

Paseo de Ribera

Un espacio de conexión(2016)

Robinson Balcazar Arquitecto. Ecuador. robinson_balcazar@hotmail.com

José Manuel Nieto Aravena. Designer. Chile. josenietoaravena@gmail.com

Orlando Sánchez Armería. Arquitecto. México. orlando.armeria@gmail.com

Recibido: 17 Junio 2016

Evaluated: para revisión 14 agosto 2016

Publicado: 20 febrero 2018

Resumen

Paseo de Ribera . Un espacio de conexión(2016)

Baro de Viver y Bon Pastor son dos de los siete barrios que componen el distrito de San Andrés de la ciudad de Barcelona. Estos barrios son el resultado de la evolución de una serie de procesos urbanos que tienen como inicio las oleadas migratorias a Barcelona de principios de siglo XX, con la consecución del problema de la vivienda social a principios del mismo siglo y la construcción de polígonos de vivienda social, comúnmente llamadas “casas baratas”.

Estos asentamientos fueron construidos en 1929 por el arquitecto Xavier Turull, y ubicados en las zonas periféricas de la ciudad de manera aislada sin ninguna conexión a los servicios y equipamientos.

A lo largo del tiempo estos barrios han vivido una serie de procesos que han intensificado su condición periférica y marginal del resto de la ciudad. En la actualidad las áreas residenciales de Baró de Viver y Bon Pastor se encuentran inmersas en zonas cuyo uso es predominantemente industrial, contribuyendo al deterioro del espacio público y el barrio. Sumado a esto, existen a una serie de proyectos como la Ronda Litoral y nudo de carreteras de La Trinidad, que aumentan su condición de segregación y aislamiento.

En el marco del taller de gestión de proyectos de diseño urbano se busca abordar estas problemáticas, elaborando propuestas de espacio público, que contribuyan a mejorar la condición del mismo, y que favorezcan a la conectividad entre los barrios y la ciudad.

Palabras clave: Territorio, Cohesión Urbana y Social, Sostenibilidad, Participación ciudadana, ribera del Besòs.

Summary

Paseo de Ribera. A connection space (2016)

Baro de Viver and Bon Pastor are two of the seven neighborhoods that make up the San Andrés district of the city of Barcelona. These neighborhoods are the result of the evolution of a series of urban processes that have as their beginning the migratory waves to Barcelona at the beginning of the 20th century, with the achievement of the problem of social housing at the beginning of the same century and the construction of social housing estates commonly called “cheap houses”.

These settlements were built in 1929 by the architect Xavier Turull, and located in the peripheral areas of the city in isolation without any connection to services and equipment.

Over time, these neighborhoods have experienced a series of processes that have intensified their peripheral and marginal status in the rest of the city. At present, the residential areas of Baró de Viver and Bon Pastor are immersed in areas whose use is predominantly industrial, contributing to the deterioration of the public space and the neighborhood. Added to this, there are a number of projects such as the Ronda Litoral and the road junction of La Trinidad, which increase their condition of segregation and isolation.

Within the framework of the urban design project management workshop, the aim is to address these problems, elaborating proposals for public space, which contribute to improving the condition of the same, and which favor connectivity between the neighborhoods and the city.

Keywords: Territory, Urban and Social Cohesion, sustainability, citizen participation, Besos riverwalk

Resum

Passeig de Ribera. Un espai de connexió (2016)

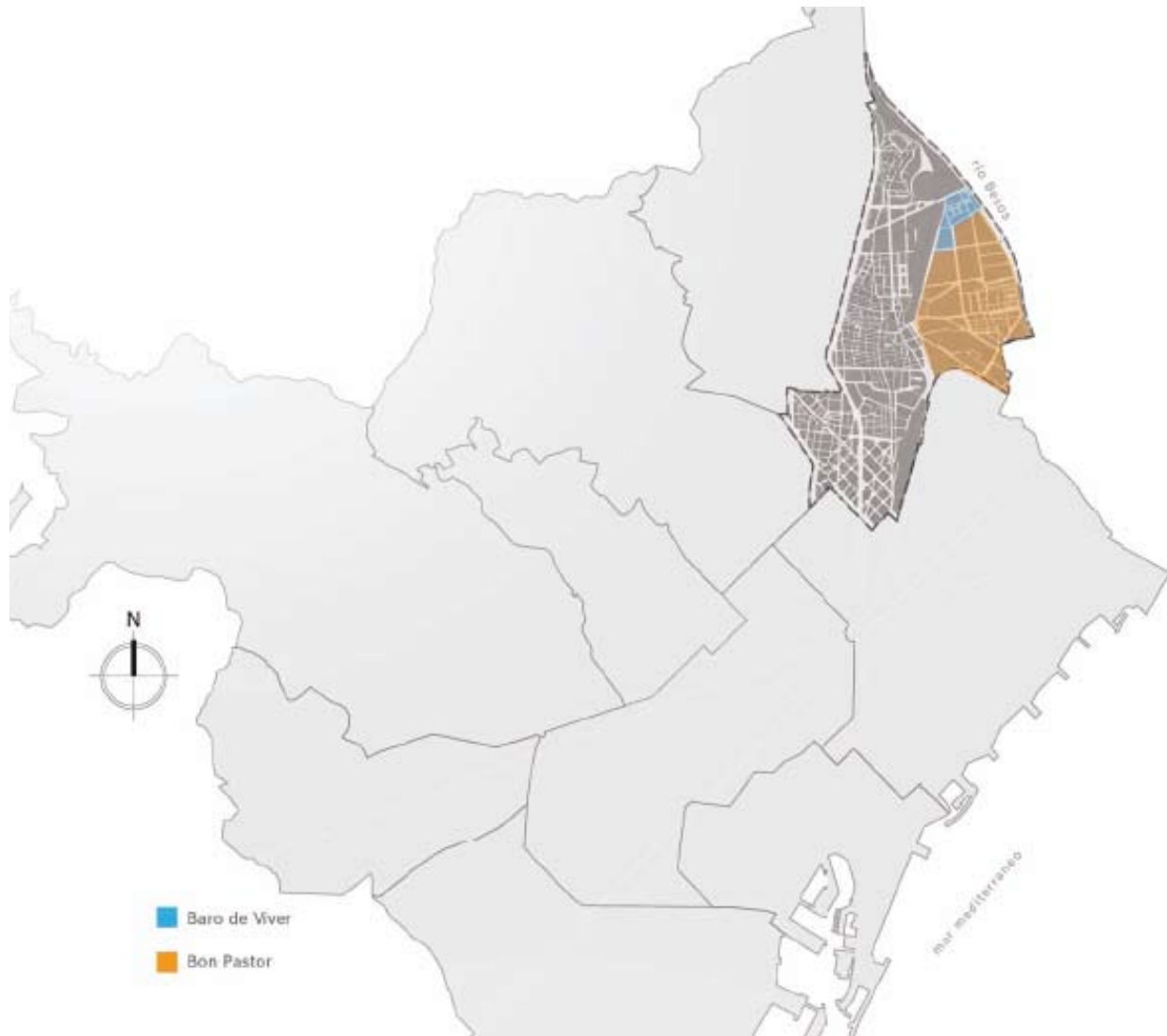
Baro de Viver i Bon Pastor són dos dels set barris que componen el districte de Sant Andreu de la ciutat de Barcelona. Aquests barris són el resultat de l'evolució d'una sèrie de processos urbans que tenen com a inici les onades migratòries a Barcelona de principis de segle XX, amb la consecució del problema de l'habitatge social a principis del mateix segle i la construcció de polígons d'habitatge social, comunament anomenades “cases barates”.

Aquests assentaments van ser construïts el 1929 per l'arquitecte Xavier Turull, i ubicats a les zones perifèriques de la ciutat de manera aïllada sense cap connexió als serveis i equipaments.

Al llarg del temps aquests barris han viscut una sèrie de processos que han intensificat la seva condició perifèrica i marginal de la resta de la ciutat. En l'actualitat les àrees residencials de Baró de Viver i Bon Pastor es troben immerses en zones l'ús és predominantment industrial, contribuint al deteriorament de l'espai públic i el barri. Sumat a això, hi ha a una sèrie de projectes com la Ronda Litoral i nus de carreteres de la Trinitat, que augmenten la seva condició de segregació i aïllament.

En el marc del taller de gestió de projectes de disseny urbà es busca abordar aquestes problemàtiques, elaborant propostes d'espai públic, que contribueixin a millorar la condició del mateix, i que afavoreixin a la connectivitat entre els barris i la ciutat.

Paraules clau: Interfície, Espai Públic, Transport Públic, Mobilitat, Accessibilitat, Espai Públic; Passeig de Ribera



El borde: ribera, ronda, calle e Industria.

El proyecto en específico comprende la zona y vías “del borde” del Rio Besos que une los barrios de Baro de Viver y Bon Pastor, este se configura como un eje entre el municipio de Santa Coloma y los barrios del límite noreste de Barcelona.

En esta zona la preexistencia más marcada la presenta el Rio en toda su extensión a lo largo del límite de Barcelona fijando el sentido y configuración de las calles adyacentes, siendo además un fuerte atractivo visual en su contexto. En el borde del rio se extiende el parque fluvial del Besòs, pulmón verde e importante espacio de la biodiversidad de la ciudad.

Contiguo al rio y al parque se encuentra la ronda litoral o circunvalación B-10, construida en el periodo de la Barcelona olímpica, que buscaba descongestionar el centro de Barcelona. Esta se extiende entre el Nudo del Llobregat y el Nudo de la Trinidad configurando uno de los ejes más importantes de tráfico vehicular de la ciudad.

Ya dentro de los barrios esta área la componen 3 calles que conectan Baro de Viver y Bon Pastor por medio



fotografía satelital de la ribera del río besos y los Barrios de Baró de Viver y Bon Pastor, fuente: Google Earth 2016

de la zona industrial, estas son: Calle Vilella, pasaje Guayaquil y calle de Arbeca, son las vías de conexión de los barrios con el borde del río. Mezclan en su uso actividades orientadas mayoritariamente a la industria y en un segundo plano a la vivienda.

