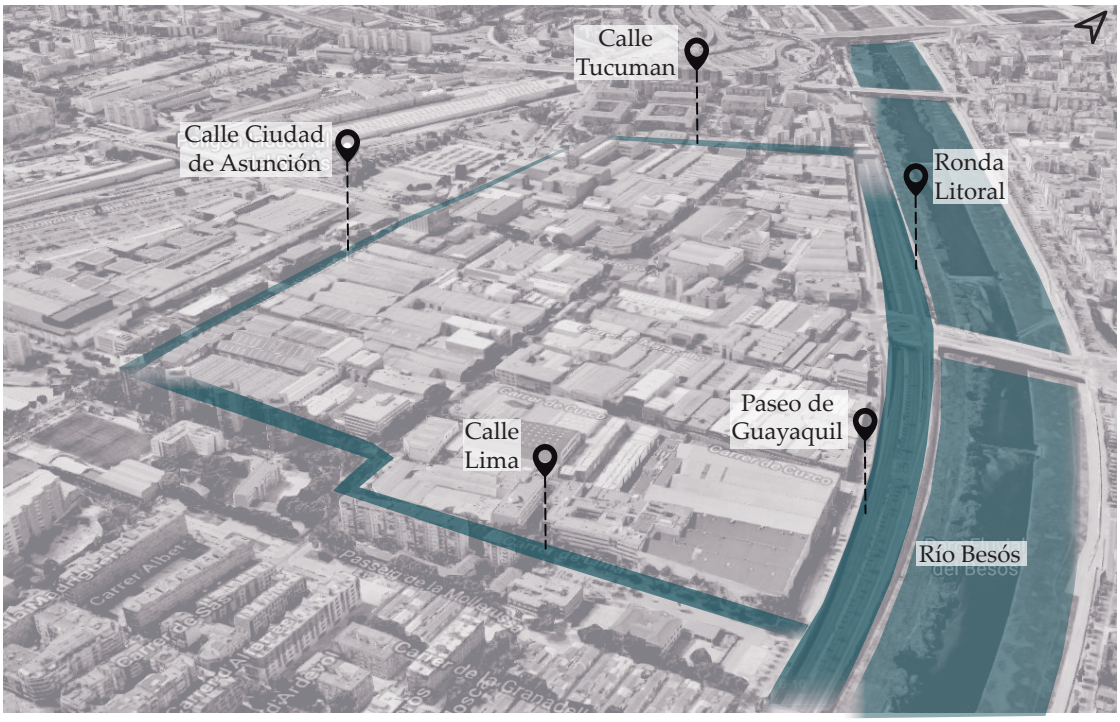
CAPÍTULO 3

Los bordes urbanos y el espacio público



La ubicación periférica, su formación a través de los años como territorio de fábricas sin mayores formas de planeamiento, su actividad industrial y consecuencias como la contaminación del aire debido a las emisiones de las fábricas han propiciado que el territorio del Polígono Industrial sea un espacio aislado y deteriorado ambientalmente, un espacio obsoleto respecto a las necesidades y cualidades de todo el territorio de la ciudad en los últimos años. Su formación inicial segregada del tejido urbano, produjo déficits en cuanto a urbanización y equipamientos colectivos en todo el territorio, índices de calidad urbana bajos y poca atención hacia el aspecto de espacio público, lo cual desencadenó una serie de inconvenientes para la correcta formación de su identidad urbana y, citando a Lynch, (1960) de constituir un mundo urbano visible, coherente y claro que pudiese representar símbolos de la vida urbana por medio de una nueva actitud de parte de los ciudadanos y de un cambio físico de forma que resulte agradable a la vista.

