

taller vertical de urbanismo taller
vertical de urbanismo taller verti-
cal de urbanismo taller vertical de
urbanismo taller vertical de urba-
nismo taller vertical de urbanismo
taller vertical de urbanismo taller
vertical de urbanismo taller verti-
cal de urbanismo taller vertical de
urbanismo taller vertical de urba-
nismo taller vertical de urbanismo
taller vertical de urbanismo taller
vertical de urbanismo taller verti-
cal de urbanismo taller vertical de
urbanismo taller vertical de urba-
nismo taller vertical de urbanismo
taller vertical de urbanismo taller
vertical de urbanismo taller verti-
cal de urbanismo taller vertical de
urbanismo taller vertical de urba-
nismo taller vertical de urbanismo
taller vertical de urbanismo taller
vertical de urbanismo taller verti-
cal de urbanismo taller vertical de
urbanismo taller vertical de urba-
nismo taller vertical de urbanismo

taller vertical de urbanismo

PROFESORES

r a f a e l r e i n o s o b e l l i d o
f r a n c i s c o a b a r c a á l v a r e z
f e r n a n d o o s u n a p é r e z
c e l i a m a r t í n e z h i d a l g o

COLABORAN

j u a n a s á n c h e z g ó m e z
j o s e i g n a c i o a g u i r r e r o d r í g u e z
d i e g o j i m é n e z l ó p e z

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE GRANADA

metodología

práctica

conocimientos

acciones

consideraciones generales de intervención

calendario

metodología

taller vertical

Los estudiantes de urbanística de los cursos 3º y 4º trabajarán en un mismo taller con un ejercicio práctico y un banco de conocimientos común. Por ello aunque la evaluación será cuatrimestral, el desarrollo completo del curso será bianual.

El interés de esta metodología se cimenta en la necesidad de no encuadrar los descriptores oficiales de las distintas asignaturas que componen el ciclo en marcos aislados de intervención, permitiendo a alumno tener una visión más general, y la libertad de interferir sus respuestas proyectuales con marcos de intervención diferentes.

Es decir, facilitar la reflexión transescalar en las dos direcciones, de abajo arriba y viceversa, de manera que la mirada metropolitana y la local que afecta al crecimiento o a la de la reforma de la ciudad consolidada de manera simultánea, puedan aportar claves más completas en la resolución de los proyectos.

La diferencia de madurez que muestran los alumnos de los distintos cursos ha de entenderse como una ventaja, donde aquellos que ya han superado el listón de habilidades pretendido pueden colaborar en el proceso de maduración de aquellos que pretenden alcanzarlo, acelerando, entendemos, dicho proceso.

conocimientos

Sobre una base común de temas y bibliografía, los alumnos transitarán durante los dos años del ciclo, en la adquisición de unos conocimientos básicos. Esta adquisición será voluntaria, estando el alumno solo obligado a ir eligiendo entre aquello que mas le vaya interesando durante estos dos años, pudiendo, en función de estos intereses, seleccionar y programar su formación.

Los conocimientos serán presentados en el aula como una exposición de temáticas para ser debatidos, es decir, la teoría será construida para ser interactiva a través de foros y debates tanto en el aula como en la Web. El profesor seleccionará un conjunto de temas a impartir durante cada cuatrimestre, el resto ha de ser preparado por los alumnos.

acciones

Con el interés de intensificar y favorecer el esfuerzo de grupo que se necesita para hacer funcionar esta verticalidad, durante el curso se programarán una serie acciones, que normalmente serán ejercicios de práctica exterior, fuera del aula.

trabajo en el aula

El tiempo de trabajo en el aula se dividirá, de manera aproximada y no siempre igual, como sigue:

1º 45 minutos

Exposición teórica del profesor. Temáticas cortas de 40, 20, o 10 minutos.

2º 120 minutos

Trabajo de taller consistente mesas de trabajo teóricas y prácticas en simultáneo.

3º 60 minutos

Foro debate exposición de las conclusiones de las mesas de trabajo anteriores

práctica

corredor litoral de poniente

REHABILITACIÓN URBANA DEL CORREDOR DE LA N-340 LA HERRADURA-SALOBREÑA

introducción

Las obras de la A-7 liberarán, cuando se inauguren definitivamente, de la carga del tráfico de paso a las travesías de los importantes centros costeros del poniente granadino. De esta manera, un eje utilizado para conducir el tráfico duro, puede convertirse en un espacio de uso ciudadano, vertebrador de la zona, que solucione la falta de escenarios para que los acontecimientos urbanos y ciudadanos propios de una ciudad actual puedan tener lugar y cabida, resuelva las carencias de calidad de equipamientos urbanos, además de solucionar los problemas de la movilidad, el tráfico y los estacionamientos de vehículos privados.

Es la ocasión de plantear un plan de rehabilitación general que no solo se aparque en la reurbanización sino que avance soluciones de rehabilitación urbana, de mejora y reforma de los propios edificios, de las carencias dotacionales, de la modernización y actualización de servicios, etc...tanto de la primera fila como de la segunda, y la tercera,... Es decir la actuación no se centra solo sobre el eje, porque detrás hay importantes demandas.

A pesar de que el trabajo de reurbanización en busca de nuevo suelo de uso ciudadano debería proporcionar suficientes ventajas para la regeneración urbana y social del sector, no es menos cierto que acompañarlas de trabajos de planeamiento asociados a los objetivos, deben mejorar estos últimos.

El entorno de la N-340 sufre situaciones urbanas que serían posibles de abordar desde el planeamiento, con prácticas similares a las que se han ido ejecutando en los centros históricos desde siempre. Calles y callejones sin función, accidentes y geometrías con alineaciones poco útiles, suelo vacante degradado, desniveles y escalones entre espacios contiguos, exceso de suelo libre incualificable, desorden en la ordenación del suelo, falta de continuidades, precariedad de los espacios verdes y del arbolado....., son asuntos que solo la reurbanización no puede abordar.

De manera general se deberían plantear cuestiones, que por extensión deberían ser consideradas para el resto de estas ciudades, como la elaboración de un plan del suelo público, o una normativa complementaria o incluso un plan para los equipamientos, que pusieran, complementariamente, un cierto orden en el uso y gestión de espacios que en muchas ocasiones son difíciles de rehabilitar.

Del mismo modo, un control sobre los usos en los espacios públicos debe estar orientado a garantizar sus objetivos, y evitar desajustes funcionales no compatibles con estos.

