

V

4.5 Vista del proyecto Gran Vía de Levante

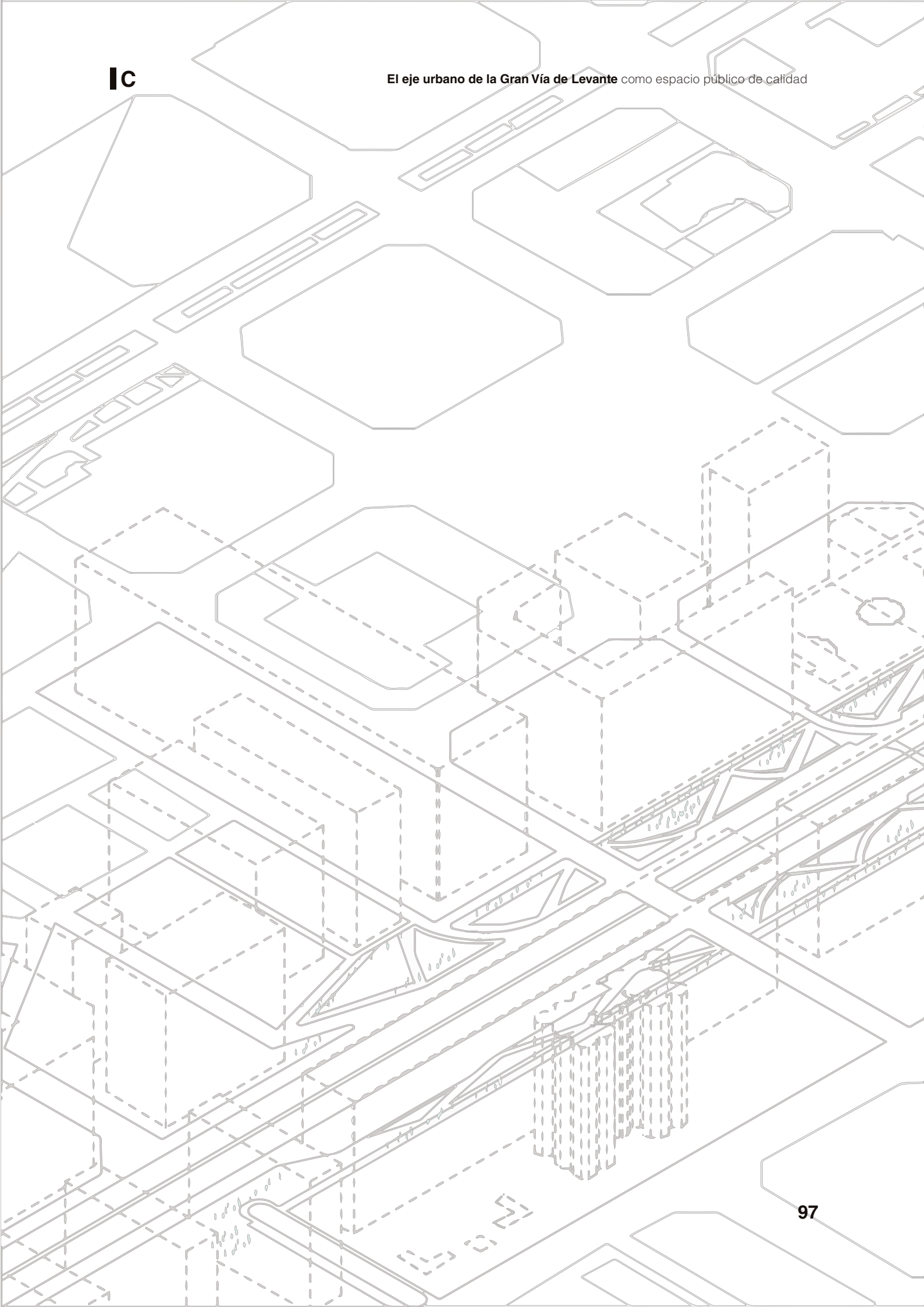
bajo la red de espacios públicos en
Barcelona