De acuerdo con Oriol Bohigas (1985) cuando en un barrio degradado o no conformado urbanamente, sin una estructura de habitabilidad y de significación urbana se reconstruye o construye un espacio público, éste actúa como motor de regeneración del entorno. Se entiende que el espacio público define y le da calidad a la ciudad, así como sirve de eje articulador y conector del tejido urbano. Por consiguiente, se debe tener conciencia de un aspecto del espacio público: éste no es un espacio residual entre calles y edificios, ni un espacio vacío que se considera público por ciertas razones jurídicas, el espacio público es el espacio principal del urbanismo y de la ciudadanía, es un espacio simbólico, físico y político (Borja & Muxí, 2000). El espacio público ayuda a configurar la imagen de la ciudad y del territorio, brinda elementos para reconocer y estructurar el entorno convirtiéndose así en una referencia espacial, sirve como lugar de reunión para las personas y como espacio de conexión entre el territorio. Partiendo de estos conceptos generales y llevándolos al territorio de estudio se hacen evidentes ciertas falencias del espacio público aplicadas en el Polígono, la falta de interés e intervenciones presentes durante muchos años, sumado a su condición periférica y a la poca atención prestada a la configuración del paisaje urbano son factores clave para entender los problemas actuales. Como ya se mencionó anteriormente, el punto de partida de las transformaciones urbanas que tuvieron lugar en todo el territorio de Barcelona, parte del Plan General Metropolitano de la ciudad aprobado en 1976, entre los proyectos se impulsa un tipo de unidad en cuanto al diseño del espacio público, abarcando el mobiliario urbano (elementos de urbanización, iluminación, comunicación, jardinería) que condicionaban las intervenciones para lograr mayor uniformidad y unidad, se incluyeron ‘elementos primarios de urbanización’ que abarcan los bordillos, vados, rígolas, alcorques y pavimentos (Esparza, 2017), entre otros puntos para dar una mayor uniformidad, unidad y orden a las intervenciones urbanas realizadas en toda la ciudad,

intervenciones que regularizan tanto el plano horizontal como el vertical e incluso el plano del aire. El proceso de estandarización de los elementos de urbanización en toda la ciudad hace posible no solo una unidad de diseño sino también una posibilidad de reducir tiempo y gastos en el mantenimiento y demás procesos comunes.

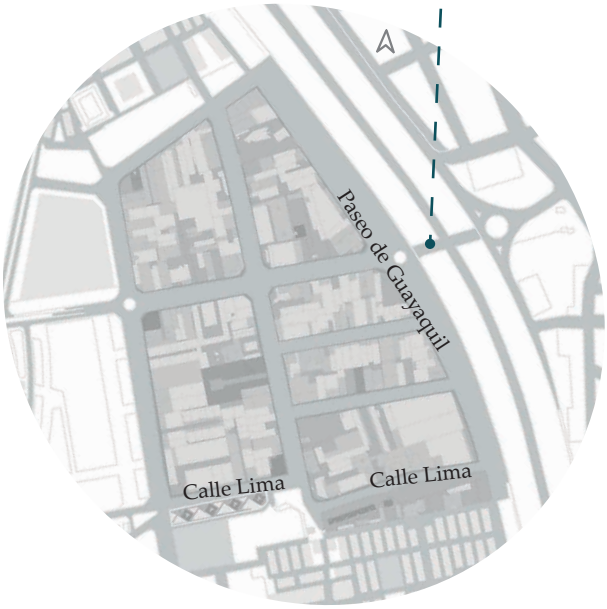
La periferia de Barcelona no fue ajena a este tipo de intervenciones, aunque no se le prestó la misma atención que se le dio a otros sectores. Sin embargo, este territorio cuenta con los elementos de diseño y paisaje urbano que se propusieron en los proyectos de intervención de los años anteriores. Actualmente, el Polígono muestra una imagen más degradada en comparación con otras zonas de Barcelona, las pautas de diseño debido a la escasa rigidez en la planificación dieron paso a ciertas deficiencias y problemas en la imagen urbana. El siguiente apartado se centrará en el espacio público de los bordes más conflictivos del Polígono Industrial (Paseo de Guayaquil y Calle Lima), basándose en los tres planos en los que se puede organizar: el del suelo o plano horizontal, el de fachada o plano vertical y el plano del aire, y pasando de los aspectos y definiciones generales (la calle, el borde, la frontera, las alturas) a los particulares (las características, los elementos primarios de urbanización, los colores, las medidas), con el fin de dar cuenta de la importancia del diseño del espacio público para generar una identidad urbana y mejorar la conectividad de un territorio con el resto de la ciudad.

