

Capítulo 2

A

Análisis descriptivo del proyecto de espacio público

Estado del arte

3.1 Introducción

Los ejes urbanos son las calles, avenidas y demás tipologías lineales de ciudad que permiten la conexión entre los edificios y el espacio público, además articulan el territorio a partir de puntos nodales claramente definidos, establecen continuidad urbana y pueden estar diseñados con una gran calidad de espacio urbano. Pero aparte de conectar puntos o lugares se pueden considerar elementos que permiten la integración de personas, integración de barrios y la suma de diferentes tipos de experiencias colectivas. Cambiar la manera en cómo se diseñan estos ejes, proporcionando un espacio agradable y cómodo y a su vez conectado con los barrios, es una manera para mejorar la integración social y evitar la segregación causada por la ruptura del tejido urbano, esto es, evitando la fragmentación espacial. De este modo, podemos afirmar que también deben tener un componente articulador sobre la red que conforma la ciudad o potencializar los mismos si ya existen con el fin de permitir una mejor conectividad y proveer un espacio equilibrado capaz de generar una sensación de tranquilidad y confort.

Los espacios públicos según en el artículo **Planning Public Spaces Networks Towards Urban Cohesion** *tiene que planearse y diseñarse como una red sistémica, en donde formen parte de otro sistema mayor que es la ciudad, en donde ellos establecen relaciones de complementariedad e interdependencia* (A. Pinto, A. Remesar, P. Brandão, F.Nunes da Silva, 2010). Esta red permite consolidar ejes de conexión que son el tejido urbano, pero en muchos casos quedan siendo como elementos funcionales para la comunicación evidenciando grandes vías sin ningún aporte a las personas, generando problemas como los que se daban en la Gran Vía de Levante. *Hoy en día, la mayor parte del espacio público está limitado por las funciones asociadas al vehículo privado.*

Esta realidad deriva en una planificación del espacio público poco flexible que hace mermar su calidad y, de rebote, la calidad de vida de los ciudadanos (S. Rueda, R. De Cáceres, A. Cuchí, L. Brau, 2012). La infraestructura tiene que ser re-pensada como un elemento que garantice la conformación de proyectos de espacio público para las personas y a su vez se vuelva un elemento más humano, como sucede en gran parte de la Gran Vía entre plaza de España y plaza de las Glorias.

Para articular los ejes urbanos con la red hay que enlazar y al mismo tiempo hay que conectar lugares proporcionando espacios ordenados y equilibrados para que las personas tengan una percepción ambiental agradable. En este orden de ideas se busca fortalecer el espacio público del eje urbano para garantizar una mejor viabilidad ciudadana a partir de 3 criterios. (1) **La conectividad** permite la accesibilidad de los diferentes modos de circulación de las personas como también una conexión socio-cultural donde dichas personas se integren en un mismo espacio. De esta manera cuando se generan entornos bien conectados se generan nuevas centralidades que permiten suturar los tejidos urbanos y dar un valor ciudadano a las infraestructuras. También, (2) **equilibrar el espacio público** es fundamental para reactivar los usos de la ciudad, reducir el tráfico y ofrecer mayor calidad de vida a todos los ciudadanos. Es una medida para recuperar el espacio público perdido de los peatones y para pacificar el tráfico en las ciudades. Si se mantienen la conectividad y el equilibrio como elementos claves para la conformación del espacio público, estos pueden garantizar la coherencia y (3) **calidad de la imagen visual** del mismo proporcionando espacios con entornos positivos.

El eje urbano de la Gran Vía está en condiciones de permitir conexiones en diferentes escalas por su magnitud, de ser un proyecto equilibrado y ordenado y un espacio que

genere una percepción agradable. Pretendemos desarrollar un análisis descriptivo que contemple 3 escalas del territorio: la regional, la local y la barrial bajo 3 estudios que fortalezcan la idea del eje urbano como un elemento articulador para la ciudad, para después, a partir de los gráficos obtenidos, dar una valoración y comprobar si se trata de un espacio público de calidad y un aporte significativo a la red urbana de la ciudad. Entender a fondo las características del proyecto nos permite obtener un valoración más acertada en relación a la red de espacios públicos, es decir, el estudio de la conectividad territorial, nos aporta conocimiento en cuanto a la accesibilidad y permeabilidad, la exploración cartográfica y el estudio de la composición aportan conocimiento sobre su equilibrio, orden y la conformación espacial de los usos que brinda en él, y por último el estudio paisajístico aporta conocimiento sobre el confort, permite entender el valor paisajístico y además nos hace conscientes de la existencia de entornos positivos. Se trata pues de un análisis descriptivo que nos llevará a determinar un conocimiento detallado del proyecto para seguidamente hacer una valoración del mismo. Este análisis describe gráficamente bajo plantas y secciones como elementos para entender la conectividad en relación a la ciudad y a su entorno así como también nos permitirá visualizar si el proyecto equilibra los modos de circulación en el espacio público. También se utilizarán perspectivas y detalles técnicos para la elaboración de los análisis en cuanto al paisaje urbano.

El proyecto de Arriola & Fiol definió un nuevo modelo de proyecto de espacio público que contempla humanizar las infraestructura urbana a partir de la generación de una nueva percepción sobre el lugar y con ello poder integrar a las personas para facilitar la relación socio-cultural. Además de facilitar la integración, mejora la sostenibilidad ambiental: *el espacio público es el elemento estructural de un modelo de ciudad más sosteni-*

ble. Es el espacio de convivencia ciudadana y forma, conjuntamente con la red de equipamientos y espacios verdes y de estancia, los ejes principales de la vida social y de relación (S. Rueda, R. De Cáceres, A. Cuchí, L. Brau, 2012). Una propuesta que hay que observar al detalle para tomar como referencia el estudio bajo estos 3 criterios los proyectos de articulación.

3.2 Los ejes urbanos para las personas

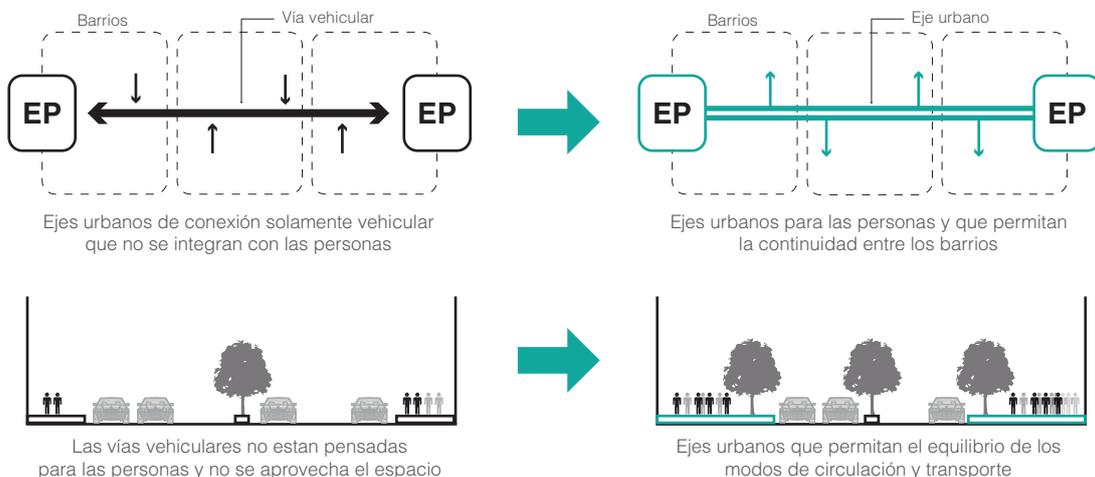
El reto que afrontan las ciudades es trabajar por la humanización de los ejes viales es decir propiciar la calidad peatonal a partir de un diseño claro y legible que dote a la ciudad de continuidad. El urbanista Jordi Borja, afirma en su libro “Revolución urbana y derechos ciudadanos” que “La utilización de las redes de transporte como ordenadoras del desarrollo de una región metropolitana es una de las herramientas básicas para la articulación interna del territorio además de posibilitar su accesibilidad externa” (J. Borja, 2013). Según el urbanista, las vías de transporte (metro, ferrocarril, tranvía) así como los ejes que permiten la circulación peatonal, no deben ser un elemento violento en el tejido urbano sino un elemento que contribuya a definir el paisaje urbano con un alto potencial para atraer inversiones y actividades a la ciudad. Hoy en día no se pueden leer las vías como

barreras o ejes que segreguen la ciudad, sino que deben poder leerse como espacios que integran y valorizan la vía urbana.

La relación con la circulación poco a poco se va modificando. Si en los años 60 se reducían las aceras y se suprimían los bulevards o calles ajardinados para facilitar la circulación motorizada, a partir de los 80 se inicia una tendencia de signo contrario. Se piensa más en la circulación a pie y se peatonalizan (semipeatonalizan) calles y plazas. La consigna es “tranquilizar” el tránsito urbano, separar más que segregar vías, contabilizar todas las modalidades de circulación, priorizar las modalidades más integrables a la vida urbana (...) Como en el caso del uso del transporte público el trayecto a pie requiere cualidad, en este caso del entorno. El camino más corto entre dos puntos es a menudo el más bonito. (J. Borja, 2013)

El arquitecto Jan Ghel en su libro Ciudades para la gente resalta la importancia para la ciudad de hoy del caminar, de circular por la ciudad. Según el arquitecto esto es un requisito para garantizar ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras; y para desarrollar una vida urbana mejor en la que existan oportunidades para caminar. Hace aproximadamente 30 años, el concepto de caminar pertenecía a la planificación del transporte, sin darle mucha importancia al peatón.

Articulación de los ejes urbanos en la ciudad para las personas



Usualmente, para referirse al hecho de caminar, se hablaba de “capacidad de vereda”, “tráfico de a pie”, “flujos de peatones” y “cruces seguros de intersecciones”. Pero en las ciudades, ¡caminar es mucho más que solo circular! Hay contacto entre las personas y la comunidad, se disfruta del aire fresco, de la permanencia en el exterior, de los placeres gratuitos de la vida y de las diversas experiencias sensoriales. En su esencia, caminar es una forma especial de comunión entre personas que comparten el espacio público, como un lugar de circulación semejante a una grilla dentro de la cual se mueven. (J. Ghel, 2014).

Es por eso que las diferentes tipologías que permiten la circulación peatonal en la ciudad deben estar claramente definidas y a su vez articuladas con los demás ejes y, a la vez, que estos espacios garanticen el buen funcionamiento de la red. No se puede entender una ciudad donde las conexiones o ejes estén generando puntos que no llevan a ningún lugar o que generan barreras y desorientación en las personas.

3.3 El modelo Barcelona como motor para la articulación de ciudad: conectividad, equilibrio y calidad visual

El modelo Barcelona permitió que se dieran diferentes tipos de articulaciones para generar una red a partir de la conformación de nuevas centralidades en la periferia (H. Capel, 2005), llevando diferentes usos y actividades del centro a la periferia, lo cual genera una articulación por medio de los barrios. Estos convirtieron entonces en elementos de conectividad permitiendo la accesibilidad a diferentes escalas. La infraestructura en este caso se transformó, pero no en elemento para la solución general de conectar, sino que se aprovechó para dotarlo de mejores cualidades el entorno. Para el año 1988 se cambió la manera en cómo la infraestructura urbana estaba pensada; se trabajó por implementar nuevos criterios de diseño en las calles para fortalecer la relación con su entorno, para que se diera una relación metropolitano-lo-

cal. Este tipo de intervenciones en la ciudad generó un motor de cohesión social entre barrios como también fomentó el equilibrio y la integración de los modos de circulación de las personas. Es la armonía entre los modos aquello que genera entornos positivos en el espacio urbano.

