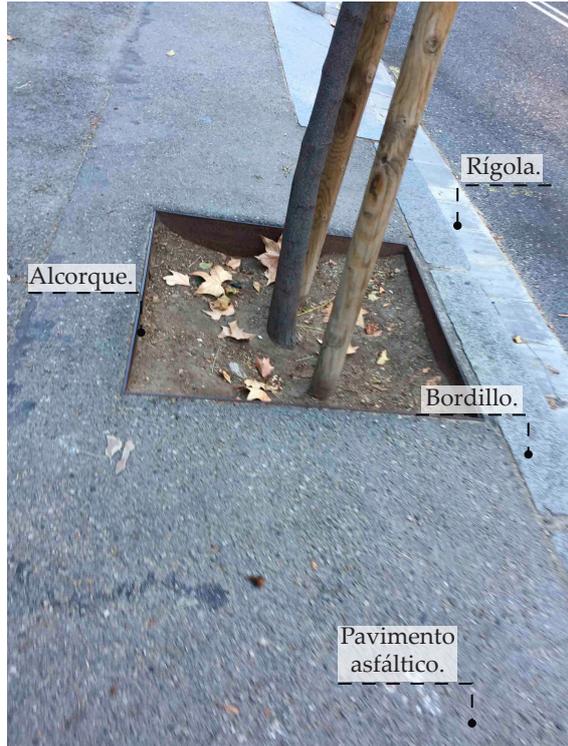


Figuras 60 - 63.▲
Aceras del tramo A de la
calle Lima.

Archivo propio.

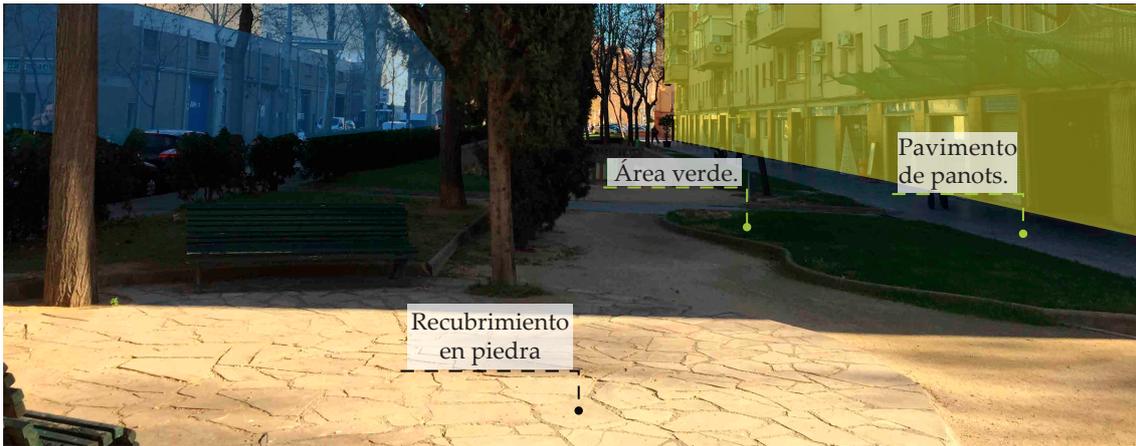
Se evidencia la falta de mantenimiento en los panots faltantes, con rupturas y desgastados, lo mismo con el estado del bordillo y la rigola como se aprecia en la primer imagen. Sin embargo, el tramo de la acera que recorre el frente de los bloques aislados de vivienda se encuentra en mejor estado que el resto de la misma calle.



Los elementos urbanos que componen la acera en el tramo B de la calle Lima también presentan signos de deterioro. En este tramo el pavimento es asfáltico y solo hay presencia de panots entre la acera y los bloques de vivienda.

▲ Figuras 64 - 66. Aceras del tramo B de la calle Lima.

Archivo propio.



Figuras 67. ▲
 Área de circulación (y separación) entre las construcciones industriales y los bloques de vivienda.

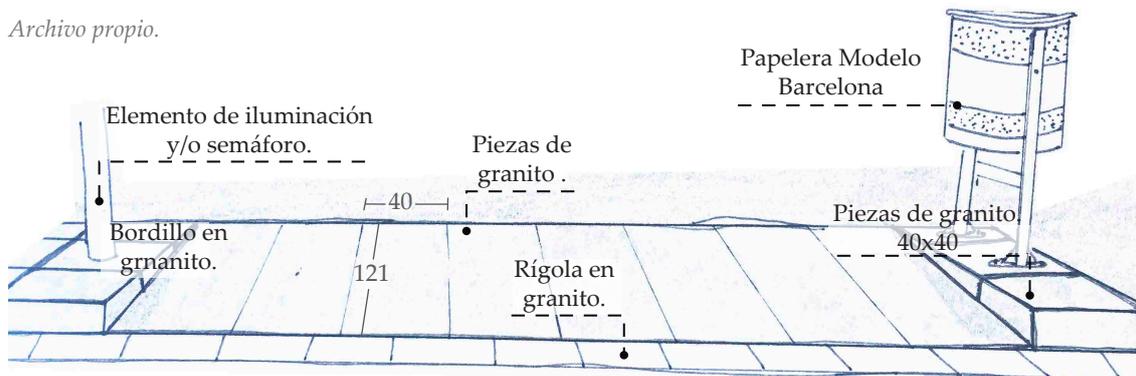
Archivo propio.