Plano horizontal o Plano del suelo.

El plano del suelo no solo abarca el espacio que las vías ocupan en el lugar, también está conformado por los distintos elementos que componen las calles, las aceras, las alturas de los objetos, etc., abarca lo que está dispuestos *sobre* el suelo, pero también el conjunto de estructuras de servicios ubicadas en el subsuelo (Remesar, 2017). Se puede tomar como punto de partida: la calle, para este caso de estudio, un elemento (Lynch, 1960): el borde, y a partir de ahí se irán mostrando los elementos de urbanización y demás características que ayudan a conformar todo el plano horizontal.

En cuanto a la característica de periferia y frontera que presenta el Polígono con respecto a Barcelona, se puede dar un enfoque a estos aspectos desde uno de los puntos que Jane Jacobs (1961) abarca en *Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades,* y del que se refiere como a "vacíos fronterizos", argumentando que cuando en ciertos sectores de la ciudad se da un uso único esto contribuye a la formación de fronteras. Desde que se empezaron a realizar las parcelaciones y asignaciones de usos del suelo en la periferia de la ciudad, la zona que ocupa actualmente el Polígono estaba destinada a ser zona industrial, área que desde antes de su formación y consolidación tenía sus límites definidos, por un lado un límite geográfico marcado por el Río Besós y por los otros, los

dos grupos de Casas Baratas. Con sus límites y usos ya definidos el Polígono se consolidó meramente como un espacio industrial, albergando ese único uso y aportando para demarcar sus fronteras con las áreas que lo rodeaban. En palabras de la urbanista *"el problema de raíz de las fronteras en tanto vecinas de las ciudades es que pueden formar callejones sin salida para la mayoría de los usuarios de las calles de una ciudad. Representan para mucha gente, casi todo el tiempo, auténticas barreras. Por consiguiente, la calle contigua a una frontera es la terminal de los usos generales. Si esta calle, que es final de trayecto para las personas de esta área de la ciudad corriente, es además poco o nada usada por las personas que viven dentro del territorio fronterizo formado por el único uso, está abocada a ser un lugar sin vida, con escasos usuarios"*. Lo cual trae también como consecuencia que las calles cercanas, las transversales y la calle paralela sean menos usadas por las personas, ocasionando poco a poco no solo la degradación de la calle en sí sino también de las calles y lugares cercanos.



▲ Figura 32. Vista desde el Puente de Potosí hacia el Polígono Industrial. A la derecha el municipio de Santa Coloma y en el centro el Río Besós. Al fondo las edificaciones industriales sobre la Calle Paseo de Guayaquil.

Archivo propio.

Para efectos del Polígono, esta frontera tan marcada podría ser identificada con la Calle Paseo de Guayaquil, ubicada al extremo oriental del sector y que marca transición hacia Ronda Litoral y el Parque Fluvial del Besós, límites entre Barcelona y de Santa Coloma. Sobre la calle Paseo de Guayaquil se ubican las sedes de industrias de grandes dimensiones, no solo en frente de fachada

sino en altura, generando un fuerte contraste con la dimensión angosta de la vía de circulación como se verá más adelante. Las fronteras de este tipo pueden provocar vacíos de usos alrededor de ellas, como por ejemplo, se puede dar la reducción de afluencia de personas, menos uso por parte de la gente no sólo en ese límite sino en los espacios cercanos (Jacobs, 1961). Espacios que de por sí no son usados por los peatones porque fueron ideados para uso exclusivo de coches y camiones, y regidos por características específicas de velocidad y direccionalidad (Ronda Litoral), esto representa un grave problema ya que la manera de mantener segura una calle es garantizando que ésta sea usada continuamente por una buena cantidad de personas. Durante las visitas realizadas al sector se comprobó el escaso y casi inexistente flujo de peatones en la calle Paseo de Guayaquil, la mayoría de usuarios son trabajadores de las fábricas, entre ellos los conductores de camiones y encargados de descargar la mercancía, en cuanto a personas ajenas a las industrias el porcentaje es demasiado bajo, de las visitas realizadas tan solo en una ocasión hubo un residente de los bloques sobre la Calle Tucumán.