En esta área, los barrios cuentan con acceso al río por medio de rampas ubicadas en las plataformas dispuestas sobre la ronda litoral, las cuales además albergan equipamientos deportivos y recreacionales.



de izq. a der. 1 Vista del paseo de ribera en Barrio Bon Pastor, 2 vista de ronda Litoral desde puente Santa Coloma, 3 Vista a pasaje Guayaquil, fuente propia

Potencialidades y problemáticas del Espacio

Como anteriormente mencionamos, la presencia del Río Besos se convierte en el atractivo más importante de la zona, estructurando el espacio, a través del desarrollo de actividades al aire libre en un entorno natural dentro del espacio urbano, convirtiéndose en un potencial eje conector entre una serie de barrios y distritos de Barcelona, desembocando en el mar.

Sin embargo, la ronda litoral se configura como una vía de alto tráfico abierta bajo el nivel de las estructuras edificadas, convirtiéndose en un eje divisor entre los barrios y el río, aislando la conexión de estos con el parque y limitando el acceso a la ribera, estableciendo “un surco” entre el río y los barrios. En la actualidad existen dos plataformas cubiertas a las cuales se puede acceder desde los barrios antes mencionados, siendo los únicos espacios que articulan y conectan la trama urbana con el paseo al interno del río.



Imagen 2. Vista del parque fluvial del Besos y Ronda litoral desde el parque el Molinet, fuente propia

Paseo de Ribera: Un espacio de Conexión

03

Sumado a esto, la Ronda al ser un eje vehicular de alto tráfico genera una serie de impactos en la zona, tales como la contaminación ambiental, acústica y deterioro de las calles que conectan la Ronda con los barrios, afectando la imagen urbana. En esta misma línea las calles aledañas como pasaje Guayaquil, calle de Arbeca y sus transversalidades evidencian una serie de locales en planta baja cerrados, naves industriales en venta o alquiler, además de oficinas desocupadas, pisos vacíos y una nula actividad en horario no laboral.

Al orientar el análisis de problemáticas a las particularidades de cada barrio surgen nuevos elementos de conflicto.

En el caso de Baro de Viver, una de las problemáticas más relevantes que se presenta es la desconexión del barrio con su estación de metro (estación Baro de Viver), ubicada a orillas del río Besos. La estación en cuestión se encuentra asilada bajo el Nudo de La Trinitat cruzando la calle del puente que conecta con Santa Coloma, y donde su único acceso está dado por la entrada al pasaje Miquel y Costas, altamente deteriorada por el flujo constante de camiones y vehículos industriales.

Siguiendo con el barrio Baro de Viver, si bien los equipamientos sobre la loza son habitualmente utilizados, las rampas de ingreso al parque del río se encuentran en puntos de difícil acceso, afectando



Imagen 4 Vista del tráfico de ronda Litoral, fuente propia



Imagen 5 Vista del tráfico de ronda Litoral, fuente propia



Imagen 6 pasaje Guayaquil, fuente propia

tando la conectividad del barrio con el entorno natural.

Por otra parte, al analizar el sector adyacente al río en el barrio de Bon pastor, el marcado uso de suelos de carácter industrial ha deteriorado el espacio público y el estado de las calles que conviven con el uso residencial. Sumado a esto la configuración de la loza que cubre la ronda litoral deja una serie de rincones en desuso y tramos peatonales escondidos, como el camino que conecta la plataforma con el Río Besos, bajo el puente del Molinet.



Imagen 7: Vista del acceso estación de metro. fuente propia



Imagen 10: Vista calle de distribución zona de acceso barata a fuente propia



Imagen 8: Rampas de acceso a parque del Besos. fuente propia



Imagen 11: Acceso peatonal a ribera del río bajo puente del Molinet. fuente propia

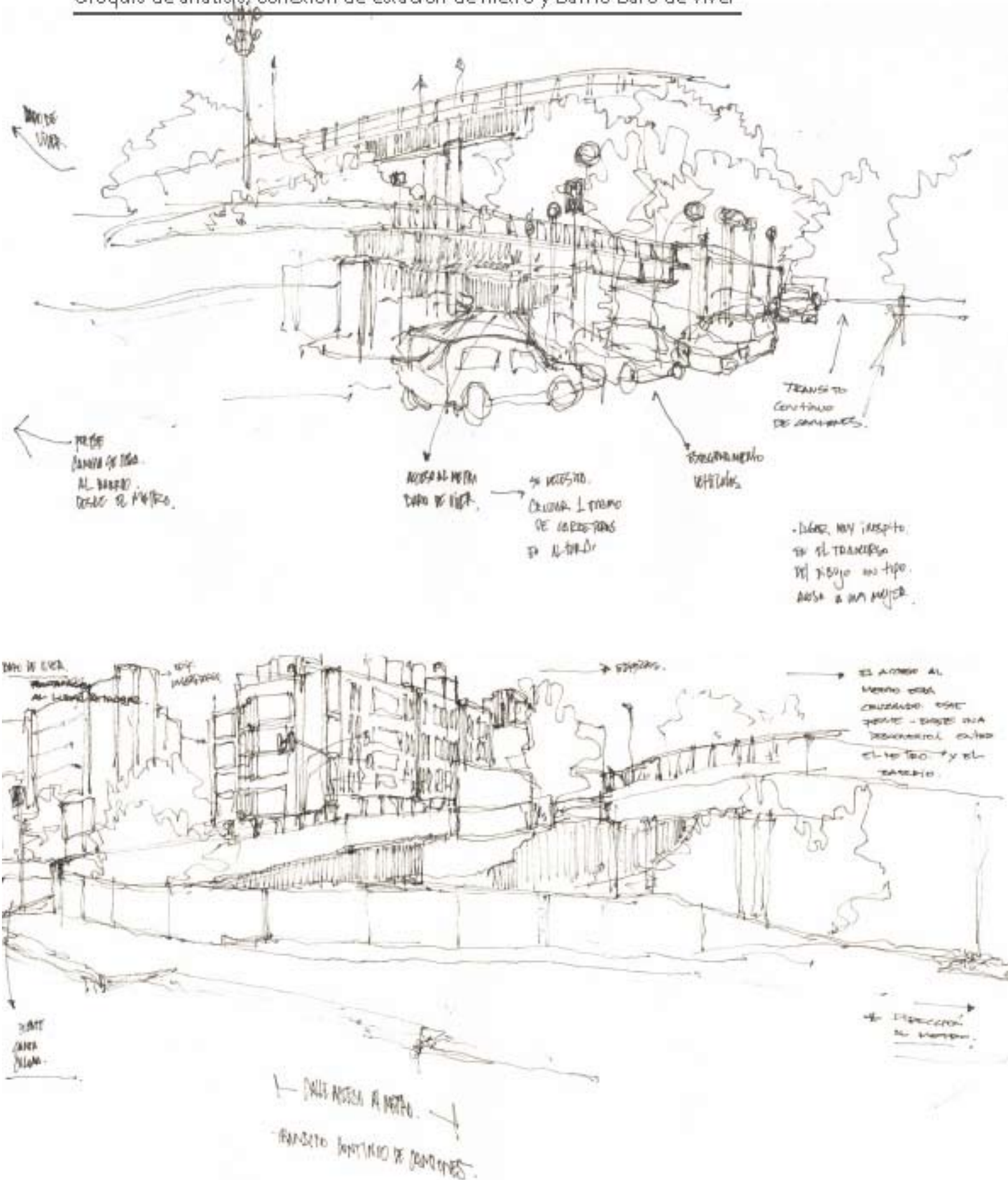


Imagen 9: pasaje Guayaquil utilizado como estación nacimiento vehicular. fuente propia

