



## Capítulo 3

## V

**El proyecto de la Gran Vía de Levante como elemento estructurador dentro la red de espacios públicos**

Valoración del proyecto bajo la cohesión urbana

**4.1 Introducción**

*(...) Por lo tanto, el espacio público juega un papel clave en la estructura urbana y la vida de la ciudad, convirtiéndose en un elemento privilegiado con el fin de promover la cohesión territorial. Por lo tanto, se hace posible pensar el espacio público como un elemento capaz de promover la continuidad y ordenar el territorio, sino también con una habilidad natural para crear y mantener una fuerte centralidad local, la calidad ambiental, la competitividad económica y el sentido de la ciudadanía. (A. Pinto, A. Remesar, P. Brandão, F.Nunes da Silva, 2010)*

El proyecto de la Gran Vía de Levante forma parte de la estructura urbana de la ciudad, se diseñó un proyecto pensado para mejorar la articulación y permitir continuidad, busco la integración socio-cultural y fue un elemento importante para evitar la fragmentación debido a la autopista que pasa por el proyecto, pero ¿es el proyecto de la Gran Vía de Levante un eje urbano entendiéndolo como un espacio público de calidad bajo la lógica de red urbana y no como un espacio aislado? Para que haya un buen funcionamiento del espacio público con la red se tiene que valorar el proyecto para ver la condición que permite observar las dinámicas positivas en el territorio. Dicha valoración centrará en tener una mejor lectura del proyecto en relación al contexto y a partir de una valoración permitirá evidenciar sus fuertes o debilidades en relación a la red urbana: *esta lectura se llevara a cabo a través de indicadores que nos permitir evaluar la estructura urbana y el diseño del espacio público de una manera en que el proyecto sea parte de una red coherente y cohesionada* (A. Pinto, A. Remesar, P. Brandão, F. Nunes da Silva, 2010)

Como mencionábamos en la introducción general, el proyecto de la Gran Vía de Levante es un proyecto que se percibe

desarticulado con la ciudad y la relación con el contexto es poco visible. El proyecto, que fue pensado para mejorar la relación de los habitantes de San Martín, al realizar las diferentes visitas del sector observamos que no llama la atención de los habitantes y entre la población se conoce más como la autopista de la Gran Vía que como proyecto de espacio público. Cabe mencionar que la plaza de las Glorias es un elemento que crea esta desarticulación aunque al tratarse de un eje urbano de 2,5 kilómetros tiene una connotación diferente en relación a los barrios. Como ha comentado el profesor Antoni Remesar, la clave fundamental del modelo Barcelona está en el tratamiento del plano vertical y horizontal del espacio público a una escala puntual y pequeña que tenga afectación a una escala grande, esto permite que se pueda leer la ciudad como una red bajo la articulación de estas intervenciones puntuales a partir de enlaces que conecten los barrios. Al parecer y según nuestra investigación, el proyecto no fue planteado bajo esa definición, sino que fue pensando como un elemento repetitivo en toda la extensión del eje.

Lo que se busca en este capítulo es principalmente filtrar el proyecto bajo 4 indicadores que son la accesibilidad, la multifuncionalidad, el confort y la sociabilidad y que aportarán una valoración a las características del proyecto. *Una red urbana consolidada y de buena calidad de espacios públicos puede ser claro coadyuvante de estos procesos y el contribuyente principal de cohesión urbana* (Z. Sasa, 2013). Tras la valoración puntual se pretende hacer un análisis de la red de espacios públicos del sector: por medio de una planimetría se intentará tener una lectura clara del proyecto de la Gran Vía de Levante en relación a los proyectos de espacio público del entorno y se verá si este está consolidado como proyecto que aporta una red integradora. Este fase de la investigación nos permite obtener una valoración por medio de gráficos que explican si el proyec-

to es un espacio público de calidad, pero también aportará claridad a la hora de emprender un proceso de diseño, tener claros estos indicadores y que se conviertan en cualidades principales a la hora de hacer diseño urbano. En suma, entender los criterios que definen un espacio público de calidad y por tanto un espacio articulado con la ciudad.

#### 4.2. El funcionamiento de la red urbana como integrador de ciudad

Una ciudad que tenga una mejor articulación de sus espacios públicos garantiza su conectividad, mejora la interacción de las personas y asimismo genera una mejor apropiación del lugar. Según la doctora Ana Julia Pinto y según lo afirmado en su tesis doctoral **Coesão urbana: o papel das redes de espaço público**, la red se define como un conjunto de elementos y conexiones que entre ellas establecen relaciones dinámicas; definen la red como un bucle continuo en el que las "líneas" y "nosotros" estamos conectados. *En el contexto urbano, generalmente, el "nosotros" se asocian con actividades de centros urbanos (equipos, servicios, etc.) y las "líneas" a la accesibilidad, donde circulan los flujos (Infraestructura carretera, ferrocarril, peatones, etc.)* (A. Pinto, 2014). La doctora define las "líneas" como la conexión que establece vínculos entre nosotros y además permiten el soporte de la red y el "nosotros" se refiere a los nodos, que son capaces de atraer a los usuarios por las múltiples actividades que generan. Estos dos elementos tienen que ser continuos y dinámicos para que haya un buen funcionamiento en relación a una red. El arquitecto Kevin Lynch (1960) afirma al respecto que la clave en la construcción de una red coherente para la ciudad consiste en generar múltiples conexiones entre nodos.

*Segundo Lynch (1960) a chave para a construção de uma rede de espaços públicos coesa e coerente reside na existência de múltiplas*

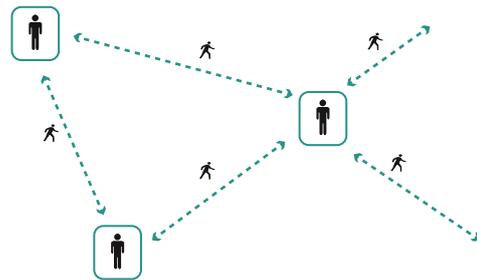
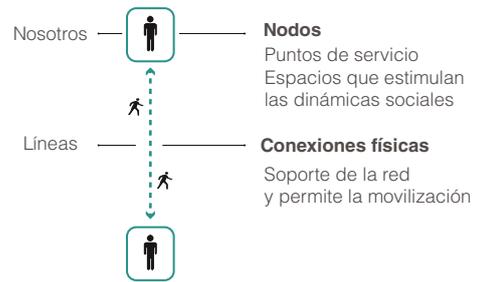
conexões entre “nós” (polos atratores) complementares. Se a conexão entre “nós” não é suficiente para construir uma rede coesa, é necessário conseguir uma complementaridade entre os vários nós que se encontram conectados entre si. Assim, sem uma variedade e densidade suficiente de polos atratores complementares e ligados entre si, não é possível construir cidades funcionais. (A. Pinto, 2015).

La red de espacios públicos en la ciudad tiene una serie de características que soporta el funcionamiento de la misma, en primer lugar, citando a Puertas (2011, p.189) se concentra en cuatro elementos: (1) la función, se refiere a la buena relación de los usos y dinámicas que se den, tanto como del eje como del nodo, la (2) la forma, la construcción en conjunto de los dos, para permitir una mejor continuidad, claridad, unidad y significado y los (3) los símbolos, como elementos que permiten la identidad y generan apropiación. La idea para sintetizar el concepto de redes de espacios públicos, según la doctora Pinto, es entender el sitio y los lugares. *El sitio es un territorio, un espacio construido, las redes de espacio público son el principal agente de transformación de “sitios” en “lugares” a través de características morfológicas y funciones que permiten anclar los procesos de apropiación social* (A. Pinto, 2015), es decir los nodos son lugares con características simbólicas que aportan para una mejor apropiación del espacio generando un espacio público de calidad.

