estructura el barri, però el protegeix de les infraestructures que l'envolten. Els equipaments són importants, també es situen a la vora, però són les infraestructures viàries i ferroviàries les que ocupen la meitat del barri – i els millors sòls –, el delimiten i el conformen, separant-lo dels altres barris i de la ciutat que dona ocupació als seus habitants. A la Trinitat a penes hi ha indústria ni altra activitat principal que la presó. És un barri on l'habitatge i els seus usos afegits signifiquen el gruix de l'edificació.

Àmbit residencial:

- Parcel·lari: parcel·la inicial, subdivisions i agrupacions.
- Cantonades, encreuaments en X.
- Marges i escales, llenç de façana al pati d'illa
- Façanes urbanes
- Centralitat de l'espai presó, equipament de ciutat i blocs del patronat

Àmbit de verd i equipament:

- Concentració d'equipaments de barri
- Patrimoni d'interès relacionat amb l'aigua: casa de l'Aigua i Rec Comtal
- Arbredes i itineraris
- Parc de la Trinitat, a escala de ciutat
- Metro

Àmbit usos mixtes:

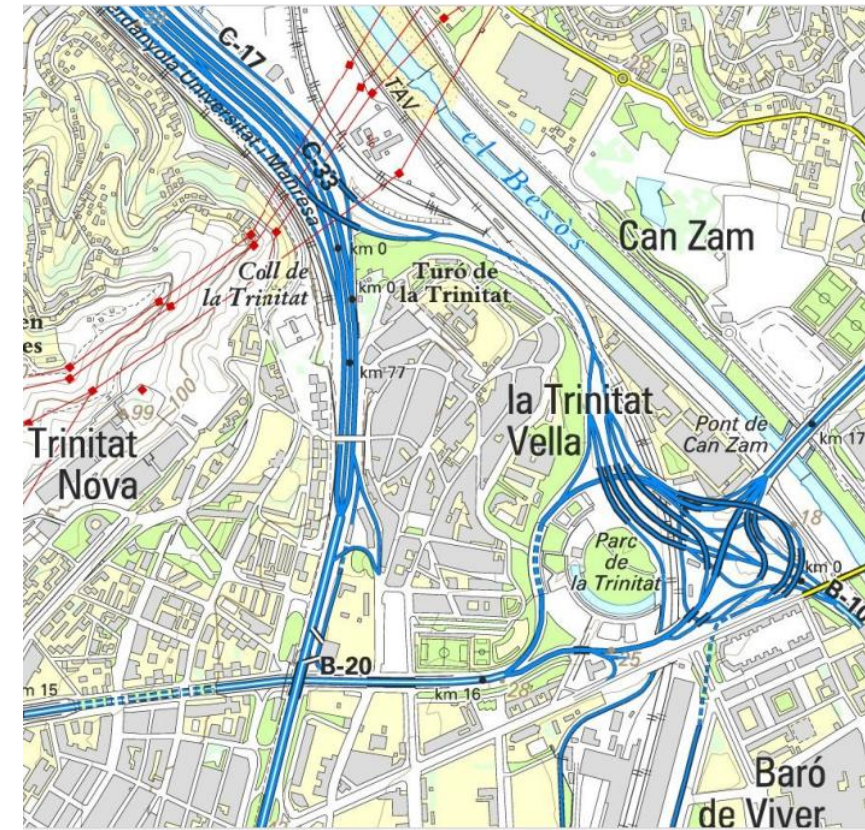
- Porta del barri, relació amb Sant Andreu i Trinitat Nova
- Tipologies residencials noves: contrast

Façana fluvial:

- Horts
- Arquitectura industrial d'interès
- Recorregut paral·lel al riu

Infraestructures i principals vies:

- Barreres
- Escala de ciutat, poca relació amb el barri
- Evidència del conflicte



El plànol de l'ICGC evidencia l'efecte de les infraestructures que envolten la zona residencial i que formen part del barri. No solament són barrera pels fluxos de trànsit viari sinó que també ho poden ser per la seva rasant, apareixent murs o talussos. Són alienes al barri i posen en evidència el conflicte.

Valors

Es considera un valor tot allò que dona caràcter i identitat al barri i que s'associa amb els trets propis que determinen la seva qualitat. Són elements, conceptes, situacions o propietats del barri que tenen un paper significatiu o característic en la imatge del barri. Són els "generadors d'identitat" i/o activitat i que implica conèixer per tal de preservar, protegir o incentivar.

1. Barri porta de Barcelona
2. Proximitat de Collserola
3. Visuals de l'entorn: natura, infraestructures, barris propers, ...
4. Façana del riu
5. Vegetació i sòl fèrtil
6. Barri pacífic i integrat socialment
7. Barri ben equipat: Entorn Centre Cívic, Entorn Plaça de la Trinitat, Via Bàrcino, Camp de futbol.
8. Parcel·lació característica
9. Cantonades i carrers en "X"
10. Patrimoni arquitectònic, residencial, industrial i viari.

4.2. FRAGILITATS I POTENCIALITATS



Carrer Mireia des de Trinitat Nova.

L'objectiu no és aturar les transformacions, sinó aconseguir que siguin beneficioses per a totes les parts, i per a tothom. Per aquest motiu és important conèixer els punts forts i els febles del conjunt del barri. En aquests sentit hem detectat:

FRAGILITATS

Ubicació del barri, voltat d'infraestructures: inaccessibilitat amb l'entorn

Presó i entorn:

- Ordenació i tipologies residencials actuals
- Substitució de l'equipament només per habitatge
- Espai sense servei de metro

Façana urbana Via Barcino entre c/ Madriguera i c/ Vicenç Montal, d'interès ambiental

- Skyline
- Parcel·lació, ritme
- Pell i acabats de façana

Façana urbana c/ Mireia entre c/ Ausona i c/ Finestrelles, d'interès ambiental

- Tipologia
- Parcel·lació, ritme

Parcel·lació original (6m): menor a la parcel·la mínima del PGM (6,5m)

Subdivisions parcel·laries: un problema que la normativa urbanística no resol.

Elements de patrimoni arquitectònic propi: el barri necessita reconèixer els elements propis

Façana fluvial:

- Accessibilitat
- Transformació
- Patrimoni industrial d'interès arquitectònic

POTENCIALITATS**Millora interna:**

Presó i entorn: Equipament de rang superior al barri que aportí centralitat i qualitat urbana a tota la Trinitat

Via Bàrcino:

- Estructura contínua de l'edificació i pell de l'edificació
- Rec Comtal interès de l'aigua i recuperació de part del traçat vist
- Accés als equipaments
- Camí de ronda
- Accés al Parc de la Trinitat

Túnel Trinitat:

- Relació amb equipaments pròxims
- Instal·lació escales mecàniques
- Pati antic Casal gent gran
- Actualització del planejament

Entorn Centre Cívic:

- Espais buits de l'entorn
- Nova plaça
- Actualització del planejament (?)

Plaça Andreu i Abelló: Porta efectiva del barri

Comerç: existència de locals amb capacitat comercial

Teixit associatiu: ric i efectiu

Relació amb l'entorn:**Porta número 13 de Collserola**

- Continuïtat del verd
- Relació amb Vallbona i riu Besòs

Pas Santa Coloma – Singuerlin

Continuïtat de l'eix Turó de la Trinitat – Ausona - Vicenç Montal amb una passera per sobre trens i autopistes

Casa de l'Aigua:

- Relació Trinitat Vella – Trinitat Nova
- Pas zona horts i façana fluvial

Meridiana:

- Avinguda principal entre les dues Trinitats
- Replanteig de la secció
- Parades bus, passos vianants
- Carretera de Ribes: pas per a vianants (voral + vorera)

Accés Metro:

- Vestíbul metro Trinitat Vella
- Segona sortida boca Trinitat Vella
- Us de la boca de Baró de Viver: camí del riu, Parc de la Trinitat
- Connexió Trinitat Nova amb Trinitat Vella: prolongació Línia 3 des de Trinitat Nova

Proximitat línies ferroviàries: oportunitat de noves estacions

Espai porta - Plaça Andreu i Abelló - Laterals Via Favència

Espais interns Nus Trinitat: clau 9 – protecció de sistemes

Façana fluvial:

- Patrimoni industrial d'interès arquitectònic
- Camí del riu



Carrer Vicenç Montal, possible passera per sobre de les infraestructures. Carretera de Ribes, possible ampliació de voral amb plantació d'arbres.



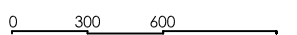
Patis en relació al PGM

L'aplicació del Pla General Metropolità (PGM), en concret del paràmetre corresponent a la profunditat edificable, deix fora d'ordenació a molts edificis, sobretot els construïts durant el Pla d'Urgència Social (1957) fins l'aprovació del nou planejament (PGM). I, sobretot a les edificacions residencials construïdes a l'interior d'illa, en les característiques sub-parcel·les, sense aportar cap solució alternativa.

S'assenyalen algunes realineacions de vial sense que aportin cap millora al carrer, com la del carrer Ausona i Escola Ramón y Cajal. En aquest punt el carrer Ausona segueix a través d'unes escales mecàniques.



ESCALA: 1/3000



Patis en relació al PGM

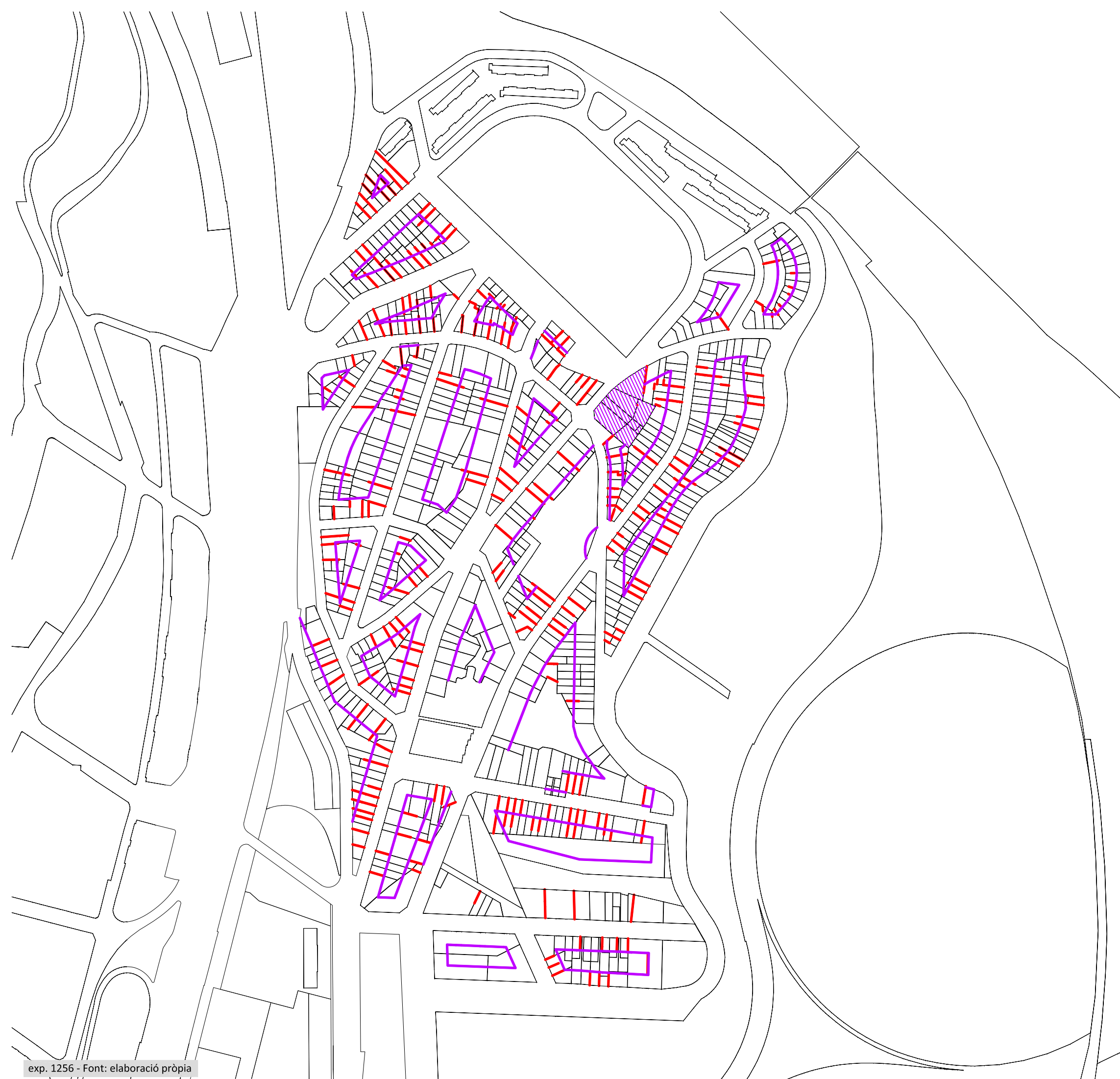
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019

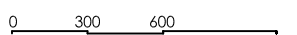


Mitgeres en relació al PGM

Les darreres edificacions evidencien els conflictes generats per l'aplicació de la normativa urbanística. Apareixen elements com la mitgera, ja sigui per la major alçada o per la major fondària de l'edificació existent a l'entorn. Unes mitgeres que en la majoria dels casos quedaran vistes durant molt temps. Només podrien desaparèixer en el cas de substitució de l'edificació, cosa que és difícil que succeeixi ja que, encara que es tracti d'immobles amb estat relativament precari, aquests són de propietat horitzontal.



ESCALA: 1/3000

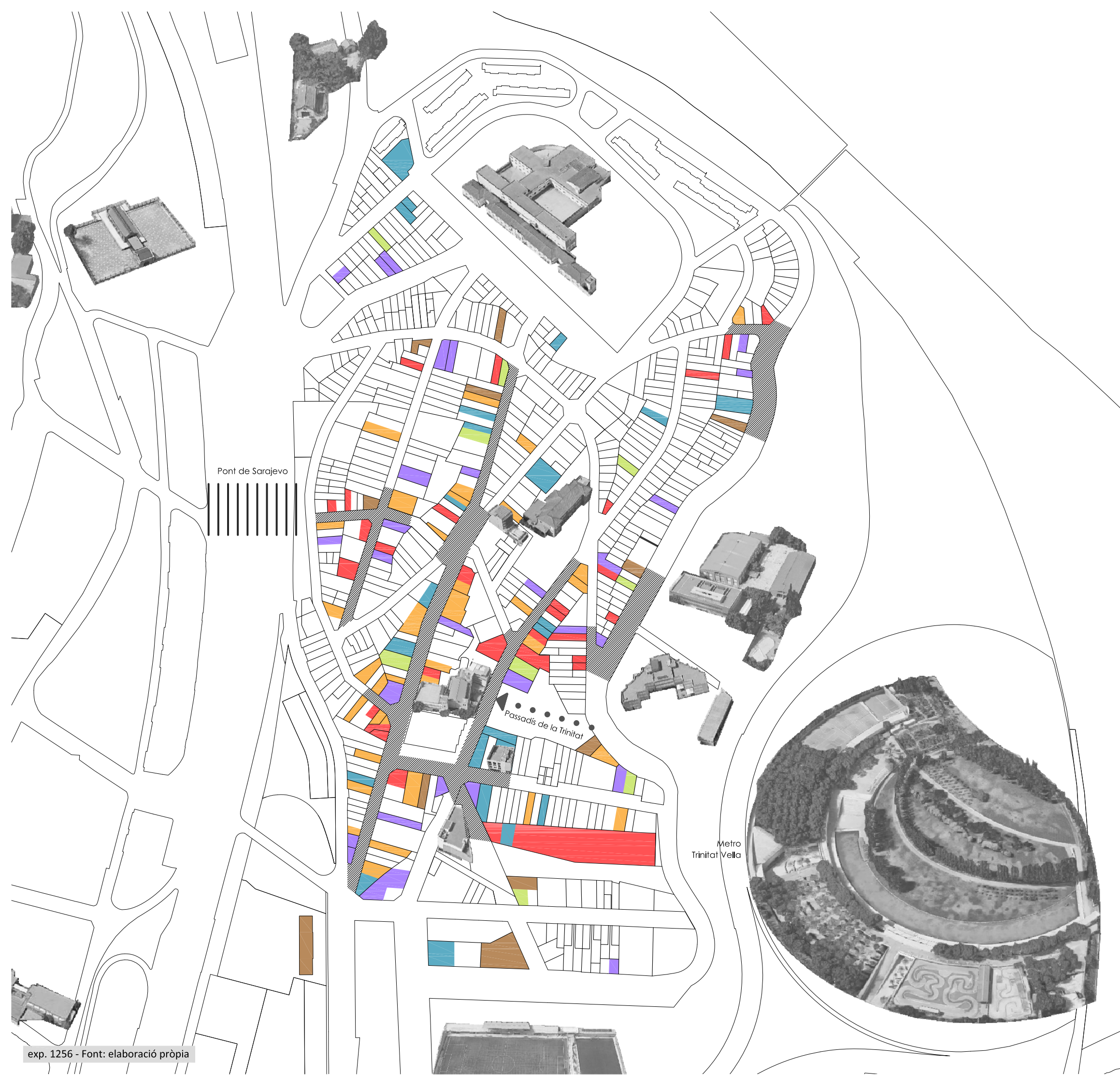


Mitgeres en relació al PGM

ESTUDI DE PAISATGE URBÀ TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
Febrer 2019





- Alimentació i supermercats
- Establiments comercials
- Farmàcies, òptiques i veterinaris
- Bars i restaurants
- Oficines, associacions i serveis
- Tallers i serveis a la indústria
- Espai amb centralitat

Centralitat

Els equipaments i punts de connexió entre sectors i barris generen uns recorreguts determinats per l'interior de Trinitat Vella, potenciant d'aquesta manera els serveis i comerços en alguns dels carrers.

La major concentració de locals ocupats es concentren als carrers Turó de la Trinitat, Mare de Déu de Lorda i Finestrelles, en els trams més pròxims a la Plaça de la Trinitat. A Via Bàrcino apareixen establiments, però en aquest cas concentrats a les cruïlles amb els carrers Ausona i Foradada, punts de relació amb al centre del barri.








ESCALA: 1/3000 0 300 600 N

Centralitat
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019



-  Trànsit de vehicles
-  Barrera visual
-  Pertorbació sensorial
-  Pont
-  Semàfor



ESCALA: 1/5000 0 500 1000 N

Obstacles i perturbacions ambientals
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019

4.3. OBJECTIUS DE QUALITAT PAISATGÍSTICA

Els objectius de qualitat paisatgística consisteixen en una estratègia per facilitar l'avenç cap a la gestió i ordenació del barri. Són una relació de preferències d'actuació, després de conèixer l'estat del paisatge, d'auscultar la realitat, entendre les dinàmiques i determinar-ne els valors. També, recullen els desitjos dels veïns. I per tant, caldrà tenir-los en compte alhora de formular les diferents i futures actuacions: planejament derivat, pla director, ordenances, modificacions de planejament, reurbanitzacions, figures de protecció, campanyes, itineraris, etc.

S'han formulat nou objectius de qualitat paisatgística, que porten implícita la idea de mitigar "l'aïllament" que comporta la ubicació del barri entre infraestructures a escala territorial, en coherència amb els objectius definits, en els Catàlegs de Paisatge de Catalunya, promoguts per l'Observatori del Paisatge.

Veïns i veïnats

Pocs barris de Barcelona, tenen com a Trinitat Vella, i de manera tan explícita, la consecució de les millores urbanes i socials, origen en les seves continuades reivindicacions veïnals. En efecte la construcció d'una estructura associativa rica, consolidada i perennement activa, ha estat i és encara el major agent per aconseguir que la ciutat entengui el barri com a territori d'obligada i atenta mirada i, en fi, en generi reiterades propostes d'assenyada millora o transformació radical.

Segurament algunes propietats físiques: "la distància" a la Ciutat Central i fins i tot a Sant Andreu i "l'aïllament" físic provocat per la munió de vies: ferroviàries i rodades que envoltem el Turó construït, són les responsables d'aquesta enunciada cohesió social. Però també, i en positiu, potser ha estat "la continuïtat" urbana assolida al barri que és un lloc amb carrers, cases i botigues i molt més propi a Sants o Gràcia que a la Trinitat Nova o al Congrés. Han estat el medi urbà necessari per cultivar l'associacionisme i la intensa activitat social. Ara el Barri és un lloc central del territori, si no de la ciutat però efectiu node metropolità. És per això que entenem que seria oportú proposar que des de la Trinitat es puguin produir demandes d'un sentit diferent a l'actual, és per això que proposem:

Establir llaços intensos - major connectivitat- amb els nuclis veïns: Trinitat Nova, Santa Coloma, Baró de Viver, Sant Andreu, a través del metro, passeres, vies arbrades, etc...

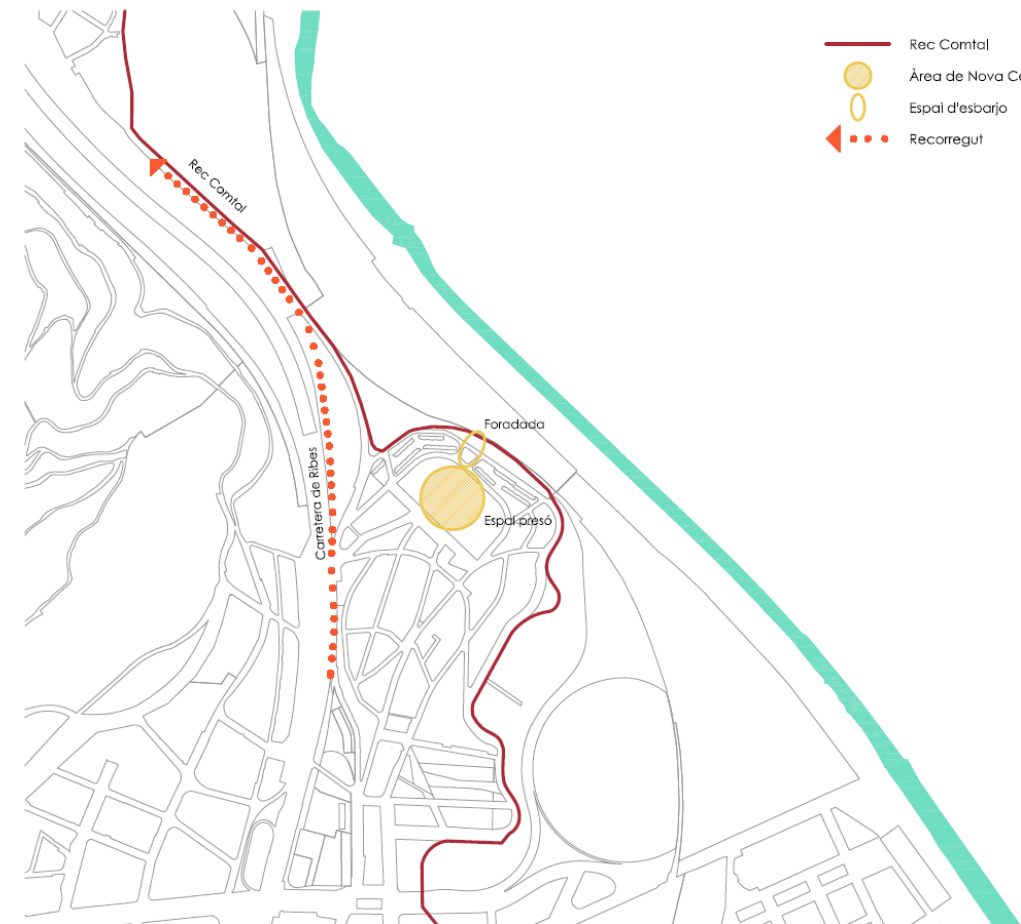
Suggerir que cal millorar la qualitat constructiva de l'habitatge actual però sobretot aprofitar la posició de centralitat metropolitana de la Trinitat per ubicar-hi habitatges de major qualitat que el que hom preveu. Això donarà valor i estima a tot l'existent.

Imaginar noves activitats, formatives, lúdiques, econòmiques, culturals, en la pròpia Trinitat – Rec, Presó, Plaça Andreu i Abelló o els seus entorns -. Casa de les Aigües, ETAP, conjunts industrials,...

Fer entendre que la Trinitat Vella pot ser, i ha de ser, donada la seva centralitat ineludible, un lloc central de Barcelona i, sense cap estigma, un lloc desitjat en el que viure bé a les portes i en el Centre de la Ciutat i del país.



Plànol 4. Objectius de qualitat paisatgística



1. Reconèixer Espais de Memòria

En contra del que pot semblar, a primera vista, la *Trinitat Vella* té algunes empremtes històriques de gran valor i identitat que proposem reflexionar, per fer-ne coneixement o per oblidar. La condició de lloc enlairat, però encara accessible, ha fet que el *Turó de la Trinitat* sigui alhora pas obligat, tant de mercaderies o persones com de l'aigua. Això ha fet de la *Carretera de Ribes*, el cordó umbilical d'una part important del territori de *Barcelona* i el *Coll de Finestrelles*, veritable porta de la ciutat (ara desdibuixada i del tot imperceptible sota una *Avinguda Meridiana* gegant).

Una cosa semblant ha succeït amb l'aigua a través del *Rec Comtal* que des de *Montcada* portava les aigües, encara netes, del *Besòs* fins a les portes de la *Ciutat Comtal*. De pas regava i feia fructífer tot el *pla de Barcelona*, tant com la seva cota li permetia. És origen de moltes activitats agrícoles i industrials. A la *Trinitat* el Rec resseguia, llepava els peus del *Turó*. Ara la *Via Bàrcino* - un bon carrer, pla com el *Rec* -, el protegeix de ser vist i trepitjar, però serà fàcil de - parcialment - posar-lo al descobert. És una ruïna arqueològica de primer nivell. La manera de ser, integrada a la ciutat, cal que sigui tractada de general i específicament. Posar en valor el Rec, a la *Trinitat* li faria molt de bo.

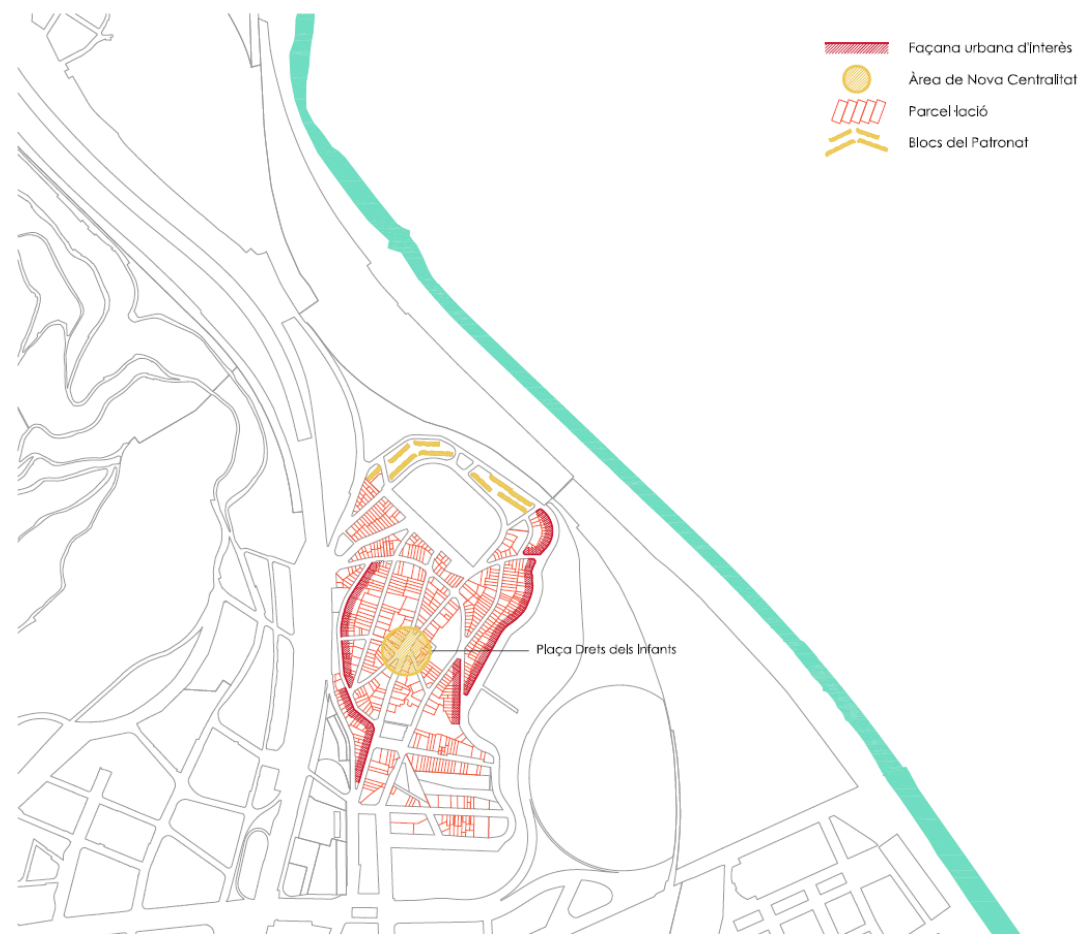
Cal oblidar l'estigma de la inoportuna presó, però potser el record llunyà de les tres forques - que ocupaven el solar - no. La *Foradada*, *Finestrelles*, la *creu de Terme*, ... ens poden parlar de la condició més pintoresca del lloc, on la natura, en lluita amb l'home encara no havia perdut el combat. Cal conservar l'escala petita dels llocs i els temps, a un barri de posició territorial, inevitablement global.

Recerca, excavació i actuació paisatgística del Rec Comtal, recuperant la visió de l'aigua.

Reconeixement i oblit de la presó.

Restitució del sentit de lligam territorial de la carretera de Ribes i el Coll de Finestrelles.

Reconeixement de la condició estratègica i pintoresca de l'indret de la Foradada.



2. Potenciar la regeneració urbana

La Trinitat Vella, de manera sorprenent, malgrat la seva posició perifèrica, és una petita ciutat compacta. La seva forma urbana és del tot diferent als barris de blocs del seu entorn. Les parcel·les són sovint petites i sobretot estretes - provenen d'una ciutat jardí - el que ha portat de manera natural a edificacions plurifamiliars i col·lectives, també estretes, alineades al vial i amb alçades diverses - entre 1 i cinc plantes - i sovint amb activitats a les plantes baixes. Sembla, i és una veritable ciutat. Les dificultats topogràfiques encara són perceptibles en alguns dels seus carrers i sobre tot en els patis de les illes que conserven els marges agrícoles dins. Però les reiterades accions d'urbanització, plantacions i millora de l'accessibilitat, han produït espais públics d'altíssima qualitat homologables a la ciutat central. Els equipaments són abundants i eficients, situats al centre o amb continuïtat urbana. Tots, excepte el metro, massa escàs i massa llunyà, i la presó un equipament nociu.

La majoria de construccions tenen més de cinquanta anys de vida i, donada la seva precarietat constructiva inicial, algunes de les de les illes menys centrals acumulen importants dèficits tècnics i de confort, que reiterats plans i projectes proposen abordar mitjançant la rehabilitació o la substitució. Signifiquen renovar tipologies, incrementar densitat i verd però insisteixen en la consideració del monocultiu residencial.

Valorar en positiu la barreja de formes i usos de la ciutat compacta.

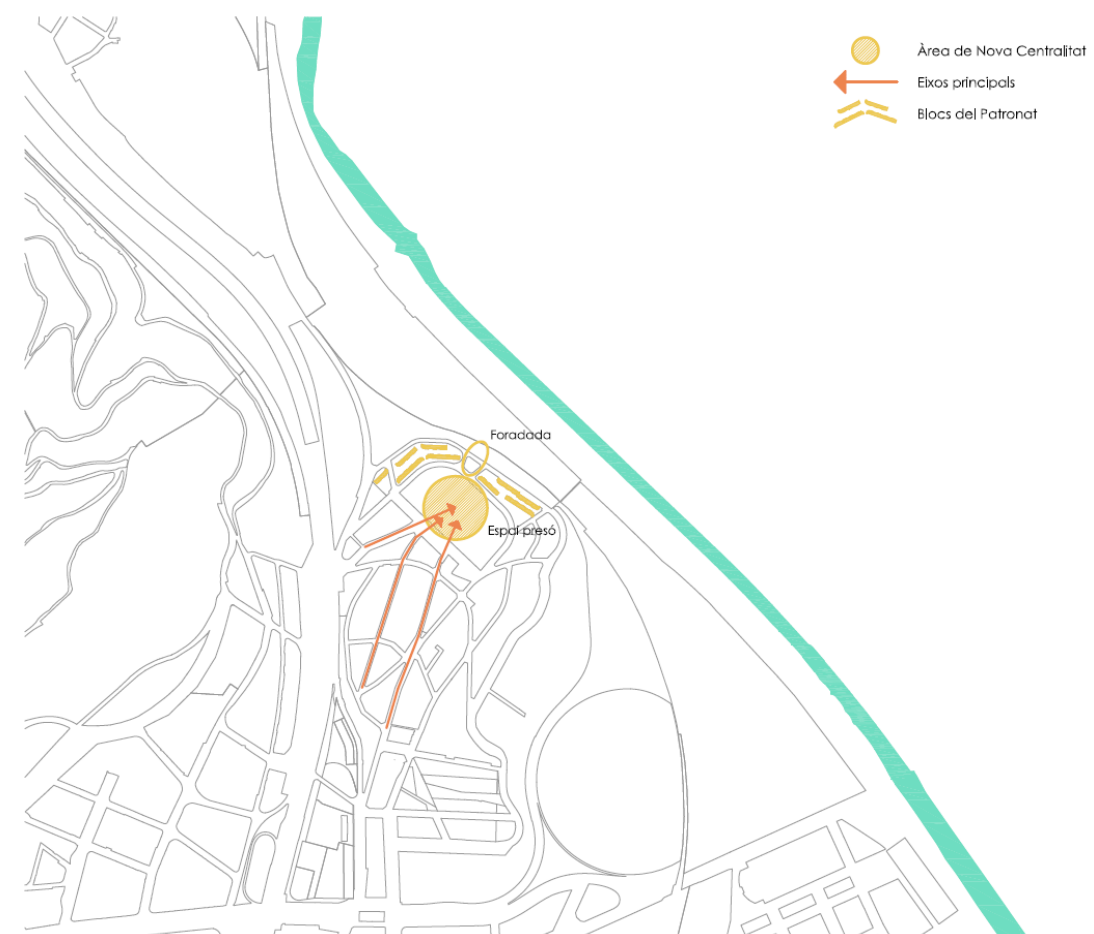
Reflexionar sobre la capacitat de la parcel·lació i l'edificació en relació amb el planejament vigent.

Avaluar la capacitat tècnica de les edificacions per tal de decidir sobre la rehabilitació o la substitució.

Entendre i atendre al valor de la plaça dels Drets dels Infants, la seva centralitat i el seu entorn.

Reconsiderar les propostes de substitució dels blocs del Patronat, al sector de la Presó.

Valorar els fronts edificats, façanes i pell de les vores del barri: Via Bàrcino i carrer Mireia



3. Oblidar la presó

La construcció de la presó de dones a la part més alta del Turó de la *Trinitat*, en el sector que en el passat ocupaven les tres forques, no fou una bona pensada. Va condemnar a un ús espuri un barri sencer. La vida de la presó de dones fou curta - només 20 anys (1963-1983) - però el conjunt edificat encara acull joves en règim obert. El mal ja està fet, per això entenem que amb treure la presó i substituir-la per habitatges socials i espais verds no és suficient.

La *Trinitat* és un barri construït totalment per habitatges, per tant si falten molts habitatges a Barcelona no en falten gaires a la *Trinitat*. Falta millorar l'habitatge construït, falta accessibilitat, però sobretot falta un equipament de ciutat. Un novedós equipament a escala de la ciutat de Barcelona, que fos bo per la seva novetat i representativitat. Tot per provar de superar la mala passada que va significar i significa, encara, la inadequada implantació de la presó.

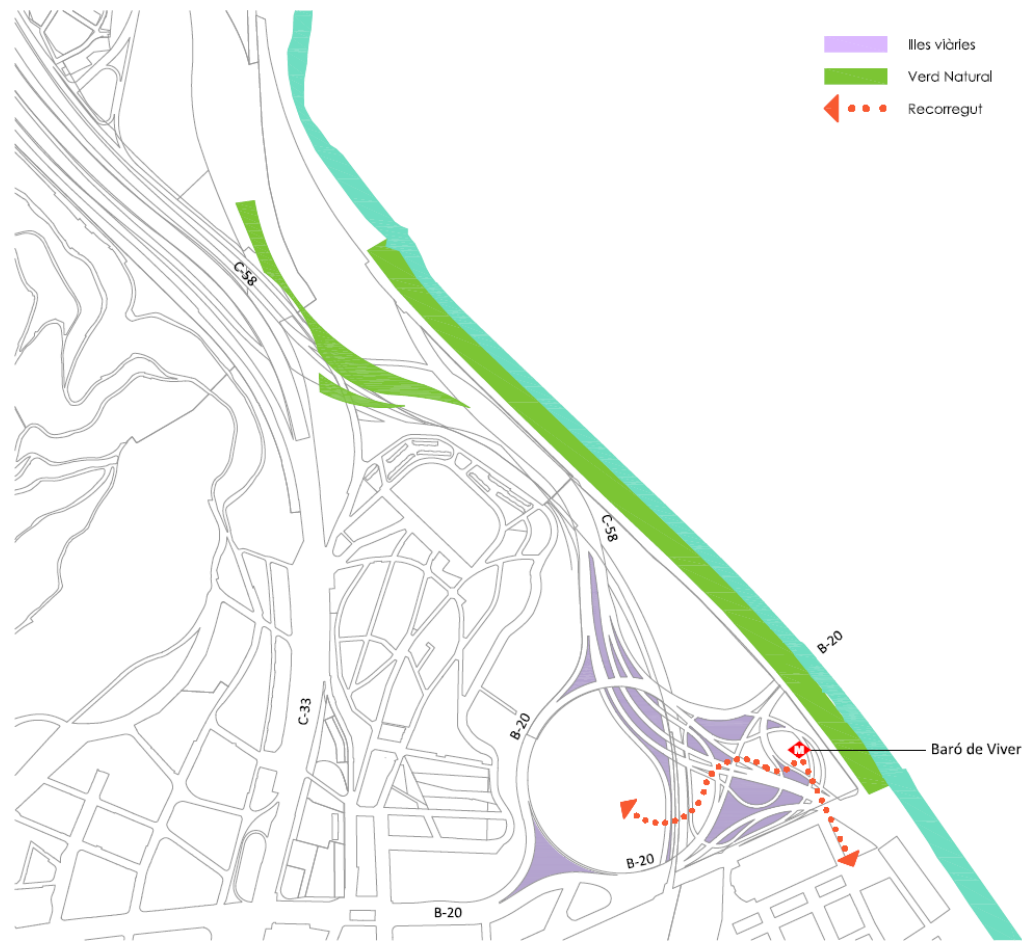
Canviar de lloc la presó és imprescindible, remodelar al zona és necessari, però potser no només amb habitatge. I si de fer habitatges es tracta, cal reconsiderar la qualitat arquitectònica, la rehabilitació tècnica i les possibilitats de continuar usant els que ja estan fets. És per això que proposem:

Atendre a la centralitat de l'espai que ocupa la presó, tant per al barri com per al territori

Cercar nous usos centrals en coherència a la seva posició

Portar activitats de lleure, cultura o formació que activin el barri i facin oblidar la presó

Valorar en positiu les qualitats dels blocs del Patronat (posició, relació amb la topografia, mesura, composició, relació de buits i plens, ... virtuts que haurien de permetre reconsiderar la seva substitució).