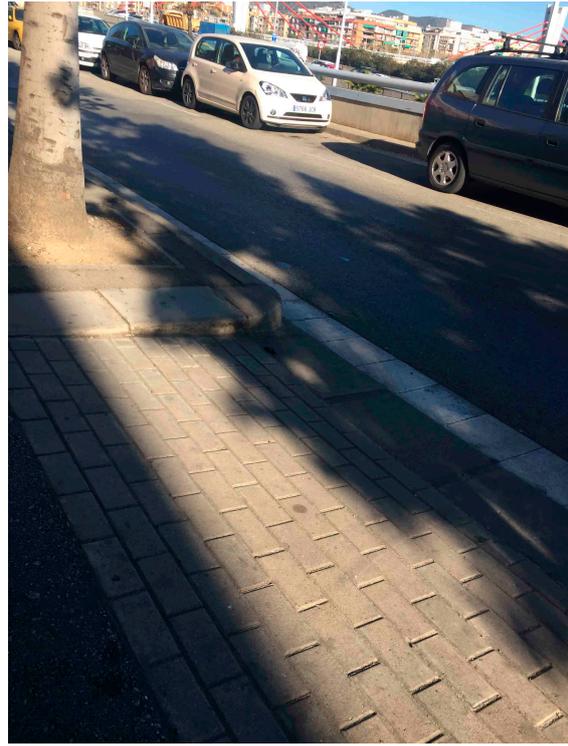
En esta zona el tipo de pavimento y de suelo varía considerablemente, aunque es una zona abierta y pública, el tratamiento del suelo junto con los conjuntos de árboles dan la sensación de un cerramiento hacia algo privado perteneciente a los bloques de vivienda. Esto acentúa el carácter de borde que marca ese límite entre zonas de dos clases diferentes, relegando a la acera de ese costado a ser usada en ocasiones en las que sea estrictamente necesario, como por ejemplo ir a la parada de bus o dirigirse hacia el coche estacionado.

Otro elemento urbano de vital importancia en cada senda, tanto para peatones como para coches es el vado, el cual garantiza un fácil acceso y cambio de nivel que se da desde la calzada hacia la acera. En Barcelona el vado estándar para peatones es el 'vado 120', debido a la dimensión de una de las piezas que lo componen. Vale la pena resaltar este elemento de accesibilidad, no solo no interrumpe los recorridos sino que también facilita los recorridos para personas con movilidad reducida o de la tercera edad que se les dificulta acceder a las aceras. Aunque en el Polígono estos elementos también muestran cierto nivel de deterioro aún siguen cumpliendo con su función primordial de garantizar accesibilidad para todos los usuarios. Existen vados con medidas y criterios específicos tanto para peatones como para vehículos, dependiendo de su ubicación en la acera (esquina o recta) también se dan características diferentes en el elemento.

Figura 68. ▼
 Dibujo vado 120.

Archivo propio.