### 4.3 Cohesión urbana como generador de espacios públicos de calidad

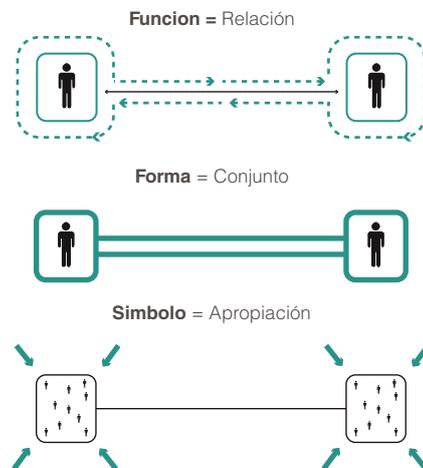
Para Ana Julia Pinto el término de cohesión urbana parte del concepto de cohesión territorial, que se introdujo en la Unión Europea en el año 2004, donde se rescataron dos dimensiones importantes; permitir el *balance territorial* (el territorio en su forma física y sus conexiones) y el *balance social y económico* (equidad en los accesos a bienes y servicios y diversidad en términos de funciones y servicios

#### Conexión entre “líneas” y “nosotros”

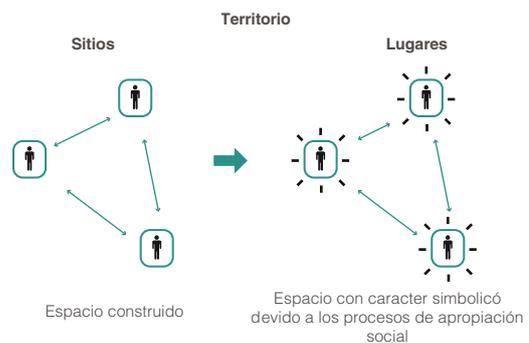


La clave para la construcción de una red coherente consiste en múltiples conexiones entre nosotros

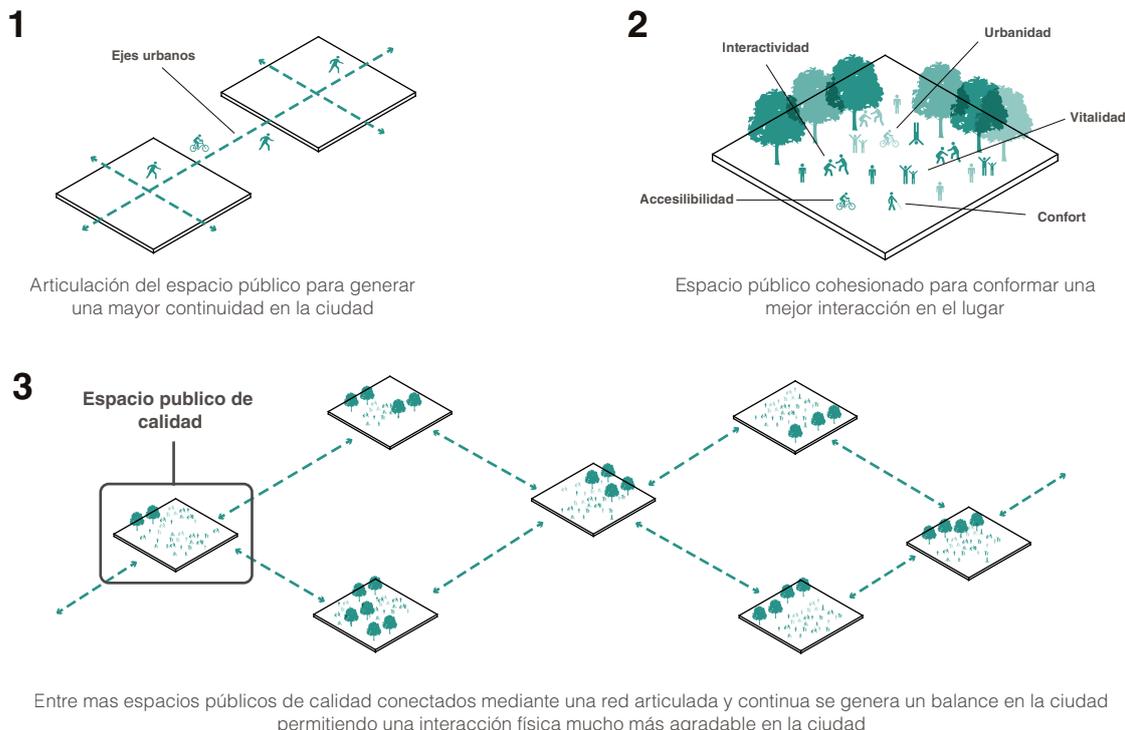
#### Características para la construcción de la red coherente



#### Conformación de sitios a lugares



Conformación de la red de espacios públicos bajo la cohesión urbana para lograr espacios de calidad



en los diferentes zonas de la ciudad). (E. Gutiérrez, 2012). Debido a la magnitud de escala el concepto de cohesión territorial no permite la construcción de estrategias que resuelvan los problemas urbanos. Se entiende entonces la cohesión urbana como el conjunto de condiciones que permiten dinámicas positivas en el territorio (E. Gutiérrez, 2012) haciendo énfasis en el equilibrio territorial como en el socio económico. También el término de cohesión urbana para Ana Julia Pinto, Antonio Remesar, Pedro Brandao está fuertemente asociado con la sostenibilidad, ya que la sostenibilidad está asociada a la gestión duradera de tiempo y espacio:

Estos conceptos están vinculados no sólo a (1) los factores ambientales, que implica la gestión de los recursos naturales, la reducción de las emisiones de carbono y la energía renovable, sino también a (2) factores económicos relacionados con la dinamización económica y funcional de la ciudad y de (3) factores sociales, que busca promover la inclusión social y para generar

dinámicas integradoras. Sin embargo, también hay otro vector (4) factores físicos / funcionales, es decir, relacionado con urbano forma, tal como la continuidad del espacio, en busca de que todos los espacios son de fácil acceso; o permeabilidad, promover una mejor comprensión de la zona, y de sus funciones, facilitando la circulación de los pueblos y que permite establecer los vínculos necesarios para el correcto funcionamiento de la red urbana. (A. Pinto, A. Remesar, P. Brandão, F.Nunes da Silva, 2010)

Un espacio público cohesionado y articulado con la ciudad debe ser inclusivo, accesible y atractivo como a su vez (1) debe asegurar la continuidad y la permeabilidad de la red de espacios públicos asegurando que todas las áreas sean fácilmente accesibles, (2)debe contar con funciones que generen actividades que generen a su vez nuevas dinámicas sociales que permitan atraer a las personas, (3) proporcionar variedad equilibrada de las funciones urbanas y (4) ser capaz de atraer y adaptarse a los diferentes

perfiles de usuarios. (Pinto, Remesar, 2015). Estos espacios cohesionados para la ciudad se convierten en espacios públicos de calidad articulados bajo una red integradora. Para la especialista en regeneración urbana y espacio público Zuhra Sasa Marín, citando a Jordi Borja, indica que la calidad del espacio público *no es un lujo sino una justicia, y en este sentido en cuanto mayor sea el contenido social del espacio público, más importante es su forma y calidad* (Z. Sasa, 2012). Como lo menciona, entre más espacios públicos de calidad haya en la ciudad, se conforma una red de espacios públicos cohesionados permitiendo resaltar el equilibrio territorial y social, que su vez atraiga a las personas para promover la urbanidad, identidad e interactividad. *“La vitalidad del ambiente urbano es un factor que facilita estas lecturas y el uso del espacio público, por cuanto logra atracción y genera una capacidad de integración necesaria para el buen funcionamiento de la ciudad”*. (Z. Sasa, 2012). Siguiendo el orden, primero se debe estructurar la ciudad por medio de nodos y líneas que permitan la conectividad y función de la ciudad y luego promover a través de la conformación de espacios públicos de calidad, la cohesión urbana como elemento que permite integrar lo físico con lo social.