Esta imagen está dividida en cuatro partes. La primera parte A muestra la relación del proyecto con sus principales nodos que atraviesan el lugar, es decir la Plaza de las Glorias y el Río Besos donde se dan las barreras más fuertes. Luego la parte B muestra las características a diferentes escalas en cuanto a la red. Luego en la parte C salen las convenciones en donde se reflejan las principales conexiones de la red, que en este caso se han denominado conexiones directas y las conexiones difusas que son las que tiene algún impedimento para su continuidad, también están las conexiones funcionales que son las que permiten conexión vehicular mas no generan una interacción social diferente. Luego se hizo una relación de los parques y plazas que hay por cada barrio. Esto nos permite ver la importancia que tiene el proyecto en relación al barrio y de ahí su baja utilización que tiene en los espacios sociales. Por ultimo en la parte D es la conclusión final que explica si el proyecto esta articulado de manera esquemática. Bajo este esquema se muestra como está operando el proyecto con respecto a la red de Barcelona.

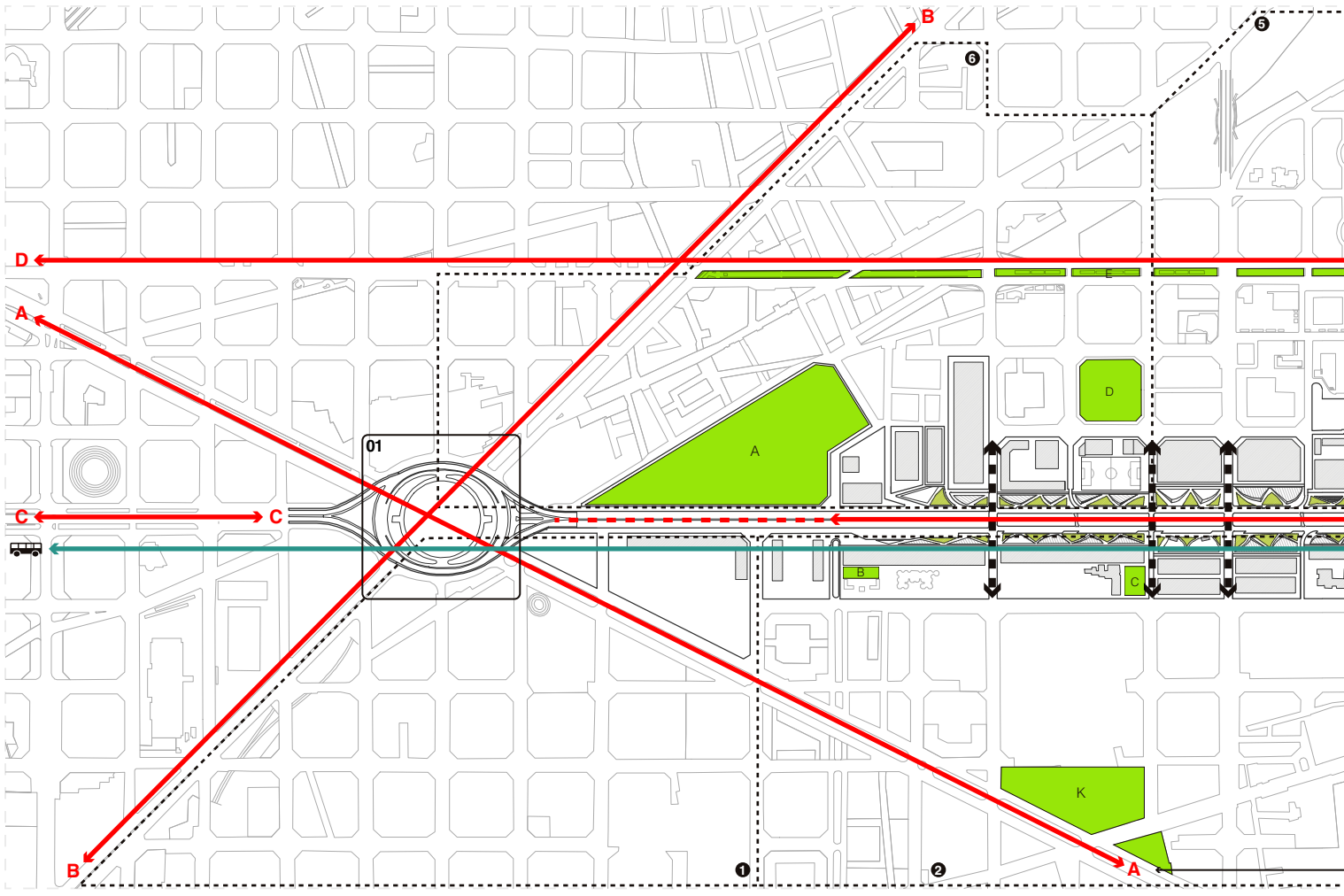
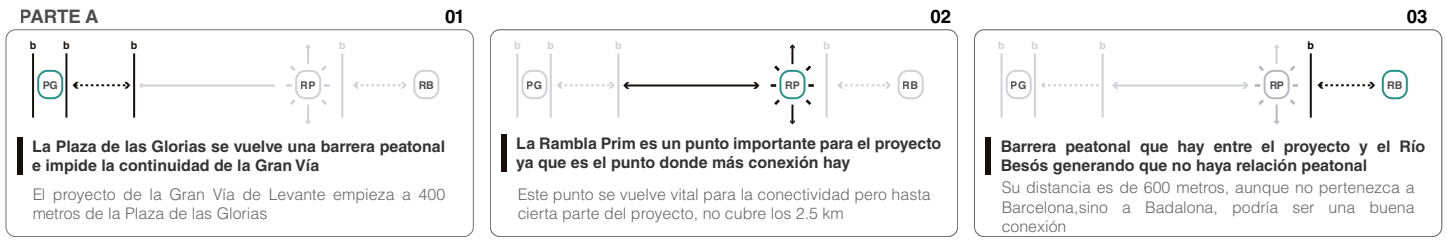
Este esquema muestra como se articula el proyecto con los demás espacios públicos. Al hacer el análisis nos damos cuenta de su poca relación con los nodos y con los espacios públicos hacia el interior que hacen que la Gran Vía este dividida en dos partes pero se dé con efectividad la articulación funcional por medio de los puentes. Un proyecto articulado con la red de espacios públicos de la ciudad es un proyecto de calidad urbana y social.

