



MEJORANDO LA CONECTIVIDAD ENTRE BARÓ DE VIVER Y BON PASTOR

IMPROVING CONECTIVITY BETWEEN BARÓ DE VIVER AND BON PASTOR

Mihong Kim, Irene Grego, Juan Carlos Soria.

Master Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad. Facultad de Bellas Artes

Universidad de Barcelona masterdur014@gmail.com

Recibido: 15/06/2014

Evaluado: 14/07/2014 Publicado: 30/06/2015

ABSTRACT

This paper presents the description of the academic exercise of public space design on the Continuity of Ciutat Rambla de Asuncion in “Gestion de Proyectos” course, which is given to first know the background of the neighborhoods and their current situation, the phases followed in the design process and the end result presented as an annex to plans, sections, diagrams, views, etc. It also describes the aim of achieving unity and continuity together to improve the connectivity being the two neighborhoods through the design of the three major themes of group work are; a) Continuity Rambla de la Ciutat de Asunción, b) the walk Rivera Besos river, and c) the industrial estate between Bon Pastor and Baró de Viver.

Keywords:

Urban cohesion, connectivity, Rambla / Boulevard Asuncion, urban design.

RESUMEN

Este trabajo presenta la descripción del ejercicio académico de diseño de espacio público sobre la Continuidad de la Rambla Ciutat de Asunción en la asignatura de Gestión de Proyectos, en el que se da a conocer primeramente los antecedentes de los barrios y su situación actual, las fases que se siguió en el proceso de diseño y el resultado final presentado como anexo en planos, secciones, esquemas, vistas, etc. Se describe también el objetivo de conseguir unidad y continuidad en conjunto para mejorar la conectividad ente los dos barrios a través del diseño de los tres grandes temas de trabajo en grupo que son; a) la Continuidad de la Rambla Ciutat de Asunción, b) el paseo de Rivera del rio Besós, y c) el polígono Industrial entre Bon Pastor y Baró de Viver.



Palabras clave:

Cohesión urbana, conectividad, Rambla/Boulevard de Asunción, diseño urbano, Baro de Viver, Bon Pastor



PLANTEAMIENTO Y OBJETIVOS

Para la asignatura de Gestión de Proyectos se nos ha pedido realizar como ejercicio académico un proyecto de diseño urbano en los barrios de Bon Pastor y Baró de Viver en la ciudad de Barcelona, para esto se han dividido tres grupos de trabajo los mismos que están repartidos para realizar una intervención puntual en tres ámbitos que son: a) rivera del río Besós; b) conexión de los barrios a través de la trama urbana del polígono industrial; y c) ampliación de la rambla sobre la calle ciutat d'Asunción, si bien el grupo se ha dividido en tres para dar solución por separado a estos problemas, el trabajo para que sea efectivo fue llevado como un solo proyecto que funcione y articule las tres propuestas individuales.

En primer lugar el estudio está encaminado a hacer un reconocimiento a escala macro, esto quiere decir, que se hace una contextualización de la ciudad en la que estamos trabajando para tomar en cuenta las condicionantes generales que nos sirvan para posteriormente centrar el trabajo en específico, para esto se va a considerar el estudio de datos tales como: ubicación, clima, historia, crecimiento, movilidad, transporte, ejes, vías, conexiones, etc.

Ubicados a nivel general nos acercamos a nivel de distrito, para hacer un estudio aún más detallado del sector en el que estamos, y enfatizar aquellas condiciones generales estudiadas antes, de tal forma de poder ubicar correctamente dentro del contexto inmediato a los dos barrios y las necesidades específicas que se constaten serán rescatadas para posteriormente generar soluciones a cada una.

Como parte final se da solución a nivel de diseño urbano específico a las necesidades reconocidas en las dos primeras fases de estudio y en este caso centrados al tema AMPLIACION DE LA RAMBLA CIUDAD DE ASUNCIÓN, para esto y como presentación del proyecto se recurrirá a herramientas gráficas explicativas como son esquemas, plantas, secciones, vistas virtuales, etc., en la presentación consta primeramente la propuesta global de solución a las problemáticas como base para el planteamiento de las tres propuestas específicas planteadas por los tres grupos de trabajo, de tal forma que el proyecto pueda ser leído como un conjunto con sus partes.

OBJETIVOS

El trabajo tiene como objetivo general desarrollar un proyecto de espacio público que dé CONTINUIDAD A LA RAMBLA CIUDAD DE ASUNCION con el fin de mejorar la conectividad y la cohesión urbana entre los barrios Baró de Viver, Polígono Industrial y Bon pastor, a lo largo de la carrer Ciutat d'Asuncion desde la carrer de Potosí hasta carrer de Fra Juníper Serra. Al mismo tiempo pretende articular las intervenciones de los otros dos grupos de trabajo en el polígono industrial y en la rivera del Río Besos con el fin de complementar el diseño y generar continuidad y calidad espacial.



FASES DEL TRABAJO

FASE I: CONOCER EL TERRITORIO

El área urbana en la cual se trabajó forma parte del Distrito de Sant Andreu y se localiza en la llamada franja del Besós del municipio de la ciudad de Barcelona. El ámbito de Buen Pastor - Baró de Viver está delimitado por las calles: paseo de Guayaquil, calle de La Avanzada, calle de Santander, calle José Ventanas, calle de las Cresques, calle de La Hormiga, calle de la Ciudad de Asunción, paseo del Potosí, calle Ferran Junoy y paseo de Santa Coloma del Distrito de Sant Andreu del municipio de Barcelona. El ámbito, pues, define un área homogénea delimitada por el Nus de la Trinitat en el norte, el cauce del río Besós y la Ronda Litoral en el este, el polígono industrial Montsolís al sur, y el sector de la Maquinista y las vías ferroviarias de RENFE al oeste, esta configuración con estos márgenes ha supuesto que estos barrios presenten un aislamiento físico con respecto a la ciudad.



Fig.1: Ámbito de intervención ubicación en la ciudad. Fuente "Proyecto de intervención integral del Bon Pastor - Baró Viver"