En Barcelona para las Juegos Olímpicos se transformó la manera de ver las rondas y ejes en la ciudad implementados en el Plan General Metropolitano:

Estas vías habían sido concebidas con unos criterios de diseño, hoy y superadas, en los que solo importaba su capacidad, comenzándose a construir a principios de los años setenta como autopistas urbanas, segregadas y especializadas, sin percatarse de que por su dimensión y situación podían llegar a degradar irreversiblemente los tejidos urbanos que atravesaba. (J. Busquets, 2004).

En realidad lo que se transformó fue la manera como debían ser planteadas, es decir, pensar en tramos con la capacidad deseada y no la máxima para tener en cuenta la red local. Antiguamente las vías planteadas se convertían en un bloqueo y no permitían la articulación entre los territorios: *la idea permite que las rondas o ejes urbanos en la ciudad sean considerados dentro de una estructura de relación entre las redes regionales y locales atendiendo no solo a los servicios para la escala grande, sino que estructure los escenarios urbanos que atraviesa* (J. Borja, 2004). Esta estrategia permite ver, a la hora de pensar en infraestructura, cómo un elemento puede potenciar el espacio público, ayuda a articular y permite la accesibilidad para fortalecer la cohesión socio-cultural. Hay que tener clara la actuación integradora como base para implementar este tipo de estrategias para mejorar la conectividad, consolidar proyectos equilibrados y aportar en la construcción de entornos positivos a través de la calidad paisajística. A este tipo de intervención también se le añade la parti-

cipación ciudadana y la buena relación público-privada.

Una ciudad debe estar bien articulada bajo sus ejes urbanos y que estos garanticen y fortalezcan la conectividad entre lugares, que sean equilibrados en su composición y que brinden a las personas elementos de calidad para tener un aspecto positivo del espacio. Si se fundamentan estos criterios en la conformación de ejes urbanos, podríamos estar hablando de vías para la gente. El primer criterio corresponde a la conectividad, indispensable para enlazar y articular ejes y nodos de la ciudad. Las ciudades necesitan estar bien conectadas en todas sus escalas, desde lo regional hasta lo local. *Dicha conectividad responde al hecho de que el tejido urbano marca ejes que determinan la continuidad de los espacios formando hitos que a su vez enmarcan lugares o espacios para el encuentro social* (Z. Sasa, 2012). *Se entiende que las conexiones se dan por medio de las calles y que tienen una importancia que sobrepasa su función de conexión ya que las sitúan como unos lugares complejos de relaciones ciudadanas.* (J. Borja, 2013).

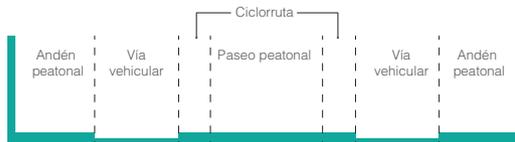
Ahora bien, se entiende la conectividad como un elemento fundamental a la hora de hacer ciudad, pero la conectividad tiene que estar relacionada con el equilibrio y la integración de los modos de circulación de las personas, teniendo en cuenta que el mero hecho de encontrarse y caminar por un espacio público constituye en sí mismo un modo de circulación ciudadana. *“La ciudad debe estar pensada y formalizada para el peatón, por tanto busca el equilibrio entre el tránsito peatonal y el rodado”* (A.Enguita, 2008). A su vez busca que el espacio público tenga una composición ordenada y equilibrada desde el más mínimo detalle para el buen funcionamiento de la misma. Es fundamental reconocer también la importancia ambiental que conlleva a tener una composición con los estándares de calidad que merece, como lo afirma Abel Enguita:

“Esta recuperación es pues, una medida de sostenibilidad urbana, ya que la reducción de los espacios peatonales de las calles para primar el paso de los automóviles y camiones, supone quebrar el sentido más identificativo de la ciudad y conlleva graves disfunciones ambientales” (A. Enguita, 2008).

Proceso para la articulación de ciudad



Conectar la ciudad bajo las diferentes escalas para fortalecer los lugares



Equilibrar los diferentes modos de circulación y elementos que conforman los espacios públicos

En sus múltiples investigaciones sobre proyectos urbanos, el urbanista Jordi Borja, hace referencia a estrategias de espacios públicos en relación al modelo que se llevó a cabo en Barcelona en el cual desde todas las escalas, desde la más pequeña hasta la más grande, se buscó: reforzar la renovación de los viejos centros degradados como también la apropiación de vacíos o de obras de infraestructura para crear avenidas cualificadas, la reconversión de vías de circulación en paseos y la recuperación de los interiores de isla del ensanche como espacio público, entre otros tipos de estrategias. Cabe resaltar que de entre los proyectos mencionados, la conformación de las nuevas ramblas como ejes urbanos peatonales como ejemplo de ello, en donde se buscaba:

Potenciar el viario como un lugar mixto de equilibrio entre los usos tradicionales y las actividades ciudadanas contemporáneas (...) Esta actuación mantiene los flujos de tránsito y

crea un espacio para peatones a modo de rambla, sobre la losa de cobertura de la vía rápida, evitando el fraccionamiento de los tejidos urbanos del entorno y buscando un nuevo tipo viario compatible y diverso. (J. Borja, 2013)

En su análisis Borja también hace referencia a las rondas de Barcelona, que fueron construidas para articular de la operación de transformación urbana que se llevó a cabo en los Juegos Olímpicos de 1992.

Más allá de su papel de distribuidor de tráfico, las rondas han permitido plasmar un nuevo paradigma de vía rápida urbana, que se reconcilia con el tejido que atraviesa y se convierte en sí mismo un eje estructurante de ciudad que une barrios y centralidades. (J. Borja, 2013).

La integración y articulación desde la conectividad y el equilibrio en la ciudad son fundamentales para la conformación de nuevos paisajes urbanos, entendiendo estos como entornos positivos que generen una percepción agradable del espacio a los ciudadanos. En esta línea, el libro *The Public Chance: new urban landscapes* de A+T In common series, señala acertadamente la importancia de aprovechar espacios caídos en desuso que en otro tiempo no generaban ninguna atracción pero que a día de hoy se han reconvertido en espacios públicos, lo que supone una nueva forma de intervenciones en la infraestructura de la ciudad.

3.4 Algunas características de la calle como eje urbano

Para concluir con este apartado teórico y empezar el análisis, hablaremos de la concepción del eje urbano como una calle. Según lo consultado en *El soporte infraestructural de la ciudad* en referencia a las condiciones de diseño del eje urbano, primero hay que entender la calle como el espacio público de mayor afluencia y además saber ver su capacidad de integrar

diferentes tejidos urbanos. Hay varias tipologías de calles entre las que se encuentran los ejes principales del tejido urbano. *Lo interesante de este tipo de calles es que implican continuidad de recorridos, incluso de circulación rodada, con soluciones de ordenación transversal a cada tramo. (M. Herce, 2002).* Se definen una serie de características sobre la importancia del espacio público ya que en muchos la segregación es la falta del conocimiento de algunos de los criterios que deberían tener los ejes urbanos.

Es el espacio público por excelencia; el espacio desahogado del negocio inmobiliario. Y en consecuencia es definidora, en negativo, del espacio privatizado, de su parcelación y de sus posibilidades de edificación (...) la calle es el canal principal de relación, y, por tanto, se dan sobre ella diferentes formas de movilidad rodada y peatonal, con usuarios muy diversos; con diferentes requerimientos de circulación y seguridad, los cuales precisan distintos elementos de regulación. (M. Herce, 2002)

A su vez también se hace énfasis en la importancia de reconocer la calle como el lugar para la relación social y donde se establecen los diversos elementos de comunicación, estancias e incluso elementos simbólicos de integración social. *Finalmente, las calles y plazas son el principal elemento de sistema de espacios libres de la ciudad, con mayor tamaño total que el conjunto de sus parques y jardines y garantizador de la continuidad del sistema vegetal regulador de sus microclimas. (M. Herce, 2002)*

A

Análisis descriptivo del proyecto de espacio público

3.5 Analisis Grafico del proyecto de la Gran Via de Levante
Diseño de Arriola & Fiol Arquitectes

A-1 | Análisis de conectividad – ¿ Que está conectando?

Analizar bajo las tres escalas la conectividad: conexión metropolitana, barrial y local. Que está conectando el proyecto y la relación con nodos importantes. Conexiones entre modos de circulación – Movilidad y transporte, accesibilidad peatonal y articulación del proyecto con los barrios

A-2 | Análisis de elementos de composición

Analizar bajo las tres escalas el equilibrio: distribución de modos de circulación, análisis de la sección en medidas, distribución y conformación de los elementos – mobiliario, circulación peatonal en relación a las 3 escalas

A-3 | Análisis Paisajístico

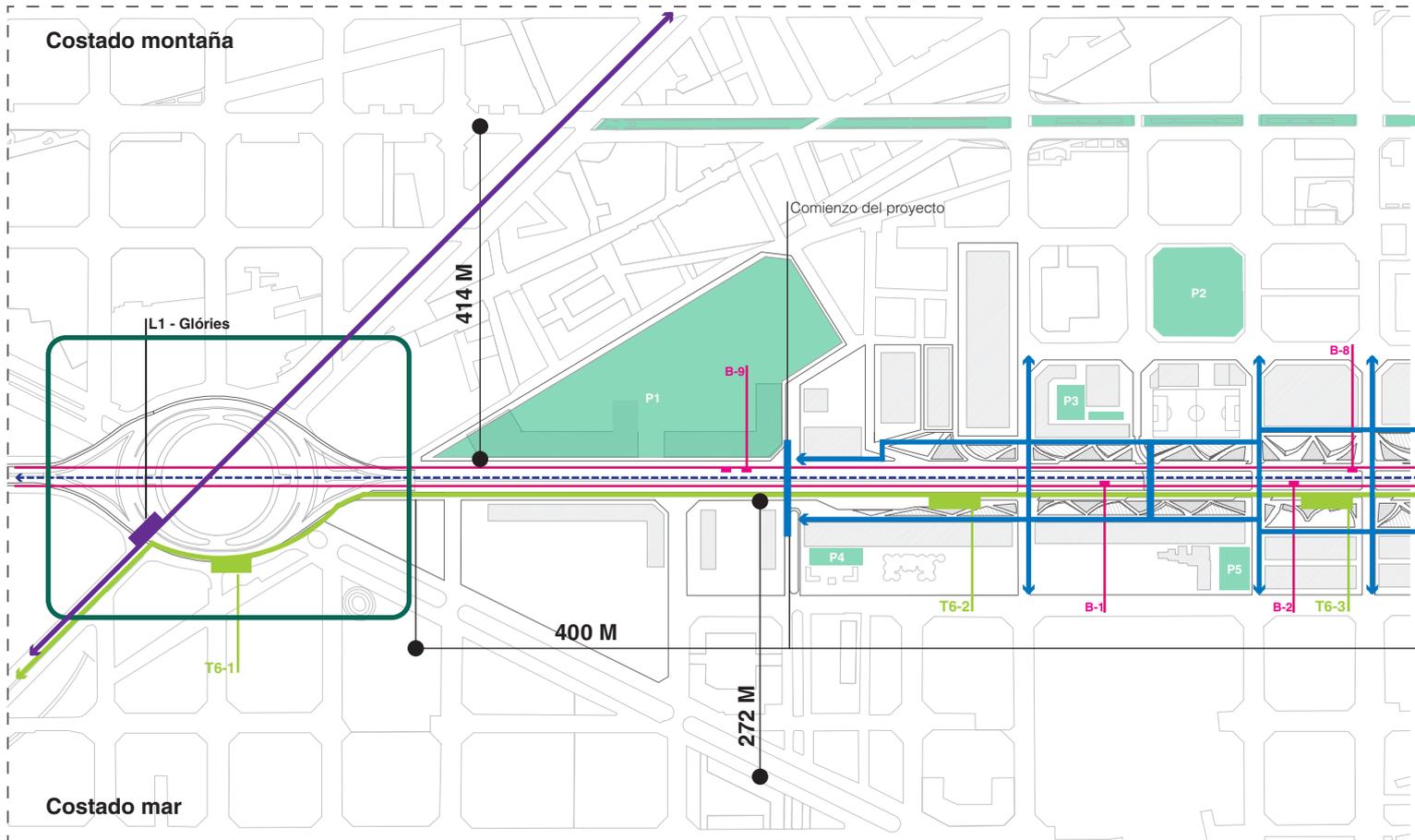
Analizar bajo las tres escalas el entorno, relación del proyecto a escala metropolitana con zonas verdes, intensiones paisajísticas – perspectivas, materiales presentes en el proyecto, relación del sistema vegetal con el natural

