

CRECIMIENTO RESIDENCIAL CONTEMPORANEO ESPAÑOL

CRE

DUOT - ETSAB - UPC

Coordinadores:
Isabel Castiñeira Palou
Francesc Peremiquel Lluch

Soporte a la investigación:
Pol Fité Matamoros
Joan A. Fortuny Vila

Colaboradores:
Arnau Camilo, Pol Font, Rafel Gasull, Laia Gelonch, Eva Ginestà, Alberto González, Itziar Solanes.
Aliaksandra Smirnova, Carmen Mieses, Melisa Poeso, Pere Ponsatí, Esteban Español, Laia Gelonch, Maria Massuet, Eva Ginestà.
Adrián Montero, Nil Prats, Guillem Pascual, Mònica Rovira, Albert Segura, Inés Schlayer Arnillas.

www.proyectocrece.es
CReCE. Crecimiento Residencial Contemporáneo Español. Miembros del proyecto de investigación:
Isabel Castiñeira, Miquel Corominas, Julian Galindo, Francesc Peremiquel, Joaquim Sabaté, Adolf Sotoca.

Grupo de Investigación en Urbanismo.
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio.
Universidad Politècnica de Catalunya.

Muestra de los Paneles de Análisis, el Atlas y el Workshop de Proyectos Urbanos Residenciales.

Proyecto de investigación fundamental no orientada, BIA 2012-33699:
EVALUACIÓN DE LAS TRAMAS URBANAS RESIDENCIALES EN LA TRANSFORMACIÓN RECIENTE DE LAS CIUDADES ESPAÑOLAS.
La eficiencia energética como criterio de medida.
Ministerio de Economía y Competitividad.

Primera edición: Diciembre de 2015

© Los autores, 2015
© Universitat Politècnica de Catalunya, 2015
Iniciativa Digital Politècnica.
Jordi Girona, 31 Edifici Torre Girona
08034 Barcelona
a/e: info.idp@upc.edu
www.upc.edu/idp

ISBN: 978-84-9880-560-4
Depósito legal: B.28434-2015

Impreso en: QPPrint
Comadrán 7, nave C4
Barberà del Vallès
08219 Barcelona

Qualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo se puede hacer con la autorización de sus titulares, salvo la excepción prevista a la ley.

CRECIMIENTO RESIDENCIAL CONTEMPORÁNEO ESPAÑOL (1980-2010)

PRÓLOGO

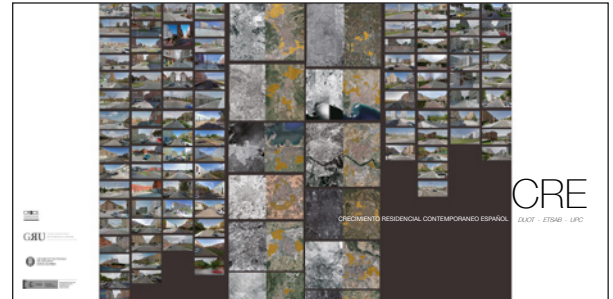
CRECE, Crecimiento Residencial Contemporáneo en España, nace como una investigación abierta que se realiza en el marco del proyecto de investigación fundamental no orientada, BIA 2012-33699, "EVALUACIÓN DE LAS TRAMAS URBANAS RESIDENCIALES EN LA TRANSFORMACIÓN RECIENTE DE LAS CIUDADES ESPAÑOLAS. La eficiencia energética como criterio de medida", del Ministerio de Economía y Competitividad, realizada durante los años 2013 y 2014. El estudio se centra en el análisis del crecimiento residencial en las ciudades medias españolas en los últimos 30 años, centrándose en los nuevos fragmentos residenciales que dan forma a la ciudad contemporánea. Se trata de observar el estado actual de la cuestión para reconocer, primero, y diagnosticar, después, las tendencias en el crecimiento residencial y la situación en dichas ciudades, a fin de abordar futuros retos.

El estudio de "Las formas de crecimiento" realizado en el Departamento de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) es la base del estudio. Dicho análisis sintetiza la realidad urbana de la ciudad que uno puede detectar a través de la forma, del trazado de las calles, de las parcelas y de la edificación. Los trabajos realizados en la investigación se centran en el estudio de la forma urbana como punto de partida para el análisis.

Este documento forma parte de una colección de libros que son el resultado de una investigación llevada a cabo por un equipo formado por profesores del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Cataluña, en el marco del proyecto Crecimiento Residencial Contemporáneo en España, CRECE.