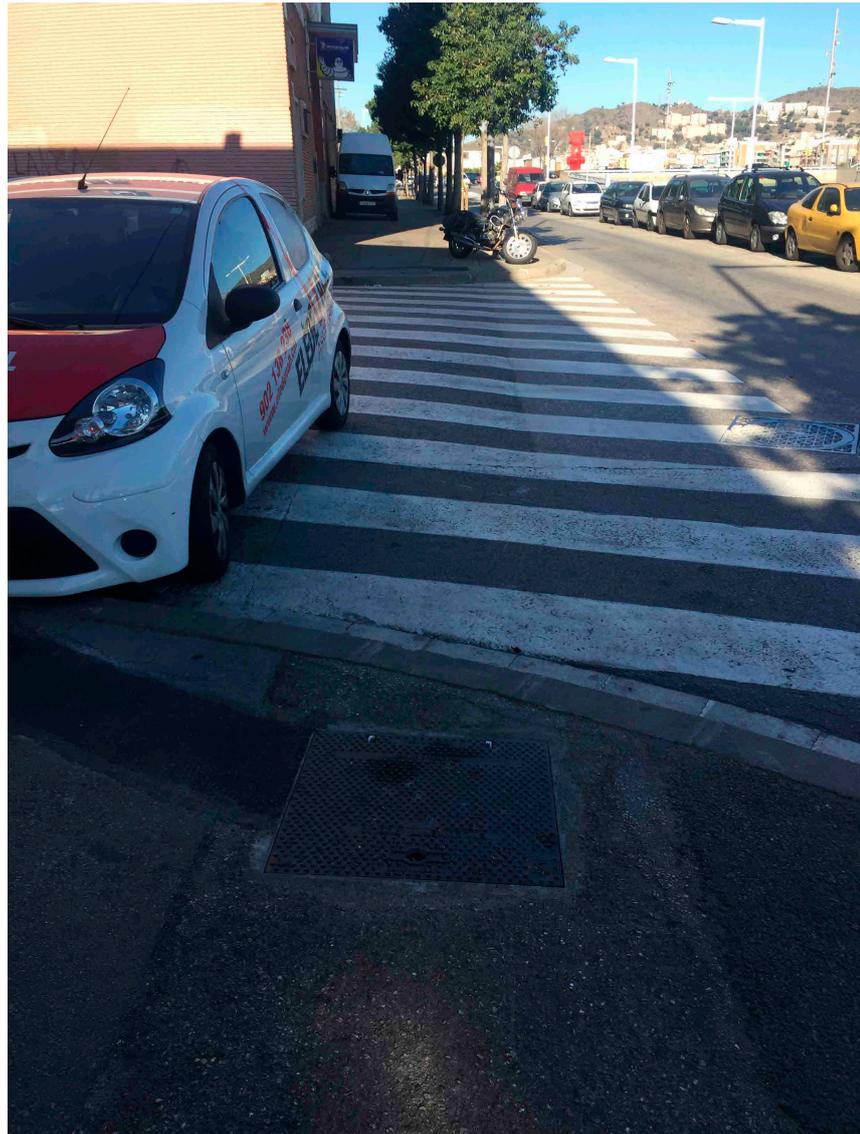




▲▼ Figuras 69 - 71.
Vados vehiculares en
Paseo de Guayaquil.

Archivo propio.



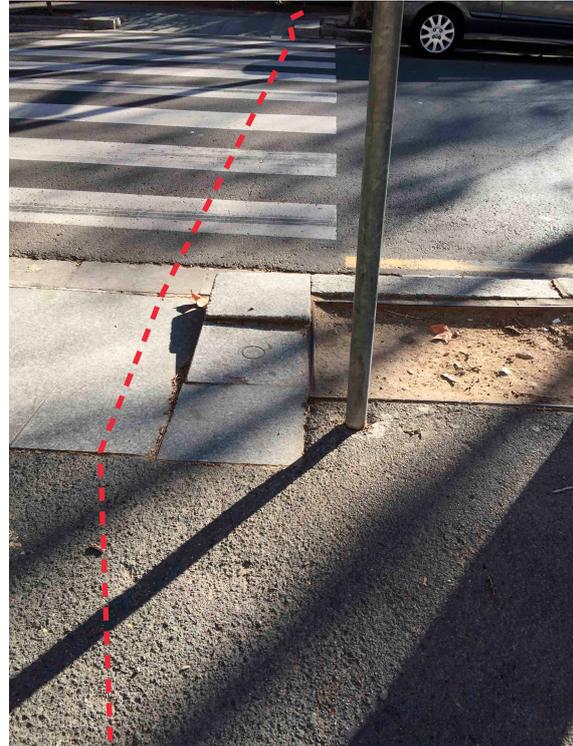
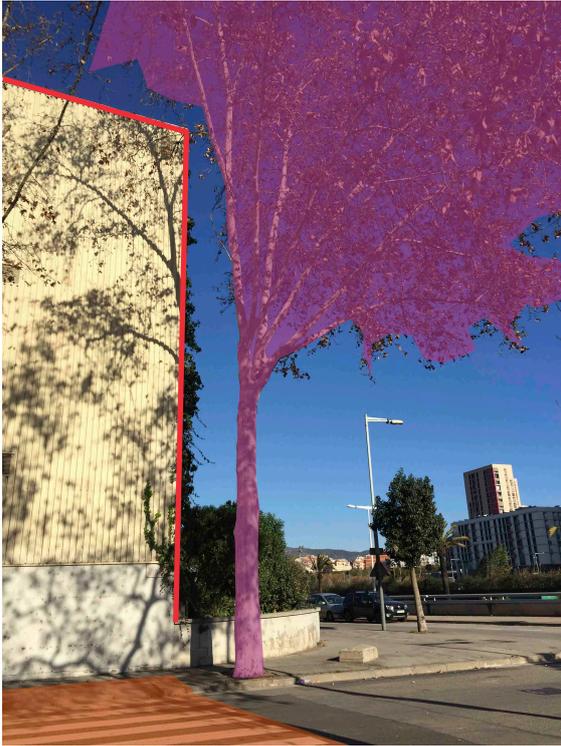


Figuras 72 y 73. ▲▼
Ausencia de vado peatonal.