IC

El eje urbano de la Gran Vía de Levante como espacio público de calidad



Red de espacios públicos valoración por escalas

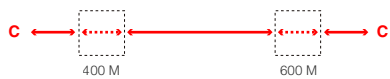


PARTE C

Conexión directas que permiten una integración con la ciudad y con el lugar

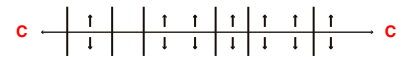
- A Av. Diagonal
- B Av. Meridiana
- D Calle de Aragón
- E Rambla Prim

Conexiones difusas que no permiten la permeabilidad peatonal para la articulación del proyecto



La Gran Vía, debido a las obras de Plaza de las Glorias, se interrumpe su conectividad y se entienda más la conexión entre la Av. Diagonal o la Av. Meridiana

Conexiones funcionales que permiten la relación de un costado a otro



En el proyecto de la Gran Vía se propusieron unos puentes pero aun así el proyecto no se logra integrar el con los barrios de alrededor debido que son solo conexiones operativas

Barrios que afectan al proyecto de la Gran Vía

- 1 El Parc i la Llacuna del Poblenou
- 2 Provençals del Poblenou
- 3 El Besòs i el Maresme
- 4 El Clot
- 5 San Martí de Provençals
- 6 La Verneda i la Pau