La colección de documentos del proyecto, CRE, CyF, ATL y EDP, recoge en cuatro volúmenes los distintos trabajos realizados por profesores y colaboradores durante la investigación. CRE, Crecimiento Residencial Contemporáneo en España, es una muestra que recoge algunos de los trabajos realizados en los distintos documentos. CyF, Casos de Estudio. Ciudades y Fragmentos, muestra de forma homogénea las ciudades analizadas. ATL, Atlas de Proyectos Urbanos, realiza un recorrido visual por los fragmentos analizados mediante una colección de imágenes. EDP, Ensayos Demostrativos de Proyectos Urbanos, es una propuesta de proyectos realizada en el curso de Urbanística IV del grupo de tarde de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, ETSAB, en los cursos 2014 y 2015.

CRE. Crecimiento Residencial Contemporáneo Español.



CyF. Casos de Estudio. Ciudades y Fragmentos.



ATL. Atlas de proyectos residenciales.



EPU. Ensayos Demostrativos de Proyectos Urbanos.



ÍNDICE

1.	PANELES DE ANÁLISIS DE CRECIMIENTOS RESIDENCIALES CONTEMPORÁNEOS.....	6
	ALGECIRAS.....	12
	ALMERÍA.....	18
	HUELVA.....	24
	LLEIDA.....	30
	PAMPLONA.....	36
	VITORIA-GASTEIZ.....	42
2.	ATLAS DE PROYECTOS RESIDENCIALES.....	48
	ALGECIRAS.....	54
	San García y Sotorebolo	
	ALMERÍA.....	56
	San Luís	
	Villablanca	
	HUELVA.....	60
	Avenida de Andalucía	
	Estación de autobuses	
	LLEIDA.....	64
	Balàfia	
	Pardinyes	
	Ciutat jardí	
	PAMPLONA.....	70
	Buztintxuri	
	Sarriguren	
	VITORIA-GASTEIZ.....	74
	Lakua	
	Zabalgana	
	Zalburua	

3.	MUESTRA DEL WORKSHOP DE PROYECTOS URBANOS RESIDENCIALES.....	80
	HUELVA.....	88
	LLEIDA.....	98
	VALLADOLID.....	108





CASOS DE ESTUDIO. CIUDADES Y FRAGMENTOS.

CYF

DUOT - ETSAB - UPC

PROYECTO RESIDENCIAL EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS

(1980-2010)

Peremiquel, F., Castiñeira, I., Fortuny, J.

OBJETIVO DE ESTUDIO

El objeto del estudio son los crecimientos residenciales desarrollados en las ciudades españolas entre los años 1980 y 2010, período en que la mayoría de ellas han experimentado importantes transformaciones materializadas, entre otros aspectos, en la extensión de la ciudad apoyada en una considerable mejora de las infraestructuras de movilidad viarias y ferroviarias, así como la implantación o crecimiento de las áreas de actividad económica segregadas y la construcción de nuevas áreas urbanas residenciales. El documento recoge una muestra representativa de este proceso con especial atención a las nuevas áreas residenciales consolidadas en un conjunto de ciudades intermedias españolas, donde el crecimiento residencial ha generado un impacto sobre las mismas, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo.

Si bien el objeto central del estudio son los sectores residenciales desarrollados, estos no son independientes de las ciudades en que se ubican y de su posición en relación con la estructura urbana, la accesibilidad y la distribución general de usos y elementos de centralidad. Asimismo, la sistematización de los casos de estudio requiere un mayor nivel de aproximación a la configuración física de los elementos que integran el proyecto residencial: las calles, los espacios públicos, los equipamientos, y, sobre todo, las viviendas y sus sistemas de agregación.

Objetivos generales

Un primer objetivo del estudio de las ciudades y de sus nuevas áreas residenciales nos permite disponer de un material base, con un elevado grado de homogeneización en su representación, que refleja las últimas tendencias en el crecimiento residencial que servirá para estudios parciales, clasificaciones y comparaciones, así como material para futuras evaluaciones y elaboración de propuestas de futuro.

El presente estudio forma parte de un proyecto de investigación que tiene por objeto la descripción del crecimiento urbano residencial de las últimas décadas y la evaluación del tejido resultante, donde la eficiencia urbana y la satisfacción del usuario son parámetros clave para establecer y promover medidas correctoras y definir nuevas estrategias de intervención. Su evaluación y valoración ha de permitir plantear los retos derivados en los mismos así como la formulación de alternativas para un escenario poscrisis.