Archivo propio.

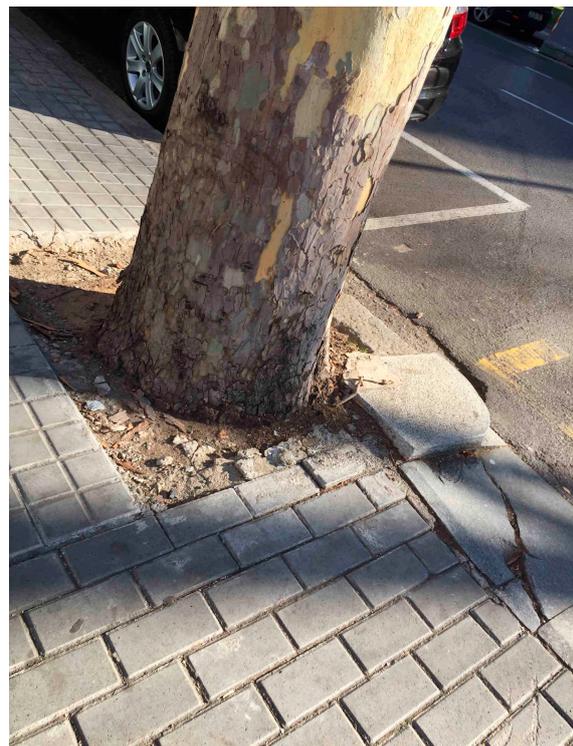
A lo largo de la calle Paseo de Guayaquil se hace evidente la importancia que se le da al coche y se deja al peatón en un segundo lugar. No solo se demuestra por la escala que se maneja en la zona, el estado de las aceras y el continuo ocupamiento por parte de coches y camiones en ellas, esta falta de atención hacia el usuario también se ve reflejada en la ausencia de vados en los cruces. Aunque el nivel de cota de la acera baja para empatar con el de la calzada, no hay ningún tipo de señalización o elemento característico del vado que indique a la distancia el cambio de nivel.





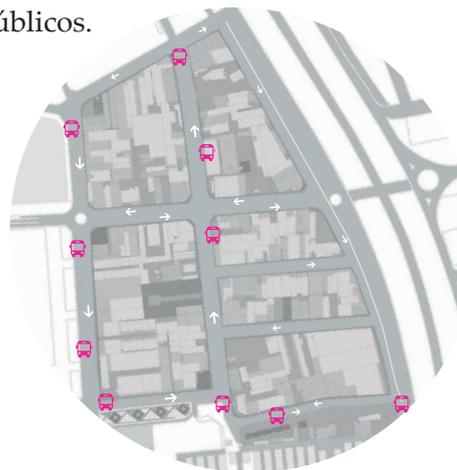
En las imágenes superiores se puede ver la correspondencia que hay entre los vados peatonales de una acera con el de la otra. La primera imagen muestra el vado ubicado en la calle Lima con Paseo de Guayaquil, una acera de dimensiones mínimas para el paso del peatón y una construcción industrial de gran altura, que marca un contraste fuerte con respecto a la dimensión de la acera. Las imágenes inferiores demuestran el estado de deterioro que se ha dado en los diferentes elementos urbanos, alcorques, tapas y pavimentos dificultan un recorrido sencillo y seguro para los usuarios.

▲▼ Figuras 74 -77.
Vados peatonales y
vehiculares en calle
Lima.



Entre los elementos urbanos que se encuentran en los bordes del Polígono están aquellos de mobiliario urbano, iluminación, comunicación o señalización y de servicios públicos. El mobiliario urbano no tiene una fuerte presencia en estas calles, por ejemplo, bancas y bebederos se encuentran ubicados sobre las aceras de la zona residencial; en primer lugar por que son más amplias y cuentan con área suficiente para instalar el mobiliario, en segundo lugar, los usuarios prefieren hacer uso de espacios que resulten más cómodos tanto visual como sensorialmente, y las aceras de las calles industriales no cumplen con esos requisitos. Uno de los inconvenientes con esta sensación está ligada al concepto de seguridad e iluminación: factores como la falta de iluminación, la existencia de sombras y elementos ambientales o arquitectónicos que disminuyen el dominio visual del espacio (Tejera, 2012) son factores que inciden para que un lugar sea considerado como peligroso. En el Polígono Industrial actualmente las luminarias existentes están pensadas para una escala mayor a la del peatón, una mejora en este aspecto se podría dar a través de instalación de luminarias que sean útiles tanto para peatones como para coches.

Servicios públicos.
Transporte.