4. Apreciar l' excepcionalitat del Nus i les vores

El Nus viari de *la Trinitat* és un espai del tot excepcional, entre el passeig de *Santa Coloma*, el nucli construït de *la Trinitat Vella* i la Fàbrica de *Miquel Costas*, arran del riu *Besòs*. Inclou el traçat de l'antic tren de *Granollers* de la R11 i la recent línia de l'AVE. La Línia 1 del metro passa també per sota del Nus i hi disposa d'una parada - *Baró de Viver* - dins del Nus. Des de la seva construcció (1992) és la perfecta convergència de la *Ronda de Dalt B-20*, la *Ronda Litoral B-10* i l'autopista C-58 (*Barcelona - Terrassa*). És la major porta d'entrada rodada a *Barcelona*. Ocupa el sector est del Barri i una superfície gairebé igual al nucli construït. Una part important del seu interior és un *Parc Urbà* accessible des de la parada del metro de *la Trinitat* i des de *Sant Andreu*.

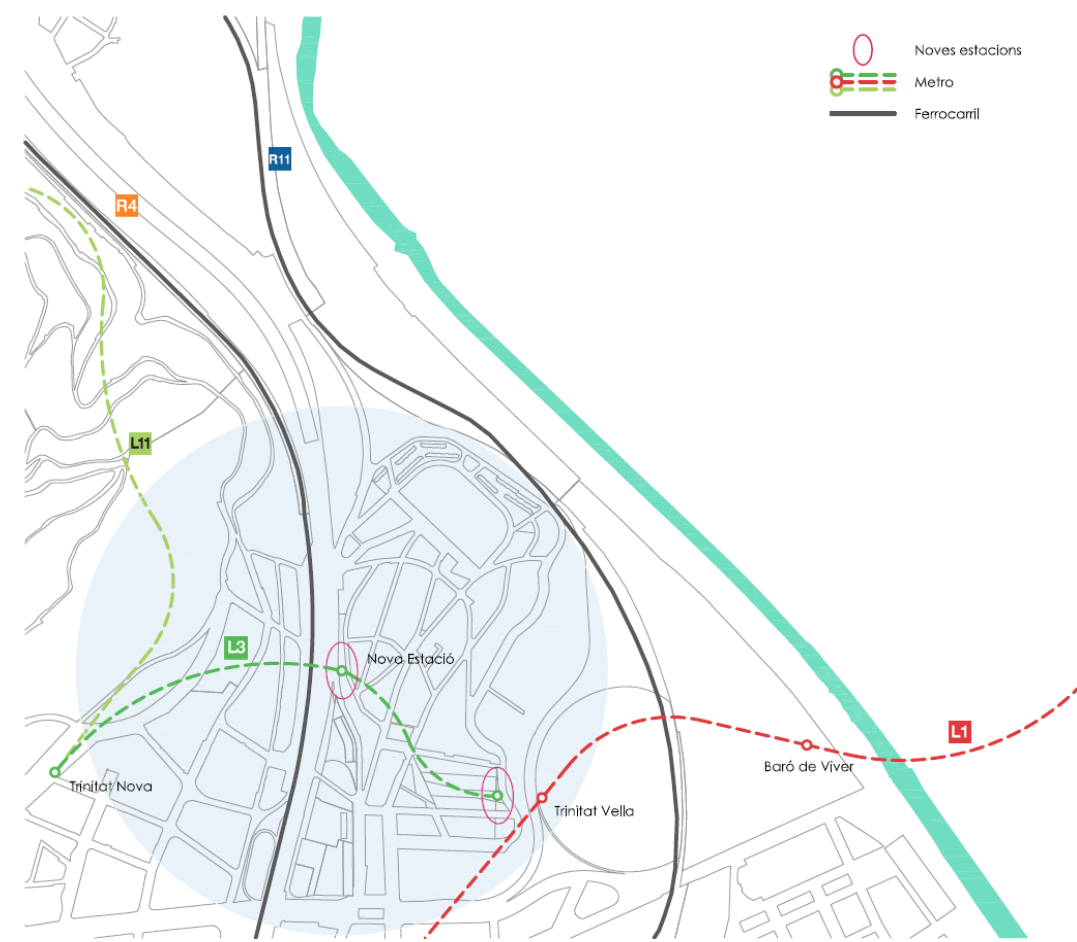
Com hem dit, és una nova topografia, un escalètric enorme amb 16 vies entortolligades i 32 carrils, amb tràfics diferents. Això el fa un lloc del tot excepcional. Sovint, *la Trinitat* des de 1992 és coneguda pel seu Nus. Estableix una relació topogràfica nova, de les vies entre si, i d'aquestes amb l'entorn, amb visuals noves i dinàmiques, molt poc habituals. Però a més, el Nus està construït sobre els antics horts, és a dir, sobre uns terrenys fèrtils, fàcils de recuperar i reutilitzar. Els evidents problemes que comporta – contaminació ambiental, visual i sonora – són greus. Els produïts per la B-20 i la C-58 que s'acosten més al nucli de *la Trinitat* són els pitjors. Per això proposem:

Considerar el Nus de *la Trinitat* com a element d'excepcional valor urbà, formal i instrumental en si mateix.

Incrementar l'accessibilitat a l'interior del nus i a les instal·lacions del Parc, proposant vies peatonals que acostin *la Trinitat* a *Baró de Viver*, a *Santa Coloma* i al *Riu*.

Activar totes les mesures a l'abast per millorar la qualitat ambiental i paisatgística. Aprofitant que el Nus està construït sobre terrenys fèrtils, la plantació pot reduir notablement la contaminació ambiental, sonora i visual.

Les vores, tant el *Besòs* com les vies que lliguen el barri al seu entorn han d'esdevenir passejos plantats i ben il·luminats, completament urbans.



5. Garantir i millorar l'accessibilitat en metro i ferrocarril a tot el barri.

El metro va arribar poc a poc a la Trinitat Vella. El 1968 ho feia a l'estació de Torres i Bages - a Sant Andreu - però no assolí a la Trinitat Vella fins el 1983, i gràcies a les reivindicacions veïnals. El Nus de la Trinitat obliga a renovar l'estació el 1992 que esdevé des de llavors també porta del Parc. Així, el metro de la L1 acostava la Trinitat Vella a Sant Andreu, Sagrera i tota la Ciutat Central de Barcelona - a l'Hospitalet fins i tot - i permet arribar en cinc minuts a Santa Coloma, superant el Besòs. Però encara resten temes pendents. Un encertat estudi de mobilitat, els presenta i en proposa possibles solucions a les que no podem estar-hi més d'acord.

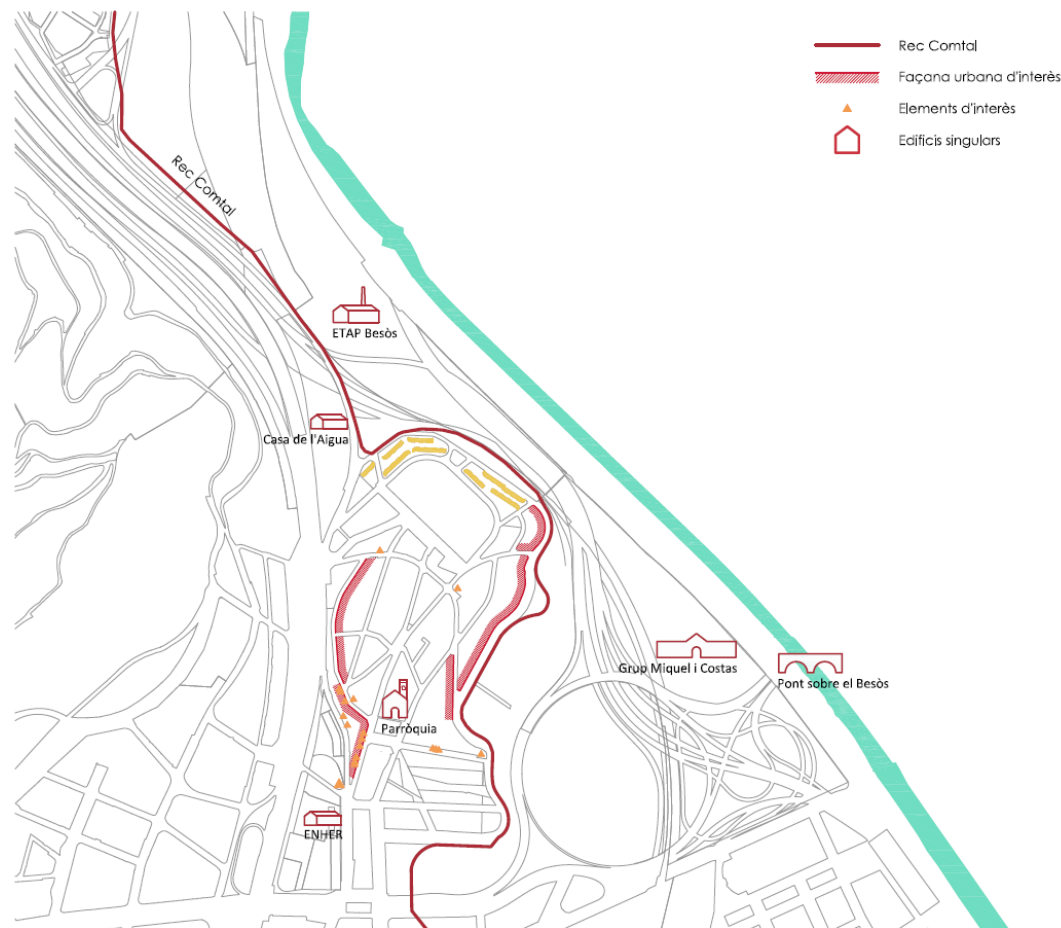
Sembla fàcil i oportú imaginar connectar la línia Vermella (L1) amb la Verda (L3) i relacionar així, per fi, les dues Trinitats. Alhora fa possible una nova estació arran del Pont de Sarajevo i tenir una millor cobertura de metro a tot el Turó. També, caldrà explotar les possibilitats que les xarxes ferroviàries, tant properes al barri com avui inútils per la connexió del barri amb l'exterior. Especialment si les rodalies les considerem una xarxa metropolitana eficient. El tren, que des de fa 150 anys passa de llarg de la Trinitat Vella, adquiriria - per la Trinitat i per si mateix - un sentit nou. És per això que proposem:

Connectar la L-1 amb la L-3, possibilitant una nova estació de metro arran la Trinitat i la Meridiana

Millorar l'accessibilitat i la presència de l'estació de metro de Trinitat Vella amb el barri.

L'estació de metro de Baró de Viver ha de servir alhora al barri homònim i als nous usos que esdevinguin a les vores del Besòs i al centre del Nus.

Els vells traçats de les línies de ferrocarril de Granollers i de Terrassa, que limiten o creuen el barri, i sempre passen de llarg, podrien ser enteses com el suport d'una xarxa de ferrocarril metropolità, a la que les que hi podrien tenir estació les dues Trinitats.



6. Descoberta del Patrimoni monumental i ordinari

Sovint associem l'edat cronològica al concepte de patrimoni, especialment al monumental. Entenem que no és sempre així i a la Trinitat Vella això es posa clarament de manifest. Hi ha "*monuments invisibles*", infraestructures, sistemes o peces valuoses pels seus usos socials i econòmics, més que per la seva forma o ornament i no en som conscients d'aquest valor. D'aquesta categoria és el major monument del Barri de la Trinitat: El Rec Comtal, ara cobert i invisible però que fa centenars d'anys fou present al lloc d'una manera palpable i hi va determinar el futur de dos móns: el del secà i el del regadiu, esponent, on assolí en arribar les aigües al Rec. Ara és una ruïna arqueològica d'enorme valor i caldrà tractar-la així. Pot ser un element identitari pel barri, que esdevindrà peça clau d'un itinerari d'aigua territorial.

En el mateix sentit actuen les construccions vinculades a l'aigua - Casa de les Aigües, ETAP - o les edificacions que recullen les línies elèctriques i fins i tot l'enorme recinte industrial - Miquel i Costas - arran del Besòs. Tots ells, per la seva acurada tècnica constructiva, posició urbana o bona mesura, poden esdevenir recintes i edificis de gran valor per a usos nous. Però alhora, a la Trinitat, hi ha una munió de petites peces, que per la seva raresa o abundància, esdevenen peces de valor identitari i patrimonial. És per això que proposem:

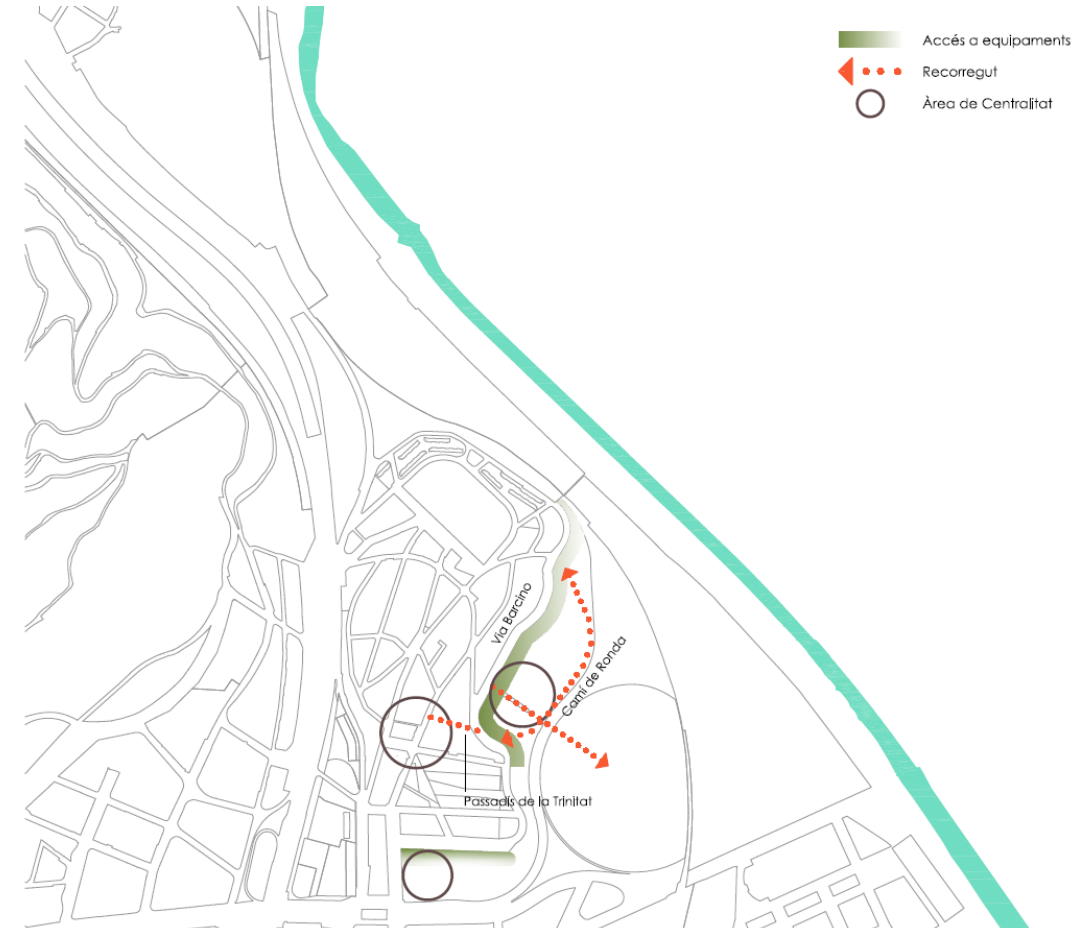
Recuperar el Rec Comtal i tots els elements construïts en relació a l'ús de l'aigua

Incorporar el concepte de patrimoni als bons edificis industrials actius amb qualitats constructives i formals

Considerar patrimoni les grans construccions de mobilitat, valuoses per la seva tectònica i tècnica.

Valorar i documentar el patrimoni ordinari de les diferents capes, encara que mínimes, que han teixit el lloc.

Observar que és a les façanes on sovint es condensa el patrimoni més objectiu, qualificant determinats ambients urbans.



7. Millorar la relació amb els equipaments de Via Bàrcino i els principals Espais públics

Alguns equipaments de proximitat ocupen una posició central i ben adequada al Barri de la Trinitat. Estan convenientment relacionats amb l'estructura urbana de la que són pauta o notòria excepció. Es tracta de l'Església, les Escoles, el Centre Cívic, la Biblioteca Pública,... d'altres s'amaguen i protegeixen sota o arran dels habitatges: l'Associació de Veïns, la fundació privada Trinijove, el casal de la Gent Gran,... completament inserides dins el teixit urbà.

Però els grans equipaments, per complexitat, mesura o per la necessitat de disposar de l'espai exterior, es situen fora, molt propers al nucli urbà construït. La majoria, limitant la Via Bàrcino, on hi situen el seu accés principal. Això succeeix amb l'Institut, el CAP i sobretot amb el Centre Esportiu Municipal. També es troba en aquesta posició el Camp de Futbol. Alhora, un altre equipament important, el Parc, situat fora de l'àmbit construït i dins el Nus, des de Trinitat, només és accessible per la Via Bàrcino, però amb condicions de clara complexitat i dificultat - la major accessibilitat amb ascensors i escala mecànica es vincula a l'accés del metro -. Caldrà repensar-la i millorar-la notablement. És per això que proposem

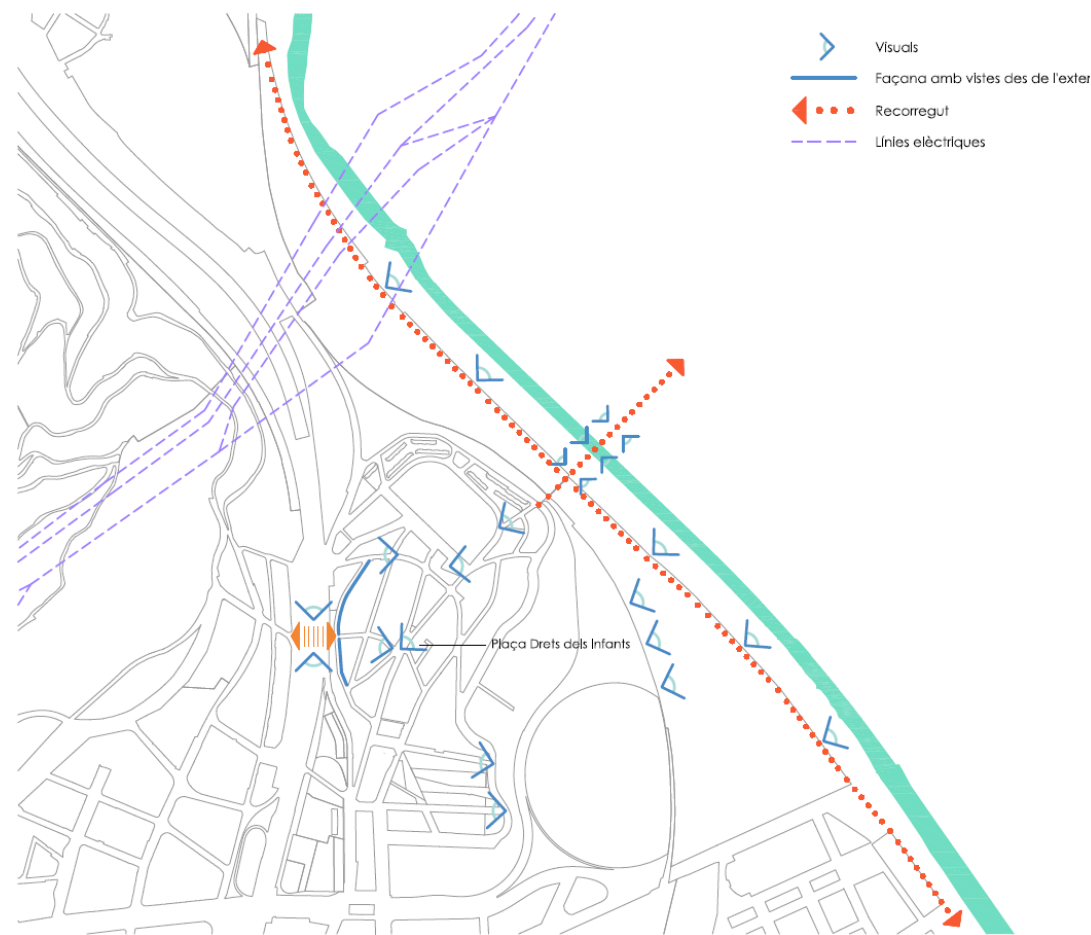
Fer planers els accessos als equipaments des de la Via Bàrcino

Establir relacions entre els mateixos equipaments

Construir un accés més directe al metro i a l'espai del Parc de la Trinitat

Potenciar el Camí de Ronda, arran de la B-20 i darrere els equipaments

Activar i millorar l'accessibilitat del pas del "Túnel" (Passadís de la Trinitat), introduint sistemes de mobilitat mecànica.



8. Singularitzar les visuals

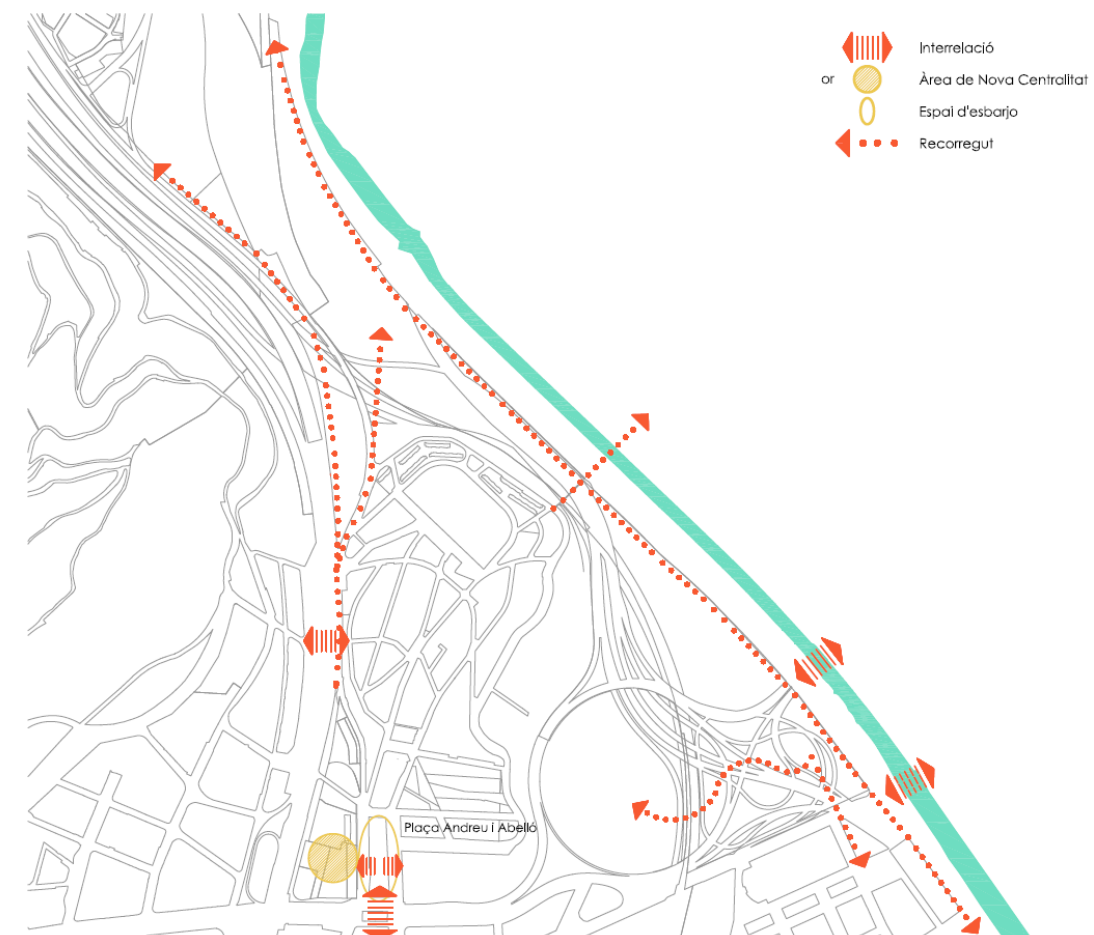
La pròpia condició topogràfica del barri, amb la majoria de carrers amb pendent, i la posició enlairada del Turó de la Trinitat respecte al seu entorn, porta a aconseguir visuals llunyanes -Trinitat Nova, Torre Baró, Singuerlín - a bona part dels carreres, sobre tot els de les parts més altes del Turó. Són visuals que caldrà valorar i conservar. Sobre tot les del sector de la presó i des de la plaça dels Drets dels Infants.

D'altra part, alguns itineraris - el Pont de Sarajevo, el recorregut del riu o pel propi Nus de la Trinitat - descobreixen noves visions del barri i el territori, en les que són protagonistes la mobilitat i el verd. Alhora, les servituds provocades per les infraestructures i sobretot pel pas de les línies elèctriques, que encara creuen l'espai aeri de la Trinitat Vella, poden significar, en la seva necessària nova situació de soterrament, oportunitats de nous itineraris visuals i de nous recorreguts, que el concurs de les portes de Collserola (porta 13), ha començat a proposar. Hem de revertir l'argument, convertint la servitud en oportunitat. És per això que proposem:

Focalitzar les visions llunyanes que propicia la condició de turó del barri i singularitza alguns carrers i alguns indrets.

Reconèixer la singularitat visual dels nous itineraris proposats, especialment l'itinerari del Riu.

Aprofitar les servituds dels previsibles soterraments de les línies elèctriques per a construir un interessant sistema de visuals sobre el territori i conseqüentment un nou paisatge.



9. Incrementar les connexions i fomentar les relacions amb l'entorn

La Trinitat Vella és un enclavament, com un nucli emmurallat per vies que l'embolcallen per tots els costats i aïllen completament del seu entorn. Però té ponts i té portes - poques però en té -. I el seu entorn és dinàmic, poblat i ric. A més, els objectes que l'aïllen són de tal naturalesa que, al contrari del que fan els recintes defensius, el podrien vincular amb la ciutat, el territori i el món.

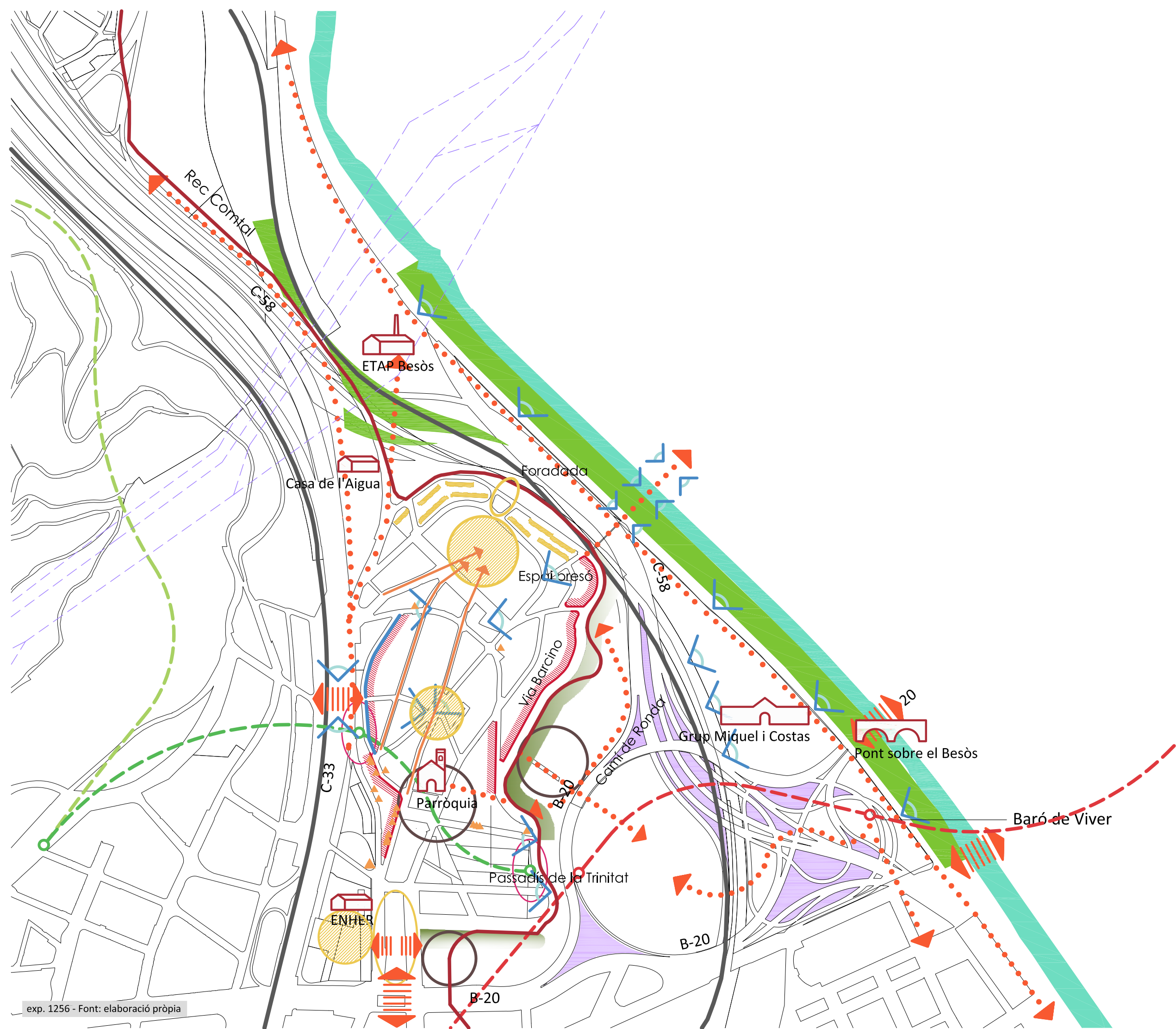
La relació amb Sant Andreu és tan necessària com senzilla de millorar. A través de la porta de la Plaça Andreu Abelló, que sembla fàcil d'obrir més del que hi està. Només canviant la circulació i buidant els ulls del pont de la B-20, la relació amb Torres i Bages seria molt més fluida del que és avui. També, sembla molt lògica la millora de la relació amb Trinitat Nova, per sota de la Meridiana, que demana a crits convertir-se en una veritable i bona avinguda. Tampoc, amb el Pont de Sarajevo n'hi ha prou. Sembla més difícil - per la posició i desmesura del Nus - la relació amb Baró de Viver, que resta més connectat a Santa Coloma que a la Trinitat, malgrat tenir en aquest barri la seva estació de metro. El riu, el Besòs, també hauria de servir de nexa d'unió lineal i transversal. Falten recorreguts amb ambdues direccions, que les indústries i el Nus impedeixen. Però sobretot, el doble traçat del ferrocarril - el de Granollers antic i l'AVE recent -. En aquest camp hi ha molta feina a fer. És per això que proposem:





















Relacionar Trinitat Vella amb els barris de l'entorn: Baró de Viver, Trinitat Nova, Santa Coloma, Sant Andreu, Vallbona ...

Considerar especialment necessària la relació del barri a través de la seva porta natural amb Sant Andreu, a la Plaça Andreu i Abelló.

Considerar el Nus i el Besòs com a part indissociable del barri i integrar-lo a través de múltiples accions: soterraments, plantacions, passeres, ...

Convertir la Meridiana en una veritable avinguda de caràcter urbà i el passeig de Sant Coloma fer-ne un passeig.



-  Rec Comtal
-  Àrea de Nova Centralitat
-  Àrea de Centralitat
-  Espai d'esbarjo
-  Recorregut
-  Façana urbana d'interès
-  Façana amb vistes des de l'exterior
-  Blocs del Patronat
-  Eixos principals
-  Illes viàries
-  Verd Natural
-  Noves estacions
-  Metro
-  Ferrocarril
-  Elements d'interès
-  Edificis singulars
-  Accés a equipaments
-  Visuals
-  Línies elèctriques
-  Interrelació



ESCALA: 1/6000 0 600 1200 N

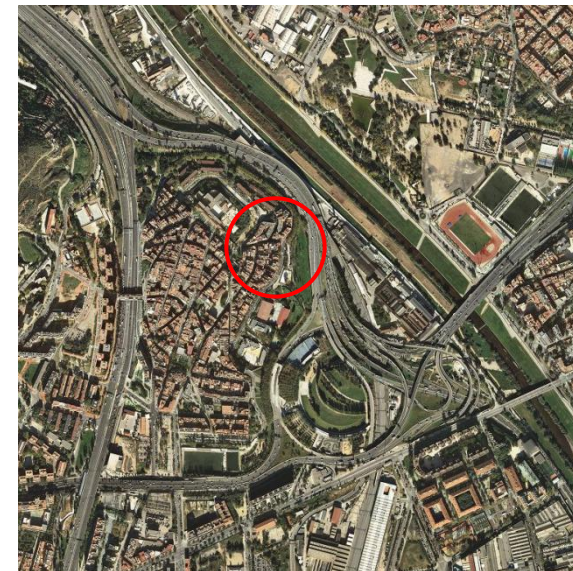
Objectius de qualitat paisatgística
ESTUDI DE PAISATGE URBÀ
TRINITAT VELLA

M. ROSA ESCALA - JORDI SARDÀ, arquitectes
 Febrer 2019

4.4. OBJECTIUS DE QUALITAT PAISATGÍSTICA ESPECÍFICS PER A LES ILLES DEL PROJECTE DE REGENERACIÓ URBANA

Identificats i analitzats els elements, paràmetres i unitats que caracteritzen el paisatge urbà de Trinitat Vella, tant des de la forma, ús i percepció ciutadana; els valors que donen caràcter i identitat al barri com la memòria històrica, la bellesa, etc. que posen en relleu les seves característiques, fragilitats i potencials; i establerts els criteris i objectius de qualitat paisatgística per tal de millorar les estructures urbanes i espais oberts; estem en condicions de poder orientar de manera més específica les accions o les estratègies per a la futura actuació de Regeneració Urbana sectorial prevista i iniciada a la *Trinitat Vella*.

Les illes residencials en qüestió formen part de l'àmbit o sector residencial principal del barri, més en concret, d'un dels seus límits o façanes urbanes com és *Via Bàrcino*. Formen part de les primeres illes de cases que es construeixen, entorn dels anys seixanta del segle XX, seguint la forma i suport del camí que transcorria linealment al costat dels horts que regava el Rec Comtal. Posteriorment el Rec es va cobrir i el resultat va ser un carrer perifèric de més amplada i rasant planera que la resta de carrers, afavorint el pas i distribució del transport públic (bus), a l'hora que es convertia en el principal espai de passeig i d'adequada ubicació dels equipament més rellevants del barri: complex esportiu, escolar i sanitari-assistencial.



Ubicació. ICGC 2018



Illes del projecte de Regeneració Urbana



Fragment dels plànols 2.2.1 Pla General Metropolità i 2.2.2 Desenvolupament del planejament.



Fragments del "Plano de Barcelona" de Vicent Martorell de 1929 i del plànol 3.1.1. Traces inicials.

El planejament general, Pla General Metropolità (plànol 2.2.1 de l'Estudi de Paisatge) qualifica el sector objecte de la proposta amb la clau 13b, Zona en densificació urbana semiintensiva. Això significa el tipus d'ordenació amb Alineació de Vial, una façana mínima de 6,5 metres i, en funció de l'amplada del carrer, una alçada de 18,80 m (PB+4 per a *Via Bàrcino*)

La major part del barri ha estat objecte de diversos planejaments (plànol 2.2.2 de l'Estudi de Paisatge), des de modificacions puntuals del planejament general a Plans de Reforma i/o de Millora Urbana. En l'àmbit que és objecte del projecte de Regeneració Urbana l'illa delimitada per *Via Bàrcino*, *Vicenç Montal*, *Mossèn Epifani Lorda* i *Foradada* estava inclosa en l'àmbit d'un Pla Especial de Reforma Interior (PERI - SA 380) el 1990 que tenia com a principal objectiu la ordenació volumètrica al carrer *Mossèn Epifani Lorda* i la cantonada de *Vicenç Montal*. L'altra part d'illa inclosa, *Via Bàrcino*, *Foradada* i *Mare de Déu de Lorda*, no ha estat en cap moment objecte de modificació ni de proposta, fins el 2018, amb el Projecte de Regeneració Urbana.

Les empremtes topogràfiques del modelat del turó, prèvia a la seva construcció, també són presents a l'interior de les illes sobre les que es treballa, eren límits de propietat, reforçats pels marges que es bastiren per aconseguir terrenys de cultiu més planers i afavorir les plantacions agrícoles. Encara avui formen part dels límits de la parcel·lació urbana (veure plànol de l'Estudi de Paisatge, 3.1.1. Traces inicials). Ho podem comprovar comparant el Plano de Vicent Martorell de 1929, quan *Via Bàrcino* no existia. Així tenim que tant el carrer *Mare de Déu de Lorda* com *Via Bàrcino* es disposen plans sobre una feixa o terrassa, conservant el marge en la divisòria de parcel·la a l'interior de l'illa.

El Rec Comtal continua sent una empremta que té molta força, és gairebé el traçat de *Via Bàrcino*. No és només el recorregut d'una canalització històrica sinó que és plena de records pels veïns del barri, amb el valor afegit de que existeix en el subsòl del vial públic, fent possible part de la seva recuperació.

La vegetació, present en tots el carrers de *Trinitat Vella*, aquí la trobem en forma de fileres d'arbres, ja sigui per acompanyar l'itinerari lineal que ressegueix el traçat del Rec soterrat o fent de pantalla acústica i minorar el soroll causat per les importants vies rodades traçades i construïdes a poca distància. En aquest punt hi arriba l'anomenat "Camí de Ronda", també acompanyat d'arbres (plànol 3.3. El Verd).

Via Bàrcino, en tenir una dimensió generosa i disposar d'edificació residencial només a una banda, permet que els espais lliures i els equipaments es complementin en la faixa lineal que fa de barrera, tant acústica com visual de les grans vies de comunicació. Uns espais on també s'hi situa l'estacionament a l'aire lliure, ja sigui lineal o en alguna petita bossa, situada precisament al davant de les illes on es proposa l'actuació.



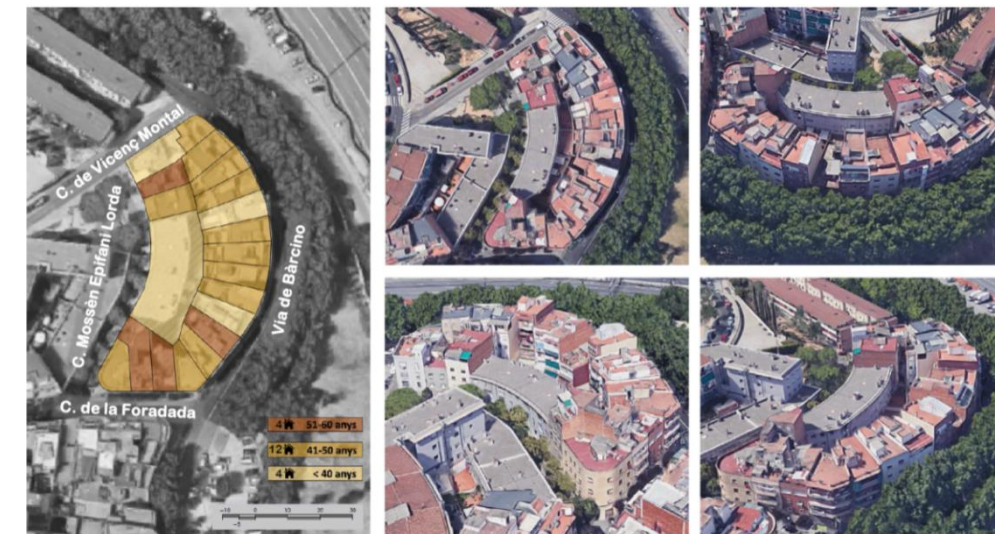
Fragment del plànol 3.3. El Verd

Fragments dels gràfics de l'Annex que acompanya la proposta de Regeneració Urbana elaborada per l'IMU.