El escaso uso y los pocos usuarios que hay a lo largo del Paseo de Guayaquil se ve alimentado por las barreras físicas que hay en todo este costado: la altura de las edificaciones, aceras ocupadas por los camiones, una vía angosta en parte del recorrido, un murete de separación y diferenciación entre las cotas de nivel que impiden ver qué es lo que hay detrás (a pesar de su baja altura), todos elementos que ocupan el plano del suelo y no invitan al usuario a pasar por esa calle si no es necesario.

Figuras 33, 34 y 35. ▼ Fotografías evidenciando el poco (o nulo) flujo de personas y la presencia de barreras físicas para el paso y la vista de los usuarios sobre Paseo de Guayaquil.

Archivo propio.

Tomando el caso de situación fronteriza de Paseo de Guayaquil se sigue el enunciado de Jane Jacobs (1961) en el que infiere que las fronteras se comportan de una manera opuesta a las calles, ya que las calles deben tejer territorios y no enfatizar en las diferencias y separaciones que pueda haber entre ellos, así mismo integran y unen los usos situados en cada acera y mezclan a los usuarios del lugar. Por la misma línea y necesario para este caso de estudio es prudente tener presentes los enunciados que Kevin Lynch (1960) da sobre la imagen de la ciudad y los elementos físicos que ayudan a configurar esta imagen y que sirven como puntos de referencia para cada individuo. Dichos elementos los clasifica en:

- Sendas.
- Bordes.
- Barrios.
- Nodos.
- Mojones.

Los conceptos de senda y borde aplicados al territorio del Polígono se abordarán más adelante ya que son los conceptos que ayudan a marcar el punto de partida para el estudio de los límites urbanos que se tratarán.

Las *sendas* pueden ser calles, senderos, líneas de tránsito o vías férreas. Y éstas a su vez pueden convertirse en importantes referentes para las personas, ya sea por que las recorren normalmente o porque hay concentraciones de un uso específico o una actividad en especial, otra característica viene dada por su cercanía a otros lugares importantes de la ciudad. También pueden jugar un papel importante elementos tales como la presencia dominante de un grupo de árboles a lo largo de una senda. Otro aspecto importante de estos selementos es que deben tener un princpio y un fin claros, que el usuario sepa cuál es su origen y cuál su destino final.

Los *bordes* son elementos lineales que el observador no usa. Son rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Hay bordes que dividen y otros que unen, mantienen las regiones en cierta relación visual. A menudo, los bordes son sendas. Al igual que las sendas, los bordes pueden tener también cualidades directivas. Los bordes parecen desempeñar una función secundaria: pueden poner límites a un barrio y pueden reforzar su identidad, pero aparentemente contribuyen menos a formar un barrio. Los bordes pueden aumentar la tendencia de los barrios a fragmentar la ciudad y desorganizándola.

Los *barrios* o distritos siempre pueden ser identificados desde el interior y pueden ser usados como una referencia exterior cuando son visibles desde afuera.
Los barrios están definidos por bordes y atravesados por sendas, el Bon Pastor esta definido por el Río Besós y atravesado por la Calle Lima

Los *nodos* son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador, de los que parte o a los que se dirige. Pueden ser confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas. En el Polígono podría identificarse como nodo el punto de confkuencia entre dos calles internas del Polígono: Calle Potosí y Calle Caracas.