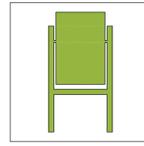
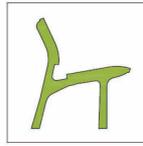
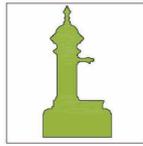
Señalización.



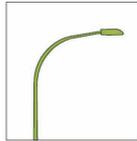
Figuras 78, 79 y 80. ▲►
Mobiliario urbano.
Paradas de bus.
Señalización

Archivo propio.

Mobiliario urbano.
Fuentes, bancos,
papeleras



Iluminación.

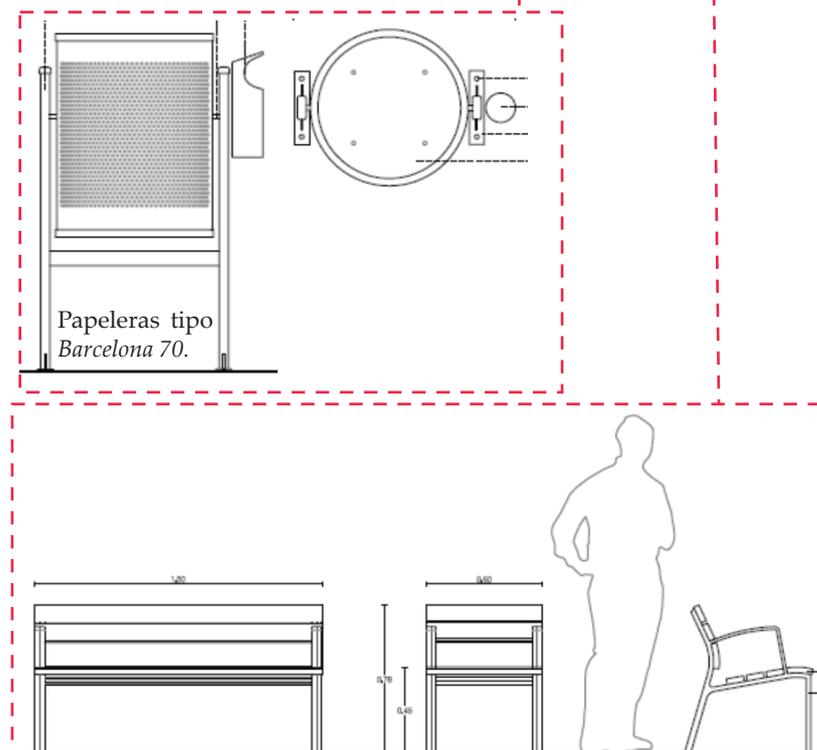
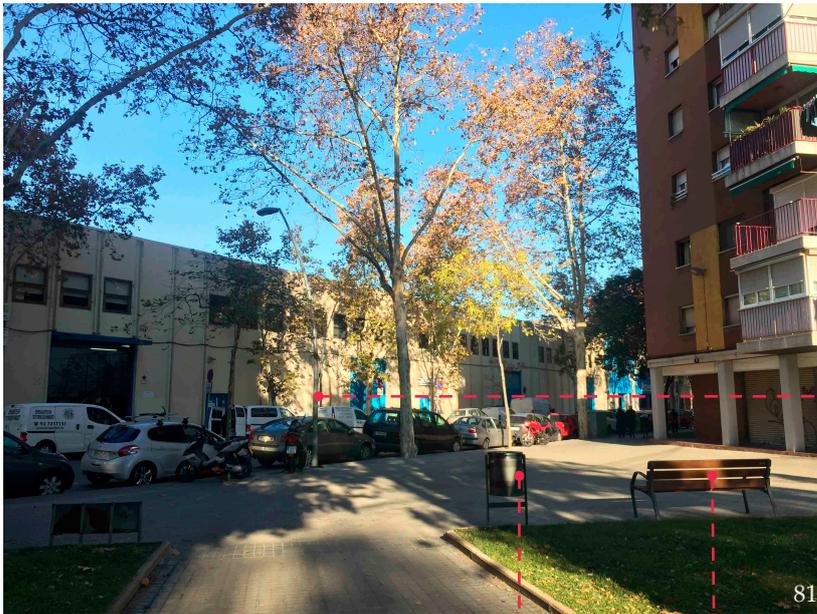


▼▼ Figuras 81 y 82.
Mobiliario urbano.