Antiguitat de les edificacions dels àmbits estudiats en el projecte de Regeneració Urbana



Figura 1



Àmbit 1



Figura 2



Àmbit 2



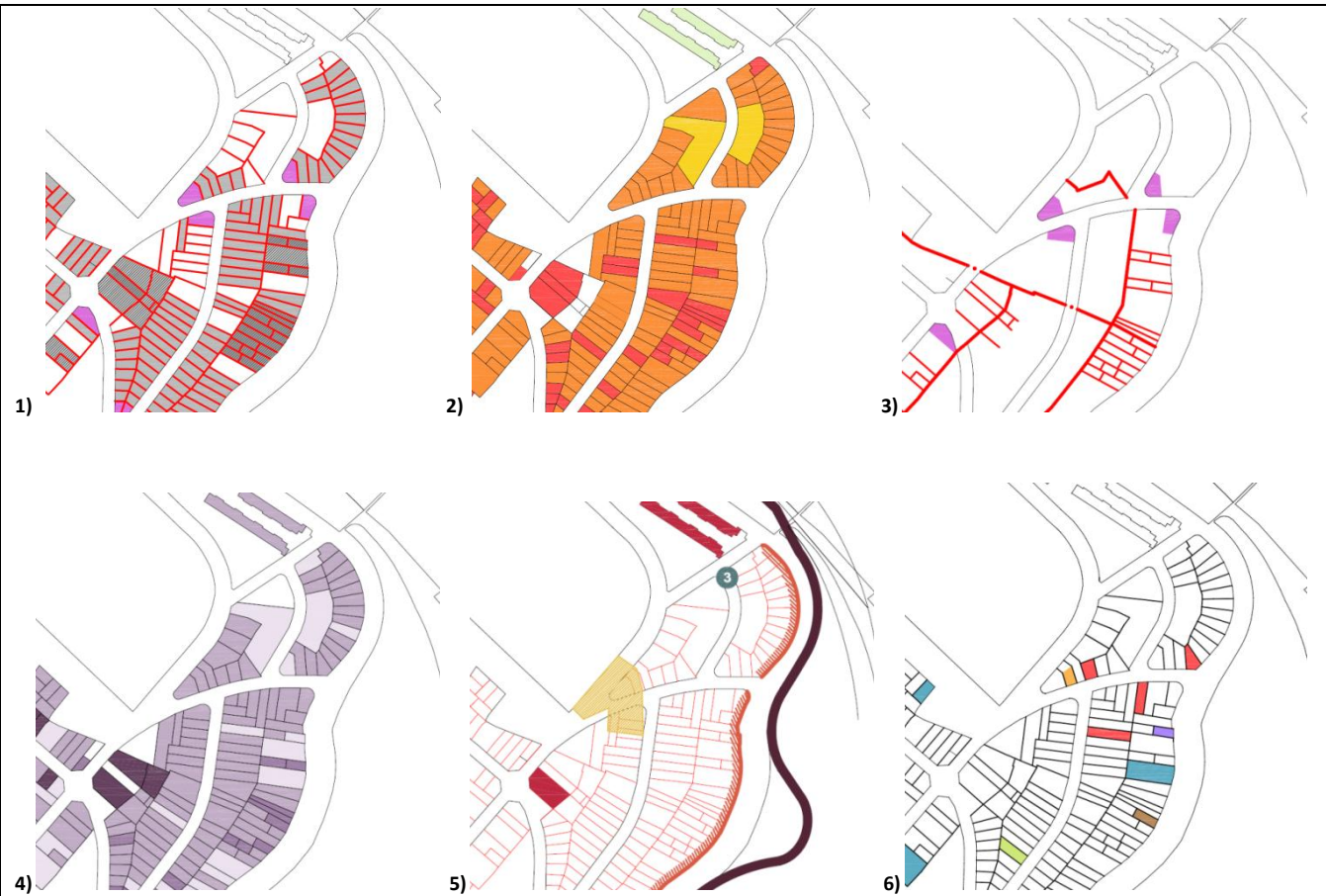
Figura 3



Àmbit 3



Figura 4



1. Fragment del plànol 3.5.1. **Parcel·lació i edificacions característiques.** Estan ombrejades les parcel·les de 6 metres d'amplada, en gris més fosc les subdivisions parcel·laries o sub-parcel·les i en lila les cantonades arrodonides.
2. Fragment del plànol 3.5.2. **Tipologia residencial.** En vermell s'indiquen els edificis unifamiliars o suposadament familiars, en taronja els edificis plurifamiliars, en groc els blocs plurifamiliars alineats a vial i en verd els blocs residencials aïllats (blocs del Patronat)
3. Fragment del plànol 3.5.3. **Traces inicials i singularitats.** S'assenyalen les principals característiques del barri, que a part de la parcel·la rau en les empremtes dels antics marges i límits de propietat, en les subdivisions parcel·laries i en la singularitat de cantonades.
4. Fragment del plànol 3.5.6. **Antiguitat de l'edificació residencial.** El color més fosc indica les construccions més antigues, dins del primer terç del segle XX, amb un to lleugerament més clar les construccions del període 1941-1956, més suau encara les edificacions construïdes entre 1957-1976 i, per últim, amb la tonalitat més clara les construïdes de 1977 endavant.
5. Fragment del plànol 3.5.7. **Patrimoni arquitectònic i arqueològic.** El color més fosc correspon al Rec Comtal, Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN), en color granat s'assenyala el patrimoni d'interès propi de Trinitat, el groc es correspon a un jaciment arqueològic i el número 3 al Refugi antiaeri al carrer Vicenç Montal del que se'n té constància. Està especialment remarcada la façana de Via Bàrcino, pel seu interès ambiental.
6. Fragment del plànol 3.5.9. **Comerç i altres establiments.** El vermell es correspon a establiments d'alimentació, el taronja a altres establiments comercials, el verd a farmàcies, el lila a bar-restaurant, el blau oficines i serveis i, el marró a tallers.

Aquest sector és una petita part de l'àmbit residencial de *Trinitat Vella*, format, majoritàriament, per parcel·les amb les mesures característiques del barri, una amplada de 6 metres, amb edificacions que oscil·len entre dues i cinc plantes. Cal, però, destacar el ritme i regularitat de mesures i paraments que li donen un caràcter de unitat. Unitat que ve reforçada per la façana plana, acabats arrebossats amb buits regulars que segueixen eixos verticals sense cap tipus d'ornament, que transmeten regularitat i harmonia i que cal valorar com caràcters identitaris del paisatge urbà del barri.

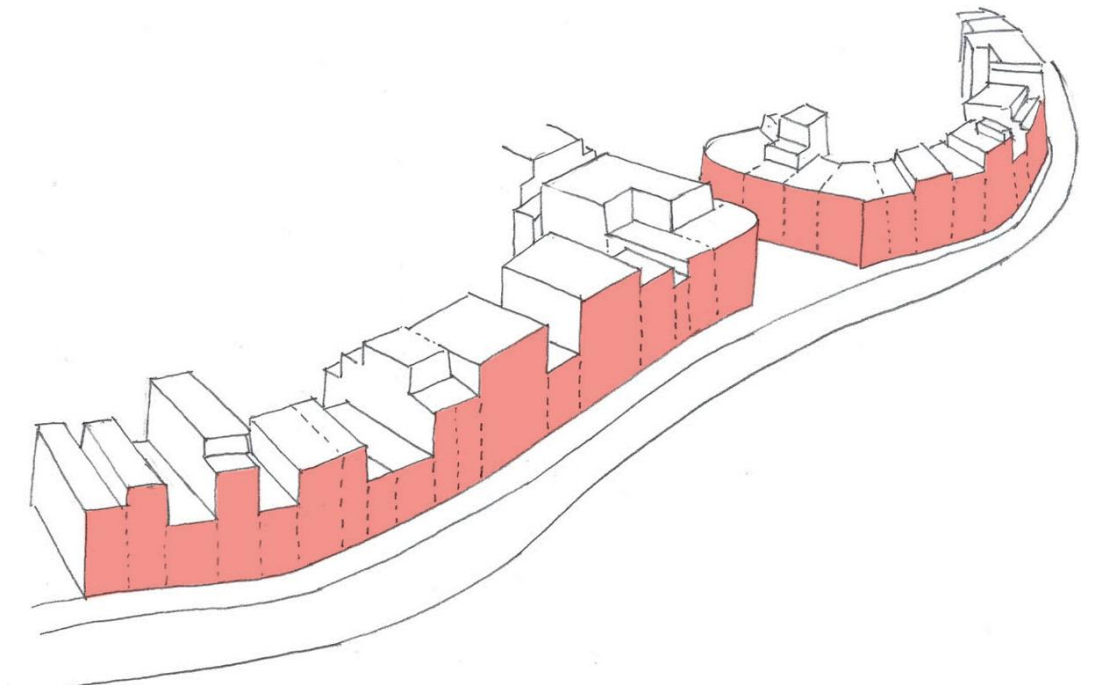
Molts encara són els edificis d'entorn el 1960, autoconstruïts o amb situacions molt precàries i espais comuns mínims. Hi prima la propietat horitzontal (figura 2 d'aquest capítol), però també hi ha habitatges unifamiliars o familiars (plànol 3.5.2), alguns d'ells a l'interior d'illa, en sub-parcel·les pròpies del barri (Figures 6 i 7).

Cal tenir en compte, però, algunes singularitats d'aquest sector que tenen a veure amb l'orografia del lloc i el seu passat agrícola, com són les empremtes dels antics marges i/o propietats i que avui formen part del límit d'algunes parcel·les. I, sobretot la singularitat de *Via Bàrcino*, un carrer sinuós (Figura 5), amb rasant molt suau, que segueix el traçat de l'antic *Rec Comtal*, la principal empremta històrica del barri i que forma part de la memòria col·lectiva.

Característiques:

- Parcel·la inicial, subdivisions i agrupacions
- Marges inicials
- Traçat sinuós de *Via Bàrcino*
- Façanes planes
- Cantonades arrodonides
- Acabats de façana arrebossats i parament de planta baixa més elaborat

Figura 5.



La subdivisió de parcel·les dins de l'àmbit del projecte de Regeneració Urbana

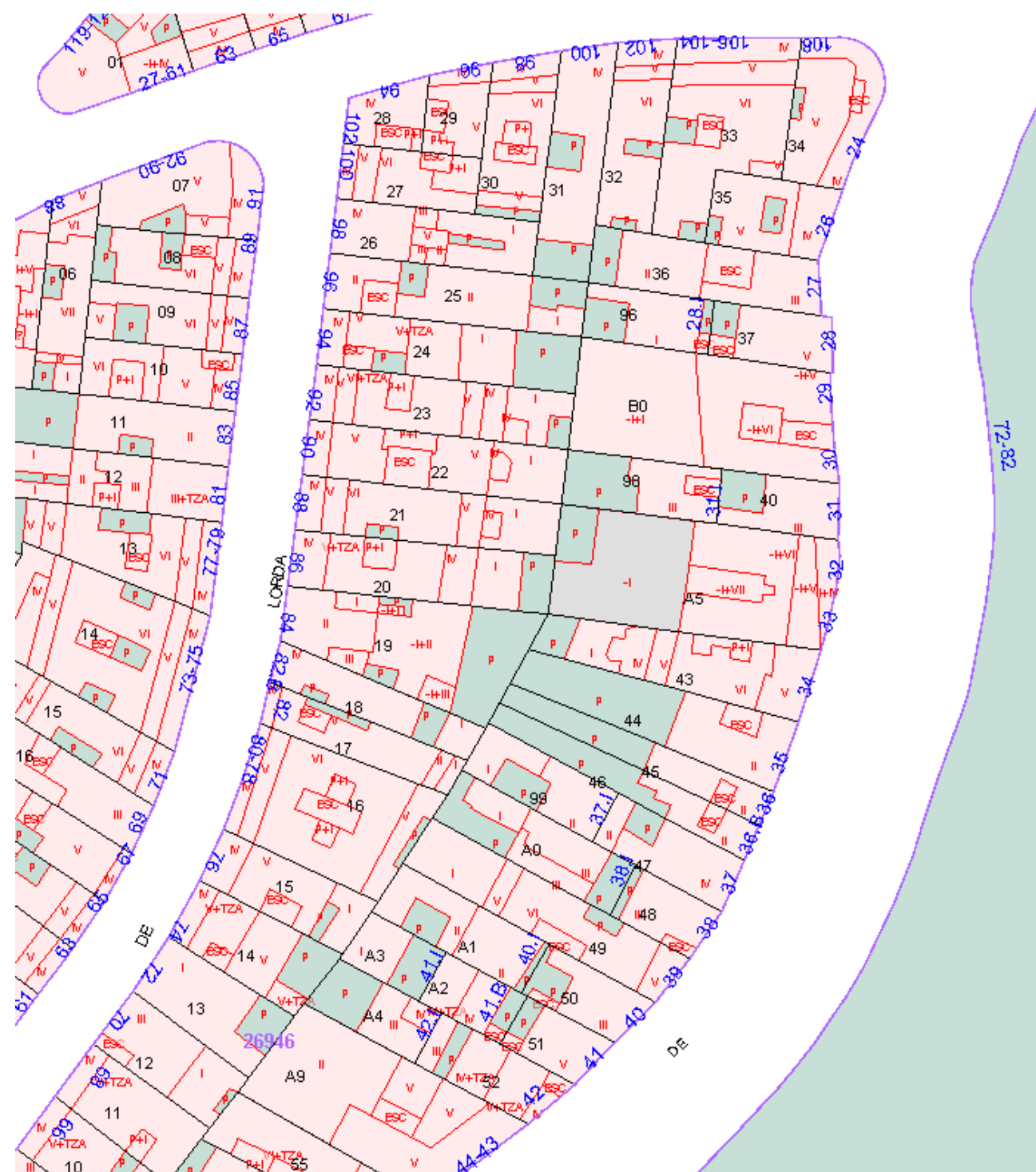


Figura 6. Fragment del plànol cadastral de la part de l'illa delimitada per Via Bàrcino, carrer Ausona i Mare de Déu de Lorda, que entra dins de l'àmbit del projecte (Àmbit 2 i Àmbit 3).



Accés des del carrer a una d'aquestes finques. Al vestíbul hi ha situada l'escala d'accés a les plantes superiors i, al fons, el portal d'accés a la finca situada al pati de manjana, o parcel·la interior.

Figura 7:

Informació cadastral de les parcel·les interiors o sub-parcel·les:

- 28.I unifamiliar 1956 80m2 sòl, 55m2 sostre
- 31.I unifamiliar 1955, 99 m2 sòl, 176 m2 sostre
- 37.I divisió horitzontal 1960, 94m2 sòl, pl 0: 76m2 i pl 1 76m2 de sostre
- 38.I divisió horitzontal 1955, 129 m2 sòl, pl0 74m2, pl1 75m2 i pl2 57m2 de sostre
- 40.I unifamiliar 1960, 110m2 sòl, 174m2 sostre
- 41.B divisió horitzontal 1955, 59m2 sòl, pl0 42m2 , pl1 49m2, pl2 50m2 i pl3 50m2 de sostre
- 41.I unifamiliar 1950, 57m2 sòl, 36m2 de sostre
- 42.I divisió horitzontal 1960, 79m2 sòl, pl0 57m2, pl1 53m2 i pl2 53m2 de sostre



28.I

31.I

37.I

38.I

40.I

41.B

42.I



Façanes a Via Bàrcino a partir del carrer Ausona



Façanes a Via Bàrcino entre Ausona i Vicenç Montal



Façanes carrer Ausona i carrer Mare de Déu de Lorda



Acabats de façana en planta baixa

El traçat sinuós que té *Via Bàrcino* li atribueix un valor fisionòmic especial, doncs, les llums i ombres projecten uns reflexos únics a *Trinitat Vella*, que junt amb el ritme parcel·lari reforcen el seu interès ambiental, ampliat pel caràcter de façana urbana principal del lloc.

La continuïtat de paraments i el ritme parcel·lari deixa en segon terme el tema de la diferència d'alçades (amb mitgeres vistes), sense contradir, però, la possibilitat de remunes que permet el PGM, fins a 18,40m (PB+4).

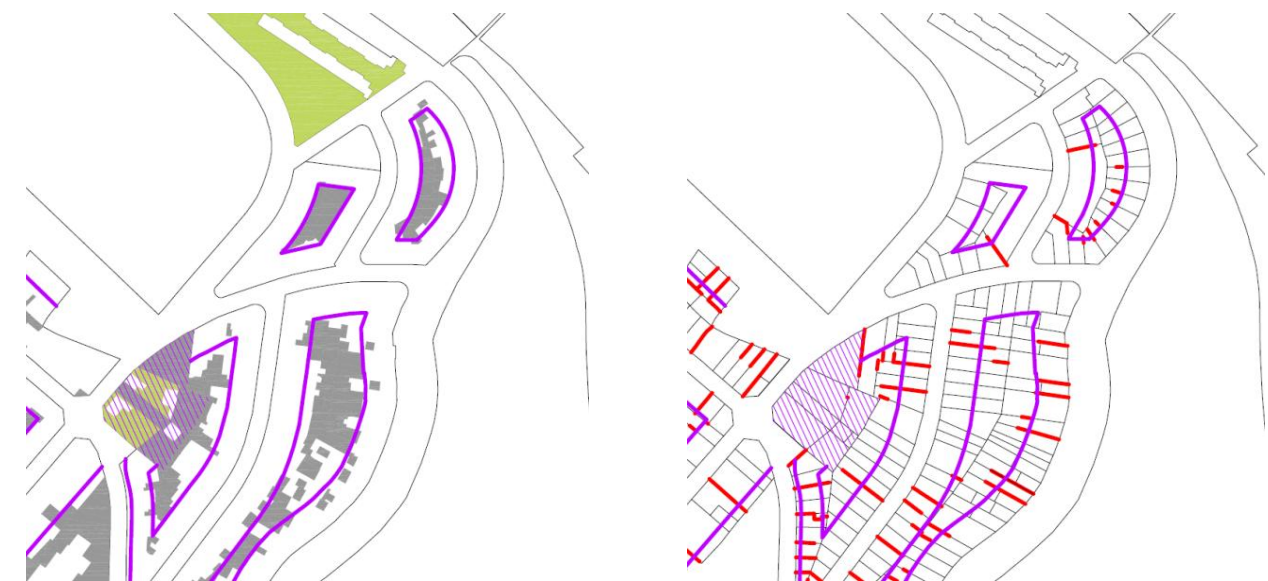
El parament de la façana sempre plana i amb buits regulars disposats ordenadament és arrebossat i pintat. Moltes de les plantes baixes tenen l'acabat (la pell) acabada amb un arrebossat amb textura, amb dibuixos en baix relleu, simulant estuc o paraments de pedra natural, tallada o ciclopia.

Qüestions entorn l'aplicació del Pla General Metropolità a Trinitat Vella

L'aplicació del *Pla General Metropolità (PGM)*, en concret la del paràmetre corresponent a la *profunditat edificable* (plànol 4.1. Patis en relació al PGM), deix fora d'ordenació a molts edificis, majoritàriament els construïts durant el *Pla d'Urgència Social (1957)* fins l'aprovació del nou planejament (*PGM*) i, sobretot, a les edificacions residencials construïdes a l'interior d'illa, en les característiques sub-parcel·les, sense aportar cap solució alternativa.

El *PGM* situa a 6,5 metres l'amplada mínima de parcel·la, mesura qüestionable i que es contraposa a una de les principals característiques de la divisió parcel·laria de Trinitat Vella, doncs, la majoria de parcel·les tenen 6 metres d'amplada.

Les darreres edificacions, també, evidencien els conflictes generats per l'aplicació de la normativa urbanística, apareixen elements com la mitgera, ja sigui per la major alçada o per la major fondària (plànol 4.2. Mitgeres vistes i PGM).



Fragment del plànol 4.1. Patis en relació al PGM

Fragment del plànol 4.2. Mitgeres vistes i PGM

Objectius de qualitat específics:

Després de conèixer i auscultar la realitat del sector i del seu entorn, en relació al barri de *Trinitat Vella*, dels seus valors i del seu paisatge en el projecte de *Regeneració Urbana* caldrà analitzar les contradiccions entre diferents elements i les necessitats, considerant les seves fragilitats i els seus potencials.

En relació als *Objectius de qualitat paisatgística* de l'*Estudi de Paisatge Urbà de Trinitat Vella* i seguint els mateixos conceptes, cal considerar, en general i en particular:

a) Reconèixer Espais de Memòria:

Recerca, excavació i actuació paisatgística del *Rec Comtal*, recuperant la **visió de l'aigua**.

b) Potenciar la regeneració urbana:

Valorant en positiu la barreja de formes i usos de la ciutat compacta.

Reflexionant sobre la capacitat de compatibilitat de la parcel·lació i l'edificació amb el planejament vigent.

Estudiant una solució per a les subparcel·les.

Avaluant la capacitat tècnica de les edificacions per tal de decidir sobre la rehabilitació o la substitució.

Millorant l'accessibilitat als habitatges: escala, ascensor i espais comuns.

Valorant els fronts edificats, façanes i pell i les seves propietats de regularitat i de diferència.

Discutint la capacitat d'ampliació de cada edificació, atenent la normativa i la seva capacitat tècnica.

c) Descoberta del Patrimoni monumental i ordinari

Recuperant el *Rec Comtal* i tots els elements construïts en relació a l'**ús de l'aigua**

Observant que és a les **façanes** on sovint es condensa el patrimoni més objectiu, qualificant ambients urbans.

d) Millorar la relació amb els equipaments de *Via Bàrcino* i els principals Espais públics

Potenciant el **Camí de Ronda**, arran de la B-20 i darrere els equipaments

e) Singularitzar les visuals

Reconeixent la potència visual dels **nous itineraris** proposats

Possibilitant l'**accés al riu**

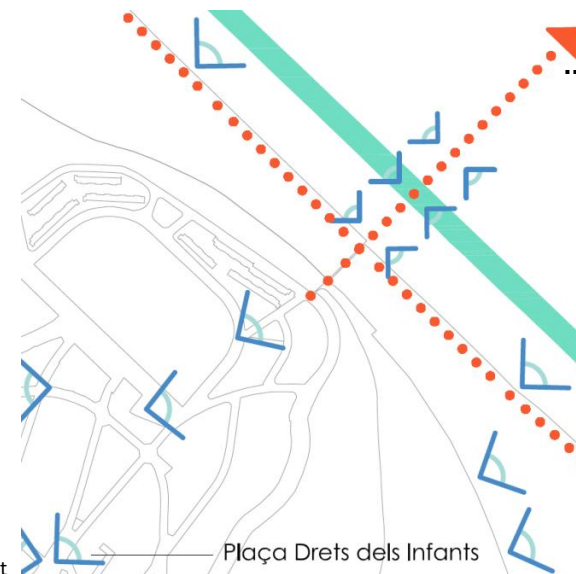
f) Incrementar les connexions i fomentar les relacions amb l'entorn

Relacionant el barri de *Trinitat Vella* amb els **barris veïns**: *Baró de Viver*, *Trinitat Nova*, *Santa Coloma*, *Sant Andreu*, *Vallbona* ...

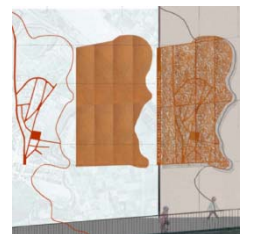
Incrementant la relació entre *Via Bàrcino* i *Mare de Déu de Lorda*, obrint un o dos **nous passatges** entre *Via Bàrcino* i *Mare de Déu de Lorda*.



Fragment del gràfic 7 dels Objectius de Qualitat de l'Estudi de Paisatge de Trinitat



Fragment del gràfic 8 dels Objectius de Qualitat de l'Estudi de Paisatge de Trinitat



5. PARTICIPACIÓ

5. PARTICIPACIÓ. RECOPIACIÓ D'INFORMACIÓ I ENTREVISTES

3 d'octubre de 2018

Durant la visita de camp, al carrer Madriguera ens trobem al propietari de la casa aïllada amb la referència de la lletra "D". Ens explica que la seva casa està afectada, que ha d'anar a terra. També que és una de les primeres cases, una tipologia amb un jardinet al davant i que enlloc de referenciar-les amb números es feia amb lletres (la casa del davant, que també va a terra, conserva la lletra "B").

Ens comenta que al lloc hi ha d'anar una zona verda i que a la Trinitat s'hi ha de construir blocs amb nous habitatges al sector de la presó.



30 d'octubre de 2018. Reunió a Districte de Sant Andreu amb Pere Baca, tècnic de barri de Trinitat Vella

Se'ns facilita els contactes de les persones encarregades de: Pla de Barris, Associació de veïns, Serveis tècnics municipals, Associació de la Memòria Històrica, Fundació Trinijove i Estudi sobre el Rec Comtal.

Comenta que a Trinitat Vella s'hi intervé en tres àmbits:

1) Zona nord, sector de la presó.

Es treballa amb la previsió de que el 2021 la presó s'enderrocarà, i es reubicaran els joves que avui l'ocupen a la nova presó de preventius que s'ha de construir a la Zona Franca.

L'Ajuntament de Barcelona és propietari dels terrenys de la presó i també dels blocs del Patronat. El projecte d'ordenació de la zona preveu, fora del recinte que ocupa la presó, la construcció de dos blocs per a real·lotjar-hi els veïns dels blocs del Patronat, i a la planta baixa ubicar-hi serveis. El projecte del sector prolonga carrers, un dels quals contempla la possibilitat de que pugui tenir continuïtat per sobre de les autopistes.

S'ha fet un procés participatiu que es pot consultar a la web decidim.barcelona.

2) Regeneració urbana.

Des d'Ecologia Urbana s'està treballant en un projecte per a la regeneració urbana i urbanització. El treball és sobre 60 blocs o finques ubicades a Via Bàrcino. El fet de que l'Ajuntament de Barcelona sigui el promotor és per facilitar la gestió. Es segueix l'exemple dut a terme a Santa Coloma.

Des del Pla de Barris i Foment de Ciutat, empresa pública, es promouen intervencions en finques aïllades.

3) Porta Trinitat

S'estan a punt de construir habitatges dotacionals per a gent gran i joves. I un edifici municipal per a Serveis Socials, Punt d'Informació i Sala d'actes.

Darrerament s'ha construït un pas de vianants entre Trinitat Vella i Trinitat Nova, a l'alçada del carrer Tossal.

30 d'octubre de 2018. Sra. Encarna, en visita al barri de Trinitat Vella.

En la visita de camp, a Via Bàrcino ens trobem amb la Sra. Encarna. Ens explica que té 87 anys, que va arribar al barri de petita amb els pares. Que aleshores van comprar la parcel·la (caseta) a Via Bàrcino. Que abans no existia el carrer, aquest donava al camí, al costat d'uns horts que hi havia al voltant del Rec.

La casa de la senyora Encarna es tracta de una de les que hi ha a l'interior de mançana i que la ubicació va ser així des de l'inici. Diu que quan totes les cases, les del davant i les del pati eren de planta baixa o planta i pis no tenien el problema d'assoleïment actual, quan s'han substituït les casetes per a construir el bloc de cinc plantes al davant.

5 de novembre de 2018. Reunió a l'IMPU amb Jordi Amela, Cap del Departament de Regeneració Urbana (Institut Municipal d'Urbanisme, IMU)

Explica en que consisteix el projecte de Regeneració Urbana a Trinitat Vella (Laboratori d'edificació de la UPC *):

Actuació sobre edificis i sobre espai públic (reurbanització Via Bàrcino). El Pla de Barris quedaria fora de l'àmbit.

Conscienciar sobre la pertinença.

Suplementar les dificultats de la gestió (morosos, empreses, etc.). Pacte amb propietaris residents.

Pagaments de cop o a través de quotes urbanístiques. Mateixes subvencions que la resta de ciutat. Entitats financeres propietàries, subvenció 0.

Instrument: Àrea de conservació i rehabilitació, consensuar amb els propietaris i residents. En cas de no poder arribar a acordar-se, fer un conveni urbanístic. L'administració com agent rehabilitador.

Inspeccions tècniques (ITE) d'acord amb requisits de Generalitat i segons IMU

Solució sobre patologies: envoltent (façanes i cobertes), instal·lacions comunes i ascensor. Amb sistemes modulars i preus pactats amb industrials. L'IMU com licitador i els veïns podran escollir.

Calendari: 2019 fer les ITE i reunions explicatives a les comunitats de veïns, 2020 elaborar projectes i 2021 fer les obres.

* Ens facilitarà l'Estudi de Vulnerabilitat (intern) elaborat per al projecte de Regeneració Urbana.

16 de novembre de 2018. Reunió a l'IMPU amb Xavi Camino, Cap de projectes del Pla de Barris a Trinitat Vella.

Comenta sobre diferents aspectes del barri com:

El Carnaval, un gran esdeveniment de gran rellevància, on es mostra el treball col·lectiu dels veïns del barri.

L'Espai "Túnel", un cau de cultural popular, però que necessita d'una intervenció per a adaptar-lo a les diferents necessitats, tant de funcionament com de recorregut peatonal, ara, amb importants barreres arquitectòniques (escales).

El forn de pa on importants restauradors s'hi proveeixen.

L'existència del Pla Director del Rec Comtal, elaborat per Carles Enrich.

Barcelona Regional, sembla que hi està treballant en algun tema.

S'han fet diversos processos participatius, i en concret, sobre el Pla de Barris, d'on ha sorgit: l'avantprojecte del Camí de Ronda.

Entorn de l'espai que ocupa la presó hi ha diverses veus que demanen ubicar-hi una FP en Escenografia, vinculada a l'Institut del Teatre.

Des de la Fundació Trinijove s'ha impartit una FP de Maquillatge en Arts Escèniques i Tècnics de so.

I finalment, comenta sobre les Accions pels Plans de Barri que són:

Actuació en finques d'alta complexitat, en la que hi intervenen Educadors, Serveis Socials, Arquitectes, ...

Sorgeixen de l'Estudi de les finques més vulnerables: Inici sobre 19 finques. L'estudi s'ha centrat en 13, s'ha fet una diagnosi sobre famílies i edifici en 7 finques. En segona fase es preveu fer obres de millora en 5 finques amb les que s'està treballant sobre un conveni.

Sobre on compra la gent, a part de les botigues del barri: Mercadona (al barri), La Maquinista i als mercats de Roquetes i Trinitat Vella, on hi ha un "mercadillo".

Es comenta sobre dos dels blocs perifèrics que tenen una imponent presència al barri. Tenen nom popular. El de la carretera de Ribes l'anomenen "lechuga" i el del Passeig de Santa Coloma l'anomenen "Titànic".

16 de novembre de 2018. Trobada amb Manoli Martínez, Presidenta de l'Associació de Veïns de Trinitat Vella.

Explica que el barri té 52 entitats.

Trinijove que hi està ubicada, és una Fundació d'àmbit territorial superior al barri.

També existeix la Fundació Pare Manel que entre altres activitats organitza un Mercadet unes 6 vegades a l'any.

Fa referència a la importància del Carnaval. Que organitzen entre 4 o 5 carrosses. També, per Reis fan una carrossa i comparsa molt espectacular.

Està especialment contenta de que el cineasta Bayona sigui del barri. La seva família encara hi viu i que els germans Bayona van néixer al barri.

28 de novembre de 2018. Explicació Pla Director del Rec Comtal, per Carles Enrich, a l'IMPU.

El 2017 es fa el concurs sobre el Pla Director del Rec Comtal.

El treball es centra en els, aproximadament, 14 kilòmetres que té el Rec, des de la Casa de la Mina de Montcada fins a Barcelona.

La C-17 destrueix part del Rec.

L'aigua passa canalitzada, però al descobert en un tram de 923 metres, al barri de Vallbona. Torna al riu al lloc de l'ETAP.

Són 11 els barris connectats pel traçat.

Hi ha diferents voluntats, entre les quals, que l'aigua passi i torni a ser vista a Trinitat (sembla possible, ja que pel traçat hi passa part del clavegueram del barri).

El Pla Director es centra en la situació amb aigua, en la traça arqueològica i en el traçat urbà. Amb la finalitat de fer una fitxa 0 del Catàleg on hi figurin el número de parcel·les protegides.

Els objectius del Pla Director del Rec Comtal són:

Potenciar la Memòria històrica

Integració social

Recuperació de la gestió de l'aigua

Com infraestructura verda, continuïtat biològica

Recorregut urbà

Patrimoni

El treball conté plànols on s'hi representa la interferència amb les estructures de mobilitat i amb la xarxa de clavegueram. L'estudi de la vegetació autòctona.

Defineix criteris, possibles punts d'actuació. Estableix graus de prioritat.

Per barris es reflecteix: Planejament + traça del Rec + Patrimoni

Projecte educatiu, vinculat a les escoles públiques que hi ha al seu costat.

30 de novembre de 2018. Reunió amb SS. TT. del districte de Sant Andreu: Enric Serra, Carles Casals i Mònica Batalla.

Es tracta d'una reunió amb els Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Barcelona, al Districte de Sant Andreu, per comentar temes referents al Pla General Metropolità. Sobretot pel què fa a paràmetres i planejaments derivats, de com s'apliquen i l'estat en què es troben.

25 de gener de 2019. Trobada amb Manoli Vera i Margarita Bellet de l'Associació de Veïns de Trinitat Vella.

La senyora Margarita Bellet és una gran apassionada del seu barri. Els seus records de petita encara els té molt presents. Posa molt èmfasi en que l'origen de Trinitat és un poble d'estiuejants i que eren industrials o comerciants de Barcelona. Una de les cases que encara es conserva és Vil·la Júlia al carrer Turó de la Trinitat. Era propietat de la família de l'empresa de mobles Media Luna, situada al Paral·lel. Comenta el record del passatge al costat de la casa i que donava a l'interior del pati on hi havia la construcció de tres cases. L'entrada del passatge des del carrer està tapiat, però el volum del grup de cases es conserva, amb un accés des de la Carretera de Ribes.



Margarita Bellet explica que a l'època antiga hi havia moltes botigues, però que no hi havia farmàcies. Que a l'edifici on avui hi ha Trinijove, carrer Turó de la Trinitat núm. 15 hi havia una església. Que a la casa núm. 11 hi estiuaven una família que tenia una cadena de pa. Manoli Vera diu que davant d'aquesta casa hi havia un refugi que surt cap a Torre Baró.

Margarita explica que al lloc que ocupa la presó era on es feia el Tir al Plat de Catalunya. Que al final del carrer Madriguera passava molt fondo el riu (Rec Comtal). I recorda que l'any 1943 o 1944 es va enfonsar el Pont de Santa Coloma. Comenta que a Trinitat encara hi ha un pagès, darrere el Parc de les aigües i que hi compren verdures. Però que tots els barris del seu voltant tenen sortida al riu, menys Trinitat Vella.

Molt entusiasmades, totes dues expliquen que a Trinitat Vella hi ha 52 entitats actives i que s'organitza una cavalcada molt important per Reis i una Rua per Carnaval que encara ho és més. I estan molt contentes de haver contribuït en la millora del tema "drogues".

No podien deixar de parlar del Forn de la Plaça, fundat el 1927 per la família Jordà, que es van diferenciar per començar a fer diferents tipus de pa i que serveixen a restaurants de prestigi.

Volen deixar constància d'alguns personatges que han deixat empremta al barri i que formen part de la seva vida, com el Doctor Canela, el primer metge que es va establir al barri. Margarita explica que pel servei cobrava l'anomenada "igualada", que es va casar i es va construir una casa (una torre) al carrer Turó de la Trinitat, cantonada amb Foradada, avui enderrocada i al seu lloc hi ha pisos. I un altre personatge, el cineasta Bayona, fill del barri, on els seu pares hi viuen i que havien sigut els conserges del Centre Cívic.



Comissió de Festes Trinitat Vella

@Angel Sicilia 2019

Reis 2019

29 de gener de 2019. Trobada amb Amador Expósito, president de l'Associació per la Recerca i la Divulgació de la Memòria Històrica.

L'Amador, a més de president de l'Associació per la Recerca i la Divulgació de la Memòria Històrica és una persona molt activa i implicada en la vida social de Trinitat des de ben jove.

Li preguntem sobre el cinema desaparegut i comenta que amb l'arribada del televisor s'acaba. Sobre l'inici del barri explica la casa pilot que encara existeix, però que és a Trinitat Nova, doncs la carretera de Ribes i el tren eren l'eix de creixement de la "colònia jardí".

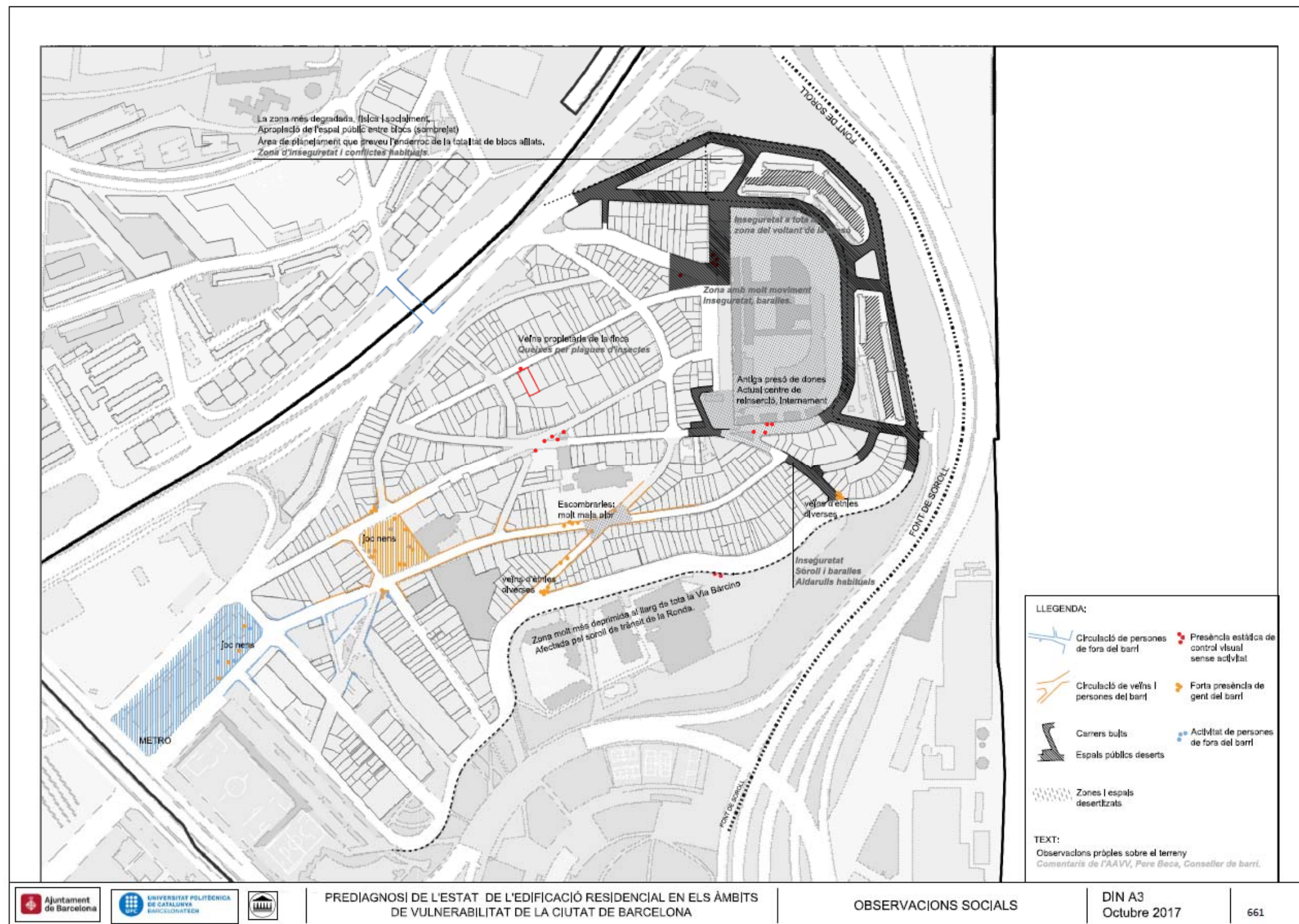
Explica que el barri es va anar omplint per la gent que treballava a la cimentera. I que els records que té de jove són sobre la llum: il·luminació a la infància i fosc a l'adolescència. És crític amb la urbanització que s'acaba de fer a la plaça. S'entusiasma en parlar de les tradicions com Carnaval i Reis que són molt potents. La primera cavalcada va ser l'any 1982 i el primer carnaval, aproximadament cap el 1977 i que porten 4 comparses.