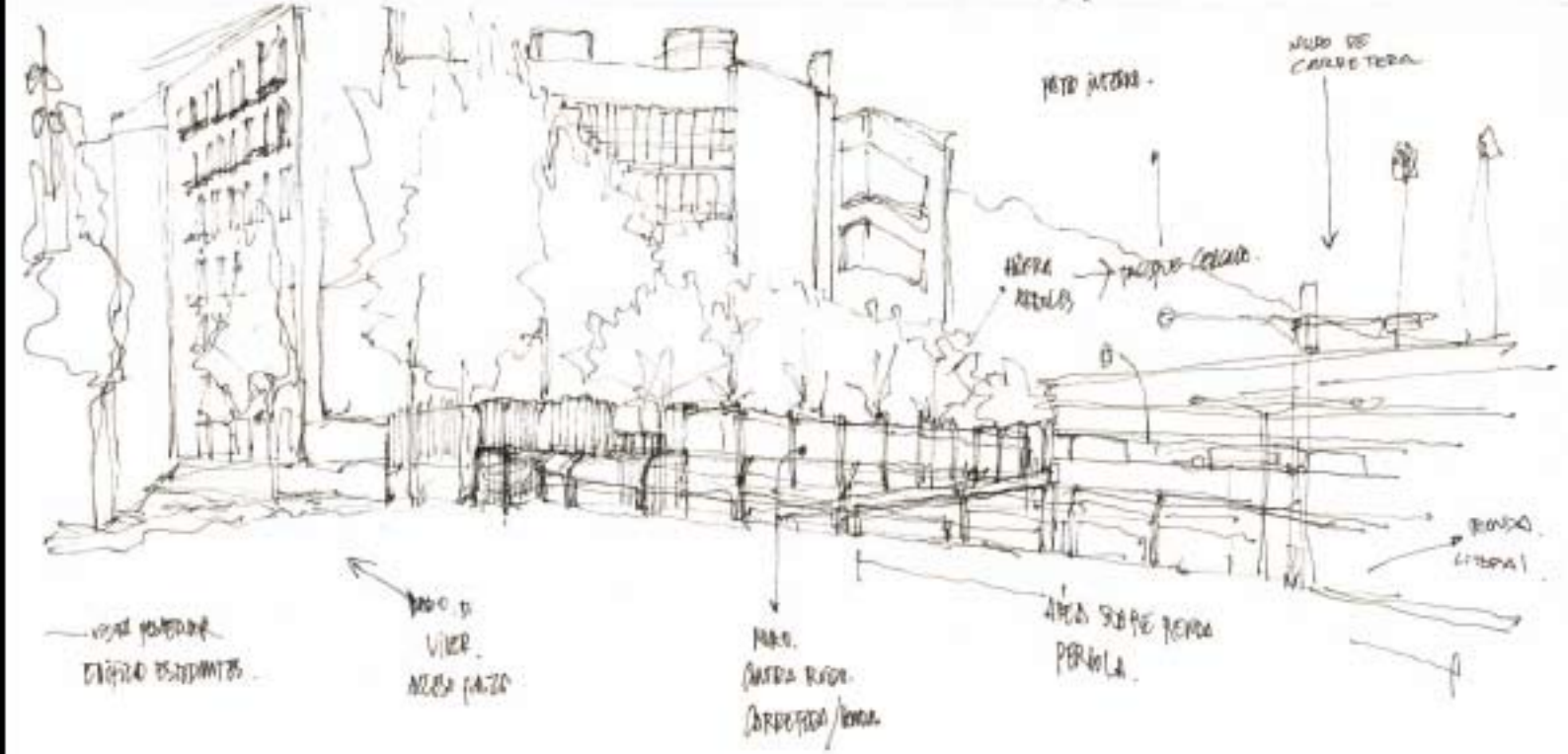
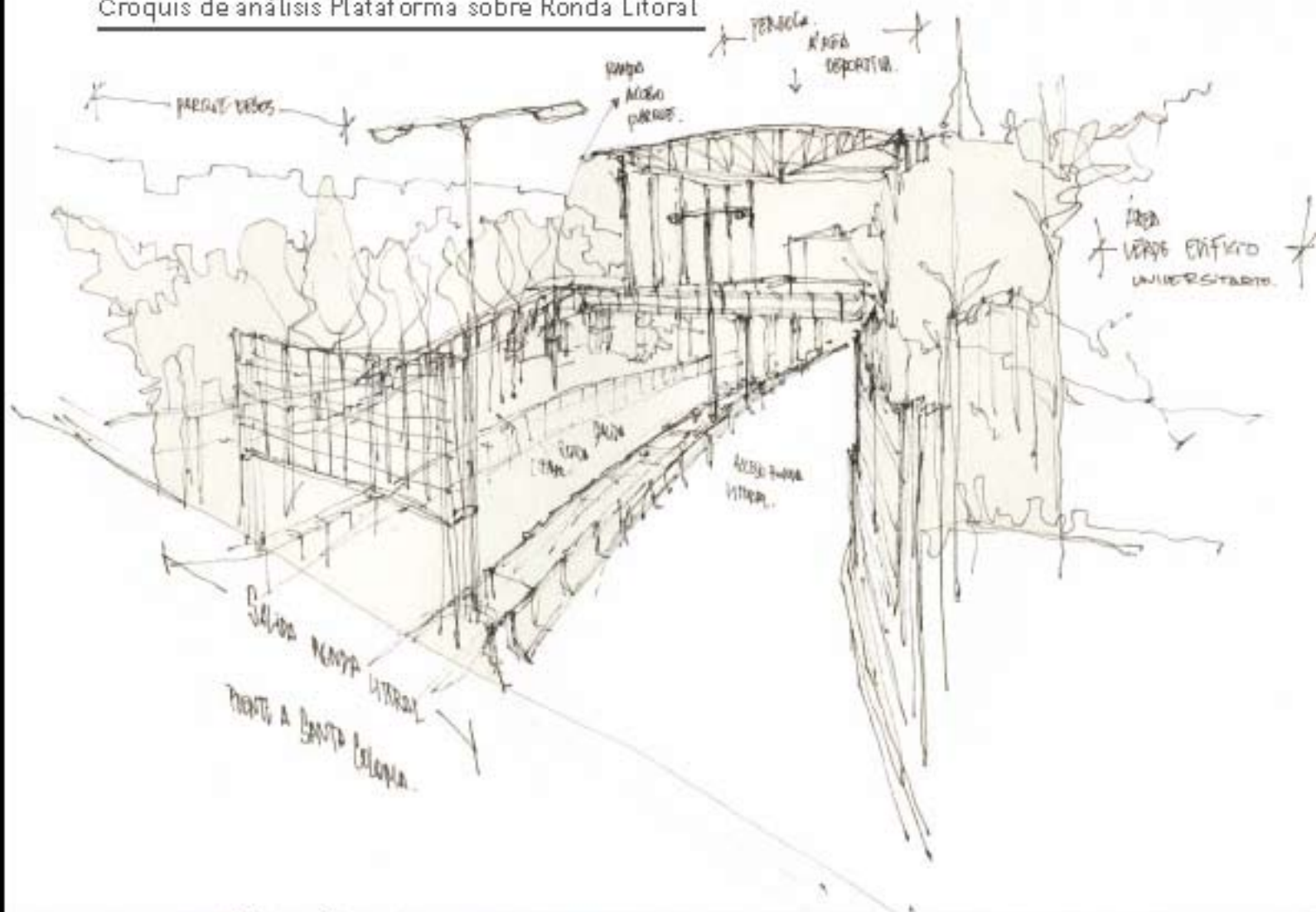


Imagen 12: Escalera de acceso a la plataforma Bon Pastor. fuente propia

Croquis de análisis, conexión de estación de metro y Barrio Baró de Viver



Croquis de análisis Plataforma sobre Ronda Litoral



Croquis calles cercanas a Ronda Litoral

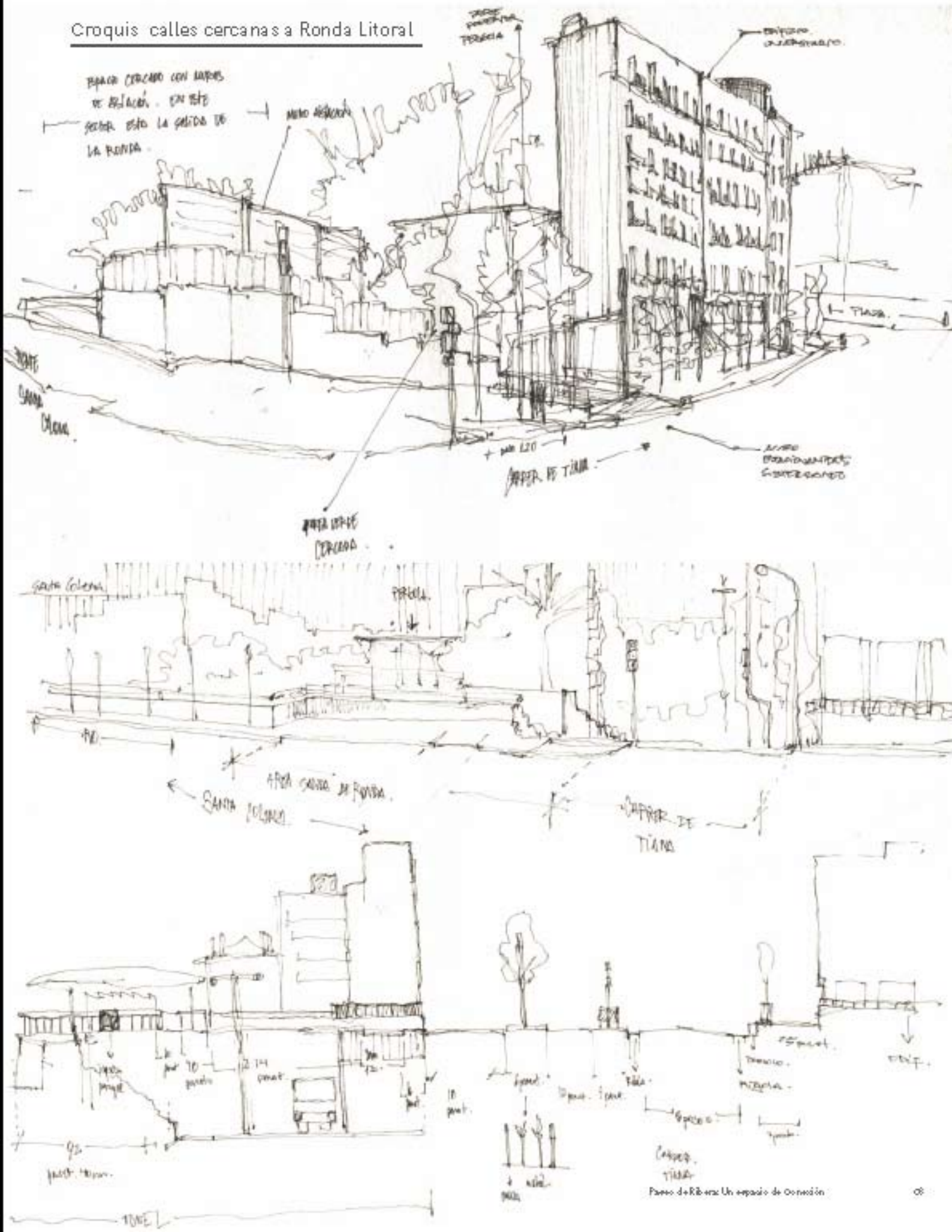




imagen 10: Vista de la Pérgola de Bon Pastor sobre ronda Litoral. Fuente propia.



Paseo de Ribera: Un espacio de conexión

Estrategias de intervención, orientando la propuesta.

El problema más relevante en el espacio a intervenir es la ronda litoral y sus impactos como eje divisor entre los barrios y el río, intensificando la condición de aislamiento e incidiendo por ende en el deterioro del espacio público del sector.

En contraposición a este hecho, las dos pérgolas construidas en las plataformas ubicadas sobre la ronda componen un eje visual, generando un skyline en la zona extremadamente particular que vincula a los barrios.

