



LA SAGRERA

THE NEW GREEN DIAGONAL





El concurso para el nuevo Parque Lineal de la Sagrera, también denominado Parc del Camí Comtal, ha sido adjudicado al equipo formado por los holandeses WEST 8 y los catalanes RCR y Alday & Jover.

Esta iniciativa busca fomentar un entorno urbano más sostenible y establecer un vínculo directo entre la ciudad y la naturaleza.

El Parque Lineal apto para peatones y ciclistas, se implanta sobre las losas que cubren las vías de los trenes (cercanías y AVE) y conecta el mar con la montaña preservando el patrimonio histórico y el entorno natural.

Una de las prioridades del nuevo parque es resolver esta herida abierta y dar paso a una nueva sutura en clave de conectividad creando nuevos flujos y recorridos transversales.



En el distrito de Sant Andreu, al norte de Barcelona, el corredor verde de 40 ha se extiende a lo largo de aproximadamente 4 kilómetros, desde la periferia de la ciudad hasta el corazón del centro urbano, tejiendo así una conexión con la costa mediterránea.

El nuevo parque surge del soterramiento del trazado ferroviario, desarrollándose con tres objetivos: crear un eje que conecte el centro de la ciudad con los nuevos crecimientos urbanos; abrir una vía lenta cuyos protagonistas sean los peatones y los ciclistas, y, finalmente, establecer un corredor ecológico que vincule, prolongándose por el Valle del Besós, el mar con la montaña, la naturaleza con la ciudad.



A lo largo de la historia, La Sagrera en Barcelona ha sido testigo de un desarrollo significativo y ha desempeñado diversos roles.

Siglo XIX: En la década de 1850, se construyó la estación de tren de La Sagrera, que desempeñó un papel fundamental en la expansión ferroviaria de Barcelona. Esta estación de tren marcó el inicio de la importancia de La Sagrera como nudo de transporte.

Siglo XX: Durante gran parte del siglo XX, La Sagrera continuó siendo un importante centro ferroviario y un punto de llegada y salida para viajeros que llegaban a Barcelona en tren. Además de su función de transporte, el área albergaba algunas industrias y talleres.

Años 80 y 90: En las últimas décadas del siglo XX, La Sagrera experimentó una reducción de la actividad industrial y ferroviaria en la zona, lo que llevó a una disminución en su vitalidad y un deterioro urbano.

Siglo XXI: En la primera década del siglo XXI, el proyecto de renovación de La Sagrera comenzó a tomar forma con el objetivo de revitalizar la zona.



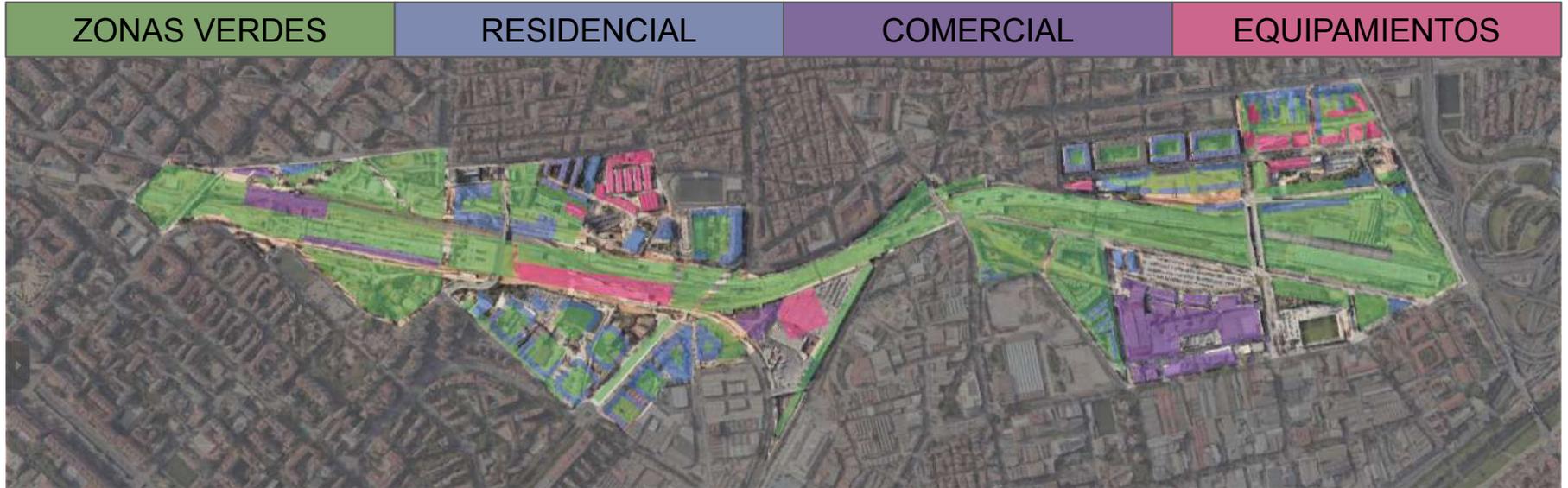
La necesidad del proyecto de renovación en La Sagrera surgió en respuesta a desafíos urbanos, siendo factores clave que impulsaron esta transformación:

- Congestión del Tráfico: La zona de La Sagrera sufría de una congestión significativa del tráfico, lo que dificultaba la movilidad tanto para los residentes como para los visitantes. El tráfico intenso afectaba negativamente la calidad del aire y la eficiencia del transporte.
- Desconexión de Barrios: La Sagrera actuaba como una barrera física que separaba varios barrios de Barcelona. La falta de una conexión efectiva entre estos barrios reducía la accesibilidad y la cohesión social.
- Deterioro de Infraestructura: La estación de tren y otros elementos de la zona habían sufrido un deterioro con el tiempo. Esto afectaba la estética y la funcionalidad del lugar.



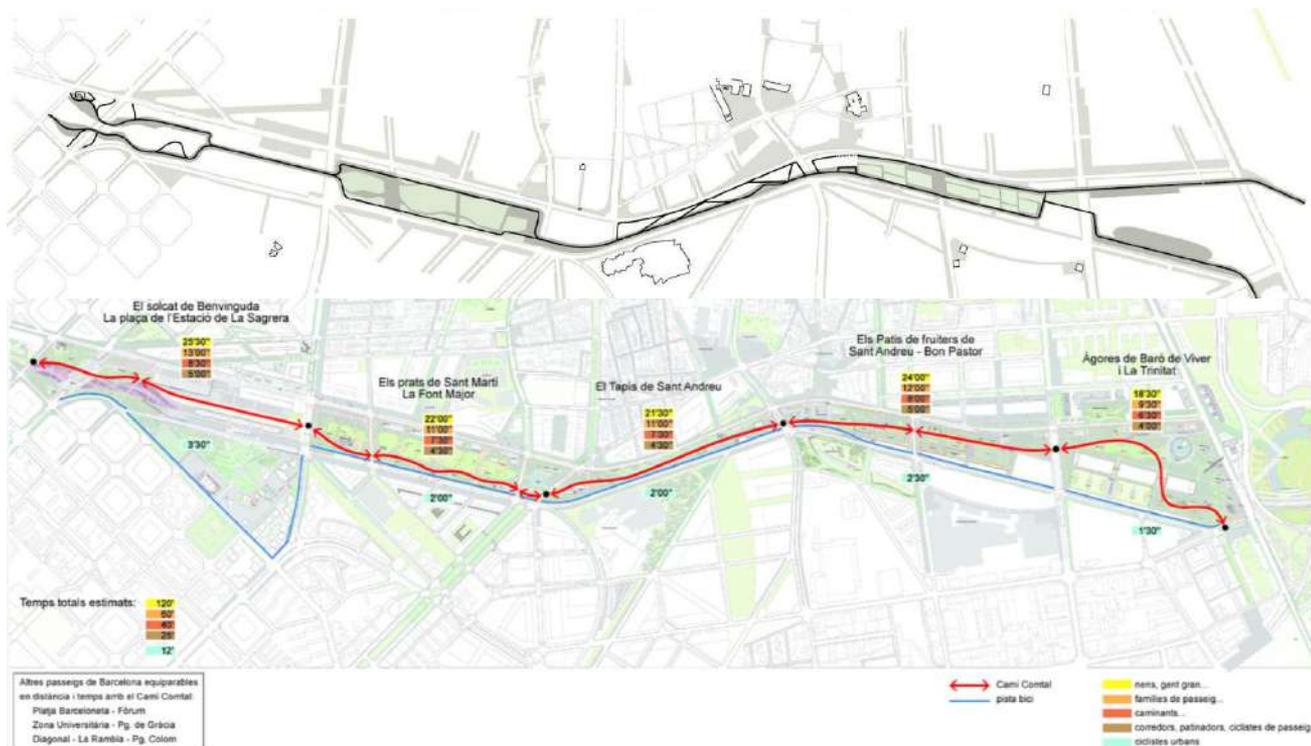
- **Falta de Sostenibilidad:** El área carecía de prácticas sostenibles en términos de transporte, diseño urbano y uso de energía, lo que tenía un impacto negativo en el medio ambiente y la calidad de vida de los habitantes.
- **Espacios Públicos Desaprovechados:** A pesar de su ubicación central, La Sagrera tenía áreas públicas infrautilizadas y poco atractivas. Esto impedía que la zona fuera un espacio de encuentro y recreación para los ciudadanos.
- **Potencial Desaprovechado:** Dado su papel estratégico como punto de entrada a la ciudad, La Sagrera tenía un gran potencial sin explotar en términos de desarrollo económico y turismo.