A-1

Análisis de conectividad

Análisis Gráfico del proyecto de la Gran Vía de Levante
Diseño de Arriola & Fiol Arquitectes

Analisis de conectividad Escala metropolitana



Los nodos más cercanos al proyecto son la Plaza de la Glorias y el Río Besós

Líneas de metro - L1 - L4

Líneas de buses que pasan por el proyecto

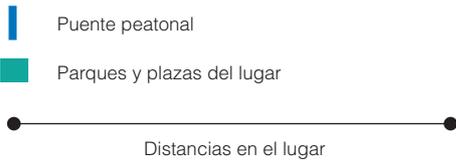
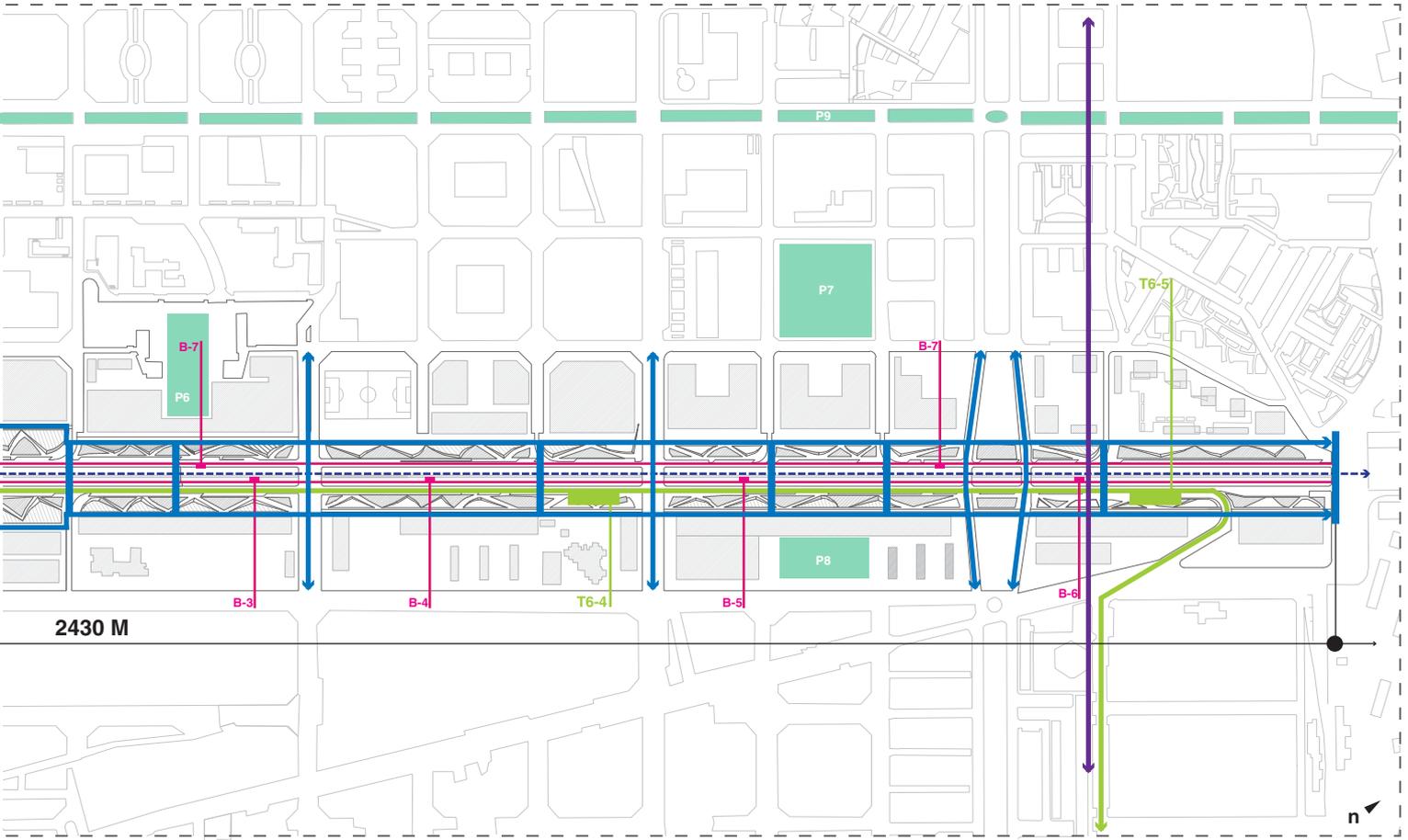
Línea de TRAM (tranvia) línea T6

Conectividad peatonal

Autopista C-31 conexión metropolitana

La Gran Vía de Levante permite la conexión entre dos nodos de la ciudad bastante importantes, estos son la Plaza de las Glorias y el Río Besós, al mismo tiempo que la conectividad peatonal se hace escasa ya que el proyecto remata entre la plaza de las Glorias a 400 metros y desde el río Besós a 700 metros, el proyecto debería tener una relación más próxima para permitir una mejor apropiación. El tranvía (TRAM) pasa por todo el proyecto con 4 estaciones las cuales son la estación de Can Jaumandreu, Espronceda, Sant Martí de Provençals y Besós. El tranvía tiene conexión con las líneas de metro L1 en Glorias y al final del

tramo con la línea L4 en la misma estación del TRAM. En cuanto a autobuses cuenta con bastantes paradas, 8 en el costado mar y 5 en el costado montaña de las líneas H12, 42 y N2 que transcurren por toda la Gran vía. El carril vehicular es la autopista C-31. Siendo esta la entrada y salida de la ciudad más importante, cuenta con 6 carriles de vía rápida que permiten conectar con el centro de la ciudad. La conectividad en sentido montaña-mar se da por los 7 puentes peatonales y las 7 calles que atraviesa el proyecto que permiten su fácil relación con el lugar. El proyecto cuenta además con 9 puntos bicig ubicados a ambos sentidos.



Puntos de conexión en el proyecto

Elementos que permiten la conexión regional

Estaciones de Bus

- B-1** GV - Bilbao
- B-2** GV - Bac de Roda
- B-3** GV - Selva de mar
- B-4** GV - Josep Pla
- B-5** GV - Maresme
- B-6** GV - Metro Besòs
- B-7** GV - Maresme
- B-8** GV - Pl. dels Porxos
- B-9** GV - Espronceda
- B-10** GV - Parc del Clot

Estaciones de TRAM

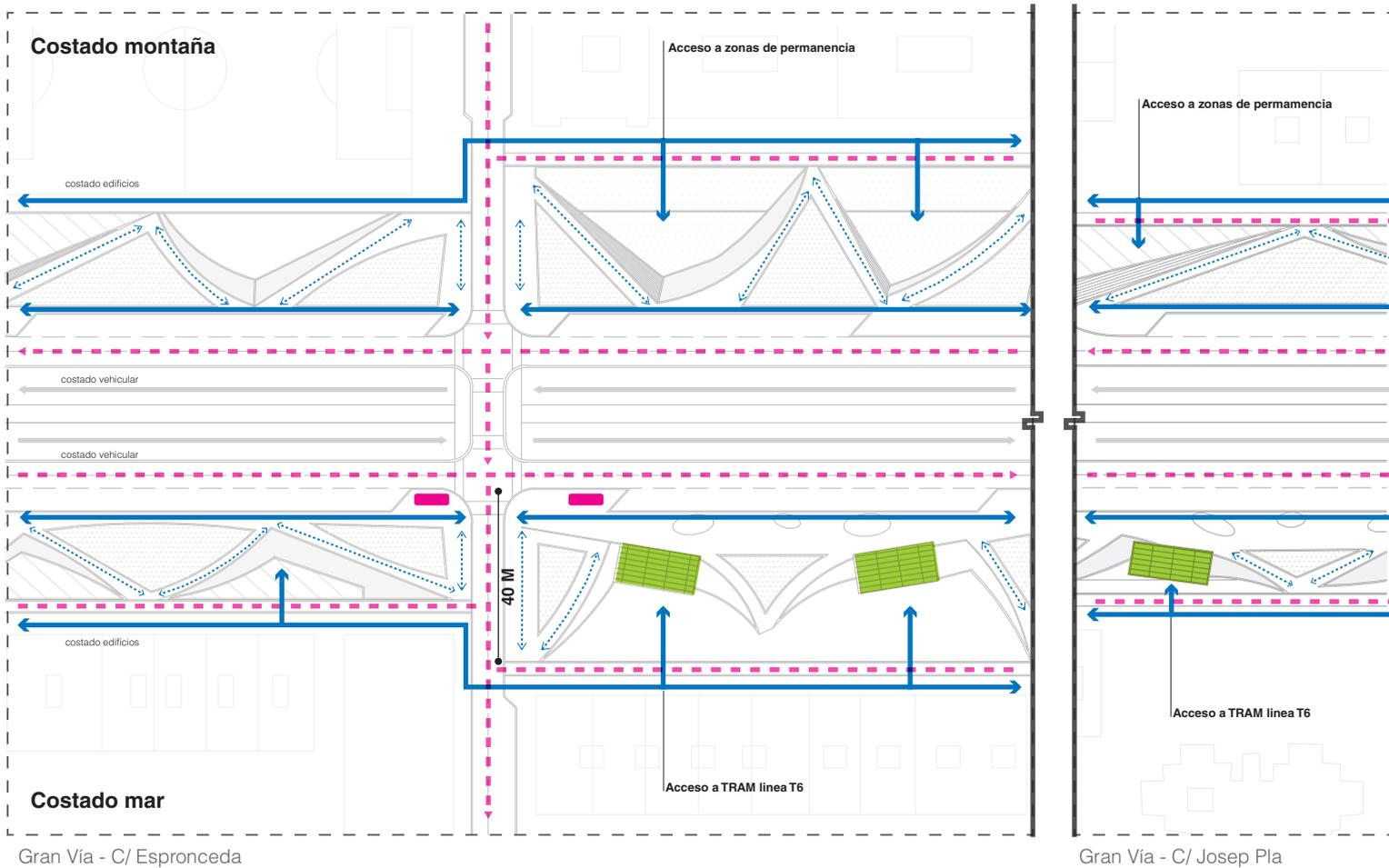
- T6-1** Glòries
- T6-2** Can Jaumandreu
- T6-3** Sant Martí de Provençals
- T6-4** Besòs
- T6-5** GV - Josep Pla

Plazas y parques en el lugar

- P1** Parque del Clot
- P2** Jardins del Clot
- P3** Pl. de Josep Rovira
- P4** Pl. Creu Roja
- P5** Pl. Espronceda
- P6** Pl. dels Porxos
- P7** Pl. Palmera de San Martín
- P8** Pl. Piugcerdà
- P9** Rambla Guipúscoa

Desde esta escala se pueden ver varios parques y plazas que corresponden al lugar y que tiene una relación muy próxima con el proyecto entre los que se destacan: la rambla Guipúzcoa, el parque del Clot, la plaza de Josep de Rovira, la plaza de los Porxos, la plaza de la Palmera de San Martín y el parque del río Besós. Bajo esta mirada el proyecto de la Gran Vía es un proyecto conectado con la ciudad de manera vehicular y de transporte, pero las conexiones peatonales se hacen difíciles al recorrer el proyecto.

