

POLÍGONO INDUSTRIAL

# POTENCIANDO LA COHESIÓN URBANA CON CRITERIOS SOSTENIBLES (2016)

André Berri. Designer. Brasil. andreluisberri@gmail.comcosm

Typhanie Cosmao. Designer. Francia. typhanie.cosmao@live.frmiguel

Miguel García. Arquitecto. Ecuador. mikgarcia888@hotmail.com

Paula Pinilla. Socióloga. Colombia paulapinillaorduz@hotmail.com

Recibido: 17 Junio 2016

Evaluated: para revisión 14 agosto 2016

Publicado: 10 febrero 2018

## Resumen

*Polígono industrial: potenciando la cohesión urbana con criterios sostenibles*

Contemplar el territorio como un entramado de relaciones sociales que trasciende de una delimitación geográfica y/o administrativa, permite acercarse a esquemas conceptuales que complejizan el territorio, más aún cuando se percibe a través de la observación participante y diversas fuentes secundarias como primarias, la necesidad de conectar barrios, para lograr un territorio próximo, compacto y sostenible, en el que se vincula el polígono ya no como una frontera física y social, sino como puente de articulación entre los barrios del Bon Pastor y Baró de Viver.



Por tanto, el polígono industrial del Barrio Bon Pastor y su ubicación estratégica, es un pretexto para poder acercar tanto el barrio Baró de Viver como Bon Pastor, acercarlos implica conocer las barreras tanto físicas como sociales y de ahí realizar intervenciones socio urbanísticas que logren mitigar los niveles de segregación socio espacial y proyectarse hacia un escenario que visibilice sus prácticas e implicaciones para el sector productivo y comercial para la ciudad, como que propenda por la accesibilidad y por ende la conectividad entre los barrios Baró de Viver como Bon Pastor y éstos a la vez con el resto de la ciudad.

Realizar una intervención en el espacio público del polígono industrial implica acercar y converger tanto las dinámicas residenciales como productivas que permite viabilizar procesos de regeneración urbana que, contando con la premisa de cohesión urbana, pueda incentivar el esquema de la movilidad invertida, donde la prioridad es el peatón, seguido del carril de bicicleta, transporte público y por ende el transporte motorizado particular. Adicional a esta iniciativa de priorizar la movilidad no motorizada, se pretende vincular a través del diseño prácticas y acciones que favorezca la eficiencia energética, como la implantación de individuos arbóreos y demás elementos vegetales locales que contribuyan con sus texturas, olores, colores no solo a reconfigurar el espacio, sino que sirvan para filtrar el ambiente, cambio paisajístico más amigable y de confort, sino que adicionalmente le otorgue al polígono avances en torno a la sostenibilidad.

Estos cambios a nivel urbanístico tendrán entonces la finalidad de mantener la estructura productiva e industrial como uno de los objetivos de los Planes de Actuación Municipal, pero mejorando su espacio público para facilitar la conectividad urbana y por ende la cohesión social y urbana entre los dos barrios que asume la transición del polígono industrial como un espacio que le apuesta por la eficiencia ambiental. Sin embargo, indistintamente de la naturaleza cambiante de los agentes urbanos, que ciertamente presenta una indefinición teórica e inestabilidad en la conformación del espacio de interfaz, se puede establecer, a priori, un acercamiento tanto formal, espacial y funcional como teórico, sobre la base de un espacio común de soporte, contención y articulación, que para este caso de estudio es el espacio público y más específicamente la calle.

**Palabras clave:** Territorio, Cohesión Urbana y Social, Sostenibilidad, Participación ciudadana, eficiencia ambiental.

## Summary

### *Industrial estate: enhancing urban cohesion with sustainable criteria*

Contemplating the territory as a network of social relations that transcends geographical boundaries and / or administrative, can approach conceptual schemes that complicate the territory, especially when it is perceived through participant observation and various secondary sources such as primary, the need to connect neighborhoods to achieve a closer territory, compact and sustainable land use planning, in which the polygon is bound no longer as a physical and social border, but as joint bridge between Bon Pastor and Baró de Viver.

Therefore, the industrial area of Barrio Bon Pastor and its strategic location, is a pretext to bring Baró de Viver and Bon Pastor closer. Closer involves knowing both physical barriers and social and hence make urban socio interventions that would mitigate levels of spatial partner and project into a scenario that make visible their practices and implications for the productive and commercial sector for the city segregation, as that tends accessibility and therefore connectivity between Baró de Viver as Bon Pastor and these while the rest of the city.

An intervention in the public space of the industrial estate involves binging and converge both residential dynamic and productive that allows viable processes of urban regeneration, with the premise of urban cohesion, can encourage the scheme of inverted mobility, where the priority is pedestrian, bicycle lane followed, public transport and therefore the private motor transport. In addition to this initiative to prioritize non-motorized mobility, it aims to link through practical design and actions that promotes energy efficiency, as the introduction of arboreal individuals and other local plant elements contribute their textures, smells, colors not only reconfigure the space, but serve to filter the environment, friendlier landscape change and comfort, but additionally granted the estate developments around sustainability.

These urban changes shall aim to maintain the productive and industrial structure as one of the objectives of the Municipal Action Plans, but improving its public space to facilitate urban connectivity and therefore the social and urban cohesion between the two neighborhoods assuming the transition of the industrial estate as a space that commitment to environmental efficiency.

**Keywords:** Territory, Urban and Social Cohesion, sustainability, citizen participation, environmental efficiency.

## Resum

### *Polígon industrial: potenciant la cohesió urbana amb criteris sostenibles*

Contemplar el territori com un entramat de relacions socials que transcendeix d'una delimitació geogràfica i / o administrativa, permet acostar-se a esquemes conceptuals que complejizen el territori, més encara quan es percep a través de l'observació participant i diverses fonts secundàries com primàries, la necessitat de connectar barris, per aconseguir un territori proper, compacte i sostenible, en el qual es vincula el polígon ja no com una frontera física i social, sinó com a pont d'articulació entre els barris del Bon Pastor i Baró de Viver.

Per tant, el polígon industrial del Barri Bon Pastor i la seva ubicació estratègica, és un pretext per poder acostar tant el barri Baró de Viver com Bon Pastor, apropar-los implica conèixer les barreres tant físiques com socials i d'aquí fer intervencions soci urbanístiques que aconseguixin mitigar els nivells de segregació soci espacial i projectar-se cap un escenari que visibilitzi les seves pràctiques i implicacions per al sector productiu i comercial per a la ciutat, com que propendeixi per l'accessibilitat i per tant la connectivitat entre els barris Baró de Viver com Bon Pastor i aquests a alhora amb la resta de la ciutat.

Realitzar una intervenció en l'espai públic del polígon industrial implica apropar i convergir tant les dinàmiques residencials com productives que permet fer viable processos de regeneració urbana que, comptant amb la premissa de cohesió urbana, pugui incentivar l'esquema de la mobilitat invertida, on la prioritat és el vianant, seguit del carril de bicicleta, transport públic i per tant el transport motoritzat particular. Addicional a aquesta iniciativa de prioritzar la mobilitat no motoritzada, es pretén vincular a través del disseny pràctiques i accions que afavoreixi l'eficiència energètica, com la implantació d'individus arboris i altres elements vegetals locals que contribueixin amb les seves textures, olors, colors no només a reconfigurar l'espai, sinó que serveixin per filtrar l'ambient, canvi paisatgístic més amigable i de confort, sinó que addicionalment li atorgui al polígon avenços al voltant de la sostenibilitat. Aquests canvis a nivell urbanístic tindran llavors la finalitat de mantenir l'estructura productiva i industrial com un dels objectius dels plans d'actuació municipal, però millorant el seu espai públic per facilitar la connectivitat urbana i per tant la cohesió social i urbana entre els dos barris que assumeix la transició del polígon industrial com un espai que li aposta per l'eficiència ambiental. Sin això, indistintament de la naturalesa canviant dels agents urbans, que certament presenta una indefinició teòrica i inestabilitat en la conformació de l'espai d'interfície, es pot establir, a priori, un acostament tant formal, espacial i funcional com teòric, sobre la base d'un espai comú de suport, contenció i articulació, que per a aquest cas d'estudi és l'espai públic i més específicament carrer.(carrer) en relació als usos i funcions, i d'aquests amb les xarxes i sistemes estructurants de la ciutat, i 2) des de l'ordenament i repartiment físic dels interfases en l'espai urbà, que es defineix en part pels graus de complementarietat, compatibilitat i interconnexió dels mateix.

La complexitat present, en relació a l'articulació dels diferents elements i agents urbans abans descrits, estableixen una perspectiva multi-escalar i canviant de la concepció teòrica i pràctica de la conformació de l'espai d'interfície a la ciutat.

No obstant això, indistintament de la naturalesa canviant dels agents urbans, que certament presenta una indefinició teòrica i inestabilitat en la conformació de l'espai d'interfície, es pot establir, a priori, un acostament tant formal, espacial i funcional com teòric, sobre la base d'un espai comú de suport, contenció i articulació, que per a aquest cas d'estudi és l'espai públic i més específicament carrer.

**Paraules clau:** Interfície, Espai Públic, Transport Públic, Mobilitat, Accessibilitat, Espai Públic

## OBJETIVOS DEL PROYECTO

- Promover un diseño que reconfigure el espacio público del polígono, hacia la cohesión urbana entre los barrios remodelando el paisaje para el aprovechamiento de energías renovables y creación de zonas verdes para el bienestar de la comunidad.
- Mejorar la conectividad entre los barrios, a través de intervenciones en las calles que priorice la movilidad peatonal y no motorizada del polígono, contando para ello con los ejercicios de diseño participativo.
- Generar procesos de participación ciudadana para reconfigurar el espacio público del polígono industrial, integrando los diversos intereses y perspectivas de los actores públicos, privados y socio comunitarios del territorio.

La complementariedad de estos objetivos facilitará que se asuma el polígono como un puente de articulación e integración social y espacial entre el barrio Baró de Viver y Bon Pastor y éstos a la vez con la Rambla Ciudad de Asunción y con el Parque Fluvial del Besos; pero también tener en cuenta que el Distrito Sant Andreu conecta con Santa Coloma a través de un número de puentes que atraviesan el río Besós; situación que convierte la ubicación del polígono industrial en estratégica pues está en medio de múltiples transiciones y conexiones dentro del Distrito y entre la ciudad de Barcelona como con Santa Coloma de Gramanet.

Teniendo en cuenta lo anterior, la intervención en el espacio público del polígono en mención, servirá para reducir las barreras físicas y/o sociales que se han venido gestando entre los dos barrios, a través de apuestas integrales en el que se valore la vinculación de la participación ciudadana en el diseño de un entorno vibrante, que incentive a la permanencia y el tránsito de todo tipo de población, ya sea trabajadores o no, vecinos y vecinas de los dos barrios, que encuentren el polígono como el escenario de integración entre los territorios ya mencionados.

Sin embargo como premisa de trabajo asumimos que la sostenibilidad implica entre otros, el rol activo y propósito de la ciudadanía en cada una de las fases del proyecto, es decir desde la planeación, diseño construcción y/o implementación como mantenimiento, de esta manera el proceso participativo trasciende de su etapa informativa a una consultiva y por ende deliberativa que acompañado de trabajo conjunto y transdisciplinar (saberes populares y técnicos), se logra consolidar propuesta de diseño en el espacio público del polígono en mención de acuerdo a las dinámicas socio territoriales (necesidades y expectativas ciudadanas).

En lo que respecta al diseño y siguiendo con los requisitos medioambientales para vincularlos al polígono industrial, se procede a intervenir tanto el plano vertical como el plano horizontal, vinculando estrategias de sostenibilidad (Luminarias ecológicas con LED y con energía fotovoltaica, instalaciones en propiedades privadas de jardines verticales, diseño de espacios que actualmente están dedicados al parqueo de automóviles, y que en la propuesta se pretenden reconfigurar con la creación de espacios verdes para el descanso de los diversos actores que inciden en el territorio entre otros) y ampliando las aceras para el peatón y los ciclistas toda vez, que se ha realizado un análisis de cada una de las calles para evidenciar las

frecuencias en el flujo vehicular y determinar así la pertinencia de reducir en muchas ocasiones un carril dispuesto para éste tipo de vehículos reconfigurando las dinámicas de parqueo y de tránsito, conservando por supuesto la vocación del suelo, como espacio productivo e industrial

## FASES DEL PROYECTO

En el marco del proyecto contemplamos las siguientes fases: planeación y caracterización socio territorial, diseño participativo, implementación y mantenimiento, y así como se detalló en el programa de participación ciudadana, el trabajo contó con una serie de fases que facilitaron tanto la aproximación como la gestión en la intervención. Se inició así con la fase 1 dedicada a la caracterización socio territorial, la cual abarca tanto las fuentes primarias como las secundarias; en lo que respecta a la segunda, a partir de la revisión de datos estadísticos y demás documentación, permitió hacer una primera lectura contextual e histórica, para ello asumimos tres ámbitos de estudio tanto cualitativo como cuantitativo: ámbito socio demográfico, socio económico, urbano territorial. Una vez conociendo y analizando estos ámbitos permitía adentrarse a conocer cuáles son los actores y sus relaciones en el marco del área delimitada por el espacio público del polígono industrial, situación fundamental para conocer y gestionar las alianzas estratégicas tanto con los actores públicos, privados y socio comunitarios para llevar a cabo cada una de las fases enunciadas del proyecto. En esta fase se implementará el instrumento de evaluación ex ante, que permite conocer a través de indicadores cualitativos y cuantitativos de la lectura territorial, que será analizada con los cambios generados en el diseño y como éstos perduran en el tiempo.