#### 4.4 Filtro de cohesión urbana

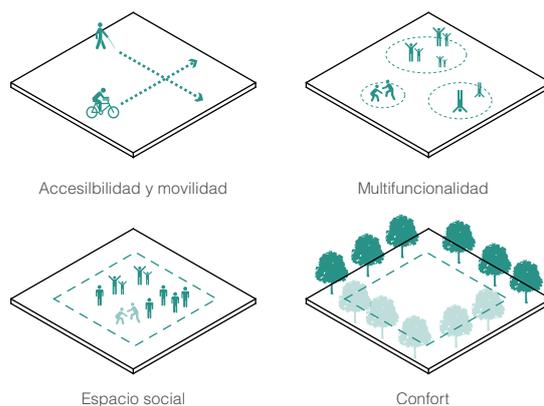
*Desde otra perspectiva, la imagen de la ciudad no es, en sí misma, la identidad, sino que es algo que se va configurando como resultado de distintas percepciones de la identidad. Dependiendo de si la imagen es positiva o negativa, influirá de forma positiva o negativa en el desarrollo económico-social.* (P. Brandão, 2011)

El concepto de cohesión urbana busca el equilibrio tanto espacial como social y cultural del espacio público; equilibrio territorial de la forma física y sus conexiones y un equilibrio socio-económico que trate de garantizar la igualdad de los accesos a los

bienes y servicios (A. Pinto, 2015). El análisis que se pretende, en este caso en la Gran Vía de Levante es entender como lo afirma Ana Julia Pinto, las problemáticas y potenciales de un territorio determinado y a su vez analizar, no solo lo que corresponde a la conectividad física de la red sino también los fenómenos de apropiación y uso del espacio público.

*El principal objetivo de este análisis es encontrar los puntos críticos donde la falta de cohesión, con el fin de entender exactamente lo que la principales problemas que plantean retos a la cohesión de una red de espacios públicos, posibilitar y facilitar la definición de las medidas de intervención, que permiten encontrar soluciones equilibradas* (A. Pinto, A. Remesar, 2012).

#### Cuatro indicadores bajo la cohesión urbana



Este análisis cualitativo también ayuda a evaluar la calidad del espacio público, ya que se entiende que la calidad no solo requiere hacer énfasis en las características físicas, que son valiosas, sino que también hacer énfasis en las relaciones socio-culturales que se dan en el lugar. Projects For Public Spaces, define una metodología para evaluar la calidad del espacio público que adopte un enfoque cualitativo, define cuatro valores y once principios para la creación de espacios públicos exitosos, orientados a que la comunidad sea la encargada de realizarlos. Pedro Brandão, también define una

metodología partiendo de la base PPS (Projects For Public Spaces) para diagnosticar la identidad del espacio público. Según el arquitecto el valor de la identidad del espacio público es un valor propio, pero a veces es un valor relativo, con un carácter contextual y operativo que se diferencia de una cultura, de un actor o de una época, son valores intangibles que se manifiestan de forma recurrente en el espacio público, como el valor de la pertenencia, lo emocional, lo sentimental, lo estético y lo simbólico. *La calidad y la competitividad urbana acaban imponiéndose a través de la percepción social del valor identitario del espacio, esto es, a través de su reconocimiento como poseedor de un carácter único y especial.* ((P. Brandão, 2011) Ambas metodologías son importantes para evaluar el espacio público sobre la base de parámetros para diagnosticar problemas y ver oportunidades para conformar intervenciones urbanas para mejorar la calidad de vida de las personas (A. Pinto, 2015).

La conformación de la red de espacios públicos en la ciudad contribuye a la cohesión urbana bajo 4 indicadores, resumidos en el trabajo de Zuhra Sasa Marín, que además de valorar las características de la red, son la base para su desarrollo: (1) movilidad y accesibilidad: conformar espacios con cohesión conectando los distintos espacios públicos y haciendo fácil su acceso a la población. Generar continuidad en la ciudad. (2) Multifuncionalidad: permitir los diferentes usos del suelo y actividades en la red de espacio público desde servicios hasta entretenimiento. Desarrollo de dinámicas socioeconómicas a través de la creación de nuevos usos de suelo y actividades que contribuyan a regenerar el espacio. (3) Espacio social: generar dinámicas sociales a través de cómo se complementen los espacios públicos en el contexto y diferentes actividades. *Estas dinámicas promueven la aparición de experiencias urbanas capaces de regenerar lugar e incluso reducir la exclusión social y los fenómenos de marginalización.*

(Z. Sasa, 2012) y por el último (4) el confort y la seguridad: que promueve la seguridad y el confort en los movimientos de la red urbana. Con este esquema se pretende hacer una valoración al proyecto de Arriola y Fiol pero de forma en que lo cualitativo se exprese de manera gráfica, para hacer énfasis en la calidad de su espacio público con respecto al contexto. A su vez entender si es un proyecto que permite la articulación con la red de espacios públicos que interfieren en ella.

Este análisis, como se mencionaba anteriormente, pretende igualmente ser una matriz a la hora de proyectar lugares que estén consolidados bajo una red, es decir, priorizar estas cualidades en los proyectos futuros de espacio público o de diseño urbano. La idea principal para encarar un cambio es poder tener clara una matriz de estudio para enfrentar los desafíos urbanos de diferentes ciudades, una matriz que colabore con una construcción más accesible y permeable para que por medio de la apropiación se combata la percepción de inseguridad que afecta a la población. Esta base metodológica no solo sirve para la valoración de proyectos de espacio público, sino que también sirve como base a la hora de diseñar y plantear nuevas estrategias para ponerlas en práctica y que estas sean fundamento de la idea generadora para crear nuevos entornos urbanos.