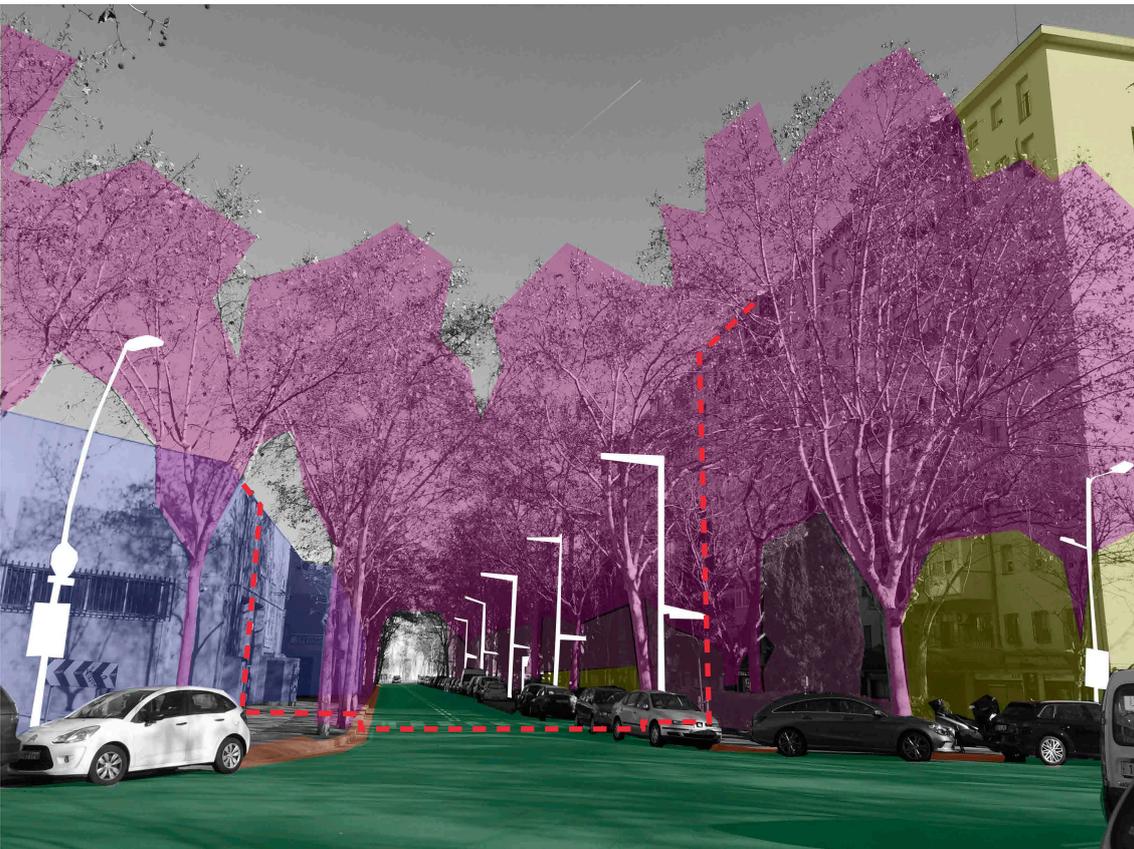
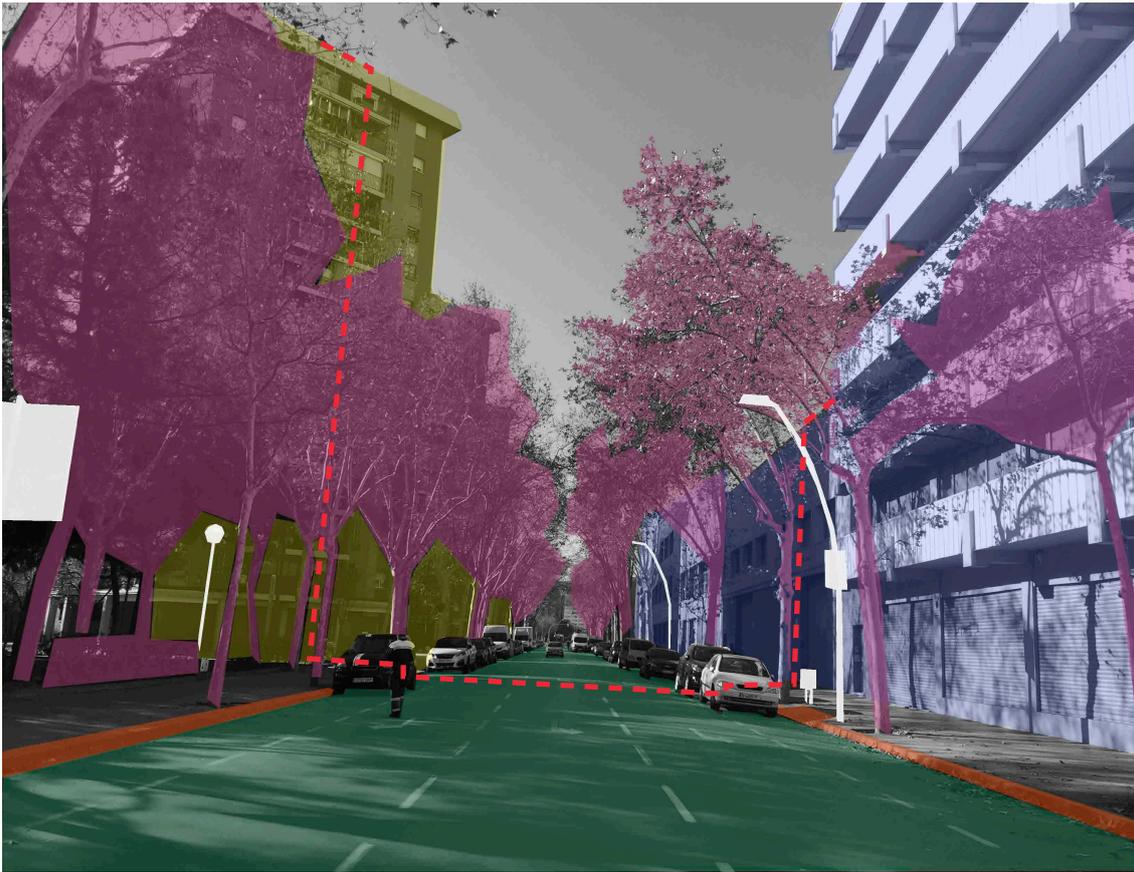
Archivo propio.