La aproximación a los sectores residenciales se realiza atendiendo a la localización del crecimiento y al análisis del fragmento urbano en sus componentes urbanísticos y arquitectónicos para poder describir sus características esenciales. Como forma de crecimiento urbano contemporáneo, los fragmentos residenciales se conforman como unidades

urbanísticas, surgidas como piezas articuladas que desarrollan planeamiento de rango superior, y concertadas entre los diversos agentes urbanos.

METODOLOGÍA

La base material surge del estudio sistemático de ciudades realizado en los últimos años en el programa de máster de Investigación del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Cataluña. Ello implica partir de un material de base diversificado correspondiente a diversos investigadores. El conjunto está formado por diversas investigaciones ensambladas de distintos autores, que pretenden hacer una reflexión sobre la forma de la ciudad contemporánea y su construcción a través del proyecto urbano residencial.

La aproximación al análisis de los casos de estudio pasa necesariamente por la elección de las ciudades y, en ellas, de los casos de estudio. La presentación de los resultados del estudio requerirá de criterios de homogeneización para una mejor comprensión del conjunto de la información generada.

El reconocimiento de una identidad del crecimiento residencial contemporáneo pasa, en parte, por hacer común y pública una imagen del mismo. Una imagen generada mediante el dibujo, a través del análisis y la representación de manera homogénea de cosas aparentemente distintas y dispersas: cartografiando de nuevo los fragmentos, de manera intencionada, prestando atención a temas específicos y poniendo en valor aquellos aspectos relevantes y significativos de cada caso es el desafío esencial.

Conviene, por tanto, tener la imagen del fragmento, entender su composición y el encaje de cada uno de ellos en su entorno y contexto. La disposición de las calles, la forma del espacio libre, la definición de los dominios, la selección de los tipos edificatorios, etc. Son la expresión de la realidad social, cultural y económica de una propuesta, en las que, a pesar de las particularidades, es posible reconocer elementos comunes.

Por todo ello es preciso atender simultáneamente a diversas escalas: ciudad, fragmento y detalle.

Las ciudades objeto de estudio

Tanto en el análisis como en la representación, las ciudades son la unidad básica de trabajo, partiendo de la hipótesis de que los crecimientos residenciales de una misma ciudad nacen de aspectos comunes relativos a posición, estructura y preexistencias, así como de otros derivados del planeamiento urbanístico y de las políticas municipales.

Hablamos de ciudades medias, que en un principio se fijaron entre unos límites de población (100.000 y 500.000 habitantes), pero más adelante se establecieron criterios menos numéricos y más estructurales. Las ciudades estudiadas son ciudades con extensión y diversidad suficiente para generar crecimiento y actividad, excluyendo aquellas que por su mayor tamaño y representatividad han generado procesos metropolitanos o están incluidas en áreas metropolitanas. Entran dentro de esta categoría la mayor parte de las capitales de provincia y un buen número de ciudades españolas que gozan de una cierta representatividad territorial pese a no ser capitales.

La elección de las ciudades se realiza con el propósito de presentar una muestra equilibrada que abarque toda la geografía española. Por ello se incluyen ciudades de la mayoría de comunidades, así como la presencia de ciudades con distintas relaciones territoriales y socioeconómicas, principalmente en lo que se refiere a su posición, accesibilidad y a las bases económicas.

Los casos de estudio

Los casos de estudio son los nuevos fragmentos residenciales. La elección de estos casos en cada ciudad se realiza sobre la base del planeamiento, pero sobretodo se basa en la comparación de los fotoplanos de la década de 1980 y actuales. Este análisis nos permite identificar las áreas de crecimiento residencial en relación con otros elementos básicos en el desarrollo y expansión de la ciudad, muy especialmente las nuevas infraestructuras de movilidad, las relaciones de las nuevas áreas residenciales con las áreas centrales y las características de continuidad (o no) con los tejidos urbanos residenciales preexistentes.

Los casos de estudio coinciden a menudo con desarrollos de sectores urbanísticos determinados previamente por el planeamiento, pero esto no se ha considerado una condición en la delimitación del mismo. Se estudian casos en que el ámbito estudiado forma parte de un sector más amplio y otros donde se integran más de un sector urbanístico pero que presentan elementos comunes de continuidad, estructura o forma.