## Capítulo 3

## V

**El proyecto de la Gran Vía de Levante como elemento estructurador dentro la red de espacios públicos**

Valoración del proyecto bajo la cohesión urbana

**M | Movilidad y accesibilidad**

Valorizar el proyecto bajo las conexiones, proximidad, legibilidad y continuidad

**E | Espacio social**

Valorizar el proyecto bajo la apropiación, interacción, diversidad e identidad

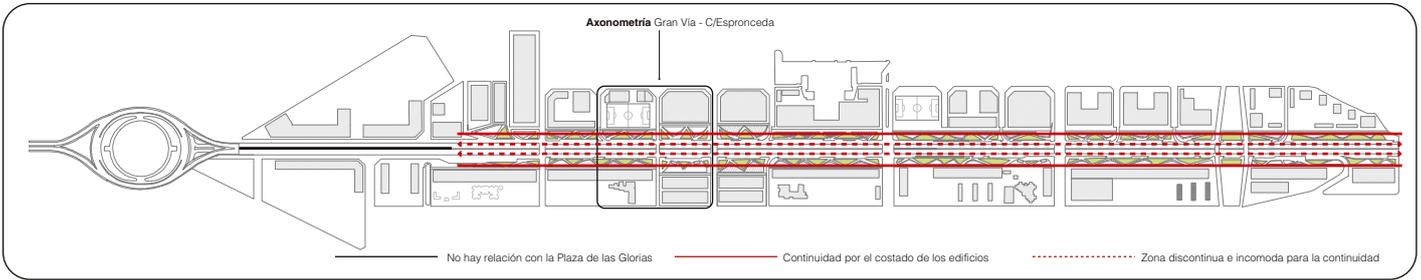
**M | Multifuncionalidad**

Valorizar el proyecto bajo la actividad, espacialidad, utilidad y sostenibilidad

**C | Confort**

Valorizar el proyecto bajo la comodidad, atractivo, caminable y agradable

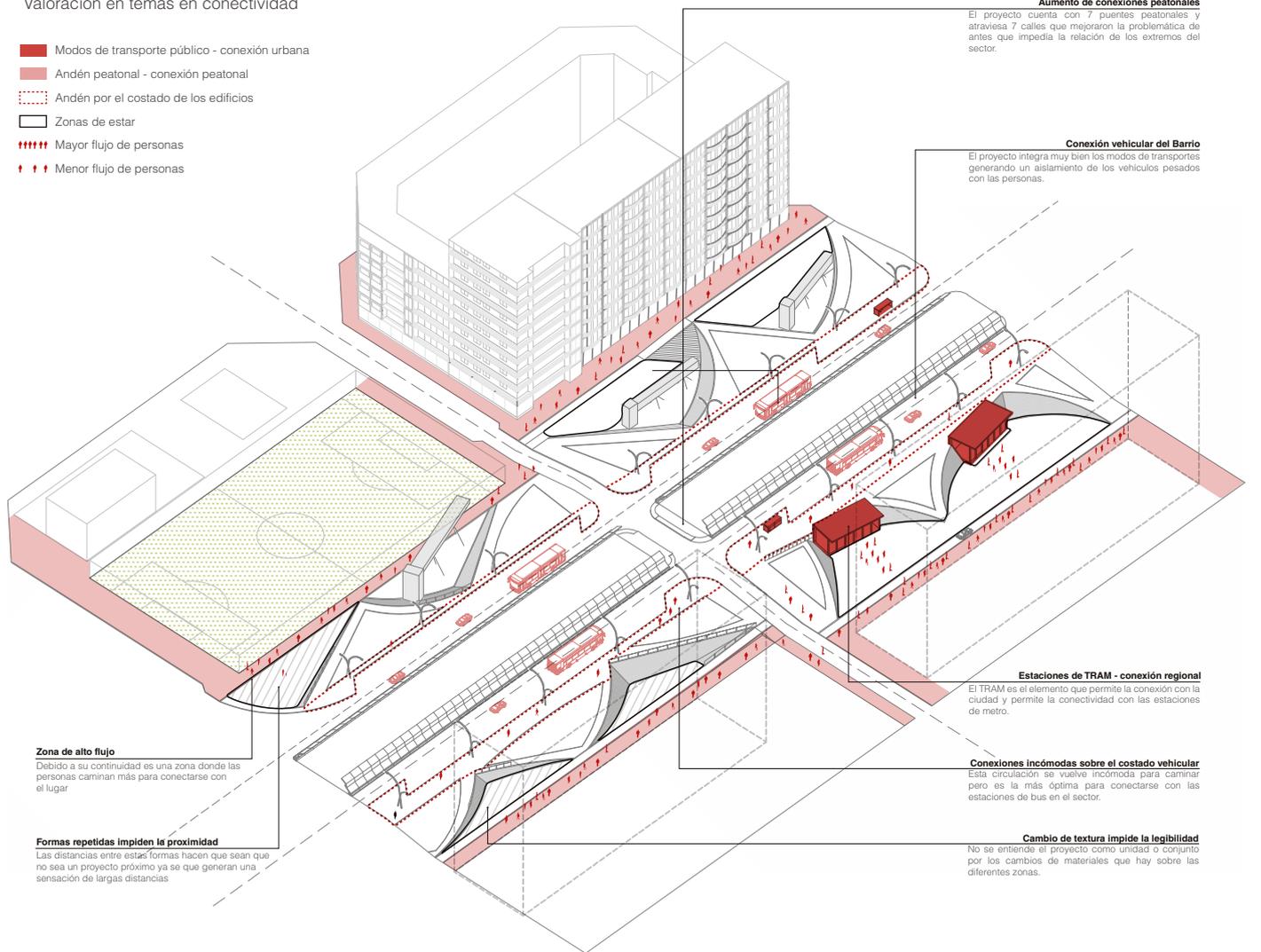
Movilidad y accesibilidad



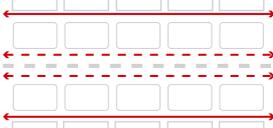
Axonometría Accesibilidad

Valoración en temas en conectividad

- Modos de transporte público - conexión urbana
- Andén peatonal - conexión peatonal
- Andén por el costado de los edificios
- Zonas de estar
- ↑↑↑↑ Mayor flujo de personas
- ↑↑ Menor flujo de personas



Resumen esquemático de la valoración



En resumen un eje directo y continuo, legible en el costado de los edificios.

Pavimento en Sauló - color café claro

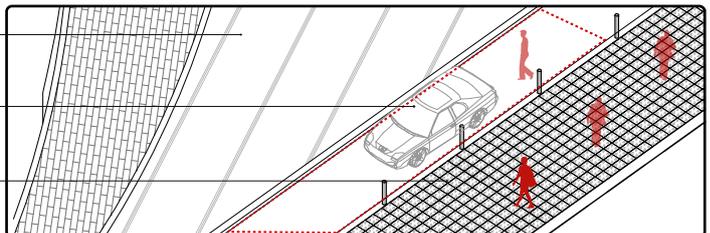
Este es el material que está en las zonas de estar del proyecto, el cual a veces se vuelve incómoda la permanencia porque no se percibe como pavimentado.

Vía vehicular impide la legibilidad continua

Esta carril de servicio se vuelve una barrera entre los dos elementos de diseño que se perciben como dos espacios diferentes y separados.

Pavimento del andén peatonal en forma triangular

Para caminar este pavimento se vuelve cómodo y la gente utiliza más este eje que los propuestos en el diseño general.