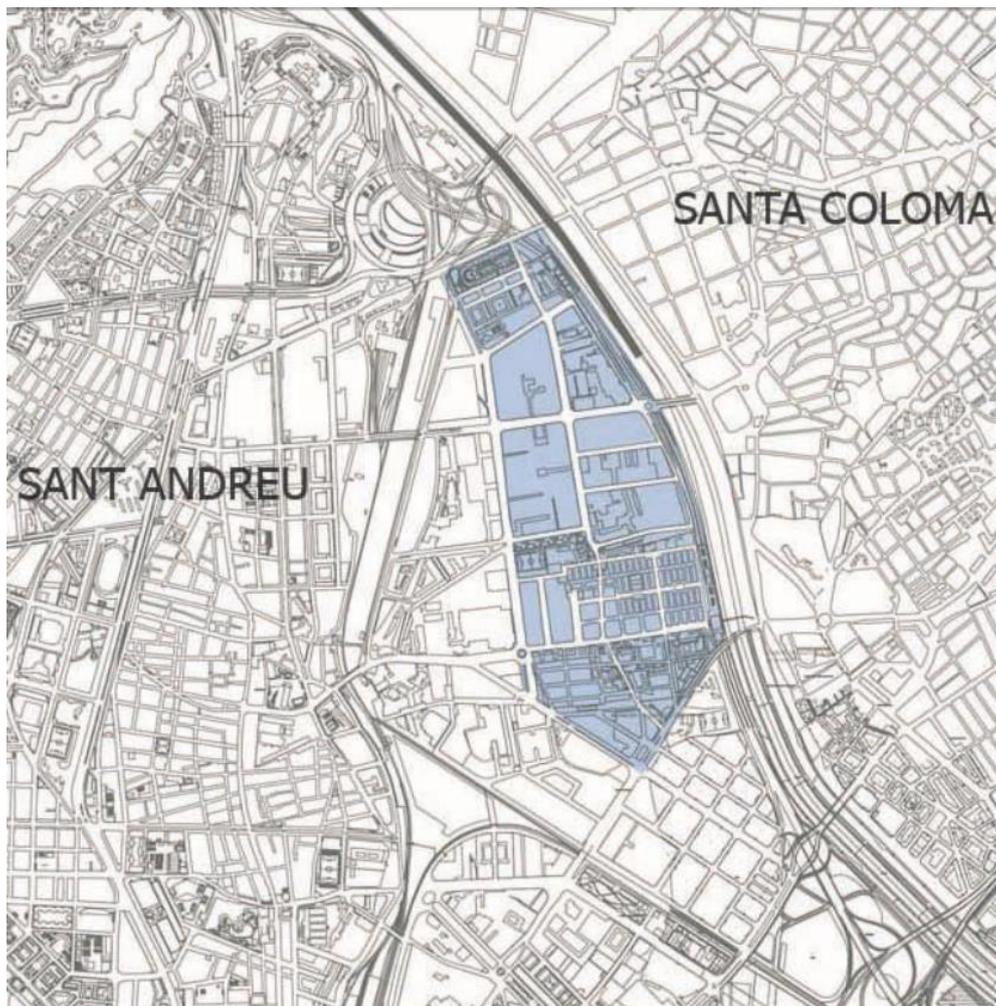


Fig.2: Ámbito de intervención ubicación sectorial.

Históricamente los barrios se han formado a partir de tres hitos, la construcción de las casas baratas en 1929 los polígonos de vivienda y el salón urbano; un segundo periodo de transformación en años posteriores con los polígonos industriales en la década del 50, y a partir de aquí la creación de equipamientos y centro social en los años 60's, la ronda y nudo viario de la Trinitat entre 1982 y 1992, la primera estación del metro línea 1 en 1983, un plan PERI expuesto en 1985, la recuperación ambiental del cauce del Rio Besos en los 90's la construcción de las losas sobre las Rondas en 2007. (Athenea digital, marzo 2012).

Desde sus inicios es evidente que estos barrios han sufrido un sin número de desventajas, unas causadas por su ubicación que han tendido a causar segregación con respecto a la ciudad y por otro lado los problemas sociales causados por este aislamiento sumando además la desatención por parte de las administraciones políticas han hecho que se construya una imagen con aspectos negativos de estos barrios.



Actualmente como se señala en la publicación de la revista Athenea digital *“el trabajo conjunto de las diversas asociaciones logró varias reivindicaciones urbanísticas, algunas de las cuales aparecen en los Planes de Actuación del Distrito (PAD) de Sant Andreu de 2004-2007 y 2008-2011 y en las ayudas concedidas mediante la Ley de Barrios en 2010”*. Como se ve, las intervenciones urbanas están enfocadas a mejorar las condiciones sociales y urbanísticas de los barrios, a fin de superar los déficits y las problemáticas debidas al aislamiento histórico de sus habitantes hacia el resto de la ciudad y los municipios vecinos.

FASE II: APROXIMACION AL TERRITORIO

LIMITES EXISTENTES: (ver figura 3)

1. Líneas de ferrocarril la Sagrera.
2. Centro comercial la Maquinista.
3. Polígono industrial de Montsolís.
4. Circuito viario la Trinitat.
5. Rio El Besós.
6. Ronda Litoral.

RESUMEN DE PROBLEMÁTICAS INTERNAS (ver figura 3)

- A. Falta de continuidad en Rambla.
- B. Acceso a parqueaderos por la esquina, calle Potosí.
- C. Ocupación de acera por vehículos zona industrial.
- D. Priorización de parqueaderos sobre circulación peatonal.
- E. Conflictos de circulación vehicular en cruces.
- F. Barrera que crea la Ronda Litoral en la conectividad de los barrios hacia el rio.
- G. Falta de comunicación peatonal entre Baro de Viver, Bon Pastor y Santa Coloma.
- H. Equipamientos sobre losa existente en mal estado.