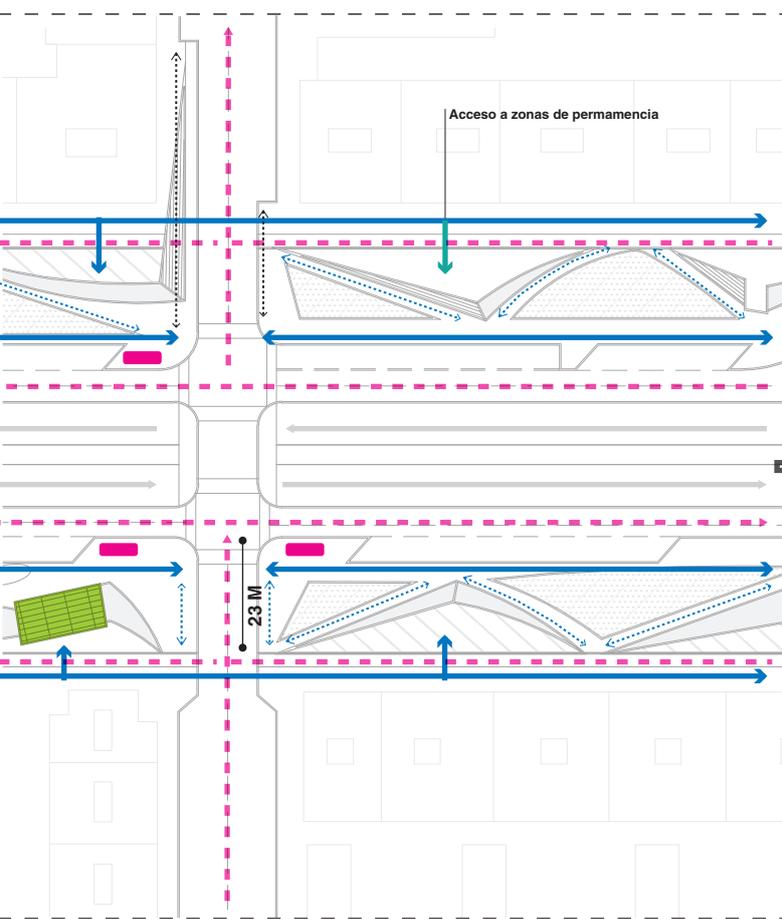
Analisis de conectividad Escala urbana



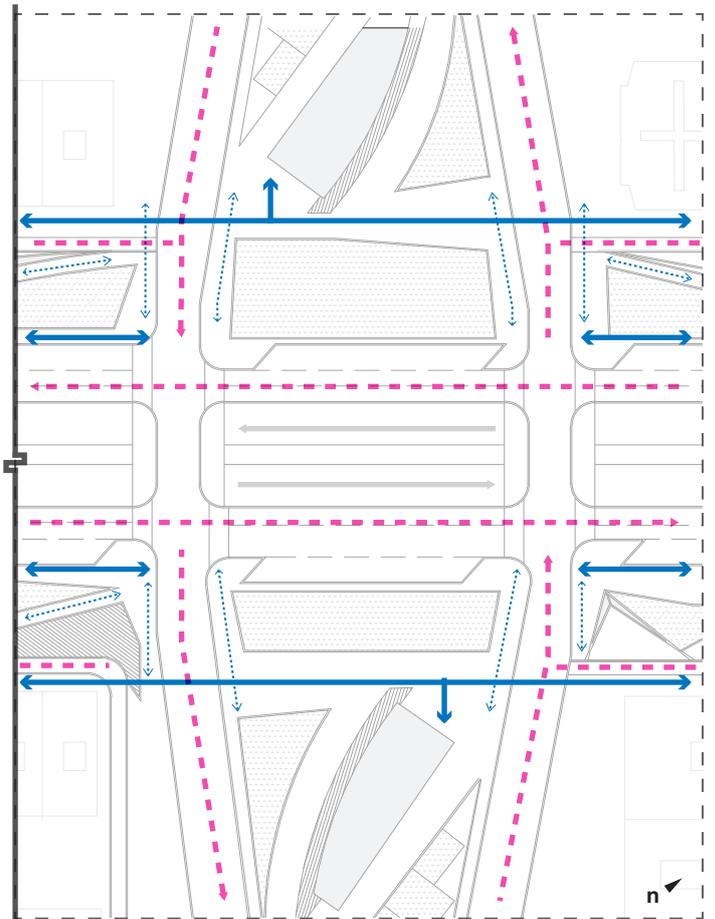
- Conexión vehicular regional
- Conexión vehicular local
- Conexión peatonal local
- Estaciones de TRAM
- Estaciones de buses

Lo que se busca observar sobre esta escala son los elementos que permiten la conectividad peatonal. Se hicieron 3 aproximaciones a 3 partes importantes del proyecto, la primera aproximación son las 4 manzanas sobre la calle Espronceda, la siguiente la calle Cantabria/Josep Pla y por último la rambla Prim. En general sobre esta escala se puede ver la vía vehicular de conexión barrial que permite una circulación más lenta y que es la que da acceso a los barrios, totalmente separada de la autopista C-31 y que cuenta con dos carriles a cada costado. En la primera aproximación se puede detallar el andén peatonal pero no tiene conti-

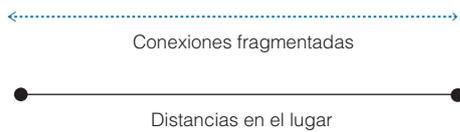
nuidad con la otra manzana, lo que obliga a ubicar el paso peatonal a 40 metros del límite del proyecto en relación a la vía, en cambio, en la segunda aproximación sí se ve la continuidad del andén a cada costado. En la rambla Prim se puede observar cómo se abre el proyecto hacia el espacio público que conforma la Rambla permitiendo así una conexión más próxima. Sobre el límite del proyecto están ubicados los parqueaderos descubiertos sobre el eje de luminarias, zona que se vuelve muy confusa de caminar por su distancia tan corta (ver sección-análisis de composición S- 002). El andén peatonal con el pavimento de 30 x 30 cm es cons-



Gran Vía - C/ Cantabria



Gran Vía - C/ Rambla Prim



tante en todo el proyecto junto con el carril de servicio que permite la entrada de vehículos para acceder a las residencias así como la recogida de basuras. En estas 3 vistas se puede ver los accesos del TRAM ubicados en el costado mar del proyecto sobre el andén.

El diseño del proyecto genera una serie de diagonales que conectan las viviendas con los carriles de servicio y es el acceso más fácil para atravesar caminando, aunque, debido a la pendiente del proyecto, no es un elemento por el que las personas suelen transitar.

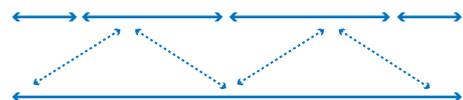
Conexiones frecuentes en el proyecto



Conexiones hacia las zonas de estar por el costado de los edificios

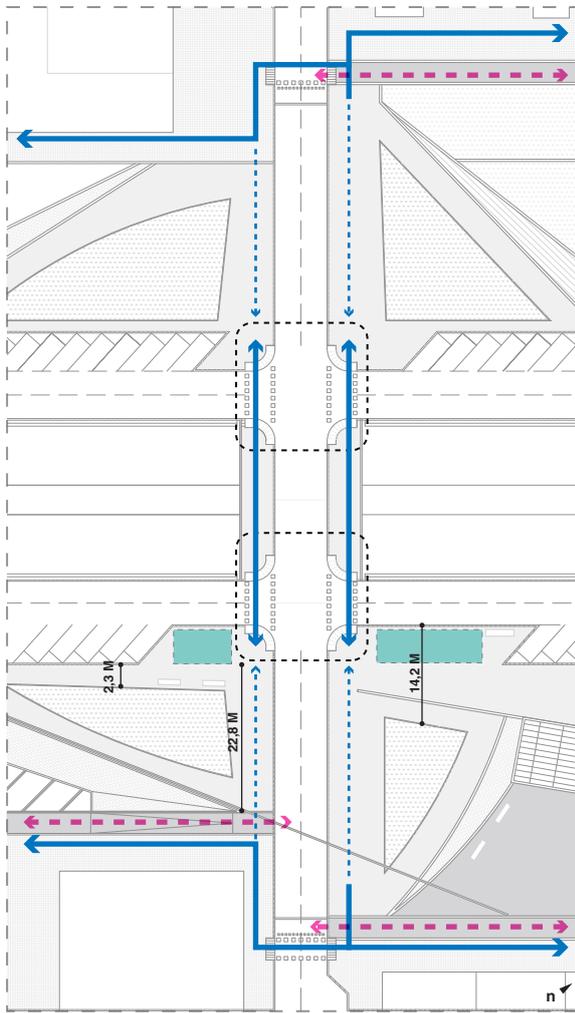


Conexiones continuas sobre los edificios y la conexión peatonal se fragmentan en el costado pantallas



Se dan unas conexiones en diagonales difusas ya que están sobre las pendientes del 20%

Analisis de conectividad Escala local



- Zona de rampas
- Zona de descanso
- Vía vehicular de servicio y carril bici
- Conexión peatonal
- Zona de rampas

● ————— ●
Distancias en el lugar

Esta mirada nos permite entender elementos que hacen posible una mejor conexión del proyecto con más detalle. La conexión vertical por medio de las calles y puentes cuenta con las rampas suficientes para la accesibilidad, aunque en muchos casos está muy separada la una de la otra, lo que obliga a hacer recorridos largos para atravesar de un lado a otro. Está pendiente, de 20%, que sobre el costado mar se hace más difícil de subir, en algunas partes hace complicado para las sillas de ruedas la accesibilidad de un costado a otro.

En todo el proyecto hay unas pequeñas zonas de estar al pasar de un tramo a otro al finalizar el puente que conecta el proyecto, con lo que son también zonas de descanso. A las zonas de permanencia diseñadas con formas triangulares se accede por el andén peatonal ubicado sobre los edificios, aun así hay que pasar por la vía de servicio haciéndolo un poco complicado, ya que no está al mismo nivel sino que está dividida en pequeños niveles. Al observar también los recorridos de las personas, se pueden entender dos ejes principales de conexión peatonal a cada costado del proyecto, una al límite y la otra sobre los edificios, aunque se buscó la intención que un costado no fuera percibido como andén debido a su relación con los carros y además, en algunas partes el paso está obstaculizado por las luminarias. Pese a todo, las personas prefieren caminar por ese costado ya que tienen el paso hacia el otro costado más cerca.