La propuesta de reducción del transporte privado en el itinerario de la antigua N-340 se debe acompañar de un sistema de nuevos espacios abiertos, plazas duras, plazas blandas y zonas verdes que corten y den variedad a la fuerte direccionalidad del eje viario, pretendiendo intercalar diversidad y distintas cualidades espaciales y urbanas a cada tramo del conjunto, dotándolos de identidad, en aquellos lugares que lo permiten.

Incentivar los desplazamientos por la ciudad en transporte público, con argumentos de sentido común, comodidad y economía de tiempo y dinero; así como liberar buena parte del suelo que ocupa el automóvil privado, estacionado o en movimiento, para nuevos espacios libres, conduce directamente a la oportunidad de proyectar un nuevo escenario urbano y social, bien diferente al que hoy se conoce.

Aprovechar las ventajas de las altas densidades, ligadas a la nueva disponibilidad de suelo público libre, podrá deparar un territorio urbano nuevo, de abundantes espacios libres para la colectividad, pedagógico, sobre el que se producirá una notable acumulación de capital social, facilitando el movimiento de las ideas, la promiscuidad de actos y celebraciones (y por qué no, de conflictos)..., en definitiva, la adquisición de una herramienta potente para la construcción urbana y social.

La nueva coyuntura de la movilidad en la ciudad que introduce la nueva autovía obliga a replantear el papel del automóvil privado. No es razonable pensar un escenario donde el uso del automóvil mantenga las mismas características que en la actualidad. Más bien todo lo contrario. Sólo cabe pensar que la prioridad es un transporte público colectivo, de calidad, confortable, ágil y rápido. Allá donde este servicio no llegue con facilidad, el automóvil mantendría su actual protagonismo.

El gran problema de siempre es el del aparcamiento. El problema arrastra otro de no menor envergadura: el automóvil, aparcado o en movimiento, está ocupando cualquier espacio libre susceptible de convertirse en espacio público para la colectividad.

La reurbanización por si misma facilita mucho la rehabilitación que se pretende. No obstante, el planeamiento es la herramienta más transformadora de aquellos territorios. Desde esta se pueden recualificar espacialmente los espacios urbanos que se van a reurbanizar, se pueden acometer reformas necesarias de edificios que ya disponen de edades importantes y cierta debilidad para rahabilitarse. Es el marco desde donde se pueden replantear los asuntos dotacionales, con la incorporación, transformación, reinversión de

los espacios y edificios de equipamiento.

Paralelamente a esta idea, las propuestas de generación de nuevos espacios verdes, plantaciones de árboles de especies autóctonas xerófilas que mejoren el microclima urbano..., complementan la idea de ser una propuesta medioambientalmente sensible.

Aunque la apuesta por una propuesta más sostenible en el tiempo es más ambiciosa. Sería interesante aprovechar las obras de reurbanización para plantear donde sea razonable, una red de aljibes de aguas grises a lo largo de todo el ámbito de actuación, que conectada a las edificaciones y convenientemente reciclada, pudiera facilitar ahorros de consumo de agua para riego y limpieza doméstica y urbana.

En las zonas abiertas de la carretera urbanizada, se pueden construir pérgolas de paneles fotovoltaicos que produzcan la energía necesaria para la electrificación del ámbito.

Y como todo proyecto que atienda a su sostenibilidad, lo social es parte fundamental de él. A pesar de la vitalidad y juventud de los barrios de estas pequeñas ciudades y del grado de satisfacción que manifiestan muchos de sus habitantes, hay zonas que empiezan a padecer patologías que se pueden corregir: construcción de la edificación obsoleta y de mala calidad, conflictividad social, inmigración, huida de los jóvenes que nacieron aquí, una deficiente espacialidad urbana, sectores muy degradados urbanísticamente, barreras arquitectónicas, falta de relaciones entre los distintos barrios, identidades precarias....

La puesta en valor del espacio público debe funcionar como un acicate para acelerar la acumulación de capitales sociales, de relación (e incluso inmobiliarios), que ligen la gente a sus barrios, que les construyan una referencia sobre la que rehacer una identidad, escenarios donde exponer y compartir las ideas, espacios sobre los que representar sus filias y fobias.... Lo que no es poco: las ciudades que consiguen tener una infraestructura social sólida son las ciudades de referencia.



programa

Se tratará de resolver un proyecto urbano para favorecer la transformación de la antigua carretera en un viario público soporte de escenarios donde representar nuevas centralidades, reconfigurando nuevas identidades, tanto a través de las nuevas formas urbanas como de los acontecimientos que allí se favorezcan.

Este proyecto ha de resolver los asuntos propios del proyecto arquitectónico, según un descriptor específico para cada una de las categorías urbanas de que constan las asignaturas del taller

Composición urbana (U II)

Ejercicio de composición de trazados, calles, barrios, fragmentos urbanos, etc., aplicado al territorio objeto de estudio

Rehabilitación urbana (U III)

Proyectos y actuaciones urbanas de mejora en la ciudad construida (histórica y nueva)

Actuaciones metropolitanas (U IV)

Proyectos urbanos de gran escala, transescalaridad de los procesos proyectuales

Investigación (Proyectos Urbanos)

Inmersión en el estudio de casos, apoyo transversal a los talleres

conocimientos

En el aula se trabajará en la profundización de una serie de temáticas específicas, a desarrollar durante los dos años que tiene el taller vertical.

Un espacio, generalmente al principio de la clase y con exposiciones cortas, quedará reservado para los temas especialmente seleccionados por los profesores e impartidos por estos. El resto de los contenidos serán construidos por los alumnos que en grupos prepararán temas de esas temáticas.

Este trabajo de los alumnos se alimentará bien de un trabajo en biblioteca o bien de la bibliografía básica para estos dos años. Se tratará en el primer caso de seleccionar en la biblioteca proyectos que puedan ser explicados en el aula, y en el segundo caso de analizar las temáticas de la bibliografía. En ambos casos se trata de crear foros de discusión en el aula.

Los alumnos estarán obligados a preparar al menos una de las exposiciones durante cada cuatrimestre, tras la cual prepararán un acta que recoja en un pequeño dossier, de no más de 2 A4, tanto lo expuesto como las consideraciones más relevantes del debate suscitado. Cuantas más intervenciones hagan los alumnos mayor calificación teórica obtendrán.