Comenta que durant la Guerra Civil a Trinitat hi havia una escola d'esperanto, que l'Ateneo era a la Plaça de la Trinitat. Que l'any 1953 van trobar restes de ceràmica romana al lloc de la presó i que a Santa Coloma, a la carretera o passeig hi havia una estació de tren. Ara, el nus ha tapat la perspectiva.

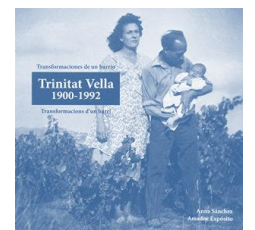
Treballen en la recuperació de la Memòria històrica, recopilant documentació, fotografies, fent exposicions, caminades per punt emblemàtics i històrics, publicacions, calendaris i actes diversos. (Ens entrega el número 2 de la revista "El Coll de Finestrelles" i la publicació "Un barri a cops de gent, Trinitat Vella, història de les lluites socials").

Sobre una fotografia de l'obertura de la Meridiana ens assenyalava el "Monument al Treball", ubicat al costat de la Carretera de Ribes, tret l'any 1972 per Porcioles. Ara està ubicat davant del Pavelló Mies.

Actualment, de cara el futur, treballen per un Institut Universitari, sobre imatge i so, relacionat amb el fet que en Bayona és del barri. També treballen per poder accedir millor al barri, recuperar l'arribada o accés al Besòs.



“**CARTOGRAFIA SOCIAL DEL BARRI**”. Mapa amb un recull d'informació sobre aspectes de l'espai públic i l'estat del barri des d'una perspectiva fonamentalment social. Recull sobre el terreny de diverses fonts. Forma part de l'estudi complementari de la proposta de “*Regeneració Urbana. Estratègia d'implementació en l'Àmbit Trinitat Vella*”, duta a terme per l'Ajuntament de Barcelona i la Universitat Politècnica de Catalunya, el 2017.



6. FONTS CONSULTADES

6. FONTS CONSULTADES

Duran, María José. *Itineraris: La Trinitat Vella*. Ajuntament de Barcelona. Districte de Sant Andreu. Barcelona 2009.

Fortuny, Albert. *Anys 70... Barcelona*. S.D. Ediciones. Barcelona 2013.

Gabancho, Patrícia; Freixa, Ferran. *La conquesta del Verd. Els Parcs i Jardins de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1995.

Galera, Montserrat; Roca, Francesc; Tarragó, Salvador. *Atles de Barcelona*. Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. Barcelona 1972.

García Espuche, Albert; García Mundàrriz, Anna. *Barcelona & Fotografia*. Ajuntament de Barcelona. Lunweg Editores. Barcelona, 2005.

Guardia, Manel. *Barcelona, Memòria des del Cel*. Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya. Lunweg Editores. Barcelona 2002.

H. Marc, Enric. *El Rec Comtal 1.000 anys d'història*. Ajuntament de Barcelona i Viena Edicions. Barcelona, 2016.

Madueño, Eugeni. *Barcelona una Ciudad de Vanguardia*

La construcción de una ciudad. (nº. 2)

Cuna de grandes empresas. (nº. 4)

Barcelona a vista de pájaro. (nº. 13)

Entidades con solera. (nº. 15)

La nueva Barcelona. (nº. 21)

Barcelona de todas partes. (nº. 22)

Las puertas de entrada. (nº. 27)

Ciudad espiritual. (nº. 28)

Y usted, ¿qué opina de Barcelona?. (nº. 30)

Una gran metrópoli. (nº. 34)

La Vanguardia Ediciones. Barcelona, 2006

Mangue, Ignasi. *El plànol del Rec Comtal del 1836 a la revolució de l'aigua a Barcelona: de la ciutat preindustrial a la metròpoli moderna 1867-1967*. Barcelona: Institut de Cultura. Barcelona, 2011.

Sánchez, Anna; Expósito, Amador. *Trinitat Vella 1900-1992. Transformacions d'un barri*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 2017.

Soley, Ramon. *Atles de Barcelona. Vistes i plànols impresos de 1572 a 1900*. Editorial Mediterrànea. Barcelona 1998.

Arxiu Municipal del Districte de Sant Andreu (AMDSA)

Associació per la Recerca i la Divulgació de la Memòria de la Trinitat Vella (AMTV).

Batalla, Mònica. *Marxes exploratòries de vida quotidiana seguretat i gènere – Recorregut a Trinitat Vella i Baró de Viver* -. Ajuntament de Barcelona. Regidoria de Feminisme i LGTBI. Barcelona, 2018.

Un barri a cops de gent, a: "Trinitat Vella, història de les lluites socials", de l'Ajuntament de Barcelona, Districte de Sant Andreu i Pla de Barris de Barcelona. Barcelona, 2018.

Pla de Mobilitat de Trinitat Vella. Ajuntament de Barcelona. Districte de Sant Andreu. Barcelona, 2017.

Salut als Barris. Diagnòstic. Trinitat Vella. Ajuntament de Barcelona. Barcelona. Octubre 2016.

<https://ajuntament.barcelona.cat/>

<https://www.andreuenc.cat/cultura/2018/09/15/omnium-cultural-organitza-el-segon-taller-dhistoria-de-sant-andreu>

<http://el-rec-comtal.blogspot.com/p/el-rec-comtal-en-imatges.html>

<http://el-rec-comtal.blogspot.com/p/memoria-oral.html>

<http://arxiuhistoric.blogspot.com/2017/06/larxiu-visita-letap-de-la-central-besos.html>

<https://www.elperiodico.cat/ca/barcelona/20160910/nova-estrella-festes-merce-parc-trinitat>



IMATGES





















Carrer de la Foradada. Autor: Felip Gimeno Marzo. Data: 1965. Cedent: Felip Gimeno Marzo. Arxiu: Associació per la Recerca i la Divulgació de la Memòria Històrica de Trinitat Vella



Manifestació per una escola bressol pública i gratuïta per al barri. Autor: Autor desconegut. Data: 1977. Cedent: Ignasi Catalán, Montserrat Llopart. Arxiu: Associació per la Recerca i la Divulgació de la Memòria Històrica de Trinitat Vella



Construcció de la carretera de Ribes, en la dècada de 1950. Autor: Leopoldo Plasencia (IEFC) <https://www.metropoliabierta.com/vivir-en-barcelona/cultura/born-aunara-memoria-popular-barrios-barcelona>



ANNEXOS

1. Elements del Catàleg de Barcelona a Trinitat Vella (2000)
2. Carta Arqueològica de Trinitat Vella (Format digital 2012)
3. Pla de mobilitat de la Trinitat Vella (2017)
4. Obres i projectes a Trinitat Vella (2017)
5. Regeneració urbana. Estratègia d'implementació. Àmbit Trinitat Vella (2018)
6. Ordenació del Sector Nord (2012)
7. Plaça dels Drets dels Infants (2017-2018)

1. Elements del Catàleg de Barcelona a Trinitat Vella (2000)



Rec Comtal
Central de Bombeig. Societat General d'Aigües de Barcelona

Denominació	REC COMTAL
Adreça	
Districte	Sant Andreu
Autor	
Època	Origen medieval
Estil	
Ús Original	Abastament d'aigües
Identificador	2912
Descripció	<p>Restes de l'antic canal del Rec Comtal al seu pas per Sant Andreu. Hi ha indicis que aquestes restes corresponguin també a un antic molí situat al costat del Rec, per la qual cosa va ser construït.</p> <p>De l'existència del Rec Comtal, ja es tenen notícies des del segle X, i posteriorment, al segle XI, apareixen documents anomenant-lo Rec Comtal. Aquesta obra hidràulica va ser encarregada i construïda pel Comte Mir, per tal de potenciar la incipient indústria al voltant de Barcelona, a base d'instal·lar-hi molins fariners, drapers, paperers, així com també una forja.</p> <p>El Rec tenia un recorregut de més de 12 km i trobava el seu neixament en una resclosa prop de Montcada. En el seu recorregut regava nombrosos horts de Sant Andreu, Sant Martí de Provençals i els propers a Barcelona, per després penetrar per la muralla i anar a desembocar al port pel Pla de Palau. En aquest recorregut per l'interior de muralles es concentraren la major part de les indústries de teixidors, blanquers, assaonadors, saladors, etc.</p>
Nivell de protecció	
Qualificació urbanística	7b(p) 6b(p) (6b) (7b) (14b)
Intervencions	<p>- Consolidació, restauració i manteniment de les restes del canal.</p> <p>- Prèvia a qualsevol actuació es realitzaran treballs arqueològics i històrics en la zona de les restes trobades.</p> <p>Rec Comtal/Molí de Sant Andreu: Declaració d' Espai de Protecció Arqueològica per resolució del Conseller de Cultura de 22 de novembre de 1994.</p>
Imatges	

Denominació	CENTRAL DE BOMBEIG. SOCIETAT GENERAL D'AIGÜES DE BARCELONA
Adreça	CTRA RIBES 126
Districte	Sant Andreu
Autor	
Època	1891
Estil	Eclèctic
Ús Original	Abastament d'aigües: Central de bombeig.
Identificador	2935
Descripció	<p>Conjunt d'edificis que componen una central de bombeig per a control i reserva d'aigües potables en boses freàtiques del subsòl. Aquest conjunt el formen un edifici principal i més significatiu, que conté la sala de bombeig i comandaments, completament adossat amb ell un l'antic edifici del vapor que contenia la sala de calderins, prop seu l'edifici amb xemeneia per a calderes i producció de vapor, proper ambdós edificacions i tancant el recinte l'indant a les vies fèrries les edificacions destinades a carboneres, al costat del vapor un edifici-magatzem de greixos, i per últim un edifici per a la central elèctrica, el canal d'aigua amb filtres i el pou.</p> <p>El llenguatge amb que es resolen aquestes construccions és molt academicista, utilitzant com a materials bàsics en les seves façanes el paredat comú encintat i l'obra de maó a cara vista en pilastres, emmarcaments de finestrals i relleus ornamentals. Totes les edificacions es cobreixen amb teulades a dues vessants de teula plana, menys la central elèctrica (construïda probablement més tardanament) que s'acaba amb terrat a la catalana.</p> <p>L'edificació principal (la sala de bombeig i comandaments) està sobrelevada del nivell del terreny per a permetre l'existència un espai soterrani per a accés i manteniment de la maquinària. Al seu interior, concebut com una nau industrial diafana, conté un pont grua de l'època i tot el sistema de bombes i conductes, i es conserva tant la decoració original com els elements tècnics de funcionament i control.</p>
Nivell de protecció	D: Bé d'interès documental
Qualificació urbanística	3(p)15
Intervencions	<p>Edificació substituïble per motius urbanístics del traçat de l'AVE. Abans del possible enderroc es presentarà un aixecament planimètric i fotogràfic complert i una memòria històrica-constructiva de l'edifici.</p> <p>En quan no es veigi afectat pel projecte definitiu del traçat de l'AVE, es mantindrà i conservarà integralment el conjunt d'edificis que formen la central de bombeig, tant la formalització arquitectònica de l'exterior com l'acabat interior de l'edifici principal amb tots els seus elements</p>

2. Carta Arqueològica de Trinitat Vella (2012)

Carrer Ausona 53 -99
Carrer Foradada 57 – Carrer Pare Pérez del Pulgar
Via Bàrcino 86
Carrer Palafrugell – Nus de la Trinitat
Via Favència – Passeig Torres i Bages – Carretera de Ribes
Refugis antiaeris
LAV Sagrera

ANNEX. CARTA ARQUEOLÒGICA DE BARCELONA

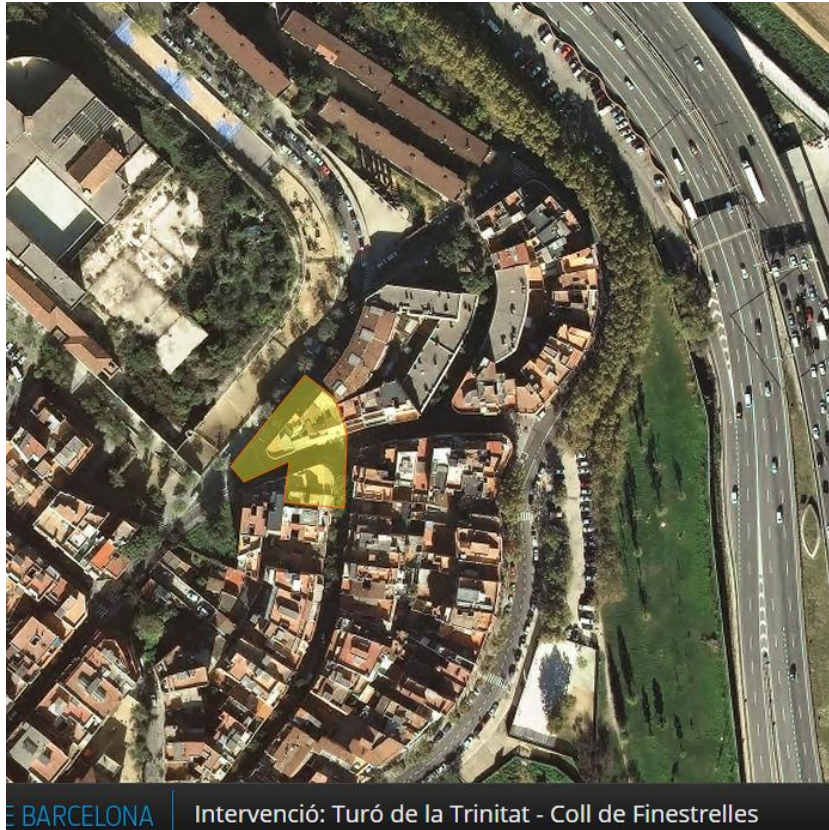
<http://cartaarqueologica.bcn.cat>

L'objectiu de la carta arqueològica de Barcelona és generar un conjunt d'informació, unificada, on quedi recollida tota la documentació del patrimoni arqueològic de la nostra ciutat, per tal d'elaborar un document essencialment orientat vers l'anàlisi, diagnòstic i avaluació dels dipòsits estratigràfics del subsòl, i del patrimoni construït, en estreta relació amb la gestió urbanística de l'Ajuntament. S'ha creat un projecte global de documentació i recerca on s'engloba la diagnosi amb la investigació.



Coordenades UTM fus 31N ED50: UTM X: 432401,00000 | UTM Y: 4589355,00000

La intervenció arqueològica realitzada al carrer Ausona, consistent en el seguiment per a un pla de manteniment integral, va concloure amb resultats negatius. Els resultats negatius, però, són vàlids únicament fins a la profunditat màxima que es va assolir durant el desenvolupament de l'obra.



Carrer Foradada 57 - Carrer Pare Pérez del Pulgar

Coordenades UTM fus 31N ED50: UTM X: 432584,00000 | UTM Y: 4589352,00000

Descripció: L'any 1878, amb motiu d'unes excavacions, aparegueren al carrer Foradada unes possibles termes romanes amb un mosaic, on es relata que s'hi podia reconèixer l'efigie de Dioclecià. La troballa arqueològica s'acompanyava de diverses monedes d'argent, 2 àmfores i altres restes d'èpoques posteriors.

Cronologia inicial: Urbà / Roma imperi / 10 a.C. - 299 d.C.
Cronologia final: Urbà / Antiguitat tardana / 300 - 715 d.C.

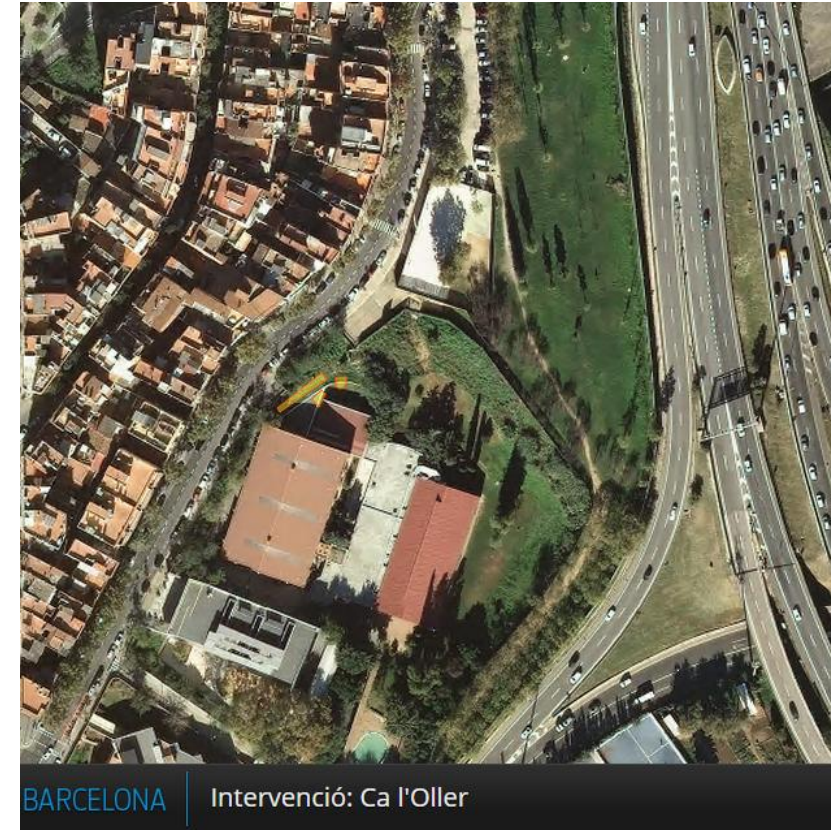
Carrer Foradada - Carrer Pare Pérez del Pulgar

Coordenades UTM fus 31N ED50: UTM X: 432584,00000 | UTM Y: 4589352,00000

Descripció: L'any 1958, en rebaixar les terres del solar del número 57-58 del carrer Foradada per a construir-hi habitatges, sembla que s'exhumaren restes ceràmiques. Malgrat inicialment es va considerar el jaciment un abocador d'escombraires d'època romana, l'atribució cronològica va ser polèmica; alguns autor situen la vil·la a inicis del Baix Imperi, cap a la segona meitat del segle III, i altres en època medieval

Patrimoni Moble Aïllat / Material Ceràmic

Cronologia inicial: Urbà / Antiguitat tardana / 300 - 715 d.C.
Cronologia final: Urbà / Antiguitat tardana / 300 - 715 d.C.



Via Bàrcino 86

Coordenades UTM fus 31N ED50: UTM X: 432631,00000 | UTM Y: 4589208,00000

Descripció: Arran de la intervenció arqueològica en extensió efectuada a la masia de Ca l'Oller, es documentaren diferents estructures, pertanyents a tres moments cronològics, que són un reflex de l'evolució que ha viscut el municipi de Sant Andreu des de l'època moderna fins als nostres dies.

En primer lloc foren registrades una sèrie d'estructures que daten de l'entorn del s. XVII; es tractava de tres estructures: un mur parcialment documentat i mutilat, un paviment de calç molt malmès, i una possible rasa de fonamentació d'un mur actualment inexistent. Aquestes tres estructures, probablement, formarien part d'alguna estança del mas de Ca l'Oller. Una segona fase es va ubicar al segle XVIII, on es continuà documentant l'activitat agrària a partir de les estructures localitzades que es van interpretar com a feixes o terrasses. D'època contemporània (finals del s. XIX – inicis s. XX) es documentaren diverses estructures, que podrien estar relacionades amb diverses activitats industrials, on l'aigua esdevindria un recurs estratègic. Aquest grup el conformen dos dipòsits, amb l'interior arrebossat amb morter hidràulic i una estructura identificada com un arc de descàrrega. També es va documentar un paviment de calç de planta lleugerament ovalada i de gran duresa, assentat sobre el terreny natural, de cronologia, probablement, molt moderna. La seva funcionalitat era desconeguda, però podria tractar-se de les restes d'un dipòsit per al processament de la calç.

Patrimoni Immoble / Hàbitat / Casa

Cronologia inicial: Urbà / Modern / 1472 - 1714 d.C.
Cronologia final: Urbà / Modern / 1472 - 1714 d.C.

Patrimoni Immoble / Sistema hidràulic / Dipòsit

Cronologia inicial: Urbà / Contemporani / 1836 - 1917 d.C.
Cronologia final: Urbà / Contemporani / 1836 - 1917 d.C.

Patrimoni Immoble / Àrea productiva / Agrícola / Feixa

Cronologia inicial: Urbà / Modern / 1714 - 1836 d.C.
Cronologia final: Urbà / Contemporani / 1836 - 1860 d.C.



BARCELONA Intervenció: Carrer de Palafrugell

Carrer de Palafrugell - Nus de la Trinitat.

Coordenades UTM fus 31N ED50: UTM X: 432631,00000 | UTM Y: 4589047,00000

Descripció: L'excavació va permetre la documentació de dos nivells amb restes de material ceràmic del segle XVII, els quals s'han de relacionar amb la presència, uns metres més al nord, de la masia anomenada Ca l'Oller la qual data del segle XVII i fou destruïda en el decurs de la Guerra del Francès, al segle XIX.

Patrimoni Immoble / Estratigrafia

Cronologia inicial: Urbà / Modern / 1472 - 1836 d.C.

Cronologia final: Contemporani (Metropolità) / 1917 – Actualitat



BARCELONA Intervenció: Torre de Bell-lloc

Via Favència. - Passeig Torras i Bages - Carretera de Ribes

Coordenades UTM fus 31N ED50: UTM X: 432332,00000 | UTM Y: 4588627,00000

Descripció:

La torre de Bell-lloc es correspon a una torre senyorial del segle XI, i possiblement s'ubicaria aproximadament on actualment està instal·lada Hidroelèctrica de Catalunya (ENDESA).

Es coneix, per informació bibliogràfica, que la torre estava assentada sobre una vil·la romana malgrat no coneixem els materials arqueològics apareguts que ho justifiquin. L'actual alteració per diverses obres de part del traçat de la vella infraestructura permet fixar l'interès en, entre d'altres, la hipotètica situació de la històrica torre de Bell-lloc. De possible origen romà i vinculada a la centuriació del territori, documentalment és coneguda la vinculació de l'edifici defensiu medieval a la custòdia del proper rec, restant alhora ubicat al peu de l'antiga Strata Subteriora.

Potser aprofitada estructuralment en moments posteriors, fóra una línia de recerca acceptable considerar que l'antiga fortificació es transformà en la coneguda Can Vinyes, explotació agrària que perdurà fins a la construcció de les casernes d'artilleria de Sant Andreu, en el primer terç del segle passat.

Patrimoni Immoble / Hàbitat / Vil·la

Cronologia inicial: Urbà / Roma imperi / 10 a.C. - 299 d.C.

Cronologia final: Urbà / Antiguitat tardana / 300 - 715 d.C.

Patrimoni Immoble / Estructures defensives i militars / Torre

Cronologia inicial: Urbà / Medieval / 1000 - 1150 d.C.

Cronologia final: Desconeguda



BARCELONA. Intervenció: Refugis antiaeris

Descripció:

Durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939) a la ciutat de Barcelona es van construir gran quantitat de refugis antiaeris utilitzats per la població civil per tal de protegir-se dels bombardejos feixistes.

Des del primer atac –naval en aquest cas- sobre el nucli urbà la nit del 13 de febrer de 1937, fins a la caiguda de la ciutat el 26 de gener de 1939, la ciutat va patir un total de 194 bombardejos, la majoria aeris, que provocaren un nombre de víctimes i ferits. Els atacs indiscriminats sobre la població civil provocaren, al marge de les víctimes, un gran impacte psicològic.

A Barcelona, el Servei de Defensa Passiva Antiaèria depenent de l'Ajuntament, en primer lloc, i la Junta de Defensa Passiva de la Generalitat, posteriorment, van portar a terme un projecte per salvaguardar els edificis emblemàtics i subvencionaren al voltant d'un centenar de refugis. La resta, casi 1300, es varen començar a excavar de forma auto-organitzada i auto-finançada per iniciativa civil, configurant un autèntic moviment social sense precedents.

Els refugis antiaeris són espais soterrats, amb un o més accessos en la via pública i diversos espais en el seu interior. Aquells planificats per l'Ajuntament eren dissenyats com a medis de defensa passiva amb la vocació d'ésser reaprofitats com a trams de clavegueram, banys públics, magatzems, sales de lectura i altres usos.

La majoria de refugis veïnals tenien un caràcter provisional i efímer. La seva construcció es deuria al treball abnegat de civils no militaritzats, vells i, sobretot, dones i nens. Varen començar als barris amb una gran tradició associativa i sense comprometre els ciments dels edificis, com per exemple a les places públiques.

Es coneix l'existència d'aquests refugis pel llistat de refugis antiaeris del 16 de juliol de 1938 publicat a l'Atles dels Refugis de la Guerra Civil espanyola a Barcelona publicat per l'Ajuntament de Barcelona i CLABSA. En no tenir més documentació de l'estructura defensiva, ja sigui de l'època o fruit d'intervencions de documentació posterior, no es pot aportar més informació.

- R.0904 - c/ Vicenç Montal, 12
- R.0566 - c/ Mireia, 143
- R.0291 - c/ Ausona
- R.0495 - Carretera de Ribes, 96
- R.0651 - c/ Madriguera
- R.0338 - c/ Turó de la Trinitat
- R.0751 - Parc de la Trinitat



BARCELONA | Intervenció: LAV Sagrera Josep Soldevila

Josep Soldevila, Carrer - Segre, Carrer - Estació, Passatge - Estació, Plaça - Santa Coloma, Passeig - Ferran Junoy, Carrer - Sant Adrià, Carrer - Verneda, Passeig

Coordenades UTM fus 31N ED50: UTM X: 432782,00000 | UTM Y: 4587768,00000

Descripció: Arran de les obres de construcció de la Línia d'Alta Velocitat, just a l'inici del Triangle Ferroviari, es localitzà i excavà un jaciment prehistòric del Neolític Antic Postcardial (finals V mil·lenni - inicis IV mil·lenni aC). El jaciment es trobà ubicat en un dels túnels per on havia de passar el tren d'alta velocitat en un futur. El jaciment es va localitzar escapçat pels treballs de rebaix mecànic de l'obra, seccionat en dos trams d'uns 30 metres quadrats cadascun.

Destacà la presència de diverses estructures: un fogar amb diversos moments d'utilització, amb la típica solera de pedres i les parets rubefactades; un recipient ceràmic pràcticament sencer, encaixat al terreny, per emmagatzemar algun aliment; nombrosos forats de pal que marcarien l'existència de cabanes i diverses cubetes de funcionalitat indeterminada. Tots aquests elements es distribueixen temporalment en tres moments d'ocupació diferenciats i indicarien l'existència d'una àrea d'hàbitat a l'aire de lliure, on es realitzarien també activitats relacionades amb el processat i emmagatzematge d'aliments. Respecte al material recuperat destacaren varis fragments ceràmics amb decoració de crestes o "bigotis", elements característics de la fàcies Molinot (Neolític Antic Postcardial);

també es localitzaren restes d'indústria lítica (fragments de làmines i ascles de sílex i jaspi de Montjuïc), algun element macro lític (percutors) i escasses restes de fauna.

A banda, els treballs arqueològics realitzats entre el Triangle Ferroviari i el Pont de Palomar han permès localitzar nous jaciments de diferents cronologies: un jaciment neolític i romà al davant de l'Estació de Sant Andreu Comtal, d'una àrea de treball, amb petits forns, situada uns 100 metres al sud de l'anterior jaciment, i d'una necròpolis romana a l'inici del Triangle Ferroviari. En primer lloc una sèrie de restes neolítiques representades per un conjunt de 15 sitges, una de les quals reutilitzada per enterrar un individu masculí adult sense aixovar, i 3 retalls indeterminats, tots enquadrats dins del Neolític Mig (3.800-3.200 cal BC) menys una, enquadrada al Neolític Final- Calcolític.

En segon lloc, un assentament romà localitzat a escassos 60 metres del jaciment neolític; es correspondria a diversos elements pertanyents a la pars rustica-fructuaria d'una vil·la romana de l'ager de Barcino, datada entre els segles I i IV-V dC., i situada a prop d'un ramal de la Via Augusta. Un primer moment d'ocupació (S. I dC) es correspon amb una gran quantitat de retalls de rases de vinya, més o menys alineades i de planta rectangular amb els extrems arrodonits. Aquest tipus d'estructures s'haurien de relacionar amb l'auge de la producció del vi que viu la costa laietana durant el segle I aC. i el segle I dC. Un segon moment d'ocupació de l'espai (S. IV-V dC) s'identifica amb la construcció de tres edificis i altres elements: encaixos de dolia, una estructura de combustió, 4 inhumacions i una rasa de 100 m. de possible funció hidràulica. Tot i el pèssim estat de conservació dels 3 edificis, possiblement estarien relacionats amb funcions agrícoles, com ho constata el magatzem amb 27 dolia d'un dels edificis. Cal destacar la troballa in situ d'un dolium sencer segellat amb tapadora, i que contenia un conjunt d'eines agrícoles i ramaderes (tisores, una esquella, cèrcols d'una bota de vi). Finalment, a l'inici del Triangle Ferroviari es van excavar 21 enterraments pertanyents a una necròpolis d'època romana (s. III dC): 19 corresponien a individus joves o adults (9 homes, 9 dones i un individu de sexe indeterminat), 1 al crani d'un perinatal i, de l'altre, només es va localitzar la fossa sense esquelet. Totes les inhumacions es trobaven en posició de decúbit supí. Respecte a les tipologies de les tombes, la més comuna era la fossa simple (6 casos), i la fossa amb taüt de fusta o baiard (6 casos), amb coberta de teules (4 casos), i tres casos inusuals de fossa bipartida amb teules verticals disposades longitudinalment sobre un eix central. En els tres casos només es va localitzar un individu per fossa. En nou casos es va documentar aixovar funerari (gerres, bols i un anell de bronze). D'època medieval es documentaren les restes molt malmeses d'un gran retall i un mur al seu interior. Associats a aquest mur es van poder localitzar diversos forats de pal amb pedres al seu interior, així com diversos nivells de cendres i carbons amb presència d'escòries de ferro. El material ceràmic recuperat sembla que pertany a l'època altmedieval (segles VIII-XI).

D'època moderna es va localitzar un edifici de planta circular amb un passadís subterrani associat i en força bon estat de conservació, només afectat l'extrem est per un mur pantalla de l'obra. L'edifici estava compost per quatre elements principals: la banqueta de fonamentació, un conjunt de pilars, el tambor i la cúpula.

Sobre la banqueta de fonamentació s'assentaven fins a tretze pilars rectangulars (possiblement hi hauria hagut algun més) que conformaven el cos central de l'edifici. L'alternança de pilars creava fins a set fornícules (conservades) a l'interior.

El tambor estava format per dos murs esglaonats de planta circular, amb acabat força irregular a l'exterior, construïts a base de pedra irregular i material constructiu units amb morter e calç.

L'interior comptava amb un paviment de morter i terra piconada, que coincidia amb la base de la banqueta de fonamentació. Al nord de l'edifici es conservava la llinda de la porta formada per 3 grans blocs de pedra rectangular, ben tallats, disposats horitzontalment sobre els dos murs del passadís a través del què s'accedia a l'interior de la construcció.

La segona part d'aquest conjunt arquitectònic era un passadís, connectat a l'edifici circular a través de la porta d'entrada. Tenia planta en forma d'ela i havia estat construït a través d'un túnel subterrani. La primera part del passadís de 4'06 m. de longitud anava en direcció sud-oest/nord-est. La segona part del passadís, d'1'60 m. de longitud seguia en direcció sud-est nord-oest. Cronològicament, la construcció i posterior abandonament del conjunt, s'hauria de situar al segle XVI, per la presència de ceràmica de reflexes metàl·lics a la trinxera de construcció de l'edifici circular i en un dels nivells de colgament del passadís.

Pel que fa a la seva funció es pensa que es tractaria d'una fresquera destinada a conservar productes que actualment no es poden determinar. En aquest sentit, és significativa la presència de grans contenidors trencats sobre el paviment de l'edifici un cop és abandonat, que servirien per emmagatzemar aquests productes.

Finalment, només comentar l'existència de dos murs de grans dimensions, de possiblement finals del segle XVIII o posterior, que podrien tractar-se de murs de contenció de la riera de Sant Andreu o bé de límit sud del carrer de Sant Adrià.



Patrimoni Immoble / Hàbitat / Estructura de combustió

Cronologia inicial: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Antic 5500 - 4000 a.C.

Cronologia final: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Antic 5500 - 4000 a.C.

Patrimoni Immoble / Hàbitat / Fons de cabana

Cronologia inicial: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Antic 5500 - 4000 a.C.

Cronologia final: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Antic 5500 - 4000 a.C.

Patrimoni Immoble / Àrea productiva / Agrícola / Sitja

Cronologia inicial: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Mig. 4000 - 3300/3200 a.C.

Cronologia final: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Mig. 4000 - 3300/3200 a.C.

Patrimoni Immoble / Àrea funeraria / Aïllat / Inhumació / Fossa

Cronologia inicial: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Mig. 4000 - 3300/3200 a.C.

Cronologia final: Preurbà / Prehistòria / Neolític / Mig. 4000 - 3300/3200 a.C.

Patrimoni Immoble / Hàbitat / Vil·la

Cronologia inicial: Urbà / Roma imperi / 10 a.C. - 99 d.C.

Cronologia final: Urbà / Antiguitat tardana / 300 - 399 d.C.

Patrimoni Immoble / Àrea funeraria / Necròpolis / Inhumació / Tomba

Cronologia inicial: Urbà / Roma imperi / 200 - 299 d.C.

Cronologia final: Urbà / Antiguitat tardana / 300 - 399 d.C.

Patrimoni Immoble / Hàbitat / Altres

Cronologia inicial: Urbà / Modern / 1472 - 1714 d.C.

Cronologia final: Urbà / Modern / 1472 - 1714 d.C.



BARCELONA. Intervenció: Unitat Rec Comtal

Descripció:

Al llarg de diverses fonts documentals i historiogràfiques es dona per suposat un origen romà del Rec Comtal. Relació normal, donat la coincidència de traçat de les dues conduccions, l'aqüeducte i el Rec. Aquest origen romà queda reflectit fins i tot als informes que al finals del segle XIX i principis dels XX redacten la comunitat de regants i l'Ajuntament, pels litigis entorn a la propietat i ús de l'aigua.

És difícil, encara hores d'ara, ubicar exactament l'inici de la construcció del Rec Comtal. Hi ha diverses hipòtesis, la més extensa de les quals ens diu que era obra del comte Mir, el germà petit del comte de Barcelona Borrell II, a principis de la segona meitat del segle X. Serà al llarg del segle XI quan l'ús del Rec es generalitza, especialment a partir de la segona meitat com queda reflectit a la documentació. Els molins que s'abasteixen del Rec comencen a proliferar, des de la zona de Sant Andreu, concretament de Finestrelles, cap al Clot i dins de l'actual Ciutat Vella, a l'entorn del monestir de Sant Pere de les Puelles. El que sí que queda clar és que no es pot separar els processos de la construcció del Rec, amb la inutilització de l'aqüeducte romà, ja que no podem parlar de desaparició del mateix.

El Rec és protagonista de gran part d'estudis. Són tres les fonts bàsiques per emprendre el seu estudi: les evidències físiques –el que resta o el que s'ha pogut documentar en les intervencions arqueològiques –, els documents o escrits historiogràfics, i, finalment les

representacions gràfiques – tant planimètriques com fotogràfiques -. La informació que se n'extreu de cada una és diversa, però alhora complementària, i ajuda a poder reconstruir part del seu traçat i la seva morfologia.

No coneixem com seria el primitiu Rec, donat que al llarg del mil·lenni de la seva existència ha patit diverses remodelacions. El que es pot dir és que era un gran canal a cel obert, d'una amplada que variava segons el traçat. Els murs eren de carreus de pedra de Montjuïc, units amb morter de calç, amb el fons de terra natural, sense cap recobriments especial. Al llarg del recorregut hi havia ponts, la majoria de pedra, però n'hi podrien haver de fusta, que facilitaven el seu creuament. Per l'arqueologia s'ha pogut documentar que el Rec es netejava amb certa regularitat, cosa que fa que no es conservin materials del primer moment de la seva construcció. Cal assenyalar que on es van produir més canvis en relació a la forma i traçat del Rec, va ser dins de la ciutat, on va funcionar com un carrer – canal, passant a ser una estructura coberta en part, i sovint amb grans ponts com el que es pot veure dins del Born. Menció a banda és la gran remodelació que va patir el Rec arran de la construcció de la Ciutadella, que va comportar un canvi important tant del Rec com de la seva desembocadura al mar.

Un dels trets que defineix el Rec es que es tracta d'un gran canal a cel obert, amb un gran cabdal d'aigua, la qual cosa es va fer per poder fer funcionar els molins que es van bastir al seu redós. La construcció de molins va anar en augment, fins que al segle XIII es coneix un total de vint-i-u molins fariners al llarg del Rec. Aquest, no només feia anar molins, a la zona de Sant Andreu, al segle XII també s'hi va construir una farga, la qual era propietat de la Canònica i la seva funció era reparar les eines del camp de tots els pagesos de més de la meitat del pla de Barcelona. Aquesta farga es trobaria, aproximadament a la zona on es creuen el Rec amb l'anomenada Riera d'Horta, i funcionava amb l'energia hidràulica del Rec. Els molins que funcionaven amb l'aigua del Rec, no només eren moliners, ja que també n'hi havia de drapers, els quals varen anar en augment al llarg de la vida de la sèquia.

El Rec, però, també servia com a sistema de regadiu, com el seu mateix nom indica, ja que feia funcionar tot un sistema de sèquies al llarg del seu recorregut. El terreny proper a la ciutat comtal, en un moment donat és conegut com l'"hort i vinyet", nom que prové dels conreus que hi havia a l'entorn de la ciutat. Per tal de tenir una bona horta, és necessari un reg constant.

El Rec neix a l'indret conegut com pous de Montcada, molt similar a l'origen de l'aqüeducte romà. Ara bé, a la zona del Molí de Sant Andreu, el recorregut del Rec divergeix clarament del de l'aqüeducte romà, ja que el Rec es situa perpendicular a la vessant al seu pas pel molí mentre que l'aqüeducte, documentat arqueològicament, continua amb un traçat remarcadament recte paral·lel a la vessant.

Així mateix, molt a prop de l'actual encreuament del carrer de Roger de Flor i del carrer d'Ausiàs March, el Rec Comtal gira bruscament cap al sud-est, perpendicular a la vessant, en direcció al Molí del Clot situat uns 150 metres pendent avall. En un altre punt, el Rec gira bruscament vers el sud, perpendicular a la vessant, en direcció al molí Dormidor o de la pólvora, mentre que l'aqüeducte romà manté un descens més gradual, adaptant-se a l'evidència documental al passar entre el camí de Sant Adrià i el d'Horta, i continua resseguint la pendent fins a encaixar amb el pilar de Magdalenes 25. Aquests canvis de trajectòria del Rec probablement resultaven d'utilitat per al seu aprofitament per les diverses instal·lacions molineres ja que permetrien que l'aigua baixés amb una major energia i per tant fos millor aprofitada pel molí.