La fase 2 del proyecto estuvo dedicado al diseño participativo, etapa que con la participación activa de los actores identificados se consolidan propuestas que construidas colectivamente (saberes populares y técnicos) dan respuesta a las problemáticas y fortalecen los potenciales u oportunidades identificados en los tres ámbitos propuestos (Vías Principales, Vías Secundarias y Parking) del espacio público del polígono industrial.

Para la fase 3 se centra en la socialización de los resultados a la generalidad de los vecinos y vecinas del sector, validando y concertando entre los actores para la destinación presupuestal social y jurídica; se negocia dada la viabilidad técnica, social y económica para la aprobación del proyecto, que conllevará la creación de una comisión comunitaria que participa activamente en los escenarios institucionales y no institucionales para hacer seguimiento a la implementación del mismo.

La fase 4 es la implementación en donde se inaugura el proyecto con la comunidad toda vez que este se ha planificado y diseñado para fortalecer y mejorar la calidad de vida de las personas, en ésta etapa se retomará la evaluación ex ante como insumo a la implementación del instrumento de evaluación ex post.

Finalmente se contempla la fase de mantenimiento y conservación, en el que se rescata la responsabilidad y cogestión, es decir a través de la comisión comunitaria habrán acciones y programas no sólo de cuidado al entorno, como cultura cívica, sino estrategias de cultura democrática que presupone un visión y sensibilización democrática del espacio público. Junto a ellas de manera periódica se implementará una serie de encuestas de percepción que pretende monitorear y conocer el grado de satisfacción ciudadana frente a las acciones llevadas a cabo en términos de sostenibilidad, eficiencia energética,

calidad ambiental, uso social del espacio público, cuidado, representaciones sociales e imaginarios que se desprenden del polígono industrial como un escenario que a través de la intervención pasa de ser un obstáculo y/o frontera social y física entre los dos barrios en mención, en un puente o medio de articulación.

Para efectos de organización de la información y sus relaciones con las propuestas, se consideró pertinente diferenciarlas en los siguientes escenarios: El primero que se enmarca en las vías principales: Calle Caracas y Potosí; el segundo escenario da cuenta de las vías secundarias: Calle Cuzco, Maracaibo, Lima, Tucumán y el tercer escenario es la reconfiguración de la única área destinada al parqueo de automóviles que existe en la calle Caracas cerca del barrio de Baró de Viver, como espacio de permanencia y descanso. Cada una de estos ámbitos tendrá su aporte en relación con los tratamientos vegetales, tratamiento artístico, tratamientos energéticos, que le otorga al polígono industrial elementos ecológicos y de sostenibilidad significativos.

## VÍAS PRINCIPALES

### Principales Problemáticas:

- Excesivo aparcamiento de vehículos particulares en las aceras y costados de las calles
- El pavimento de las aceras en condiciones precarias o en mal estado
- Poco flujo peatonal, en especial personas diferentes a las trabajadoras y trabajadores del lugar
- Parqueo en batería y en algunas ocasiones en semi batería “No unificado”
- En la calle Caracas y Potosí se evidencia falencia en el mobiliario para la parada del bus.
- Falta iluminación peatonal que minimice la percepción de inseguridad en el sector.
- Conflicto en los pasos peatonales por el aparcamiento excesivo de los vehículos particulares en las esquinas de las aceras
- Escasa conexión entre carriles de bicicletas y disposición urbanística para el uso y transporte en bicicleta.

### Principales Oportunidades:

- Los árboles actuales (Platanus × hispanica, el plátano de sombra) estimula a su conservación e incentiva la siembra de nuevos árboles (Cinamomo Melia y Magnolio Blanco) que son coherentes con las condiciones medio ambientales del territorio y complementan el paisaje actual.
- Diversidad de materiales y/o texturas de las fachadas (hormigón, ladrillo visto entre otras), que diversifican y le otorgan elementos significativos al paisaje.
- La amplitud de la calzada es favorecedora para contemplar otro tipo de disposición urbanística que logre la coherencia con la pirámide invertida de movilidad (donde prima la movilidad pe-

tonal, seguida de las bicicletas, del transporte público y por último la movilidad vehicular).

- La extensión de algunas de las fachadas, favorece la implantación de jardines verticales (en el que se incluyen las trepadoras, enredaderas etc) cuyos sistemas constructivos tomarán en cuenta los sistemas de riego que logren ser los más sostenibles posible.
- Son vías que al ser principales y por su posición estratégica, conectan no solo los dos barrios en mención, sino la ciudad con Santa Coloma de Gramanet; situación que incentiva el diseño del espacio público para promover la integración y el flujo poblacional y diferencial de las personas que trasciende del rol de trabajadores y trabajadoras del sector, haciendo posible el trabajo conjunto y/o alianzas tanto con los actores públicos, privados y socio comunitarios para reconfigurar el polígono como un medio de integración entre los barrios y por ende con la ciudad.

### Propuestas en el Plano Vertical:

Intervención en las fachadas con jardines verticales cuya selección de tamaño, como de sistema constructivo, sistema de riego y tipo de vegetación dependerá de la extensión y del material de las fachadas, con el fin de embellecer y traer el paisaje natural al terreno industrial, conservando y potencializado su vocación (con sus respectivas oportunidades ya mencionadas), pero sin saturar.

La vegetación a implementar, se contempló teniendo en cuenta las condiciones medio ambientales propias del clima mediterráneo y vinculando especies locales, que logran armonizar y equilibrar el paisaje a través de texturas, olores, colores y de ahí fomentar el flujo, el tránsito entre los barrios, la permanencia y el descanso como elementos integradores del bienestar ciudadano, que a la final se comprende como aproximaciones hacia la cohesión urbana y social, objetivos centrales del actual proyecto.

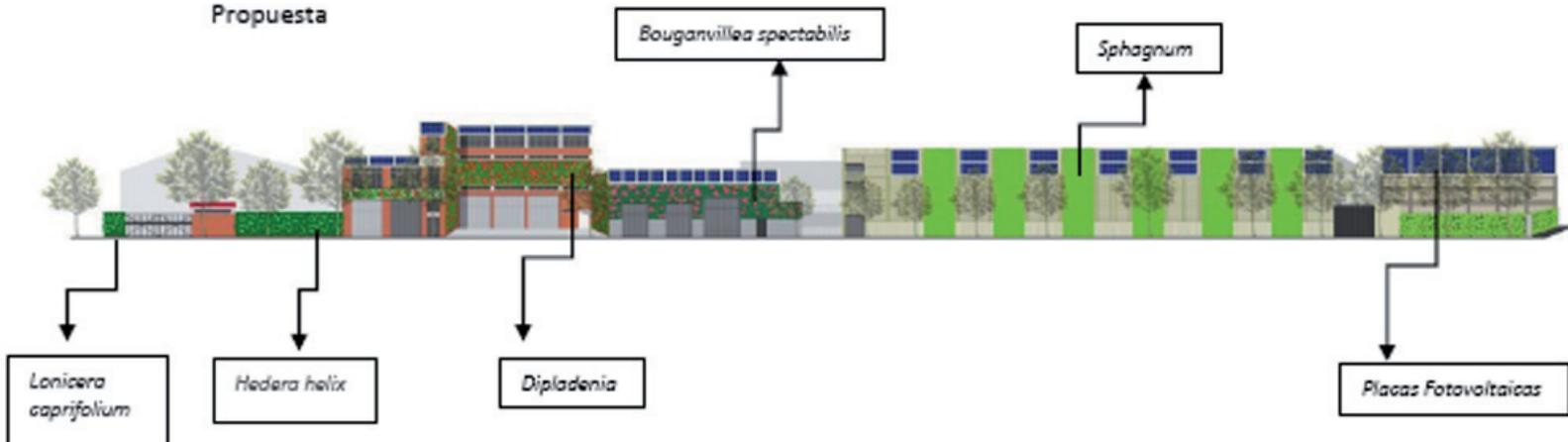
En lo que respecta a la vegetación a usar en los jardines verticales, se expone algunos de ellas que son especies locales que no solo filtra la contaminación ambiental por el uso industrial, sino también logra ser un detonante de cambio paisajístico y embellecedor de las calles dispuestas para conectar tanto Baró de Viver como Bon Pastor. En la búsqueda de vegetación para los jardines verticales se considera las siguientes variables que facilitará la ubicación de éstos según la resistencia y las condiciones medio ambientales que se distribuye a lo largo de éstas vías principales. Las especies que se adaptan a los espacios de mucha sombra son: Hiedra (*Hedera helix*), Madre Selva (*Lonicera caprifolium*), Ficus Repens; lugares de sol y viento: Celestina y Bignonia y resistentes a la sequía que fueron las que me usaron para el presente trabajo: Baganvilla (*Bougainvillea spectabilis*) y Dipladenia. A continuación, se presenta un ejemplo del tratamiento de fachadas del plano vertical de las vías principales.

Los sistemas de riego para el tratamiento de las fachadas que se tienen contemplados son los siguientes, se plantean diversos con el ánimo de acoplarse de la mejor manera al material de las fachadas que se encuentran a lo largo de las vías principales:

## Situación Actual



## Propuesta



Corte longitudinal, avenida Caracas. Situación actual y propuesta

### Sistema Green Living Technologies

El sistema "Green living technologies" está formado por paneles modulares de varios tamaños que se pueden solicitar en aluminio o acero inoxidable. El módulo estándar es de 24"x24"x3" (61x61x7,6cm) que se complementa con módulos de otros tamaños 12"x12"x3" (30,5x30,5x7,6cm), 12"x24"x3" (30,5x61x7,6cm) y piezas de esquina. Esta variedad de piezas permite ejecutar formas complejas con mayor resolución que otros sistemas de paneles modulares.

El sistema de riego por goteo se sitúa entre los paneles, el agua dreña a través de toda la fachada y se recoge en la parte inferior

### Sistema de Hormigón Vegetal.

La vegetación crece en los poros del hormigón que se humedece con un sistema de tuberías y aspersores vistos, se espera que las plantas cubran el hormigón en su totalidad.

La vegetación crece en los poros de un hormigón polímero, el cual tiene una capa permeable que permite que crezcan plantas a través de ella. El riego se efectúa mediante un sistema hidroeléctrico que se basa en sistemas de riego tradicional. Se aprovecha para ello la capacidad del hormigón para retener la humedad.

## Situación Actual



Imagen 1. Intersección entre av. Caracas y av. Potosí, actual.  
Fuente Propia. Polígono Industrial 2016

## Propuesta



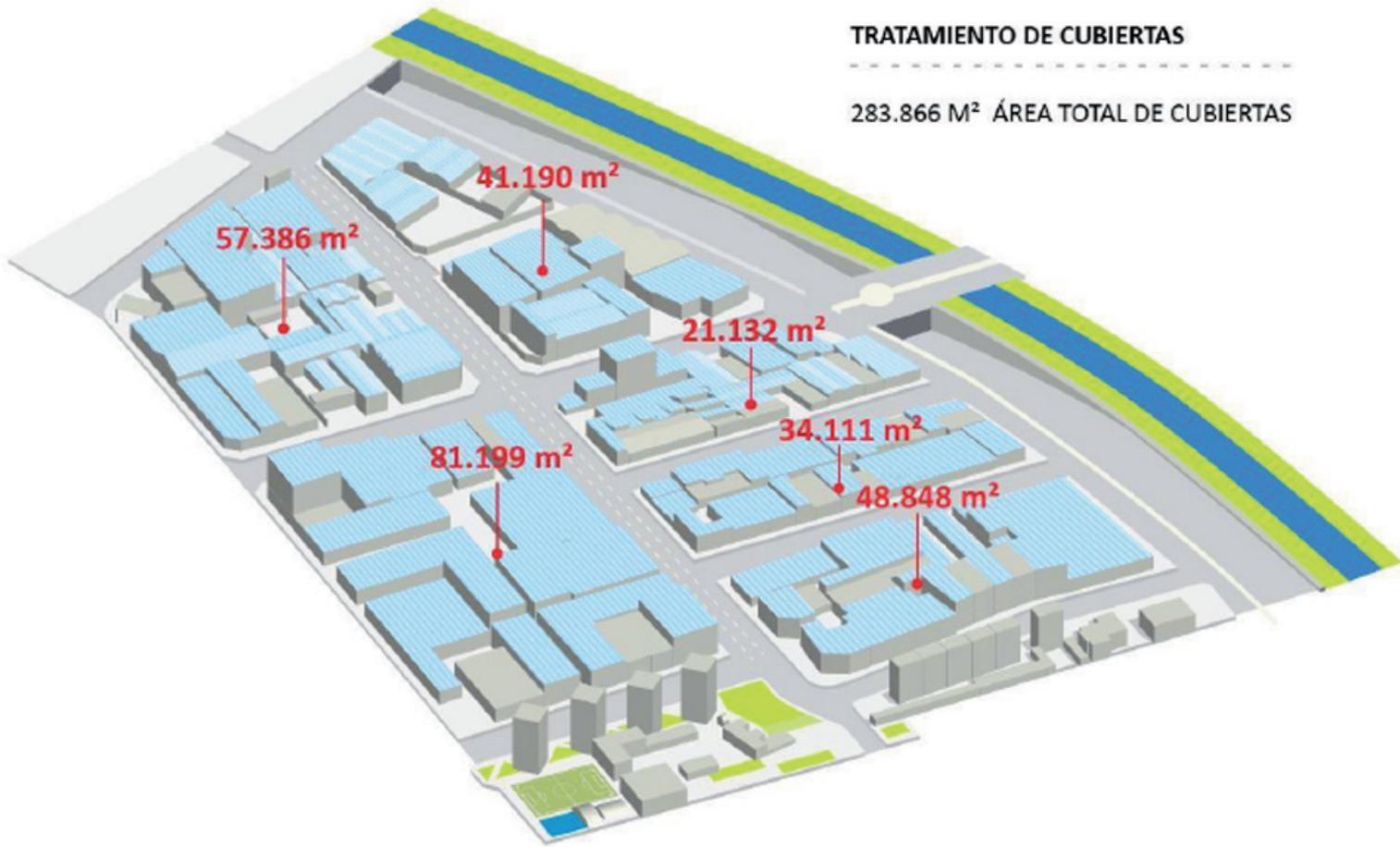
Imagen 2. Intersección entre av. Caracas y av. Potosí, propuesta de arte urbano.  
Fuente Propia. Polígono Industrial 2016

Otra de las intervenciones en el plano vertical consistirá en dejar disponible una de las fachadas para develar lenguajes y estéticas poblacionales, a través del arte público, cuya pretensión conceptual consiste en develar cotidianidades, resignificar el imaginario del polígono, como un espacio donde si bien las fábricas y el uso industrial prevalecen, vale la pena destacar lo que sucede dentro de éstas, las dinámicas, pero sobre todo las personas; se trata entonces de hacer visible la lectura de las y los trabajadores y demás actores públicos, privados y socio comunitarios que tienen sobre su propio entorno y así fortalecer el imaginario sobre el polígono no sólo como una barrera socio física, sino como un medio de articulación, de encuentros y desencuentros ciudadanos que se sitúan en entornos más amigables sustentados en acciones encaminadas hacia la sostenibilidad.