Temáticas

espacio público
infraestructuras
proyecto urbano
nuevas ciudades
vivienda, barrio y equipamientos
el verde en la ciudad
el urbanismo de los arquitectos
la urbanización
rehabilitación urbana

bibliografía básica

RYKWERT, J. "the seduction of place: the history and future of cities"

HALL, P. "ciudades del mañana. historia del urbanismo en el siglo xx"

GALANTAY, E.Y. "nuevas ciudades: de la antigüedad a nuestros días"

GEHL, J. "la humanización del espacio público"

PANERAI, CASTEX y DEPAULE "formas urbanas: de la manzana al bloque"

SAINZ GUERRA, J. L. "las siedlungen alemanas de los años 20: frankfurt, berlín, hamburgo"

KIRSCHENMAN, J. C. "diseño de barrios residenciales", "vivienda y espacio público"

BENEVOLO, MELOGRANI y LONGO "la proyectación de la ciudad moderna"

DE SOLA-MORALES, M. "de cosas urbanas"

KATZ, P. "the new urbanism. toward an architecture of community"

AA.VV. "housing in europe"

BEVERIDGE y ROCHELEAU "frederick law olmsted: designing the american landscape"

MAC CLUSKEY, J. "el diseño de vías urbanas"

ANDERSON, S. "calles. problemas de estructura y diseño"

MARSHALL, S. "streets and patterns"

SABATE, J. "el proyecto de la calle sin nombre"

POWEL, K. "la transformación de la ciudad"

REPS, J. W. "the making of urban america, a history of city planning in the united states"

DE TERAN, F. "la ciudad hispanoamericana: el sueño de un orden"

DE SOLA-MORALES, M. "los ensanches"

"revista ur" todos los números

acciones

La idea de acción trata de manifestar claramente el planteamiento participativo del taller vertical, vertebrado en una serie de intervenciones colectivas tanto en el aula como fuera de ella.

Distinguiremos en el taller vertical una serie de acciones con vertiente teórica o de investigación y otras con una orientación eminentemente práctica y propositiva. A partir de la primera acción teórica de cada tipo, la realización de las mismas será voluntaria, pero su calidad y cantidad fundamentará en todo caso la evaluación teórica de cada alumno. En cambio las acciones prácticas pertenecen indisolublemente en su totalidad al ejercicio práctico y consecuentemente son obligatorias y necesarias para la evaluación.

acciones teóricas

acción conferencia

Los alumnos constituidos en grupo vertical, prepararán unas cuestiones teóricas seleccionadas de forma ordenada y coordinada en el taller y serán presentadas y expuestas con la debida anunciación en el taller. Se formarán de esta manera unos seminarios que dependiendo de la necesidad podrán ser incluso simultáneos, y a los que el resto de los alumnos asisten seleccionando las temáticas según sus propios intereses personales y con respecto a su ejercicio práctico.

Al concluir la exposición se procederá a la interacción con los oyentes para finalmente trasladar las conclusiones e ideas relevantes a un acta de la conferencia, que se expondrá y entregará en la fase de conclusiones, al final del taller semanal. Esta acta irá firmada por los participantes y asistentes de la acción.

Antes de cada conferencia los alumnos entregarán a modo de resumen una ficha (un A4) a los asistentes y será igualmente colgada en Internet para la difusión y acceso de todos los alumnos.

La duración estimada de cada conferencia será de 15 minutos como máximo.

acción foro-debate

Los alumnos en grupos verticales formularán y presentarán temáticas controvertidas y actuarán como moderadores en un foro de discusión. La temática del foro será anunciada al comienzo de la clase y será elegida íntegramente por propio grupo versando sobre cuestiones de máximo de interés o de actualidad. Podrían ser temas de estos foros discusiones sobre planteamientos y estrategias del propio ejercicio práctico.

Paralelamente al desarrollo del debate se irán transcribiendo a un acta las cuestiones y posibles conclusiones vertidas en el mismo, entregándose y comentándose al conjunto del taller al final de la jornada. El acta irá asimismo suscrita por los todos los participantes del foro.

acción biblioteca

En determinados momentos del desarrollo del taller vertical se realizará una incursión coordinada y orientada por los profesores en la biblioteca de la escuela. En esas escapadas, que tendrán una duración muy limitada, se incentivará la búsqueda de referencias bibliográficas concretas con temáticas o proyectos adaptados al desarrollo del taller. Estas referencias serán en todo caso compartidas con el taller y formarán parte de una base de datos de referencia para el alumno.

Esta investigación se realizará de forma individual por parte de cada integrante del taller.

acciones prácticas

acción 1. pegada de carteles

Se trata de una acción reivindicativa en la que lo fundamental es el análisis crítico de las situaciones urbanas inoportunas o inadecuadas. Se colocarán en la ciudad una serie de carteles que presenten y expongan problemáticas en lo colectivo, que serían subsanables a través de una pequeña intervención o un proyecto.

El cartel contendrá un lema que será elegido por el taller en una sesión de foro-debate. La acción pegada de carteles será programada y se realizará de forma simultánea por todos los grupos. Los carteles serán recuperados por completo y en ningún caso generarán residuos o desmejorarán los entornos urbanos tras la finalización de la acción.

La acción culminará con la presentación en el taller de los propios carteles recuperados y una exposición fotográfica que manifieste la interacción con el lugar y los ciudadanos.

Se elaborará de forma conjunta por el taller un mapa de carteles utilizando Internet para su difusión.

La acción se elaborará por los alumnos constituidos en grupos verticales.

acción 2. concurso vertical

Se convocará un concurso rápido en el que los alumnos formando un grupo vertical, materializarán una propuesta sobre la temática planteada. Se articula el concurso a modo de calentamiento proyectual en el que se propicia la interacción entre alumnos de diversos grupos y con el territorio del proyecto del curso. Se aportarán todos los detalles en la respectiva convocatoria del concurso.

acción 3. cooperación vecinal

Esta acción trata de formalizar algo que debería ser siempre inherente a las propuestas urbanas, esto es la cooperación e interacción con los agentes sociales.

El proyecto en este momento ya ha tomado un camino, pero es en esa fase intermedia cuando las incipientes actuaciones pueden enriquecerse de forma plena de las opiniones vertidas por los que serían los propios usuarios de las reformas o intervenciones planteadas.