▼▼▼ Figuras 83 - 85.
Plantas y secciones de
mobiliario urbano.

*Ayuntamiento de
Barcelona.*



Papeleras tipo
Barcelona 70.



Figuras 86 y 87. ▲▲
Esquema plano del suelo Calle Lima.

Archivo propio.

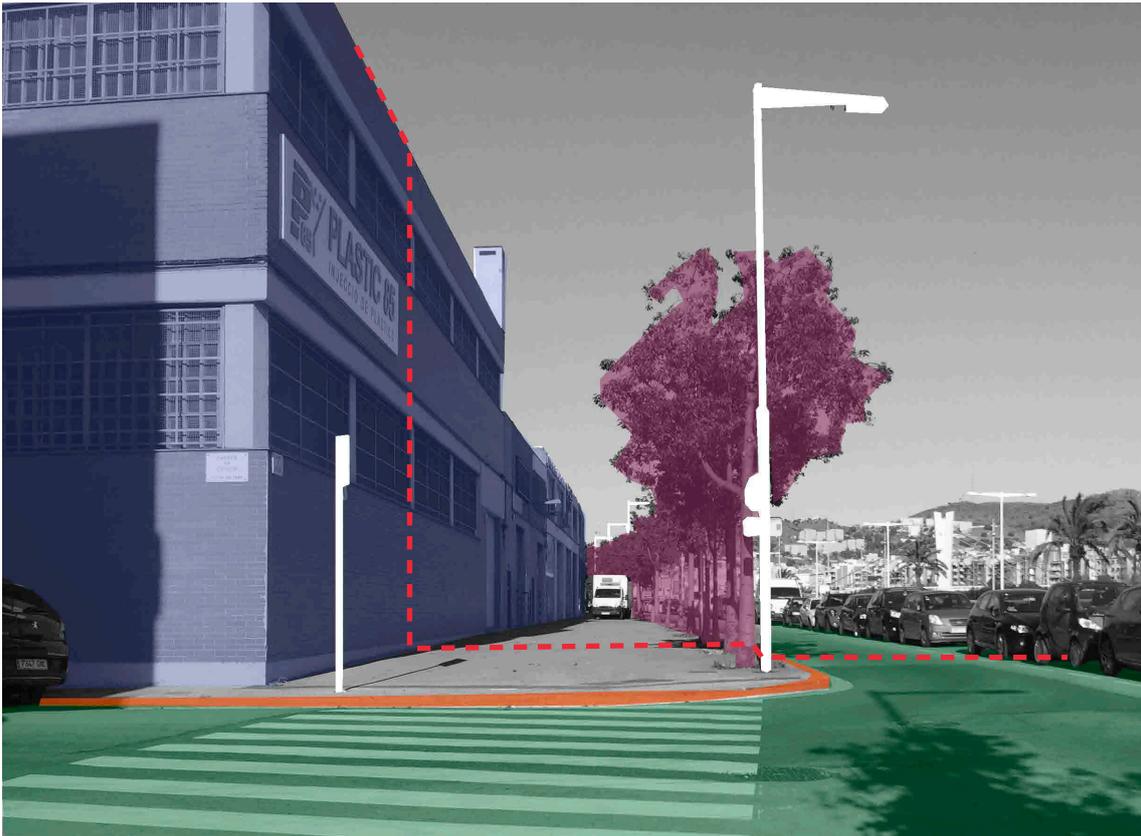


Figura 88. ▲
Esquema plano del suelo
Paseo de Guayaquil.