Finalmente, habrá intervenciones en la parte superior de las fachadas y en las cubiertas ubicadas en el sur aprovechando el asolamiento y así contribuir a la eficiencia energética, toda vez que son dispositivos que captan la energía de la radiación solar para su aprovechamiento no sólo a los propietarios de las fábricas, sino como un beneficio al espacio público del polígono industrial. En relación al tratamiento energético del conjunto del polígono, se calculó la cantidad de m<sup>2</sup> de cubiertas dando un aproximado de 280.000 m<sup>2</sup>, de los cuales se sugiere que, por cada manzana, los predios que se ubican en éstas utilice por lo menos el 50% de su cubierta con paneles solares y paulatinamente incrementando su porcentaje para aportar de manera significativa a la eficiencia energética y reconfiguración del polígono como un escenario de cohesión urbana y con aproximaciones hacia la sostenibilidad. Dicha implementación de los paneles como a intervención a lo largo de las fachadas, solo es posible cuando se ha contado con una participación activa de la comunidad, en el que se vinculan los propietarios de las fábricas, desde la sensibilización, planeación, diseño y las demás fases posteriores a la implementación o construcción.

### Propuestas en el Plano Horizontal:

En lo que respecta a éste plano, se mantendrá las dos hileras existentes del arbolado a cada lado de la calle, pero en el marco de dar prioridad al peatón en su dialogo con el territorio, se consideró pertinente



TRATAMIENTO DE CUBIERTAS

283.866 M<sup>2</sup> ÁREA TOTAL DE CUBIERTAS

Tratamiento en cubiertas con paneles fotovoltaicos.

Fuente: Elaboración Propia. 2016

la instauración de un nuevo eje de vegetación aprovechando la ampliación que se está gestionando en uno de los costados de la calle, este eje se complementará con mobiliario para el descanso, vegetación local de diferentes colores, olores, alturas y texturas como también implantación de nuevos árboles que

otorgarán a los peatones un espacio agradable y confortable en medio de su transitar.

En lo que respecta al mobiliario se diversificó en dos modelos de bancos del catálogo de la marca Escofet, la primera de ella es la Banca Junio (230 cm x 86 cm x 5 cm), un banca de una sola pieza construido en hormigón, de color gris granito, los bordes redondeados del respaldo como del asiento genera confort para las personas; llama la atención las ranuras de su asiento no sólo permiten la evacuación del agua lluvia y aumentar la ventilación sino que además le otorga ligereza al



Banca modelo Junio, catalogo Escofet. Fuente: Escofet.com





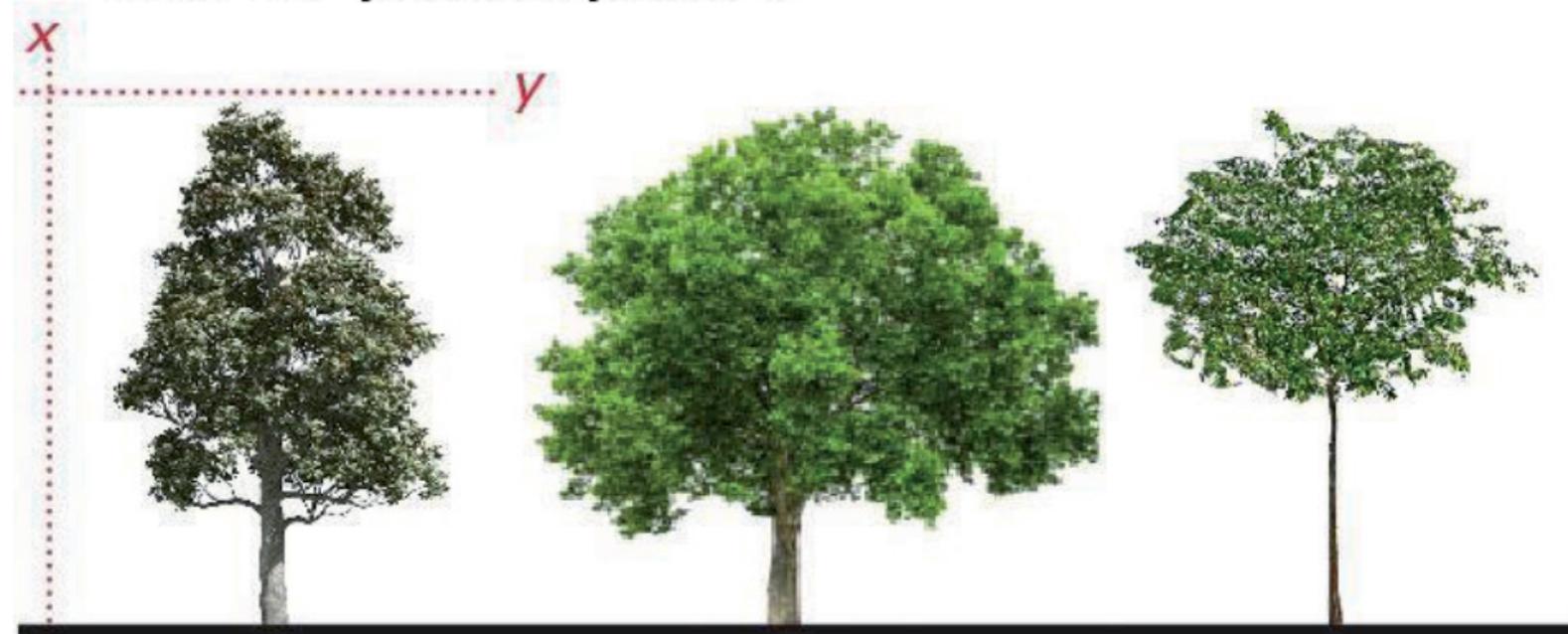
Banca modelo Sircuta, catalogo Escofet. Fuente: Escofet.com

bloque de hormigón.

También se propone la banca Sicurta construida para el uso individual elaborada en hormigón armado cuyo diseño favorece la ergonomía, pretende sustituir las rígidas linealidades por sus tipologías abiertas y flexibles que propone una nueva forma de uso y ocupación del espacio urbano, entre ellas facilitar las relaciones sociales.

En el ámbito del tratamiento vegetal, se asumió como premisa identificar y seleccionar aquellos elementos vegetales locales, que fueran funcio-

## Calles principales



**Magnolio Blanco**

**Platano Iberico**

**Cinamomo Melia**

**x** 30 m aprox.

35 m aprox.

10-12 m aprox.

**y** 5-8 m aprox.

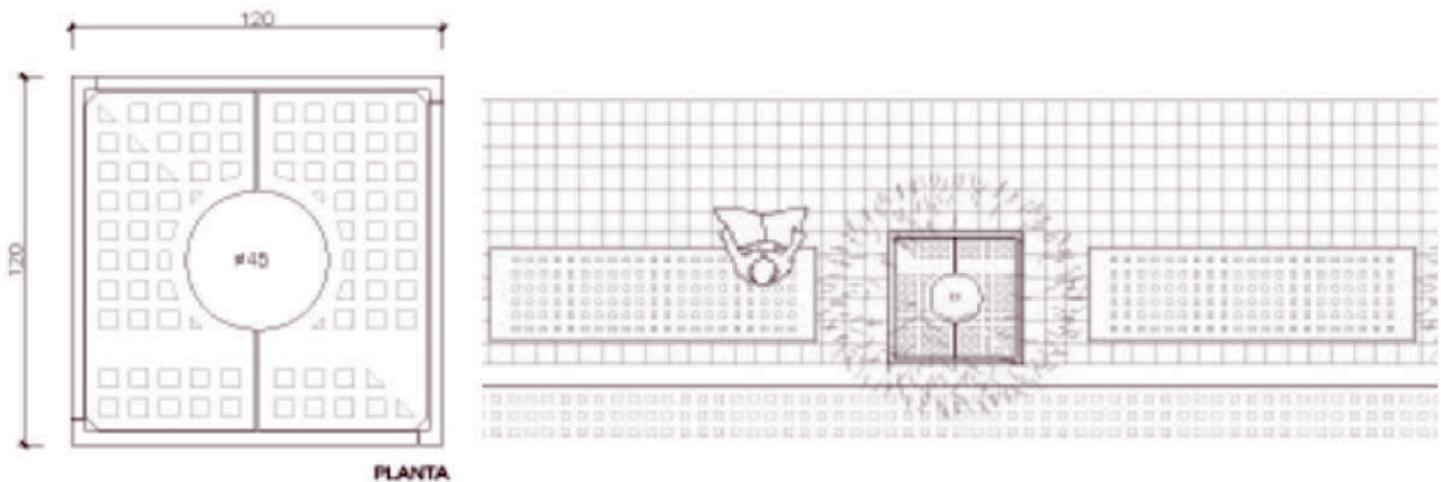
4-7 m aprox.

Vegetación propuesta en vías principales Fuente: Elaboración Propia. 2016

nales como embellecedoras del paisaje, en lo que respecta a los árboles se seleccionaron otras dos tipologías, que según las condiciones medio ambientales y siendo coherentes con los plataneros existentes, pueden potenciar el espacio brindando un poco de color y aromas que motivan y despiertan sensaciones en el transitar peatonal. Los individuos arbóreos que se seleccionaron para complementar este paisaje fueron el “Cinamomo Melia” originario de Asia Central, es de hoja caduca que puede alcanzar los 10 a 12 metros de altura, se caracteriza por su rapidez en el crecimiento y por las flores abundantes y olorosos pétalos de color lila o violeta, pero perseverando el color verde del conjunto del árbol.

Adicional a este Cinamomo Melia que hace juego con los plataneros ibéricos, se seleccionan también los magnolios blancos que se reconoce principalmente por su enorme belleza ornamental, su porte tiende a ser piramidal, ramificado desde la base, abierto y poco denso; su hoja es perene su aparición en el sector es fundamental toda vez que contrasta con los dos árboles más que están sobre las vías principales, dado que permanece florido durante largo tiempo aunque a finales de la primavera o principios de verano se acentúa dicho proceso.

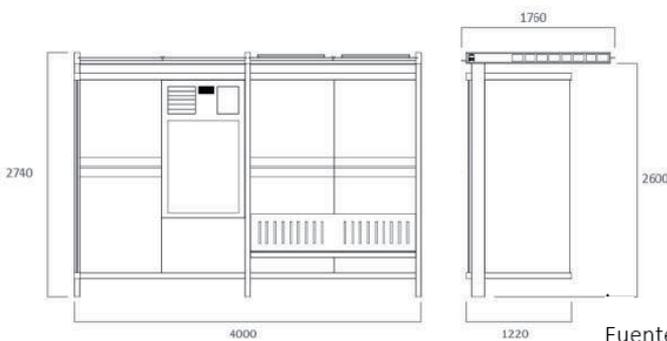
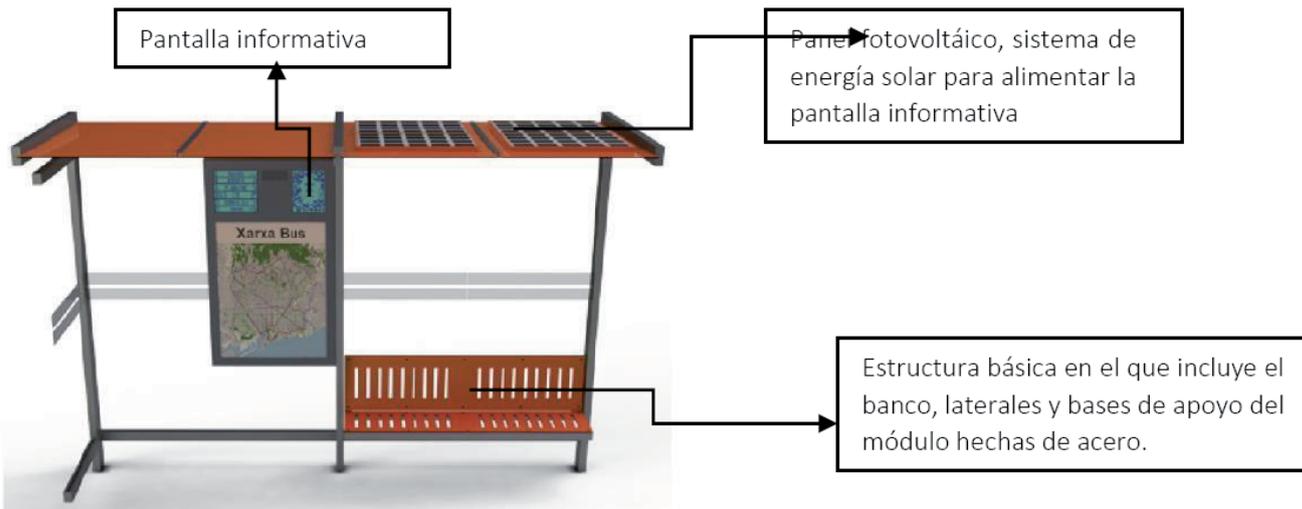
En función de la siembra de nuevos árboles se implementará los alcorques Cerdá Escofet, es un elemento de hormigón armado y sección cuadrada que se coloca a nivel de pavimento, con un marco perimetral cuatro piezas de hormigón que delimitan el área dejando libre un espacio de 45 cm, para la siembra y crecimiento de éstos árboles.