Tratará esta acción de recabar el mayor número de opiniones reales tomadas a pie de calle sobre las propuestas que se están formulando en el trabajo principal de curso. Se crearán puntos de información en los lugares sensibles de la propuesta, describiendo gráfica y verbalmente a los vecinos y viandantes las propuestas planteadas. En todo caso se documentarán las aportaciones vecinales.

Las conclusiones obtenidas de esta acción servirán para el análisis crítico de las propuestas planteadas, materializándose las mismas en reformulaciones sobre el ejercicio, que deberán igualmente registrarse en la preentrega del ejercicio.

Esta acción se elaborará en grupos horizontales de alumnos, siendo sus integrantes los mimos que en el ejercicio principal del curso.

consideraciones generales de intervención

Se tenderá en todas las categorías (UII, UIII, UIV y Proyectos Urbanos) a dar respuesta al conjunto de consideraciones sectoriales y generales se los asuntos que siguen a continuación:

**suelo público / equipamientos / edificación
usos / movilidad / aparcamientos
instalaciones / servicios urbanos
vegetación / mobiliario**

suelo público

El suelo es un bien escaso, pero la práctica urbanística de las últimas décadas no parece tener excesivo cuidado en este asunto. Es llamativo que las ciudades estén llenas de espacios absurdos, residuales, de lugares no ocupados, de un enorme valor a veces, que no tienen función ni uso ni emoción ni nada por lo que apreciarlos.

Existen kilómetros de calles y espacios de los llamados públicos que no sirven para nada, que siguen produciendo de manera acrítica e incuestionada mas viario y más espacio absurdo y sin interés. Pero sobre todo caro. Ese dinero debería ser aprovechado para colocarlo en otros asuntos.

Todo eso en un momento como el actual donde lo medioambiental es más que un valor añadido, es una obligación social, en la que los técnicos tenemos una enorme responsabilidad. No solo es el consumo de suelo, también son las obras de urbanización las que como poco deben ser vigiladas.

La mayoría de estos problemas vienen, o han llegado, del desarrollo de las escalas intermedias y a veces en lugares muy concretos y pequeños. Hay ocasiones que esos espacios se han convertido por su residualidad en un condensador de colectividad al ser capturados por los niños como lugares de juegos, pero esos casos son contados.

Habría que trabajar en dos direcciones, una sobre lo ya construido, y otra sobre el suelo que todavía no ha sido desarrollado.

Suelo no desarrollado.

- a. Vigilancia extrema de los planes, especialmente de las escalas intermedias. En esta escala es donde la ciudad se lo juega casi todo y es donde se producen las mayores urgencias, banalidades e imprecisiones de todo el proceso urbanístico. Hay pues que vigilar el consumo de suelo en obras de urbanización, y cuales quiera otras que así se estimen.
- b. Revisión cuidadosa del viario nuevo propuesto, para que se reduzca a lo mínimo indispensable, no solo en trazados sino en capacidad (número de carriles).
- c. Optimizar la posición de los espacios libres verdes, no relegándolos a espacios residuales, fragmentados, o simples “acolchados” frente a las infraestructuras duras.
- d. Reflexionar sobre la manera de situar los equipamientos. Se remite a apartado específico.

Suelo consolidado

- a. Inventario de todo el suelo público.
- b. Crear un protocolo de actuación en obras de reurbanización y mejora de las instalaciones urbanas, con el fin de aprovechar las inversiones orientándolas hacia objetivos que creen ciudad y colectividad.
- c. Cartografiar toda la red de zonas verdes y viaria para desconectar aquellas no necesarias, e inventar usos públicos en ellas (cederlas a los equipamientos adyacentes, convertirlas en zonas verdes, deportivas, de juegos de niños... o simplemente peatonalizarlas).
- d. Crear una bolsa de suelo donde ceder suelo público residual o no aprovechable para objetivos ciudadanos (otorgándole incluso techo edificado) con el objetivo de conseguir suelo libre privado e incorporarlo al sistema de suelos libres públicos o de equipamientos.
- e. Catálogo de proyectos a realizar sobre suelo público destinado a rescatarlo de su residualidad, o a la revitalización de los lugares donde se ubica.

equipamientos

Lo que en un principio podría considerarse una conquista social, por cuanto queda reglado por ley el derecho al suelo para equipamiento, en la práctica y en no pocas ocasiones se ha convertido en un problema urbano, ya que la preocupación se ha quedado reducida a un asunto cuantitativo, estadístico o de estándares, y no tanto cualitativo.

La posición de los equipamientos, que buena parte de las veces el planeamiento se ha preocupado de fijar, eligiendo, cuando se ha hecho bien, lugares de privilegio donde se puede generar algo de colectividad entorno a las funciones sociales asociadas (cruces de calles o esquinas, zonas abiertas, etc....), no acaban precisamente por mejorar el comportamiento de esas partes de la ciudad, a veces incluso las empeoran. El problema nuevamente está en que no basta solo con fijar el solar sino que hacen falta fijar algunas condiciones más.



Las vallas en los equipamientos se han generalizado en extremo, especialmente en los centros educativos. La valla es un elemento que provoca una enorme esterilidad en su perímetro (a veces bastante largo) ya que solo se produce un registro, puerta, en su desarrollo, negando protagonismo urbano, aunque solo sea estético, en todo lo demás. Los mejores ejemplos de equipamientos dentro de la ciudad no disponen de valla, dialogan con el entorno urbano donde se colocan, abriendo o cerrando espacios, provocando visuales, proporcionando algo de espacio social (o espacio público, expresión que me gusta menos).

La valla debe ser reconsiderada ampliamente, salvo causa mayor justificada, a pesar de la normativa específica de cada entidad, administración o institución. Se debe ir más lejos cuando crea conveniente posicionar incluso la edificación, sus alineaciones y volumen etc. dentro de la parcela de equipamiento.

No obstante en el apartado mobiliario urbano se aportan ideas sobre como afrontar los problemas de las vallas desde su diseño o rediseño.

Los equipamientos podrían disponerse en muchas ocasiones en plantas que necesariamente no fueran la baja (sobre una superficie comercial, ocupando varias plantas de una torre,...)

Los estándares del reglamento sobre la cantidad de equipamiento en cada sector deben flexibilizarse cuando existan razones de interés general, tanto por defecto como por exceso. Talento e imaginación en la gestión para sortear las rigideces de la legislación.