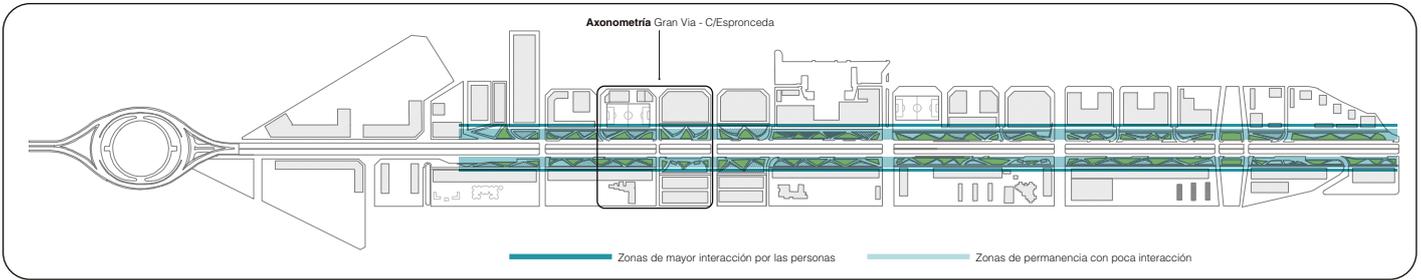


## Movilidad y accesibilidad

El análisis de conectividad nos muestra dos circulaciones que las personas realizan habitualmente en el proyecto así como otra circulación que permite la conexión mediante diagonales. La primera circulación a la que nos referimos es la que está hacia el costado de los edificios, siendo esta una vía cómoda tanto para caminar como desplazarse, lo que se puede deducir si tenemos en cuenta la gran cantidad de personas que circulan en esa zona del eje urbano. La segunda circulación, aunque no fue pensada dentro del diseño como una zona destinada a ser muy transitada, es utilizada comúnmente para llegar a las estaciones de buses o acceder a los parqueaderos subterráneos. Como se evidencia en la axonometría conjunta el espacio de esta segunda circulación es muy angosto y en ocasiones puede resultar incómodo, pese a ello es mucho más próxima que su alternativa, caminar sobre los edificios y volver a subir. Estas circulaciones en diagonales cumplen la función de hacer que la pendiente sea más suave pero son muy largas y es por eso que acaba siendo más fácil caminar sobre los bordes del proyecto. Se trata sin duda de un proyecto continuo aunque ello solo sea perceptible en los andenes que se encuentran sobre el costado de los edificios y no a lo largo de todo el proyecto, ya que en tramos se fragmentan las circulaciones. Por otro lado, la accesibilidad para personas con movilidad reducida se ve complicada por la pendiente tan pronunciada en las zonas donde se encuentran las rampas, como consecuencia sucede lo mismo que en los casos de personas sin estas circunstancias, que prefieren conectarse por otro andén alternativo y más rápido que pasar por las diagonales. La proximidad es la cualidad por la que percibimos que tenemos o estamos cerca de un espacio común. En el proyecto la proximidad se hace más difícil de sentir ya que, debido a lo repetitivo en sus formas y geometrías y sumando el hecho de no haber equipamientos o elementos de interacción a lo largo del proyecto, se toma como referencia la Plaza de las Glorias o el Río Besós siendo éstas zonas que en realidad están lejos en el proyecto.

La diversidad de materiales que se encuentran en el proyecto hacen que no se entiendan las zonas del mismo, es decir hay tal variedad de texturas que se impide una legibilidad cómoda del proyecto como unidad. Por ejemplo, sobre el andén peatonal en el costado de los edificios, encontramos el panot de 30x30 con formas triangulares, a continuación hay un desnivel donde se encuentra el carril bicig junto con el carril de servicios y después, con otro tipo de material, están las zonas de permanencia. Son este tipo de diferencias tan drásticas lo que provoca que los usuarios no entiendan con claridad el espacio, conllevando la pérdida de uso del mismo. Por otra parte, el transporte público y los sistemas de movilidad presentes en el proyecto, hacen que este se integre a la ciudad debido a que cuenta con muy buenas conexiones de buses, TRAM y metro.

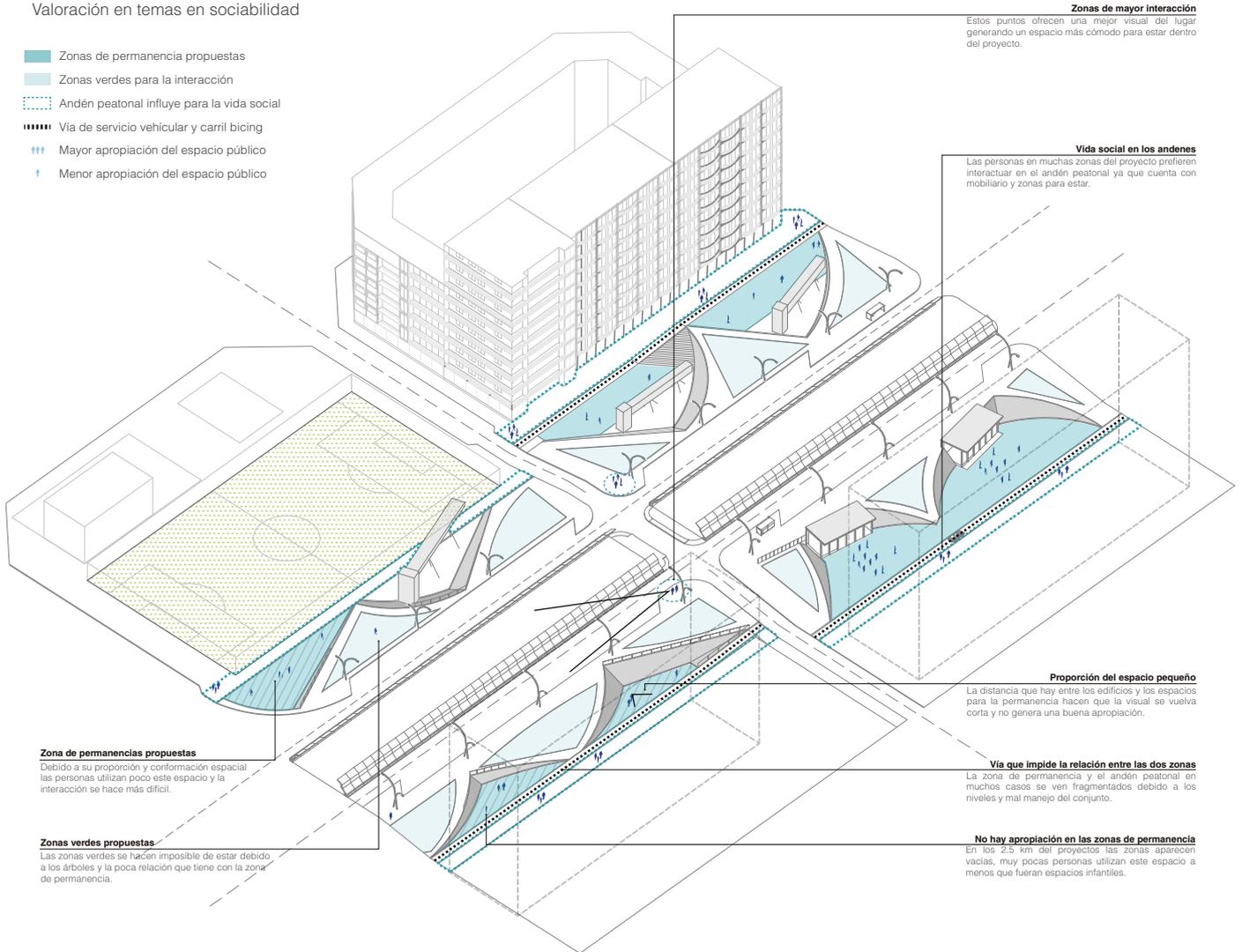
Espacio Social



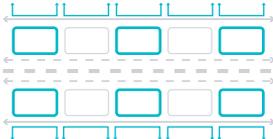
Axonometría Espacio Social

Valoración en temas en sociabilidad

- Zonas de permanencia propuestas
- Zonas verdes para la interacción
- Andén peatonal influye para la vida social
- Via de servicio vehicular y carril bicin
- f Mayor apropiación del espacio público
- f Menor apropiación del espacio público



Resumen esquemático de la valoración



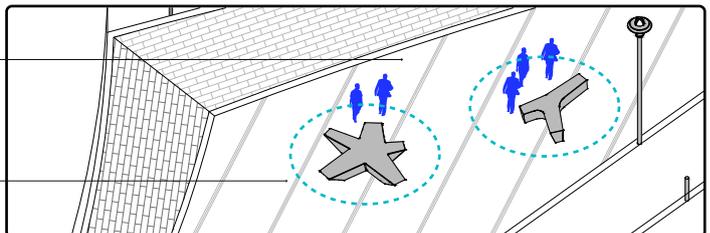
La vida social entre las personas se da hacia el interior del barrio generando una poca interacción en lo que se penso en el proyecto.