Pel que fa al Rec Comtal la seva funció principal no era conduir aigua de boca a la ciutat, car a època medieval la majoria d'aigua per beure dins de la ciutat s'aconseguia mitjançant pous, a Barcelona hi ha una gran quantitat d'aigua freàtica de bona qualitat, que ha estat utilitzada al llarg de la història. El propòsit fonamental del Rec era fer moure els molins ubicats al llarg del seu recorregut, regar les terres, abastir nous espais productius amb molta necessitat d'aigua, com les carnisseries, o les adoberies, etc... i, en darrer terme abastir d'aigua les indústries que van proliferar al llarg del segle XIX.

Protecció:

Protecció Física: Museïtzat

Proteccions legals: Protecció Generalitat de Catalunya:

Categoria: Declarat BCIN/BIC

Classificació: Zona arqueològica

Data de Declaració: 28-02-2006

Protecció específica de l'Ajuntament de Barcelona (PEPPA 2000)

Patrimoni Immoble / Sistema hidràulic / Rec

Cronologia inicial: Urbà / Medieval / 803 - 1000 d.C.

Cronologia final: Contemporani (Metropolità) / 1953 – Actualitat

3. Pla de mobilitat de la Trinitat Vella (2017)



PLA DE MOBILITAT DE LA TRINITAT VELLA

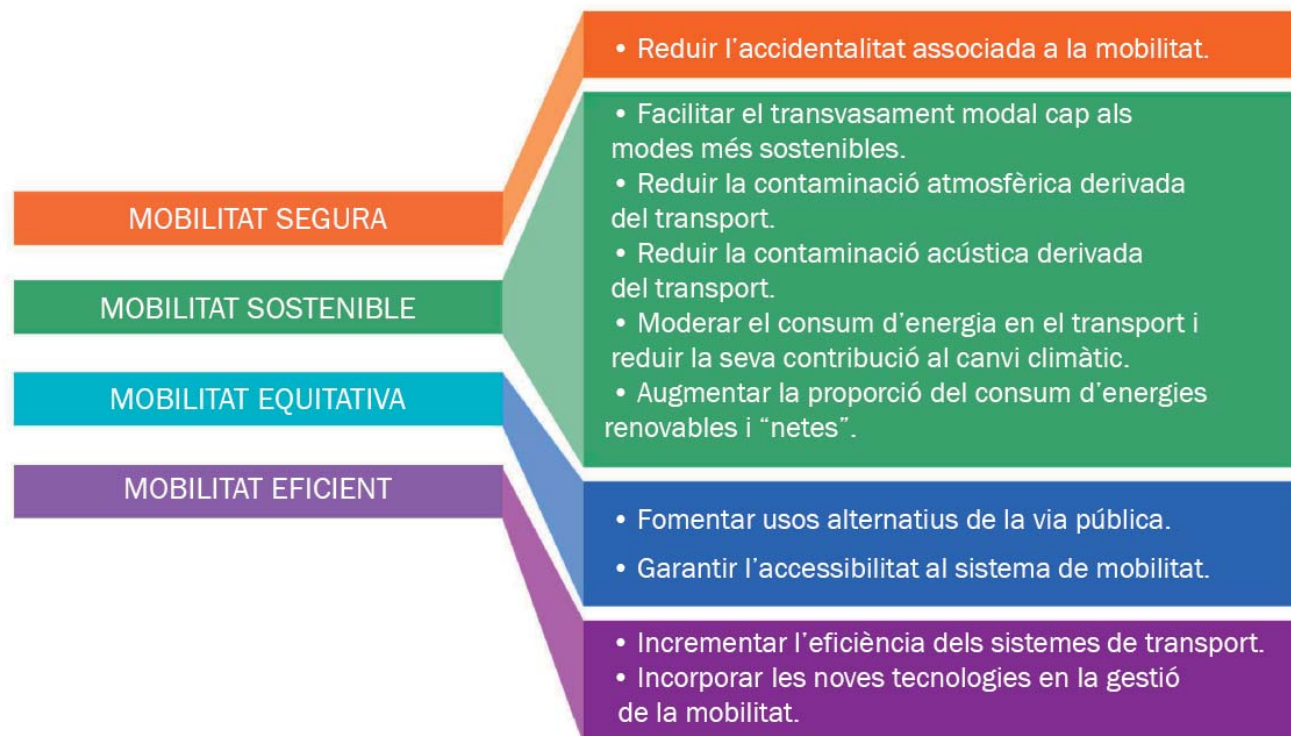
26 de juliol de 2017



PLA DE MOBILITAT DE LA TRINITAT VELLA

- ⇒ Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018
- ⇒ Planejament Urbanístic:
 - ⇒MPGM Centre Penitenciari i entorns
 - ⇒Remodelació Carretera de Ribes
 - ⇒Remodelació Pont de Sarajevo
 - ⇒Connexions altres barris (ARE Vallbona)

OBJECTIUS DEL PMU



		2012	2018
Mobilitat Segura	Aplicació Pla Local Seguretat Viària	249 ferits greus 30 morts	-20% ferits greus -30% morts
Mobilitat Sostenible	Compliment paràmetres UE* per NO ₂ i PM ₁₀	NO ₂ : 4 estacions no compleixen (de 7) Valor mitjà anual	Compliment dels paràmetres UE en totes les estacions
Mobilitat Equitativa	Nova xarxa bus redueix el temps espera a la meitat	freqüència mitjana 12'	freqüència mitjana 6'
Mobilitat Eficient	Millora de la gestió logística de la mobilitat	Sistema de distribució urbana convencional 2013 Prova Pilot Ciutat Vella	Microplataformes logístiques i noves tecnologies. Eficiència ocupació espai públic i millores ambientals

* El valor mitjà anual de NO₂ i de PM₁₀ no ha de superar els 40 microgr/m³ en cap de les estacions de mesura de la ciutat. Tampoc no s'ha de superar el valor límit diari de PM₁₀ (50 microgr/m³) més de 35 vegades a l'any, ni el valor límit horari de NO₂ (200 microgr/m³) més de 18 vegades l'any.

PRINCIPALS LÍNIES D'ACTUACIÓ

1 ORGANITZACIÓ DE LA TRAMA URBANA DE LA CIUTAT EN SUPERILLES I ALTRES MESURES DE PACIFICACIÓ



2 IMPLANTACIÓ DE LA NOVA XARXA ORTOGONAL DE BUS



3 DESENVOLUPAMENT TOTAL DE LA XARXA DE CARRILS BICI



4 MANTENIR EL NIVELL DE SERVEI DE TRÀNSIT ACTUAL



5 COMPLIMENT DELS PARÀMETRES NORMATIUS LLINDARS DE QUALITAT AMBIENTAL



6 PROMOCIÓ I MESURES DE DISCRIMINACIÓ POSITIVA DELS VEHICLES AMB ALTA OCUPACIÓ



7 REVISIÓ DE LA REGULACIÓ DE L'APARCAMENT EN CALÇADA I FORA DE CALÇADA

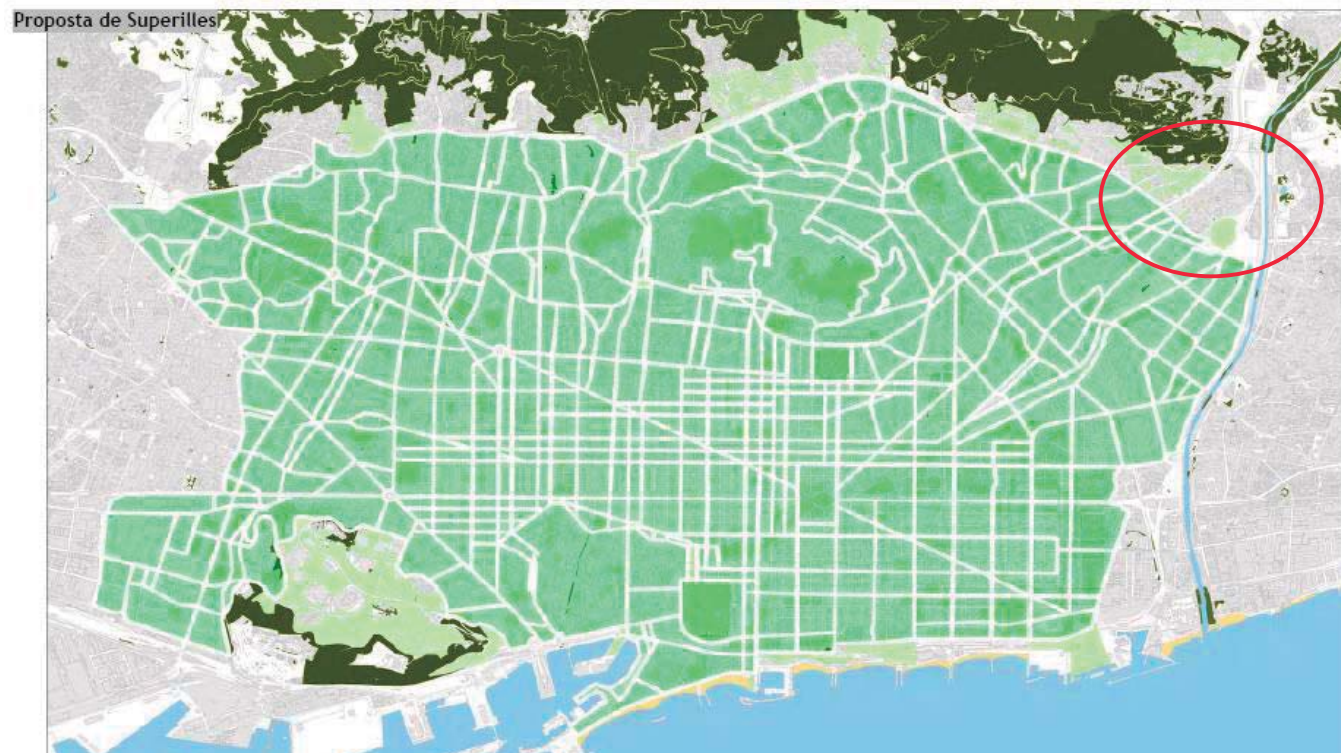


8 MILLORA DE L'EFICIÈNCIA DE LA CÀRREGA I DESCÀRREGA



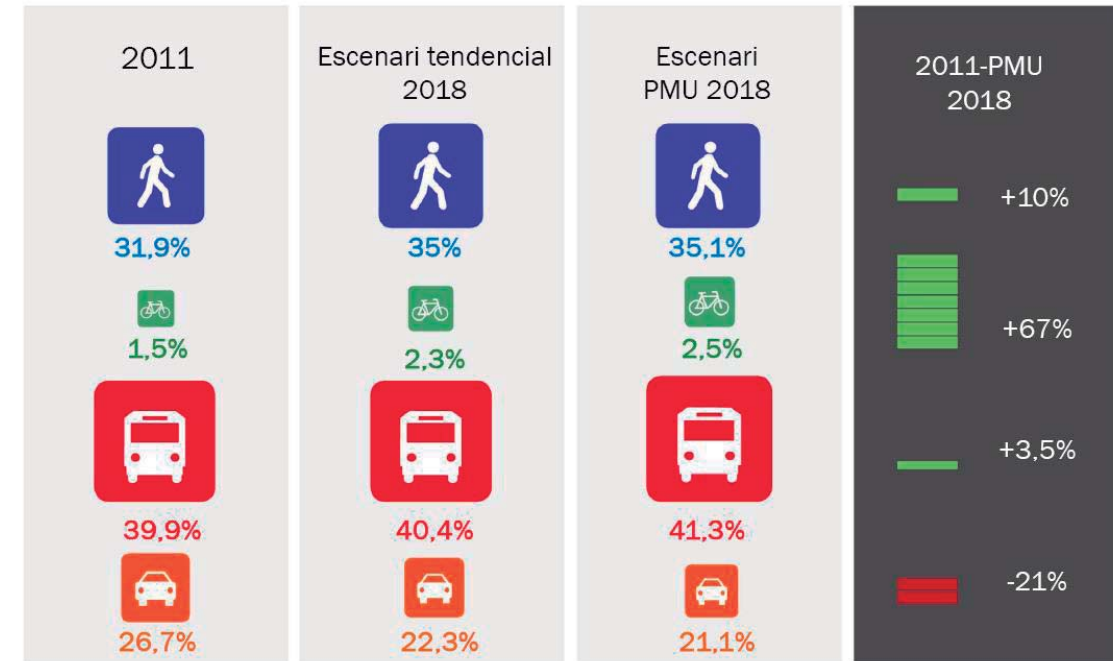
5

Proposta de superilles al PMU de Barcelona



7

REPARTIMENT MODAL



ESCENARI	ETAPES TOTALS				
	ESCENARI PARTIDA PMU 2011	ESCENARI FINAL PMU 2018	INCREMENT [%]	INCREMENT [ETAPES]	INCREMENT VEHICLES
ANY	2011	2018	2011-PMU 2018	2011-PMU 2018	2011-PMU 2018
TP	3.126.796	3.236.234	3,5%	109.438	
VP	2.088.348	1.649.795	-21,0%	-438.553	-350.842
A PEU	2.500.200	2.750.220	10,0%	250.020	
BICICLETA	118.151	197.312	67,0%	79.161	
TOTAL	7.833.495	7.833.561			

6

Recollida d'informació

Informació facilitada per l'Ajuntament i altres plans

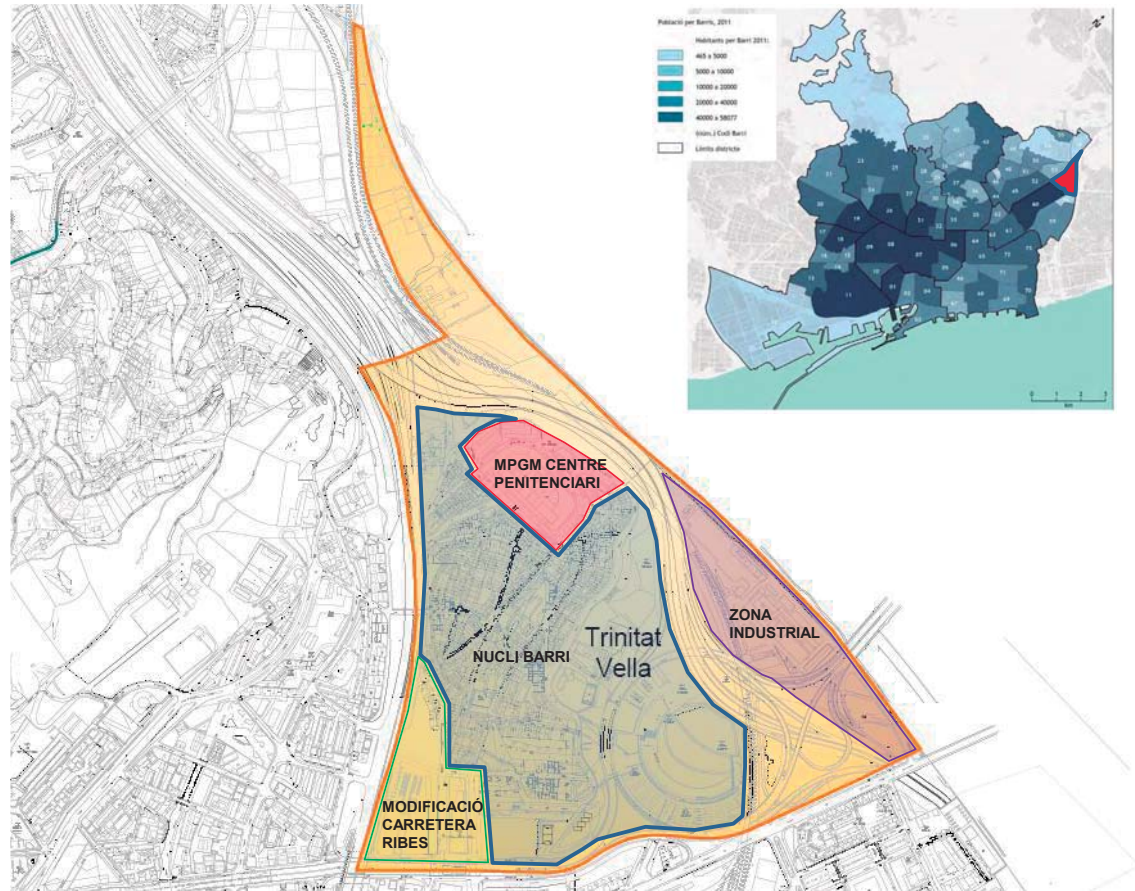
- Dades socioeconòmiques
- Ordenances
- Projectes urbanístics i de mobilitat
- Pla Local de Seguretat Viària
- PAES
- Oferta i demanda d'aparcament regulat
- Oferta de carrils ciclable

Treball de camp

- Inventaris d'oferta i demanda
- Aforaments de vehicles, vianants i bicicletes
- Comptatges de seguretat viària (velocitat, casc, mòbil, etc.)

8

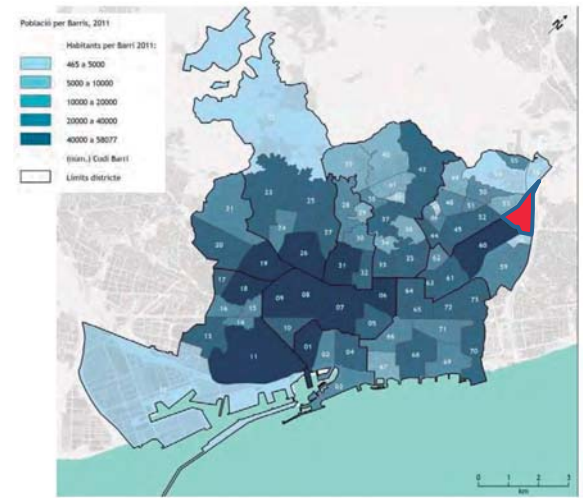
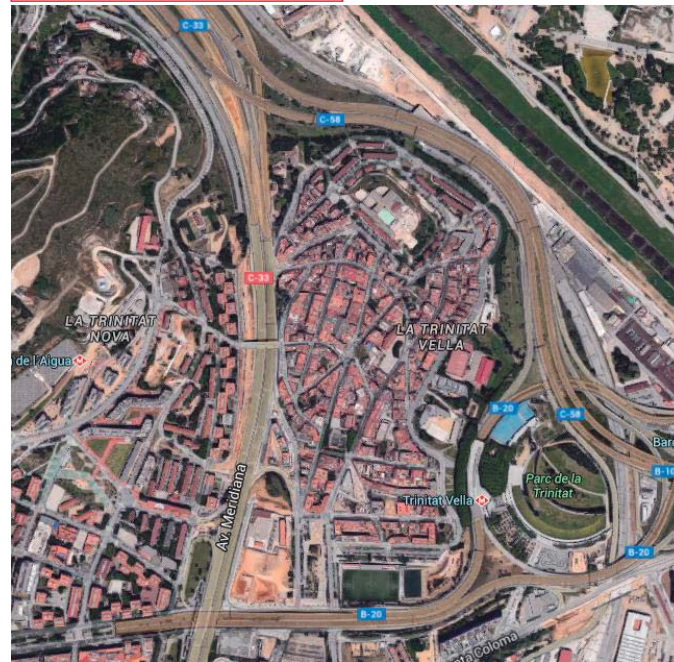
Zonificació



9

Anàlisi territorial i socioeconòmic

10.241 Habitants (Ajuntament 2014)



	Població	Superfície (ha)	Densitat (hab/ha)	Densitat neta (hab/ha residencial)	Renda familiar per habitant (índex Barcelona=100)	Parc de vehicles 2014	Índex motorització
Trinitat Vella	10,241	81	126	807	52.2	4,196	410
Sant Andreu	146,846	656.5	224	770	72.9	73,932	503
Barcelona	1,611,822	10215.9	158	626	100	916,522	569

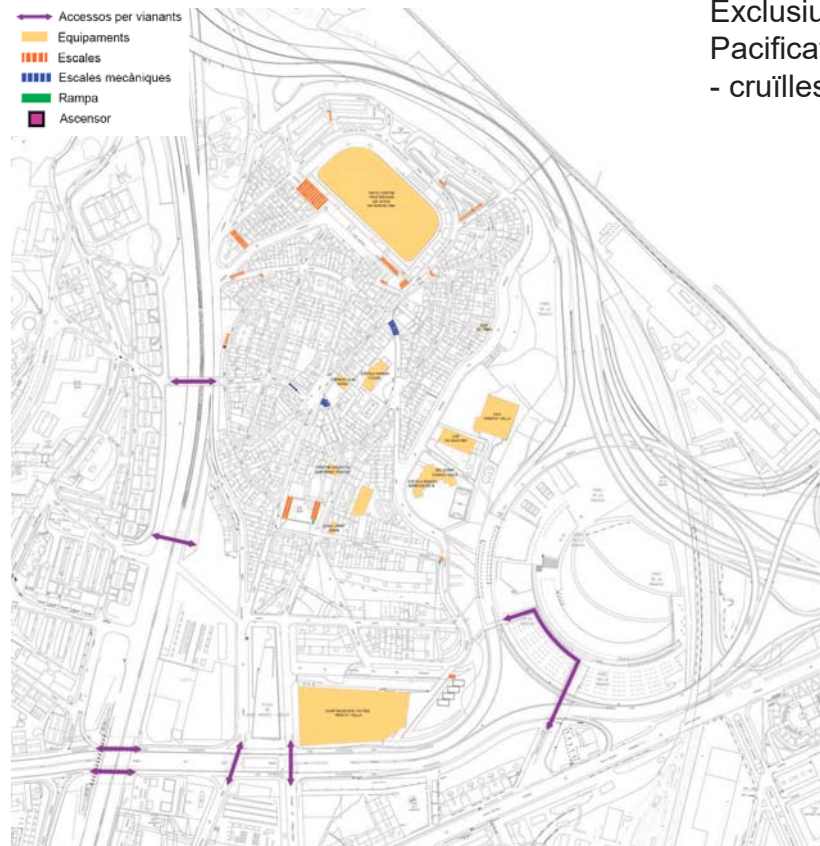
10

Mobilitat a PEU



11

La mobilitat a peu

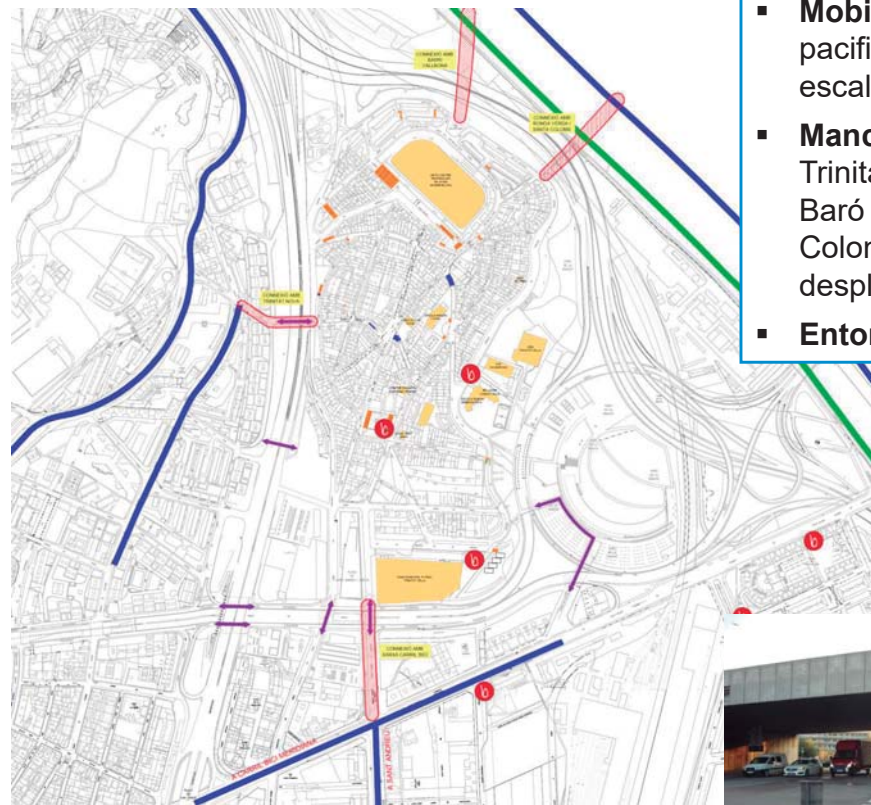


OFERTA: Xarxa Mobilitat interna
 Viari 6,8 Km
 Excliusiu vianants 242 m 3,6%
 Pacificat 5,4 km 79%. (Plataformes úniques - cruïlles elevades - ampliació de voreres)



12

Diagnosi de la mobilitat a peu

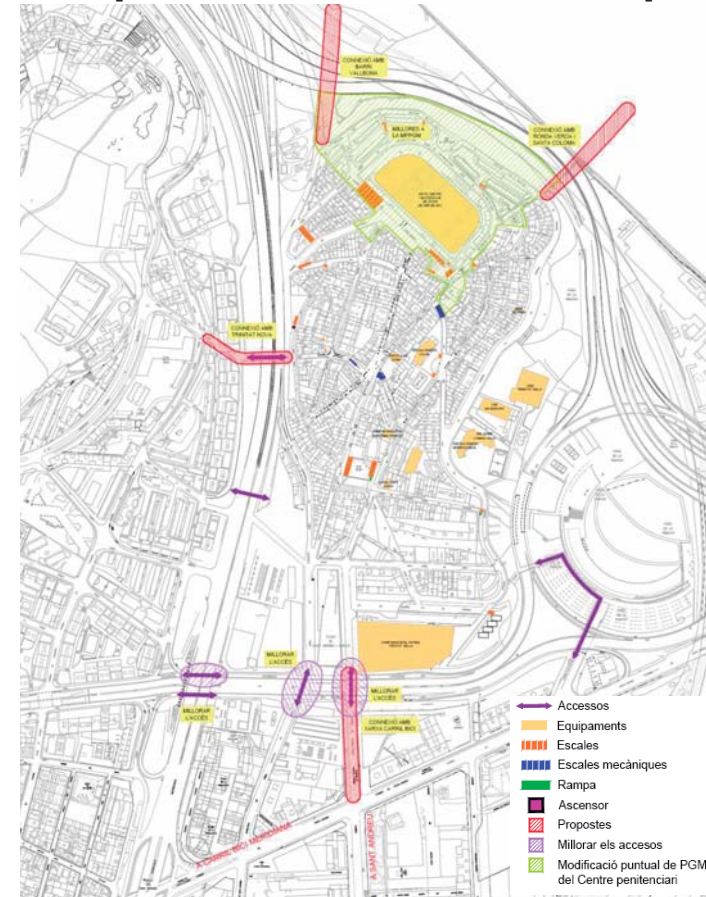


- **Mobilitat interna correcta.** Carrers pacificats, plataformes úniques, escales mecàniques...
- **Manca de connexió externa.** Barri de Trinitat Nova, Vallbona, Sant Andreu, Baró de Viver, municipi de Santa Coloma. (Passos poc atractius per als desplaçaments a peu).
- **Entorns centre Penitenciari.** MPMG.



13

Propostes de la mobilitat a peu



- Nou pas inferior de connexió amb el barri de Vallbona.
- Nova passarel·la entre Trinitat Vella, el llit del riu Besòs i Santa Coloma.
- Millora dels passos inferiors de la Ronda de Dalt i Meridiana seguint l'exemple del lateral de Meridiana sota el pont de Sarajevo.
- Reurbanització i escales mecàniques als entorns del centre penitenciari. Pendent MPMG.
- Ampliació de la zona de vianants i pacificació del trànsit de la plaça de Josep Andreu i Abel.

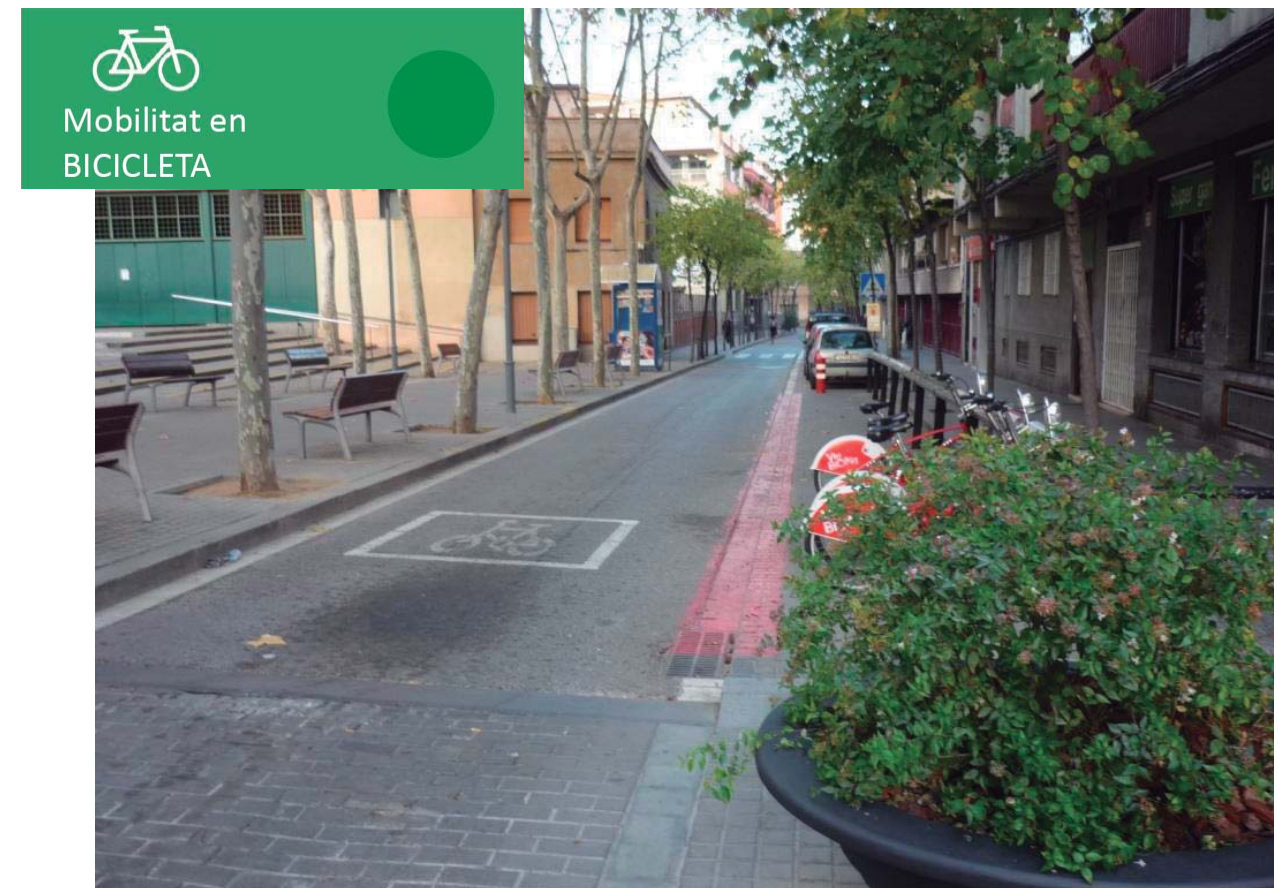


14

Propostes de la mobilitat a peu i bicicleta



- Estudi de camí escolar per als 3 centres educatius de Trinitat Vella:
 - Escola Ramon Berenguer III
 - Escola Ramón y Cajal
 - Escola Santíssima Trinitat
- Reforçar la seguretat i el foment dels desplaçaments a peu i en bicicleta.

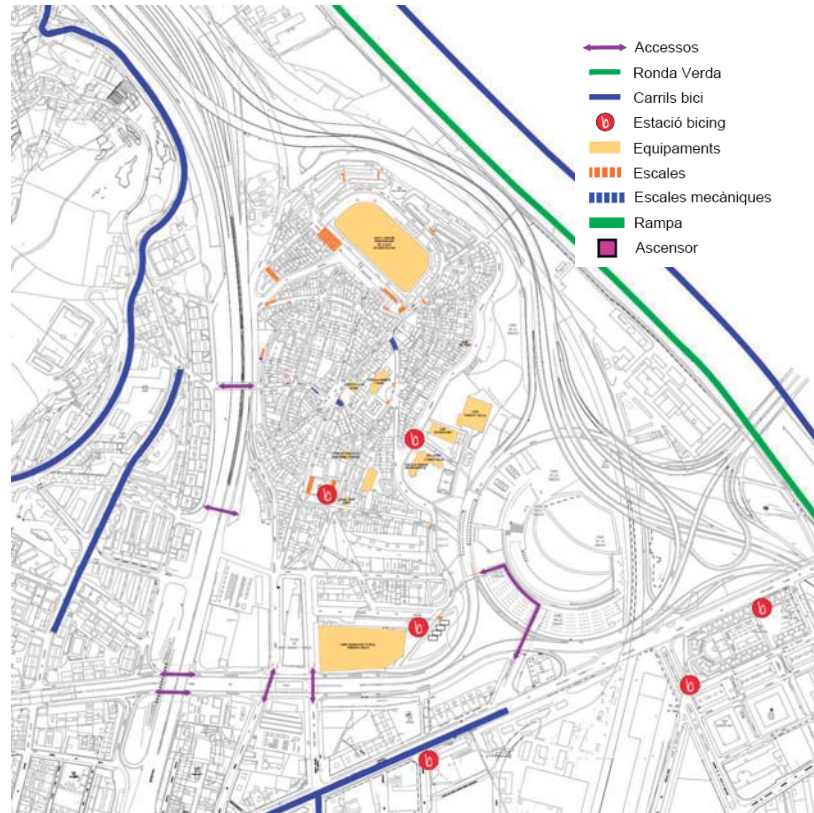


15

16

La mobilitat en Bicicleta

OFERTA ACTUAL DE VIES CICLABLES

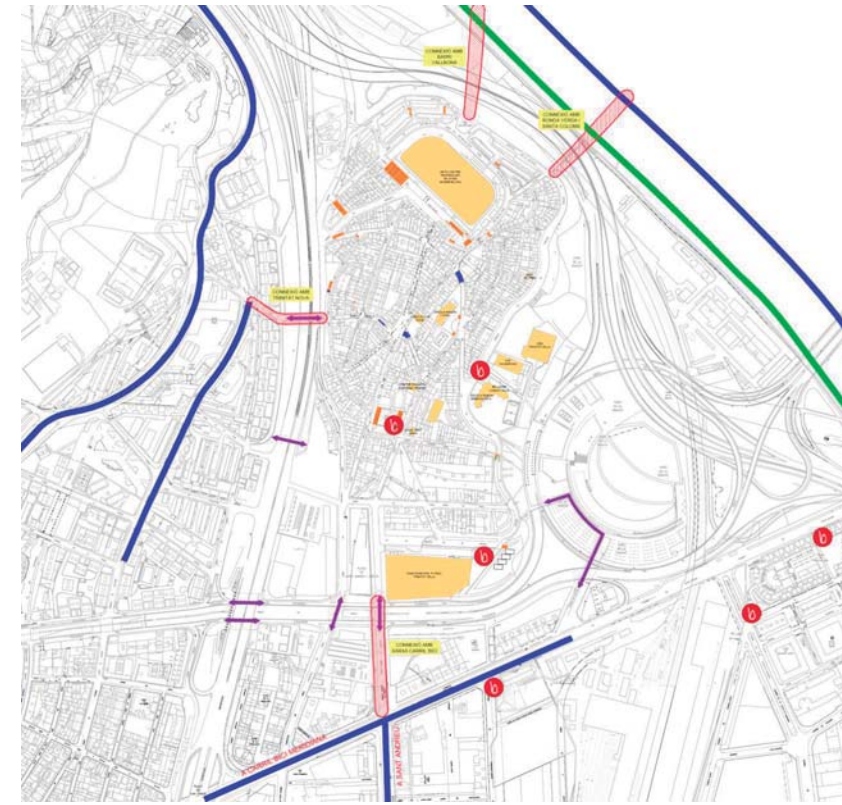


- No hi ha carrils bici al barri.
- La xarxa viària del barri és ciclable: carrers sentit únic i un carril, baix volum de trànsit, velocitats limitades a 30 km/h.
- Existeixen 3 estacions de Bicing.



17

Diagnosi de la mobilitat en Bicicleta

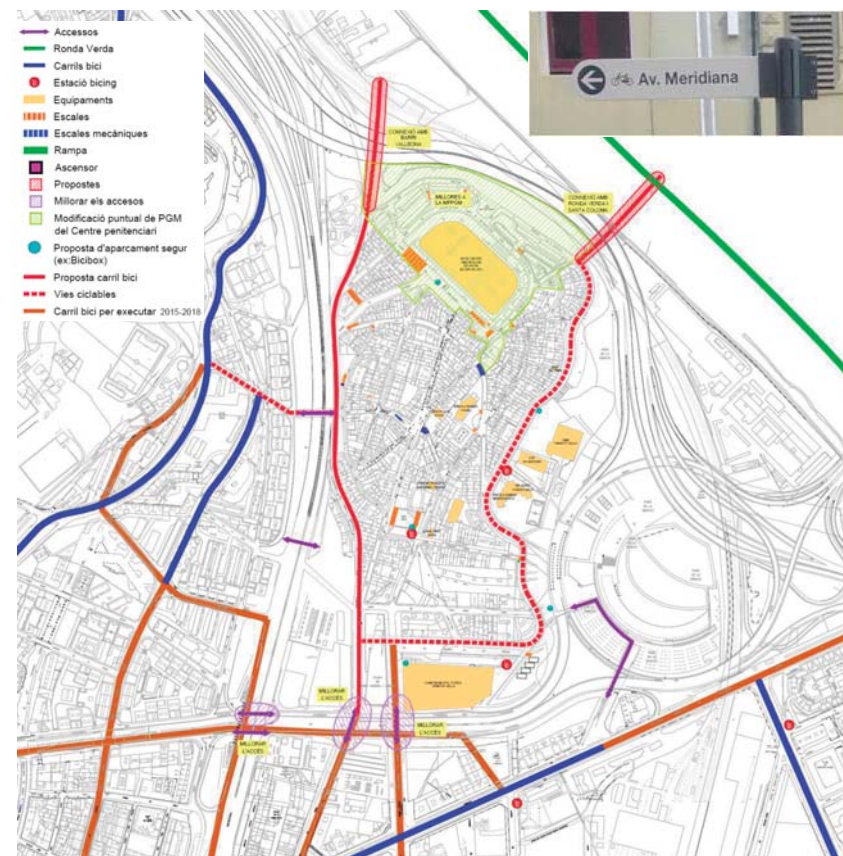


- Viari intern atractiu per a la circulació en bicicleta.
- Exceptuant pendents >8%
- Manca de connexió amb els carrils bici de la ciutat.
- Manca connexió Ronda Verda
- Aparcaments bicis no utilitzats



18

Propostes de la mobilitat en Bicicleta



- Nou carril bici per Carretera de Ribes fins a Vallbona.
- Itinerari de bicicletes per Via Barcino amb connexió nova passarel·la cap al llit del Besòs i Santa Coloma.
- Nova passarel·la cap al llit del Besòs i Santa Coloma.
- Nou pas inferior de connexió amb el barri de Vallbona.
- Proposta aparcaments bicis segurs (bicibox).
- Connexió del barri amb la resta de carrils bici de la ciutat:
 - Pont de Sarajevo
 - Torras i Bages
 - Ctra. de Ribes

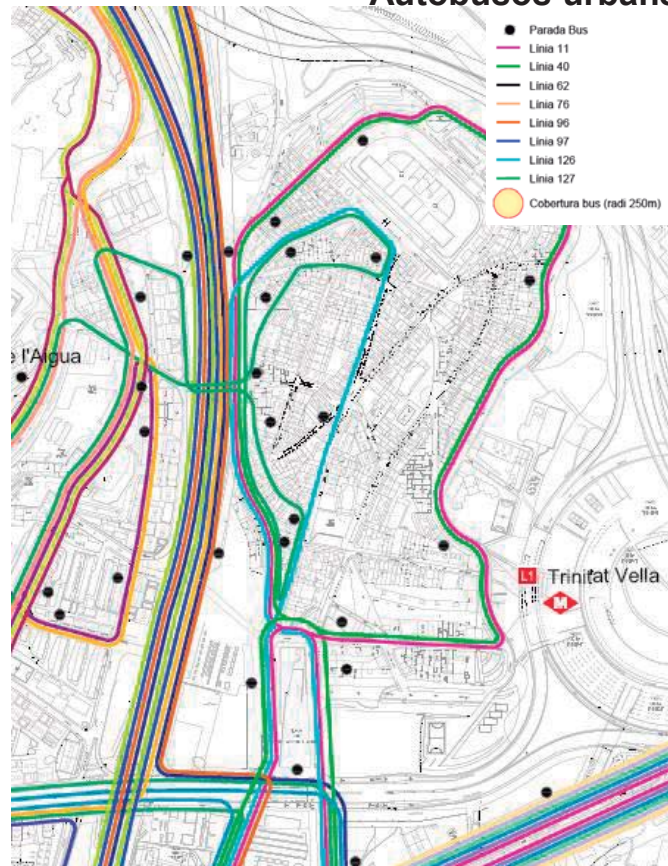
19



20

El transport públic

Autobusos urbans



Autobusos urbans	
11	Trinitat Vella - Roquetes
40	Port Vell - Trinitat Vella
62	Pl. Catalunya-C. Meridiana
76	St. Genís-C. Meridiana
96	Sagrera-Montcada
97	Fabra i Puig-Valldona
Bus de barri	
126	Sant Andreu
127	Roquetes

Cobertura bus



21

El transport públic

Metro i rodalies

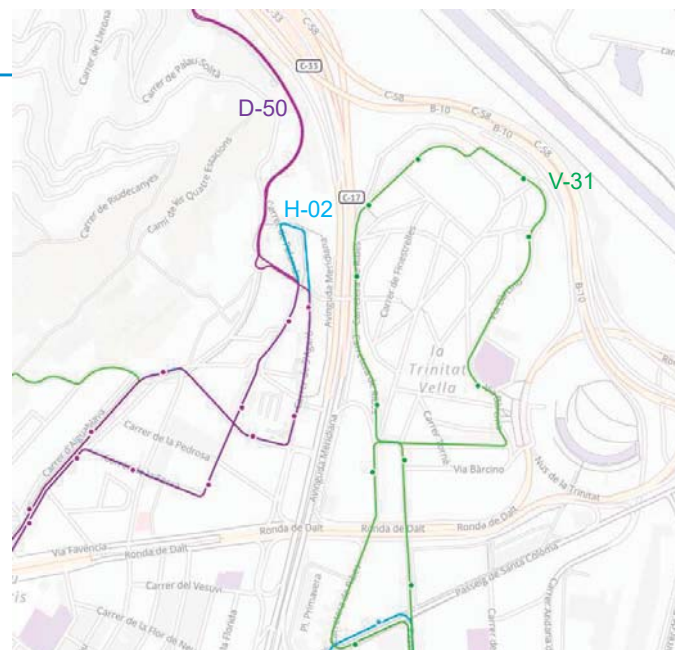


- Zona nord del barri fora de cobertura del metro.
- Parada de Trinitat Vella ubicada a la zona baixa.

