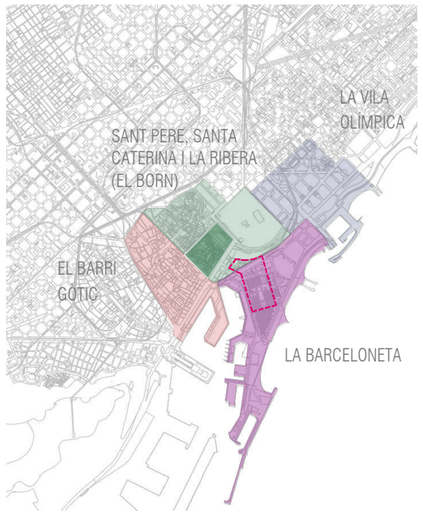
FRANJA URBANA PACIFICADA, POTENCIADA Y CAMINABLE PARA LOS VECINOS DE LA BARCELONETA

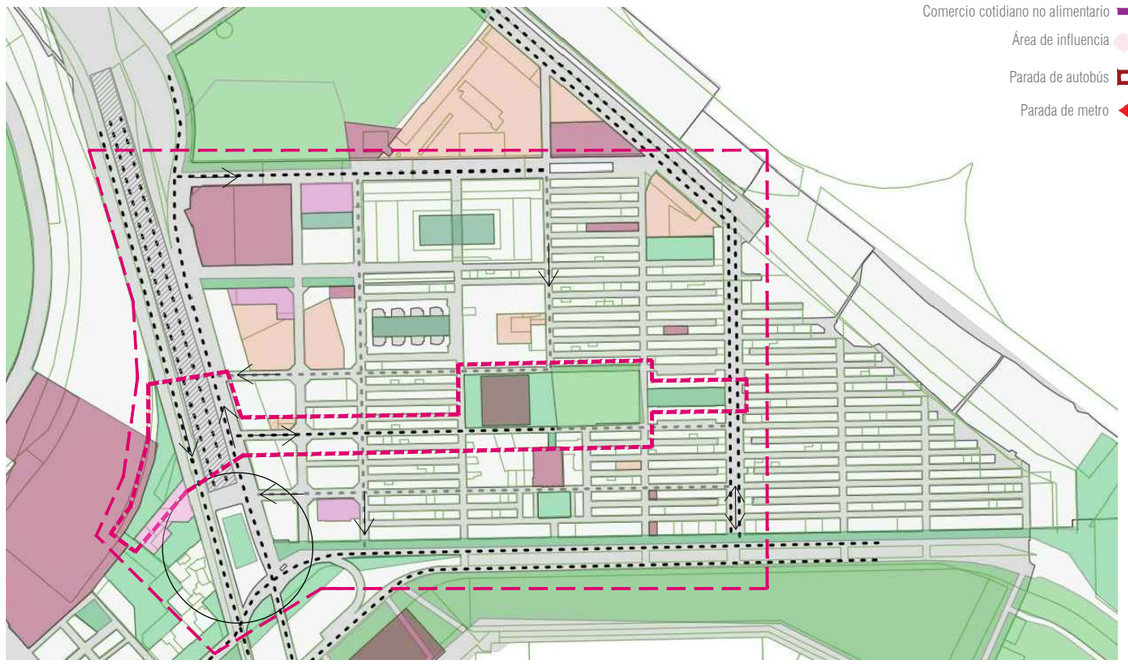
PIZARRO-BALUARD

¿Cómo recuperar un espacio estancial y de caminabilidad para los vecinos?