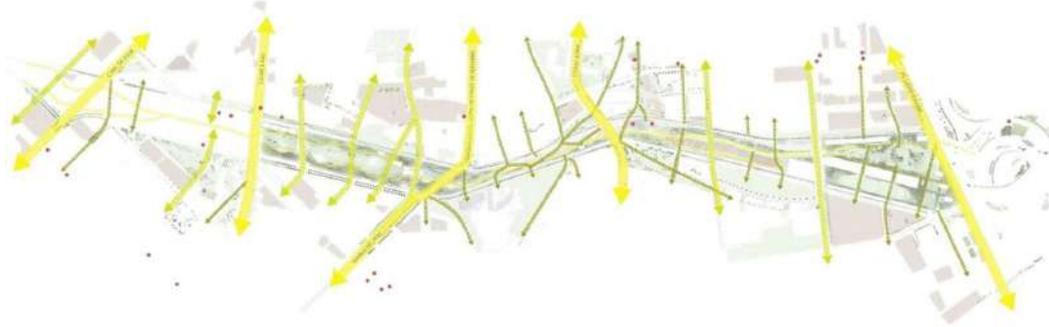
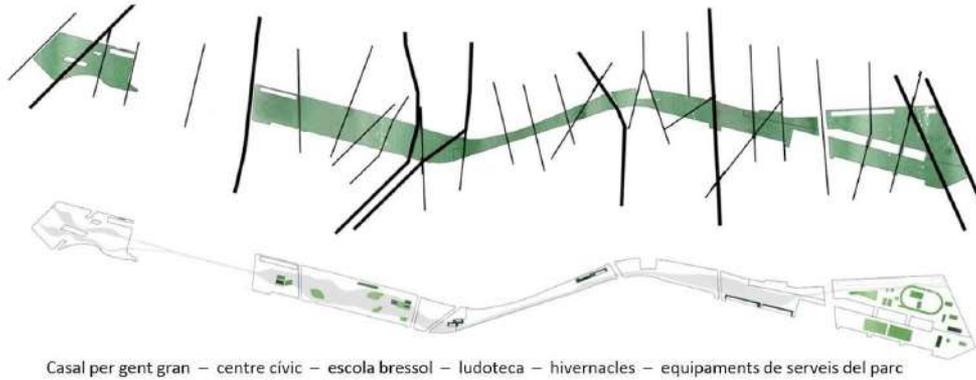
La ordenación del suelo contemplada se centra básicamente en la cubrición de las infraestructuras ferroviarias en el ámbito Sant Andreu – La Sagrera, una transformación urbanística que tiene como objetivos principales dotar de continuidad todo un conjunto de tejidos urbanos muy diversos totalmente influenciados por las preexistencias ferroviarias presentes.