22

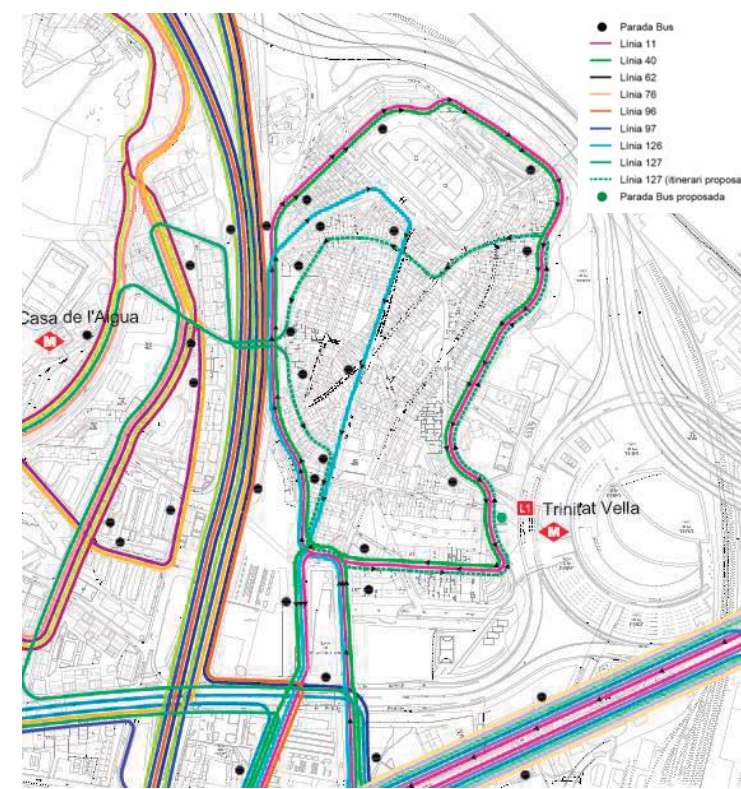
Diagnosi del transport públic

- Actualment fora de la cobertura de la Nova Xarxa de Bus fins que no es completi la xarxa amb la línia V31 que entrarà al barri i la D-50 i H-02 que circularà per barri de la Trinitat Nova.
- La única parada de metro queda a més de 500 m d'una part important del barri.
- Falta connexió Metro centre del barri en bus. Les línies 11 i 40 dona servei Barri → Metro però no hi ha servei Metro → barri.
- Parades a la C-17 amb voreres estretes.



23

Propostes del transport públic



- Proposta d'ampliació de recorregut del bus de barri L127 per la parada de Metro. Millora la connexió Metro → Barri.



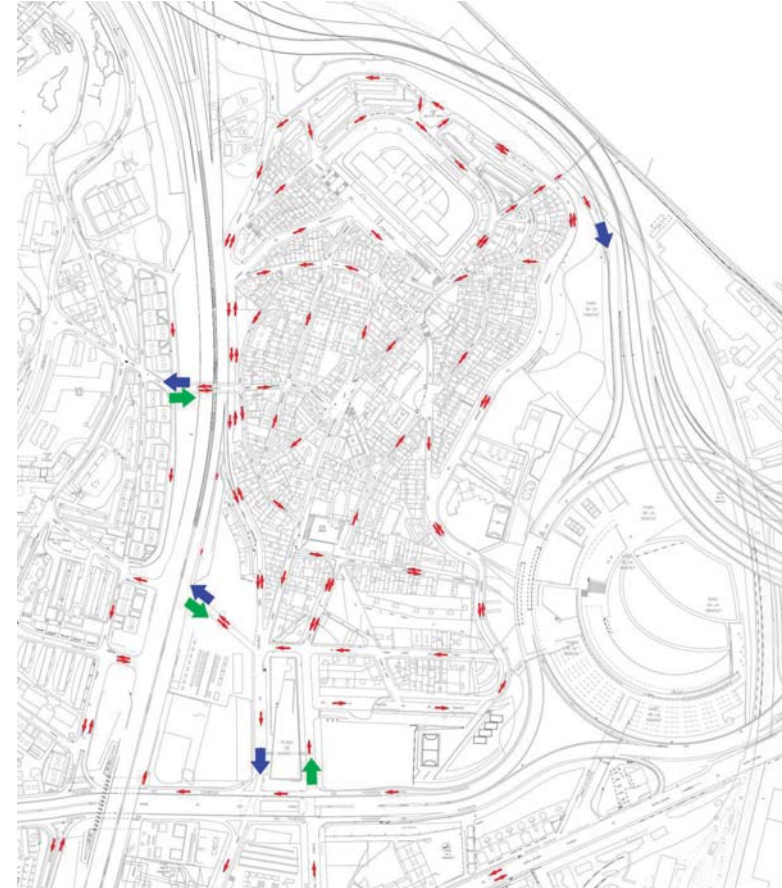
- Proposta ampliació recorregut línia L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella al PDI.
- Millora oferta però es manté la cobertura.

24

Mobilitat en TRANSPORT PRIVAT



El transport privat



Ampliació C. Tossal fins Meridiana



Ctra. de Ribes doble sentit

Diagnosi del transport privat

- Barri aïllat, sense trànsit de pas.
- Carrers interns amb baixes intensitats.
- Pocs punts d'accessibilitat al barri.
- Pocs punts conflictius. (carrer de Galícia)



Carrer de Galícia

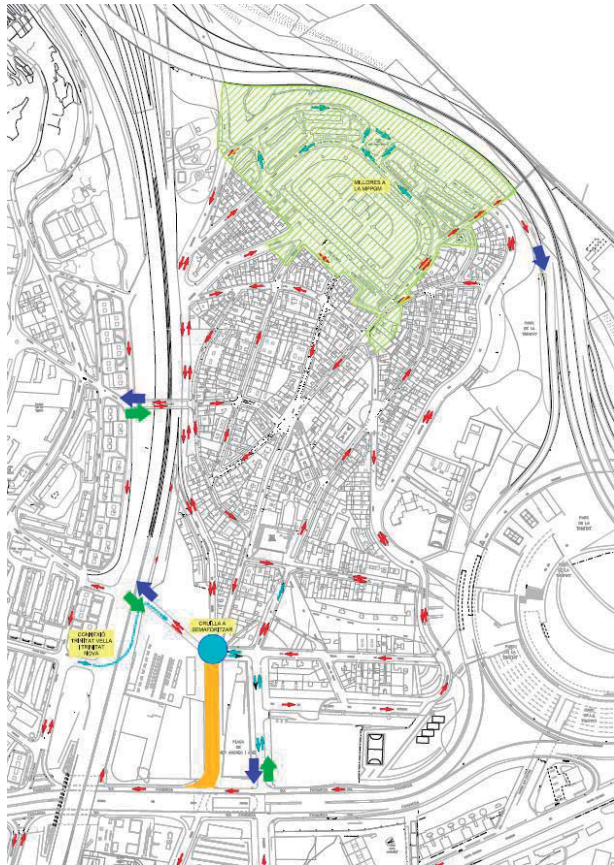


Diagnosi del transport privat

- Barri envoltat d'infraestructures viàries:
 - B-20 Ronda de Dalt
 - C-58, C-33
 - Nus de la Trinitat
 - Av. Meridiana C-17



Propostes del transport privat



- Connexió del carrer Madriguera amb Via Bàrcino eliminant les escales.
- Millora de connexió del barri amb Trinitat Nova pel Pont de Sarajevo i el carrer Tossal - Llossa - Meridiana.
- Eliminació del tram de la Carretera de Ribes entre Tossal i Via Favència. Ampliació espai vianants a la plaça Josep Andreu i Abel i doble sentit al carrer Tossal.
- Nova cruïlla amb semàfors al Carrer de Galícia - Tossal - Plaça Josep Andreu i Abel.
- Permetre el gir a l'esquerra a la cruïlla Tossal - Galícia per a eliminar el doble sentit del carrer Galícia al tram estret.

29

APARCAMENT



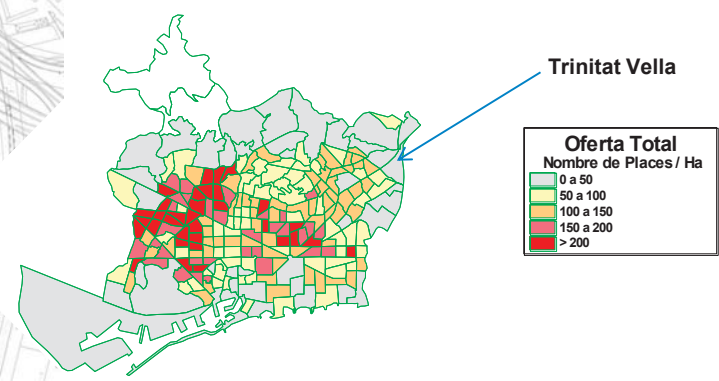
30

Aparcament. Oferta

- Aparcament lliure en cordó
- Aparcament lliure en bateria
- Càrrega i Descàrrega
- Aparcament motos
- Solars



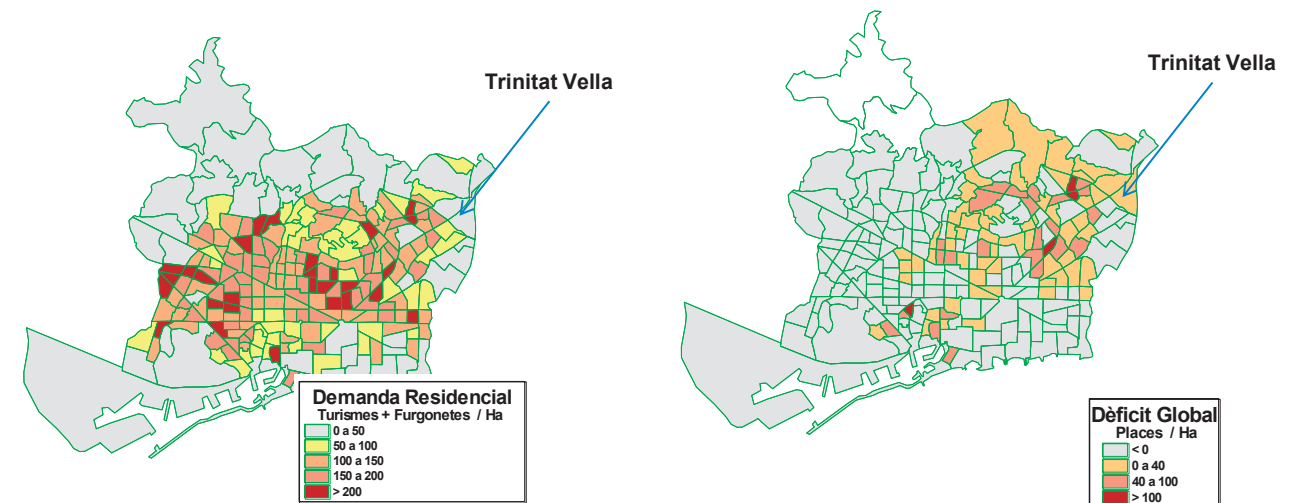
- Al viari intern s'ha eliminat l'aparcament
- Creació d'aparcaments en solars.
- Pàrquing al carrer de Galícia de B:SM per a residents.
- Places a calçada: 975 de les quals 240 a solars.
- Places aparcaments veïns: 1.217.
- Places de motos: 73.
- Places C/D: 30 distribuïdes en 12 ubicacions del barri



31

Aparcament. Diagnosi

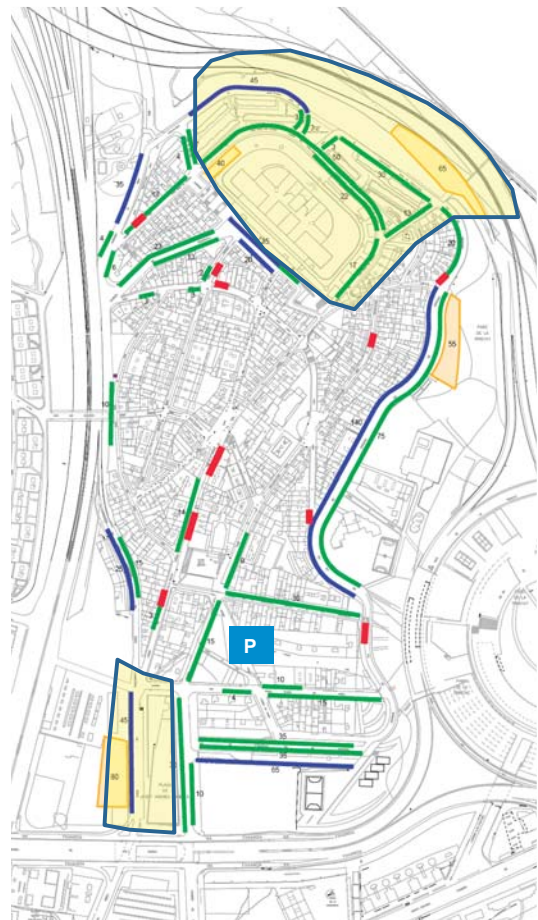
- Parc de vehicles 2014 (turismes+furgonetes) = 3061
- Oferta total = 2412
- Dèficit = 649



- Barri amb baix índex de motorització (veh/1000 hab.) de 410. La mitjana de Barcelona és de 569. No obstant, la manca d'oferta de places genera un dèficit d'aparcament.
- Existeix un pàrquing per a residents de BSM al carrer Galícia amb places lliures per lloguer.

32

Aparcament. Propostes



Les noves actuacions al barri eliminaran places d'estacionament incrementant el dèficit actual:

- Modificacions carretera de Ribes. 125 places.
- MPGM centre penitenciari.

En aquesta actuació s'ha de tenir en compte el dèficit del barri i es proposa dotar de places extra de lloguer als nous pàrquings residencials dels nous edificis.

- Es proposa reduir les places d'estacionament en calçada dels nous vials a la futura MPGM del centre penitenciari, seguint la tendència actual del barri de reduir l'espai a l'estacionament en calçada.

Externalitats mobilitat

- Contaminació ambiental.
- El barri es troba envoltat d'infraestructures viàries de gran capacitat d'accés a la ciutat de Barcelona.
- Les mesures per a reduir la contaminació i l'ús del vehicle privat són de nivell municipal i supramunicipal (l'AMB i la Generalitat de Catalunya). Entre les diferents propostes incloses als diferents plans directors de mobilitat cal destacar: La millora del servei del transport metropolità, renovació del parc de vehicles, P&R, gestió de l'estacionament...)
- Es proposa demanar a la Generalitat un estudi sobre les immissions al barri. Estacions mòbils de control de contaminants atmosfèrics.



Externalitats mobilitat

- Contaminació acústica vies d'alta ocupació.
- Proposta de millorar les barreres acústiques actuals. Pendent MPGM centre penitenciari.



Resum propostes

Modes	CODI FITXA	Propostes vinculades
Propostes vianants	P 1	Passarel·la de vianants i bicis entre Trinitat Vella - Llit riu Besòs - Santa Coloma
	P 2	Millora imatge dels passos inferiors de la Ronda de Dalt i de l'Avinguda Meridiana.
	P 3	Millora de la seguretat del pas de vianants de Via Favència amb la plaça de Josep Andreu Abelló.
	P 4	Estudi camí escolar als centres educatius del barri
	P 5	Escales mecàniques i rampes a la zona del centre penitenciari (Pendent MPGM)
	P 6	Millora connexió amb Trinitat Nova. Passo de vianants Meridiana i Pont de Sarajevo.
	P 7	Ampliació parc de la Plaça Josep Andreu i Abelló
Propostes bicicleta	P 8	Nou carril bici pel la Carretera de Ribes, connecta amb futur pas inferior Vallbona
	P 9	Senyalització itinerari de bicis per Via Barcina fins a la futura passarel·la del llit del Besòs.
	P 10	Connexió dels carrils bici de la ciutat (previsió carrils al 2018) amb el barri. Itinerari bici Pont de Sarajevo.
	P 11	Instal·lació d'aparcaments segurs tipus bicibox.
	P 12	Campanyes per al foment de l'ús de la bicicleta.
Propostes transport públic	P 13	Perllongament de la línia de metro L3 de Trinitat Nova a Trinitat Vella (Proposta al PDI)
	P 14	Ampliació recorregut del bus de barri L127 per connectar amb el metro i el CAP.
	P 15	Recuperar recorregut de les línies 62 i 76
	P 16	Canvi de sentit de la línia 11 aprofitant el doble sentit a Ctra de Ribes
Propostes vehicle privat	P 17	Apertura del carrer Madriguera amb Via Barcina
	P 18	Remodelació de la Plaça de Josep Andreu Abelló
	P 19	Trasllat de la senyalització d'orientació cap a la B-10 i B-20 al Passeig de Santa Coloma
Propostes aparcament	P 20	Adecuar amb criteris de sostenibilitat les places d'estacionament a la demanda del barri.

4. Obres i projectes a Trinitat Vella (2017)

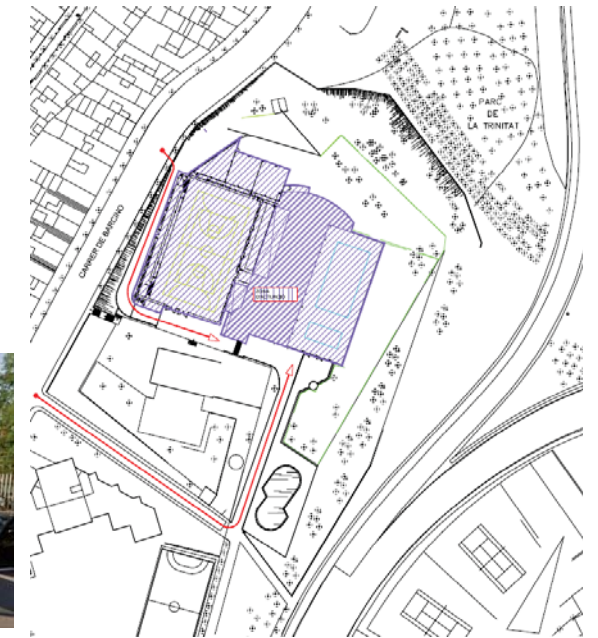
B

01

Obres en execució

01. CEM TRINITAT VELLA

- **Estat de l'actuació:** Obres en execució
- **Calendari**
 - inici obres: febrer 17'
 - final obres: juny 17'



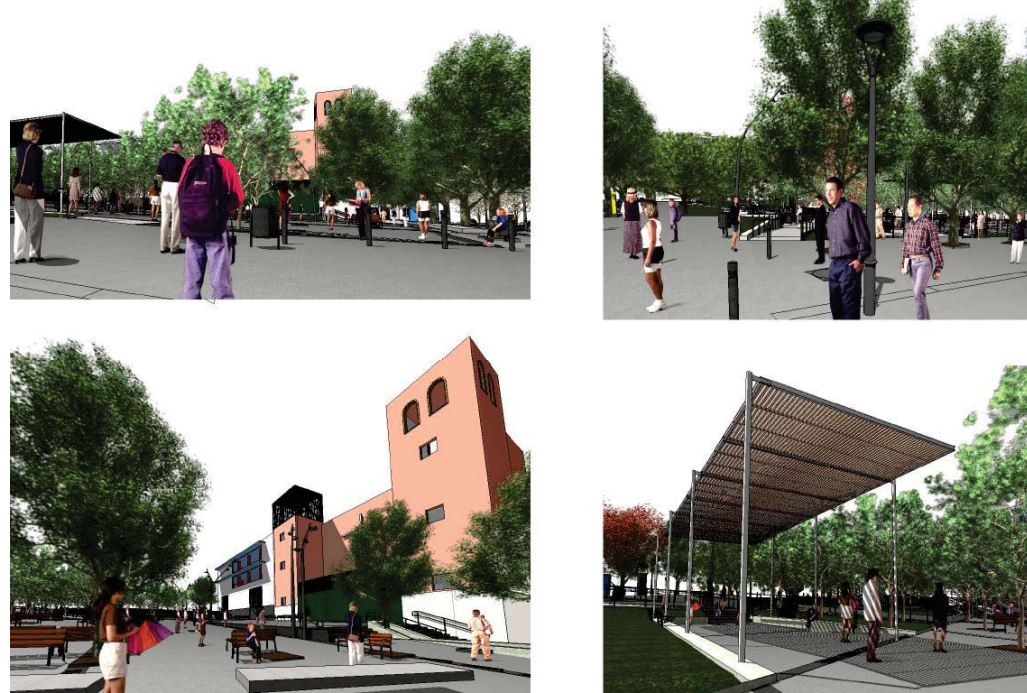
02

Projectes en redacció

02. REURBANITZACIÓ PL. TRINITAT I C. GALICIA



02. REURBANITZACIÓ PL. TRINITAT I C. GALICIA



6

02. REURBANITZACIÓ PL. TRINITAT I C. GALICIA

PLAÇA TRINITAT

- **Estat de l'actuació:** Projecte executiu en fase de Tramitació tècnica
- **Calendari**
 - Projecte definitiu: juny 17'
 - Aprovació i licitació obres: juny17' – octubre 17'
 - inici obres: novembre 17'
 - final obres: abril 18'

C. GALÍCIA

- **Estat de l'actuació:** Projecte executiu en fase de redacció
- **Calendari**
 - Projecte definitiu: agost 17'
 - Aprovació i licitació obres: setembre17' – desembre 17'
 - inici obres: gener 17'
 - final obres: juny 18'

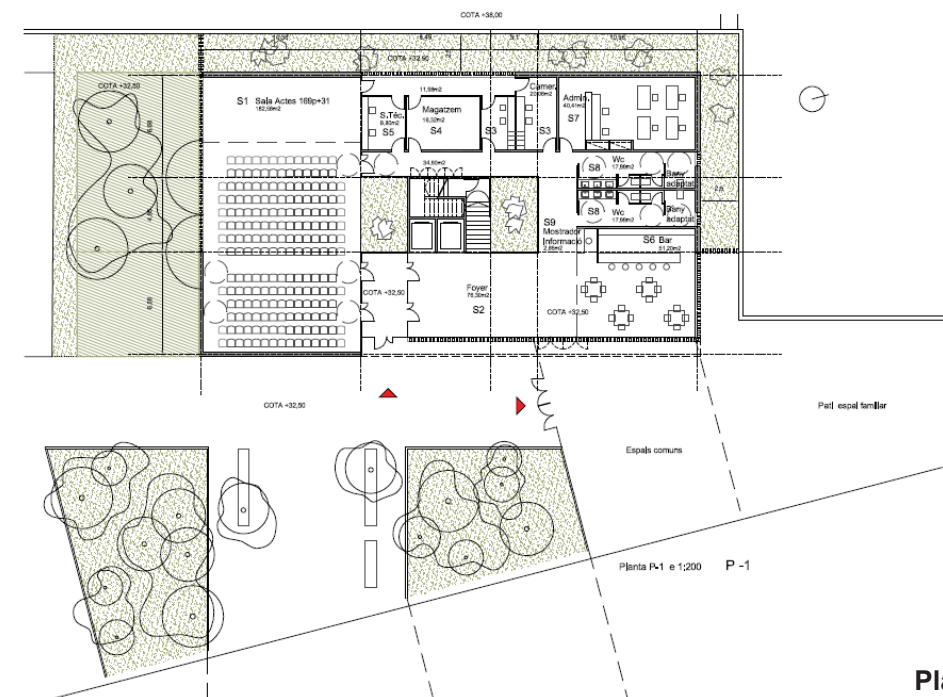
7

02. EQUIPAMENTS PORTA TRINITAT



8

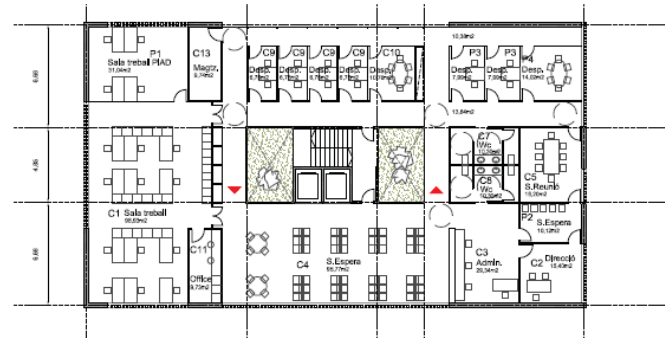
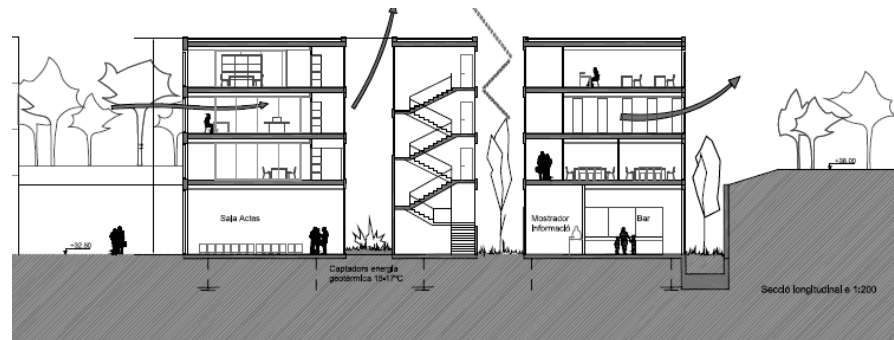
02. EQUIPAMENTS PORTA TRINITAT



Planta Baixa

9

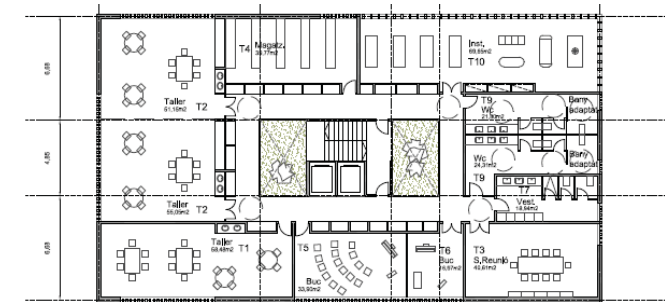
02. EQUIPAMENTS PORTA TRINITAT



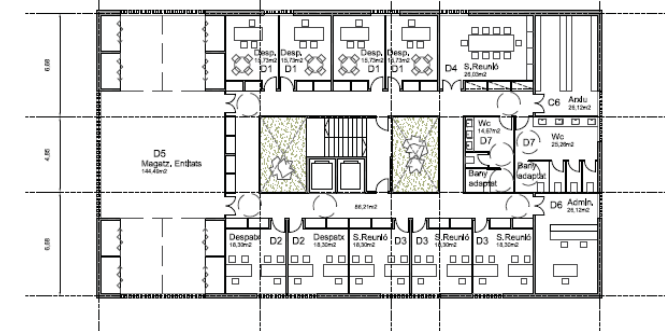
Planta 1

10

02. EQUIPAMENTS PORTA TRINITAT



Planta 3



Planta 2

11

02. EQUIPAMENTS PORTA TRINITAT



12

02. EQUIPAMENT PORTA TRINITAT

- **Estat de l'actuació:** Avantprojecte en fase de redacció
- **Calendari**
 - Redacció projecte: febrer 17' – febrer 18'
 - Aprovació i licitació obres: febrer 18' – maig 18'
 - inici obres: juny 18'
 - final obres: juny 19'
 - Inauguració equipament: octubre 19'

13

03

Actuacions futures

B

14

03. REURBANITZACIÓ PL. FORADADA

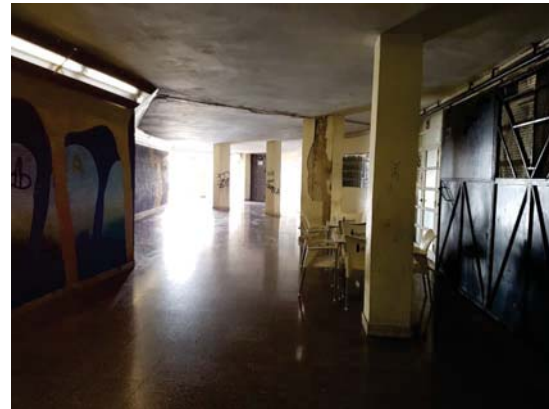
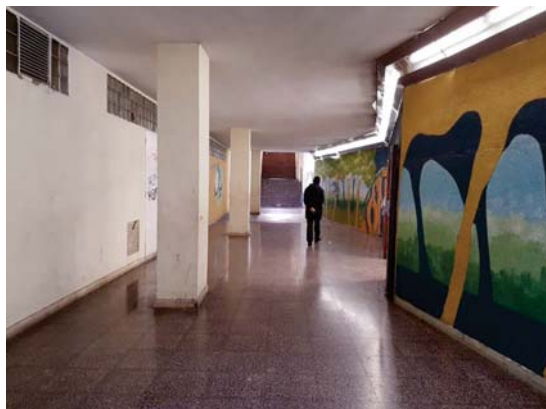
- **Estat de l'actuació:** Redacció del projecte pendent de contractar
- **Calendari**
 - Redacció projecte: abril 17' – desembre 17'
 - Aprovació i licitació obres: gener 17' – abril 18'
 - inici obres: maig 18'
 - final obres: novembre 18'



15

03. ARRANJAMENT PASSADÍS TRINITAT VELLA

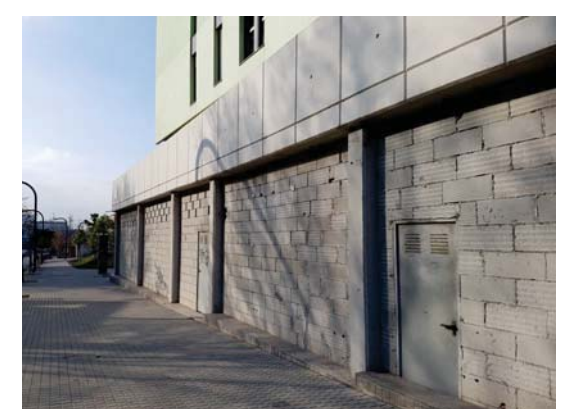
- **Estat de l'actuació:** Redacció del projecte pendent de contractar
- **Calendari**
 - Redacció projecte: maig 17' – abril 18'
 - Aprovació i licitació obres: maig 18' – agost 18'
 - inici obres: setembre 18'
 - final obres: juny 19'



16

03. CASAL DE GENT GRAN TRINITAT VELLA

- **Estat de l'actuació:** Redacció del projecte pendent de contractar
- **Calendari**
 - Redacció projecte: maig 17' – abril 18'
 - Aprovació i licitació obres: maig 18' – agost 18'
 - inici obres: setembre 18'
 - final obres: juny 19'
 - Inauguració equipament: octubre 19'



17

5. Regeneració urbana. Estratègia d'implementació. Àmbit Trinitat Vella (2018)



REGENERACIÓ URBANA

ESTRATÈGIA D'IMPLEMENTACIÓ CIUTAT BARCELONA



01 Presentem un projecte

QUE

Promou l'adequació dels edificis existents i de l'espai públic de la ciutat, fomentant l'aplicació de mesures d'estalvi energètic.



PERQUÈ

Cal adaptar els edificis als requeriments tècnics, d'habitabilitat i d'accessibilitat, per tal de millorar la qualitat de vida dels residents.

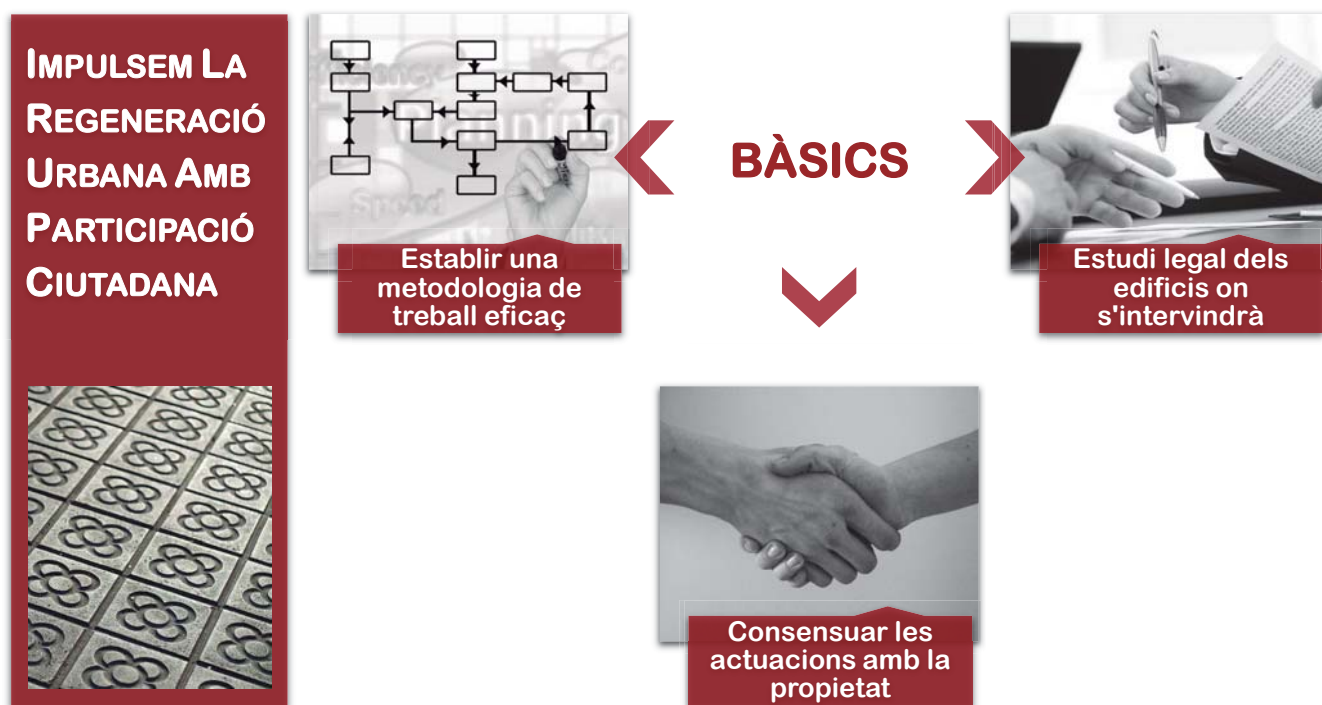


COM

Un procés obert i participatiu on els veïns puguin opinar i col·laborar en la selecció de la proposta més adient.



02 Objectius estratègics

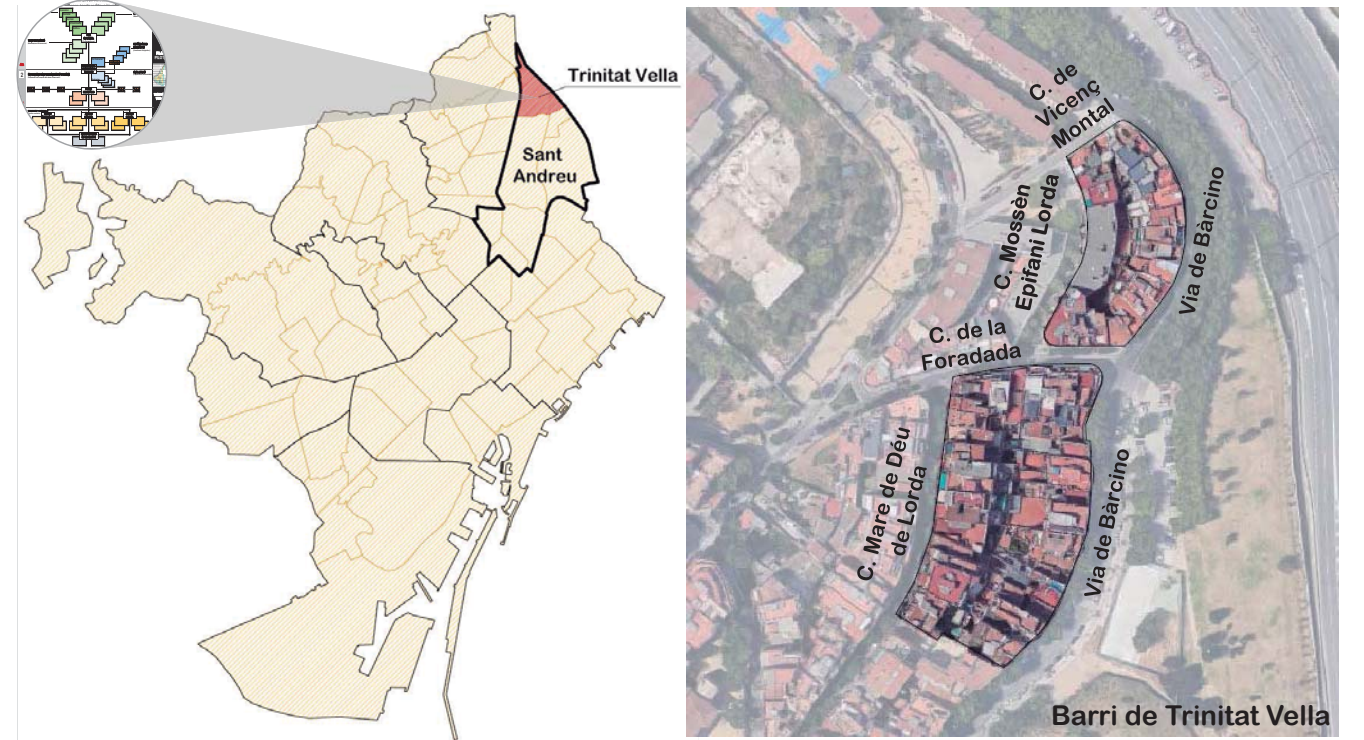


02 Objectius estratègics





04 Proposta d'àmbits d'actuació



03 Etapes de gestió operatives

Quines etapes es duren a terme?