En cuanto a los *mojones*, el otro tipo de punto de referencia, el observador no entra en ellos, como en el caso de los barrios o nodos. Generalmente se trata de un objeto físico definido, como un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Los mojones pueden ser de una escala considerable tal que puedan ser vistos desde diferentes puntos de la ciudad, o también pueden ser meramente locales, siendo visibles únicamente desde puntos determinados. Entre ellos se pueden clasificar los letreros, frentes de tiendas, árboles, entre otros detalles urbanos que caben en la imagen de la mayoría de los observadores.

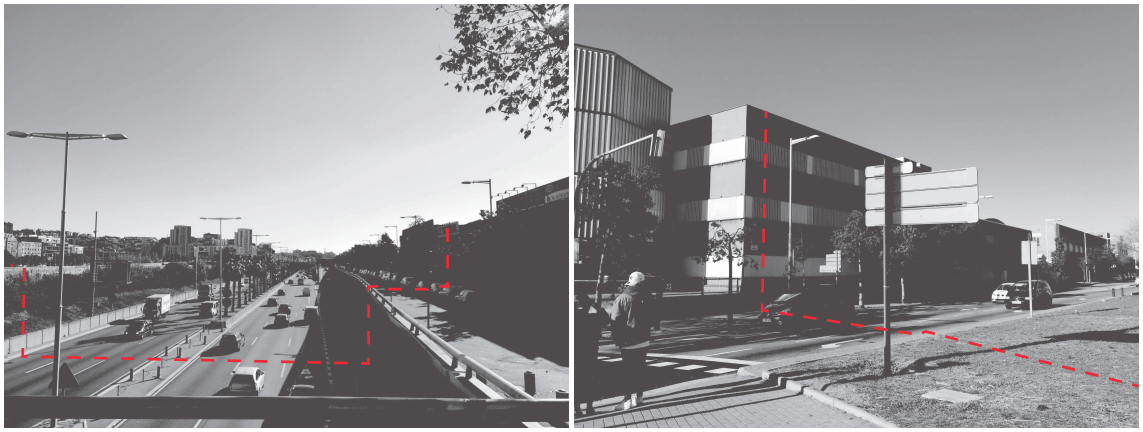
Figura 36. ▲
Dibujos representativos realizados por Kevin Lynch de los elementos que ayudan a componer la imagen de la ciudad.

Los anteriores elementos mencionados componen solo una parte de la imagen ambiental de la ciudad, además ninguno de estos elementos puede existir aislado de los otros, ya que estos se superponen, se cruzan y actúan conjuntamente en el espacio territorial.

La imagen de la ciudad.

Con lo anterior , en cuanto al tema de los bordes se tiene que éstos pueden ser algo más que una barrera, si brinda una permeabilidad visual o permite movimiento, y además, permite mezclas e integraciones entre sus dos lados o aceras, así, un borde sería un eje de unión entre dos zonas y no una barrera o límite que no permita relación alguna entre las partes. Aplicando nuevamente estos conceptos al territorio del Polígono Industrial es evidente que el borde representado por Paseo de Guayaquil, Ronda Litoral y Río Besós tiene el papel de ser una barrera impermeable entre los territorios, causando un cerramiento de cada parte hacia el exterior. El borde inmediato del Polígono, Paseo de Guayaquil, es una vía de gran longitud pero de un ancho pequeño en gran parte de su tramo. A lo largo de la vía hay un carril de circulación para vehículos y camiones y otro para estacionamiento, esta condición varía en el encuentro con la Calle Potosí, ya que en ese punto aumenta un carril que es el que recibe de la Ronda. Resulta curioso que una vía limítrofe de un polígono y de la ciudad, y que recibe los flujos de los camiones y coches que se dirigen diariamente a las empresas ubicadas allí, tenga unas dimensiones tan pequeñas tanto en la vía como en gran parte del tramo de aceras. Estas características suman a la condición de barrera de este borde urbano, sus carriles vehículares y aceras con dimensiones poco apropiadas para la circulación de los usuarios.