El diseño del Parque del Camí Comtal hace especial mención a varios conceptos clave que intentan resumir los diferentes objetivos que quiere alcanzar la propuesta .

. **La conectividad:** El parque no representa una columna vertebral sino una red estructuradora de barrios y personas, montañas y mar, ciudad y naturaleza.





. **La transversalidad:** La actuación de apertura de los viales paralelos al parque parece más significativo que la mejora de la vialidad en sentido transversal, añadiendo itinerarios peatonales entre ambos lados del ferrocarril potencia un flujo de peatones que tienen la posibilidad de atravesar el sector casi en cada punto del nuevo Parque, lo que no ocurría antes de la cobertura de las vías.

Estos caminos existentes a través del Parque, sumados a los viales previstos por el proyecto de urbanización del sector, promueven la unión de la ciudadanía potenciando la idea de transversalidad entre ambos lados de la muralla ferroviaria.

. **Los ambientes:** A lo largo del Camino, se generan diferentes paisajes identitarios.

1. Jardín de bienvenida
2. Ágora de San Martín
3. Mosaico de San Andrés
4. Ágora de los huertos
5. Ágoras deportivas





El paisaje número 1, llamado Jardín de bienvenida, presenta un jardín contemplativo y de paseo, este ámbito está se convertirá en el nexo de unión entre los barrios de La Sagrera y Sant Martí, históricamente separados por la muralla ferroviaria.





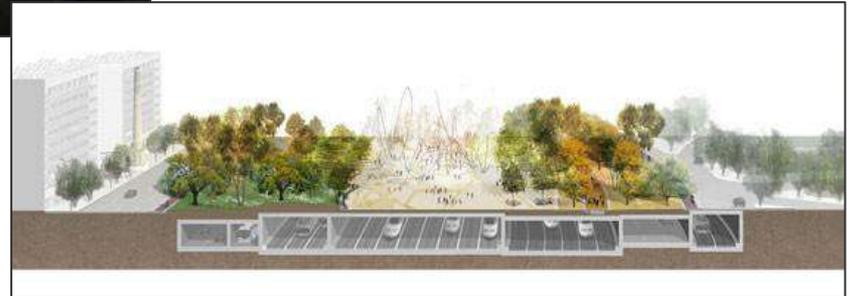
El espacio llamado Ágora de san Martín, tendrá la función de coser los tejidos urbanos entre los barrios de La Sagrera y La Verneda -La Paz.

Este segundo paisaje destaca por contar con una gran diversidad de usos y actividades y por la creación de numerosos espacios de encuentro llamados ágoras. En los usos previstos destacan los juegos infantiles, conciertos, retransmisiones deportivas en pantalla gigante, picnics, etc. También se prevé la instalación de diversas fuentes.





Este espacio, tiene la función de unir dos barrios que actualmente sólo están conectados puntualmente a través del desvío del Puente del Trabajo. Consecuentemente, el Ágora de Sant Martí tiene previsto la instalación de nuevos equipamientos que faciliten la relación entre los vecinos, como un edificio de equipamientos de barrio. Este centro contará con un jardín de infancia, un casal de personas mayores y un centro cívico, que intentará solucionar algunas de las carencias existentes en los barrios colindantes. Además, se prevé la construcción de una ludoteca, de un bar terraza-mirador entre otras instalaciones.





El tercer paisaje llamado Mosaico de San Andreu, encargará de coser una pequeña parte de la frontera existente entre los barrios de Sant Andreu y Bon Pastor, la que separa la actual calle de Josep Soldevila y la zona de aparcamientos del triángulo ferroviario.

En este sector se prevé la creación de un jardín floral que constituirá un Mosaico y que representará la puerta de entrada del barrio en el Camí Comtal. Al igual que en el caso anterior, se destinará una zona para la creación de un ágora, el Ágora de Sant Andreu, en cuyo interior se organizará la celebración de mercados de la fruta, ferias del libro, feria del antiguo, etc. En la zona también se tiene previsto la instalación de dos fuentes y la apertura de un espacio destinado a restaurantes, bares y tiendas.