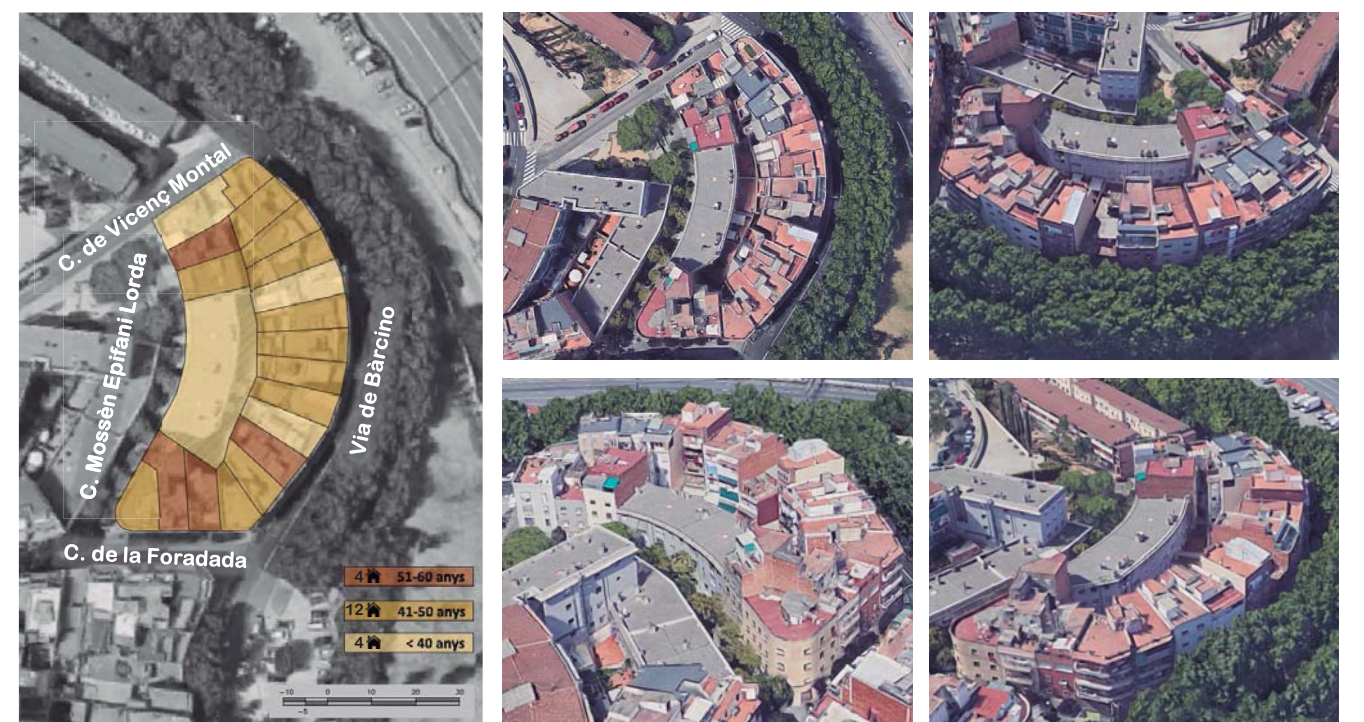
Qui ho pagarà?

Com es finançarà?

Quines etapes es duren a terme?	Qui ho pagarà?	Com es finançarà?
1 2019 Redacció de l'informe de la inspecció tècnica dels edificis d'habitatges (ITE) . Obligatori per edificis de +45 anys.	Ajuntament de Barcelona	Cost Execució Obres Subvencions concedides Import total a pagar ↓ Pagament únic Pagament fraccionat
2 2019 Anàlisi de l' estat de conservació dels edificis i proposta d'intervenció per incorporar millores funcionals.	Ajuntament de Barcelona	
3 2019 Estudi de solucions constructives que compleixin els requeriments establerts i elecció consensuada amb les comunitats de propietaris.	Ajuntament de Barcelona	
4 2020 Redacció del projecte executiu i direcció de les obres.	Ajuntament de Barcelona	
5 2020-21 Execució de les obres .	Propietaris	

04 Proposta d'actuació

ÀMBIT 1



04 Proposta d'actuació

ÀMBIT 2



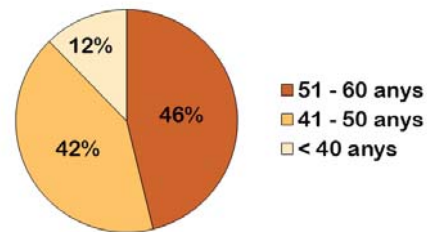
9

05 Anys de construcció del parc edificat

Àmbit 1			Àmbit 2			Àmbit 3		
Adreça	Nº	Any	Adreça	Nº	Any	Adreça	Nº	Any
Via de Bàrcino	1	1971	Via de Bàrcino	24	1965	C de la Foradada	96	1971
Via de Bàrcino	3	1971	Via de Bàrcino	26	1963	C de la Foradada	98	1970
Via de Bàrcino	5	1969	Via de Bàrcino	27	1955	C de la Foradada	100	1965
Via de Bàrcino	7	1971	Via de Bàrcino	28	1977	C de la Mare de Déu de Lorda	74	1957
Via de Bàrcino	9	1999	Via de Bàrcino	28i	1956	C de la Mare de Déu de Lorda	76	1967
Via de Bàrcino	11	1971	Via de Bàrcino	29-30	1996	C de la Mare de Déu de Lorda	78-80	1972
Via de Bàrcino	13	1970	Via de Bàrcino	31	1956	C de la Mare de Déu de Lorda	82	1972
Via de Bàrcino	15	1970	Via de Bàrcino	31i	1955	C de la Mare de Déu de Lorda	82b	1967
Via de Bàrcino	17	1999	Via de Bàrcino	32-33	2008	C de la Mare de Déu de Lorda	84	1965
Via de Bàrcino	19	1970	Via de Bàrcino	34	1971	C de la Mare de Déu de Lorda	86	1963
Via de Bàrcino	21	1967	Via de Bàrcino	35	1970	C de la Mare de Déu de Lorda	88	1968
Via de Bàrcino	23	1970	Via de Bàrcino	36	1955	C de la Mare de Déu de Lorda	90	1974
C de la Foradada	79-81	1977	Via de Bàrcino	36B	1955	C de la Mare de Déu de Lorda	92	1970
C de la Foradada	83-85	1964	Via de Bàrcino	37	1955	C de la Mare de Déu de Lorda	94	1996
C de la Foradada	87	1960	Via de Bàrcino	37i	1960	C de la Mare de Déu de Lorda	96	2002
C de la Foradada	89	1969	Via de Bàrcino	38	1955	C de la Mare de Déu de Lorda	98	1968
C de Vicenç Montal	10-14	1996	Via de Bàrcino	38i	1955	C de la Mare de Déu de Lorda	100	1971
C de Mossèn Epifani Lorda	8-16	2001	Via de Bàrcino	39	1968	C de la Mare de Déu de Lorda	102	1969
C de Mossèn Epifani Lorda	18	1970	Via de Bàrcino	40	1950			
C de Mossèn Epifani Lorda	20	1966	Via de Bàrcino	40i	1960			
			Via de Bàrcino	41	1959			
			Via de Bàrcino	41B	1955			
			Via de Bàrcino	41i	1950			
			Via de Bàrcino	42	1960			
			Via de Bàrcino	42i	1960			
			C de la Foradada	102	1966			
			C de la Foradada	104-106	1970			

Projecte resumit en xifres:

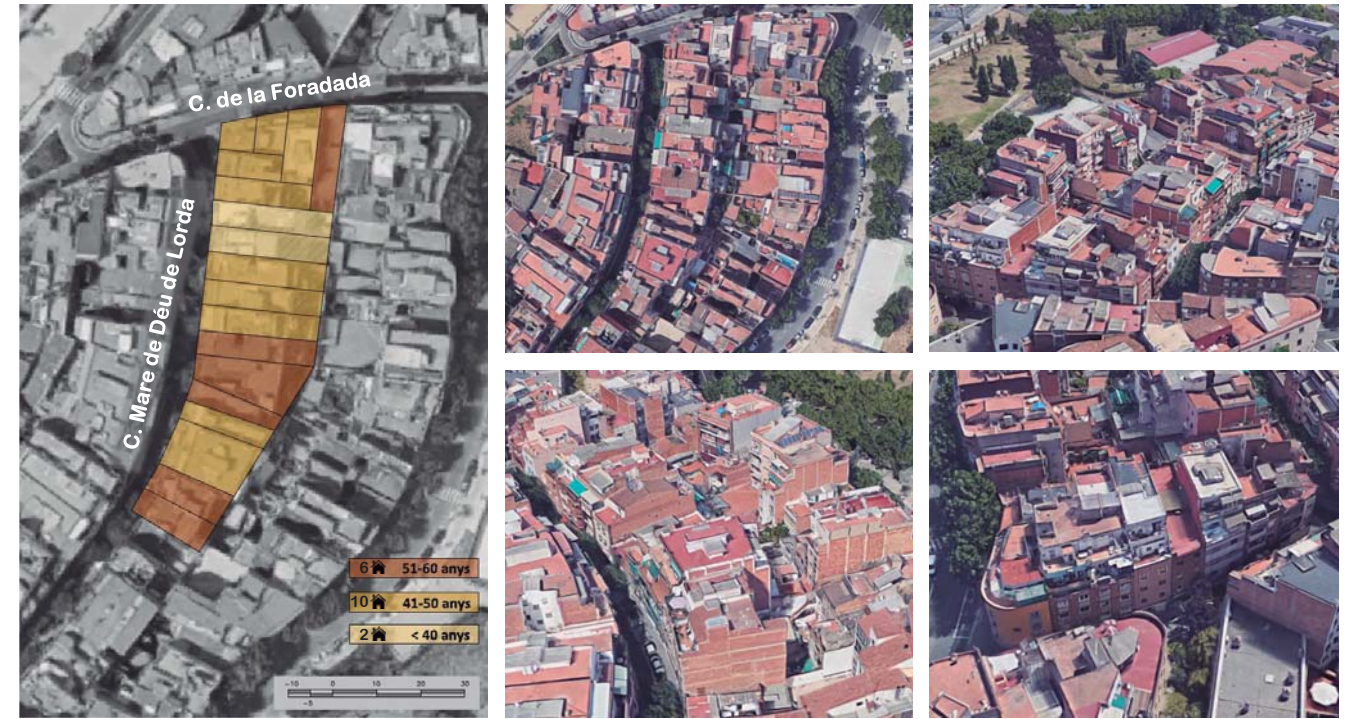
- 65 edificis privats
- 368 habitatges
- 40 locals
- 1.068 habitants*



* Tenint en compte que l'ocupació mitjana (habitants/domicili) a Trinitat Vella va ser 2,9. Lectura del Padró Municipal d'Habitants a 1 de gener 2017

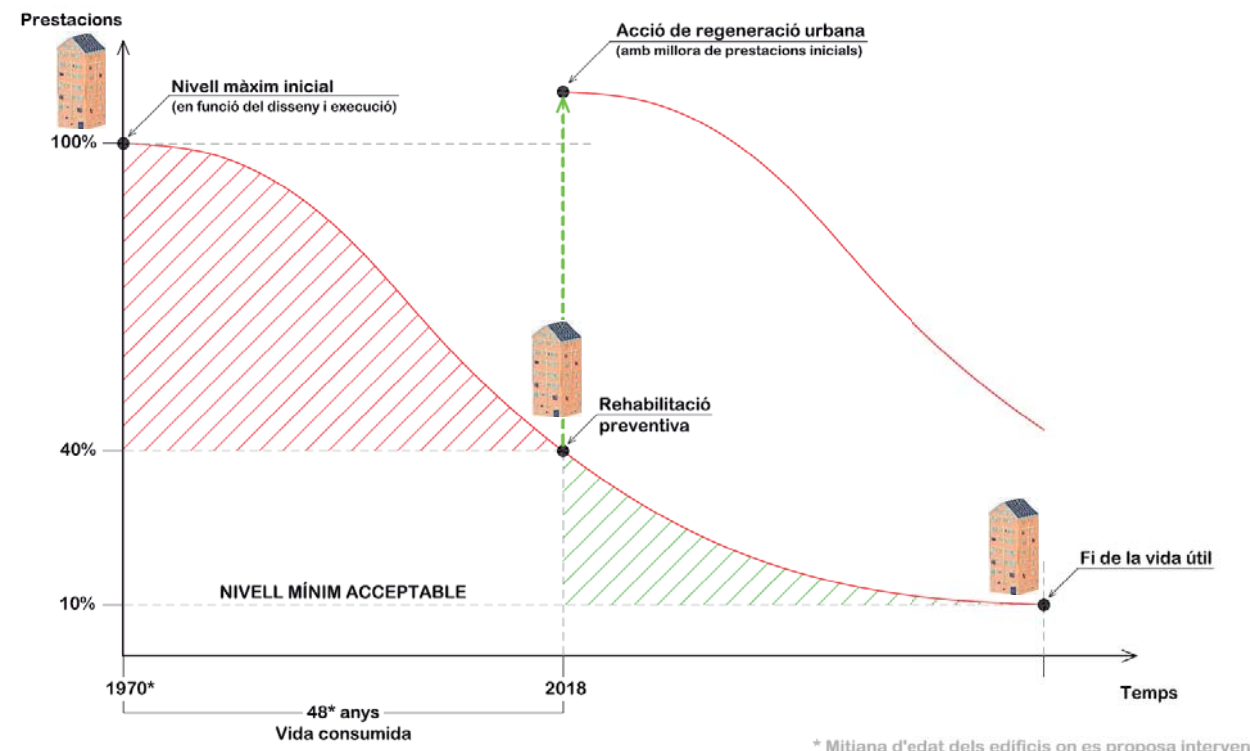
04 Proposta d'actuació

ÀMBIT 3



10

06 Anàlisi predictiu de durabilitat



* Mitjana d'edat dels edificis on es proposa intervenir

07 Experiència a Santa Coloma de Gramenet



L'Ajuntament impulsa un procés de regeneració mitjançant instruments urbanístics en àrees de rehabilitació i conservació (ARC).

PARTICIPACIÓ CIUTADANA: ELEMENT CLAU

- Aliança sòlida amb els propietaris residents que volen que el barri millori.
- Comissió de seguiment durant tot el procés.
- Consens d'elecció dels projectes tècnics amb cada comunitat de propietaris.
- Transparència total en el procés de licitació i adjudicació pública de les obres.



Projecte resumit en xifres:

- 32 edificis privats
- 100% sense ascensor
- 360 habitatges
- 26 locals
- 649 propietaris
- 1968-1974 construcció
- 1,8 M€ d'inversió



Fase 1: Carrer dels Pirineus

REGENERACIÓ URBANA

SESSIÓ INFORMATIVA

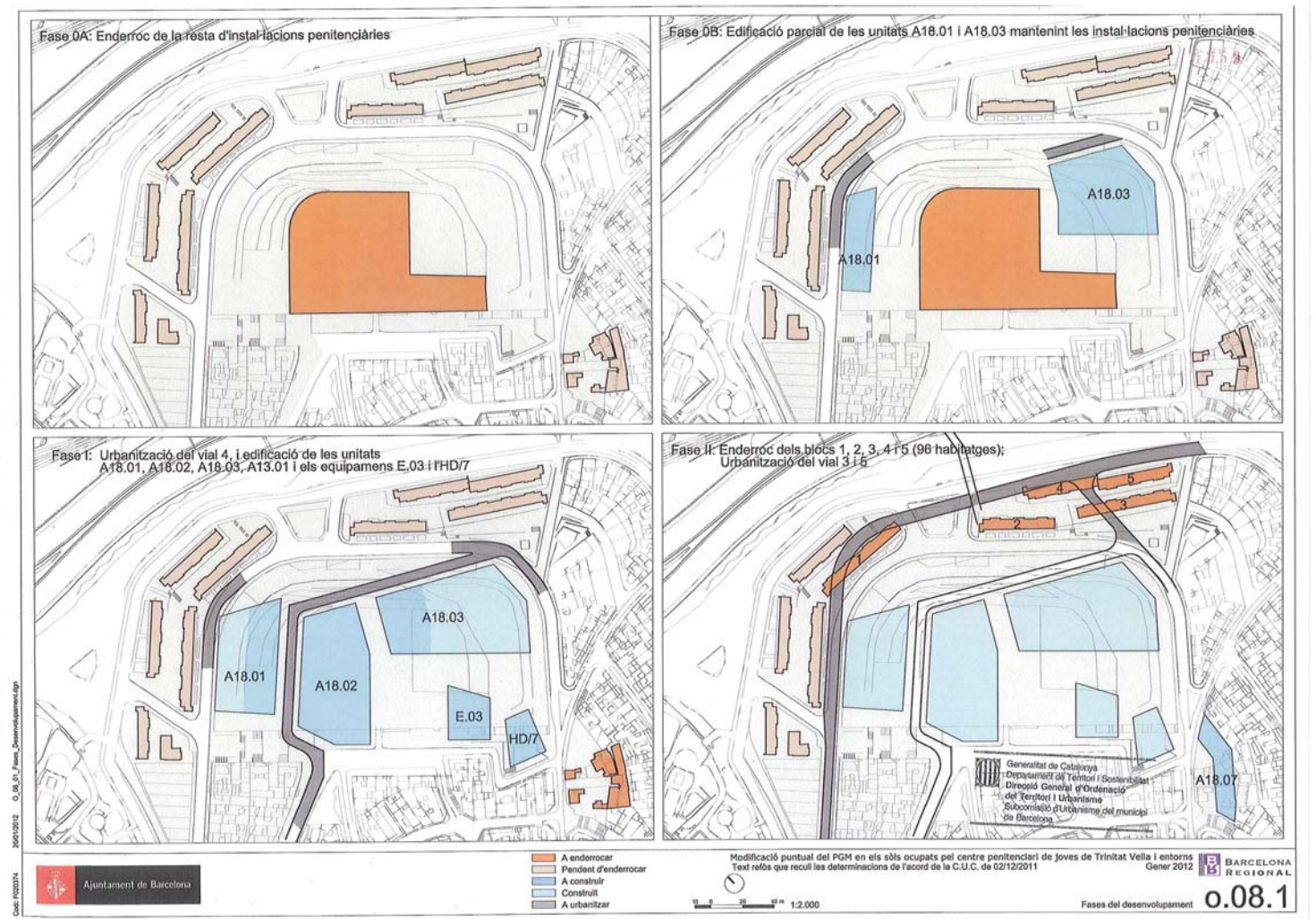
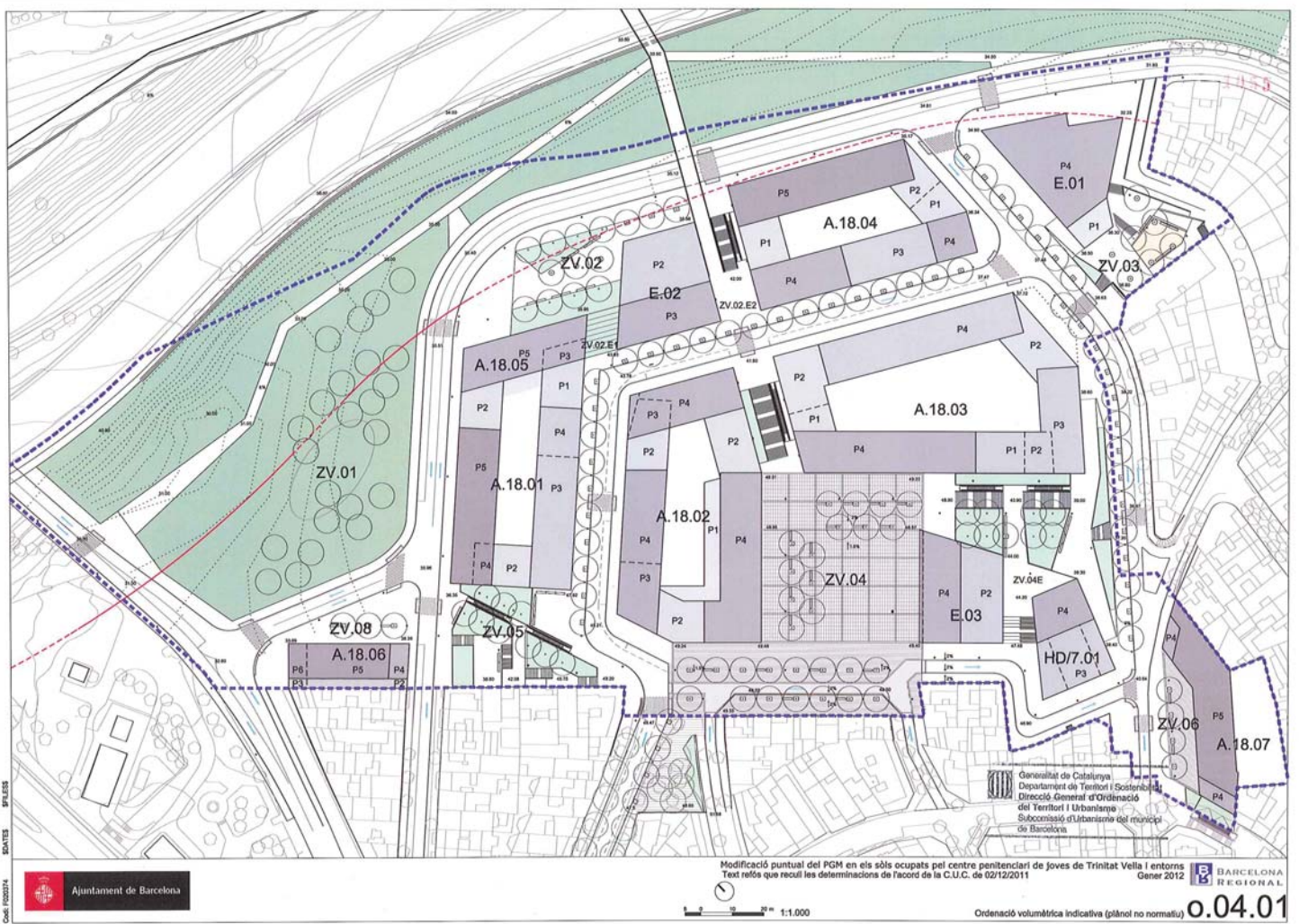
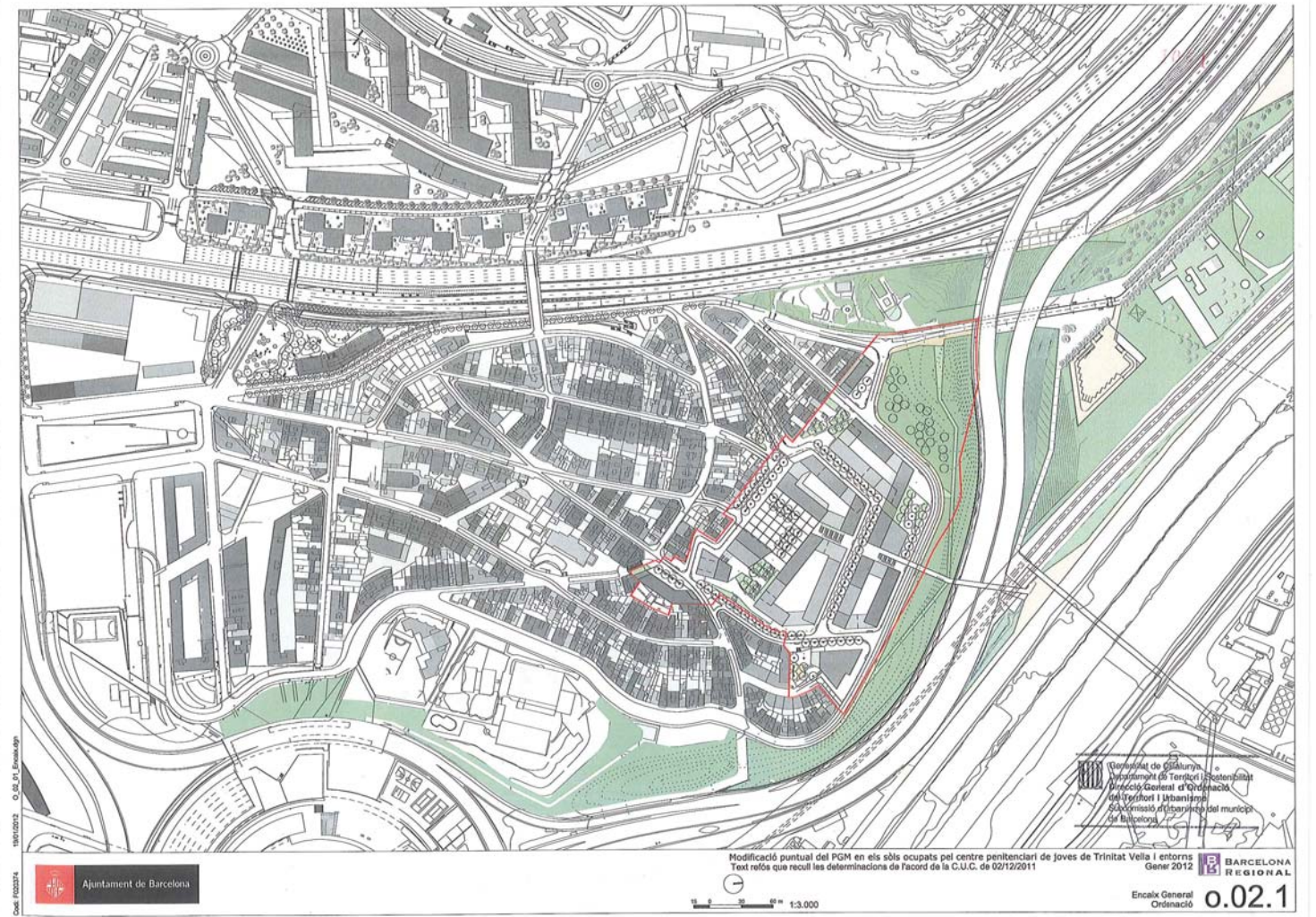
ESTRATÈGIA D'IMPLEMENTACIÓ

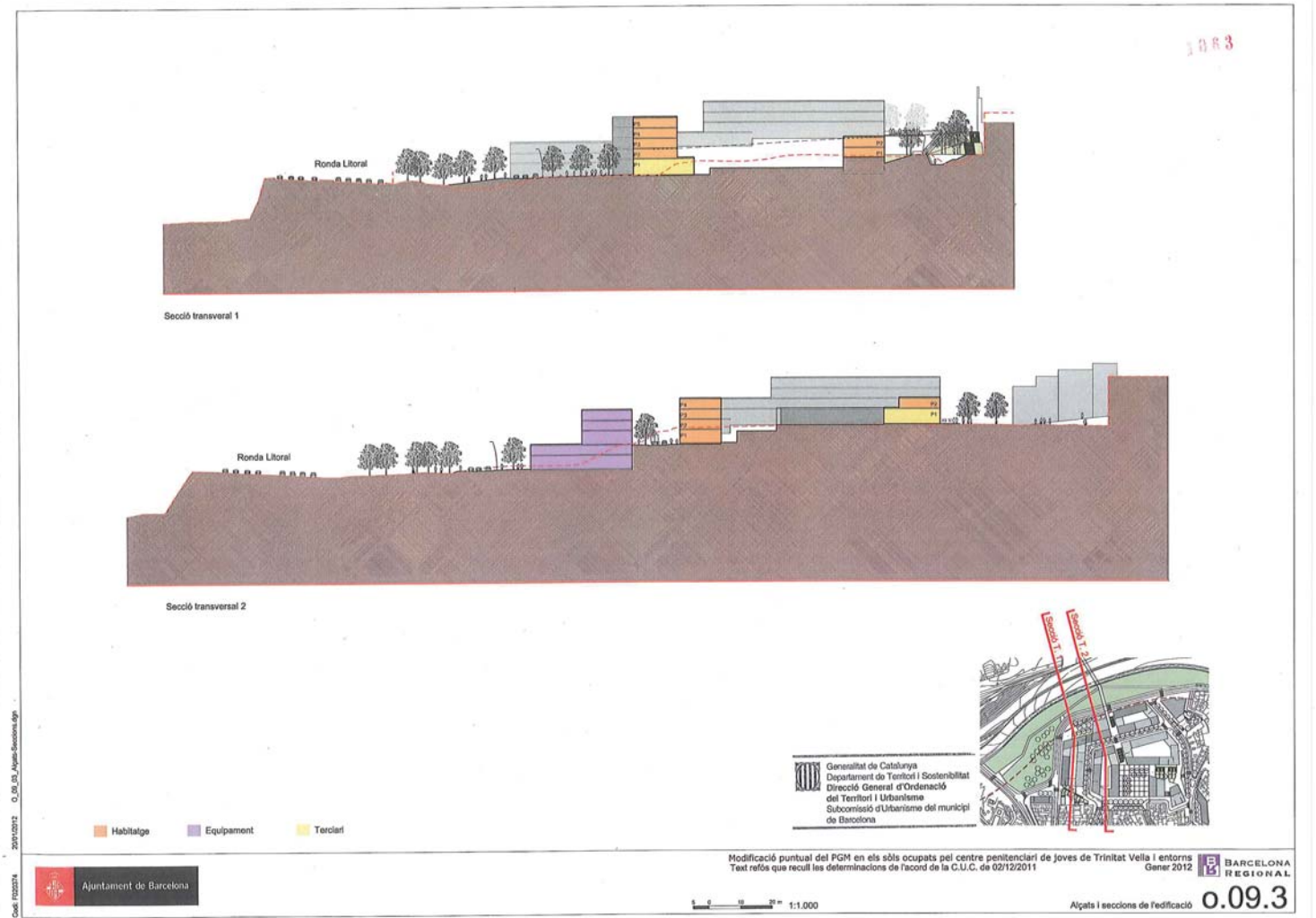
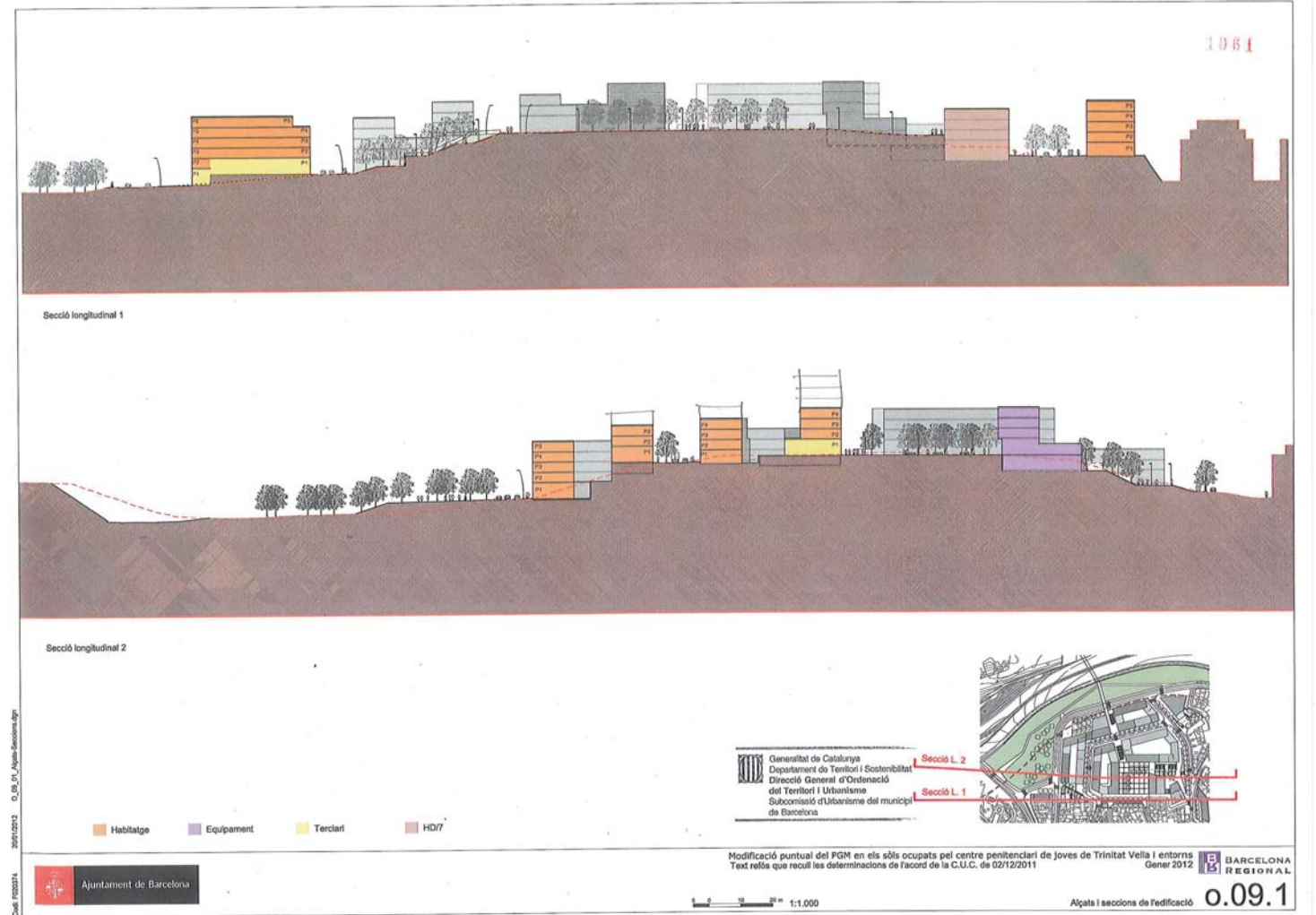
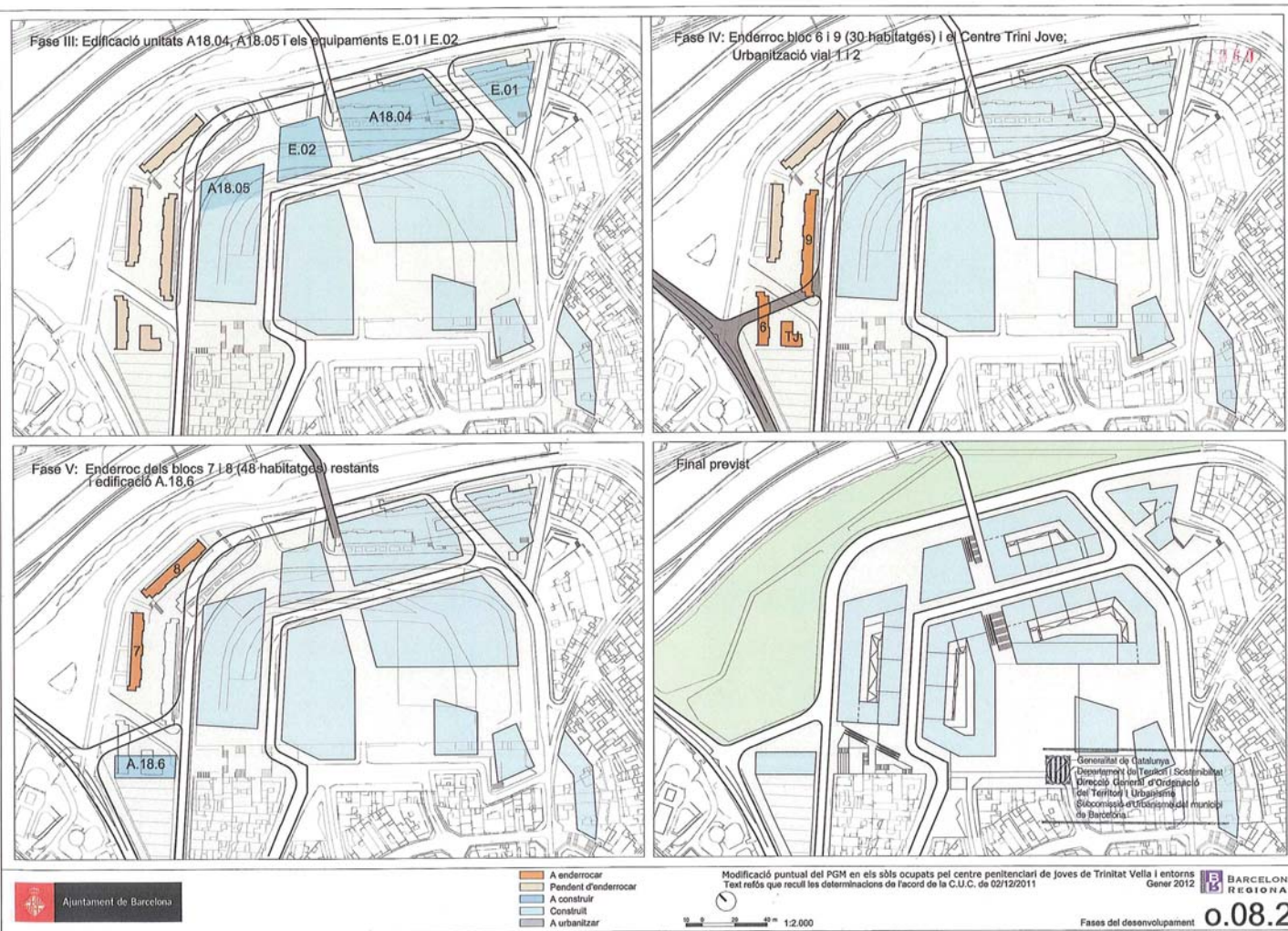
DISTRICTE SANT ANDREU - ÀMBIT TRINITAT VELLA

