

Resumen de Tesis Doctoral



DNI/NIE/Pasaporte	<input type="text"/>
Nombre y apellidos	<input type="text" value="Mónica Marcela Suárez Pradilla"/>
Título de la tesis	<input type="text" value="Efecto de la construcción de la autovía Orbital B-40 en la estructura urbana policéntrica de la Región"/>
Unidad estructural	<input type="text" value="DEPARTAMENTO DE TECNOLOGÍA DE LA ARQUITECTURA (TA)"/>
Programa	<input type="text" value="GESTIÓN Y VALORACIÓN URBANA Y ARQUITECTÓNICA"/>
Códigos UNESCO	<input type="text" value="330537"/> <input type="text" value="332907"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

(Mínimo 1 y máximo 4, podéis verlos en <http://doctorat.upc.edu/gestion-academica/carpeta-impresos/tesis-matricula-y-deposito/codigos-unesco>)

Resumen de la tesis de 4000 caracteres máximo (si se superan los 4000 se cortará automáticamente)

El objetivo de esta investigación es analizar el impacto de la autovía B-40 o cuarto cinturón de Barcelona en la estructura urbana policéntrica de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB). Particularmente, se cuantificó y analizó el cambio en el policentrismo generado por la construcción de la B-40 a partir de los cambios en la distancia y la modificación de las relaciones funcionales producidas por la variación de los patrones de movilidad. La infraestructura analizada inicialmente fue denominada por los planificadores de carreteras como Cuarto Cinturón de Ronda de Barcelona. Posteriormente se considera en la planificación territorial y se designa de acuerdo a su tipología como Autovía Orbital B-40 o Ronda del Vallès. Esa nueva clasificación corresponde a su capacidad para articular los diferentes sistemas urbanos de la comarca del Vallès Oriental, Occidental y del Baix Llobregat y configura un corredor metropolitano en el sector denominado segunda corona de Barcelona. Esta infraestructura aparece en diferentes documentos de planificación desde hace cincuenta años y actualmente se encuentra en proceso de construcción. Para este estudio se analiza el trazado de la B-40 propuesto en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB). La metodología formulada está estructurada asumiendo que el nivel de policentrismo depende del tamaño y localización de los centros (policentrismo morfológico) y de las relaciones entre ellos (policentrismo funcional). El policentrismo se evalúa para dos situaciones diferentes denominadas sin (situación actual) y con (situación futura con B-40) y para tres periodos temporales. El análisis se realiza a través de una serie de indicadores que utilizan la información de los flujos de movilidad entre los diferentes municipios. La movilidad para los diferentes periodos se estima empleando un modelo de interacción espacial de tipo gravitatorio acotado en origen que utiliza como función de impedancia la matriz de distancias mínimas (sin y con) y la matriz de movilidad laboral para el periodo específico de análisis. En esta investigación para evaluar el policentrismo se utiliza el indicador de Green, el indicador de Potencial de Accesibilidad, el indicador de Entropía de Shannon y una serie de indicadores de tipo territorial que permiten la interpretación de los resultados obtenidos. Los resultados obtenidos señalan que las características morfológicas del sistema territorial no presentan modificaciones a corto plazo por la inserción de un eje viario. En cuanto a las relaciones de tipo funcional estas denotan que se está produciendo paulatinamente un proceso de descentralización de la actividad hacia las coronas más exteriores de la RMB. También, se constata que a pesar, de la disminución en su capacidad de oferta y retención de la actividad Barcelona sigue siendo el principal centro de empleo del ámbito de estudio. Asimismo, la B-40 estructura un corredor viario que modifica espacialmente el sector de la AP-7 a la altura de Vilafranca donde los municipios de pequeñas dimensiones o de poco peso demográfico experimentan importantes cambios en accesibilidad. Otro sector donde se aprecian importantes cambios corresponde a los municipios más externos del Vallès Oriental. En el sector del Maresme, la influencia de la B-40 se traslada a los municipios más alejados de Mataró. En el sector del Garraf, se aprecian importantes modificaciones en las relaciones de conectividad que se producen entre Vilanova i la Geltrú y los municipios de su entorno. A nivel general se aprecia que el mayor efecto de la B-40 se produce en la zona ubicada entre de 30 y 40 Km de Barcelona. Para el caso específico de Barcelona y su continuo urbano los principales cambios en este sector se producen en los municipios de menores dimensiones y peso demográfico. Los grandes municipios no experimentan cambios significativos en movilidad, tampoco en accesibilidad.

Lugar	<input type="text" value="Barcelona, España"/>	Fecha	<input type="text" value="04/07/2016"/>
-------	--	-------	---

Firma