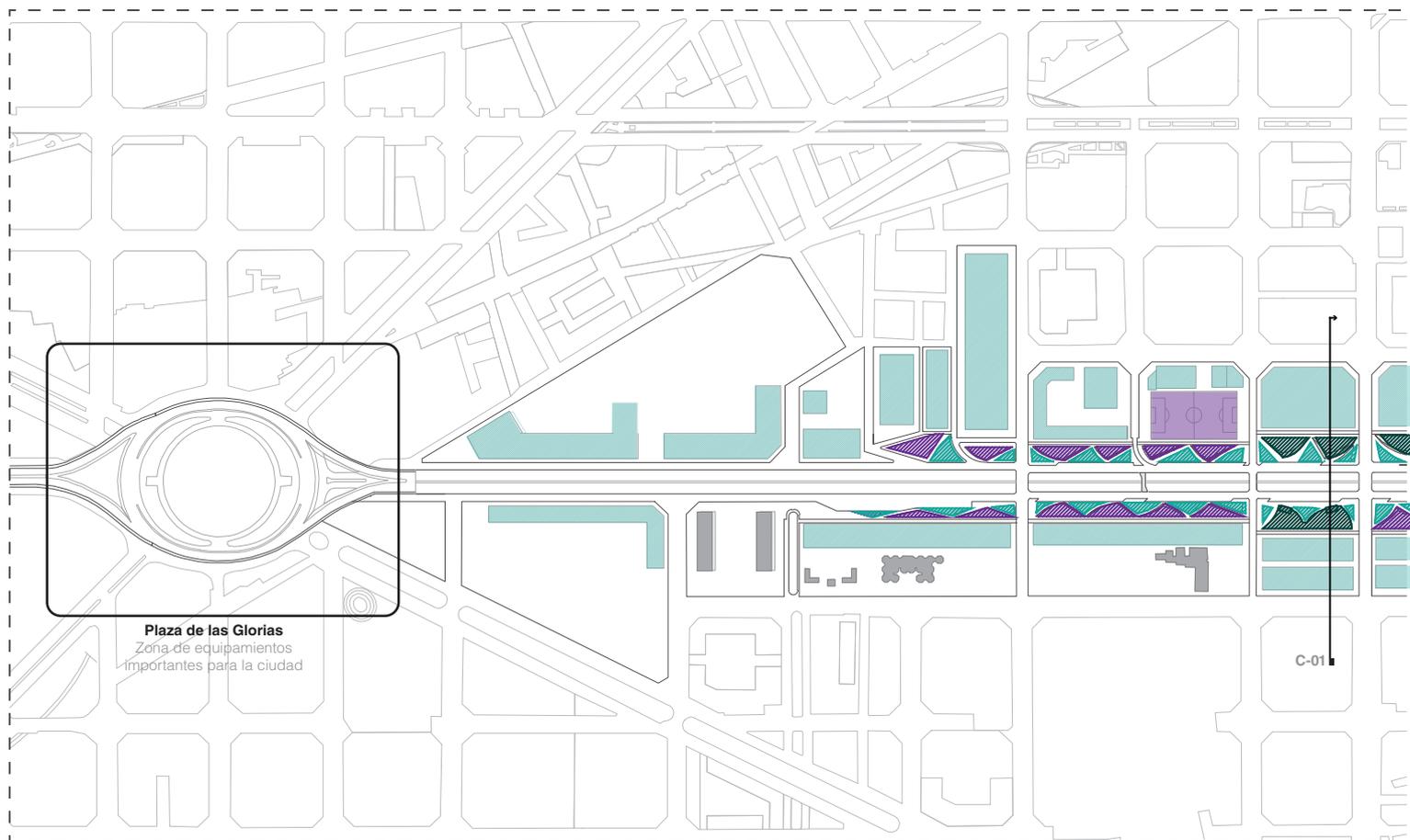
Algo a tener en cuenta es la accesibilidad hacia los aparcamientos subterráneos privados que se da por ascensores ubicados en el extremo de arriba del proyecto. Para llegar a ellos hay que subir la pendiente, lo que provoca confusión en el acceso, lo mismo sucede con los aparcamientos públicos y las estaciones del bus.

A-2

Análisis de composición

Análisis Gráfico del proyecto de la Gran Vía de Levante
Diseño de Arriola & Fiol Arquitectes

Análisis de composición Escala metropolitana

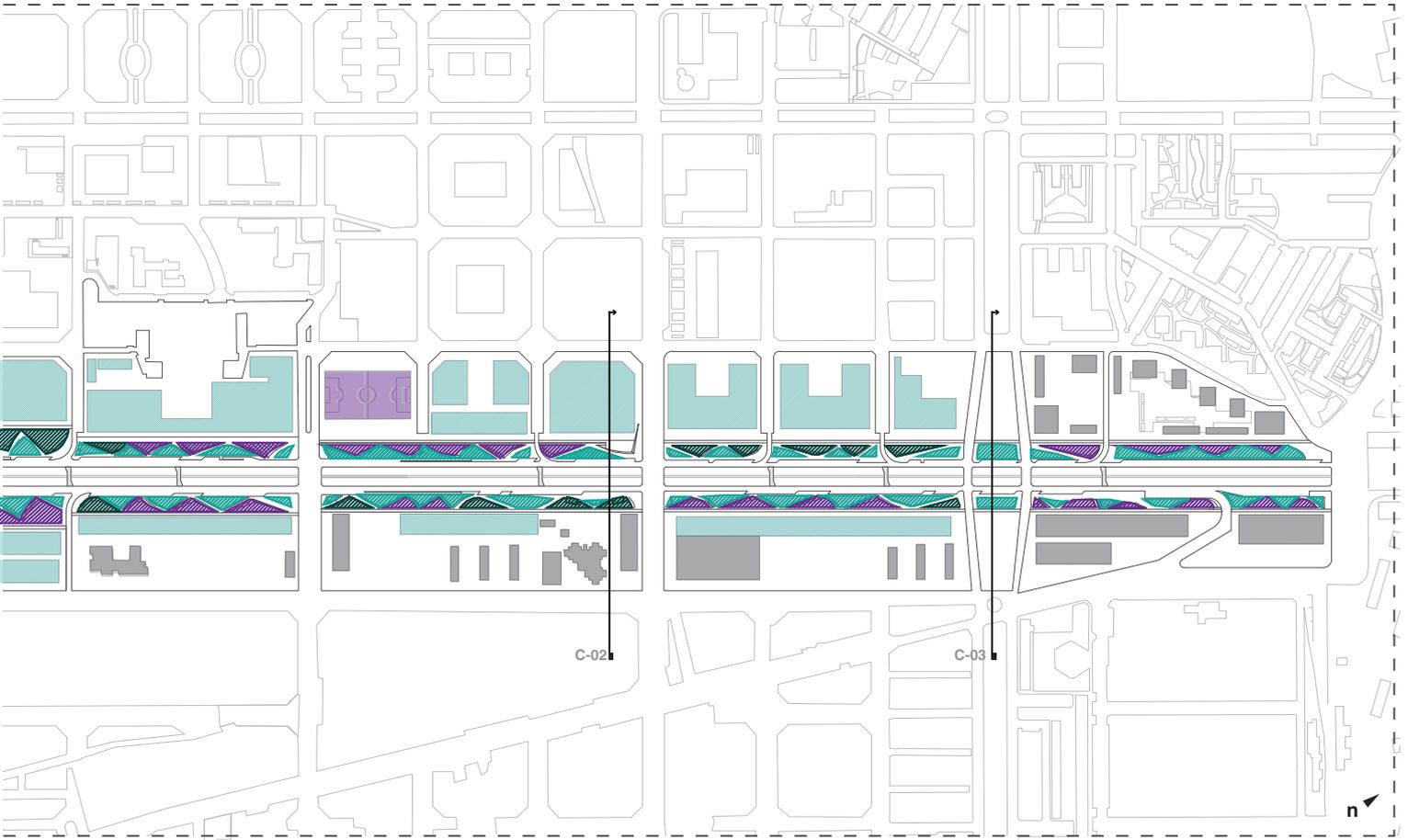


Usos y zonas que plantea el proyecto

- Viviendas de uso mixto
- Zonas duras
- Vivienda en altura
- Zonas verdes
- Zonas de estar
- Zonas de juegos infantiles

En esta escala se hace una mirada a la zonificación y distribución de los elementos característicos del proyecto como son las áreas verdes, las áreas de descanso y las áreas de los demás servicios que ofrece el proyecto. Debido a ser un proyecto lineal de 3km de longitud, hay una serie de elementos lineales que se destacan como ahora los andenes peatonales en el costado de los edificios. El proyecto cuenta con de áreas verdes en donde se ubican los árboles, 71 de áreas de permanencia donde están ubicado el mobiliario en forma natural, 41 zona de juegos infantiles, 25 zonas de aparcamientos

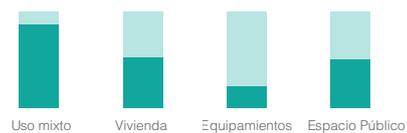
y 2 de áreas donde se ubican las fuentes de agua. Se puede observar bajo esta mirada que hay la misma proporción de espacios verdes en relación a los espacios de permanencia y su tamaño es considerado de mayor jerarquía sobre toda la longitud del proyecto, lo que demuestra la importancia por parte de los diseñadores de fortalecer la integración de los barrios por medio de estos elementos. Se mantiene la linealidad sobre casi todos los elementos en lo que respecta a mobiliario y las luminarias. Se pensó también en que el proyecto tuviera la misma distribución en cuanto a los modos



Zonas con mayor cantidad de espacio por uso



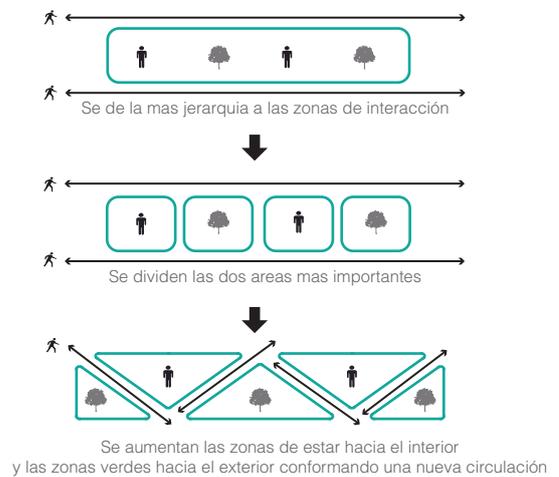
Usos con mayor área en el sector



de transporte y los modos de circulación, es decir, se puede observar con claridad la distribución coherente de los modos. En este diagrama se pueden ver las proporciones de distribución de los elementos lineales característicos del proyecto, evidenciando buenas proporciones entre las áreas de servicios y las áreas de interacción en el proyecto.