Alcorque Cerdá Escofet

Fuente: Catalogo Escofet. Tomado de [http://escofet.es/pages/productos/ficha\\_productos.aspx?IdP=107](http://escofet.es/pages/productos/ficha_productos.aspx?IdP=107)

En la actualidad, la avenida Caracas se caracteriza por tener 4 carriles, dos de ellos dedicados al parqueo de vehículos, limitando extensiones en lo que respecta a la acera y por ende al peatón; por tanto, se generó un cambio importante, otorgándole un espacio suficiente para el peatón seguido de vegetación, en vez del parqueo; se implementa un carril de bicicleta bidireccional, un eje de vegetación, dos carriles de circulación vehicular, un carril destinado al parqueo, y se mantiene el espacio preexistente de la acera con su respectiva vegetación. Para todos los carriles dedicados a las bicicletas, tendrá un tratamiento especial y consiste en otorgar color rojizo para ayudar a delimitar y diferenciar ésta vía del conjunto de calzada (se muestra al finalizar el apartado de vías principales) y como se propone en el siguiente gráfico de la propuesta en la calle Caracas.



Marquesina para parada de transporte público.

Fuente: eCCo.M. Marquesina para el Transporte Público y CAPMAR (Sistemas de Información)

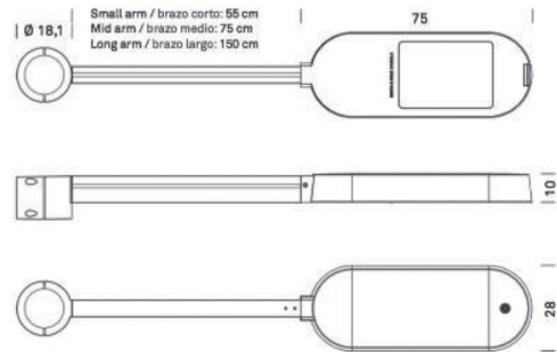
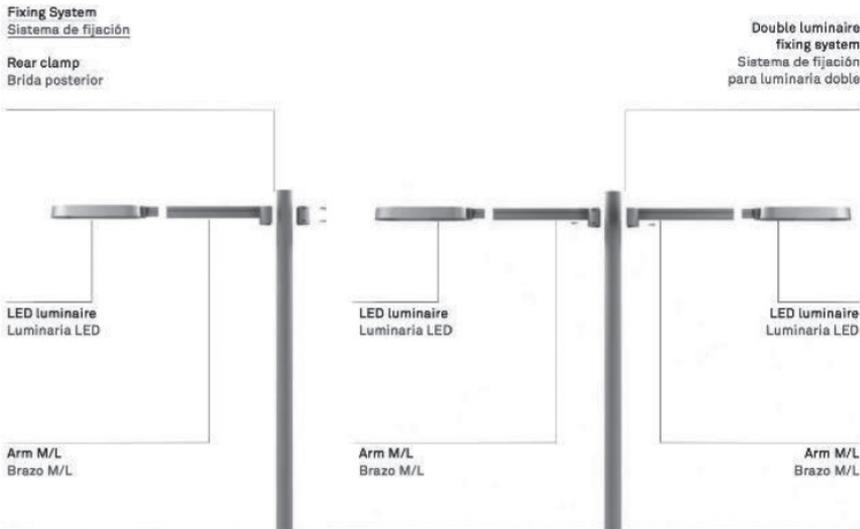
A lo largo de la calle Caracas, justo pasando Potosí (Dirección Baró de Viver) existe una parada de buses (60, N8, 42, 11), sin embargo, no cuenta con el mobiliario propicio para la espera, generando que las personas esperen el transporte público de pie o busquen sentarse en el cerramiento de una de la fábrica próxima a la parada; por tanto, se propone implementar una parada de bus con marquesina que aporte a la eficiencia energética al ser alimentada exclusivamente con energía solar.

Con el *Pla de Barris de Bon Pastor-Baró de Viver*, el tratamiento de los pavimentos a lo largo de calles o vías principales se decidió implementar el programa Petra<sup>1</sup> que, siendo coherente con la iniciativa de sostenibilidad, procuramos seleccionar del catálogo del proveedor Breinco, pavimentos que han obtenido reconocimiento por sus contribuciones al medio ambiente puesto que el 15% de árido ha sido reciclado.

Los componentes de la piedra natural son expuestos a un tratamiento superficial que les aporta una textura con un efecto visual particular. La luz incide en la superficie de la pieza consiguiendo un efecto óptico de reflexión de la luz en múltiples direcciones. Es un pavimento de piedra natural granítica con una extensa gama de colores, una alta resistencia al desgaste y que mantiene sus propiedades a lo largo de los años.

Tiene una textura rugosa al tacto, pero uniforme, aporta propiedades antideslizantes sobre la superficie mojada, por tanto, su recomendación en el uso público. Tiene resistencia a la resbaladidad

1.- Programa Petra, configuración técnica del pavimento que combina distintas tonalidades, expuestas en el catálogo de Breinco, pavimentos



Luminarias Candela Led.

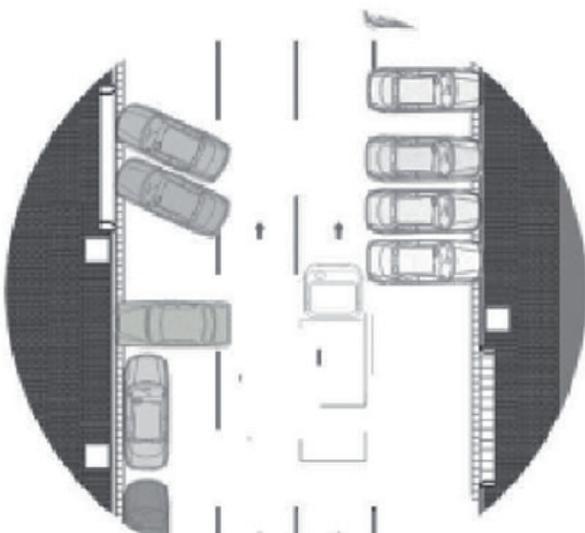
Fuente: Catalogo Santa y Cole. Gonzalo Milá. 2012. Tomado de <http://www.santacole.com/es/catalogo/farolas/candelaled>

según los requerimientos del nuevo código técnico de la edificación. En el marco de garantizar la accesibilidad a toda la ciudadanía se mejorarán y se instaurarán nuevos pasos peatonales a nivel de la acera que facilita el tránsito para toda la población.

Respecto al tema de iluminación, se plantea luminarias tanto vehiculares como peatonales, que generará un ambiente de confort y son amigables para el tránsito peatonal y estar de la ciudadanía en general. También se consideró un prototipo inscrito en el Catalogo de Santa & Cole – Gonzalo Milá 2012, con una altura recomendada de 9.20m, llamada Candela LED, fabricada en aluminio, que incorpora un módulo de tecnología LED que admite distintas distribuciones asimétricas de luz así como los grados de alcance, apertura y distribuciones simétricas de luz intensiva a muy extensiva; es apropiada para la iluminación de grandes viales urbanos dada su larga vida útil superior a 60.000 horas.

Situación Actual del parking en Av. Caracas

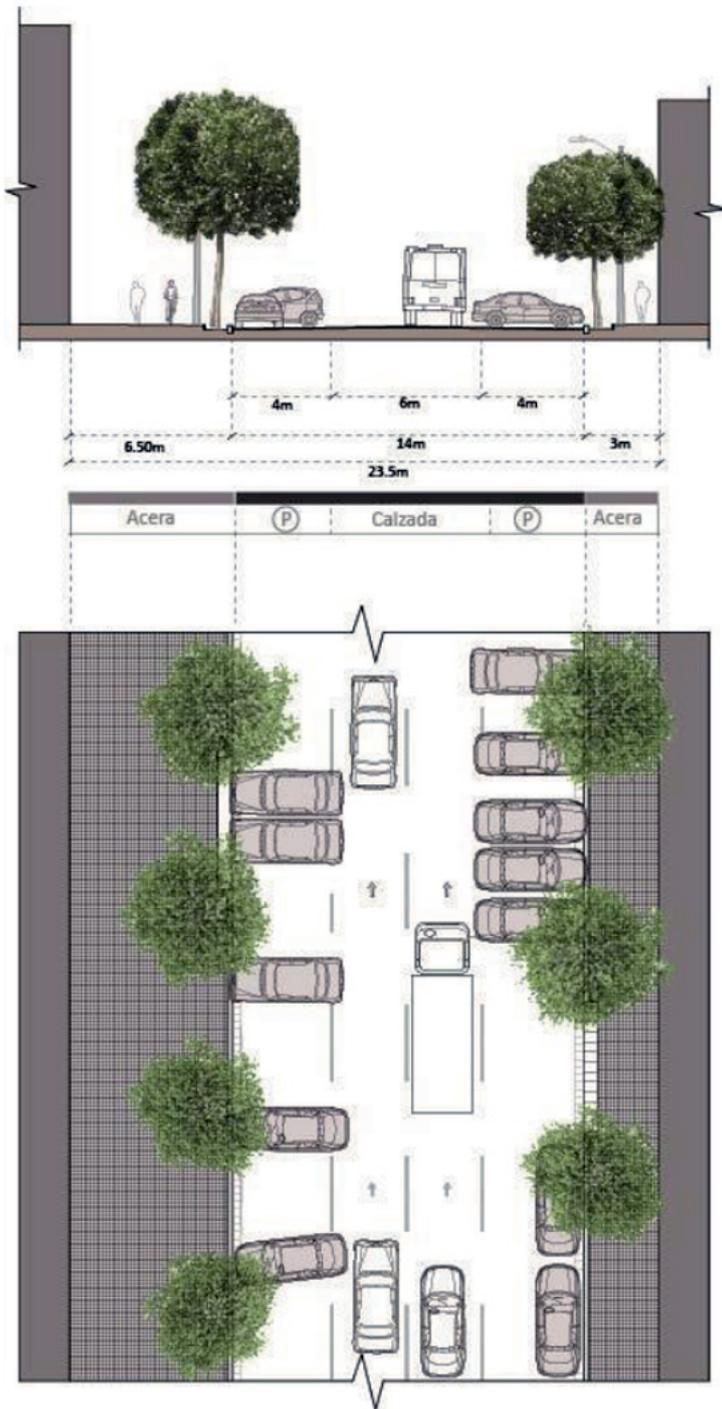
Propuesta de parking en Av. Caracas



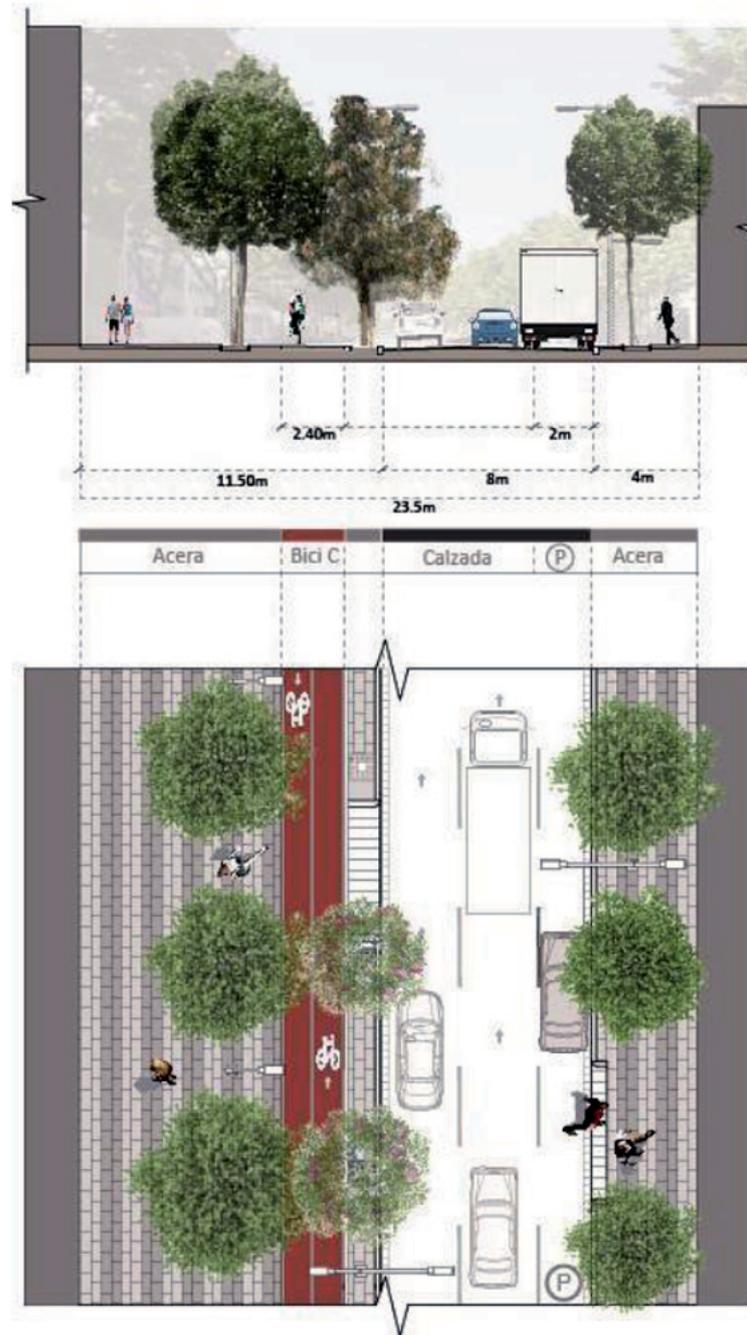
Situación actual y propuesta del parqueo en la av. Caracas.