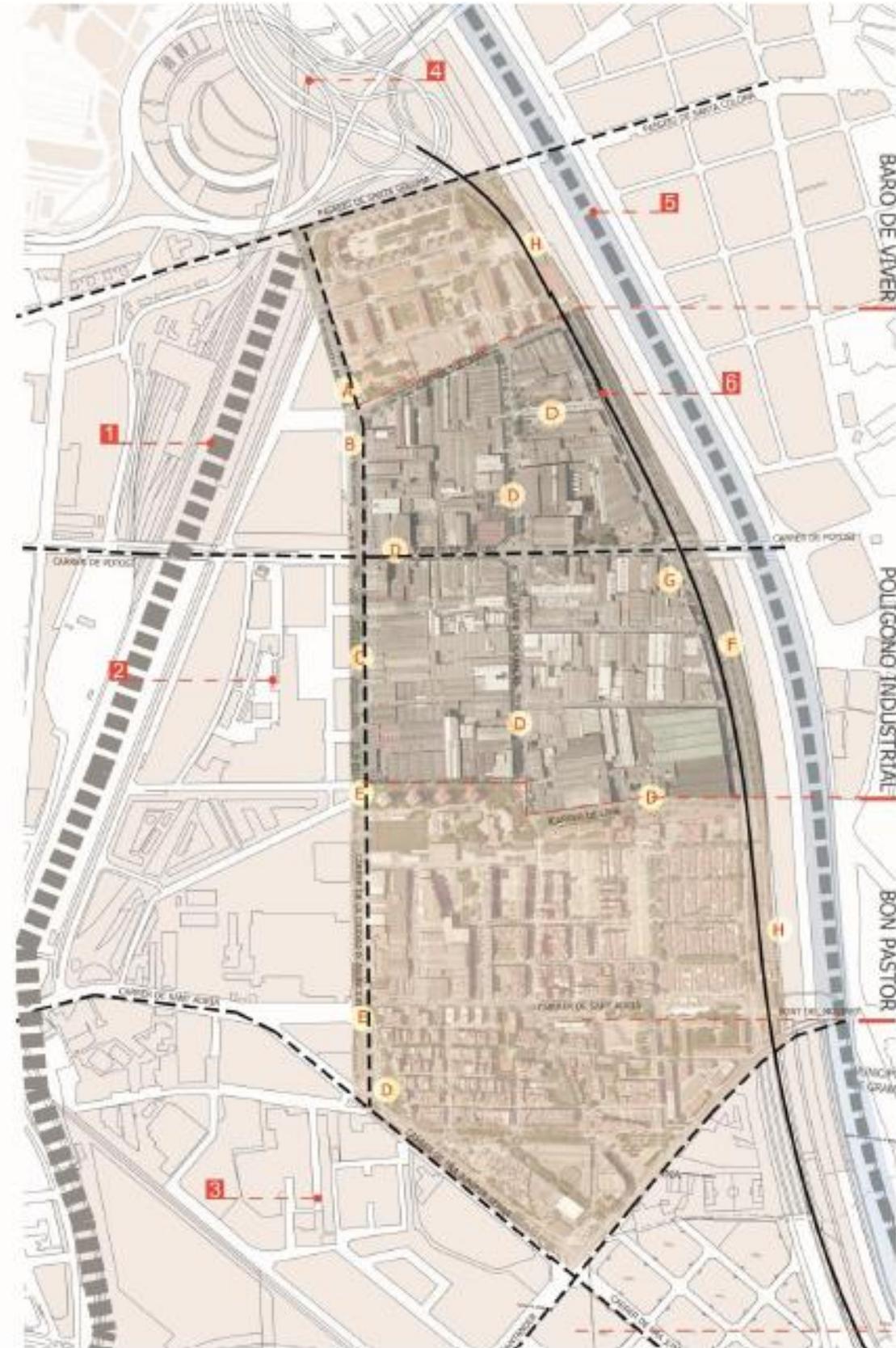


Fig.3: Ubicación de límites y problemáticas



OBSERVACIONES ESPECÍFICAS DE PROBLEMÁTICAS

A través de la observación directa sobre el territorio por medio de recorridos de trabajo en distintas horas y en distintos días para saber cómo se mueve el sector encontramos las evidencias de las potencialidades y carencias del espacio a lo largo de la calle Ciutat de Asunción y sus alrededores.

De este modo hemos detectado algunas problemáticas puntuales existentes adentro del recorrido que a continuación citamos:

- o Falta de continuidad espacial y morfológica con la actual Rambla Ciutat de Asunción.
- o Acceso a Parquaderos por la esquina en las calles Potosí y Asunción
- o Ocupación de aceras por vehículos de carga a lo largo de toda la zona industrial.
- o Interrupción de la circulación peatonal sobre aceras por cruce en accesos vehiculares y trabajos de carga y descarga
- o Priorización de parquaderos sobre circulación peatonal.
- o General estado de degradación del espacio público de la Calle Asunción.
- o Falta de equipamiento adecuado y de calidad tipo mobiliario urbano.
- o Mal estado del pavimento a lo largo de la calle.
- o Uso de bolardos de protección sobre las aceras que interrumpen paso peatonal en tramos muy cortos unos de otros.
- o No se respeta la ciclo vía por parte de vehículos de carga y descarga.
- o Falta de continuidad en ciclo vía.
- o Evidente desinterés de ocupación de espacio público por parte de vecinos.
- o Se presentan algunas culatas de fachadas industriales en estado de deterioro hacia las aceras, principalmente frente a esquina de la calle Costa Daurada.



Fig.4: Fotografías tomadas sobre calle Ciutat de Asunción.

CONDICIONANTES

Del estudio del contexto existente resaltamos dos condicionantes que van a tener mucho peso a la hora emprender la propuesta de diseño. Una de estas es la constatación de la presencia de una cantidad considerable de accesos vehiculares que existen hacia el costado Este de la calle ciutat de Asunción, que diariamente realizan trabajos de abastecimiento o salida de material. El otro punto importante es la configuración arbórea, a lo largo de la vía existen actualmente aproximadamente 400 árboles ya consolidados.