Es absurdo que la normativa municipal haya de adaptarse a las demás, más bien al contrario. Se deben imponer razones de calidad ambiental y social frente a las razones instrumentales que impongan las normas particulares de cada uno de los equipamientos.

El uso de las instalaciones escolares, deportivas y aularias, fuera del horario lectivo, es una demanda ciudadana que está siendo atendida desde programas insertos en el "Plan de apoyo a la familia". Se ha de trabajar pues en como reordenar estos espacios dentro y fuera de los recintos educativos, construyendo nuevos accesos a los centros, repensando las vallas, y complementando con otros usos. Cada caso debe ser tratado en particular.

El diseño y posición de dichas instalaciones, que cada vez las normativas educativas demandan más suelo, debe ser integrado de manera natural en el escenario urbano, como uno de sus atractivos, al contrario de como ocurre actualmente.

En este sentido la actual política educativa de la Junta de Andalucía, en el sentido de paliar en lo posible el fracaso escolar en la secundaria, está fomentando la relación intercentros, de manera que primaria y secundaria puedan funcionar en red (de instalaciones, de profesorado, de actividades, etc...) haciendo al alumno de la educación primaria un tránsito natural hacia la secundaria. Esto demanda de la disciplina urbanística elementos urbanos de relación física, que, por ejemplo, faciliten la peatonalidad entre estos centros, que la mayoría de las veces no se encuentran contiguos.

edificación y usos

edificación nueva

Se ha de ir más allá de la delimitación de parcelas edificadas, bien cualificando formalmente las nuevas piezas urbanas edificadas, especialmente en los casos de mayor singularidad y representatividad urbana, o bien definiendo ordenanzas que regulen la actividad constructiva de todos los edificios del sector elegido.

edificación existente

Se acometerá un plan de rehabilitación edificatoria en todo el ámbito del sector. Este plan también debe ayudar a disminuir la enorme densidad de algunos sectores, a fin de evitar situaciones de desproporcionada congestión que ya se producen en algunos sectores

Para ello se actuará en un doble sentido:

A. Rehabilitación.

Actuaciones de similares características a las que se desarrollan en los centros históricos, a través de ayudas y subvenciones parciales o integrales con el fin de favorecer la elevación de la plusvalía inmobiliaria a través de la mejora de las condiciones de la vivienda. Se intentará facilitar la vinculación entre viviendas y nuevos aparcamientos, se fomentarán las mejoras en los edificios como por ejemplo sería en algunos casos con la dotación de ascensores, modernización de las instalaciones, de fachadas, etc... y cualificando espacialmente lugares de nueva centralidad a través de inversiones en los aspectos exteriores de edificios cuya antigüedad en algunos casos sobrepasa ampliamente el medio siglo.

B. Reutilización

Se promoverá, tras su estudio, la posibilidad de ir eliminando vivienda en aquellos sectores de elevada densidad con el fin de aliviar sus problemas de aparcamiento, hacinamiento, demanda de dotaciones, etc..., evitándose, en cualquier caso propuestas agresivas de demolición siempre que sea posible. Para eso se apoyarán iniciativas de agregación de viviendas, o de reutilización de edificios para usos distintos de vivienda que no necesiten su demolición: transformarlos en equipamientos, en residencias, en terciario, oficinas, o incluso en aparcamientos, bien de manera total o bien parcialmente.

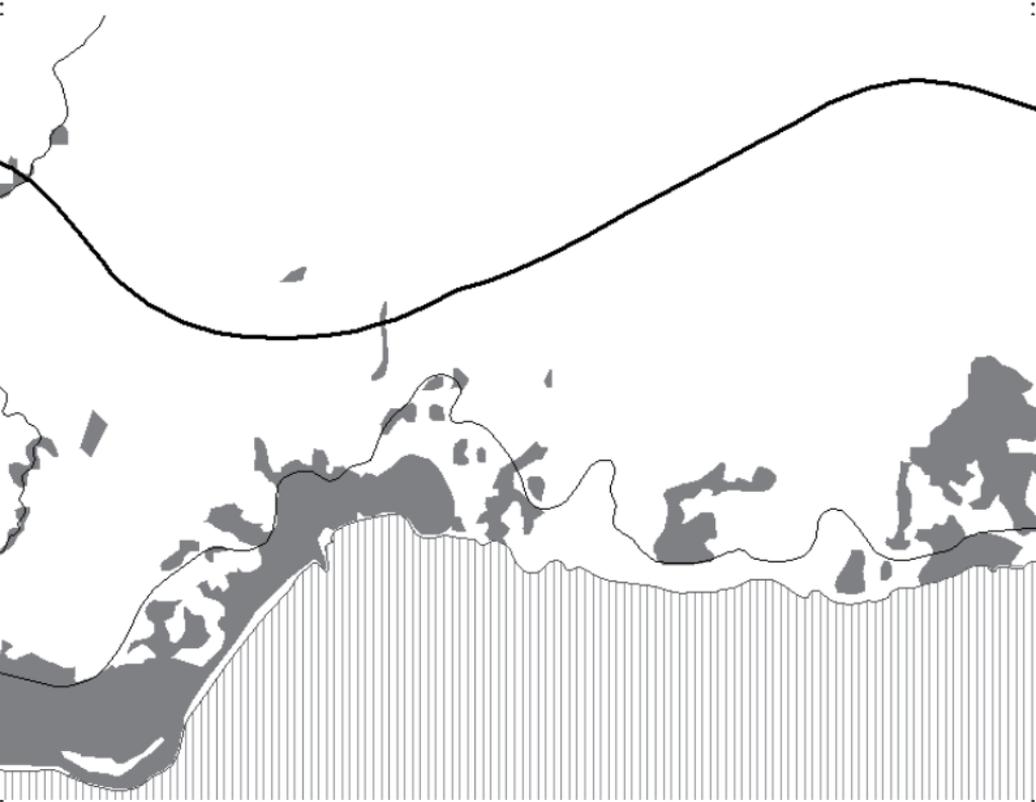
USOS

Necesidad de ejercer un control sobre los usos, tanto en los edificios como en los espacios abiertos. En paralelo a todos los planes y proyectos a desarrollar, ha de redactarse pues un plan de usos, que regule que tipo de actividad ha de existir en cada espacio edificado o no, evitando probables desajustes funcionales que dificulten los objetivos, orientados a fomentar las relaciones interpersonales y a construir una cierta infraestructura social que refuerce los aspectos de autoestima e identidad de cada uno de los lugares del área estudiada.