Fuente: Elaboración propia.

## Situación Actual



## Propuesta



Sección actual y propuesta de la av. Caracas.

Fuente: Elaboración propia.

### Ejemplo del tratamiento de Parqueo

### Propuesta General de ordenación de las calles (Ejemplo: Avenida Caracas)

### Propuesta Intersección entre Av. Caracas y Avenida Potosí

Esta intersección entre la Avenida Caracas y Avenida Potosí es un punto de referencia importante dada su ubicación estratégica y en el presente trabajo se quiere hacer hincapié porque da cuenta de la iniciativa de realizar una intervención de diseño del espacio público del polígono industrial, que logre aportar

Situación Actual (Avenida Caracas)

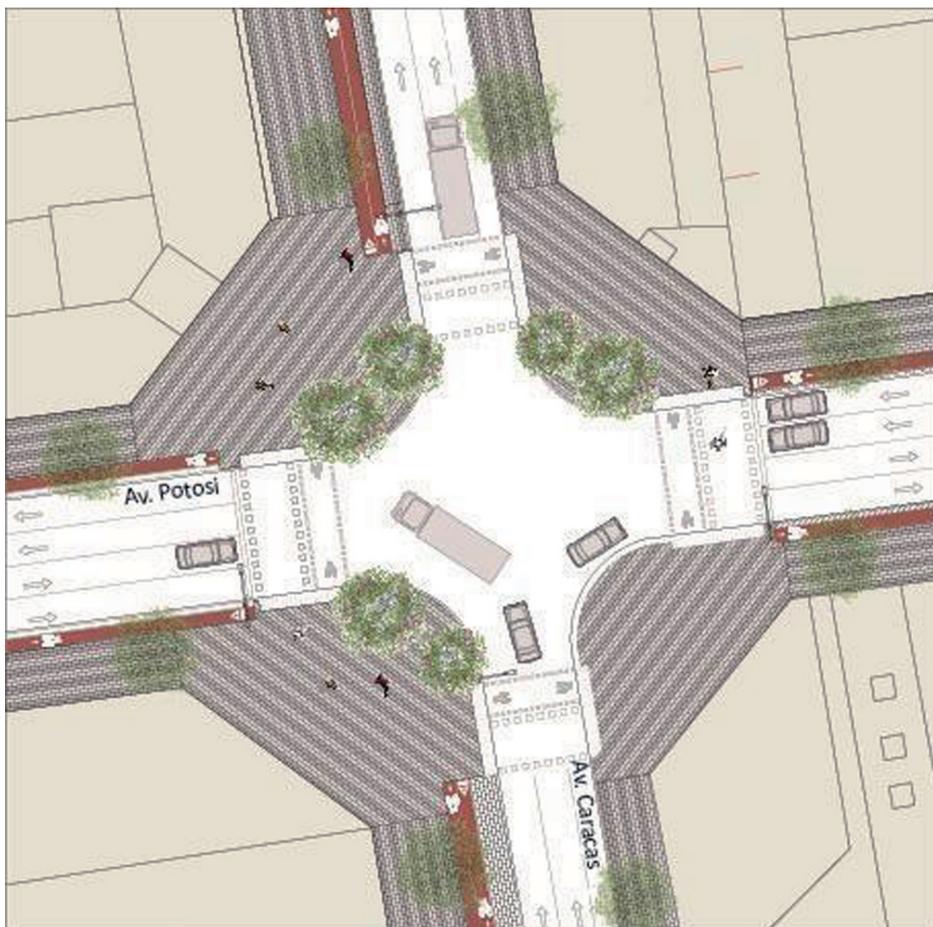


Avenida Caracas.  
Fuente: Elaboración Propia.

Propuesta (Avenida Caracas)



Avenida Caracas propuesta.  
Fuente: Elaboración Propia.



a la cohesión urbana y social entre no sólo entre los barrios Baró de Viver y Bon Pastor, sino entre Santa Coloma de Gramanet y el resto de Barcelona.

Para ello se dio continuidad a la idea del pavimento con el sistema petra enunciado, la conexión entre los carriles de bicicletas, responde a la pretensión de conectividad, mejorando los pasos peatonales y conservando los árboles preexistentes en calles como Tucuman con los Cinamomos Melia. Estos árboles son fundamentales no sólo porque su presencia fortalece la reconfiguración ecológica del paisaje, sino que adicionalmente sirve como filtro de los niveles de contaminación y como proveedora de sombra y confort a las personas que transitan y quieren permanecer en espacios que con el diseño han pretendido condicionarse para

éste fin y encuentro constante entre los vecinos de cada uno de los barrios.

## VÍAS SECUNDARIAS

### Principales Problemáticas:

- Excesivo aparcamiento de vehículos particulares en las aceras y costados de las calles
- El andén es reducido para la movilidad peatonal en comparación con la disposición de la calzada para los vehículos y los pavimentos de las mismas están en mal estado.
- Poco flujo peatonal, en especial personas diferentes a las trabajadoras y trabajadores del lugar
- Parqueo en batería y en algunas ocasiones en semi batería "No unificado"
- Falta iluminación peatonal que minimice la percepción de inseguridad en el sector.

### Principales Oportunidades:

- Son vías que tienen potencialidad por la cercanía al parque fluvial del Besós
- En el plano vertical, se encuentran fachadas de diversos materiales, pero con una extensión

considerable que permite implementar diseños de jardines verticales que logran cambiar el paisaje urbano, pero sin saturar las fachadas en mención.

- Dispone de carriles actualmente usados para el parqueo y flujo de vehículos que potencialmente pueden reconfigurarse para el uso peatonal y plantación de nuevos individuos arbóreos.

*Propuestas en el Plano Vertical:*

Siguiendo la tendencia de las vías principales, habrá también una intervención de las fachadas con elementos verdes, pero no de la misma dimensión y extensión de los jardines verticales de las vías principales, al contrario los elementos vegetales estarán en jardineras de acero suspendidas en la parte central de la fachada que en la medida que se pasea por dichas calles hacia el litoral, la ubicación de las jardineras conformaran un juego de alturas que potenciará la intención de linealidad y conexión entre las vías principales con el litoral.

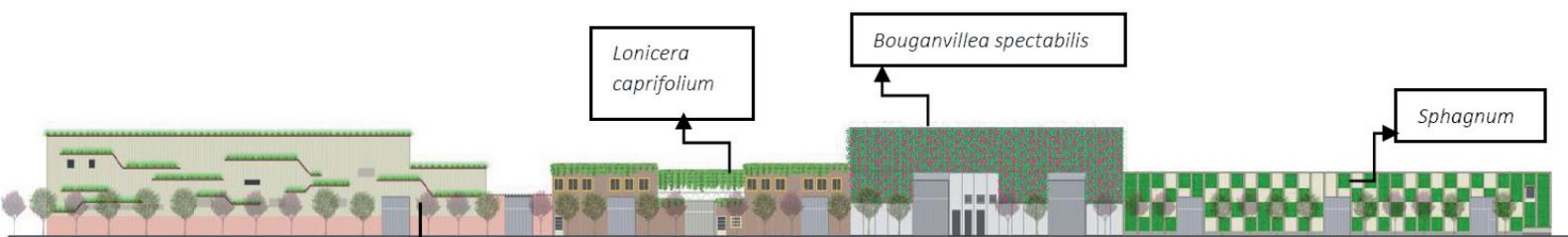
Situación Actual: Corte Longitudinal (Calle Cuzco)

Propuesta: Corte Longitudinal (Calle Cuzco)



Fachada longitudinal actual de la calle Cuzco.

Fuente: Elaboración Propia.



Fachada longitudinal propuesta de la calle Cuzco.

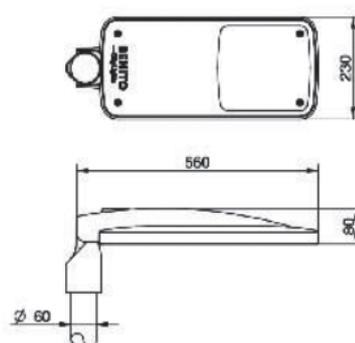
Fuente: Elaboración Propia.

*Propuestas en el Plano Horizontal:*

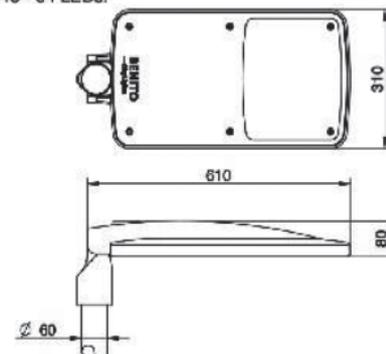
Dando respuesta a las problemáticas de no contar con una iluminación para el peatón se consideró un ejemplar del catálogo de otro de los proveedores de Barcelona llamado Benito, que continúa cumpliendo con los requisitos de eficiencia energética por el uso de LED's; denominado Elium – Natum P. 73 (vehicular



12 - 32 LEDs:



48 - 64 LEDs:



Benito City Lights Elium Natum.

Fuente: [http://www.benito.com/prod/cat/BENITO\\_ELIUM.pdf](http://www.benito.com/prod/cat/BENITO_ELIUM.pdf)

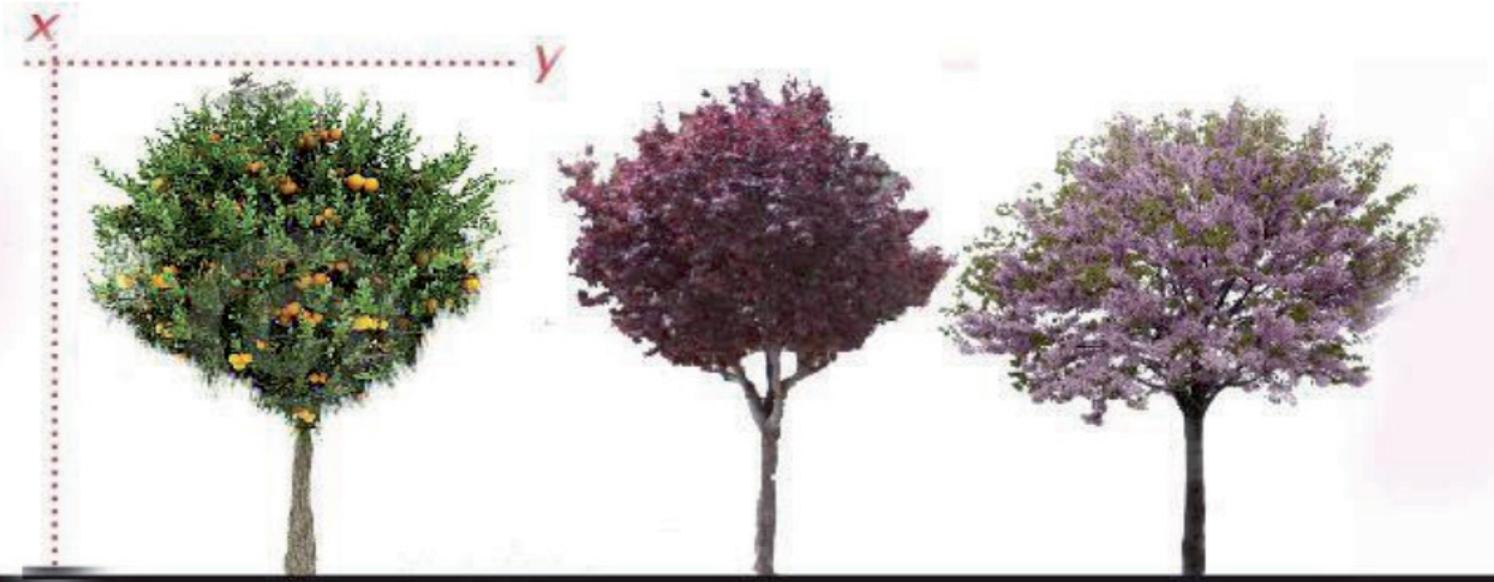
y peatonal), que se caracteriza por su diseño aerodinámico, disipación pasiva sin aletas, mínima superficie de resistencia al aire. Diseño con antideslumbramiento y poco mantenimiento.

En lo que respecta al suelo, así como se realizó en las vías principales requirió de la observación y posterior identificación de la clase de flujos y tránsitos que prevalecen en estas calles, gracias a dicha aproximación y dando respuesta a tales dinámicas se escogió un tipo de pavimento del proveedor Benito, llamado Tegola Tec, que tiene apariencia clásica de piedra natural, comodidad al andar, amortiguación de ruidos por el paso vehicular, fácil mantenimiento y capacidad para soportar el tráfico. Los adoquines se unen provocando una conexión horizontal y vertical entre piezas evitando así un posible desplazamiento horizontal del pavimento y previniendo giros en los adoquines y surcos en el pavimento. En el marco de garantizar la accesibilidad a toda la ciudadanía se mejorarán y se instaurarán nuevos pasos peatonales a nivel de la acera que facilita el tránsito para toda la población.