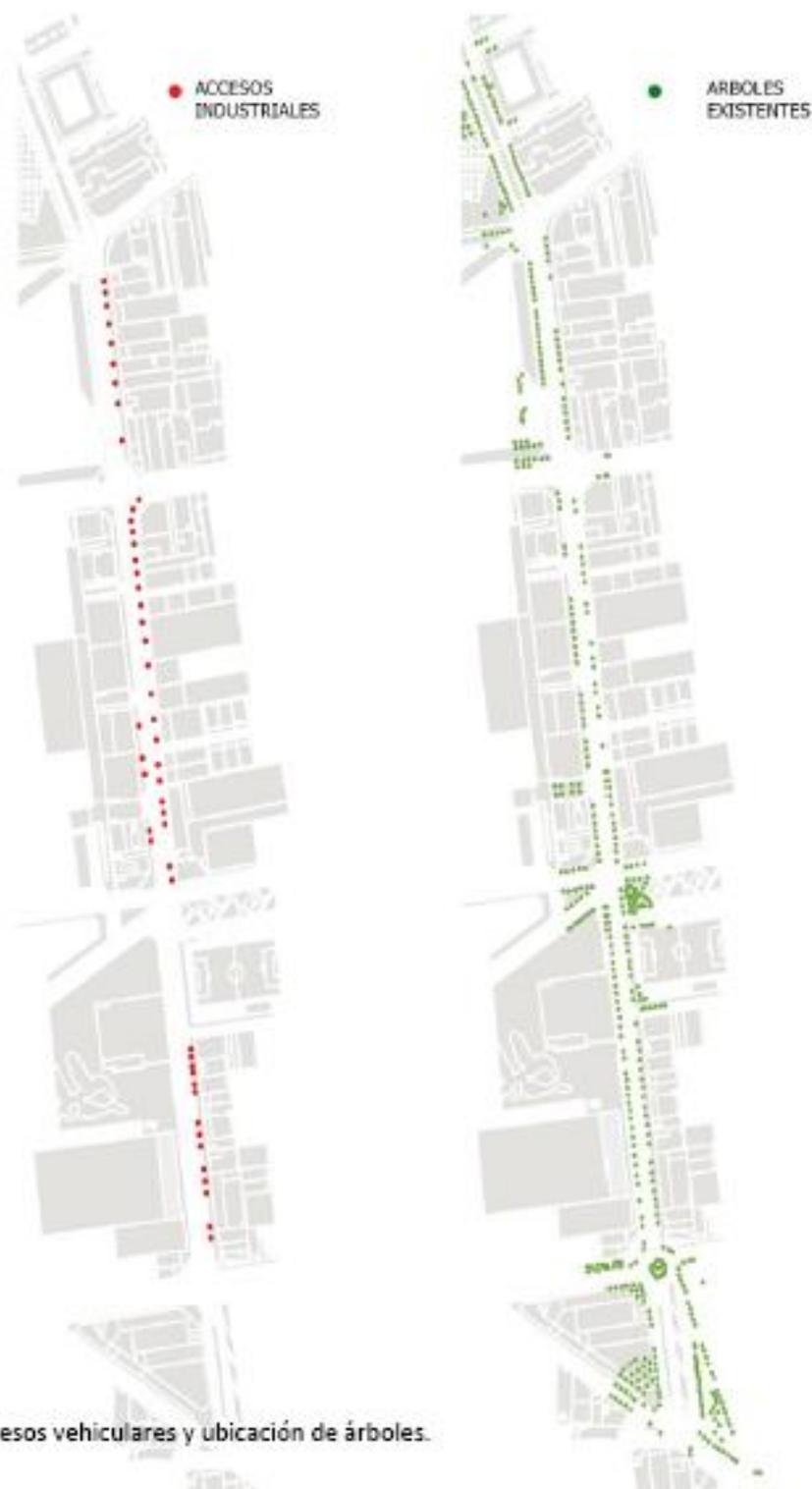


Fig.5: Accesos vehiculares y ubicación de árboles.



PROPUESTA

El punto de partida de la propuesta se basa en pacificar la Calle Ciutat de Asunción para regular y minimizar los conflictos del tránsito, reducir el número de carriles reservados a los automóviles, actualmente la calle tiene 30m en los cuales están contenidos 3 carriles de circulación más dos carriles de parqueaderos.

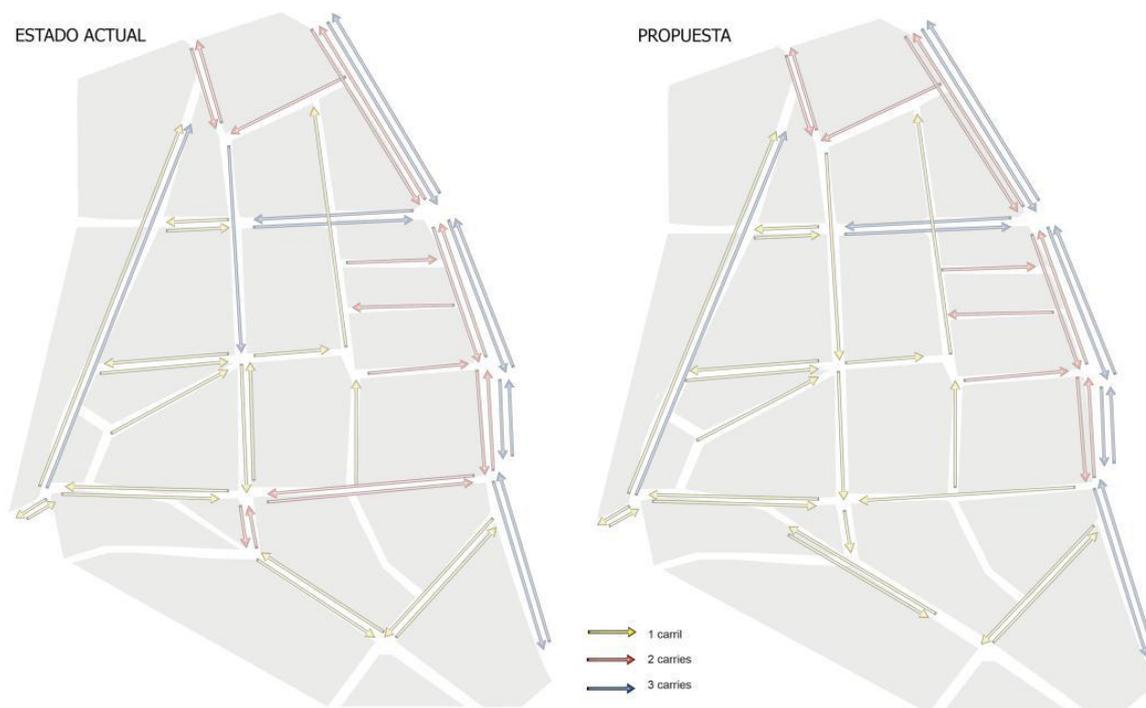


Fig.6: Propuesta de circulación vehicular.

A partir de la restructuración de la circulación y además poner a debate la pertinencia de tener 3 carriles en una vía que no es conectora y que da servicio únicamente al interior de los barrios, se plantea el cambio a 2 carriles y así recuperar el área restante para mejorar el espacio público durante el recorrido.