En cada ciudad se eligen los casos de estudio, que pueden ser uno o más, como muestra significativa de aquella ciudad. En ningún caso se pretende un estudio exhaustivo de todos los casos posibles, sino de aquellos que se han considerado representativos.

Aproximación a la ordenación y unidades de agrupación de los casos de estudio

Elegidos los casos, la aproximación sistemática a su estudio permitirá establecer interpretaciones temáticas o transversales. El dibujo juega

aquí un papel importante, tanto en la sistematización de los paneles como en la del contenido de cada una de sus partes.

El dibujo de la planta general y secciones más representativas nos da una primera aproximación tanto a la estructura general como a sus elementos públicos y privados, y a la relación entre ellos. Las imágenes tridimensionales obtenidas a través de los programas disponibles en la red (Google Earth, Bing Maps, Google Street View) agregan una dimensión espacial, tanto en la experiencia como en la representación.

Una mayor aproximación a las unidades de agregación, manzanas o conjuntos más o menos repetibles, permite un estudio más preciso de las relaciones entre edificación y espacio libre: público, comunitario o privado, así como una mayor precisión en relación con los usos en planta baja y una primera aproximación a las características básicas de las tipologías edificatorias.

La elección de las unidades de agregación que en cada conjunto se consideran más significativas ha de permitir una comparación cruzada entre diversos proyectos, con capacidad de definir tendencias para diversas ciudades o grupos de ciudades.

Utilidad del método de aproximación

Este método de aproximación ha permitido un reconocimiento que, sin duda, por la proximidad del período de estudio y la falta de sistematización de los elementos que configuran la identidad de los crecimientos residenciales, no permitían comprender lo que tienen en común los diversos proyectos. La recopilación exhaustiva nos permite tomar conciencia de las prácticas, para bien y para mal, desarrolladas en el conjunto de ciudades durante este período.

Cada proyecto es una mezcla específica de los componentes y solo adentrándose en su definición se puede empezar a sintetizar su alternativa. Los proyectos recopilados, representados homogéneamente, constituyen una expresión inédita y representativa del crecimiento contemporáneo de las ciudades medias españolas. Una contribución desde la visión urbanística y arquitectónica, donde se reconocen los conjuntos residenciales a escala de ciudad así como los elementos que los componen.

Se hace inventario, recopilación enciclopédica, donde los instrumentos de proyectación se utilizan para la reflexión. Se construye una cultura, de manera extensiva, con capacidad crítica para la selección y una mirada de largo alcance para proyectar el futuro. Una actitud ilustrada exigible en este momento. Más que una resolución de problemas se plantea la formulación de objetivos y propuesta de método, que atiendan a largo

plazo a dar respuesta a los desafíos planteados.

Fijarse en la estructura física de cada fragmento es una hipótesis metodológica para su ordenación. Las formas urbanas resumen, en una síntesis única, las condiciones en que la vida y la actividad se producen, y resumen también los intereses y los conflictos que su apropiación comporta.

Si la forma del fragmento nos interesa como reflejo de las relaciones sociales, políticas y económicas, es decir, como producto, también nos interesan como patrimonio o como recurso. No se llega a entender el uso del espacio solamente como resultado directo de las relaciones socioeconómicas, sino que también hay que entenderlo desde las formas de producción del mismo. Es en este aspecto en el que la ordenación urbana como práctica política y disciplina técnica centra su atención.

El método de ordenar parte, en ciertos casos, del esfuerzo por reconocer en el territorio un orden propio y ciertas vocaciones particulares en el mismo. La geografía, la ecología y la historia juegan un papel relevante en el método. Conservación y defensa serían actitudes frecuentes y preponderantes en este método.

La atención puesta en estos análisis al lugar, la medida, la escala, la distancia lleva hacia una visión metodológica de la ordenación centrada en las relaciones entre elementos como campo privilegiado de reflexión. Esto quiere decir evitar las genéricas valoraciones agregadas que no tienen en cuenta procesos a través de los cuales la transformación se produce y si, en cambio, tener en cuenta los procesos diversos, interdependientes y trascendentes que se condicionan recíprocamente. No se trata de realizar una eficiente ordenación espacial (ser eficaz) sino de definir una ordenación espacial eficiente.

INTERPRETACIÓN Y DIBUJO

El catálogo sintetiza un trabajo de investigación en el que se pretenden dos objetivos de expresión diferenciados: describir el crecimiento contemporáneo de las ciudades medias españolas en el cambio de siglo y establecer un marco comparativo de los casos seleccionados para su posterior análisis detallado.