Espacio social sin interacción

El diseño que presentó Arriola & Fiol arquitectes buscaba que los triángulos fueran el espacio de relación social pero se fragmenta en muchas zonas y las proporciones crean un ambiente cerrado y sin mucha área.

Mobiliario urbano en forma natural

Con más detalle se puede ver la ubicación del mobiliario propuesto por los arquitectos para mejorar la vida social en el barrio.

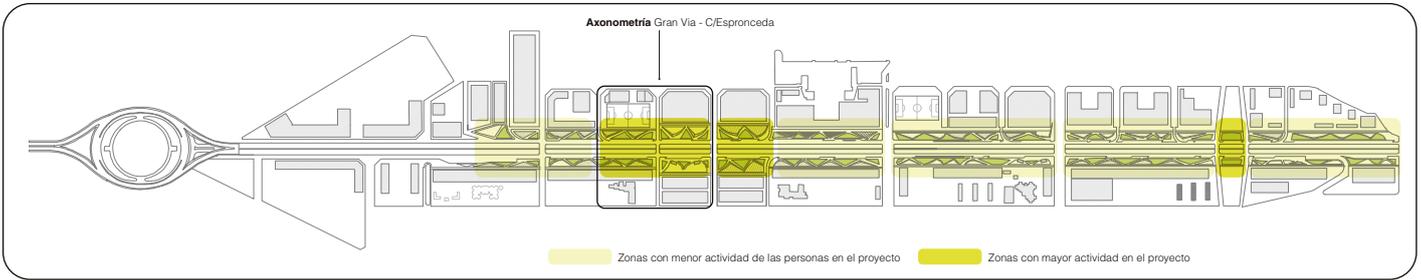


## Espacio Social

Los espacios triangulares en relación a los edificios son los que permiten la vida en la calle y aportan una mejor interacción entre las personas, pero no son muy usados por los vecinos: en los 2,5 kilómetros del proyecto estos espacios se repiten pero no se percibe apropiación del espacio. El análisis de composición nos demostró que se logra ver el equilibrio del espacio pero la proporción en relación a los edificios hace que no sea un espacio muy cómodo para estar ni para socializar. Incluso con el uso de mobiliario especial, como son las bancas de formas naturales, el espacio se percibe desolado. En muchos casos como se mencionaba en el capítulo 2, la falta de sombra o la poca integración de las zonas verdes, no ayuda para que las personas se apropien del lugar. En la axonometría adyacente se pueden ver unas zonas de permanencia que al recorrerlas notamos la presencia de más personas, normalmente adultos mayores, que utilizan el mobiliario para descansar ya que esa zona ofrece una mejor vista del contexto y está más cercano a los árboles, generando un espacio tranquilo a pesar de la cercanía con los vehículos. En muchos casos las zonas verdes ayudan a la socialización entre las personas, pero en el proyecto de la Gran Vía de Levante, debido a la fragmentación y división de áreas se vuelen espacios desolados y poco accesibles dentro de todo el eje continuo del proyecto. Se puede afirmar que en los andenes sobre el costado de los edificios, donde se da la mayor continuidad, es donde más se puede percibir personas socializando y hablando en el proyecto. La interacción de las personas con el proyecto es muy poca, su longitud y repetición de espacios hacen que no se vuelva atractivo para los vecinos y prefieran estar en los parques aledaños. Esta axonometría muestra una de las zonas más atractivas del proyecto debido a las fuentes de agua y a las luminarias, pero también hay que tener en cuenta que la falta de mantenimiento de estos elementos aumenta la poca relación de las personas con el proyecto.

A pesar de que fue un proyecto por el cual la población luchó para que se llevara a cabo, la falta de apropiación del mismo por parte de los vecinos nos lleva a deducir que el resultado no fue el esperado.

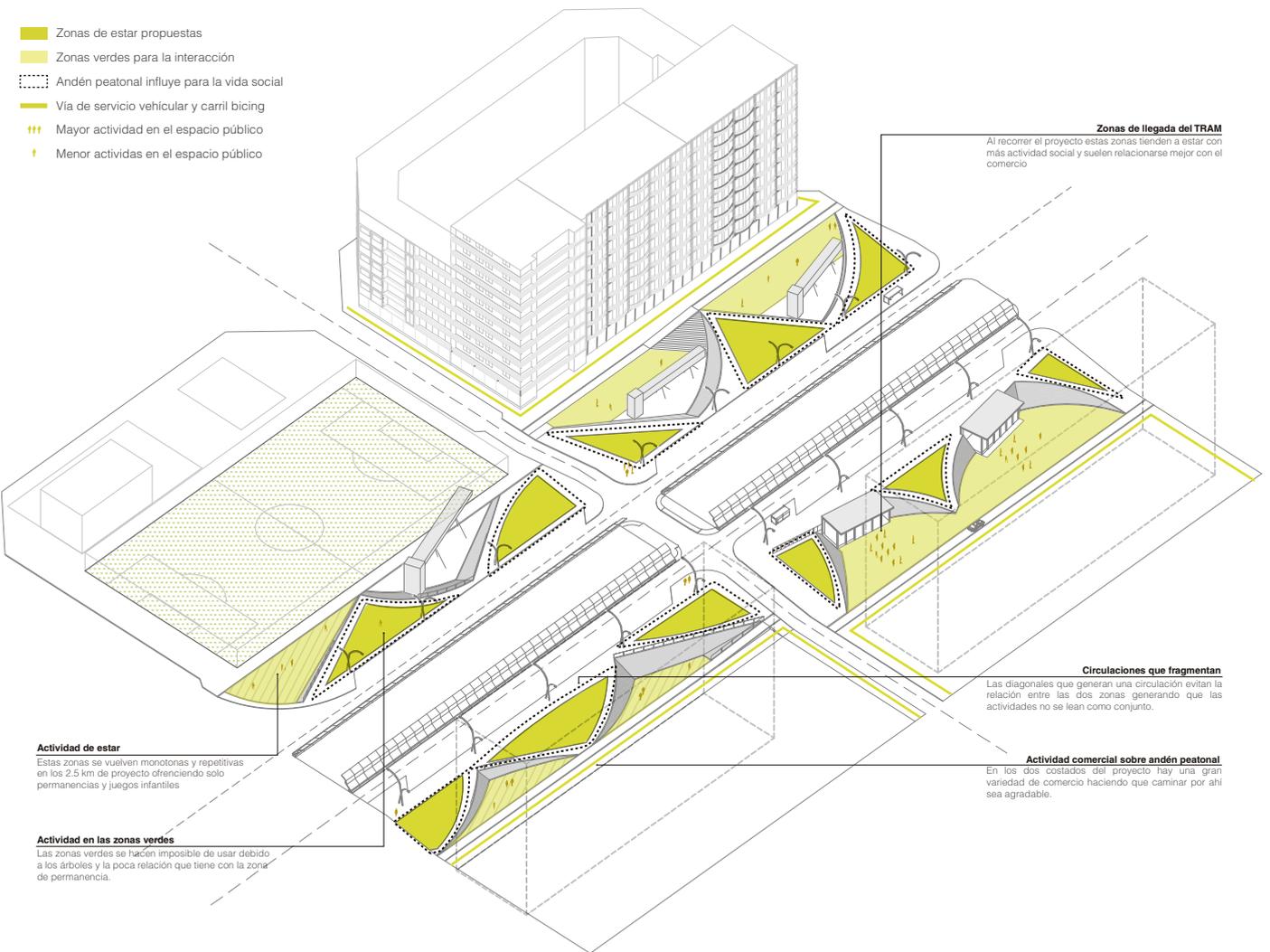
Multifuncionalidad



Axonometría Multifuncionalidad

Valoración en temas en actividad

- Zonas de estar propuestas
- Zonas verdes para la interacción
- Andén peatonal influye para la vida social
- Vía de servicio vehicular y carril bicling
- Mayor actividad en el espacio público
- Menor actividades en el espacio público