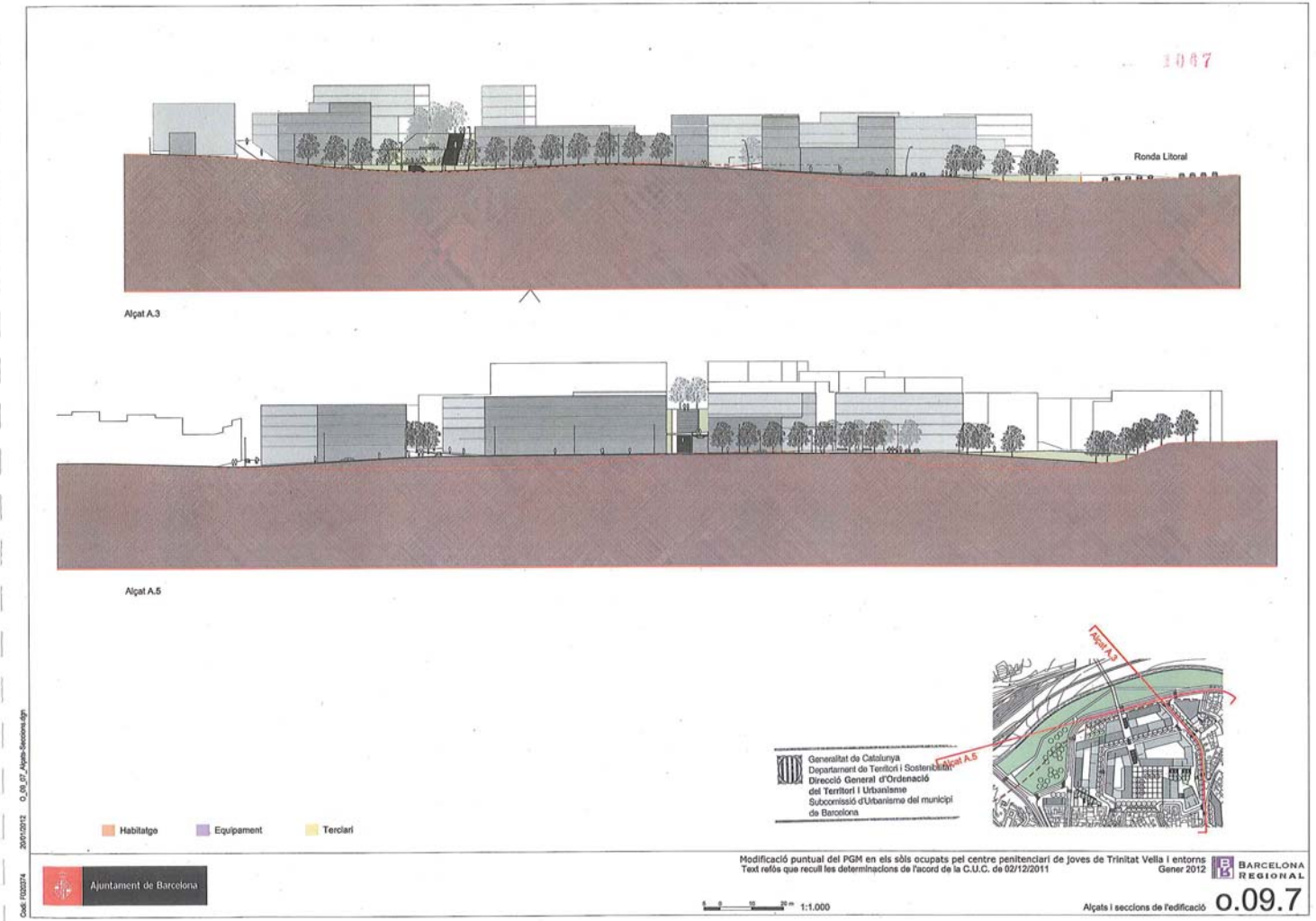
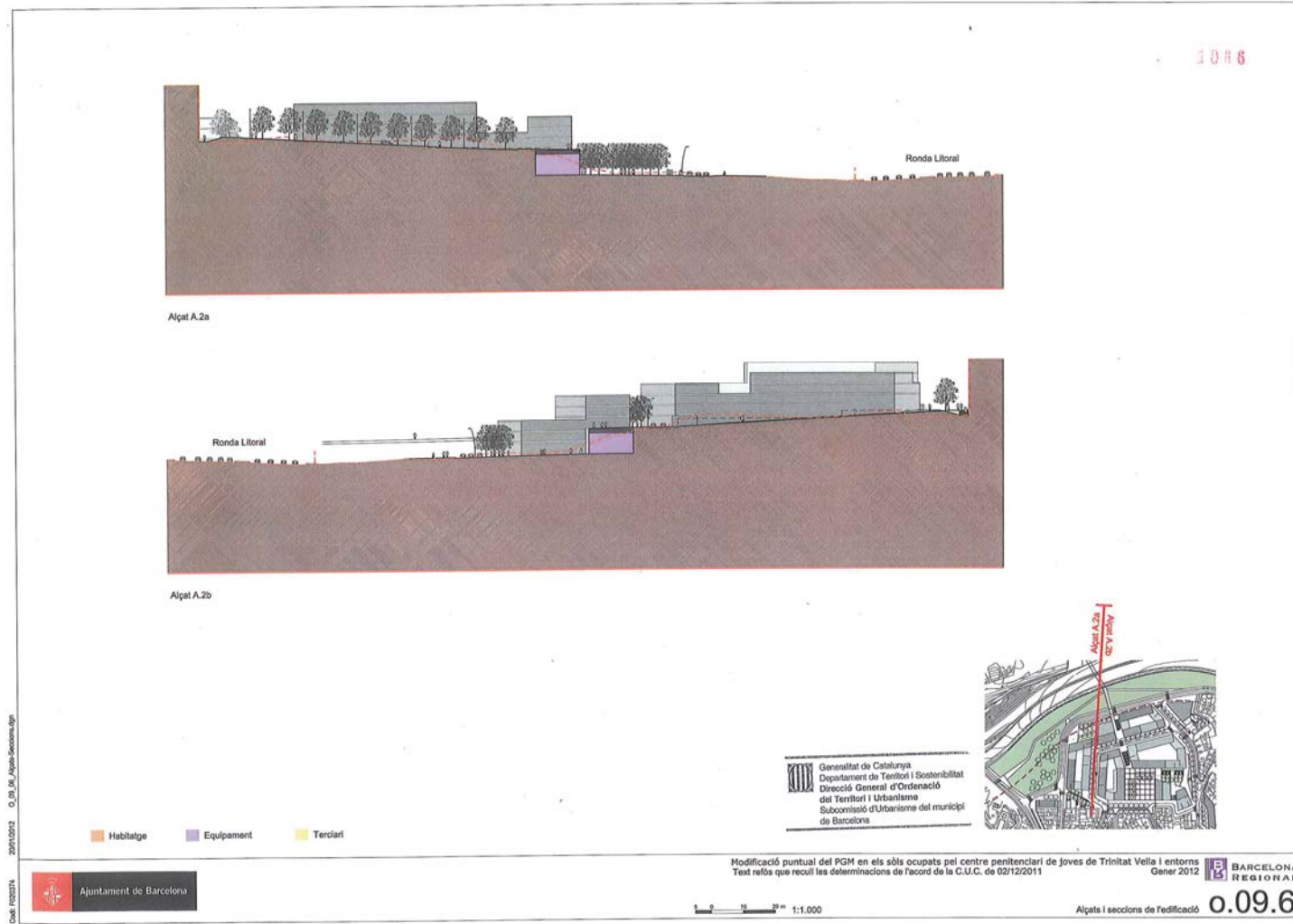
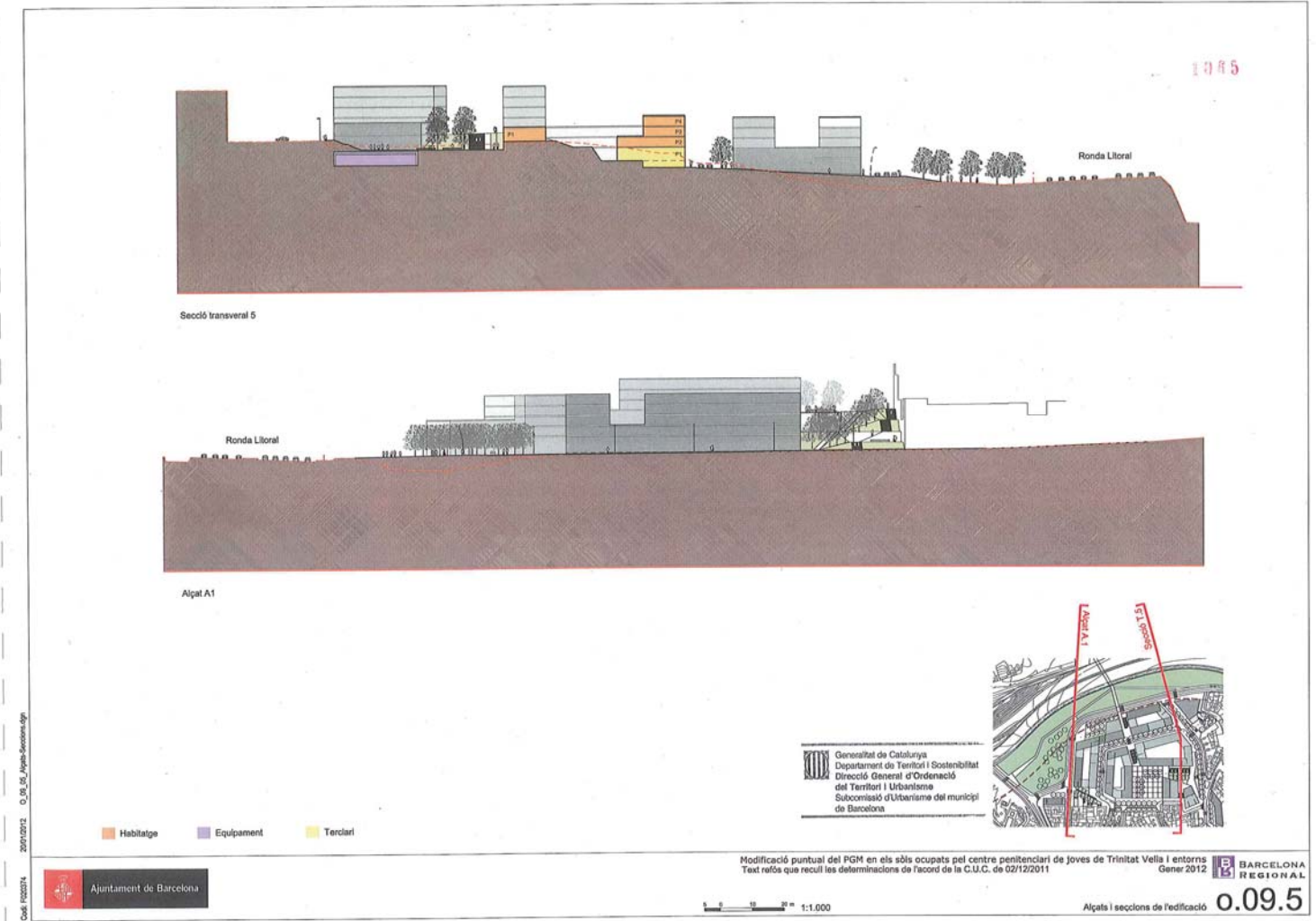
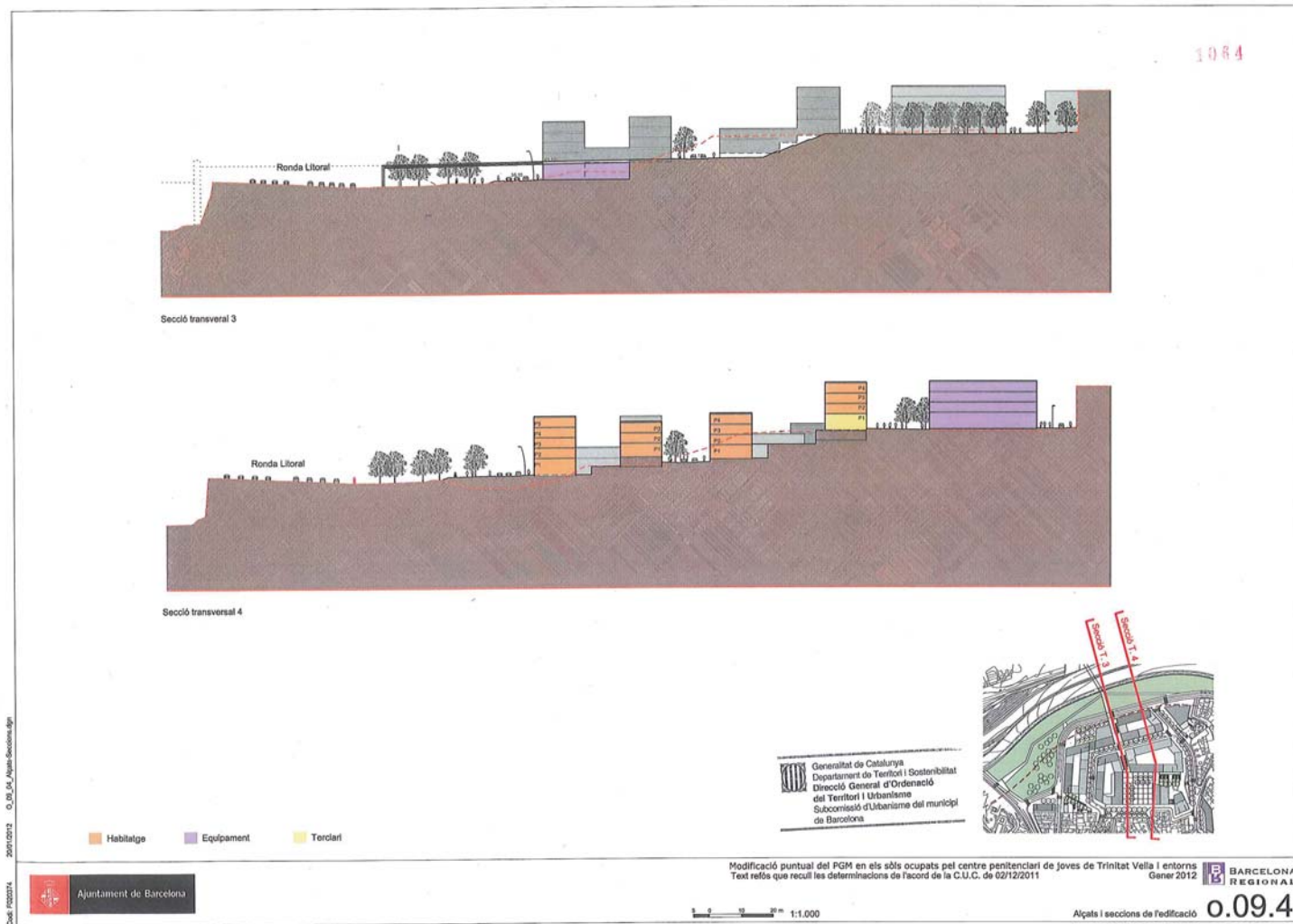
Maig de 2018

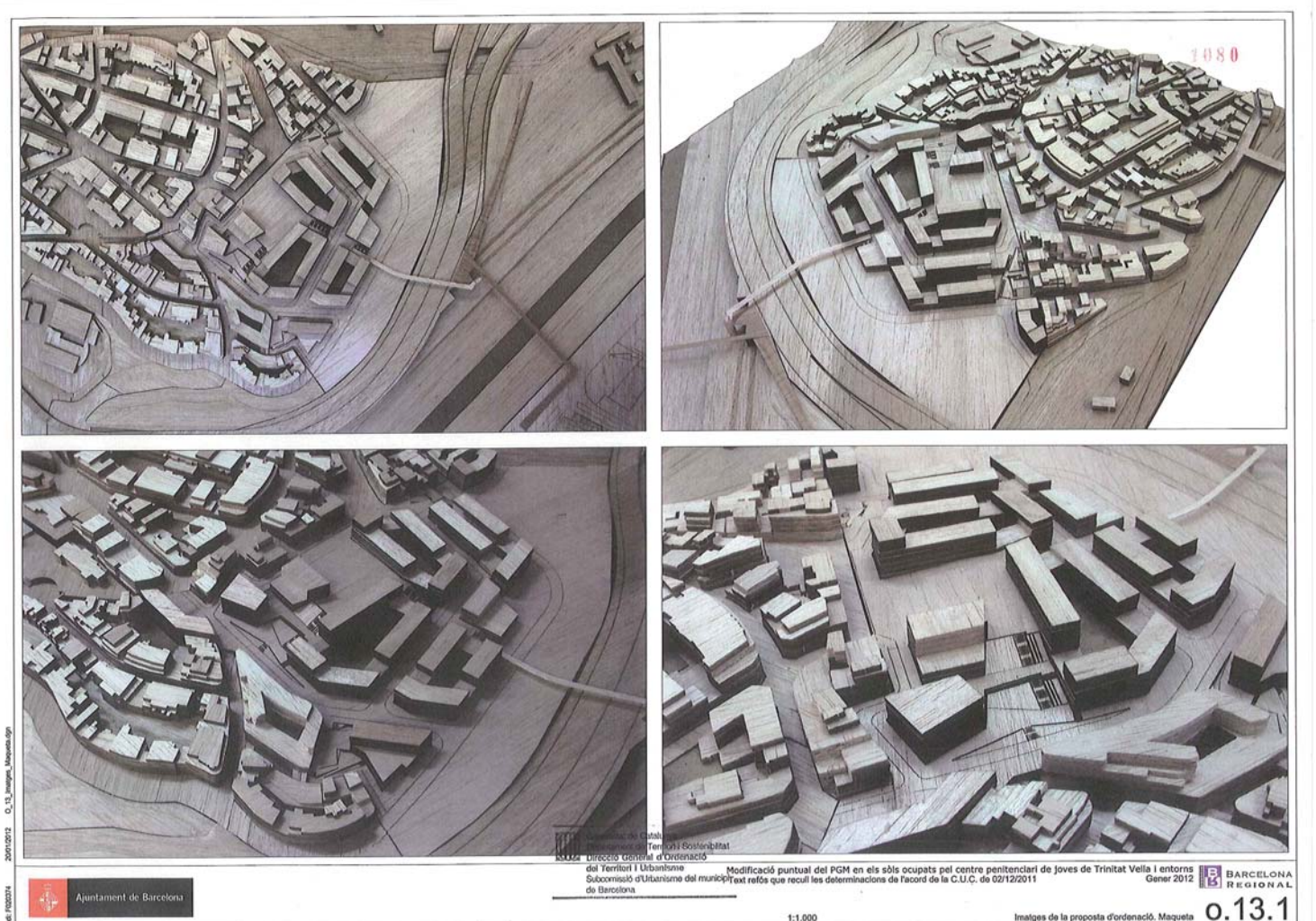
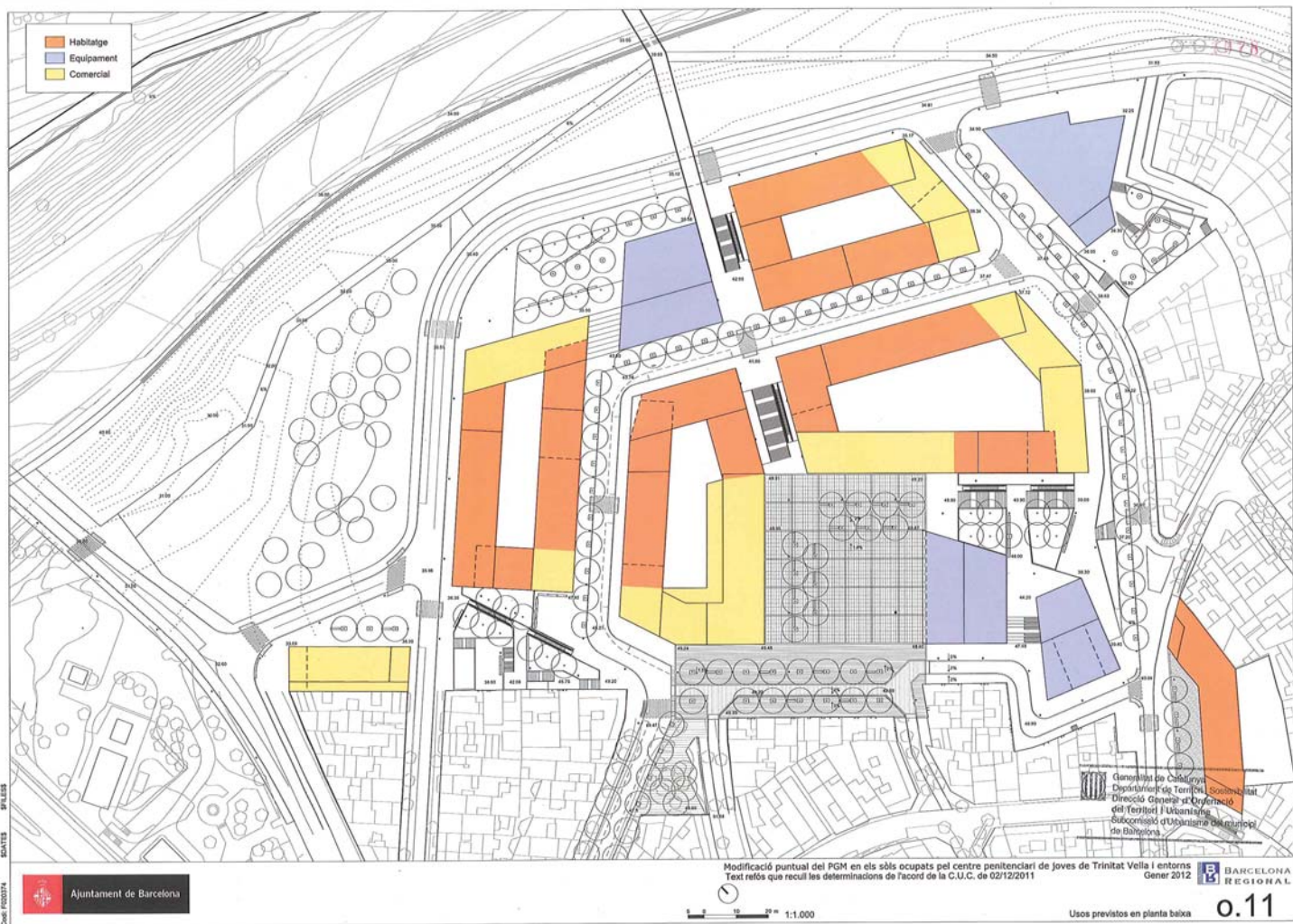
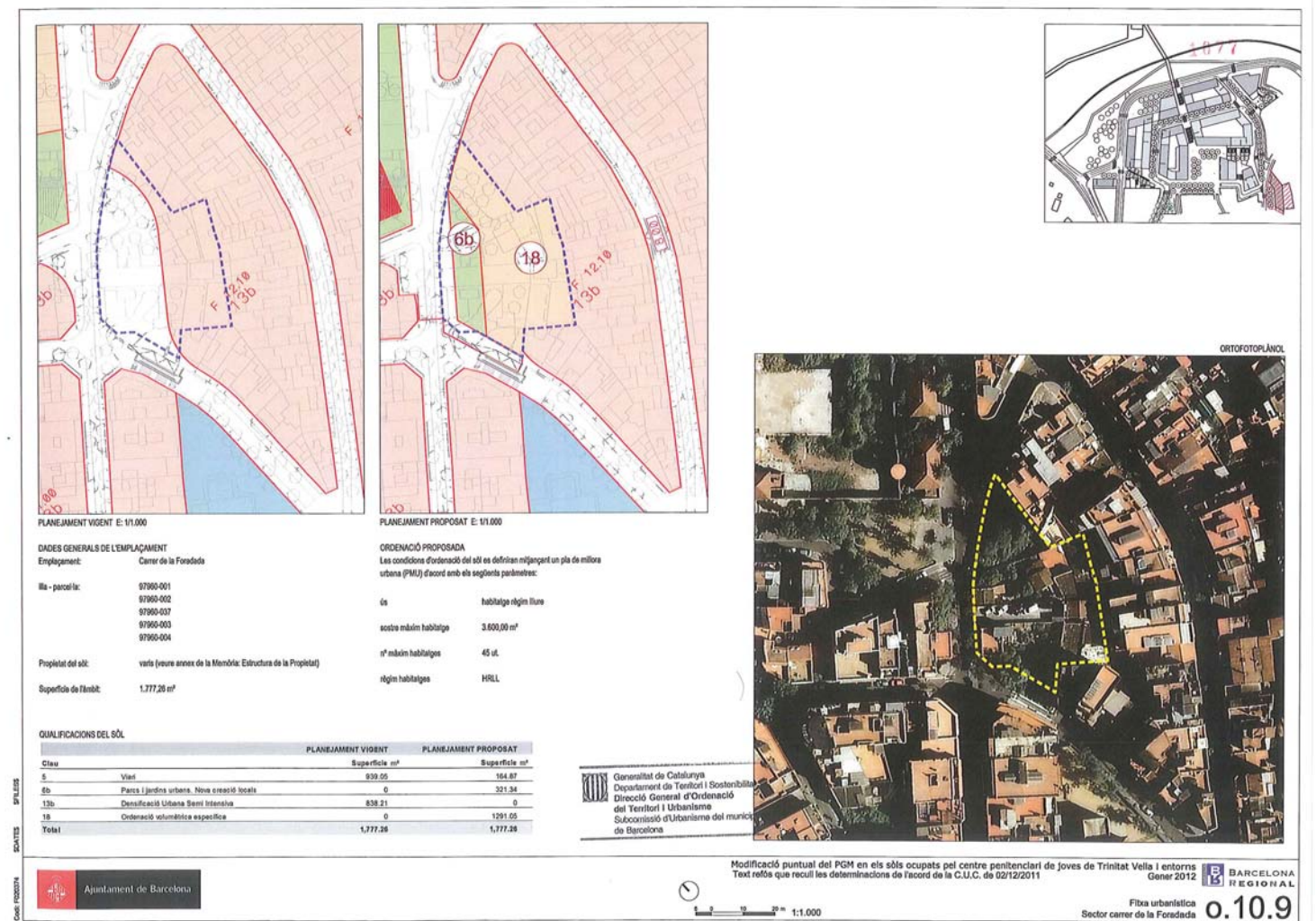
6. Ordenació del Sector Nord



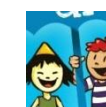






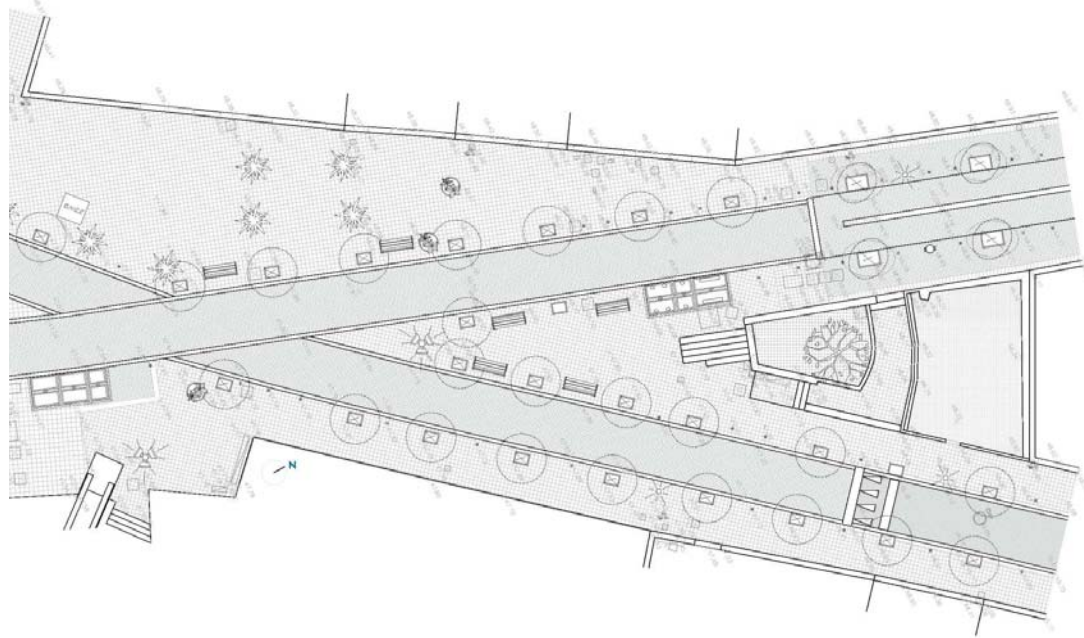


7. Plaça del Drets dels Infants



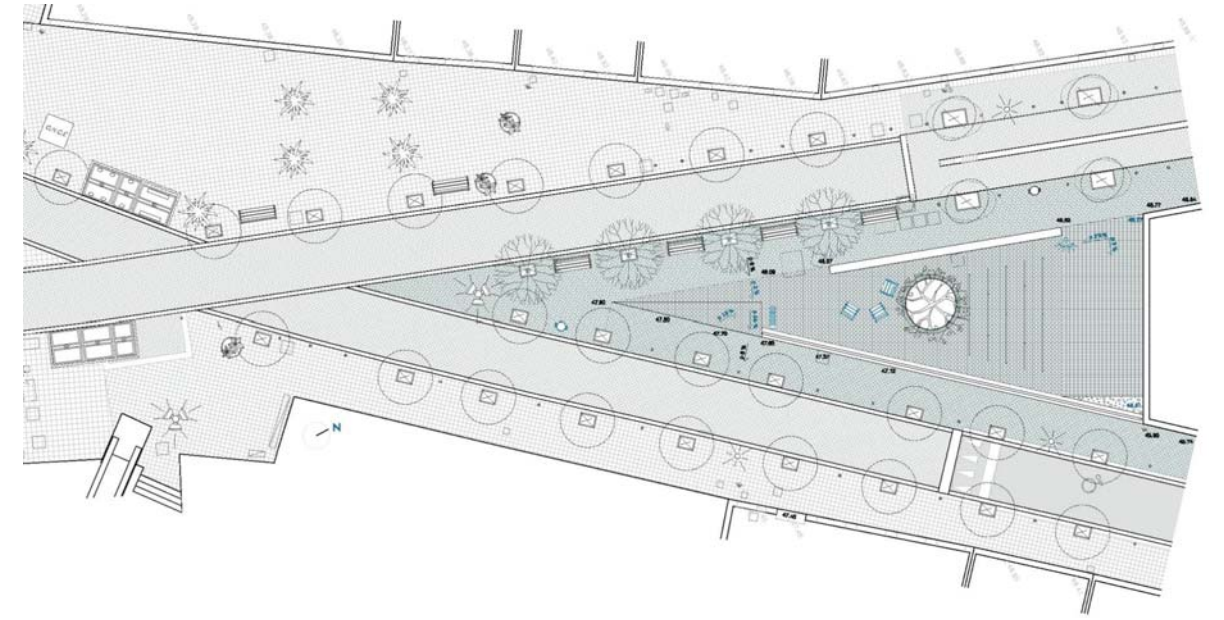
Projecte Plaça (2017)
Projecte Mitgera (2018)

Planta estat actual



8

Planta proposta Plaça dels Drets dels Infants



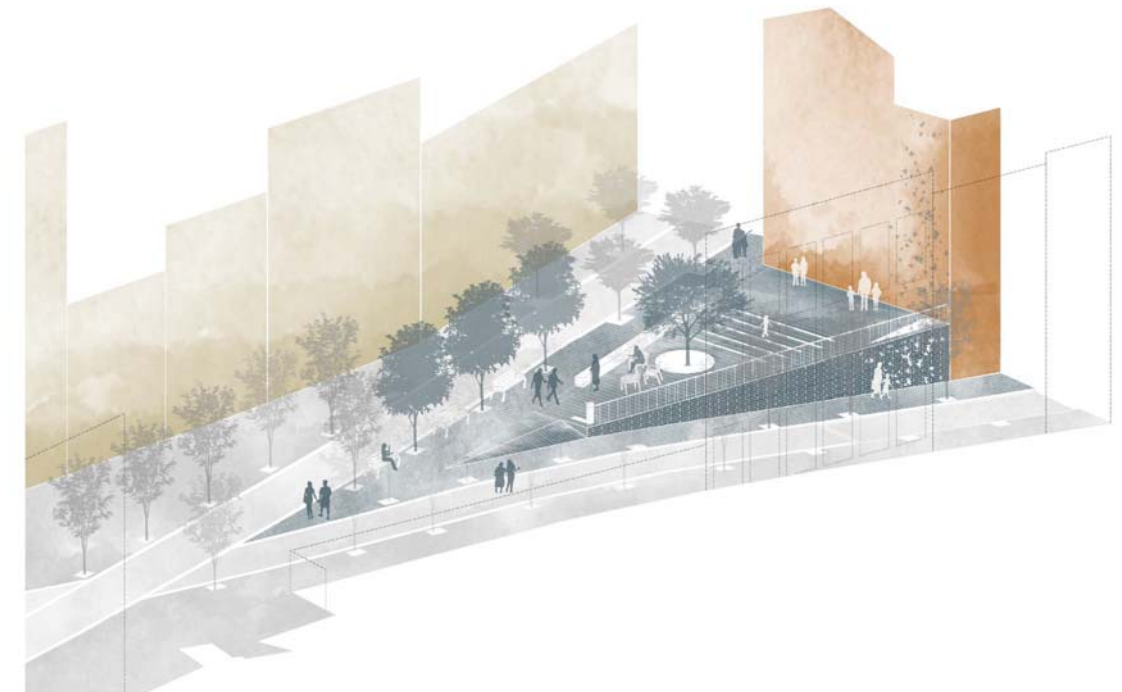
10

Alçat carrer Turó de la Trinitat

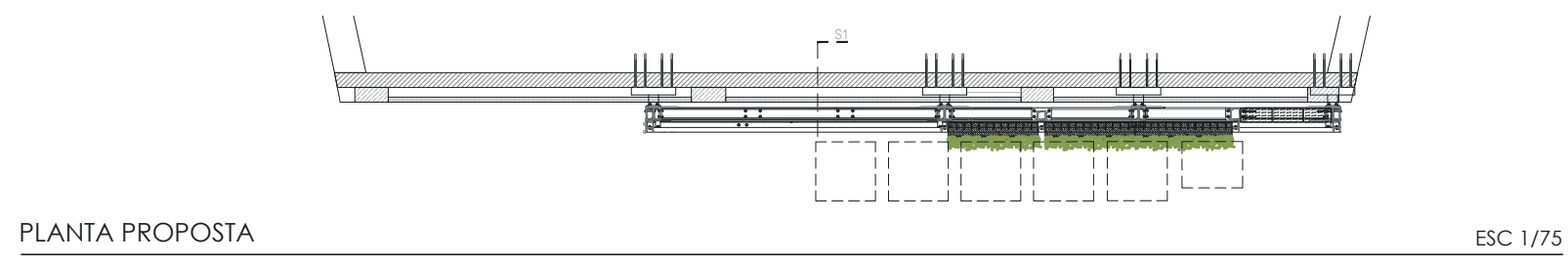
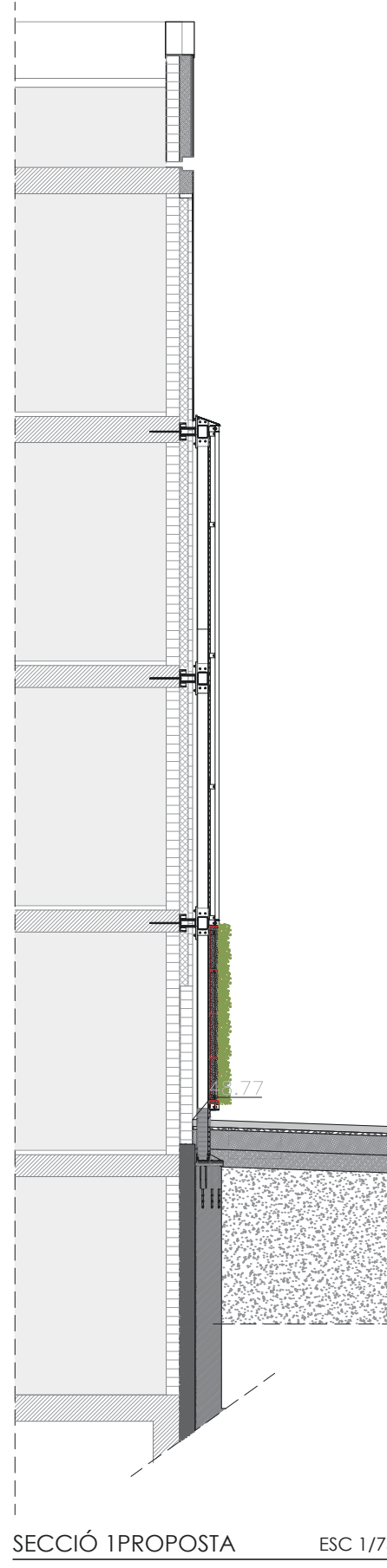
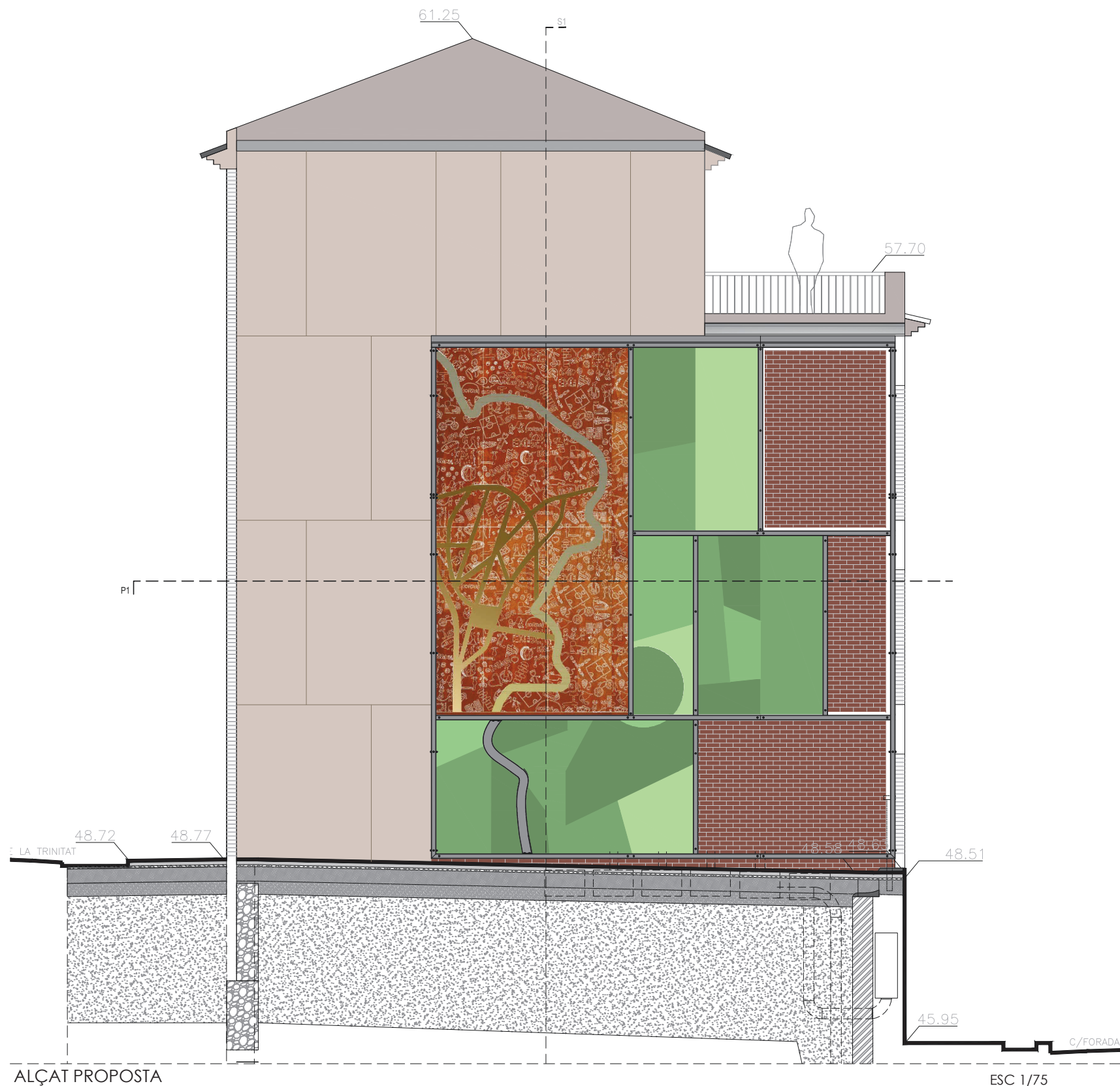


14

Axonometria



15



PLÀNOL:	ARQUITECTE REDACTOR:	ESC: s/ planol
A5.PROPOSTA	Elena Barambio	DATA: Febrer 2019
EMPLAÇAMENT: MITGERA PLAÇA DELS DRETS DELS INFANTS - FORADADA 25 BARCELONA		
		 Ajuntament de Barcelona Institut Municipal de Paisatge Urbà i Qualitat de Vida