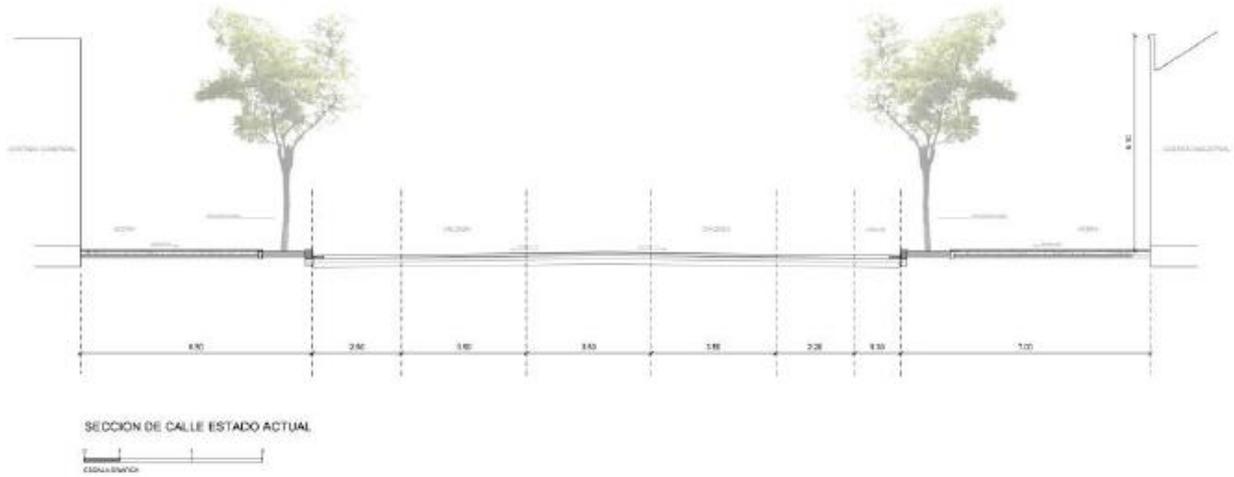
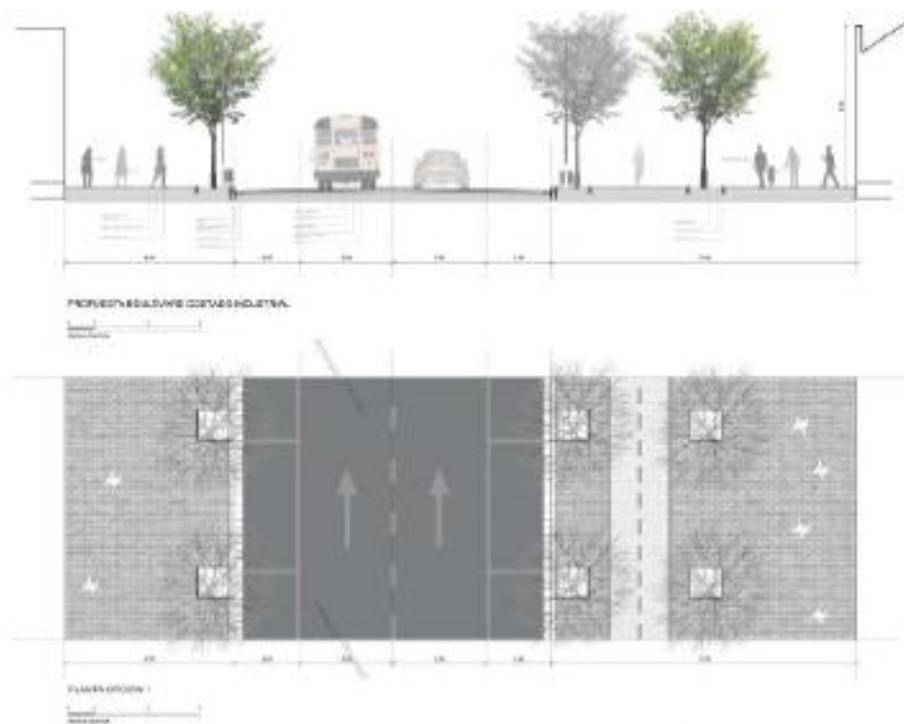
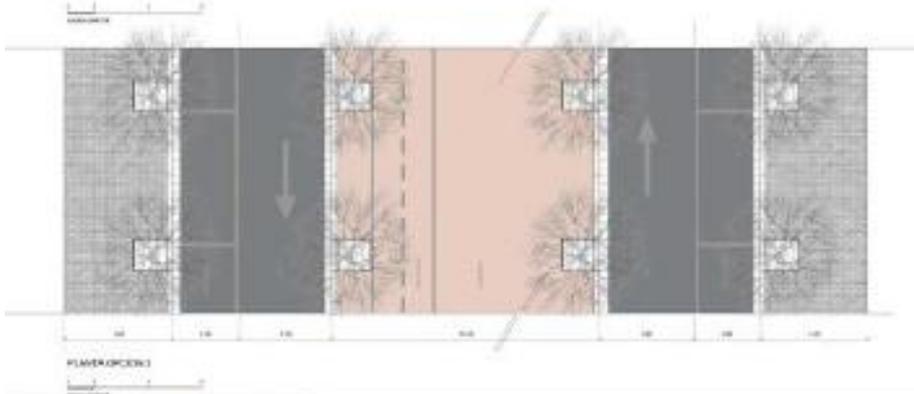
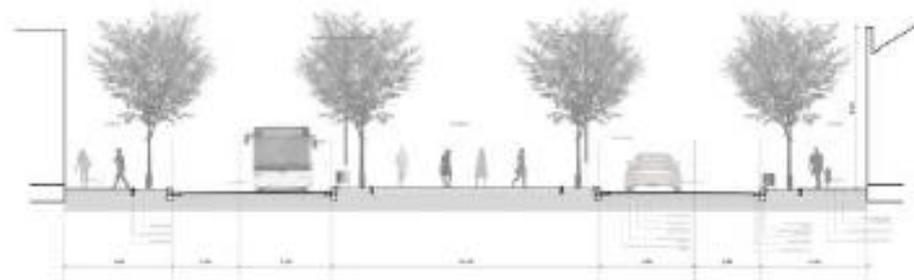
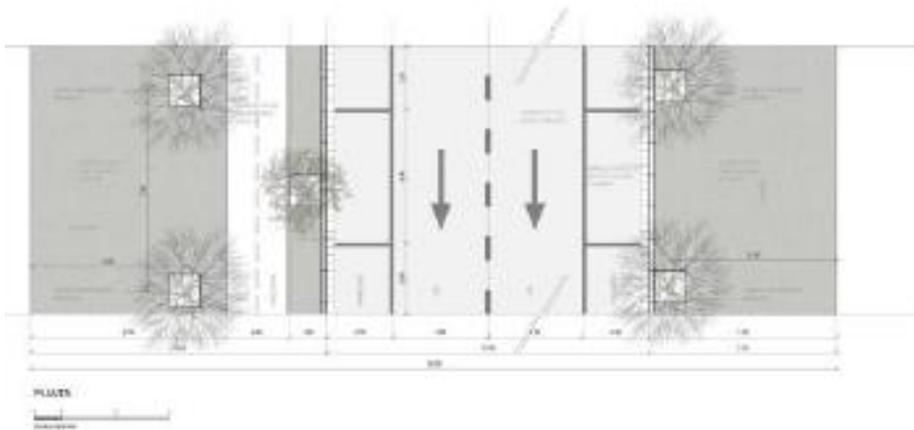
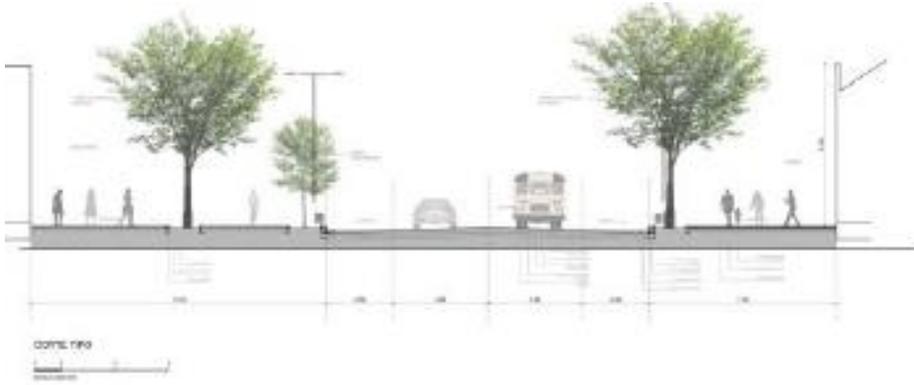


Fig.7: Estado actual de la calle Ciutat de Asunción.



PROPUESTA 1

Ampliación de circulación peatonal al costado industrial, boulevard asimétrico, dos vías en un sentido más dos carriles de parqueaderos uno a cada lado de la vía, se conservan los arboles existentes más una fila adicional.