La selección del tipo de pavimento también da respuesta a la reconfiguración del estado actual de la calzada, es decir la calle pasa de dedicarle dos costados de la calle al parqueo de vehículos a uno, y de dos carriles para el tránsito vehicular a solo uno, dedicando en gran parte al flujo peatonal que se hace más confortable cuando se dispone de un mobiliario para el descanso y la vegetación local algunas de ellas aromáticas que acompañan el trayecto peatonal que como se había mencionado tiene una conexión importante con el litoral.

Se trata entonces de reconfigurar estas vías secundarias como una oportunidad de conexión con el parque fluvial del Besós, pero una conexión que mediante el diseño propenda por la priorización de peatón y gestione el ambiente para hacer más amigable y confortable dichos trayectos. Para ello se tiene contemplado la siembra de árboles locales y que se adaptan al ambiente mediterráneo como los ciruelos rojos, caracterizado por ser de los primeros arboles europeos en florecer en primavera y sus frutos pueden ser comestibles que puede medir entre 6 a 10 metros de altura; y también están los arboles de naranjo amargo, cítrico y de hoja perenne que alcanza una altura entre 7 – 8 metros que complementa el paisaje con texturas, colores y olores diversos vitales para el tránsito.

# Calles secundarias



## Naranjo Amargo

5-6 m aprox.  
3-4 m aprox.

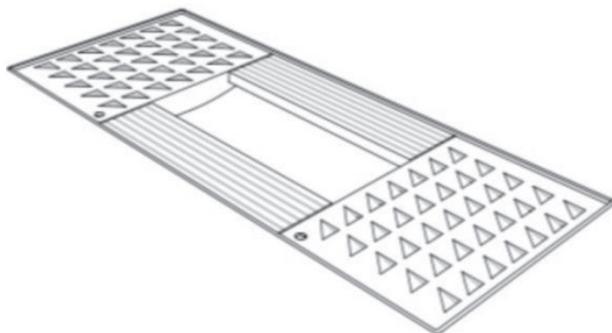
## Ciruelo Rojo

8 m aprox.  
4 m aprox.

## Arbol del Amor

6-12 m aprox.  
5-6 m aprox.

Vegetación propuesta, calles secundarias.  
Fuente: Elaboración Propia.

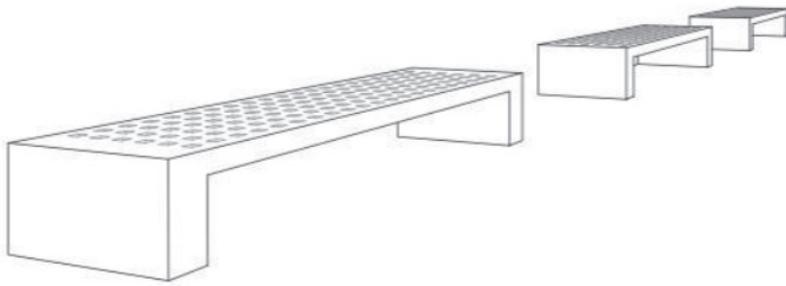


### CARACTERISTICAS

MATERIAL tapas de fundición de aluminio pintadas con oxirón negro forja marco de fundición de aluminio  
COLOCACION empotrado en pavimento  
PESO 110 kgs / 160 kgs  
PALET 90 x 210 /5 uds.

Alcorque Yarg 1999. Catálogo Escofet. Enric Pericas.

Fuente: Escofet.com



MATERIAL	hormigón armado
COLOR	gris granítico
ACABADO	decapado e hidrofugado
COLOCACION	apoyado sin anclaje

Banca mayo, Catálogo Escofet. Mayo 1990. Banca sin respaldo Cruz y Ortiz.

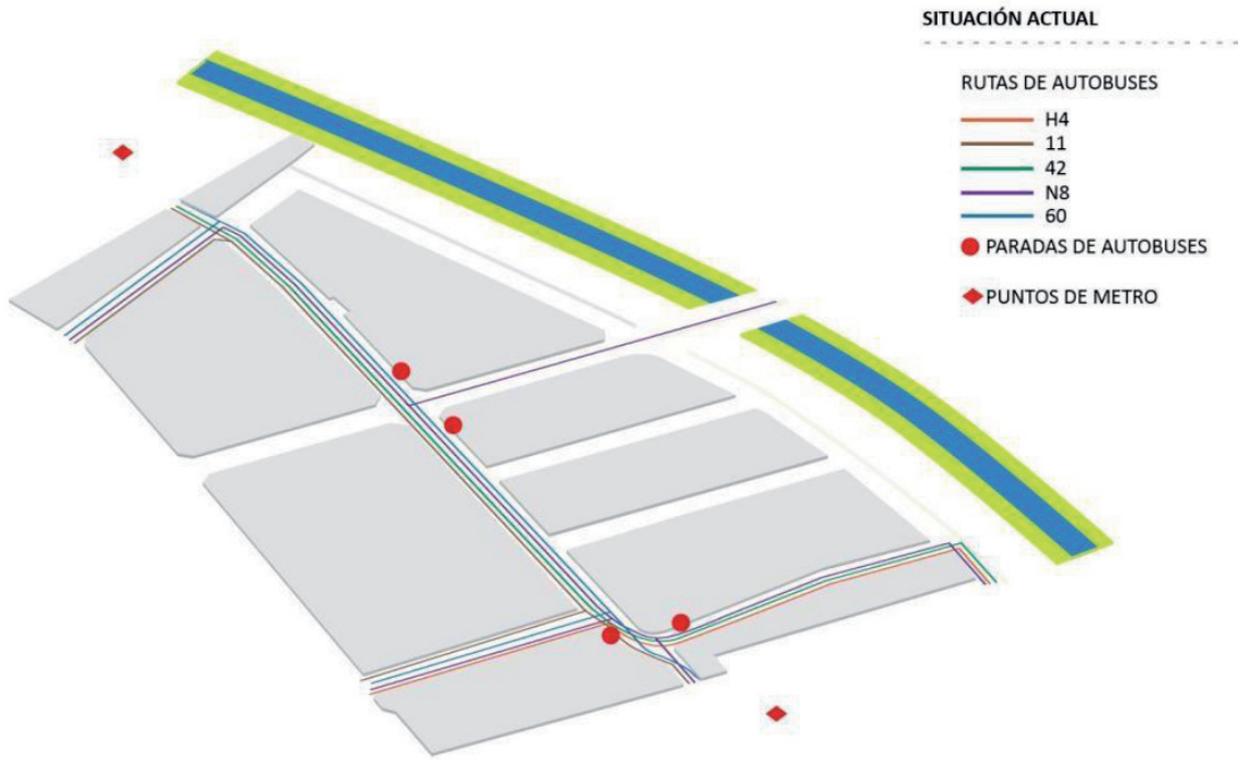
Fuente: Escofet.com

Para la siembra de nuevos árboles se implementará en algunos casos los alcorques Cerdá Escofet y Yarg. El alcorque Cerdá, es un elemento de hormigón armado y sección cuadrada que se coloca a nivel de pavimento, con un marco perimetral cuatro piezas de hormigón que delimitan el área dejando libre un espacio de 45 cm, para la siembra y crecimiento de éstos árboles. El alcorque Yarg pueden ser coherentes para la plantación de árboles de porte medio en alineación en los estrechos pasajes, como es en éste caso las vías secundarias en el que su diseño con las tapas de fundición de aluminio y la combinación de las piezas permite tres formalizaciones diferentes según los requerimientos de protección y mejora de la accesibilidad.

En lo que respecta al mobiliario, se sugiere un banco sin espalda, hecha de hormigón denominada Mayo 220/296 del catálogo de Escofet, decapado e hidrofugado, simplemente apoyado con las siguientes dimensiones: 455 kg y 220 cm x 45 cm.

### Cambio en la movilidad del sector (Calle Lima y Maracaibo):

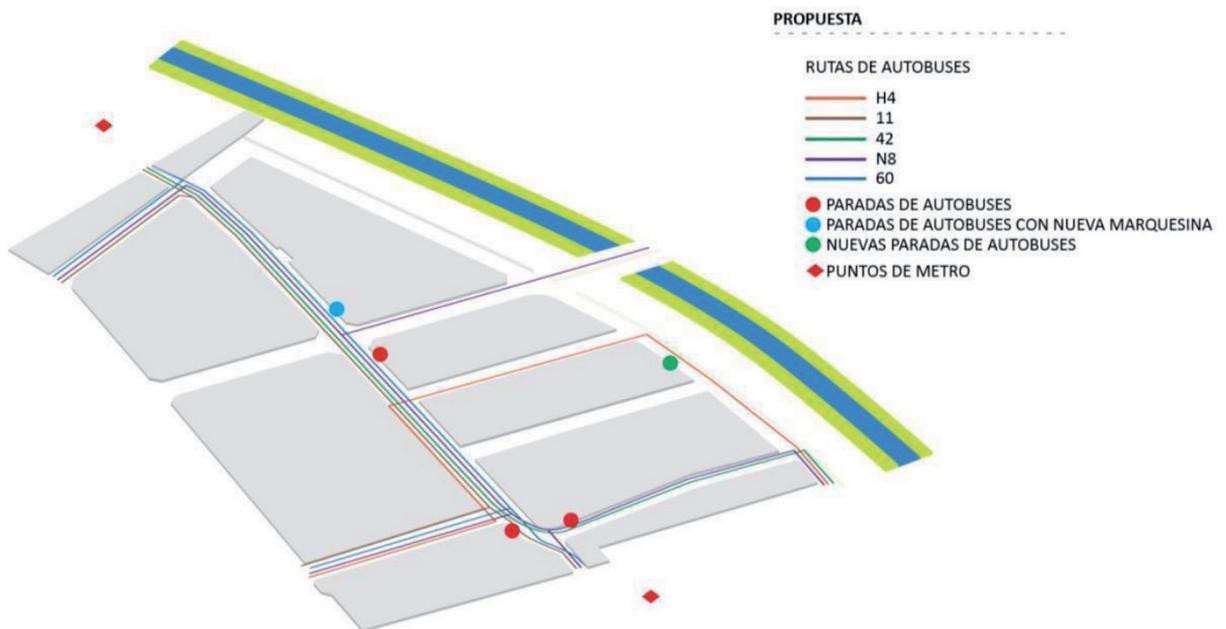
Existe un cambio a considerar en una de las vías secundarias, como es la calle Lima, actualmente cuenta con carriles vehiculares en doble sentido y el cambio consiste en dejar un sólo carril para el transporte motorizado, conservar un carril para el parqueo, y ensanchar la acera para el peatón, pero para éste cambio requirió identificar las rutas de transporte público en esta calle, modificando la ruta H4, es decir, que ya no transite por la calle Lima sino por la calle Maracaibo, lo que implica la reubicación del paradero sobre el Pasaje Guayaquil entre la calle Maracaibo y Cuzco.



Recorridos del transporte en la actualidad.

Fuente: Elaboración propia.

Situación Actual



Propuesta de cambio de la ruta H4.

Propuesta

Ejemplo del tratamiento vegetal:

Situación Actual



Calle Cuzco actualidad.

Fuente: Elaboración Propia.

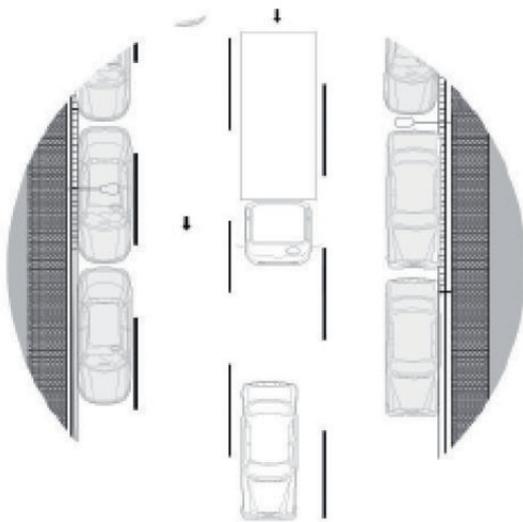
Propuesta



Calle Cuzco propuesta.

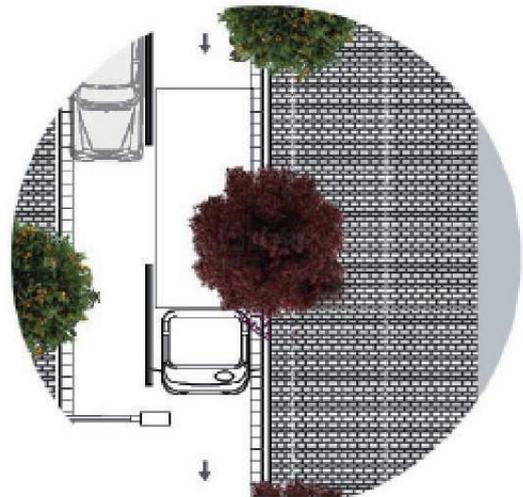
Fuente: Elaboración Propia

Ejemplo del tratamiento de Parqueo



Disposición actual del parqueo en Cuzco y Maracaibo.

Fuente: Elaboración Propia.



Propuesta de parqueo en Cuzco y Maracaibo.