El análisis se centra en los elementos que definen la morfología urbana de la ciudad, edificación y sistemas, tanto en el ámbito general de la ciudad como local de los casos de estudio, con el fin de ensayar una metodología y elaborar un catálogo a partir de la descripción de cada uno de los casos.

La elección del método de análisis comparativo ofrece, de entrada, una descripción homogénea de los casos a la vez que sienta las bases para

una lectura transversal.

La manera en la que se describe el crecimiento pretende mostrar cuáles han sido las dinámicas de extensión de la ciudad y ofrecer una aproximación cualitativa y cuantitativa de cada uno de los casos.

Contenido y estructura de los paneles

Con el fin de obtener una cartografía analítica válida para futuros trabajos de investigación, más que un análisis comparativo que permita obtener conclusiones inmediatas, se ha optado por la representación homogénea de todos y cada uno de los casos, con escalas de representación y con tipos de dibujo homogéneos en la medida de lo posible.

La elección del panel como soporte de la representación ofrece una lectura general y, a su vez, una visión detallada particular de cada uno de los casos en diversos focos de atención. El formato de DIN A0 permite, a la vez, sintetizar los 4 temas elegidos y las 4 escalas de representación. La distribución de los temas permite también individualizarlos temáticamente, con la posibilidad de trabajar documentos unitarios. El dibujo elegido permite representar la forma general de la ciudad, con especial atención al crecimiento y a las infraestructuras, para una sucesiva aproximación a los proyectos residenciales, a sus elementos y a las relaciones entre ellos.

"Mejorar la descripción ya es proponer", según Manuel de Solà-Morales. La descripción morfológica del territorio ha sido, para el trabajo de este documento, una forma alternativa de representación del crecimiento urbano residencial del territorio español.

La elección de las escalas y formas de representación responden a la voluntad de analizar el crecimiento sobre cuatro puntos de vista distintos: la ciudad, los sectores de crecimiento y sus elementos estructurales, y las formas de agregación y tipos de edificio más representativas.

La ciudad se representa a escala 1:25.000. Este dibujo permite mostrar la ciudad en su globalidad, la relación con el territorio, los accidentes geográficos y las principales infraestructuras. Asimismo, la representación elegida muestra claramente la forma de la ciudad y la localización de sus áreas de crecimiento representado de forma agregada en relación con los principales elementos estructurales: infraestructuras y equipamientos. Junto con las manchas de crecimiento desarrollado o previsto, permiten una evaluación global de los criterios de extensión en el período analizado. La representación de áreas residenciales y de actividades económicas, principalmente industriales o portuarias, permite observar relaciones entre los elementos representados, dando una imagen del nuevo modelo de ciudad en contraste con la situación de partida en la década de 1980.

El dibujo sobre el fotoplano permite la lectura agregada del conjunto, así como una fácil identificación de la posición, tamaño y relación del nuevo fragmento con la ciudad y el territorio de los crecimientos anteriores al período de estudio. Los elementos representados son tres: por un lado, el crecimiento residencial e industrial del período estudiado, el crecimiento expectante que determina el planeamiento y las principales infraestructuras que articulan estas extensiones en el conjunto de la ciudad. De este modo, se ofrece una panorámica de la estrategia de crecimiento y dónde se han ubicado las nuevas áreas residenciales, industriales y rotacionales, y su tamaño relativo en relación con la ciudad preexistente.

Una segunda escala de análisis corresponde a la representación de los conjuntos residenciales, que como ya se ha comentado pueden coincidir o no con unidades de desarrollo urbanístico. El conjunto residencial se representa de una forma sencilla a escala 1:5.000, que permite mostrar el conjunto a través de sus elementos públicos y privados y las relaciones entre ellos. La representación en planta y sección permite una aproximación a dichas relaciones desde el punto de vista morfológico y estructural, indicando también las medidas de sus elementos. Destacamos el uso sistemático de secciones acotadas que nos permite una lectura de la relación con la forma del lugar a través de la adaptación de los espacios y edificios a la topografía así como de las relaciones entre elementos construidos y libres.

Cabe destacar también el énfasis en las visiones volumétricas de conjunto residencial a través de la utilización de imágenes volumétricas. Las visiones "desde la calle" de edificios, recorridos, plazas, parques y otros puntos de interés nos permiten la comparación entre distintos ambientes, o entre la voluntad de crearlos y la realidad.