Espacios públicos que se articulan con los barrios

- 4 A Parque del Clot
- 2 B Plaza de la Creu Roja
- 2 C Plaza de la Espronceda
- 4 D Jardines del Clot
- 2 E Rambla Guipúscua
- 5 F Plaza de los Porxos
- 4 G Pl. Palmera de San Martín
- 2 H Pl. de Puigcerdà
- 2 I Rambla Prim
- 8 J Eje lineal Río Besòs
- 2 K Parque de Poblenou

Características de la articulación del proyecto en diferentes escalas

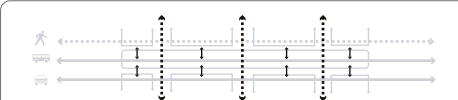
PARTE B

Escala metropolitana



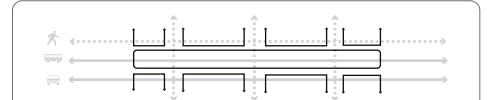
La conectividad del transporte aporta una mejor relación del lugar con la ciudad
Es uno de los fuertes del proyecto con la llegada del tranvía se anexó San Martín a Barcelona.

Escala urbana

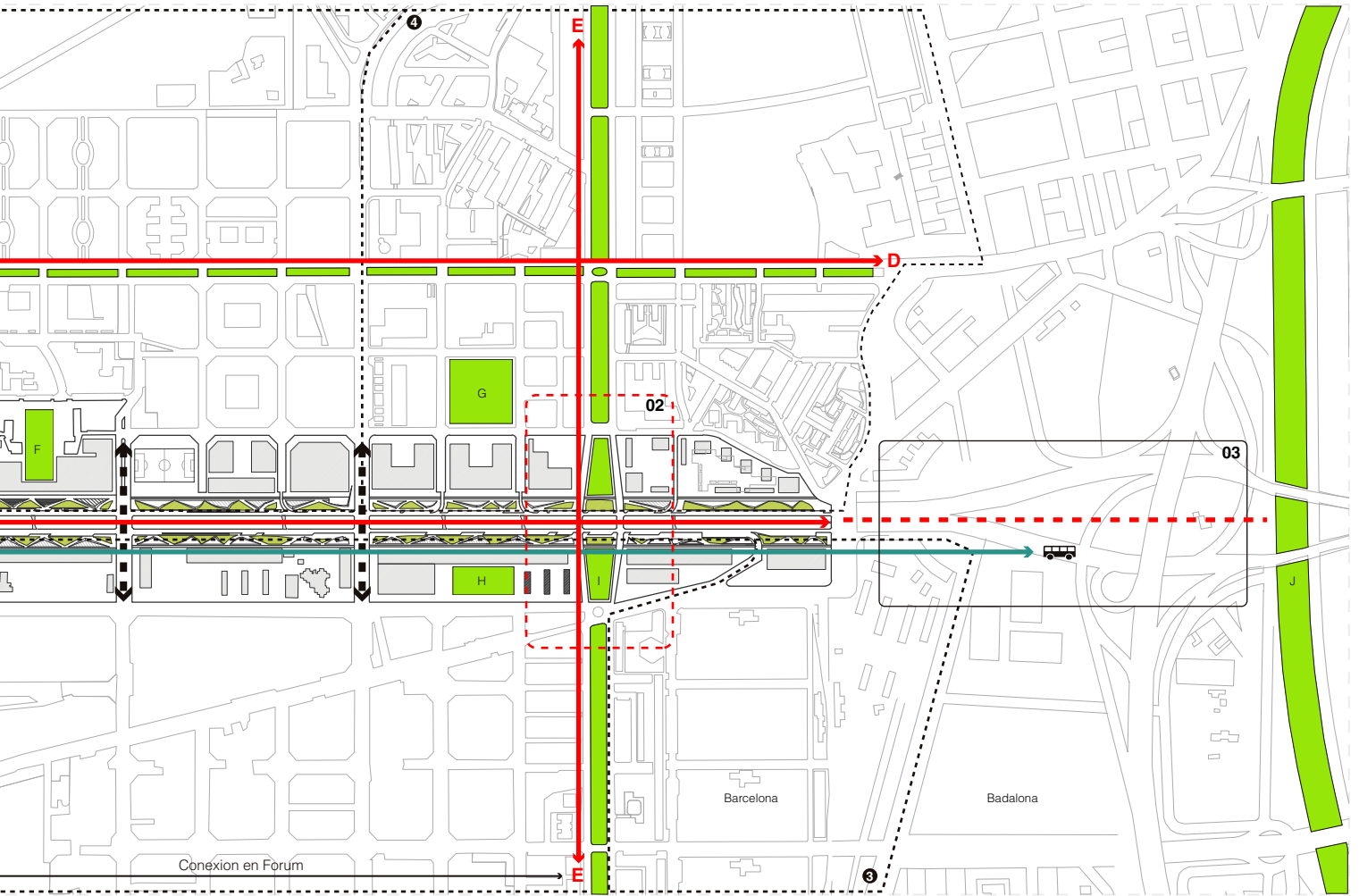


Los puentes o calles garantizan una unión peatonal pero no articula los dos costados del proyecto
Se vuelven elementos que funcionan bien pero logran interactuar entre los dos costados.

Escala local

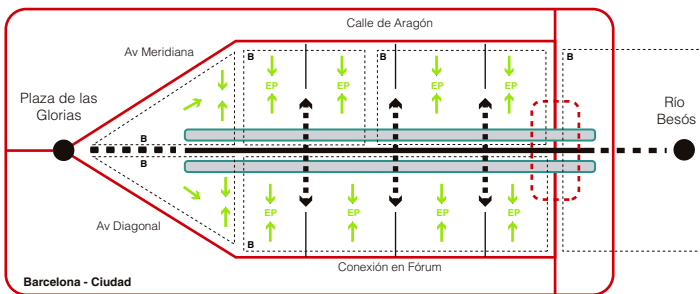





El andén peatonal tiene más relación hacia el contexto lateral que al proyecto
Eso impide que haya una mejor apropiación del proyecto en las zonas de estar.






PARTE D

Funcionamiento de la red de espacios públicos en relación al proyecto de la Gran Vía



-  **Ejes de articulación con mayor solidez**