Es decir, evitar que los nuevos espacios diseñados para construir nuevas áreas de centralidad y de foro civil, puedan ser capturados por ejemplo, por empresas que solo buscan posición estratégica donde visualizarse comercialmente, u aquellas otras actividades, que por ruidosas, contaminantes o sucias, alejen las posibilidades de llegada de otras de mayor atractivo.

Deben quedar prohibidos en todo el ámbito del plan estratégico nuevas propuestas de vados, salvo que así se mencione de manera particular en alguno de los planes que lo desarrollan o en este mismo plan.

movilidad



Movilidad rodada privada

La apuesta por ganar espacio para el peatón solo es posible a costa de la desaparición del vehículo privado (parado o en movimiento) del espacio libre. Por tanto las estrategias han de plantearse en ese escenario desde un doble planteamiento.

Uno es eliminar aparcamiento en superficie, evitando con ello el tráfico que su búsqueda induce, lo cual requiere un esfuerzo por optimizar en lo posible parte de los que hay, y construir nuevos aparcamientos en edificación o bajo rasante, tanto para paliar los déficits existentes –las ratios vivienda aparcamiento son habitualmente bajísimos-, como para poder suprimir un elevado porcentaje de los situados en superficie mejorando las ratios.

El otro planteamiento es parte de una decisión política y ciudadana de decidir “hasta donde” y en que dimensión ha de estar el vehículo privado en el escaso espacio público existente. Se trata de decidir a través de medidas coercitivas contundentes su presencia, probablemente de manera drástica, como aconsejan decisiones tomadas en otras ciudades primeras con acierto. Unas medidas “suaves” de adaptación no tendrían el mismo resultado, pues el vehículo privado tiene por vocación ocupar todo el espacio disponible, tal y como argumentan los especialistas “.

Carril bici

El reordenamiento del espacio público que se tratará con carácter general, debe encontrar espacio donde ubicarlo, así como la posibilidad de habilitar lugares de aparcamiento de bicicletas. Estos últimos se recomienda colocarlos junto a las paradas de transporte público en cada uno de los espacios más singulares que se creen, junto a las unidades de kioscos zonas de juego que se comentan en el apartado de mobiliario urbano, y donde por la actividad que se prevea así se aconseje.

Transporte público e intercambiadores

Analizada la situación actual se evaluará la necesidad de rediseñar la estrategia de un transporte público intermodal y solapado con los nuevos escenarios urbanos proyectados. Es fundamental facilitar el intercambio modal entre medios de transporte público en todo el ámbito de la actuación, de manera que se otorguen ventajas a la movilidad pública frente a la privada, a través de la comodidad, rapidez y el cuidado diseño de la espacialidad.

Carga y descarga

Se debe contemplar esta necesidad, cualificando los espacios propuestos con unos usos horarios.

Aparcamientos

La gran demanda de aparcamiento plantea con toda seguridad el mayor de los problemas a resolver. El esfuerzo pues hay que escorarlo principalmente a la construcción de aparcamientos para residentes.

Asociar un aparcamiento por vivienda ayudaría a evitar degradaciones del valor inmobiliario, y por tanto a proteger el nivel de rentas de sus propietarios, pudiéndose facilitar una acumulación de capital, no solo económico sino probablemente social. Esto es enormemente difícil en algunas zonas, incluso con los aparcamientos propuestos.

En paralelo al esfuerzo por encontrar lugares donde construir aparcamientos para residentes que puedan encoger los grandes déficits existentes, se deben facilitar, en las zonas de actuación urbanística que se proponen, excesos de aparcamientos más allá de los estándares, destinados a las zonas contiguas con déficits.

El problema del aparcamiento, es paralelo en gran medida al de la congestión del tráfico, ya que es conocido que gran parte de los problemas de tráfico son la congestión que provoca la búsqueda de aparcamiento, y en los sectores donde hay poco aparcamiento, este problema se agranda. Por esta razón una de las cuestiones a tener en cuenta cuando se afronte el problema es el de intentar minimizar el tráfico inducido por este motivo, bien ampliando los aparcamientos o bien asignando, o vinculando, los posibles existentes en el sector a viviendas particulares.

No se aconseja, salvo situaciones concretas, toda posibilidad de plantear aparcamiento en superficie en el viario público, que no sea para emergencias, bomberos o carga y descarga (lo cual seguirá lo especificado en el apartado de Movilidad de este DIC).

El aparcamiento en superficie genera un tráfico inducido en la trama urbana que adquiere porcentajes considerables respecto al total, razón por la cual se desaconseja en cualquier caso.

No obstante en algún lugar, donde estos problemas no se pudieran dar, podría plantearse asignar aparcamientos, concesión, en superficie (uno por vivienda).

medio natural

Las actuaciones en materia de vegetación en todos los ámbitos de la reurbanización deben estar contempladas desde la óptica de las siguientes premisas básicas generales:

- Sostenibilidad en términos de recursos de las especies introducidas, con lo que se persigue minimizar los costes tanto de implantación como de mantenimiento. Para ello se seleccionan y usan especies bien adaptadas a las condiciones climáticas de la zona y en especial a las de stress hídrico estival propio del clima termomediterráneo.
- Evitar siempre la desaparición de especies autóctonas presentes de forma natural en la zona así como de hábitat específicos y favorecedores de las mismas, con especial atención a aquellas especies o taxones que fueran objeto de protección especial en la regulación medioambiental vigente.
- Diversificar los ecosistemas tomando como patrón la generación de posibles hábitats de oportunidad para las especies de fauna presentes en el entorno o las potenciales que pudiesen ser objeto de dispersión desde entornos más cercanos.

En resumen, consiste en realizar la selección de especies a usar no persiguiendo sólo criterios de rapidez en el crecimiento de las mismas, sino de adaptación a las condiciones climáticas, compatibilidad con el uso de la zona en la que se implantan, naturalización del espacio y la mayor diversidad posible.



mobiliario urbano

Para todos los elementos de mobiliario urbano se sugiere una cierta normalización, y probablemente singularidad, lo cual requerirá de un proyecto específico de elementos que podría ser también resuelto a través de un catalogo comercial, bien de todo o bien de cada uno de los elementos por separado.