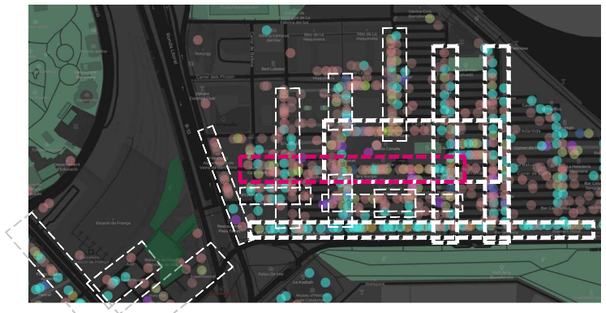


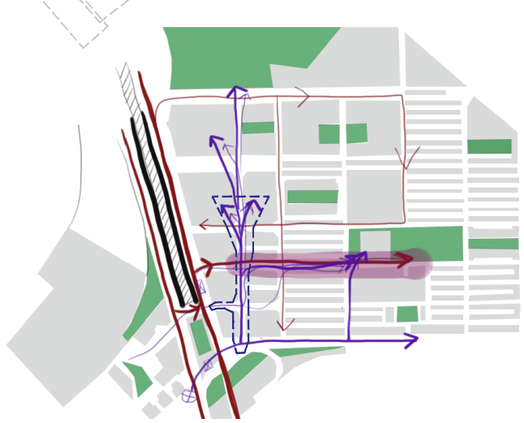
EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS TÉCNICOS
ESCUELAS, LUGARES DE ESTUDIO
VIVIENDAS/RESIDENCIAS RÉGIMEN ESPECIAL (ESTUDIANTES, MAYORES)
PASO DE PEATONES
APARCAMIENTO GENERAL / MOTOS / BICIS
ESPACIO DE VIALIDAD COMPARTIDA Y PLATAFORMA ÚNICA
CARRILES BICI

Actividades privadas, consultorías
Talleres, reparaciones
Comercio alimentario
Comercio cotidiano no alimentario
Área de influencia
Parada de autobús
Parada de metro
Cooperativa, asociación, casal
Local sin uso
Comercio ocio y cultura
Restaurantes, bares
Área alto nivel de interacción social
Bicing
Parking subterráneo
Fuente pública



EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS TÉCNICOS
ESCUELAS, ZONAS DE ESTUDIO
VIVIENDAS/RÉGIMEN ESPECIAL-SOCIAL (ESTUDIANTES, MAYORES)
ESPACIOS VERDES
VIARIO SOTERRADO ABIERTO
MOVILIDAD RODADA, INTENSIDAD ELEVADA
MOVILIDAD RODADA, INTENSIDAD MEDIA
SENTIDO DE LA MOVILIDAD RODADA
PUNTO DE CONEXIÓN ENTRE BARRIOS BARCELONETA-BORN
ÁMBITO DE ANÁLISIS
ÁMBITO DE PROYECTO





La franja urbana compuesta por la calle Pizarro y la calle Baluard es un foco de conflicto entre la movilidad rodada y la caminabilidad de los vecinos. Se trata del primer eje de acceso rodado al barrio de la Barceloneta, que deriva en el parking subterráneo construido bajo la plaza central del barrio, donde se ubican el mercado y la mayor extensión de espacio verde dentro del tejido que lo conforma; siendo un foco de atracción para la vida vecinal y la cohesión social. No se trata de reformular el acceso de los vehículos al barrio, si no de configurar un espacio de convivencia pacificada entre la ya existente vida de barrio que confluye por la franja de proyecto y la necesidad funcional de hacerla permeable para el acceso rodado.

Restaurantes, bares, hoteles
Comercio cotidiano alimentario
Comercio cotidiano no alimentario
Mercados
Comercio ocio y cultura
Comercio, otros
Reparaciones, servicios
Flujo de movimiento rodado
Flujo de recorrido caminable más usado
Camino escolar
Zona de conflicto y superposición de flujos

Los accesos al barrio están claramente delimitados. Por una parte, es totalmente accesible desde el Passeig de Joan de Borbó, más utilizado en un contexto de paseo relajado, creando conexiones transversales con el tejido urbano. Por otra parte, si hablamos desde un contexto más funcional y de uso por parte de los vecinos, se ve limitado a un par de puntos concretos, siendo uno de ellos la "zona de interconectividad (metro, autobuses, bicing). De hecho, la conexión real con el barrio del Born, con los espacios anexos al Baluard del Migdia, a la estació de França, se encuentra tratado de una forma bastante marginal, teniendo que amoldarse al trazado imperante de la Ronda Litoral.