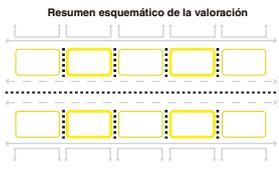
**Zonas de llegada del TRAM**  
Al recorrer el proyecto estas zonas tienden a estar con más actividad social y suelen relacionarse mejor con el comercio

**Circulaciones que fragmentan**  
Las diagonales que generan una circulación evitan la relación entre las dos zonas generando que las actividades no se lean como conjunto.

**Actividad comercial sobre andén peatonal**  
En los dos costados del proyecto hay una gran variedad de comercio haciendo que caminar por ahí sea agradable.

**Actividad de estar**  
Estas zonas se vuelven monotonas y repetitivas en los 2.5 km de proyecto ofreciendo solo permanencias y juegos infantiles

**Actividad en las zonas verdes**  
Las zonas verdes se hacen imposible de usar debido a los árboles y la poca relación que tiene con la zona de permanencia.

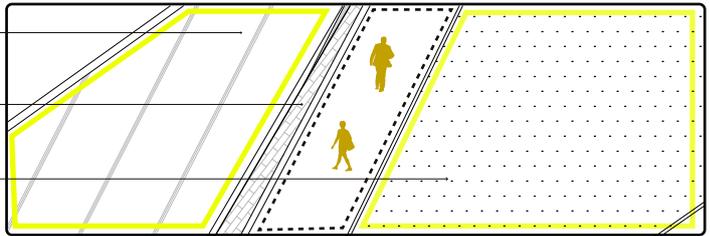


Usos fragmentados por la circulación, divide dos de las zonas más importantes del proyecto y no se percibe apropiación del espacio.

**Zona de estar triangular**  
También una de las razones para su poca interacción es la falta de usos o espacios para la actividad, en todo el proyecto solo hay 2 juegos infantiles.

**Pendiente y nivelación del proyecto**  
La pendiente también impide la comunicación entre lo natural y las zonas de estar por la inclinación tan pronunciada.

**Zonas verdes divididas por la circulación**  
Y en este caso la circulación no lleva a ninguno de los dos espacios sino que divide y hace que las personas no hagan utilización del lugar.



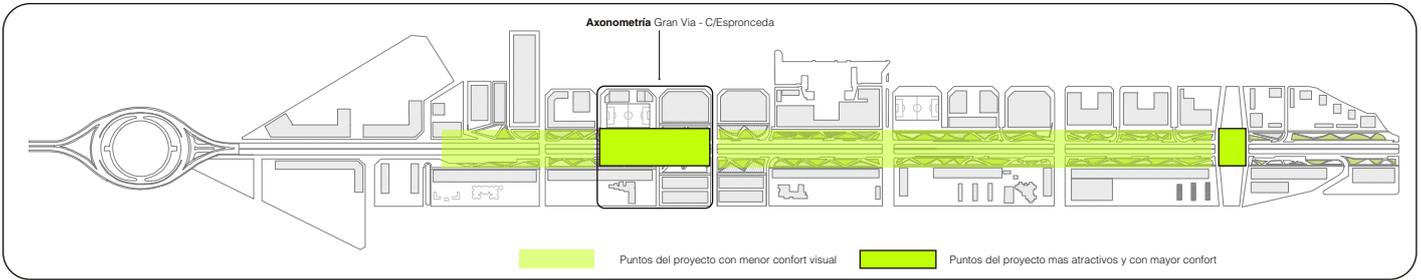
## Multifuncionalidad

En los 2,5 kilómetros de eje urbano se repiten los mismos espacios, esto es las zonas de permanencia en triángulos que provocan que el proyecto sea monótono al recorrerlo y al caminarlo; no encontramos una gran diversidad de espacios que permitan un uso distinto o innovador en el espacio público. Las zonas de permanencia tienen una proporción y geometría que dificulta su uso y se convierten en zonas de poco interés para los usuarios.

Al hacer el análisis de conectividad vimos los 3 tipos de circulación, son precisamente esas 3 circulaciones, con diferentes matices y texturas, las que generan una fragmentación de los espacios impidiendo su utilización. Suele tratarse de espacios aislados el uno del otro, divididos de manera radical por lo que no se leen como un conjunto. Una cualidad que aporta dinamismo al espacio público es la espontaneidad, el hecho de encontrar lugares que generen sorpresa a la vez que una percepción agradable, y en el proyecto esa sensación la encontramos solamente en el momento de conexión de la Rambla Prim con la Gran Vía. La amplitud de las dos vías y el diseño paisajístico que viene de la rambla aportan esta sensación que no se ve en casi todo el proyecto, pero podemos ver después de recorrer casi 2 kilómetros de eje. En cuanto a los edificios, en toda la longitud del proyecto se evidencia, en la planta baja, una gran zona de comercio que aporta al proyecto una mejor interactividad, pero aun así las personas sienten aislado el proyecto y dado que la vida comercial se sigue dando sobre este eje peatonal, no hay relación con las zonas de permanencia.

Al hacer los recorridos del proyecto se evidencia algunas zonas donde los jóvenes utilizan las rampas que forman las zonas de permanencia para montar bicicleta y reunirse, pero esto solo sucede en los casos en los que los edificios están más aislados, es decir donde hay mayor espacialidad, lo que no ocurre en el costado mar, donde los triángulos son más pequeños y con una pendiente más pronunciada. El proyecto debería generar una mejor relación entre las zonas de permanencia y las zonas verdes para mejorar su utilidad en el sector. La iluminación del proyecto se puede considerar buena ya que de noche no se percibe una sensación de inseguridad, pero aun así sigue sin ser transitado ni ocupado por vecinos y la frecuencia de actividad es muy poca en relación al día.