Kioscos

Los kioscos de prensa, flores, helados y loterías, por su condición de ser en realidad un servicio público que se atiende en el mismo espacio urbano, pueden ser, correctamente manipulados y coordinados en los proyectos de reurbanización y rehabilitación urbana, un lugar de encuentros ciudadanos con cierta centralidad. Aprovechar su sinergia asociándolos a otros elementos de mobiliario urbano que también son servicios públicos (teléfonos, buzones, urinarios etc...) junto la existencia de bancos, aparcamiento de bicicletas, puntos de conexión wifi, etc...debería aportar a los lugares donde se instalen puntos de segura sociabilidad.

Parques infantiles y pequeños campos deportivos y de ejercicios físicos

Como en el caso anterior, y al tratarse de servicios públicos, pueden configurarse como otro punto de sociabilidad, que debe asociarse a los mismos servicios públicos citados anteriormente, con los mismos objetivos.

Salidas de aparcamientos

Estos elementos van a tener, por razones de necesidad, una importante presencia en el espacio urbano. Por ese motivo es necesario no solo cuidar el diseño, sino la propia idea. De igual manera que en los casos anteriores, estos lugares son lugares de encuentros entre los vecinos, y eso debe ser aprovechado. Podrían asociarse a los complejos de elementos citados anteriormente o a cualquiera otros que persigan los mismos objetivos.

Vallas

Muchos de los problemas que generan las vallas, tanto de los edificios como de los equipamientos pueden ser aliviados desde su diseño. Como criterio general, salvo circunstancias que aconsejen lo contrario, estas no deben ser opacas, para que su permeabilidad visual no las haga percibirse como muro, para evitar situaciones de inseguridad, para mostrar, muchas veces, bonitos jardines, o alegre actividad tras ellas, incorporando todas estas características dentro del espacio público.

Otros

Marquesinas, Paradas de bus, kioscos, bancos, fuentes, surtidores de agua potable, láminas de agua, maceteros, etc....Siempre que sea posible, y en los lugares más convenientes, estos elementos deberían estar dotados de paneles fotovoltaicos.

instalaciones y servicios urbanos

Galerías de servicios urbanos

Estudiar la posibilidad de la construcción de una galería de servicios urbanos que incorpore el abastecimiento de agua y riego, instalaciones eléctricas y alumbrado público, gas, sistema de recogida de aguas de pluviales, tratamiento, almacenaje mediante aljibes, y canalización para baldeo y riego, voz y datos y saneamiento.

El diseño de la galería habrá de atender a las demandas y especificaciones, especialmente de seguridad, que determinen las compañías o instituciones implicadas.

Será registrable tanto peatonal como mecánicamente con vehículos especiales, por lo que sus dimensiones han de estudiarse en función tanto de las características de los servicios como de sus posibilidades de registro.

Por último, dicha galería deberá prever acometidas en, al menos, todas las intersecciones viarias de superficie, especialmente las del viario transversal urbano principal donde debe interseccionar con nuevas galerías de servicios de dirección norte sur, con similares características a la principal. El resto de las acometidas deben dar paso a un sencillo cajón de hormigón armado, que tengan pozos de registro en cada portal, desde donde se harán las acometidas a los edificios. Estas últimas coincidirán con todas las calles transversales.

Servicio acceso a Internet sin cables tipo wifi

Altas prestaciones de accesibilidad digital que faciliten e incentiven el nuevo escenario urbano como lugar de relaciones físicas y virtuales simultáneamente.

Alumbrado público

Las diferentes características que habrá de desarrollar el anteproyecto deben prever soluciones de alumbrado público para cada lugar, singularizando, diferenciando o enfatizando calles, avenidas, espacios y escenarios urbanos concretos, cuya principal característica sea el confort visual para las personas, proporcionado los valores lumínicos adecuados para cada uso.

Se propone una iluminación de calidad ambiental. De bajo consumo energético (la posibilidad de utilización de leds), y sin producción de contaminación lumínica. Se propone asimismo dar respuesta de iluminación según los distintos tramos horarios, permitiendo ajustar el consumo de energía según el mayor o menor uso, y su función.

Los viales y carriles reservados al tráfico rodado exigen una iluminación con determinada normalización y homogeneidad, aunque, teniendo en cuenta el cumplimiento de la función y utilidad específica, se proponen modificaciones en la calidad y cantidad de las prestaciones lumínicas según tramos longitudinales concretos.

En los espacios peatonales, tanto en calles como en espacios abiertos o plazas, se propone en el planteamiento de la iluminación pública variedad y diferenciación, tanto

en cantidad como en calidad. Se propone asimismo la posibilidad de una iluminación difusa y/o puntual en el espacio (en vertical-fachadas y en horizontal), y cambiante en el transcurso del tiempo, de los espacios más comerciales, estanciales, o de reuniones públicas.

Residuos

Limpieza urbana

Ha de considerarse a efectos de limpieza urbana lo siguiente:

1. Se deberán disponer suficiente número de papeleras en las calles. El diseño de ubicaciones de estos elementos habrá de intentar asociar, y concentrar, todo el mobiliario urbano necesario, con el fin no ocupar ni llenar el suelo de objetos. Todo ello ha de someterse a las directrices marcadas en el apartado mobiliario urbano.
2. No podrán establecerse elementos que dificulten el acceso de vehículos de limpieza.
3. Habrá de preverse los depósitos, canalizaciones y tomas específicas para el baldeo de las calles, aprovechando, de ser posible, las aguas de filtraciones y subsuelo. Esto se regulará en el apartado correspondiente.

Recogida de residuos sólidos urbanos

Para establecer los puntos de depósito de residuos (independientemente del sistema o sistemas a emplear) deberán estudiarse previamente las cantidades periódicas de generación de residuos (orgánicos y selectivos) en los distintos sectores afectados (análisis de las distintas tipologías de residuos según los usos).

Una vez conocidos los volúmenes generados de los distintos residuos, habrá que decidir sobre los sistemas de recogida más adecuados teniendo en cuenta su frecuencia deseable (contenedores de capacidades adecuadas, bocas de depósito, etc...) y las distancias de desplazamiento por los usuarios a los distintos puntos de depósito.

Además de las distancias de desplazamiento, ha de considerarse que, a efectos de depósito, dichas ubicaciones han de ser fácilmente accesibles para los usuarios. Se piensa que una distancia adecuada es aquella que no exceda los 100 metros desde el puerta o portal de la vía pública.