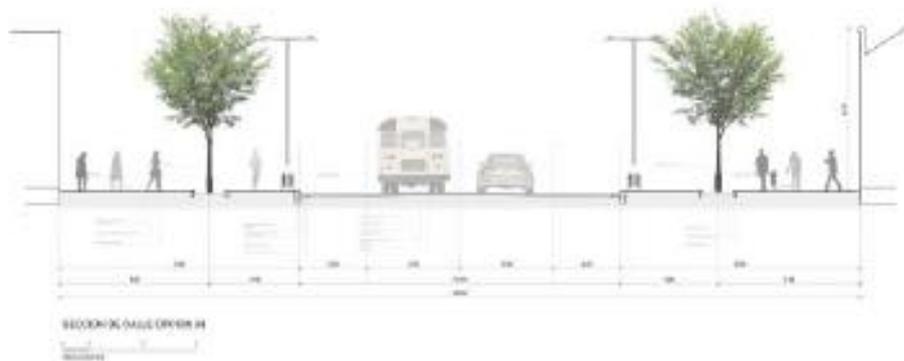


PROPUESTA 2

Ampliación de circulación peatonal al costado comercial, boulevard asimétrico, dos vías en un sentido más dos carriles de parqueaderos uno a cada lado de la vía, se conservan los arboles existentes.

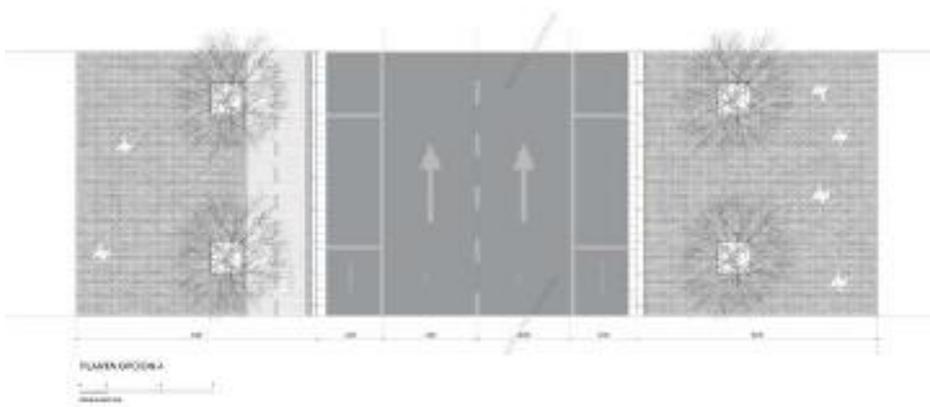
PROPUESTA 3

Rambla central de 10 m de ancho sobre la cual se ubica la ciclo vía, dos veredas laterales a los costados reduciendo su tamaño y dos carriles independientes a cada lado de la rambla, (esta opción tiene doble sentido de circulación vehicular), y para llevarla a cabo se tendría que replantar todos los arboles existentes.



PROPUESTA 4

Ampliación de las dos veredas laterales, manteniendo los arboles existentes, la vía central con dos carriles de circulación más dos carriles de parqueaderos, la ciclo vía sobre costado izquierdo.



Para establecer una valoración de los aspectos positivos y negativos de las propuestas planteadas se generó una matriz de selección, en la cual están ponderados los factores que consideramos con mayor influencia tanto positiva como negativamente.

Según los parámetros la opción más válida es la Rambla central (32 puntos) seguida de la opción del boulevard al costado comercial con 30 puntos. El boulevard al costado industrial supera (29 puntos) de poco la ampliación simétrica de las aceras, (27 puntos).

Según los datos obtenidos se desarrollaron las dos propuestas con más puntaje, sin embargo tomando en cuenta un precedente de un proyecto en la ciudad sobre la Av. Diagonal en el cual se optó por respetar los arboles existentes sobre la propuesta presentada de diseño de espacio público y redistribución vial al considerar que ésta pre-existencia tiene más valor y es mejor conservarla, así para nuestro proyecto se tomó la decisión de conservar los ejes de árboles de plátano consolidados en las dos veredas de los costados por estar en buen estado en cuanto a calidad, edad y altura. Los arboles tienen



un tamaño de aproximadamente entre 12m y 15m, distribuidos uniformemente sobre los costados de la vía, alcanzan una cifra de 400 unidades en todo la carrer de Asunción. Por esta razón el diseño de la rambla central que tuvo más puntaje fue descartado y se desarrolló la opción 2 del boulevard asimétrico sobre el costado comercial.

A) ACCESIBILIDAD VEHICULAR

	1.- Interrupciones del recorrido peatonal por los accesos privados.	2.- Ancho de vía necesaria por respetar el radio de giro para acceder con camiones pequeños.	3.- Posibilidad de parqueaderos de autos y motos en los costados de las vías.	4.- Número de carriles y sentido de vías.	5.- segregación de la ciclo vía.	
OPCION 1	1	1	2	2	1	7
OPCION 2	2	3	2	2	3	12
OPCION 3	3	3	2	2	2	12
OPCION 4	1	2	2	2	3	10

B) CALIDAD AMBIENTAL

	6.- cantidad de árboles existentes a mantenerse.	7.- cantidad de árboles por sección.	8.- incidencia del sol sobre áreas de circulación peatonal.	9. integración con la "marca eco-amigable"	
OPCION 1	3	2	2	3	10
OPCION 2	3	2	2	1	8
OPCION 3	1	3	3	2	9
OPCION 4	3	1	1	2	7

C) ESPACIO PUBLICO

	10.- conexión y continuación del proyecto con la rambla existente	11.- conexión del proyecto con la plaza acceso a BON PASTOR	12.- área de circulación peatonal sobre aceras.	13.- conexiones con el barrio.	14. posibilidad de generar espacios anchas y/o de estancia	
OPCION 1	1	3	1	3	3	11
OPCION 2	2	1	3	1	3	10
OPCION 3	3	1	3	2	2	11
OPCION 4	2	2	2	2	1	12

Fig.9: Matriz de selección.



FACTORES DE PONDERACIÓN DE LA MATRIZ DE SELECCIÓN.