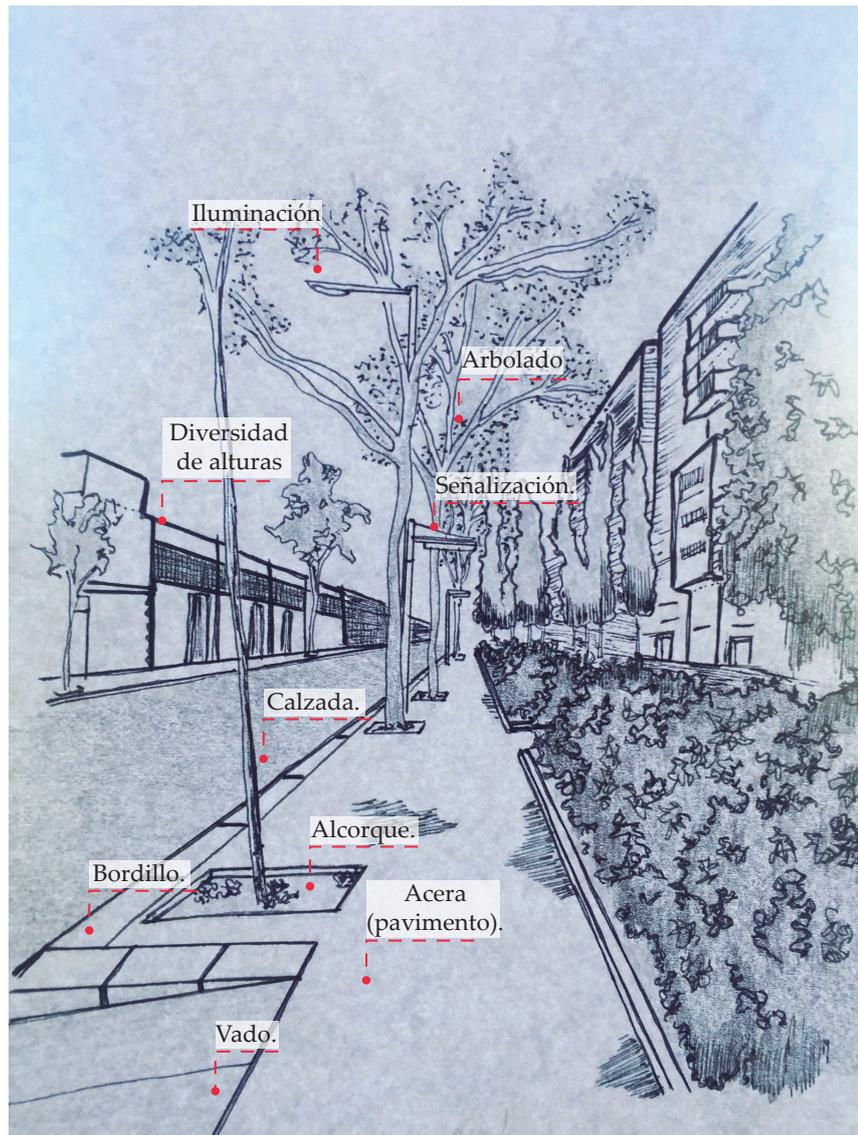
Archivo propio.

El espacio público se despliega en tres planos, como ya se mencionó, el horizontal, el vertical y el plano del aire. En primer lugar se identificó el trazado de vías que delimitan el polígono, en este caso, las calles que presentan características de borde, pero que no trabajan como borde que permita la integración entre las partes sino como un borde que marca la separación y es concebido como barrera. A partir de esto se despliegan una serie de elementos que además de ayudar a definir el plano del suelo también conforman el paisaje urbano. La manera como el usuario concibe estos elementos va a determinar la manera de ver y entender el territorio, cada elemento transmite a través de su estado estético y funcional un mensaje que será recibido de manera negativa o positiva por el usuario.

“El espacio público no se limita a aquello que urbanizamos sobre el suelo de la ciudad.” (Remesar, 2017).

Figura 89. ►
Dibujo de la calle Lima para mostrar esquemáticamente algunos componentes del plano horizontal.

Archivo propio.



Plano vertical o de fachada

Para Lynch (1960), una imagen urbana tiene un conjunto de contenidos físicos determinados que interactúan entre sí para lograr la formación de una imagen específica. En la organización del espacio público, adicional al plano del suelo, se tiene también el plano vertical que es aquel definido por las fachadas de los edificios, sus características de color, la alineación, el diseño de vanos, los remates de los edificios, entre otros aspectos.

La imagen que brindan las fachadas de los edificios de la industria sobre la calle Paseo de Guayaquil no es una imagen diferente a la de cualquier otra zona industrial. Edificios en su mayoría con fachadas cerradas hacia el exterior, que aunque tengan ventanas éstas se encuentran protegidas por rejas o cualquier otro tipo de protección que puedan llegar a usarse para que el exterior no tenga indicios de lo que pasa al interior.