



Cuerpos de Agua Como Estrategia Urbanística del Realce del Espacio Público Peatonal

Programa de Desarrollo Profesional UPR/UPPR/ATI
Consejero : Dr. Gabriel Moreno

Hugo Colón Acevedo
Escuela de Arquitectura UPRRP



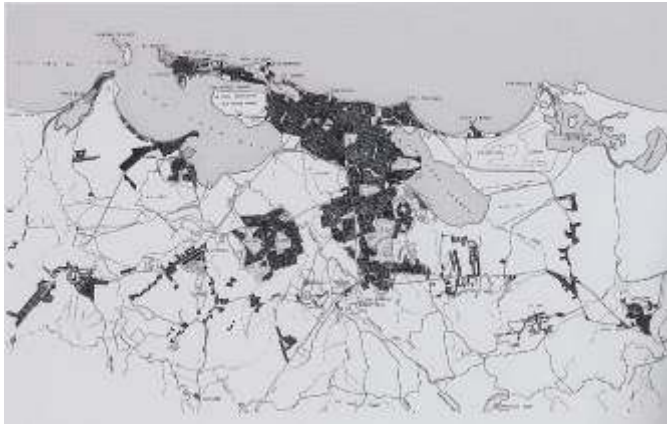
“Rivers are the last open valleys of the urban terrain, the last remaining paths where man may re-establish his rights of access and enjoyment”

Roy Mann, Rivers in the City

Problema

- Actualmente existen muy pocos espacios públicos en Puerto Rico que incorporen el uso de los cuerpos de agua como parte de proyectos de realce a la transportación y el espacio público como existen en otros países.
- La tendencia hasta hace poco era esconder los cuerpos de agua canalizándolos o entubándolos. Sin embargo en la actualidad esta tendencia se ha revertido y ahora se intenta usar los cuerpos de agua como elementos que enriquecen el espacio público y el entorno urbano.





- Durante los últimos 50 años la ciudad ha crecido de manera desparramada produciendo una zona de 1,010 kilómetros cuadrados siendo un 70 % de área construida y un 30% de áreas verdes intermedias.

- Muchas de las áreas verdes no fueron debidamente integradas al modelo de la ciudad proyectada provocando que muchas se convirtieran en lugares baldíos trayendo a su vez otros problemas sociales y ambientales.



70% built



30% green

Consecuencias del Abandono y rechazo de los Ríos

1. Contaminación:

- La destrucción de los cuerpos de agua como ríos y quebradas está asociada a la ciudad desparramada que necesita mucho espacio por su dependencia del auto como medio de transporte. Los ríos y otros cuerpos de agua son canalizados o eliminados para satisfacer la enorme demanda de suelo que requiere este tipo de ciudad dirigida al auto. Destrucción de ecosistemas en los ríos, contaminación de las aguas marinas, lo que se traduce en pérdida de biodiversidad.
- La Agencia Protectora del Ambiente (EPA) y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) afirman que dentro de toda la nación estos cuerpos arrastran 1.2 billones yardas cúbicas de sedimento contaminado debido en gran parte a la canalización y modificaciones hechas a estos ríos para la construcción de la ciudad desparramada.
- El sedimento destruye los ecosistemas en los ríos, contamina las aguas marinas, lo que se traduce en pérdida de biodiversidad.

2. Sociales:

- Al contaminarse las aguas existe la posibilidad de contaminar abastecimientos de agua potable además de crear ambiente propicio para sabandijas y otras pestes.
- Estos lugares abandonados se prestan a que sean utilizados como basureros clandestinos y escenarios de actos ilegales.



Objetivo



- El diseño de un espacio público y su relación con el transporte asociado a un centro urbano tradicional, Río Piedras.
- Fomentar la incorporación de un cuerpo de agua como estrategia de realce del espacio público asociado al transporte colectivo
- Busca alternativas para posibles acercamientos arquitectónicos y urbanísticos para incorporarlos nuevamente al tejido urbano como espacio de disfrute de todos.