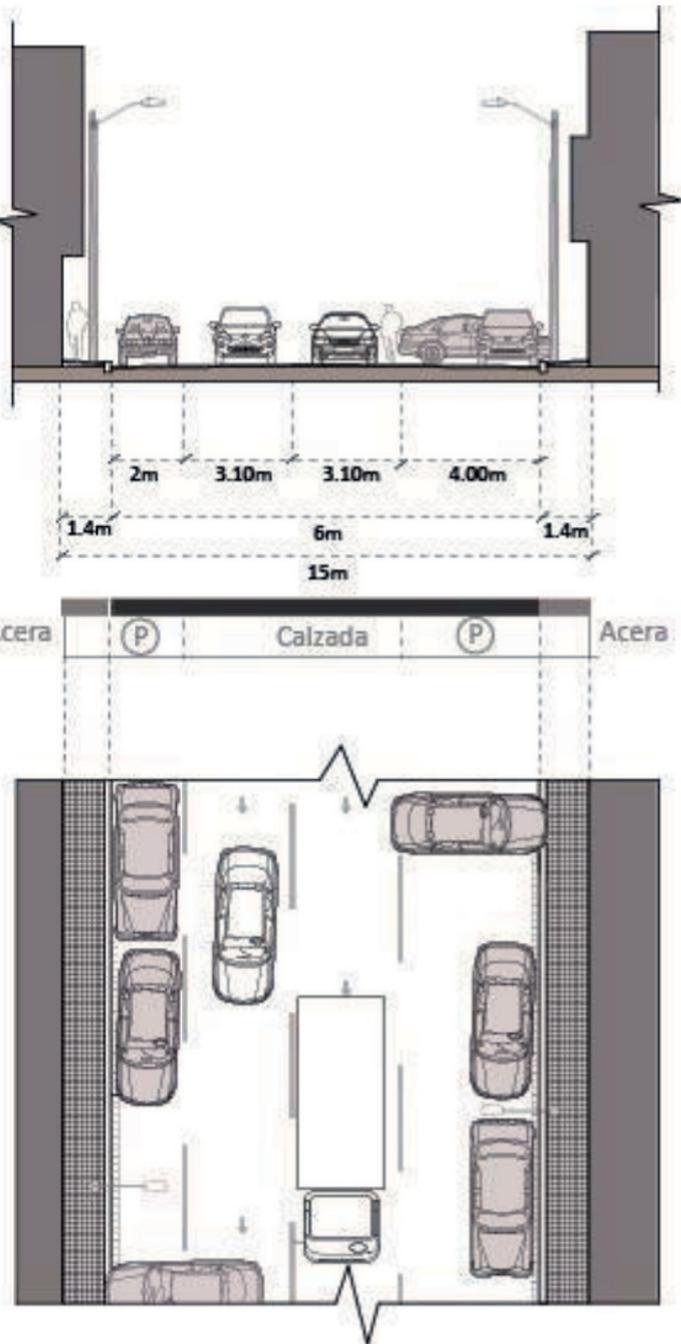
Fuente: Elaboración Propia.

Propuesta General (Calles Cuzco y Maracaibo)

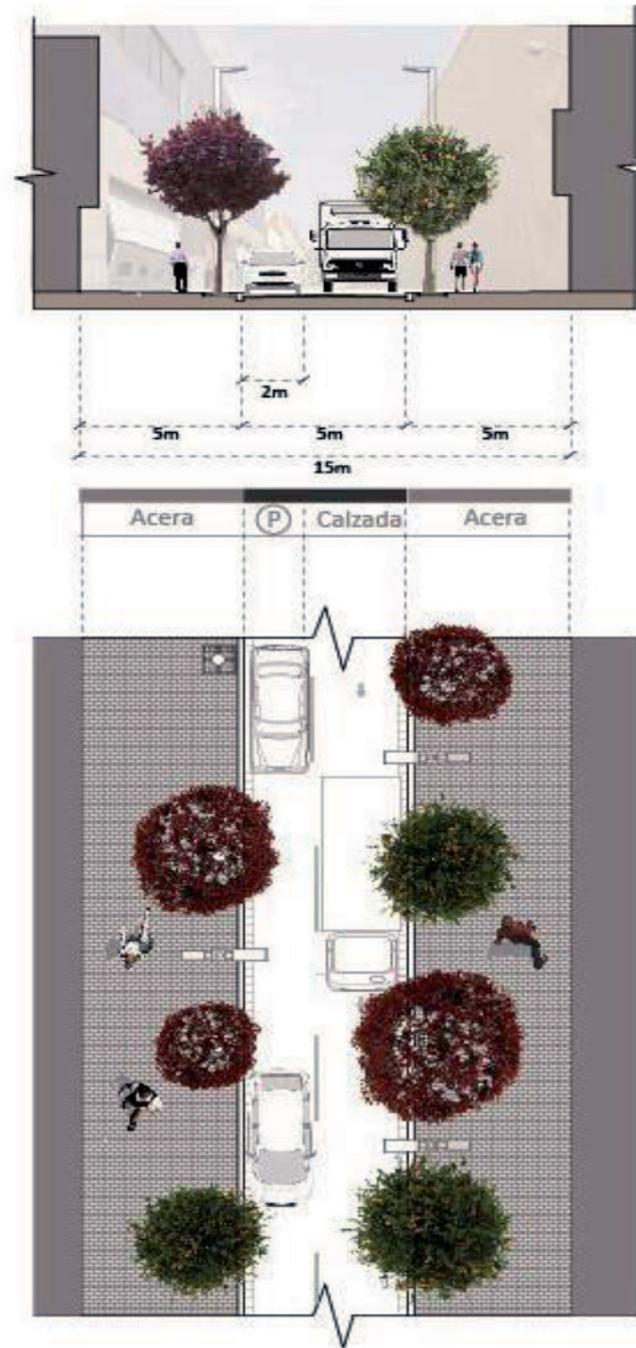
En lo que respecta a la calle de Tucuman actualmente cuenta con 4 carriles, dos de ellos dedicados al flujo vehicular y los restantes al parque de vehículos, limitando el espacio para el tránsito peatonal.

La propuesta consiste justamente en ensanchar considerablemente un costado de la acera (10.60 m) para los peatones, sembrando individuos arbóreos locales y apropiados para el clima mediterráneo, un carril

## Situación Actual



## Propuesta



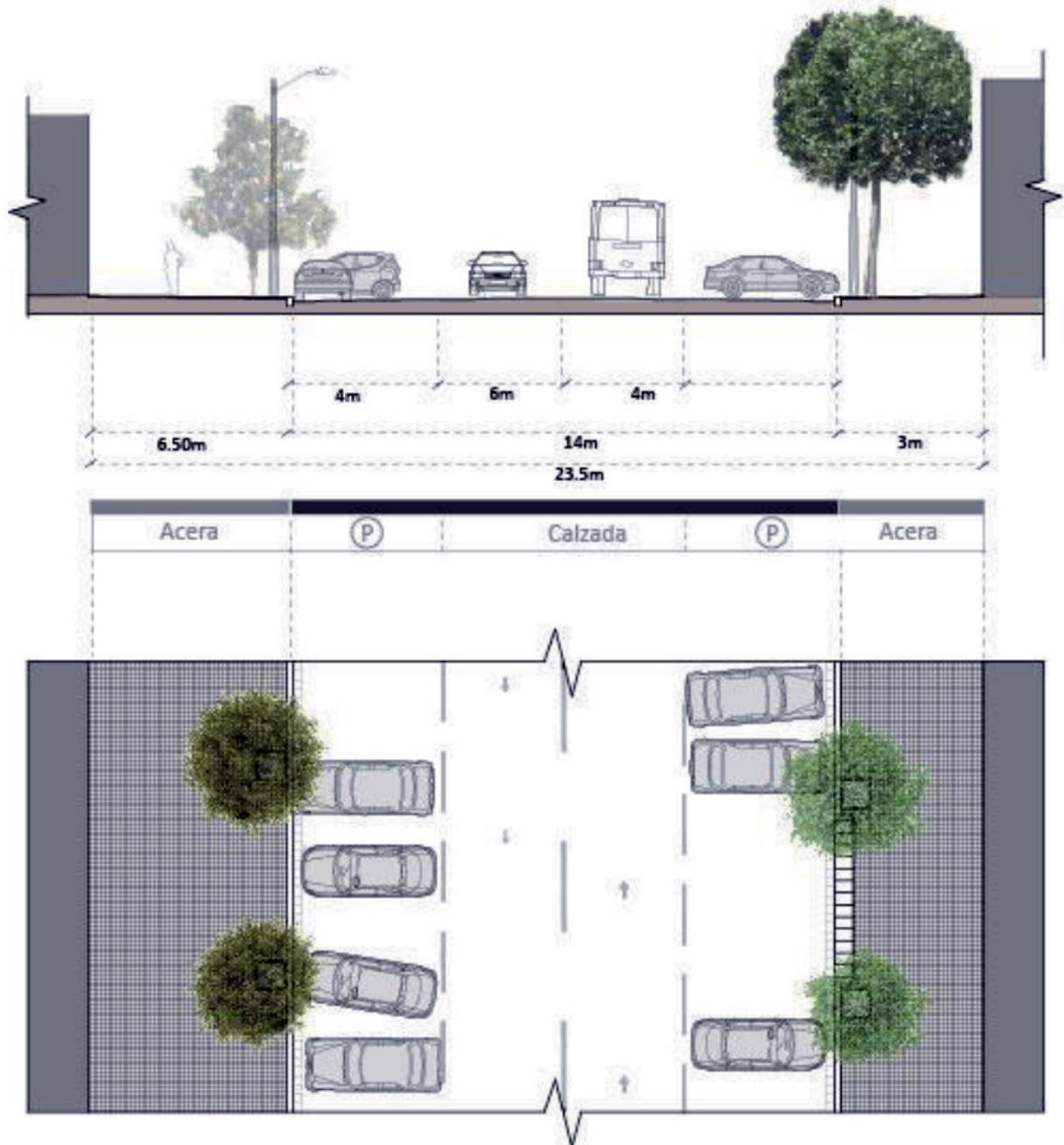
Sección actual y propuesta para calle Cuzco y Maracaibo

Fuente: Elaboración Propia

para bicicletas bidireccional, conservando los carriles para los vehículos y otro carril dedicado al parqueo lineal de los vehículos y finalmente la acera que permitirá no sólo el tránsito sino de la permanencia de las personas, puesto que dispone de mobiliario para tal fin.

Tanto las calles Cuzco como Maracaibo actualmente tienen una configuración similar, en el que se destacan 2 carriles dedicados al parqueo de automóviles, dos carriles más para el flujo vehicular y sólo un costado para los peatones. Pero en consideración con reconfigurar el espacio teniendo como premisa la pirámide de movilidad invertida, se prioriza al peatón otorgándole una acera más ancha, con vegetación nueva, un costado de parqueo, un solo carril para el tránsito vehicular y al otro costado una acera de 5m

Situación Actual



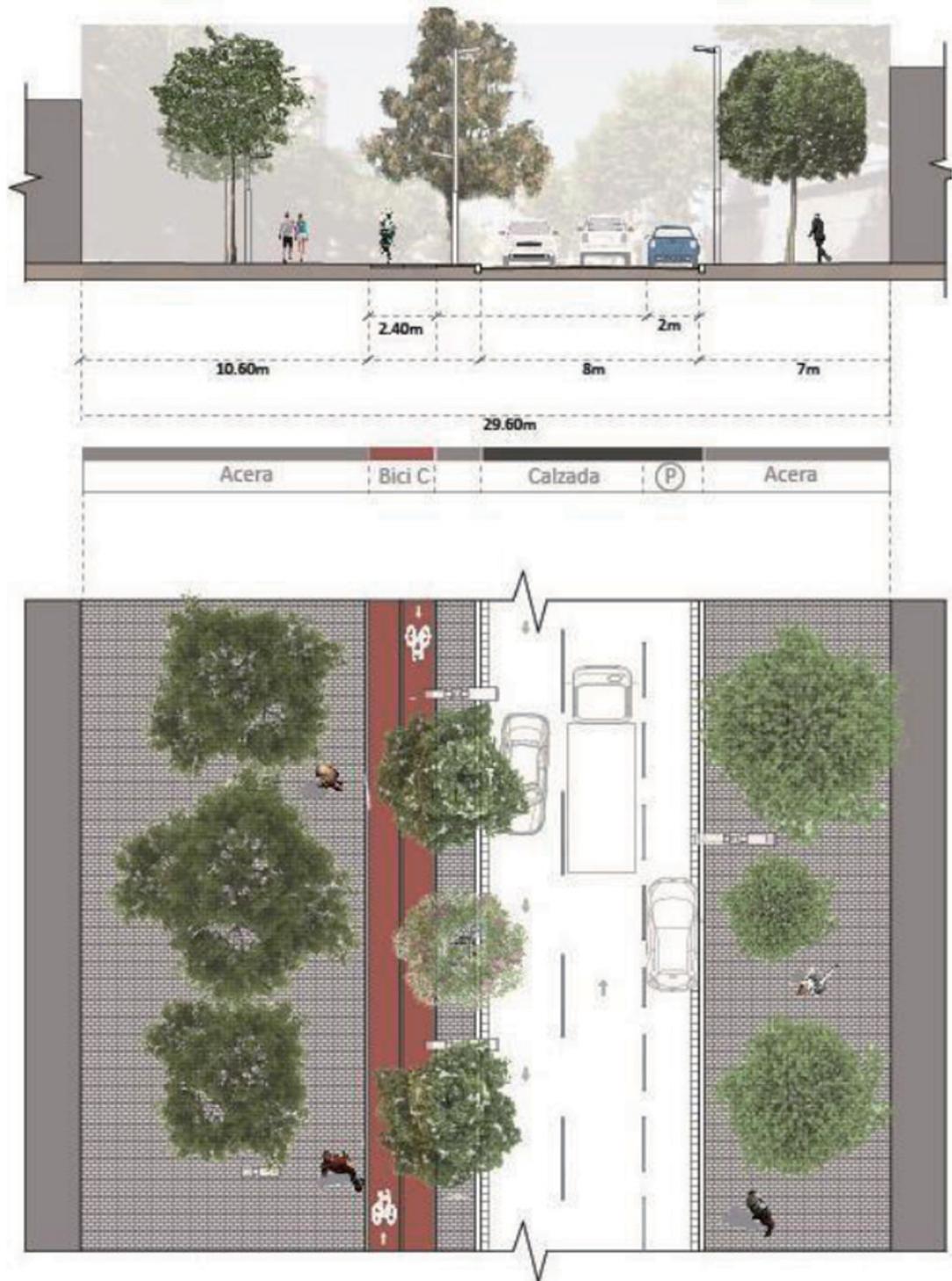
Sección actual calle Tucumán.  
Fuente: Elaboración Propia

con nuevos árboles que le otorgan al espacio un ambiente cálido, de texturas, colores y olores que hacen agradable el flujo.