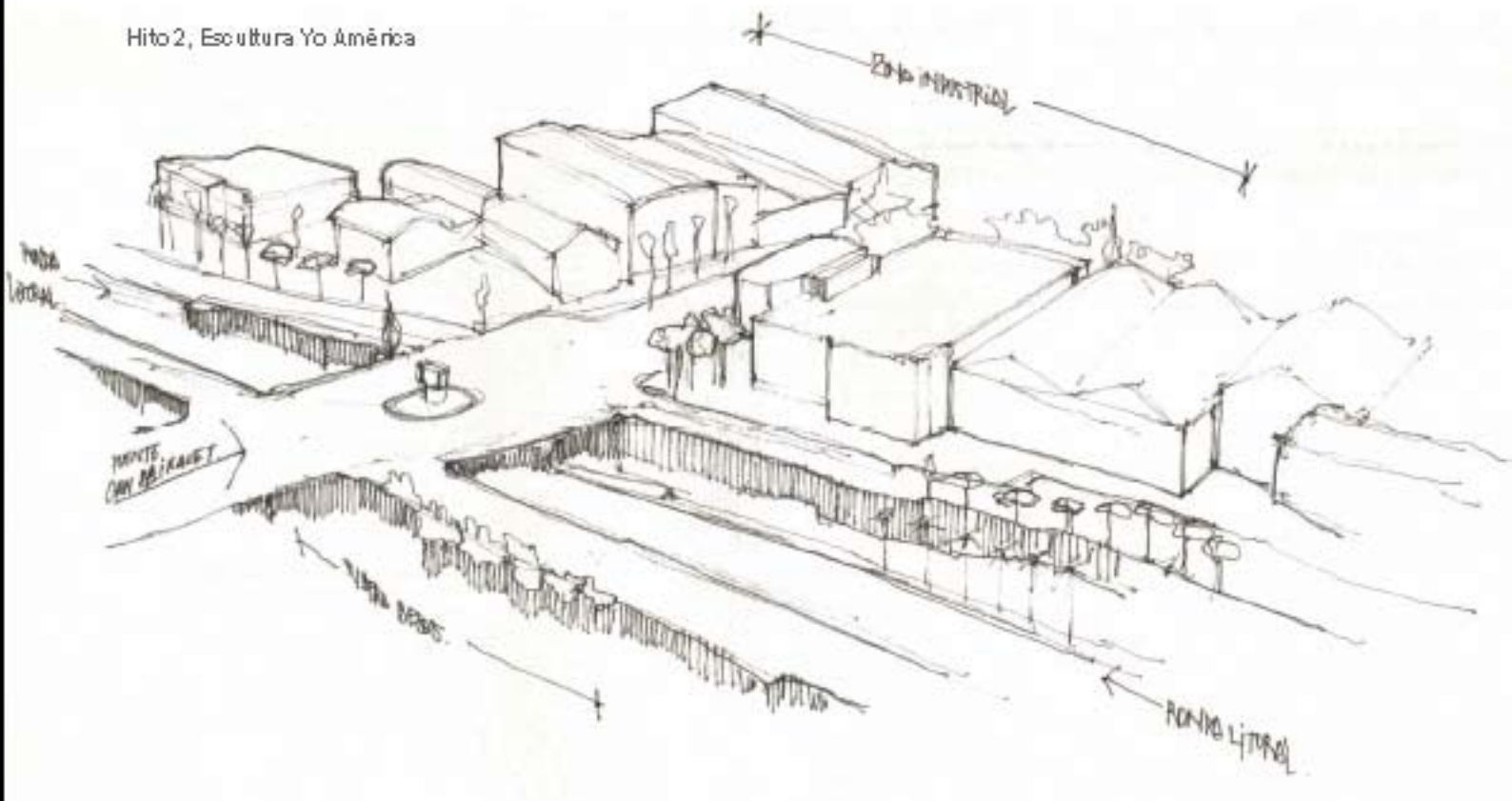
Este elemento marca una forma estratégica de abordar el diseño de espacio público en el lugar; utilizando el área sobre la ronda para proyectar un espacio de uso público donde actualmente no existe, una suerte de “balcón” de los barrios para acercarse al río, un recorrido que cubrirá la ronda donde los puntos de inicio y término estarán marcados por las dos pérgolas ubicadas en las plataformas de cada barrio.

Objetivos.

Objetivo General

Proyectar un paseo peatonal cubriendo la Ronda Litoral, con el fin de conectar los barrios a la zona del río a través del espacio público, utilizando como hitos de inicio y término las pérgolas de Baro de Viver y Bon Pastor.

Hito 2, Escultura Yo América



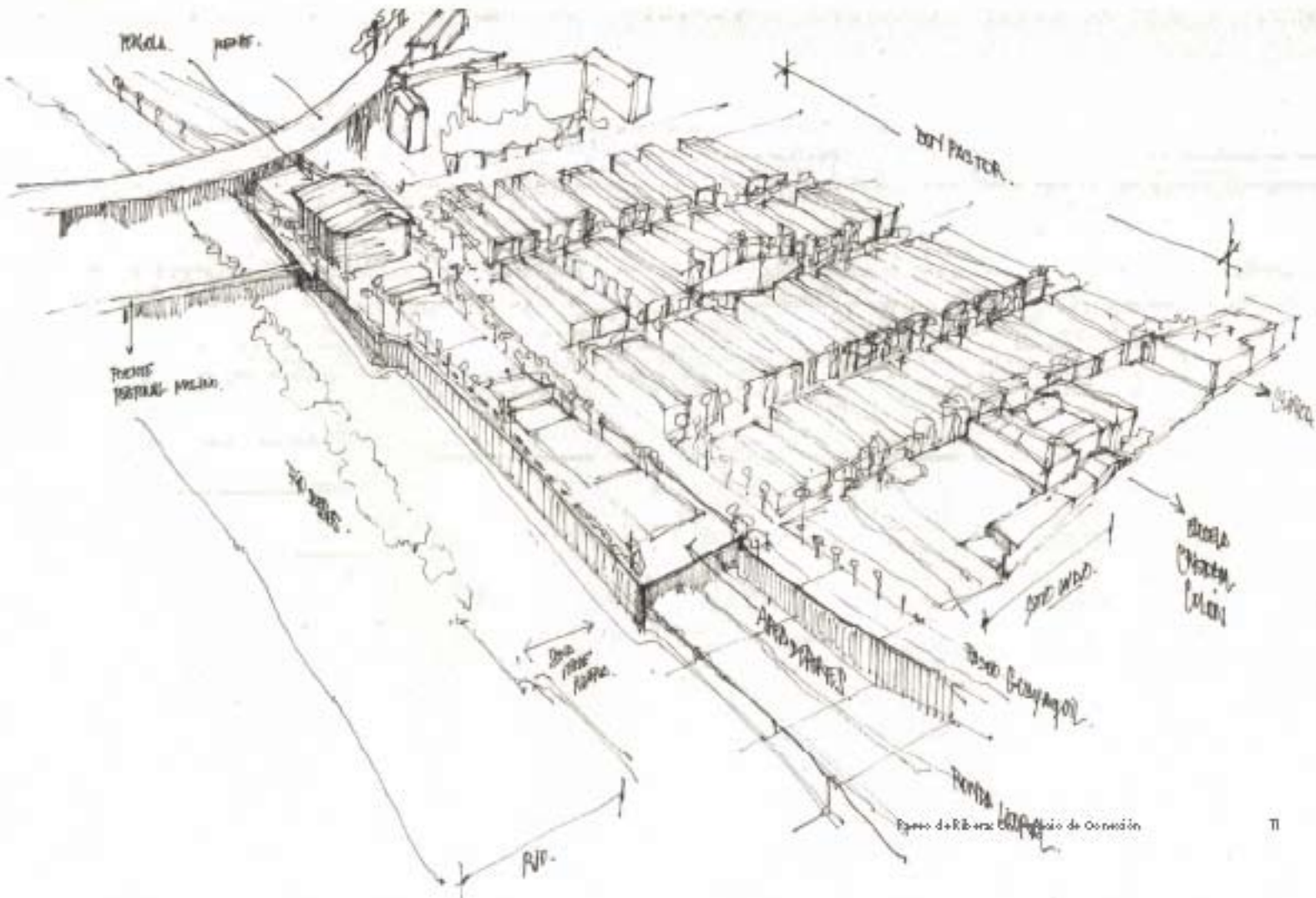
Sobre este eje, la potencial plataforma/paseo de ribera debe cumplir dos requisitos:

- Reorganizar el espacio de las pérgolas en cada barrio en función de extender el paseo conectándolas con sus calles límites; en el caso de Bon Pastor calle Santander y en el caso de Baro de Viver puente santa Coloma y la continuidad con el acceso al metro.
- Y, diseñar un módulo de sección del paseo, que funcione como elemento de composición del espacio, conectado de extremo a extremo todo el paseo de ribera.

Estos dos puntos pretenden dar respuesta a “la manera de conectar” los barrios al río en su extensión, pero además establecer una estrategia para el posible crecimiento del paseo a lo largo de la rivera. Específicamente, la plataforma es trabajada en función de una sección concreta que permite componer toda la extensión del paseo. Pero cuando este se conecta con un elemento importante, con un hito del espacio, utilizamos la sección del elemento perpendicular al eje del río, con el fin de componer los espacios de intersección entre la sección del hito específico y la sección del paseo de ribera.

Así el diseño del paseo de ribera conecta 1,5 km de extensión que va desde Baro de Viver a Bon Pastor por un camino que se extiende sobre la ronda Litoral y que funciona como un gran mirador de la rivera del río y Santa Coloma.