FRANJA URBANA PACIFICADA, POTENCIADA Y CAMINABLE PARA LOS VECINOS DE LA BARCELONETA
PIZARRO-BALUARD

¿Cómo recuperar un espacio estancial y de caminabilidad para los vecinos?

Se trata de recuperar el carácter caminable y estancial de una franja de uno de los barrios con mayor vida y movimiento en el espacio público de la ciudad de Barcelona. Sin tener que expulsar de manera tajante el paso de vehículos, puesto que en el tramo concreto de proyecto es esencial para la vida funcional del barrio, se crea una franja de convivencia entre las distintas movilidades, dejando claro, no obstante, que el peatón es el claro favorito de cara a su uso.

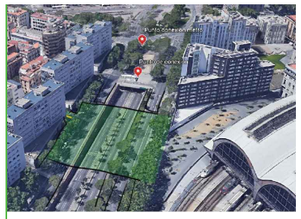
Para estructurar una intervención ordenada, participada, con seguimiento y realista, se han definido tres fases dentro del proyecto de transformación:

FASE I:
pacificación y caminabilidad de la franja Pizarro-Baluard.
FASE II:
CONCURSO "Conectividad de los corredores verdes urbanos: creación de espacio verde estancial y de relación entre barrios".
FASE III:
recuperación del espacio caminable y habitable del eje Baluard de la plaza del Poeta Boscà.

FASE II

Urbanización del Baluard del Migdia, Lola Domènech

FASE II



CONCURSO: creación de un espacio verde de conexión con el barrio del Born, plataforma a modo de "cubierta" del parte del trazado soterrado la Ronda Litoral. (Diseño participativo)

FASE I

Pizarro, tramo I:
Aunque la sección dedicada al peatón y al viario está bastante equilibrada, al formar parte de una franja más amplia se tratará como el resto de los tramos, con plataforma única y pavimentación más permeable. Se mantendrán algunos de los espacios de estacionamiento.

FASE I

Cruce Pizarro-Ginebra:
intensidad media de paso de vehículos desde la calle Ginebra. Al crear un plataforma única, el tráfico transversal deberá respetar la prioridad del paso peatonal. Se producirá una disminución de la velocidad metros antes de la intersección, pacificando así mismo esa franja "previa" de viario.
Chaflanes con usos de mucha atracción e interacción social.

FASE I

Inicio de la plaza del mercado: Unificando la cota de la plataforma única existente del mercado/calle de la Maquinista, se crea la expansión del espacio público estancial y caminable de la plaza penetrando hacia el resto del barrio por medio de la franja.

Actividades privadas, consultorías
Talleres, reparaciones
Comercio alimentario
Comercio cotidiano no alimentario
Equipamientos, servicios técnicos
Bicing
Paradas autobús
Cooperativa, asociación, casal
Local sin uso
Comercio ocio y cultura
Restaurantes, bares
Escuelas, lugares de estudio
Carriles bicicletas
Fuente pública

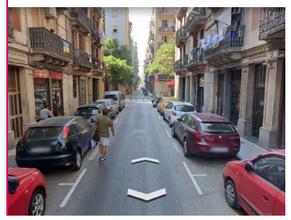
Punto de conexión con el barrio, única área actual de acceso desde el barrio del Born.

FASE II

Cruce Pizarro-Balboa:
plataforma única, recuperación de espacio estancial. Se trata de un cruce con un camino escolar muy transitado, con la presencia de una fuente y uso de los chaflanes edificados por entidades con bastante interacción social.

FASE I

Pizarro, tramo II:
tramo totalmente supeditado al tráfico rodado, con aparcamiento en ambos lados de la calle. Recuperación de accesibilidad vecinal, puesto que las aceras no llegan al metro de anchura; plataforma única estancial y habitable, con presencia de arbolado y vegetación arbustiva.



FASE I

Baluard:
tramo de poca accesibilidad peatonal, con aceras que no llegan al metro de anchura, aparcamiento de motos en un lateral, ausencia de vegetación. Plataforma única, protagonismo del peatón frente a la movilidad rodada, vegetación.