ACCESIBILIDAD VEHICULAR	CALIDAD AMBIENTAL URBANA	ESPACIO PÚBLICO
<p>Variable 1: Los indicadores varían de 1 a 3 según el número de interrupciones en la acera por la entrada de coches y pequeños camiones que entran en las fábricas y en los comercios. Se asigna 1 punto si las interrupciones son mayores de 5; 2 puntos si son iguales a 5; 3 puntos si son menores de 5.</p> <p>Variable 2 : Considerando que el radio de giro mínimo por un camión pequeño es de 4,5 m, se asigna 1 punto si la anchura es menor de 4,5; 2 puntos si es igual a 4,5; 3 puntos si es mayor de 4,5 m.</p> <p>Variable 3: Se asigna 1 punto si no hay posibilidad de parqueaderos; 2 puntos si hay posibilidad a un lado de la calle; 3 puntos si hay posibilidad en los dos lados.</p> <p>Variable 4: Se asigna 1 punto si se mantienen tres carriles como ahora; 2 puntos si se pueden instaurar dos carriles a doble sentido; 1 punto por dos carriles a un solo sentido.</p> <p>Variable 5: Se asigna 1 punto si la ciclo vía no se separa ni del tránsito peatonal ni vehicular; 2 puntos si la ciclo vía se separa del tránsito vehicular pero no peatonal; 3 puntos si la ciclo vía se separa del tránsito vehicular y peatonal</p>	<p>Variable 6: se asigna 1 punto si se tienen que quitar todos los arboles; 2 puntos si se mantienen la mitad; 3 puntos si se mantienen todos</p> <p>Variable 7: se asigna 1 punto si hay 4 hileras de árboles; 2 puntos si hay 3 hileras y 3 puntos si hay 4 hileras.</p> <p>Variable 8: depende tanto de la cantidad de árboles presentes como de la orientación de la calle respecto al norte. Se asigna 1 punto si en el recorrido hay sombra pero poca luminosidad del sol; 2 puntos si hay sombra debida a los arboles pero luminosidad; 3 puntos si hay sol y sombra y luminosidad.</p> <p>Variable 9: se asigna 1 punto si la perceptibilidad del cambio es poco apreciable en cuanto se desarrolla más lejano respecto al proyecto; 2 puntos si el proyecto es más cercano pero igualmente lejano; 3 puntos si el cambio es apreciable e influye desde cerca a la calidad de la calle.</p>	<p>Variable 10: se asigna 1 punto si se hay discontinuidad con proyecto anterior y dificultad en la conexión entre los dos; 2 puntos si hay discontinuidad pero buena conexión; 3 puntos si hay buena conexión y continuidad.</p> <p>Variable 11: se asigna 1 punto si la conexión con la plaza es poco practicable; 2 puntos si la conexión es difícil pero practicable; 3 puntos si hay una buena conexión y continuidad.</p> <p>Variable 12: se asigna un punto si la área de circulación es menor de 18 m; 2 puntos si es igual a 18 m; 3 puntos si es mayor de 18 m.</p> <p>Variable 13: se asigna 1 punto si el recorrido peatonal más ancho es lejano de los barrios; 2 puntos si se encuentra en la mitad; 3 puntos si es más cercano a los barrios</p> <p>Variable 14: se asigna 1 punto si adentro del recorrido hay espacio por el tránsito de peatones y bicicletas pero falta la posibilidad de crear usos diferentes del espacio por la mayor dificultad de acceder o por el hecho de ser lejano desde puntos de interés de los barrios o de las actividades económicas; se asignan 2 puntos si hay posibilidad de crear espacios de estancia e intercambio entre las personas mientras que se asignan 3 puntos si hay la posibilidad de instaurar espacios anchas adentro del recorrido (esta capacidad depende de las actividades que se desarrollan alrededor del espacio que vamos a construir).</p>

Otra condicionante planteada para el proyecto fue lograr conectar espacialmente el final del recorrido de la rambla d`Asunción con el barrio Bon Pastor, y así lograr un resultado parecido a lo que sucede en el inicio de la rambla actual que identifica al Barrio Baro de Viver. Este vínculo buscaba propiciar un espacio más generoso y atractivo además que tenga una presencia



considerable en la trama urbana y que tenga fuerza suficiente para destacar dentro del diseño lineal de la Rambla. (Punto d, fig.10)

Para cumplir con estas condicionantes se rescató de la trama urbana este espacio mencionado antes, frente a la carrer de la Formiga, que actualmente son áreas de parqueaderos con un desorden evidente y que generan conflictos de acceso vehiculares y peatonales, la magnitud del espacio ganado, aproximadamente unos 7280 m², ofrece una buena posibilidad para que se convierta en protagonista de telón al Barrio Bon Pastor de cara a la ciudad y por el potencial uso que se podría dar, como vinculo de conexión entre el diseño de la Rambla y el barrio, se decidió que el mejor instrumento de intervención en este espacio público sea con los propios habitantes, a través de un proceso de Participación Ciudadana.

Otra característica importante de la propuesta es el diseño presentado para el mobiliario urbano, así pues se desarrolló un módulo de banca con base de estructura metálica y asientos de madera, a partir del cual se diseñaron varias secuencias, bancas dobles, triples y con espacio para asegurar bicicletas, el diseño es curvo con la intención de insertar un elemento que rompa la rigidez lineal del boulevard.

Acompañado del diseño del mobiliario, se presentó también una propuesta de diseño para las luminarias con los mismos rasgos curvos y en los mismos materiales y acabados, para que guarden concordancia y generen una lectura con rasgos de identidad para la imagen de los barrios.

Como fase final para el desarrollo del Boulevard al costado comercial, anexamos a continuación los planos, las soluciones constructivas, detalles, materiales, la estereotomía del pavimento, el estudio de la disposición e implementación del mobiliario y el estudio de la situación y funciones de la vegetación.