Este límite adquiere importancia debido a su condición geográfica imponente que se forma con el Río Besós y su característica no solo de límite del Polígono sino de Barcelona y Santa Coloma.

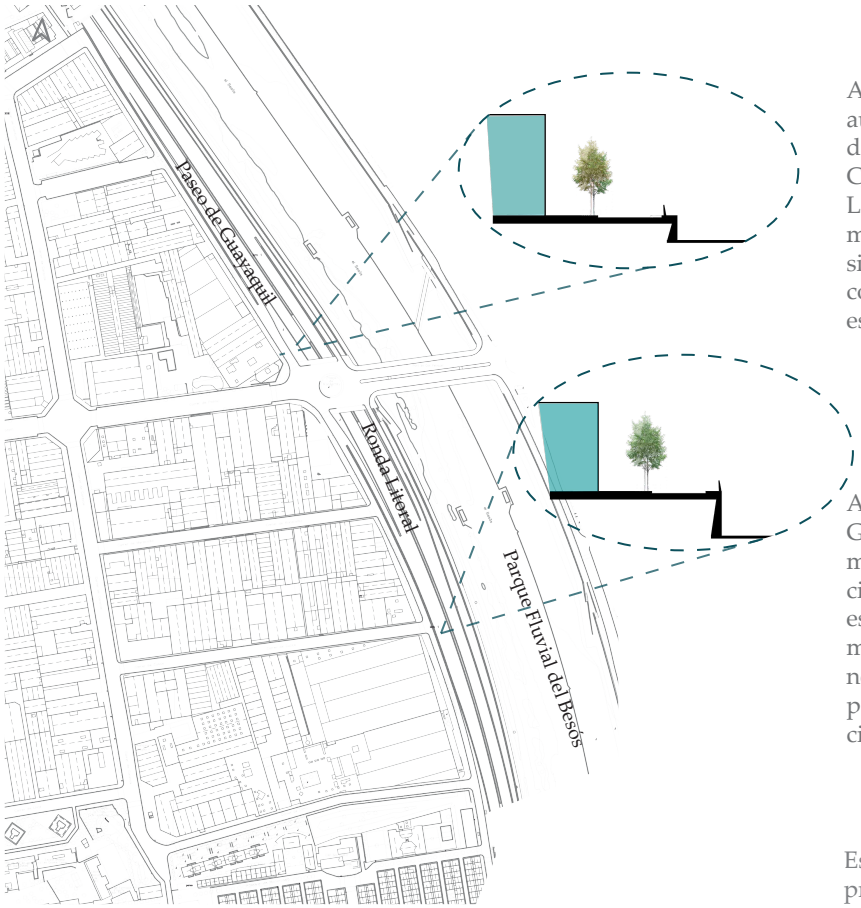


▲Figura 37. Imagen de la calle Paseo de Guayaquil y encuentro con la calle Potosí, en este punto aumenta el número de carriles.

Archivo propio.

◄◄ Figuras 38 y 39. Los distintos niveles de cota entre Paseo de Guayaquil, Ronda Litoral y el Parque Fluvial.