FASE I

Espacio a recuperar de la plaza del mercado, el eje lateral Baluard; plataforma única estancial para aprovechamiento de los vecinos y las actividades que se realizan en las plantas bajas del frente edificado. Franja de convivencia entre el flujo de movilidad rodada funcional y el resto de usos del espacio.

FASE III

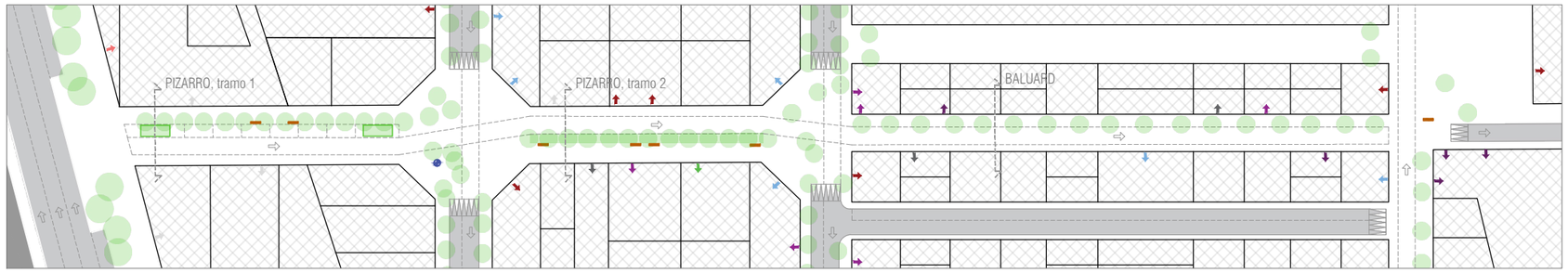
Entrada al parking subterráneo ubicado en la plaza del mercado. Sin prohibir el acceso rodado, con la plataforma única se deja clara la intención de que el peatón y el usuario del espacio estancial público tienen prioridad. Pacificación del tráfico, disminución de la velocidad; convivencia.

Ampliación de la plaza del mercado supeditando el eje Baluard al peatón. Recuperación del espacio libre público en convivencia con el paso pacificado de vehículos.

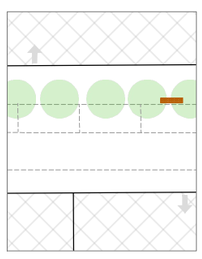
FASE III

FRANJA URBANA PACIFICADA, POTENCIADA Y CAMINABLE PARA LOS VECINOS DE LA BARCELONETA
PIZARRO-BALUARD

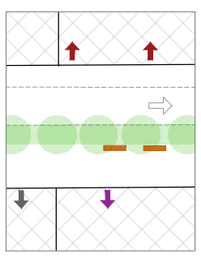
¿Cómo recuperar un espacio estancial y de caminabilidad para los vecinos?



Espacio caminable siguiendo una continuidad funcional en su trazado. Uso compartido entre los peatones y el vehículo, movilidad rodada pacificada por medio de un trazado no lineal, franja potenciada por medio de la mejora de sus características de confort y verde urbano, con estrategias de diseño pasivo para una mejora acústica y térmica del lugar.

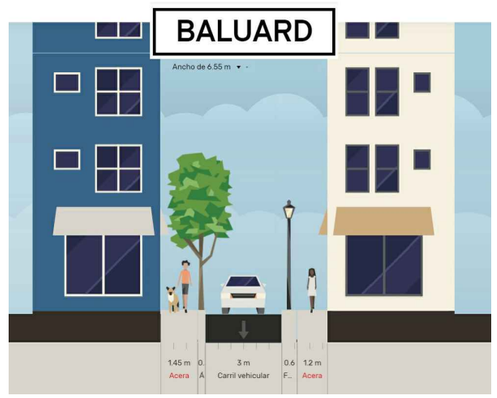


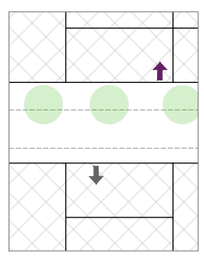
Único tramo donde se coloca zona de aparcamiento mixto, que podrá ser utilizado por los vecinos de forma flexible y consensuada por medio de PARKLETS, que activarán el uso estancial de esta zona de la franja actualmente infrautilizada.