A - DETALLE



1 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción

A - SECCION



Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción 2

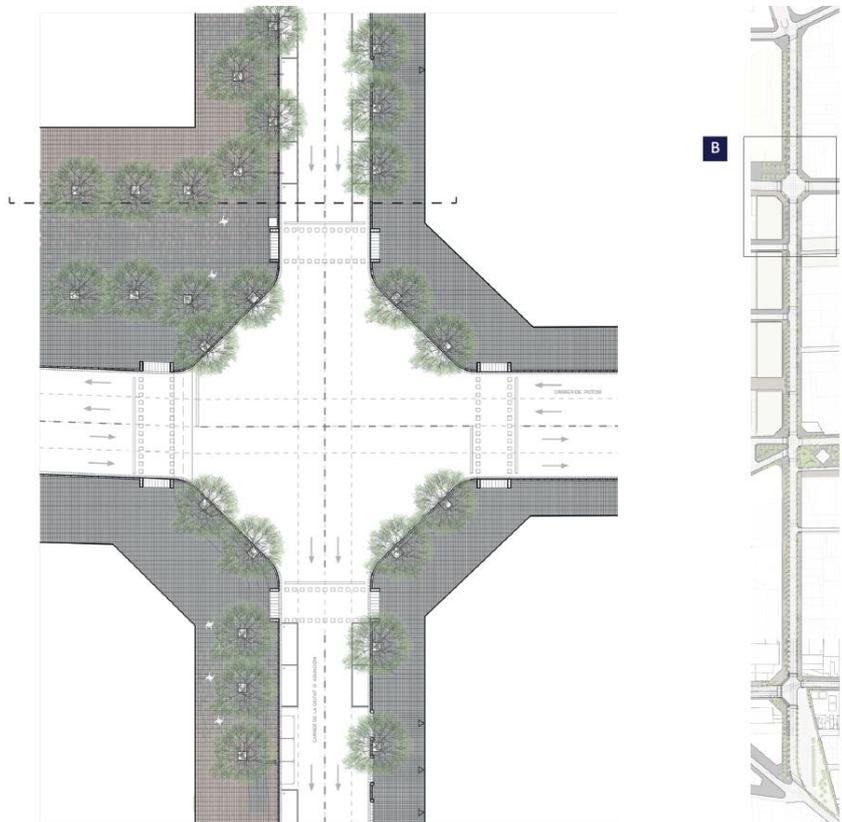


A - VISTA



3 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción

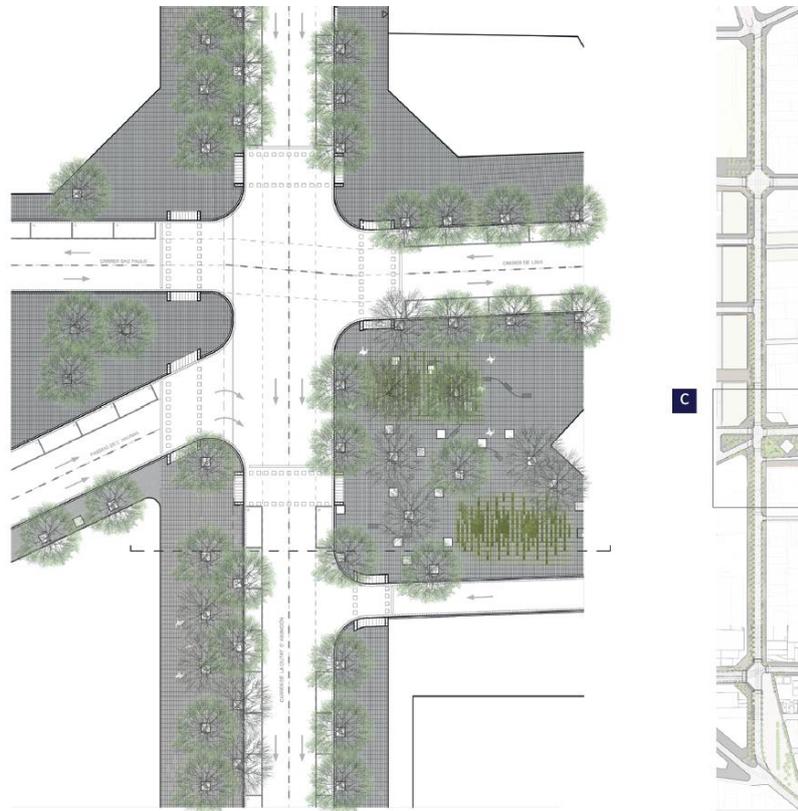
B - DETALLE



4 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción



C - DETALLE



5 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción

C - SECCION



Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción 6



C - VISTA



7 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción

D - DETALLE



8 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción



D - SECCION



Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción 9

ÁRBOLES



Especie	Catalán	Castellano	Usc	Mé	Por	Tip	Idoneidad en Barcelona
Platanus x acerifolia (P. x hispanica)	Plàtan d'ombra	Plátano de sombra	V-Z/P	G	●	C	●

REFERENCIAS: El arbol en jardineria y paisajismo, Francesc Naves Vinas, Omega

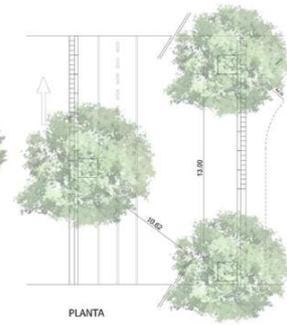
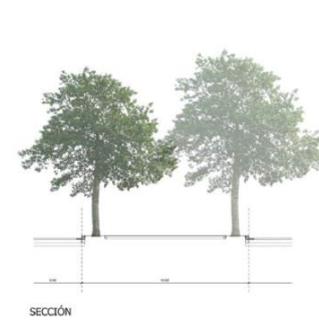
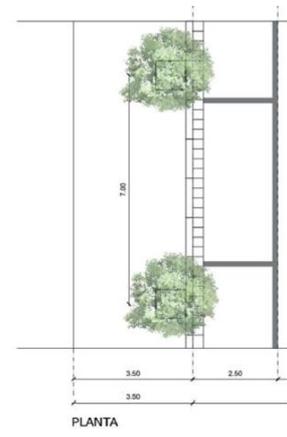
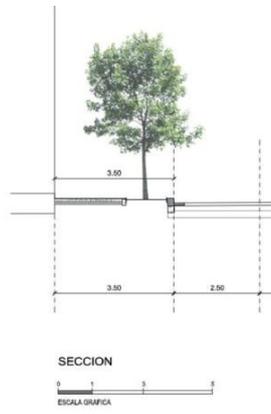


Especie	Catalán	Castellano	Usc	Mé	Por	Tip	Idoneidad en Barcelona
Corylus colurna	Avellaner turc	Avellanero turco	V-Z/P	M	●	C	●

	Invierno			Primavera			Verano			Oscuro		
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Hojas												
Floras												
Fruto												

REFERENCIAS: El arbol en jardineria y paisajismo, Francesc Naves Vinas, Omega

10 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción





BANCO

Los bancos tienen un diseño curvo, tienen varias opciones : con asientos triples, soporte para bicicletas, apoyo y banco normal



1. Banco con asientos triples



2. Banco con asiento alto



3. Banco con soporte para bicicletas



4. Banco normal

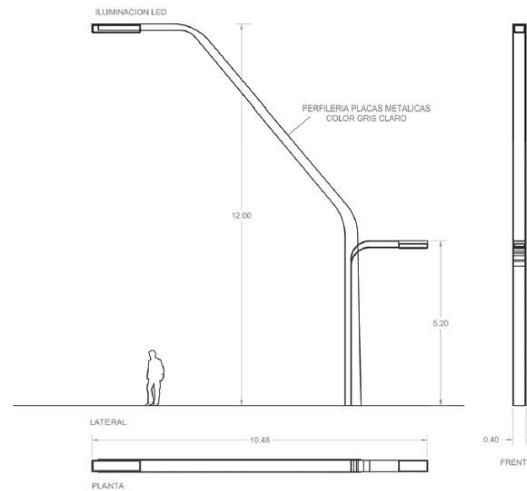


5. Banco con el apoyo

11 Cohesión Urbana Boulevard Calle Asunción

Luminaria

Las farolas están diseñadas para hacer armonía con el diseño de los bancos. Tiene iluminación en ambos lados. Un lado para la circulación peatonal de 5,2 m, el otro lado hacia la circulación vehicular es de 12m.



REFERENCIAS:

Athenea Digital, Tomeu Vidal; Xavier Salas; Iris Viegas; Danae Esparza; Samuel Padilla, EL MURAL DE LA MEMORIA Y LA RAMBLA CIUTAT D'ASUNCIÓN DEL BARRIO DE BARÓ DE VIVER (BARCELONA). (Artículo)

Remesar Antonio; Vidal Tomeu; Valera Sergi; Salas Xavier; Ricart Núria; Hernández Adriana y Remesar, Nemo (2004). Poblenou y la mina [Barcelona].

Francesc Naves Viñas, El árbol en jardinería y paisajismo, Editorial Omega.

Blanco I, Políticas Urbanas de inclusión Socio – Espacial. La Experiencia de Barcelona (artículo).