Hito 3, Perogola y Barrio Bon Pastor



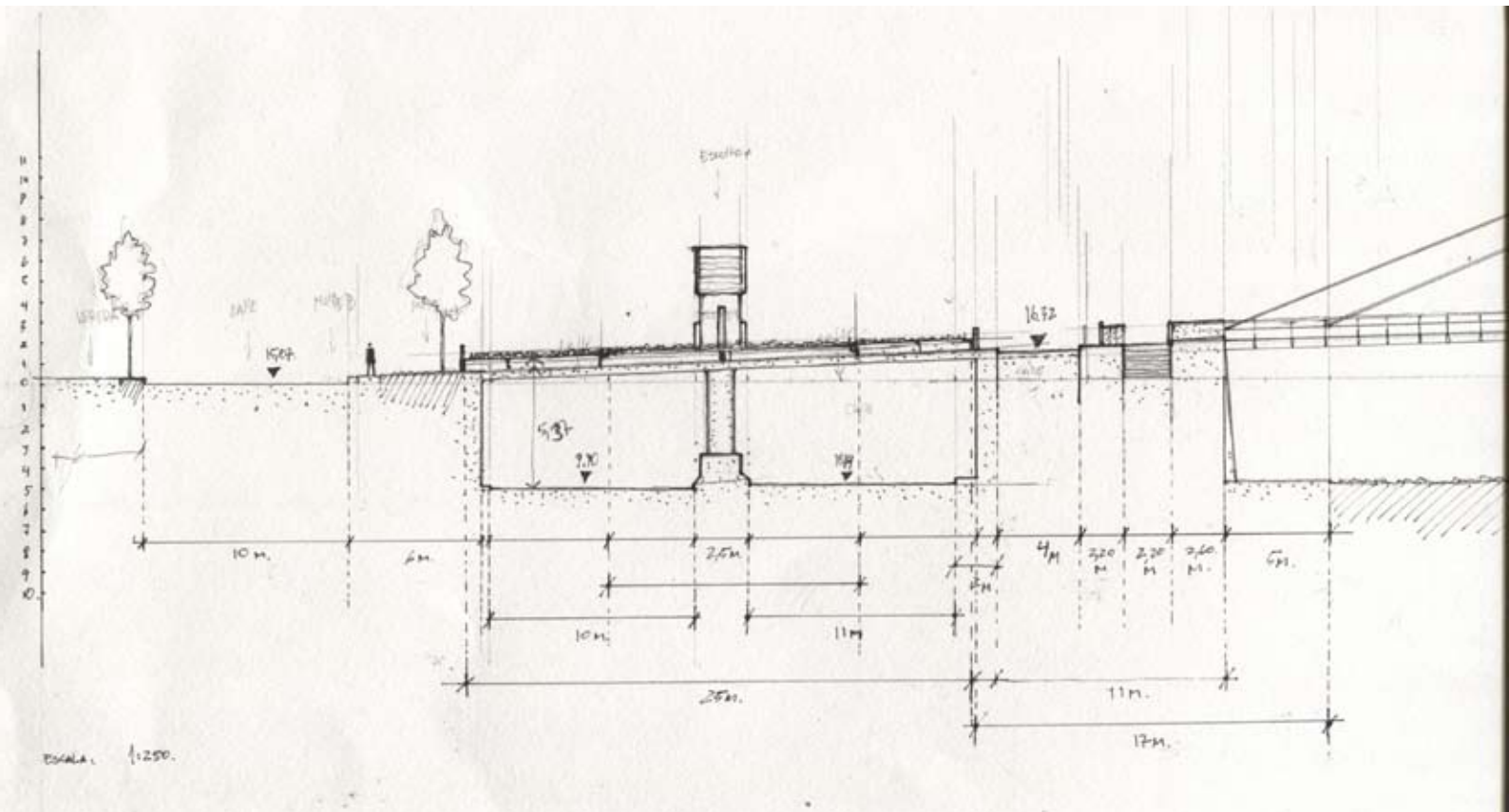
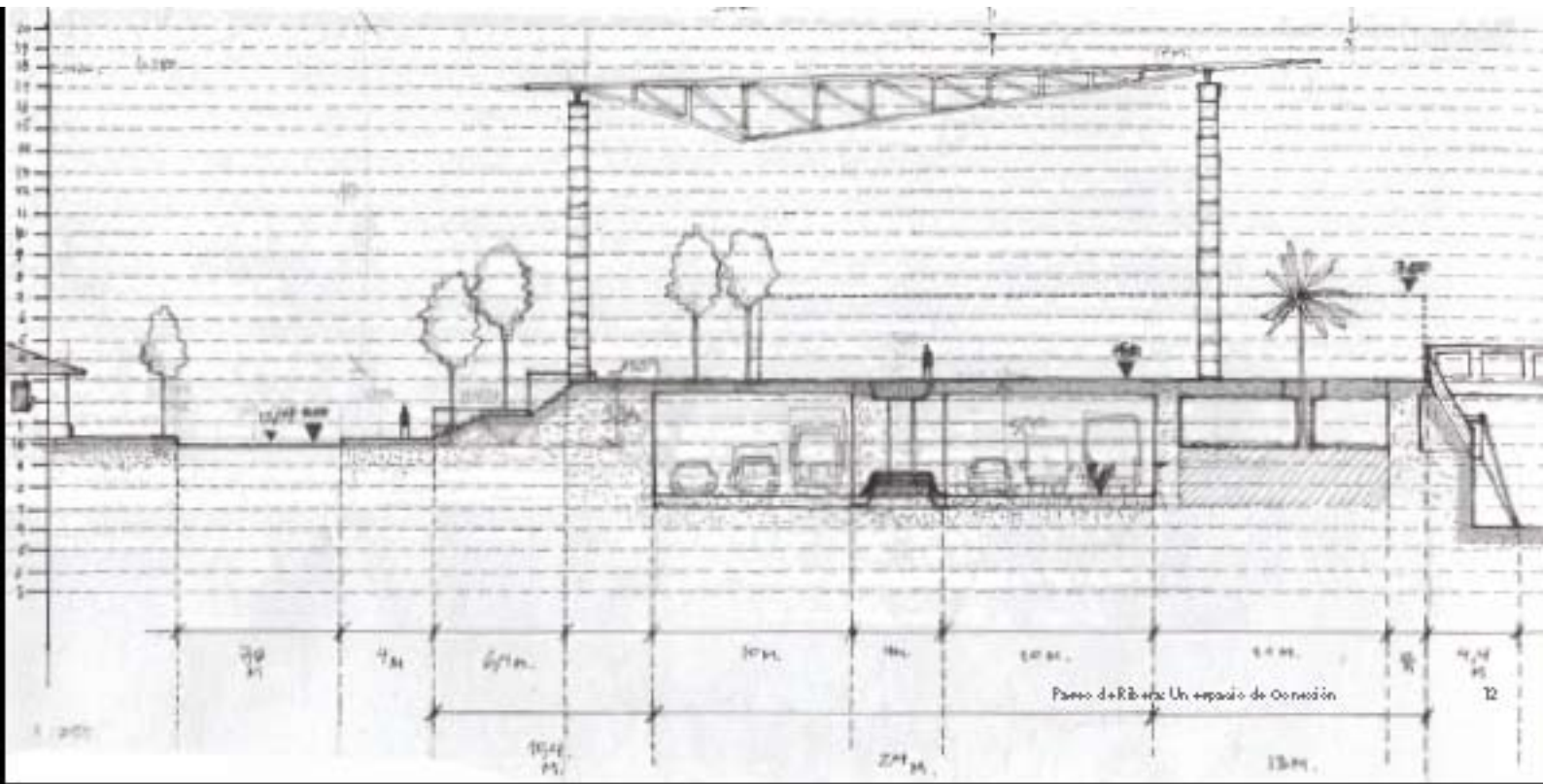
La sección como condición

La sección que compone el paseo es diseñada principalmente en función de dos variables: la mínima altura necesaria para cubrir la ronda en toda su extensión y las posibilidades de vegetación que podamos utilizar.

Para esto, se analizó mediante corte de calle toda la ronda, proporcionándonos dos condiciones de diseño:

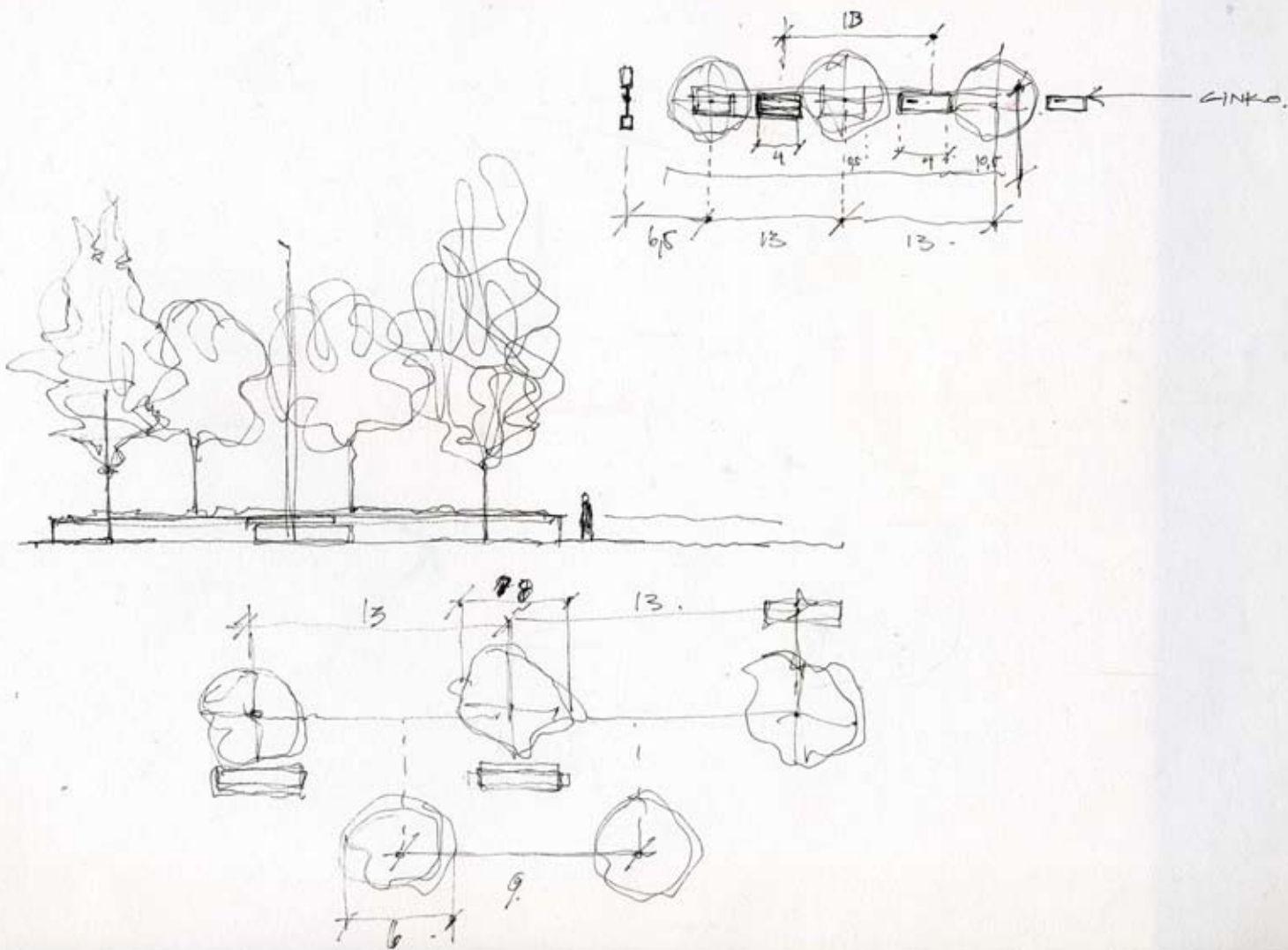
Primero, la altura de la plataforma: para cubrir la ronda era necesario conservar como mínimo 5 metros de altura para el libre tránsito de los vehículos bajo la plataforma. Esto nos ponía como condición el manejo de un muro del lado de pasaje Guayaquil y calle de Arbeca con una altura oscilante entre 1,2 metros y los 4 metros de alto. En los cuales debíamos ordenar y distribuir los accesos al paseo desde las calles aledañas a la zona industrial.