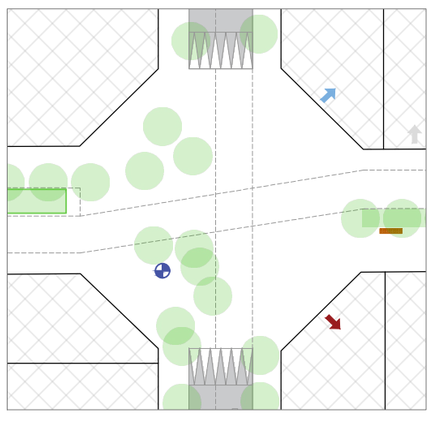
Tramo con mucho uso estancial debido a las actividades existentes a pie de calle y a la existencia de viviendas en las plantas bajas.

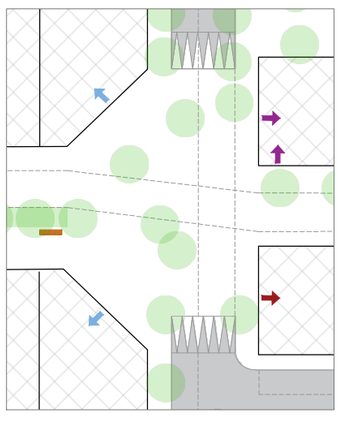
Arbolado en franja, zona de arbusto bajo, bancos.





Tramo de escasa anchura pero suficiente para la convivencia entre los distintos tipos de movilidad e incluso el uso estancial del espacio. Diseño similar al de calles existentes en el barrio.





Cruces-plaza estanciales y caminables, siendo el peatón el usuario preferente del espacio, haciendo que la accesibilidad sea justa y equitativa, facilitando su uso para todo tipo de usuarios.

Marcando límites para los espacios ocupados por los bares y restaurantes existentes, ya que aumentar el espacio estancial para el peatón no significa un aumento de la superfície de terraza.

Carrer dels Magatzems, a escasos metros de la franja de proyecto. Espacio de referencia en el criterio de diseño, siguiendo la imagen y la percepción existente del barrio por parte de sus vecinos. Procurando siempre mantener la identidad del lugar, llevando a cabo una intervención diseñada desde un punto de vista socioambiental.

FASE I
Pacificación y caminabilidad de la franja Pizarro-Baluard.

Recuperación del espacio para el vecindario, volviendo a su carácter social, habitable, de disfrute. Sin llegar a crear una franja peatonal, puesto que el paso de la movilidad rodada es una característica funcional que se ha comprobado que debe seguir existiendo en este tramo, se llevan a cabo actuaciones que pacifican el tráfico de vehículos y crean esa convivencia necesaria con los peatones y con los usuarios del espacio.

La problemática inicial es clara, ya que actualmente el reparto del espacio en dichas franjas no es el adecuado, ni si quiera equitativo. La vida que se desarrolla tanto en el espacio público como en las plantas bajas de los edificios que lo definen morfológicamente es inmensa, incluso en la situación actual de choque entre los diferentes usos. Todo el barrio de la Barceloneta se define por la cantidad de vida y actividades que se desarrollan en sus calles, y una de las más utilizadas coincide con el paso indiscriminado de vehículos, estando también presentes de forma continua en los numerosos aparcamientos existentes.

Por todo ello, los índices más claros a evaluar son el porcentaje de espacio viario para el peatón frente al vehículo y los relacionados con la caminabilidad. Otros índices a tener en cuenta serán de tipo ambiental, tales como el confort acústico y térmico.