En este caso y al analizar el lugar la Plaza de las Glorias permite la permeabilidad peatonal de la Avenida Diagonal y la Avenida Meridiana permitiendo unir fácilmente con la calle de Aragón y con el Fórum, cerrando la red con la Rambla Prim, siendo este el elemento más integrado al proyecto de la Gran Vía.
-  **Proyecto Gran Vía de Levante**
Se dibujan dos piezas separadas que muestran una fragmentación mínima entre los dos extremos de manera peatonal.
-  **Conectividad peatonal reducida**
Las conexiones como se ha venido mencionando, en cuanto al tema vehicular es buena pero, se reduce la capacidad de integración entre un extremo al otro.

-  **Polígonos de Barrios**
El proyecto debe articularse con los barrios para garantizar una mejor apropiación del lugar, y aun así se perciben los barrios aislados del proyecto, recordando que la principal idea generadora del proyecto era entrelazar para relacionar los dos costados pero esa relación social no se percibe al caminar el proyecto.
-  **Espacio Público no como ancla**
Los espacios públicos sirven más hacia el interior que hacia el exterior y no funcionan como anclas para articularlo con la red.
-  **Nodos urbanos como conector peatonal**
Estos dos puntos tan importantes para la ciudad tienen que ser los principales elementos de conexión pero al verse como barreras no se logra percibir la articulación.