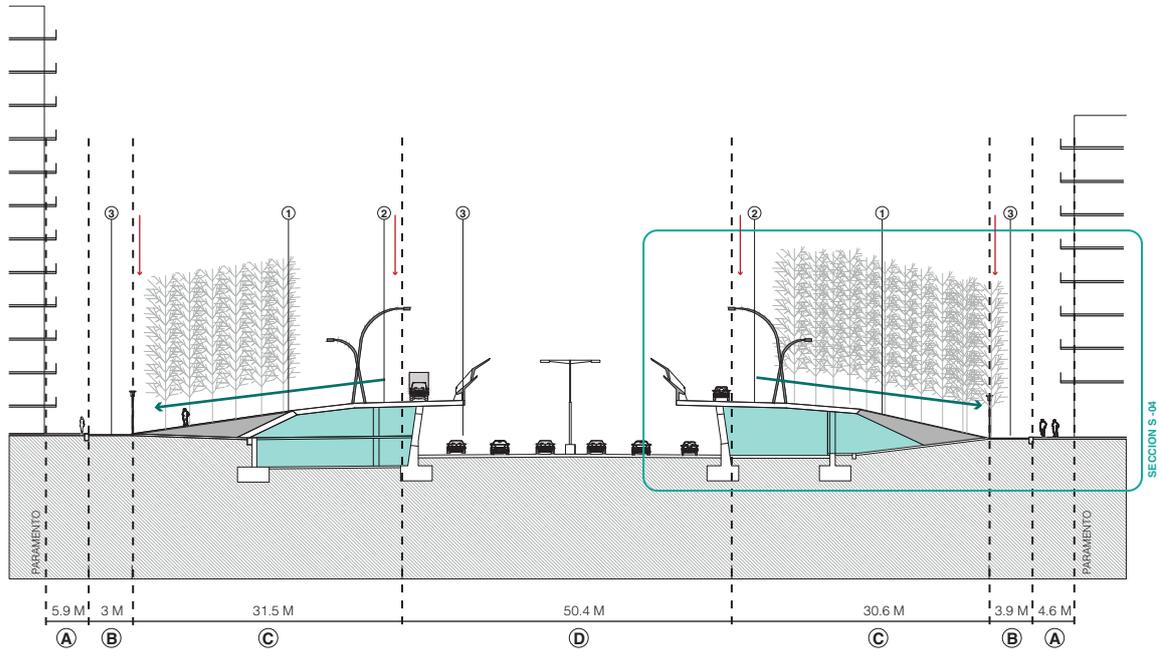
La distribución del proyecto generó una división entre lo que son las zonas de estar y las zonas verdes por medio de las circulaciones en diagonal que dificultan la accesibilidad.

Proceso de distribución de las zonas

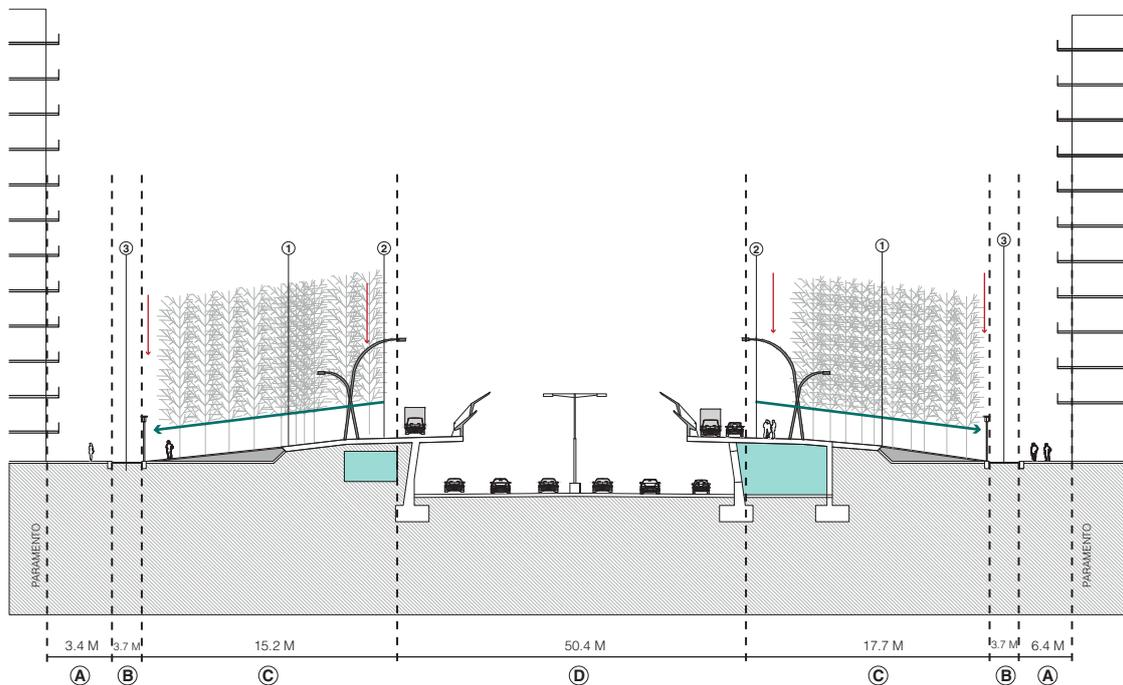


Análisis de composición Escala urbana

S-01 Sección Gran Vía - C/Espronceda



S-02 Sección Gran Vía - C/Cantabria- Josep Pla

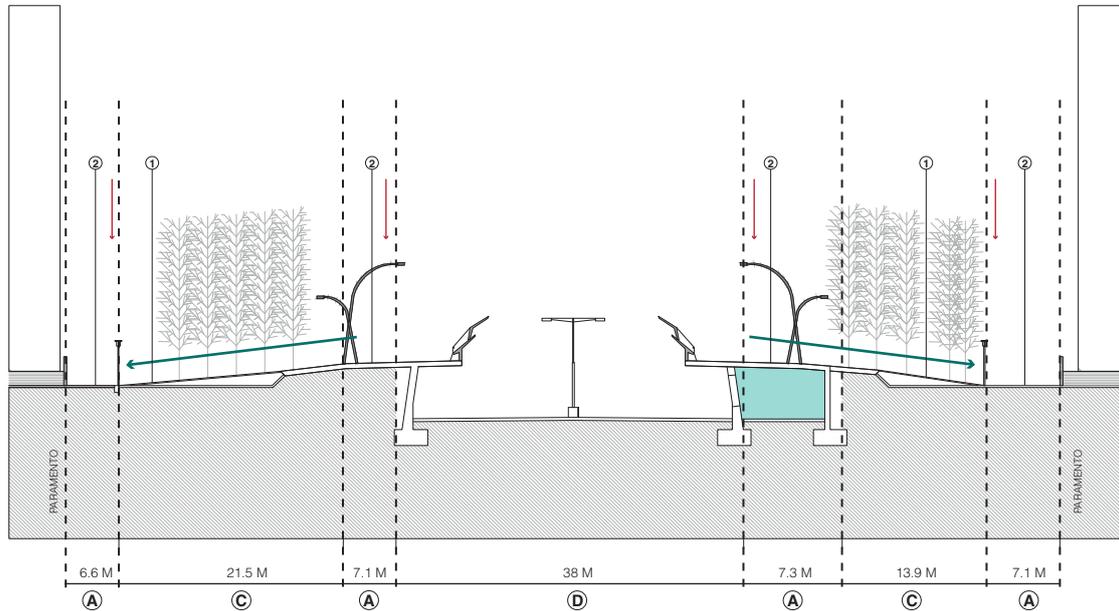


- Ⓐ Zona de circulación peatonal - acceso hacia edificios
- Ⓑ Zona de circulación vehicular para acceso hacia edificios
- Ⓒ Zona de estar - estancias y zonas verdes
- Ⓓ Zona de vías vehiculares regional y urbana
- Aparcamientos al costado montaña y el eje del tranvía al costado mar

- ① Area verde del proyecto - ubicación de arboles
- ② Zona de circulación peatonal enfrente de la vía vehicular
- ③ Esta vía permite el ingreso de camiones, parqueo y carril bicig
- ← Pendiente y nivelación del terreno
- ← Ubicación luminarias

Análisis de composición Escala urbana

S-03 Sección Gran Vía - Rambla Prim



Relación de distancias del proyecto



Permanencia - 30 m de espacio total



Circulación y movilidad - 50 m de espacio total

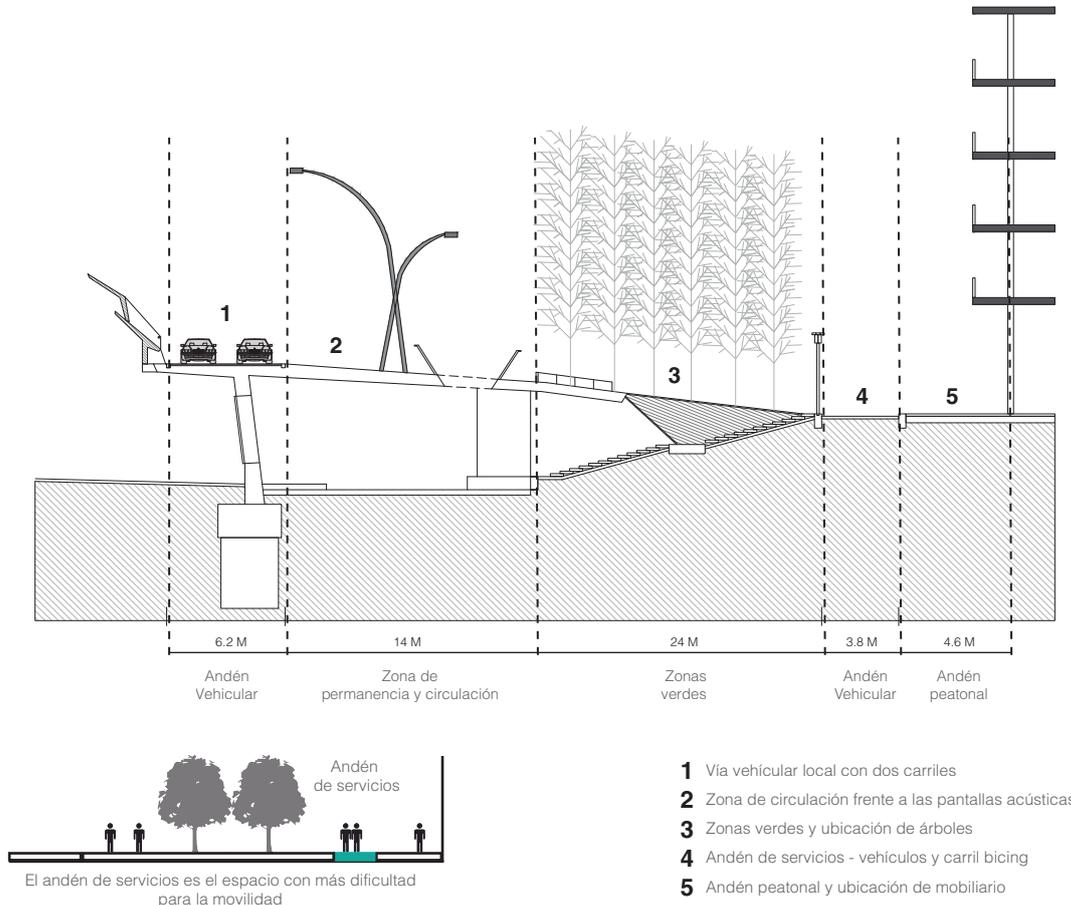
En la mirada a la sección Gran Vía-Esproncada podemos hacer una observación más próxima a la distribución de las áreas y los elementos que conforman el proyecto de espacio público. En la primera sección, calle Esproncada, se puede evidenciar el espacio de interacción social más amplio con una distancia de 30.6 en su totalidad haciéndolo un espacio de mayor apropiación, en relación a los andenes peatonales ubicados en los paramentos la distancia esta entre 3.7 y 3.7 metros haciéndola más corta. Se evidencia también el acceso por el costado mar. La sección de la calle Cantabria/ Josep Pla, en el costado mar, es más inclinada que en muchas zonas del proyecto, haciendo que los espacios de permanencia se vuelvan de tamaños más cortos debido a la pendiente. En la sección de la rambla Prim se

aumenta la percepción de esta debido a la amplitud presente. Las secciones llevan la misma condición: dos vías peatonales hacia los costados de los edificios, dos vías vehiculares y bicicletas, los ejes de estar y zonas verdes, un andén peatonal, el carril para los buses y vehículos y C-31 deprimida con 6 carriles en totalidad.