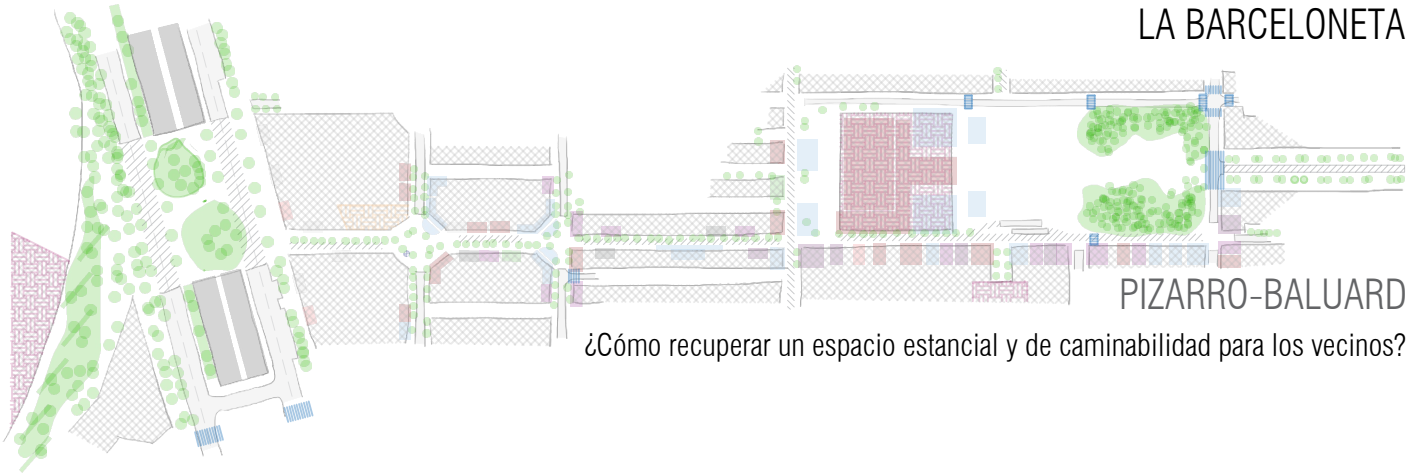
. Espacio viario para el peatón frente al vehículo:
Actualmente, nos encontramos con menos del 50% de espacio para el peatón frente al vehículo, llegando incluso a un 37'8% en el tramo 2 de Pizarro. La normativa establece esta relación en, al menos, un 60% del espacio para el peatón. Con el nuevo trazado en plataforma única, el espacio real para el vehículo se minimiza, siendo un espacio compartido en el que el peatón puede usar también la zona exclusiva para el paso de vehículos. Solo se mantendrían algunas de las plazas de aparcamiento actuales en el tramo 1 de Pizarro, dándole el resto del espacio al peatón.

. "Walkability", caminabilidad:
Un aspecto básico a tener en cuenta en la transformación de la franja de proyecto es su capacidad para ser caminada atendiendo a cuatro variables:

- Accesibilidad: se observa la gran escasez de anchura en las aceras, así como el trazado serpenteante de los pasos de peatones y el acceso a los mismos.
- Seguridad: se trata de la primera vía de acceso al barrio por su parte superior, desembocando en un parking subterráneo. A pesar de que se cumplen los límites de velocidad establecidos, al tratarse de un trazado recto sin ningún tipo de obstáculos hasta llegar a la plaza, la confianza de los conductores se traduce en una sensación percibida de inseguridad por parte del peatón.
- Confort: escasez de mobiliario urbano, poca o nula densidad de arbolado. No se trata de un espacio que invite a su estancia prolongada; por su diseño actual se trata más bien de espacios de paso, a pesar de que contiene mucha vida y servicios a lo largo de su desarrollo.
- Atracción: al tratarse de un barrio de alta densidad con tradición de uso intensivo del espacio público, en la Fase I no será considerado un indicador. La franja por sí actualmente cuenta con gran complejidad comercial y equipamientos cercanos (menos de 15 minutos).

La transformación hacia un espacio más igualitario y accesible se llevará a cabo por medio de estrategias de diseño, participación y gestión del espacio.

FRANJA URBANA PACIFICADA, POTENCIADA Y CAMINABLE PARA LOS VECINOS DE LA BARCELONETA



PIZARRO-BALUARD

¿Cómo recuperar un espacio estancial y de caminabilidad para los vecinos?