C

Conclusión final

Proyecto Gran Vía de Levante

Barcelona, una ciudad por donde se mueven las personas con facilidad y tranquilidad, por donde los flujos marcan lugares, en donde esos lugares tienen un carácter simbólico que permite una mejor apropiación. Barcelona una ciudad que bajo un modelo en donde se mira la ciudad desde el espacio público más pequeño para que tenga un impacto grande, se permite articular de manera agradable para el peatón, permitir la articulación más valiosas que son las personas. Y es así como otras ciudades deben conocer y aplicar el concepto de “red” para no solo el funcionamiento practico sino para el funcionamiento sensorial, para consolidar la interacción y lograr la integración de las personas en el espacio que por derecho es de todos, el espacio público. Una ciudad tiene que garantizar la articulación de los lugares, para generar identidad y que sea por medio de símbolos, formas, colores o espacios en que la gente lo sienta como suyo. Esta consecuencia permite a los ciudadanos cuidar de su entorno, proteger lo que les pertenece. Es fundamental que se eviten las barreras urbanas, como las vías metropolitanas o los vacíos urbanos que segregan territorios. Y es la Gran Vía de Levante un ejemplo en donde se buscó primar los espacios públicos, las zonas para la actividad social y conformar un equilibrio entre lo puro artificial y natural, es un ejemplo de cómo se puede volver un espacio intransitable en un espacio más humano. En la valoración que se le hizo se demostraron varias cosas, entre buenas y malas pero lo que se mas se buscaba era trabajar bajo este ejemplo para que en otras ciudades aprendamos de lo positivo y negativo, para asumir el reto con responsabilidad y encontrar en la Gran Vía de Levante la solución a muchos problemas que tienen las ciudades hoy en día.

Uno de los principales objetivos que buscaba en este trabajo;

era ver cómo está inscrito el proyecto en relación a la red de espacios públicos. Al hacer la valoración se observa un proyecto de 2.5 kilómetros de longitud que a simple vista no está conectado con ninguno de los dos nodos más importantes que hay en la ciudad. Desde lo metropolitano se puede decir que la Plaza de las Glorias, elemento fundamental en la ruptura y continuidad de la Gran Vía, no aporta gestos que ayude a articular físicamente el proyecto. Es la unión de dos nodos y como tal debe suceder una interacción que oriente el camino de los flujos, para acentuar de lo que hemos venido hablando en esta investigación que es la continuidad. También el Río Besós es un límite virtual mas no físico, es un espacio ideal para la utilización de las personas y Barcelona se está haciendo cargo de su recuperación. Debido a que limita la ciudad en ese punto donde empieza Badalona el proyecto vio difícil su articulación pero a modo de idea, hubiera sido un elemento fundamental que se permitiera acceder de manera cómoda al lugar donde empieza el Río. Para lograr una mayor respuesta del proyecto de la Gran Vía si hicieron falta espacios ancla que ayudaran, desde el punto de vista metropolitano, a generar una mejor integración social.

Cabe reconocer que la intervención en relación a los barrios ayudo a mejorar la movilidad con la implantación del tranvía y de los buses, aparte también su principal objetivo era el del ruido y la contaminación, que también se solucionó de manera efectiva como se muestra en el capítulo 1, pero hubo otra intención por parte de los arquitectos Arriola & Fiol, que fue la de articular los dos costados que habían estado segregados por varios años. Las zonas donde más apropiación hay es por el costado de los edificios donde está el panot de 30x30 con formas triangulares, de ahí que las personas de los barrios se relación a espaldas del proyecto lo que impide la permeabilidad

entre los dos costados. Aunque se mejoró la conexión con los puentes quedan siendo elementos operativos, donde simplemente se buscaba el pasar de un lado de manera práctica. A la hora de enfrentarse bajo este tipo de ideas es importante conocer la escala barrial, la escala del peatón, la trenza dibujada por los arquitectos de manera real no logra unir los dos puntos socialmente, ya que los mismos triángulos que se forman con la trenza quedan siendo espacios cerrados y divide un extremo con el otro.