El mobiliario urbano no escasea en el proyecto: sobre los andenes peatonales están ubicadas las G-SILLA y en las zonas de estar encontramos el mobiliario de formas naturales de los arquitectos. El diseño de la sección pone revela la importancia de integrar ambos lados pero debido a la distancia entre paramentos parece que el límite de la sección está llegando a la pantalla acústica.

Análisis de composición Escala barrial

S-04 Sección Gran Vía - C/Espronceda



Con esta sección se puede entender un poco más el equilibrio del proyecto, ya que se obtiene una mirada más próxima del lugar. Se cortó por la estación del tranvía para ver como es el acceso subterráneo hacia el tranvía. Acá se puede distinguir con detalle la zona por donde las personas caminan enfrente de la vía vehicular local que en realidad, por su distancia, no fue diseñado como un andén peatonal sino como un espacio para poner las luminarias y así evitar el paso peatonal. La distancia aproximada en la sección de área verde es de XX en relación a la distancia de áreas de permanencia que es de XX. Es una sección dinámica con y que aporta mucho a la articulación de las áreas de las diferentes áreas pero a veces debido a sus pequeños niveles y al no haber pasos continuos, las zonas de estar

quedan aisladas de los andenes peatonales y sucede que las personas no lo entienden como un espacio que permite la permanencia y el descanso. También, como se mencionaba anteriormente, ocurre que la pendiente, debido al voladizo que se construyó, hace un poco difícil la permanencia que se ofrece en todo el proyecto, haciendo que las personas prefieran ir a otros parques y plazas y no hacer uso ni jugar en donde se planeó que deberían interactuar y jugar.

Algo a destacar es la relación de la altura de los edificios con respecto al espacio que se da: debido a la altura la relación es bastante pequeña y se pierde el sentido de amplitud por las barreras visuales. Sucede igual con los espacios de luz y sombra: demasiada sobra o demasiada luz.

A-3

Análisis del paisaje

Análisis Gráfico del proyecto de la Gran Vía de Levante
Diseño de Arriola & Fiol Arquitectes

Elementos del Paisaje Escala regional

Diseño y ubicación de árboles en proyecto

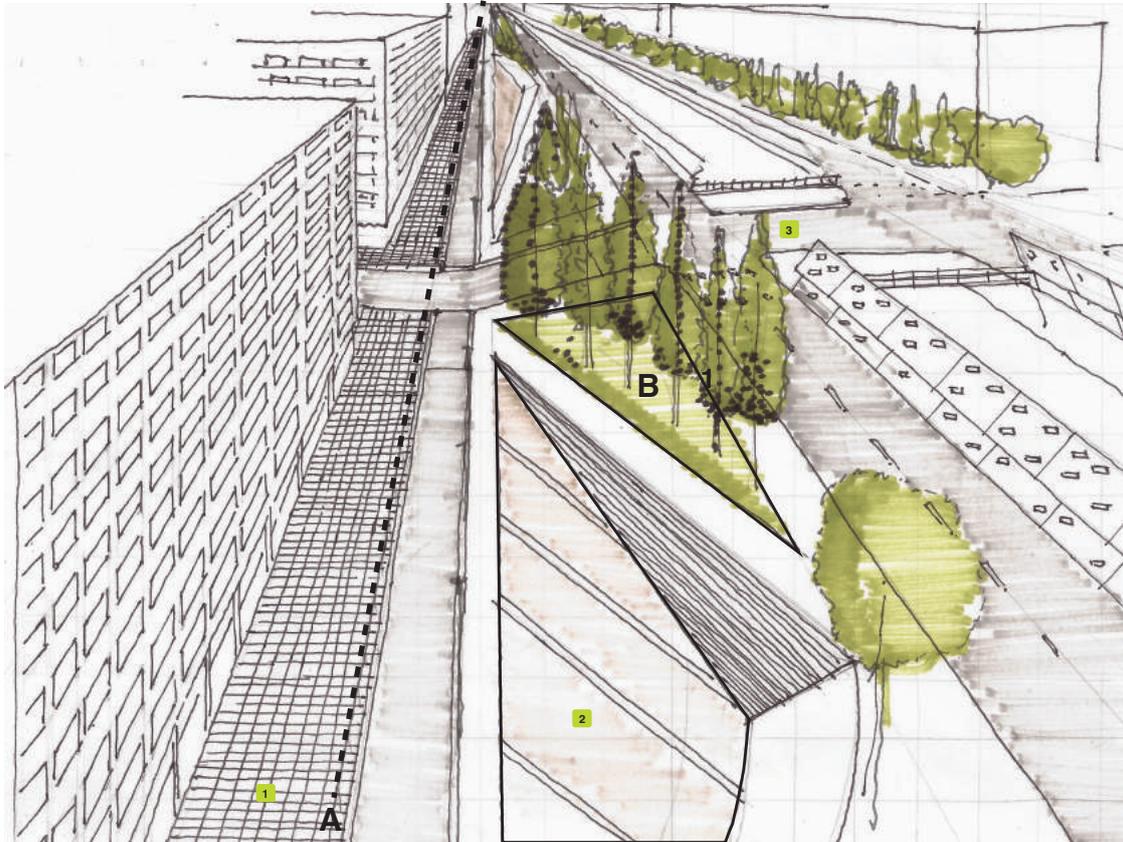


Proyecto general de la Gran Vía de Levante

Cabe destacar en este análisis y dando una mirada a todas las escalas, que el diseño paisajístico está muy bien elaborado y trabajado y genera una percepción muy agradable del entorno. Los edificios de vivienda son bloques de gran envergadura y de gran longitud que se dan por todo los 3 km de proyecto. Los árboles implementados en su mayoría son álamos blancos, debido a su altura crean una mezcla bastante interesante y en algunas partes del proyecto se mimetizan muy bien con el entorno. Se mantienen en todos los dos costados las zonas verdes y generan una continuidad visible. El material que más se destaca en el proyecto es el asfalto rojo y el panot de colores rojizos estableciendo un diálogo con las edificaciones en ladrillo rojo. Los tamaños de las pantallas acústicas a lo largo del proyecto no son del mismo tamaño, en algunas partes son más pequeñas y en otras más grandes.

En los primeros tramos del proyecto se ubican los árboles que van marcando el recorrido en la totalidad del mismo haciéndose constantes y a la vez punto de referencia para la ubicación, se mimetizan con los demás elementos estéticos del proyecto. Hay diferentes ritmos en cuanto a tipo de vegetación por todo el proyecto, en el primer tramo se evidencia una serie de árboles álamos blancos y negros, en el segundo, se juega con los chopo de simon y al finalizar, se percibe el aliso. Es una perspectiva continua y legible que pareciera que no tuviera fin y crea el efecto de que el proyecto tuviera una longitud más larga. Los árboles en alguna parte del proyecto se salen de las zonas donde está el césped natural para generar alguna sombra pero la función principal es la de marcar un eje transición entre los espacios.

Perspectiva 1 - Gran Vía - C/Espronceda

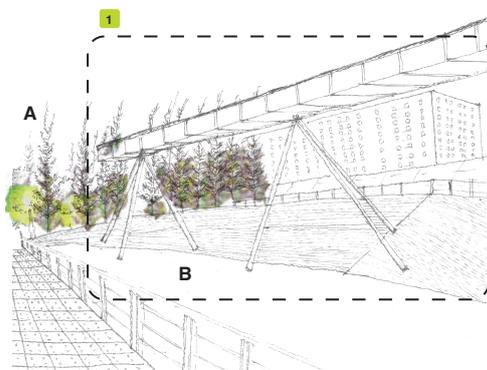


- A** Eje continuo de árboles sobre andén peatonal - costado edificios
- B** Conformación de refugios naturales con geometría as tr

- 1** Andén peatonal con panot 30x30 cm
- 2** Pavimento de sauló en las zonas de permanencia
- 3** Árboles como puntos de referencia en el lugar

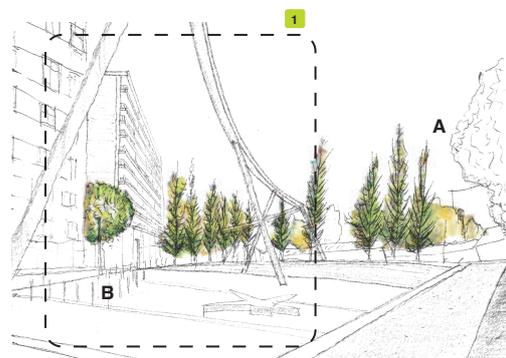
Elementos que resaltan en la imagen del proyecto

Estanque de agua - Carrer de Espronceda



- A** Los árboles marcan un ritmo continuo en el proyecto
- B** El agua permite generar un espacio mas agradable
- 1** Conjugación de elementos como unidad de paisaje

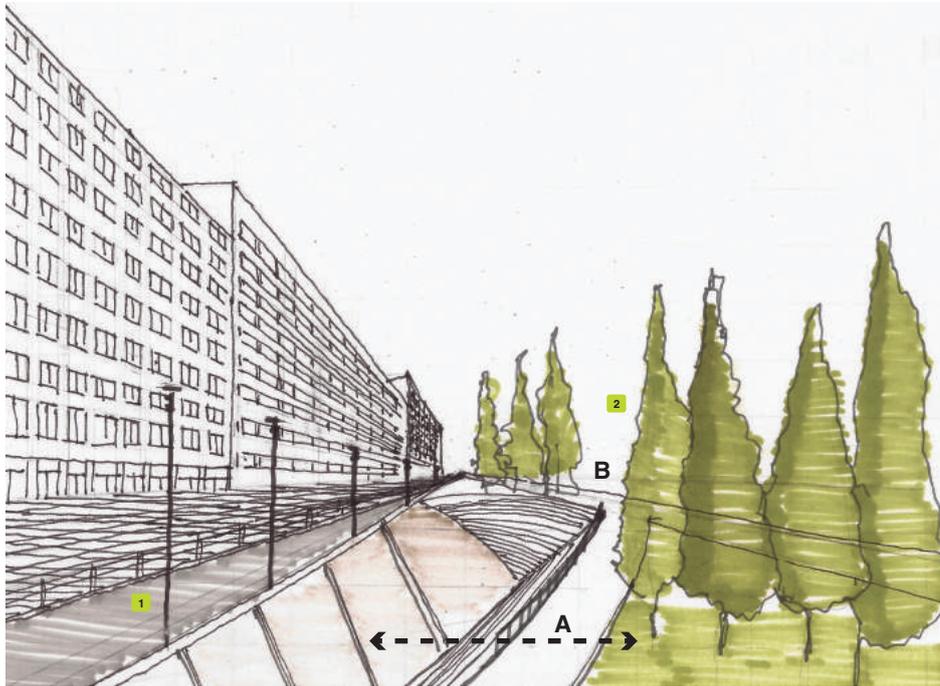
Luminaria orgánica - Carrer de Espronceda