El segundo punto, la vegetación: el corte de sección nos definió el tipo de vegetación con el



que se compondría nuestro paseo, estableciendo 3 zonas:

- lado de la ribera del rio: al ser terreno llano utilizamos arboles de mayor dimensión que compondrían este skyline del paseo,

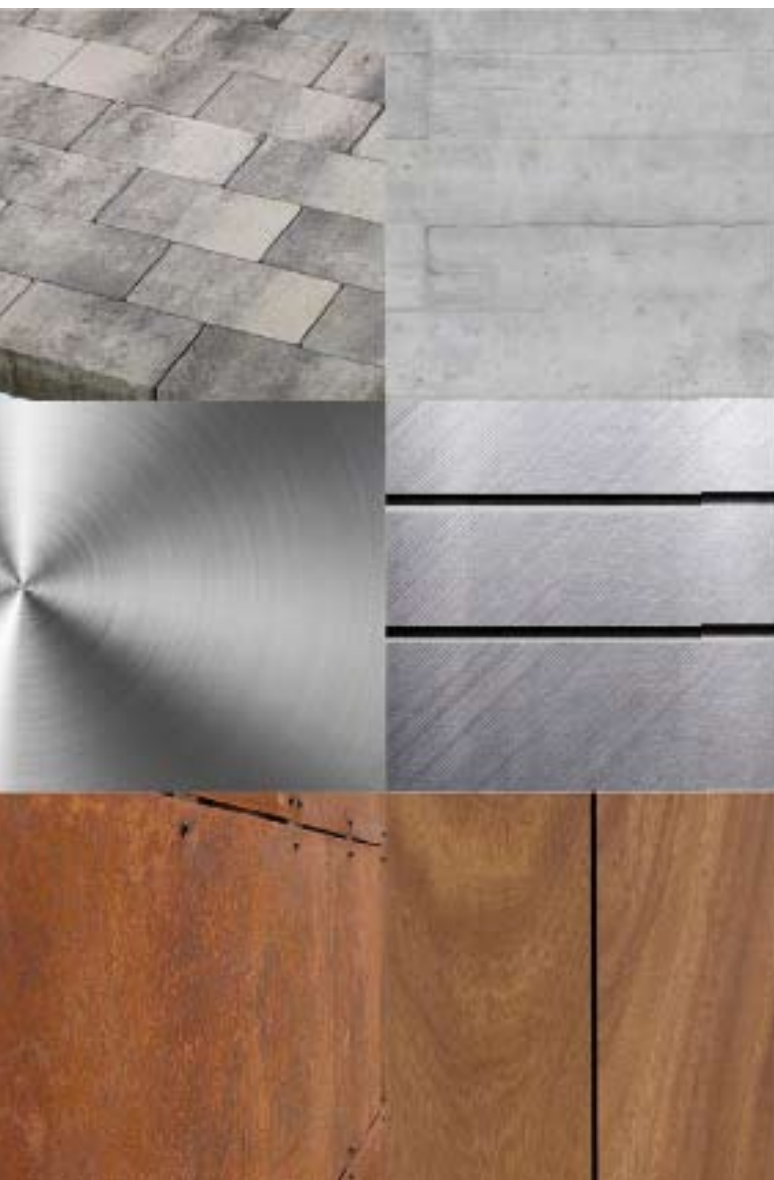


- sector central del camino: por ser lugares sobre la plataforma utilizamos jardineras para el diseño del área, o sea la raíz permitida debía acotarse a espacios de 1m de fondo aprox., por ende compondríamos el espacio con árboles de menor magnitud, pero utilizando distintas variedades cromáticas y de olor.

- la zona más cercana a la industria: el espacio estaba definido por los arboles prexistentes, en complemento a esta vegetación utilizamos árboles que fueran perennes, con la finalidad de tener todo el año vegetación en la zona.

Los materiales constructivos, mobiliario y el cromatismo del paseo:

Parta proyectar el espacio en cuestión se trabajó con elementos que funcionaran como soporte a la vegetación en tanto lo físico y lo cromático, no restando protagonismo si no funcionando como el soporte para que los elementos de vegetación y entorno natural logran tener la preponderancia necesaria en el espacio.



Para esto la paleta de colores de jardineras losetas y muros tendió a colores cenizas y grises, en estas gamas componer de los espacios correspondientes a caminos, ciclo vías, muros y jardineras.

muestras de colores y texturas seleccionadas para el diseño del paseo, en base a catalogos de empresas Breinco, Santa y Cole, Mmcite y Salvi