El proyecto de la Gran Vía de Levante fue una intervención con un alto trabajo técnico debido a sus materiales, pavimentos, mobiliario y soluciones técnicas que se dieron en cuanto a movilidad, transporte e infraestructura. Pero la vitabilidad del espacio a veces no ayuda para lograr una atracción e integración necesaria. Desde la escala urbana se percibe un proyecto con varios materiales, el panot, el pavimento rojo, el ladrillo, las bancas de formas naturales, lo cual no ayuda con la legibilidad del proyecto lo que genera que las personas no les dé ganas de estar, lo cual la cohesión socio-cultural se pierde y se pierde la identidad, urbanidad e interactividad. Otro factor que impide la utilización del espacio, es la división que se da entre las zonas de estar y las zonas verdes, que sectorizan el espacio público y se pierde la legibilidad, la espontaneidad de descubrir los espacios por uno mismo. Al hacer un espacio tan lineal también se vuelve repetitivo en sus formas; se repite los mismos espacios una y otra vez. Al ser un eje que varía mucho en su sección, hay zonas donde incluso los triángulos están conformados a la fuerza y son utilizados como parqueaderos para motos. En todo el proyecto hay varios espacios en donde se genera sensaciones de inactividad. Esto no pasa cuando se llega a la Rambla Prim en donde la amplitud de la rambla y la vegetación del proyecto hacen que se vuelva un espacio agradable y cómodo para estar.

Hoy en día las ciudades tienen que optar por mejorar los corredores viales para mejorar la relación del peatón con el entorno, sentirnos seguros y no invadidos por el vehículo que en muchos casos se da. Para articular la ciudad hay que tener en cuenta la interacción social entre las personas por que son ellos los que la utilizan y la usan de manera espontánea buscando la tranquilidad personal. Estos factores se convierten en características para el desarrollo de los nuevos ejes urbanos en la ciudad, ejes que aparte de conectar y equilibrar sean espacios para el dialogo entre los seres humanos, un espacio público para nuestra mejor calidad de vida.

En resumen, el interés por una dimensión humana dentro del planeamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejor calidad urbana. Se pueden establecer conexiones directas entre las mejoras espaciales y su papel en lograr ciudades vitales, sanas, seguras y sostenibles. (J.Ghel, 2012)



Bibliografía

- BORJA, Jordi. *Barcelona: Un modelo de transformación urbana*. Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona. 1995
- BORJA, Jordi. *El espacio público. Ciudad y ciudadanía*. Barcelona. Editorial Electa. Barcelona. 2000
- BORJA, Jordi. *Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual*. Universitat de Barcelona, tesis doctoral. Barcelona. 2012
- BOSOM, Nuria, MARTÍN, Olga, SINTES, Montserrat. *Guia del' Arxiu Municipal del districte de Sant Martí*. Ajuntament de Barcelona. Arxiu Municipal i Districte de Sant Martí. Barcelona. 2005
- BIMSA. *Col·locades les primeres pantalles acústiques a gran via*. <http://www.bimsa.es/Web/noticia.asp?id=77> .Barcelona. 2007
- BIMSA. *Nous elements d'aigua a la Gran Via*. http://www.bimsa.es/uploads/images/noticias/Dossier_061121aiguagranvia.pdf. Barcelona .2006
- BIMSA. *la Remodelació de la gran via: Entre la Plaça de les Glòries i el carrer Extremadura*. <http://www.bimsa.es/Web/noticia.asp?id=118>. Barcelona. 2007
- BUSQUETS, Joan. *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal. Barcelona. 2004
- BRANDÃO, Pedro. *La Imagen de la Ciudad. Estrategias de identidad y comunicación*. Universidad de Barcelona. Barcelona. 2011
- CAPEL, Horacio. *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Ediciones del Serbal, Barcelona, 2005
- CANTALLOPS. Luis. "El polígono de San Martín". *Cuadernos de Arquitectura. Suburbios II*. Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya. Barcelona.1965
- DE TORRES I CAPELL, Manuel. *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona-l'urbanisme de la diversitat*. Mancomunitat de Municipis del l'area Metropolitana de Barcelona. Barcelona. 1999
- ENGUITA, Abel. *La ciudad contemporánea: análisis de su estructura y desarrollo*. Confederación empresarial de Madrid. Madrid. 2008