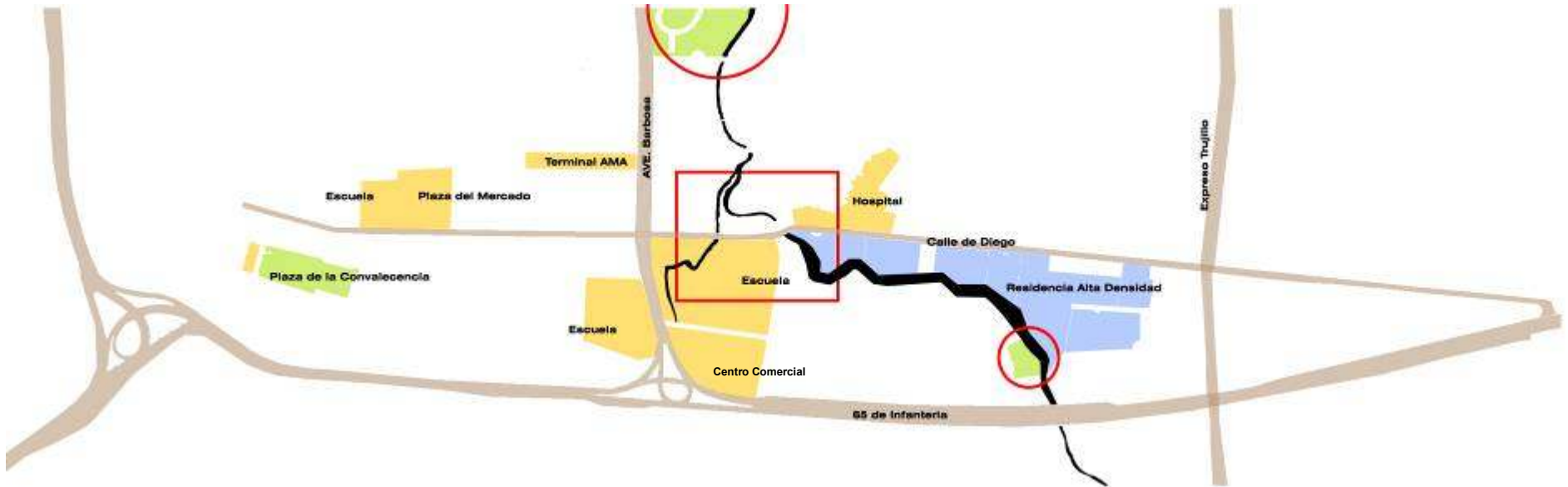


¿Por qué Río Piedras?



- Río Piedras es una de las zonas de mayor densidad poblacional y de mayor uso del transporte colectivo.
- Según el Plan de Desarrollo de Río Piedras del 1999 un 45 % de los usuarios del Transporte Colectivo están vinculados a esta área de la ciudad. Siendo el terminal de Río Piedras en Capetillo uno de los mas importantes con las rutas A3, A6, A9,A52, B4, B15, B26, B28, B29, B40, C18, C31, Metrobús I.
- Es además, uno de los nodos más importantes, dentro del cual se encuentran importantes agencias gubernamentales y una serie de comunidades tanto residenciales como comerciales y de educación.
- Se encuentra ubicada en la vertiente con mayor cantidad de precipitación de la isla provocando una cantidad mayor de fuentes fluviales.

Zona a Intervenir:



Calle de Diego con intersección con la avenida Barbosa del lado este.

Características:

- Alta Densidad Poblacional
- Usos Mixtos (Hospital, centros comerciales, escuelas, vivienda unifamiliar, vivienda multifamiliar)
- Disponibilidad de Transporte Colectivo (AMA B26,B41,B15. Carros Públicos)
- Cercanía al centro urbano de Río Piedras y al Recinto Universitario.
- Accesible a vías de gran importancia de Río Piedras (Ave. Barbosa, Expreso de Trujillo, 65 de Infantería, Calle de Diego)
- Ausencia de infraestructura peatonal.

RÍO PIEDRAS



EDIFICIOS IMPORTANTES

RESIDENCIA ALTA DENSIDAD

ZONA A INVESTIGAR

1. HOSPITAL SAN FRANCISCO
2. ESCUELA
3. ESTACIÓN DE AUTOBUSES
4. CENTRO COMERCIAL
5. ESCUELA
6. PLAZA DEL MERCADO
7. PLAZA DE LA CONVALENCIA



Beneficios de parque lineales en riberas

Ambientales y Ecológicos:

- Mejora ambiente urbano y preservar el paisaje
- Mejorar calidad de Agua
- Proteger calidad de Aire
- Mitigar riesgos de inundaciones

Salud y Recreación:

- Oportunidades para una diversidad de actividades recreativas al aire libre.
- Ofrece rutas seguras para caminar y correr bicicleta
- Promueve el ejercicio físico

Económicos:

- Ayuda a aumentar el valor de las propiedades adyacentes a las veredas o vías verdes.
- Mejora la economía del área creando pequeños negocios
- Provee oportunidades de trabajo con la construcción y con las actividades de operación y mantenimiento de las mismas
- Fomenta la actividad turística local y de visitantes
- Promueve la revitalización de las comunidades que atraviesa

Calendario de Trabajo

Agosto - Septiembre - Octubre

- Definición de Problema
- Desarrollo y Presentación de Propuesta de Investigación

Octubre - Noviembre – Diciembre

- Búsqueda de Precedentes Arquitectónicos
- Recopilación de Datos en el lugar a investigar
- Búsqueda de Información pertinente al tema de estudio en las diferentes agencias de gobierno como el DTOP, DRNA, USACE, EPA
- Informe y diseño esquemático de la propuesta

Enero – Mayo

- Continuar investigación pertinente al lugar y proyectos similares en otros países
- Proceso de Diseño
- Informe Final y Diseño arquitectónico y urbanístico del área

Bibliografía

- Acevedo, Ramón L., Diez Trigo, Sarah y Moran Arce, Lucas. (2004). *Gran Enciclopedia de Puerto Rico* (Vol. 15). San Juan, P. R.: Scholastic: Grolier.
- Hajer, Maarten y Reijndorp, Arnold (2001). *In search of a New Public Domain*. Rotterdam, Holanda: NAI Publishers
- Lizardi Pollock, Jorge L. (2006). *SJU 7500 km de oportunidad*. San Juan, P. R.: CAAPPR.
- Lynch, Kevin (1976). *Imagen de la ciudad* (4ta edición). Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.
- Mann, Roy (1973). *Rivers in the City*. New York, U.S.A.: Praeger.
- *Placemaking for Communities* (2006) [base de datos]. New York, U.S.A : Project for Public Spaces
http://www.pps.org/imagedb/category?gallery_id=990
- United States Environmental Protection Agency (2006, 11 de agosto). [referencia en línea].
<http://www.epa.gov/owow/wetlands/restore/>
- Bravo Colunga, Martha (2003, Agosto). *La Integración de la Transportación con el Ambiente*. San Juan Puerto Rico.
http://www.gobierno.pr/NR/rdonlyres/28D92134-6311-4C34-9CE4-7C4A4B8F51AC/0/INfraestructuraVerde_Ponencias.pdf