Propuesta General (Calle Tucuman)

En lo que respecta a la calle de Tucuman actualmente cuenta con 4 carriles, dos de ellos dedicados al flujo vehicular y los restantes al parque de vehículos, limitando el espacio para el tránsito peatonal.

Propuesta



Sección actual calle Tucumán.  
Fuente: Elaboración Propia

La propuesta consiste justamente en ensanchar considerablemente un costado de la acera (10.60 m) para los peatones, sembrando individuos arbóreos locales y apropiados para el clima mediterráneo, un carril para bicicletas bidireccional, conservando los carriles para los vehículos y otro carril dedicado al

### Situación Actual (Tucuman)



Imagen 16. Calle Tucumán actualidad.  
Fuente: Elaboración Propia

### Propuesta (Tucuman)



Imagen 17. Calle Tucumán propuesta.  
Fuente: Elaboración Prooia

parqueo lineal de los vehículos y finalmente la acera que permitirá no sólo el tránsito sino de la permanencia de las personas, puesto que dispone de mobiliario para tal fin.

## Situación Actual



Área actual destinada para el parqueo.

Fuente :Elaboración Propia.

## Propuesta



Propuesta artística en el área de parqueo.

Fuente: Elaboración Propia.

### RECONFIGURACIÓN DEL ÁREA EXISTENTE DE PARQUEO

#### Principales Problemáticas:

Excesivo espacio en superficie para el aparcamiento de vehículos particulares

Inexistencia de un espacio para el descanso, contemplación, permanencia de los actores que inciden en el territorio.

#### Principales Oportunidades:

Es un territorio que puede tener versatilidad en el uso, es decir en la superficie puede ser usado como plaza para el estar y descanso que acompañado de estructuras que sirven tanto para dar sombra pero que por su materialidad pueden ayudar a la eficiencia energética y acompañado de cierta hilera de vegetación, puede favorecer la permanencia tanto de los trabajadores y trabajadoras, estudiantes y en general la población. Sería entonces un, espacio que hoy carece el polígono y sería una oportunidad de disponerlo para los encuentros y desencuentros entre la misma población, vínculos entre personas (especialmente entre los habitantes de Baró de Viver y Bon Pastor) que fomenta bienestar a las personas. De igual forma y dando respuesta a la cantidad de vehículos y demás medios motorizados que requieren estar en el sector, se construirá un parqueo subterráneo.

#### *Propuestas en el Plano Vertical:*

El espacio dispone de un mural que será intervenido con la participación ciudadana, en especial de segmentos poblacionales como las niñas y los niños presentes en los colegios y demás escenarios artísticos, culturales y familiares que se inscriben tanto en el barrio de Bon Pastor como de Baró de Viver. La intervención será artística y conceptualmente estará basado en los imaginarios y representaciones sociales que este tipo de población asume en relación con su escenario de vocación industrial y productiva.

Por tanto, es un espacio donde con el apoyo y orientación gráfica, incentivará la creatividad, espontaneidad en el dibujo como medio de plasmar historias, narrativas, lenguajes y estéticas en torno a

# Parking



## Falso Pimentero

15-30 m aprox.  
5 m aprox.

## Jacaranda

30 m aprox.  
5-7 m aprox.

## Almez

15-20 m aprox.  
10-18 m aprox.

## Tilo

20-40 m aprox.  
8 m aprox.

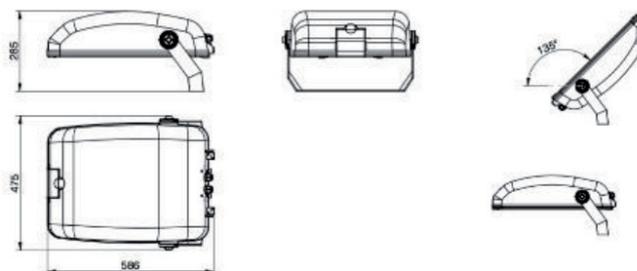
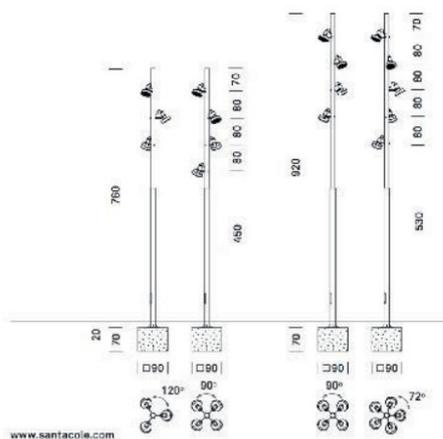
Vegetación propuesta para el área de parqueo.

aquellas representaciones que el polígono ejerce a los trabajadores y éstos a la vez con la necesaria proximidad entre los barrios Baró de Viver y Bon Pastor.

### Propuestas en el Plano Horizontal:

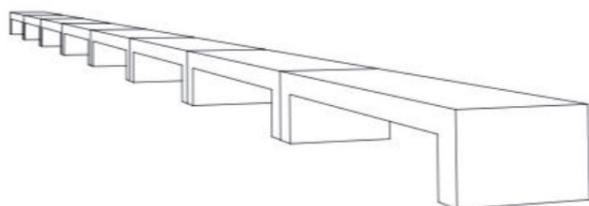
Teniendo en cuenta las principales problemáticas y oportunidades mencionadas, se genera una propuesta de reconfigurar el espacio para situar una plaza que sirva para el descanso, contemplación y disfrute de los actores que inciden en el territorio. Espacio que tiende a ser limitado— nulo en el espacio público del polígono y que se convierte en una oportunidad para asumir que el espacio público sirve como un escenario de la formación de tejido urbano y social significativo y hasta vital en el área de intervención del actual proyecto.

El diseño de dicho espacio estará distribuido por dos hileras, la primera de ellas conformada por vegetación local que le otorga al espacio sombra en verano, fresca por los diversos tamaños, texturas, olores y colores como el Falso Pimentero caracterizado por sus ramas colgantes promocionando sombra significativa, resiste la contaminación, la cal y la sal del suelo, la sequía, los suelos pobres y el escaso mantenimiento. También se propone la jacaranda en el que su hoja es caduca, su copa poco densa y se asemeja a un cono invertido, florece dos veces al año, permitiendo que el color de sus flores sea un detonante importante en el embellecimiento del paisaje. También se propone arboles como el tilo y el almez que le atribuye un color verde oscuro fuertemente aromático.



Proyectores Santa y Cole, tipo Arne  
Fuente: Santa y Cole, 2013.

También se acompañará con algunos proyectores del catálogo (Santa y Cole 2013) denominado Arne que se integra en cualquier entorno urbano gracias a su simplicidad y tamaño reducido y su incorporación del módulo de tecnología LED (18 LEDs 6 kg. 36 LEDs 6.5 kg.)



## CARACTERÍSTICAS

MATERIAL	hormigón armado
COLOR	gris granítico / beige
ACABADO	decapado e hidrofugado
COLOCACION	apoyado sin anclaje
PESO	800 kg

Banca Barana, Escofet.  
Fuente: Escofet.com

Con el ánimo de ambientar el espacio, se seleccionó luminarias de que fueran propicias para tal fin como es la Inca (catalogo Benito: City Lights), elaborada a base de aluminio inyectado, tiene dos tipos de reflector anodizado y electroabrillantado, con distribución asimétrica, difusor de cristal plano templado, con tecnología LED. Es propicia para el ambiente porque otorga sensación de calidez y su radio de iluminación logra enfocar, pero dispersar la luz para incentivar la permanencia en tal espacio.

En lo que respecta al mobiliario, se propone el banco de referencia Barana del catálogo de Escofet, de hormigón armado con una textura simple y geometría simple (medidas de banco: 200 cm x 80 cm x 50 cm), caracterizada por su versatilidad facilitando su integración al espacio público, la sencillez de su forma y su proceso de fabricación con moldes reutilizables economiza costos de producción.

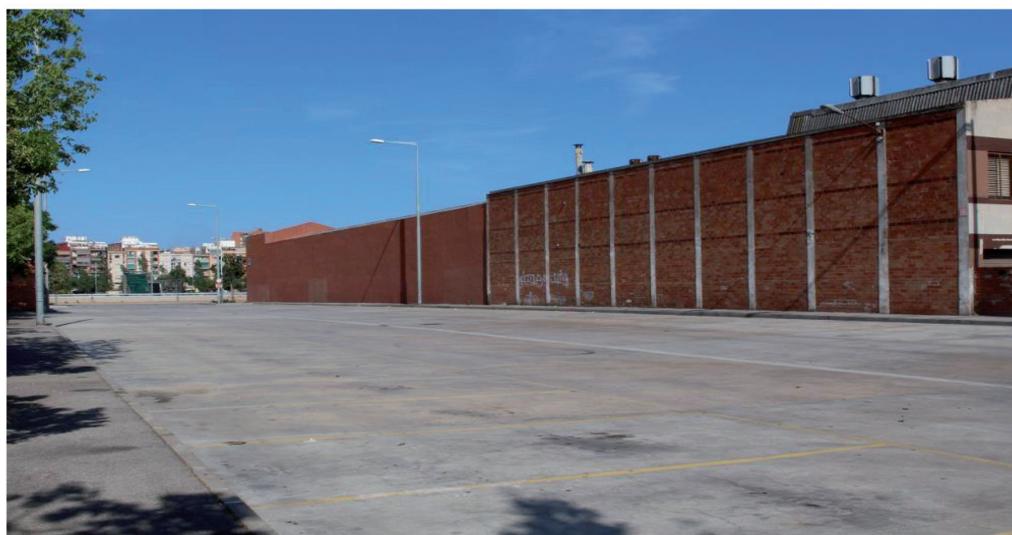
La segunda hilera del espacio estará conformada por una serie de cubiertas fotovoltaicas que sirven de sombra para los peatones, pero que a la vez capturan y reutilizan la energía solar y por ende aporta a la eficiencia energética. En esta transformación de este espacio y conociendo la dinámica de movilidad

del sector, se propone la construcción de un parqueo para los vehículos particulares y demás medios motorizados de manera subterránea; iniciativas que tienden a ser coherente con las intervenciones de las vías principales como secundarias expuestas, donde la prioridad es el peatón y sus diversas formas de relacionarse con el espacio público.

También es necesario mencionar que este espacio contará con un pavimento que le pertenece a uno de los proveedores de Barcelona (Breinco), denominada Llosa Vulcano de color playa que permite un ambiente distinto que aporta una nueva dimensión en el diseño del paisaje. Para el tránsito peatonal se recomienda las siguientes dimensiones 40x20x8 cm; 40x40x8 cm o 60x40x8 cm, para esta reconfiguración del espacio en mención se seleccionó la última de las dimensiones toda vez que responde a la extensión espacial y se integra tanto con el mobiliario urbano como con los elementos vegetales.

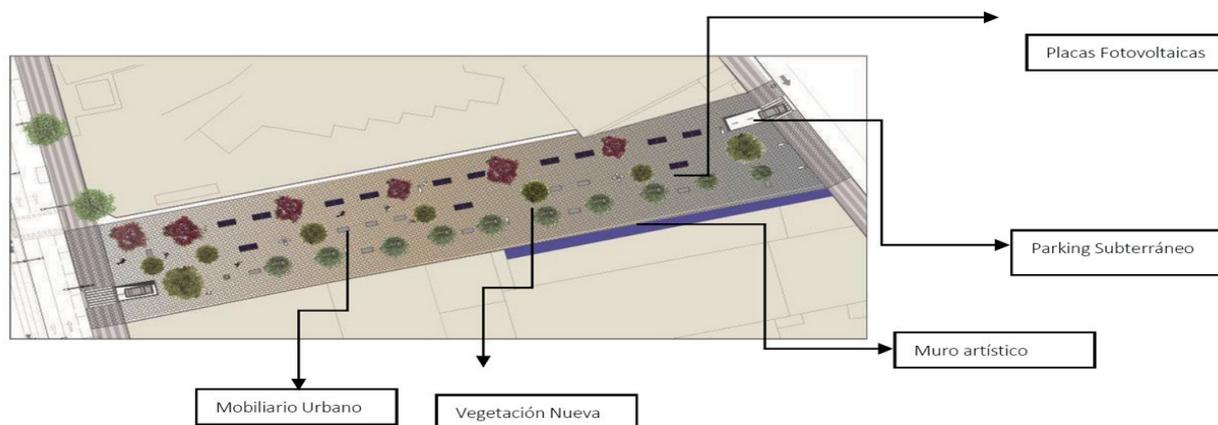
Propuesta General

Situación actual



Área de parqueo actual.  
Fuente: Elaboración Propia.

Propuesta



Propuesta del Área de parqueo.  
Fuente: Elaboración Propia