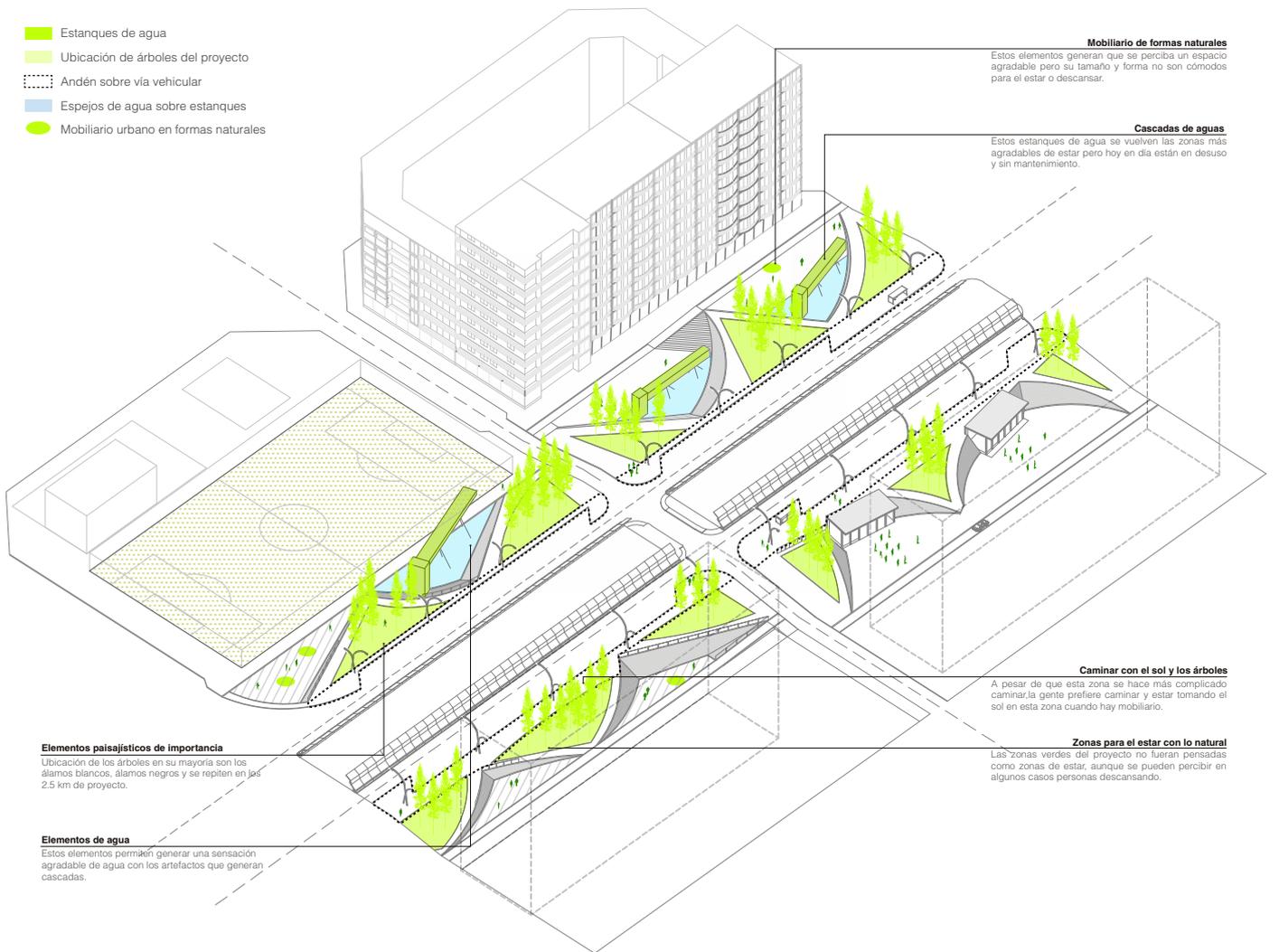
Confort



Axonometría Confort

Valoración en temas de confort

- Estanques de agua
- Ubicación de árboles del proyecto
- Andén sobre vía vehicular
- Espejos de agua sobre estanques
- Mobiliario urbano en formas naturales



**Mobiliario de formas naturales**  
Estos elementos generan que se perciba un espacio agradable pero su tamaño y forma no son cómodos para el estar o descansar.

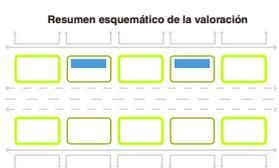
**Cascadas de aguas**  
Estos estanques de agua se vuelven las zonas más agradables de estar pero hoy en día están en desuso y sin mantenimiento.

**Caminar con el sol y los árboles**  
A pesar de que esta zona se hace más complicado caminar, la gente prefiere caminar y estar tomando el sol en esta zona cuando hay mobiliario.

**Zonas para el estar con lo natural**  
Las zonas verdes del proyecto no fueran pensadas como zonas de estar, aunque se pueden percibir en algunos casos personas descansando.

**Elementos paisajísticos de importancia**  
Ubicación de los árboles en su mayoría son los álamos blancos, álamos negros y se repiten en los 2,5 km de proyecto.

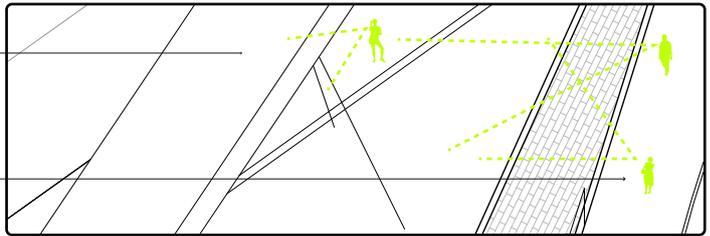
**Elementos de agua**  
Estos elementos permiten generar una sensación agradable de agua con los artefactos que generan cascadas.



Aporta un gran ambiente en el lugar creando tranquilidad y comodidad visual en el lugar.

**Estanques de agua**  
Este elemento permite conformar un mejor lugar en cuanto a lo perceptivo, el agua y la relación con lo natural hace que la persona se sienta cómoda y tranquila.

**Visuales del proyecto**  
La perspectiva que genera el proyecto es muy agradable y muy verde, creando una relación positiva del entorno.



## Confort

Arriola & Fiol se destacan en sus proyectos por generar un diseño paisajístico agradable y en este proyecto, cabe mencionar el buen trabajo que se logró con respecto al paisajismo: a pesar de algunas incomodidades la arborización y las zonas verdes se pueden contemplar de manera agradable, al caminar el proyecto desde su comienzo es lo que más se aprecia por las visuales que se dan. La disposición de mobiliario permite concluir que su elaboración sí fue pensada y que se innovó en materiales y nuevas formas de mobiliario, pero al no relacionar de una manera más conjunta se fragmentaron espacios impidiendo su utilización.

En el análisis de conectividad vimos la continuidad del andén peatonal, en esa zona se puede caminar cómodamente pero en el costado donde las pantallas acústicas se hace complicado ya que están las luminarias verdes en formas de tallo, y a simple vista, no es una zona para caminar de manera cómoda. La gran variedad y diversidad de árboles hacen que el recorrido sea agradable para el peatón que transita el lugar en cualquier modo de transporte o modo de circulación. A pesar de que algunas zonas están sin mantenimiento generando una percepción diferente, en la mayor parte del proyecto se percibe un espacio limpio y tranquilo si se opta por utilizar de manera recurrente el lugar. Los puentes que permiten el acceso hacia los dos extremos generan asimismo un espacio para deleitarse con más facilidad de las pantallas acústicas y los reflejos en color que se generan sobre la vía vehicular regional como se puede observar en la axonometría. Además cuenta con un diseño agradable para la vista del peatón.

Como se ha venido mencionado antes, uno de los principales problemas del proyecto es la fragmentación de espacios, que genera en la gente una sensación de confusión a la hora utilizar las zonas verdes. Se hubiera podido aprovechar este aspecto para ayudar a la proporción tan pequeña entre las pantallas y los edificios. El proyecto de la Gran Vía de Levante cumplió con su principal objetivo: reducir los decibelios en el lugar, puesto que al recorrer el proyecto, la autopista queda desapercibida y no se escuchan los carros pero si se pasan los puentes se escucha con gran intensidad el ruido de los carros lo que pone de manifiesto la gran cantidad de tráfico que pasa por dicha vía, generando una gran contaminación acústica. Son las pantallas acústicas las que no solo logran disminuir el ruido del tráfico sino también la llegada de los humos emitidos por los vehículos a las zonas de permanencia.