ENRIC Serra, Eulàlia Gómez i Mario Jiménez, ed.12. *tesis en relació al procés de transformació de l'eixample Cerdà de Barcelona*. Barcelona: Edicions ETSAB. Barcelona. 2010

FERNANDEZ PER, Aurora, ARPA, Javier. *The Public Chance: new urban landscapes de A+T In common series*. A+T architecture publishers.Vitoria-Gasteiz. 2008

GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano*. Editorial Reverte, Barcelona, 2006

GEHL, Jan. *Ciudades para la gente*. Ediciones Infinito, Buenos Aires, 2014

GUTIERREZ, Eduardo. *Equipamientos culturales como factor de cohesión urbana dentro de los procesos de regeneración en la ciudad. El caso de La Filmoteca de Cataluña en el barrio del Raval, Barcelona*. Tesis de Máster en Diseño Urbano: Arte, Ciudad y Sociedad, Universitat de Barcelona. Barcelona.2013

HERCE, Manuel, MIRÓ, Joan. *El Soporte infraestructural de la ciudad*. Ediciones UPC. Barcelona. 2006

MARIN, David. *La Gran via al districte de Sant Martí: història d'una gran transformació*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona. 2007

PINTO, Ana Júlia; REMESAR, Antoni; BRANDÃO, Pedro; NUNES DA SILVA, Fernando. *Planning Public Spaces Networks Towards Urban Cohesion*. 46th ISOCARP Congress 2010

PINTO, Ana Julia. *Coesão urbana: o papel das redes de espaço público*. Universitat de Barcelona , tesis doctoral. Barcelona 2015

RUEDA, Salvador, DE CÁCERES, Rafael, CUCHÍ, Albert, BRAU, Lluís. *El urbanismo ecológico*. BCNecologia (Agencia de Ecología Urbana). Barcelona. 2012

SASA MARIN, Zuhra. *El modelo Barcelona de Espacio Público y diseño urbano: Consolidación urbana de Nou Barris a través de la Red de Espacios Públicos*. Tesis de Máster en Diseño Urbano: Arte, Ciudad y Sociedad, Universitat de Barcelona, Barcelona.2012



Índice de Imágenes

Figura 1. Mapa de implementación del ensanche de Cerdà - Barcelona año 1892. DE TORRES I CAPELL, Manuel. *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona-l'urbanisme de la diversitat*. Mancomunitat de Municipis del l'area Metropolitana de Barcelona. Barcelona. 1999

Figura 2. Mapa del distrito de San Martín año 1892. DE TORRES I CAPELL, Manuel. *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona-l'urbanisme de la diversitat*. Mancomunitat de Municipis del l'area Metropolitana de Barcelona. Barcelona. 1999

Figura 3. Construcción del eje urbano. MARIN, David. *La Gran via al districte de Sant Martí: història d'una gran transformació*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona. 2007

Figura 4. Finalización del proyecto. MARIN, David. *La Gran via al districte de Sant Martí: història d'una gran transformació*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona. 2007

Figura 5. Proyecto de la Gran Vía de Levante. FERNANDEZ PER, Aurora, ARPA, Javier, *The Public Chance: new urban landscapes de A+T In common series*, A+T architecture publishers, Vitoria-Gasteiz, 2008

Figura 6. Pantallas acusticas del proyecto. Diseño EMBT (Enric Miralles & Benedetta Tagliabue). FERNANDEZ PER, Aurora, ARPA, Javier, *The Public Chance: new urban landscapes de A+T In common series*, A+T architecture publishers, Vitoria-Gasteiz, 2008