Vegetación

Especies del Paseo de Rivera

*Borde de río
del paseo de
Ribera*

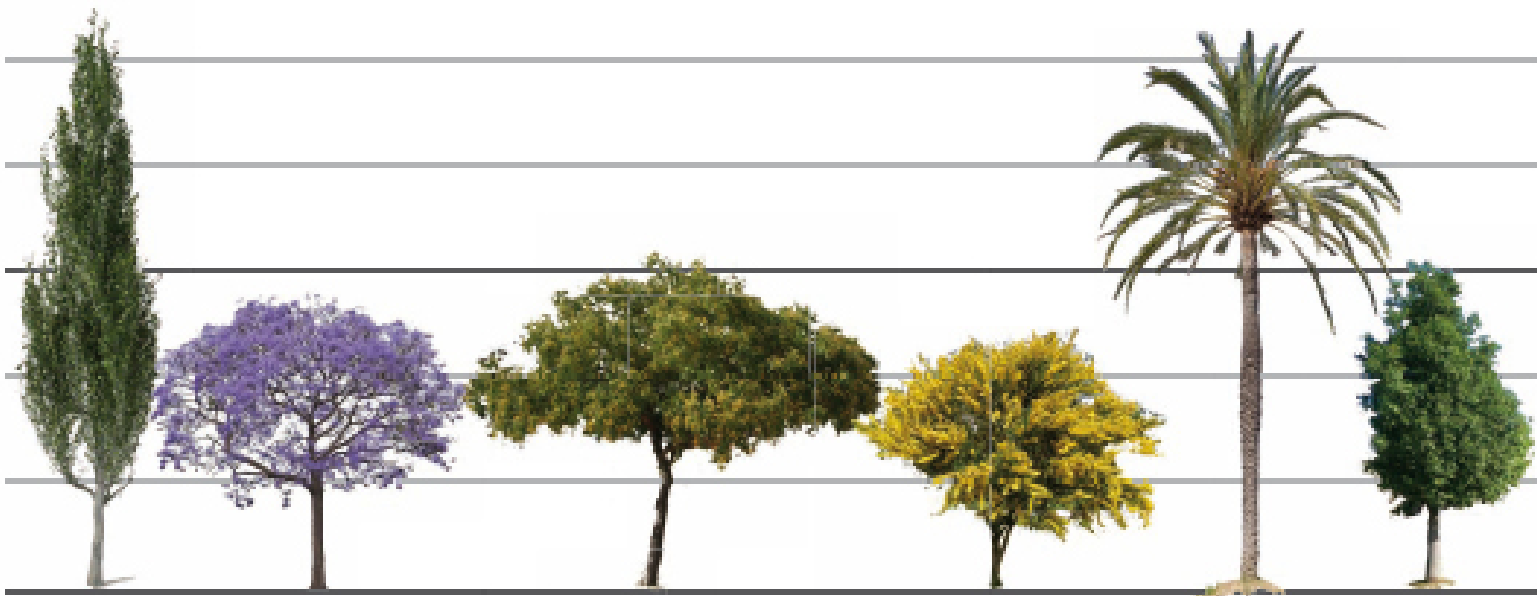
Jardineras Paseo central

*Vereda del paseo,
(zona de industria)*

30

15

0



Populus nigra
Álamo Negro

*Jacaranda
mimosifolia*
Jacarandá

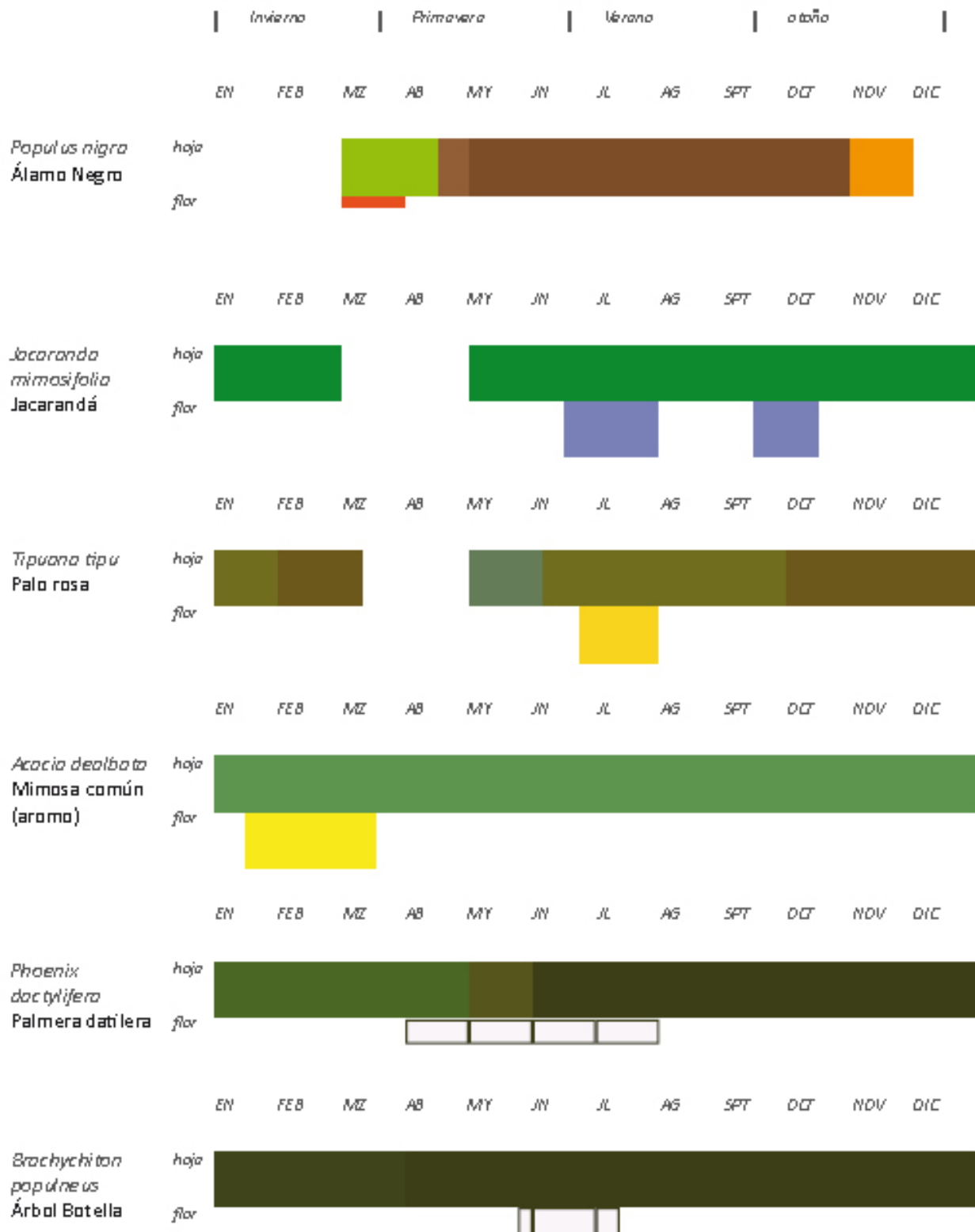
Tipuana tipu
Pa lo rosa

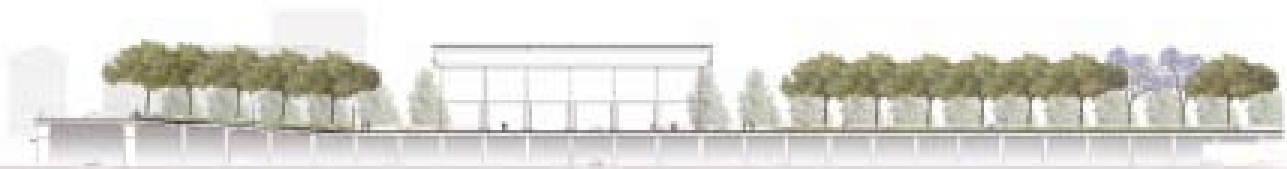
Acacia dealbata
Mimosa común
(aromo)

Phoenix dactylifera
Palmera datilera

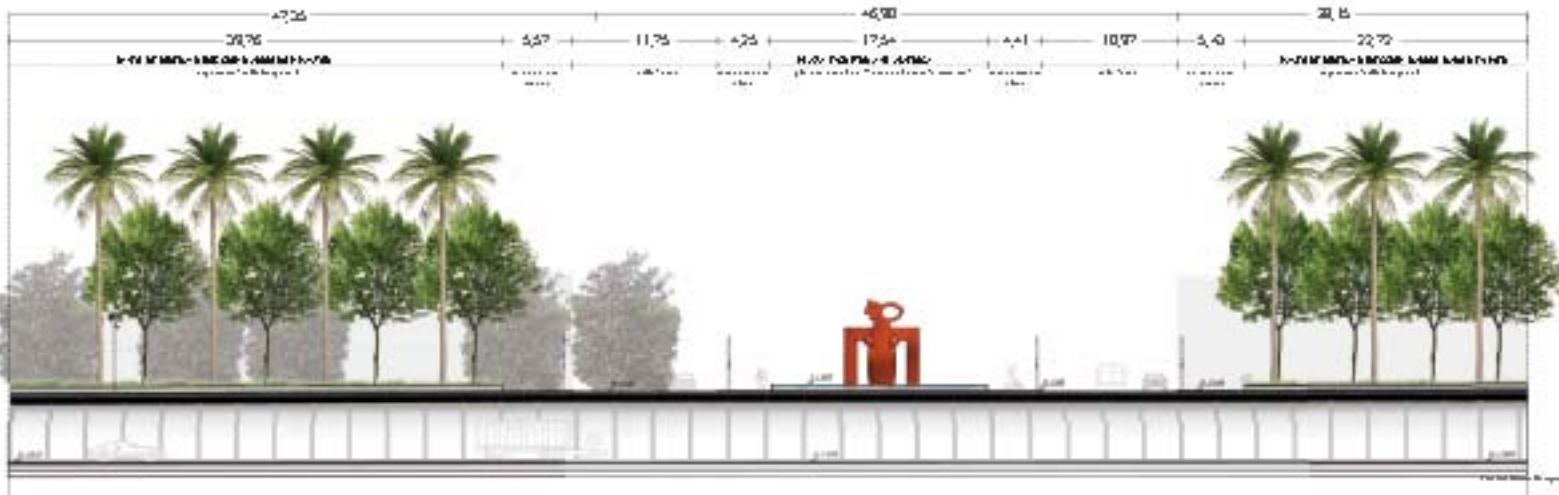
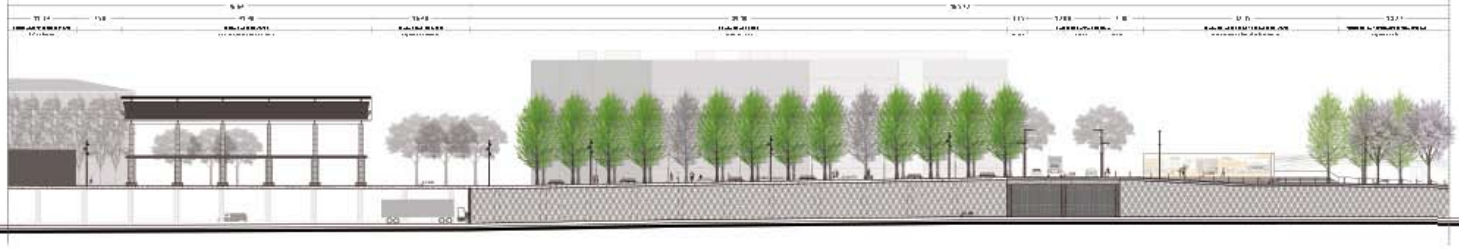
*Brachychiton
populneus*
Árbol Botella