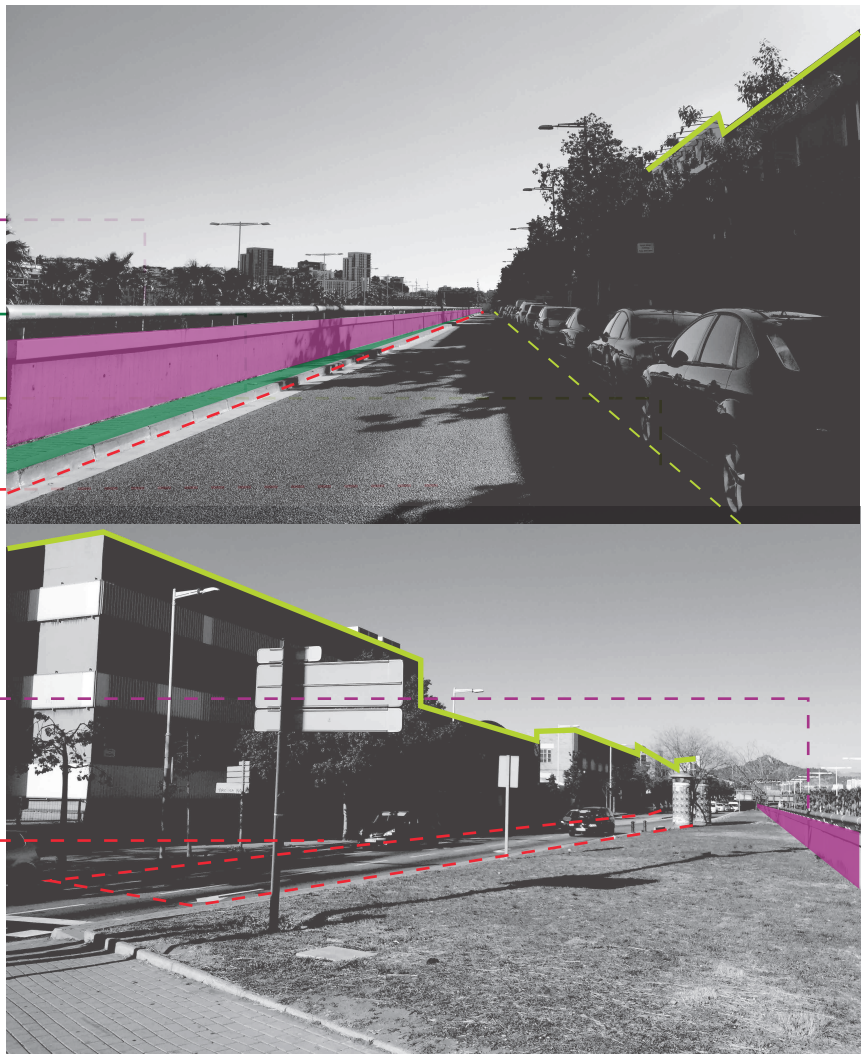
Archivo propio.



Ancho de la vía aumenta en el punto de confluencia con Calle Potosí y la Ronda Litoral. Las aceras mantienen una dimensión generalmente constante a lo largo de esta calle.

A lo largo de Paseo de Guayaquil la vía mantiene su carril de circulación y de estacionamiento. Se manejan las dimensiones mínimas para el paso de camiones que circulan por esa vía.

Esquema elaboración propia.



Figuras 40 y 41.▲► Imágenes Paseo de Guayaquil. Tramo comprendido entre Calle Potosí y Tucumán.

Archivo propio.

Si a las aceras angostas, la calle de una dimensión pequeña y la imposibilidad de ver más allá del murete se le suman las grandes alturas de las industrias allí ubicadas, el resultado es una imagen urbana poco agradable para el peatón y con poca relación a escala, características suficientes para que el borde actúe como barrera en el territorio y no invite a los usuarios a recorrerlo o hacer algún tipo de actividad.

Algo similar en cuanto al aspecto del contraste de alturas ocurre en la otra calle mencionada al principio del capítulo, calle Lima. Hacia un costado de la calle se construyeron las fábricas del Polígono durante el periodo de consolidadción de este, y posteriormente llegaron los bloques aislados de vivienda (1972) construidos al otro lado de la calle, justo frente a las instalaciones industriales. No se da una integración entre una parte y otra, a pesar de que no tiene la condición de barrera tan marcada como el Paseo de Guayaquil, cada zona intenta encerrarse en sí misma ignorando la presencia de la que tiene al frente, este aislamiento de cada parte se acentúa debido a diferentes barreras espaciales y visuales que juegan un papel importante en el lugar como se verá más adelante.

Esta calle, basándonos en el concepto de senda, cumple un papel importante históricamente debido a la implantación de la vivienda en la década de los 70 y el contraste que esto ha generado con las construcciones del otro lado de la calle.