La franja urbana compuesta por la calle Pizarro y la calle Baluard es un foco de conflicto entre la movilidad rodada y la caminabilidad de los vecinos. Se trata del primer eje de acceso rodado al barrio de la Barceloneta, que deriva en el parking subterráneo construido bajo la plaza central del barrio donde se ubican el mercado y la mayor extensión de espacio verde dentro del tejido que lo conforma; siendo un foco de atracción para la vida vecinal y la cohesión social. No se trata de reformular el acceso de los vehículos al barrio, si no de configurar un espacio de convivencia pacificada entre la ya existente vida de barrio que confluye por la franja de proyecto y la necesidad funcional de hacerla permeable para el acceso rodado.

Mediante el análisis y diagnóstico de un área amplia que engloba la mayor parte del barrio así como las zonas cercanas al vecino barrio del Born, sumado al estudio del ámbito más acotado de proyecto, se observan los conflictos y problemáticas existentes a distintos niveles, desde el tipo de movilidad, el desequilibrio en la accesibilidad peatonal y la escasez de elementos naturales, hasta la conexión real y percibida de esa zona del barrio con el resto de la ciudad. Para ello, se presta una especial atención a indicadores referentes al espacio público y su habitabilidad, como son las diferentes características incluidas en el indicador de la caminabilidad, así como a indicadores pertenecientes a la movilidad, más concretamente a su funcionalidad, evidenciando el reparto desequilibrado e injusto entre el espacio peatonal y el espacio vehicular. Otros indicadores interesantes son los referidos al confort acústico y térmico. A parte de los mencionados, en cada fase de proyecto se incluirán otro tipo de indicadores para ayudar al análisis en detalle de la zona.

Dado que la potencialidad de la franja se encuentra en su vida social y su capacidad de conexión entre la Barceloneta y el vecino barrio del Born por medio del espacio en el que se ubica el Baluard del Migdia junto con los edificios de vivienda social en la manzana de la cercana estación de França, se pretende intervenir en el espacio existente por medio de estrategias de diseño, participación y gestión del mismo estructuradas en tres distintas fases de proyecto. Todas ellas formadas por un equipo técnico-multidisciplinar de diseño y mediación entre el Ayuntamiento y los vecinos y/o las posibles asociaciones vecinales creadas a raíz del proyecto, siguiendo una lógica de información, diseño participativo y posterior seguimiento de la actuación para sus evaluaciones programadas.

FASE I: Pacificación y caminabilidad de la franja Pizarro-Baluard.
Intervención de mayor urgencia para solventar los problemas del uso del espacio existentes. Aplicación del criterio para la "Ciudad de 1 minuto", la iniciativa sueca que aplica estrategias para la recuperación del uso y habitabilidad del espacio público. Creación de plataforma única en toda la franja, con el trazado no lineal para los vehículos marcado en el pavimento, plantación de arbolado y arbustiva local para mejora de la calidad física y visual del espacio, implantación de elementos de mobiliario urbano. En el tramo inicial se dejarán espacios de aparcamiento, que convivirán con elementos parklets que se instalarán según el criterio de los vecinos y/o para su posible uso por parte del Centro de Formación de Adultos, creando actividades y usos diferentes que potencian la cohesión social y el buen ambiente y uso del espacio.

FASE II: CONCURSO "Conectividad de los corredores verdes urbanos: creación de espacio verde estancial y de relación entre barrios".
Concurso para el diseño y construcción de una plataforma a modo de cubierta del viario soterrado existente de la Ronda Litoral para la continuidad de los corredores y espacios verdes urbanos existentes, desde la plaza del mercado al Baluard del Migdia. Extensión amplia de espacio libre ampliando el ya existente espacio público ubicado entre las viviendas sociales y la estación de França. Potenciando y creando un espacio necesario de conexión actualmente separado de forma abrupta por la Ronda Litoral.

FASE III: Recuperación del espacio caminable y habitable del eje Baluard de la plaza del Poeta Boscà.
Fase de proyecto en la que se recupera el área de espacio estancial y para el peatón de uno de los laterales de la plaza del mercado, actualmente dividida de forma física y perceptiva por la existencia de un carril de movilidad rodada construida a distinta cota con respecto del resto del espacio.