Fichas Cromáticas Especies del Paseo de Ribera

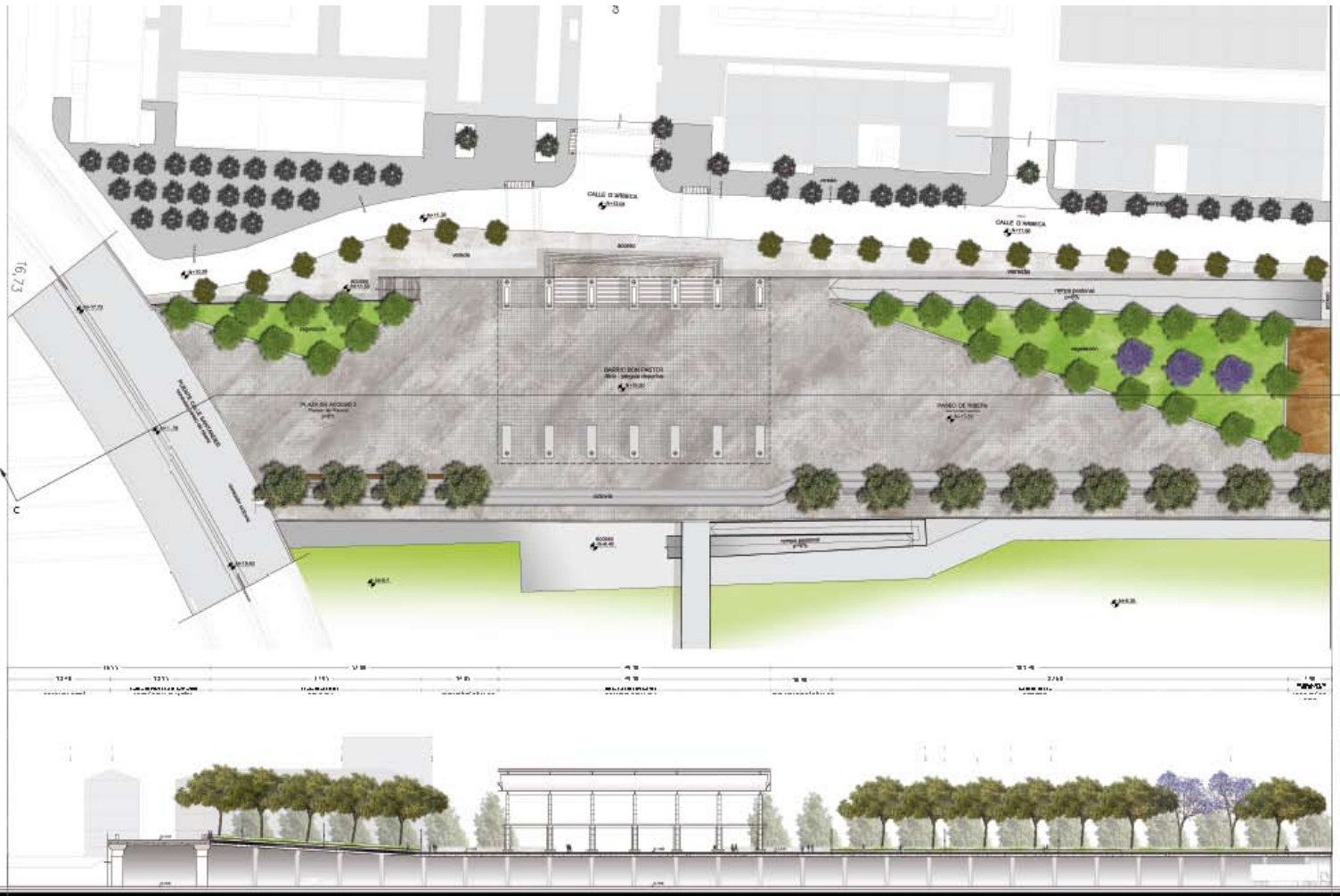




S E C C I O N E S

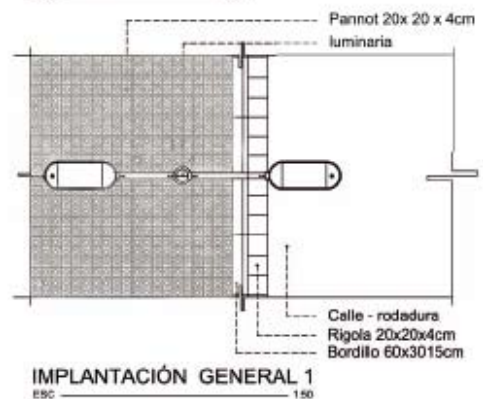
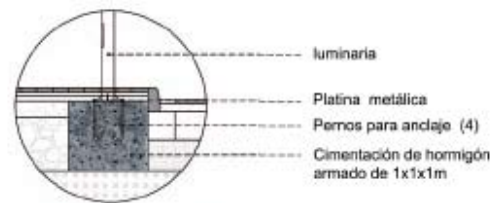
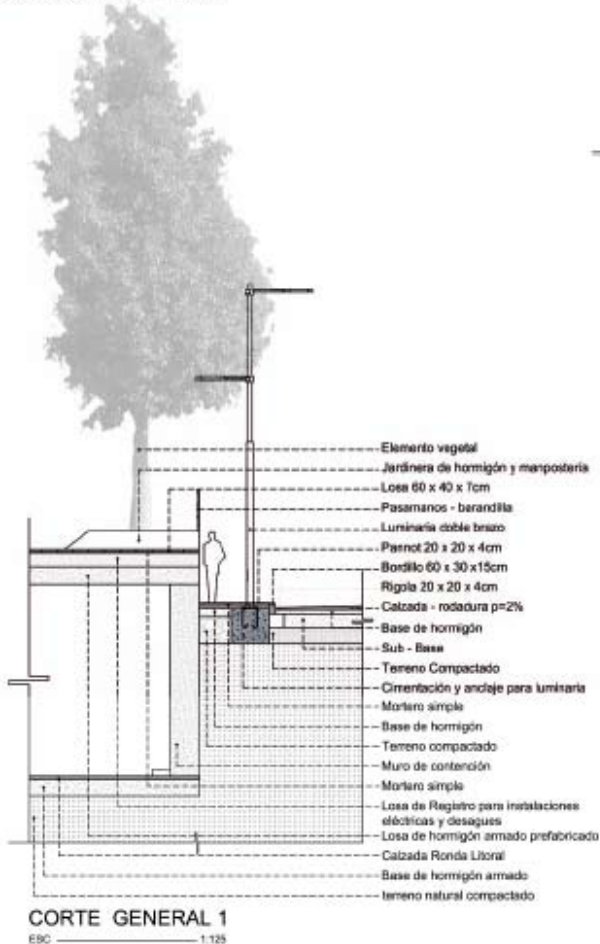






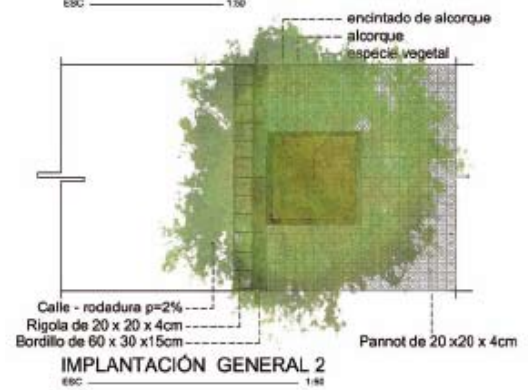
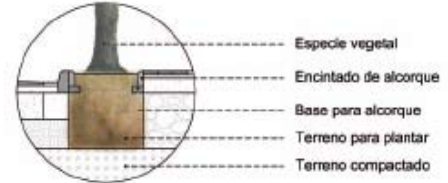
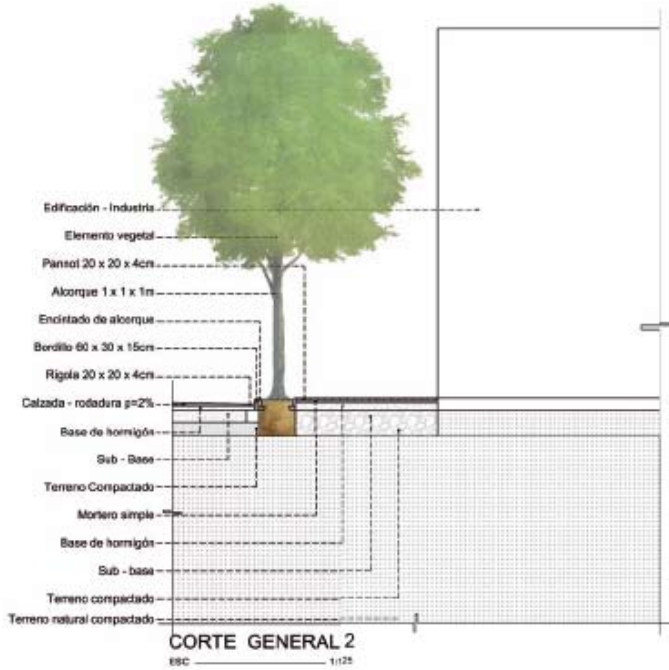
DETALLE Y ESPECIFICACIONES GENERALES

1. CIMENTACIÓN Y ANCLAJE LUMINARIA



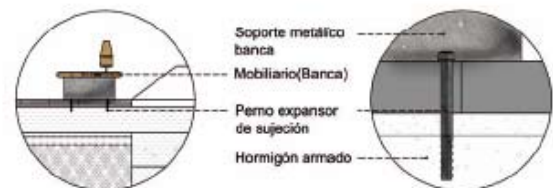
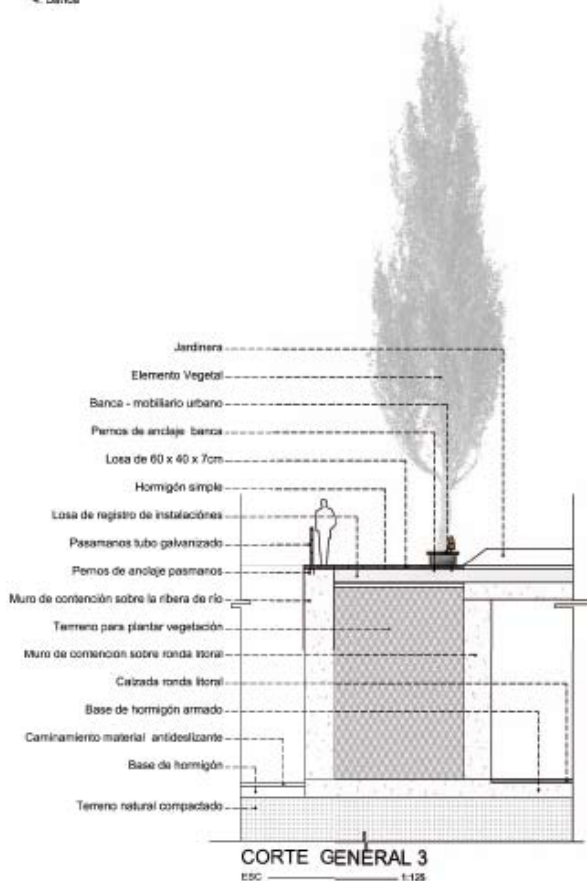
DETALLE Y ESPECIFICACIONES GENERALES

2. ALCORQUE



DETALLE Y ESPECIFICACIONES GENERALES

3. Pasamanos 4. Banca







Conclusión.

En la discusión del proyecto del Paseo de ribera, logramos evidenciar que el problema central del área era la desconexión preponderante que produce la ronda litoral como elemento divisor entre los barrios con la ribera del río, trayendo consigo la degradación del espacio y por ende su bajo uso. Al analizar esta problemática se hacía evidente que la intervención debía partir resolviendo esta área en cuestión.

Ante el ejercicio de proyecto y la problemática que traía consigo la ronda Litoral, nos propusimos abordar las mejoras centrando la mirada en la ciudad, en las calles de Barcelona para ver de qué manera esta tiende a resolver el problema de las rondas cuando cruzan la trama urbana, los barrios y lugares residenciales. Desde ahí se pudieron desprender las siguientes interrogantes; ¿Cuál es la constante que surge?, ¿cómo tiende volver a urdir la trama urbana para el uso del peatón?

En esta línea la evidencia de proyectos realizados en Barcelona nos muestra 2 posibles soluciones. En una primera opción, la idea de boulevard ordenando las calles semaforizando el área, con el fin de organizar los flujos vehiculares y los tiempos de circulación para hacer del lugar un espacio "transitable".

En nuestro caso la ronda litoral está bajo la línea de calles, lo que significa diseñar un boulevard hundido, un paseo al lado de la carretera. En sí, esta idea ya resulta compleja, pudiendo acentuar aún más la segregación de los barrios, aumentando la idea del muro divisor. Para agregar un factor problemático más, a lo largo de la historia el río Besos ha tenido episodios de aumento de caudal y rebalse producto de las lluvias, esto en el diseño del parque ha sido resuelto mediante sistemas de vaciado del río por medio de compuertas y muros de contención. Si en nuestra propuesta bajáramos el paseo al nivel de la ronda, este queda encajonado entre el muro del río y el muro conformado por las calles de la industria, en una suerte de surco. Por ende nuestro trabajo utiliza una segunda opción vista en la ciudad, El uso de coberturas para la construcción de espacios peatonales, cubriendo la ronda con la finalidad de construir sobre esta un nuevo espacio público.

Cubrir la ronda nos permitía dar continuidad a la trama de los barrios, conectando a nivel de calle Baro de Viver y Bon Pastor con el borde del río, y diseñar el área en cuestión con un nuevo espacio público peatonal. Que significa la conexión con la trama urbana y que además fija los lineamientos para la continuidad del paseo a lo largo de toda la ribera.

Esto en resumidas cuentas es ganar espacio público donde no lo había, lograr dar al peatón nuevos espacios por donde transitar, ganando ciudad para el uso a pie, que puede traducirse en la activación de estas zonas.