Igualmente, los puntos de recogida de residuos deben ser fácilmente accesibles, en cada caso, por los vehículos recolectores (han de tenerse en cuenta las dimensiones de los vehículos pesados y su maniobrabilidad). En cualquier caso, e independientemente del sistema elegido, el pavimento deberá ser de suficiente resistencia para el tránsito de estos vehículos.

Recogida de residuos especialmente contaminantes

Baterías, aceites domésticos usados, material electrónico desechado, etc... deben disponer de buzones de recogida específicos en número suficiente y asociados convenientemente, bien a los buzones de recogida de residuos relacionados anteriormente o bien a los lugares de kioscos o zonas de juego.

calendario

octubre

- 02-03 presentación taller vertical
- 09-10 1 exp. teórica profesor. enunciado curso
2. mesas de trabajo. enunciado acción 1
3. conclusiones.
- 16-17 1 exp. teórica profesor.
2. mesas de trabajo. exp. resultados acción 1
3. conclusiones. conf 1-2. debate 1-2
conclusiones conf + debate
- 23-24 1 exp. teórica profesor.
2. mesas de trabajo. conf 1-2. debate 1-2
3. conclusiones. conclusiones conf + debate
- 30-31 1 exp. teórica profesor.
2. mesas de trabajo. enunciado acción concurso
3. conclusiones. conf 1-2. debate 1-2
conclusiones conf + debate

noviembre

- 06-07 1 exp. teórica profesor. conferencia invitados
2. mesas de trabajo. entrega acción concurso
3. conclusiones. correcciones públicas
fallo y resolución concurso
- 13-14 1 exp. teórica profesor.
2. mesas de trabajo. conf 1-2. debate 1-2
3. conclusiones. conclusiones conf + debate
- 20-21 1 exp. teórica profesor.
2. mesas de trabajo. conf 1-2. debate 1-2
3. conclusiones. conclusiones conf + debate
- 27-28 1 exp. teórica profesor.
2. mesas de trabajo. conf 1-2. debate 1-2
3. conclusiones. conclusiones conf + debate

diciembre

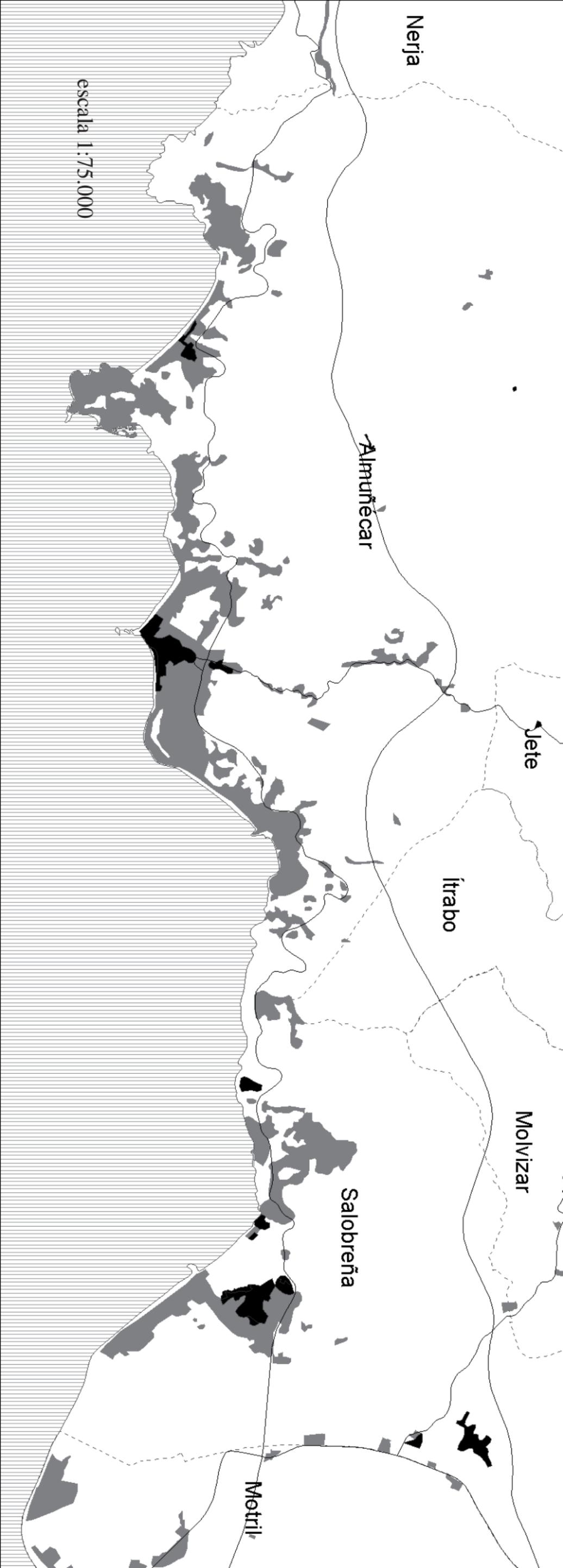
- 04-05 1 exp. teórica profesor. enunciado acción 3
2. mesas de trabajo. conf 1-2. debate 1-2
3. conclusiones. conclusiones conf + debate
- 11-12 1 exp. teórica profesor. exp. resultados acción 3
2. mesas de trabajo. conf 1-2. debate 1-2
3. conclusiones. conclusiones conf + debate
- 18-19 1 exp. teórica profesor. preentrega y exp. ejercicio
2. mesas de trabajo. conf 1-2. debate 1-2
3. conclusiones. conclusiones conf + debate

enero

- 08-09 1 exp. teórica profesor. conf 1-2. debate 1-2
2. mesas de trabajo. conclusiones conf + debate
3. conclusiones.
- 15-16 1 exp. teórica profesor. conf 1-2. debate 1-2
2. mesas de trabajo. conclusiones conf + debate
3. conclusiones.
- 22-23 1 exp. teórica profesor. conf 1-2. debate 1-2
2. mesas de trabajo. conclusiones conf + debate
3. conclusiones.
- 29-30 1 exp. teórica profesor. conf 1-2. debate 1-2
2. mesas de trabajo. conclusiones conf + debate
3. conclusiones.

febrero

- 05-06 1 exp. teórica profesor. conf 1-2. debate 1-2
2. mesas de trabajo. conclusiones conf + debate
3. conclusiones.
- 09 entrega final ejercicios



escala 1:75.000