- A** Los árboles marcan fondos verdes en la perspectiva
- B** Mimetización de elementos artificiales y naturales
- 1** Conjugación de elementos como unidad de paisaje

Elementos del Paisaje Escala urbana

Perspectiva 2 - Gran Vía - C/Espronceda



- A** No hay relación entre la zona verde y zona de estar
- B** La perspectiva se abre y permite una mayor amplitud del lugar

- 1** Eje de luminarias sobre el costado de los edificios
- 1** Debido a la distancia los árboles no generan sombra en las zonas de estar

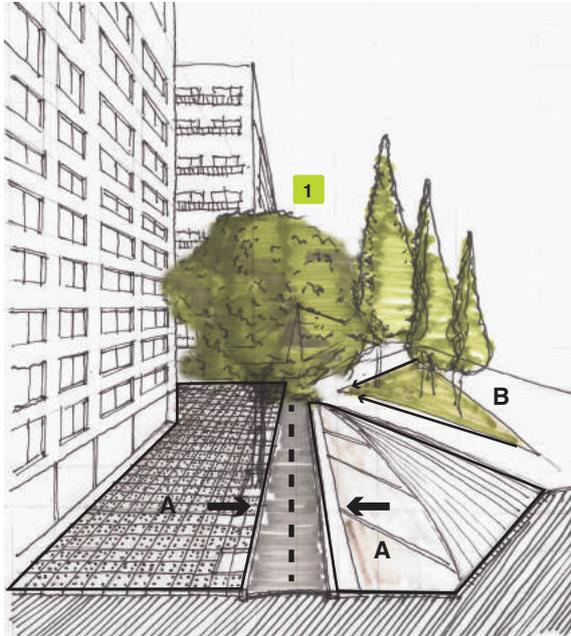
Los tipos de árboles que se usaron permiten una mimetización más clara, creando así una perspectiva más natural del entorno hacia el costado de los edificios. Es la primera perspectiva observamos los árboles que marcan el eje de la circulación que van en continuidad con las luminarias y la vía de servicios, después las zonas verdes forman masas verdes similares a refugios naturales al final de la perspectiva y también cabe recalcar que esa imagen vegetal solo se da al interior del proyecto, es decir, en el costado donde están los edificios. Hay dos colores que predominan en la imagen visual que se genera, una imagen con un verde muy agradable y un matiz de diferentes rojos por la variedad de materiales de ese color, proporcionan un ambiente cálido del espacio pero de manera perceptiva a veces suele confundir a las personas que habitan el lugar. La segunda perspectiva cambia y ello se debe a la ubicación; al caminar por el andén peato-

nal que está enfrente de los edificios, los árboles y zonas verdes se realzan, es decir, se hacen más visibles formando matices muy interesantes de verdes, pero por la zona en donde están las pantallas acústicas la perspectiva vegetal se pierde y toma presencia las pantallas acústicas y las luminarias de color verde, permitiendo tener una visión más amplia y no tan cerrada como se tiene alrededor. Aunque se percibe algo de verde no están importantes como el papel que juegan las pantallas y la altura de los edificios.

Las zonas de estar quedan bastante aisladas de las zonas verdes por los caminos de circulación y por las pendientes que forma el voladizo, puesto que lo que encontramos son árboles que no generan ninguna sombra cuando hace mucho sol. Al hacer las perspectivas se evidencia la falta de personas en la mayoría de zonas de estar del proyecto.

Elementos del Paisaje Escala local

Perspectiva 3 - Gran Vía - C/Espronceda

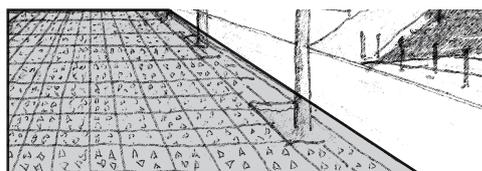


- A** Diferentes texturas y desniveles no permiten una relación cómoda del espacio
- B** En algunas partes las pendientes hacen difícil la permanencia en el las zonas verdes
- 1** Los árboles se relacionan muy bien con el andén peatonal pero están divididos de las zonas donde está el mobiliario

Elementos que resaltan en la imagen del proyecto



Sobre las pantallas acústicas se puede tener una mejor sensación de los arboles y las zonas verdes



Detalle de la textura del andén peatonal con el piso en panot 30x30cm en el costado de los edificios

La parte más atractiva del proyecto es donde se perciben elementos que permiten una mejor calidad visual debido al agua y a los elementos estéticos es en la calle Espronceda. Las fuentes de agua, forman un espacio más atractivo desde lo perceptivo junto con la luminaria irregular que atraviesa las dos manzanas. Esta perspectiva con más detalle muestra los desniveles que hacen un poco confuso el lugar. La variedad de materiales a veces no juega un papel tan funcional porque pareciera que existiesen varios tipos de proyectos por tanto no se lee con cierta continuidad. La combinación del material de los andenes, el panot de 30x30 cm, junto al carril de servicio seguido del bordillo blanco junto con el pavimento en sauló y el ladrillo rojo, provoca el efecto de que perciben muchos materiales en un mismo espacio que además no tienen ninguna relación entre sí. También en el césped verde se hace un poco difícil la permanencia debido a las pendientes y a la distancia tan corta entre los árboles, probablemente razón por la cual las personas no hacen demasiado uso de dichas zonas. Pero un aspecto que encontramos sobre las pantallas acústicas y que genera una imagen bastante atractiva, se da en el momento en que cae el sol frente a las pantallas y en la autopista se refleja el color de los pequeños vidrios de colores, creando el efecto de que estuvieran pintados sobre la vía.

A pesar de que cada zona de estar cuenta con gran variedad de mobiliario, las personas prefieren las bancas donde hay sombra y casi siempre esta se da por el costado de los edificios, cosa que no se ve en el otro costado, el de los edificios por el que se transita con mayor claridad.

3.5 Conclusiones del análisis

Esta parte descriptiva y gráfica del trabajo, aparte de establecer unos elementos que permiten conocer la articulación del espacio público, nos aporta material necesario para hacer el filtro por los indicadores que permiten conocer si es o no un espacio público de calidad. Ahora bien, un proyecto de ciudad, a la hora de diseñarse, tiene que tener una lógica en cuanto a las escalas. Si el proyecto está articulado bajo las 3 escalas que se analizaron (metropolitanas, urbanas y barriales) se puede garantizar una mejor relación con la ciudad y en especial con los habitantes. No se puede considerar proyectos urbanos sin la noción barrial, sin diseñar bajo el detalle y el sin la noción de entender el espacio público. Se puede decir que el manejo de las escalas no se mira a través de un zoom, sino que tiene que ser un trabajo paralelo en las escalas para que haya coherencia en el proyecto.

La escala metropolitana; una escala que busca conocer la relación más amplia del proyecto con la ciudad debido a su magnitud, nos ayudó a comprender varios puntos: (1) La Gran Vía de Levante en cuanto a su conectividad con Barcelona, tiene varios modos de transporte que permiten su buena comunicación: la integración del metro junto con los modos de transporte local como el TRAM y el bus permite su conexión con las personas y genera un mejor acceso a varias zonas del proyecto. (2) La relación peatonal con el proyecto es distante: aunque haya accesibilidad el proyecto de la Gran Vía empieza o termina con una distancia bastante amplia. La falta de gestos o espacios en la Plaza de las Glorias hace que el proyecto se pierda y la gente no tenga conocimiento de lo que se ofrece a tan solo 400 metros. Algo que no pasa con la relación de la Av. Diagonal que continúa el eje peatonal. Con esto no significa que no haya comuni-

cación ni formas de acceder a la Gran Vía de Levante pero hubiera sido propicio integrar físicamente las dos zonas para que haya un mayor conocimiento de las personas hacia el lugar. (3) El proyecto ofrece un camino peatonal continuo desde su comienzo en la calle de Bilbao: al trazar una línea recta el proyecto garantiza el caminar por todo el eje urbano. (4) La vivienda que está sobre los 2.5 kilómetros de proyecto cuanta con la misma cantidad de zonas verdes y zonas de estar: la vivienda que se anexa en este lugar en el plan comarcal de 1953 y se implementó la vía de conexión regional, hoy en día se puede afirmar que el aporte fue bastante amplio en cuanto a áreas. Una zona donde por culpa del humo y el ruido, las viviendas eran las más afectadas, el proyecto de Arriola y Fiol dio solución al problema. También es evidente en esta mirada la falta de proponer otro tipo de actividades, ya que se balancea muy bien el estar y lo natural pero los demás espacios no. Solo hay 2 juegos infantiles en todo el recorrido del proyecto. (5) Se garantiza la relación de lo natural con lo artificial por el diseño paisajístico: su diseño logra generar un ambiente natural a una zona donde antes era muy difícil de percibir así. En los dibujos se puede observar la imagen natural que se crea generando un eje más agradable para caminar.

En la escala urbana, una mirada donde se confirma las conclusiones metropolitanas pero a su vez se puede observar con detalle diferentes puntos. (1) Se observan 3 tipos de circulaciones que determinan la funcionalidad del proyecto: son las principales formas de caminar por el proyecto. La más transitada es la que está en costado de los edificios por su relación con el comercio en el primer piso. La que está en el costado de las pantallas, como se afirma en el apartado no fue pensada para eso pero las personas caminan por ese lugar y están las diagonales que ayudan a disminuir la pendiente. (2) La movilidad local se reduce para la seguridad del peatón: con la conformación de los ejes

vehiculares locales la relación entre vía peatonal y vía vehicular es notable balanceando los dos espacios. (3) Es un proyecto que cumple con las medidas necesarias para su confort y utilización: las secciones del proyecto se puede ver la relación y el equilibrio de áreas en cuanto a andenes y zonas de estar y zonas verdes lo que garantiza su comodidad. (4) Se puede afirmar que el proyecto de la Gran Vía es un proyecto equilibrado en cuanto a los usos propuestos: Los espacios planteados en el proyecto, aunque son los mismos, están distribuidos de manera coherente y ordenada.

Y por último la escala barrial, la escala del detalle podemos concluir al hacer este ejercicio que (1) Los puntos importantes del proyecto en algunos casos se hace difícil la accesibilidad: las pendientes que hay en lugar, las circulaciones obligatorias y la poca proximidad que hay entre cruces hace que acceder o transitar por el proyecto se vuelva aburrido y la gente prefiere conectarse o estar en otros puntos del barrio. (2) la distancia del espacio social se vuelva pequeña debido a su proporción: el área de la zona triangular no están amplia lo que impide el estar y dificulta la apropiación del lugar y por ultimo (3) la calidad de materiales propuestos en el diseño: A pesar de que puede ser perjudicial para la utilización el conformar varios elementos en el espacio público, se logró la implantación de nuevos materiales como el panot con geometrías triangulares de 30cm x 30cm.

Con estos puntos de vistas obtenidos podemos decir que el proyecto articula la ciudad bajo los modos de transporte y pero la articulación también dependen de la relación peatón, del habitante del barrio con el proyecto y al hacer una mirada más detallada vamos encontrando que no se tuvo en cuenta la escala urbana ni barrial por ser un proyecto a escala metropolitana. La articulación de los ejes debe garantizar el flujo de personas, la interacción con el lugar para conformar espacios públicos de calidad.