Los esquemas estructurales permiten una lectura individualizada de los principales elementos que componen el conjunto residencial estudiado, desde la lógica distributiva propia individualizada por sistemas. La abstracción se define por la síntesis, y esta por el esfuerzo de interpretar unos elementos que de forma automática serían más difíciles de detectar y comparar.

A una escala más precisa se estudian las unidades de agregación y los tipos de edificio. La atención se ha puesto en los tipos de edificio y su relación con la forma urbana, especialmente en lo que se refiere a las dimensiones y las relaciones entre público y privado, la definición de la calle y los usos de los espacios interiores, considerando las unidades con capacidad de agregación para constituir el conjunto.

En el presente análisis y en su representación no se ha considerado la forma del parcelario ni las características de la gestión, tema que precisa de una reflexión posterior. En cuanto al análisis de las tipologías

residenciales se limitan al tipo de edificio a través de categorías muy elementales, definidas por su uso: residencial o con integración de usos no residenciales, unifamiliar o plurifamiliar, por sus dimensiones, particularmente la profundidad del edificio y por la disposición de los accesos.

Finalmente, hay que señalar que a pesar de concretarse en un documento único, se trata de un trabajo abierto basado en una metodología verificada que se materializa en una forma concreta de hacer que permite añadir nuevos casos de estudio de manera sucesiva, ampliando la muestra a un mayor número de casos así como a estudios específicos y temáticos de otras variables. Se aporta un material base útil para el reconocimiento del período, y para su reordenación, si es el caso.

ALGECIRAS

SOTOREBOLO

SAN GARCÍA *Aliaksandra Smimova*

Situada en la costa mediterránea, por su ubicación próxima al estrecho de Gibraltar constituye una de las puertas de África.

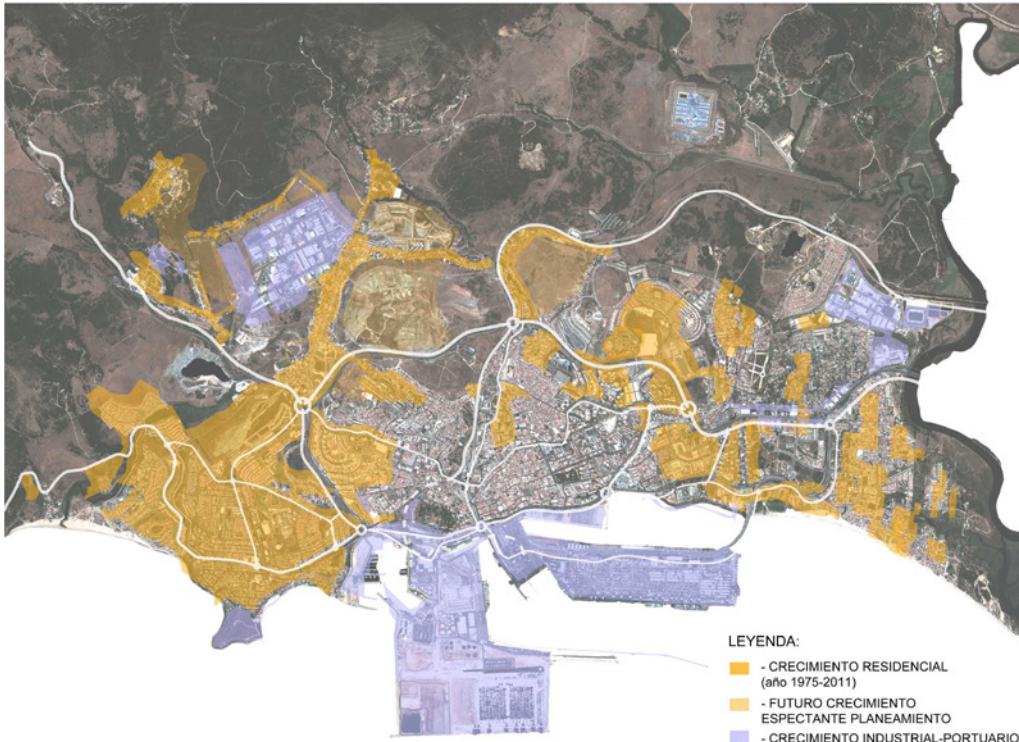
Dispone de una buena accesibilidad a la Autovía del Mediterráneo (A-7), que permite la conexión con el levante español.

El crecimiento de la ciudad de Algeciras se ha producido en el llano delimitado al oeste por las sierras y al este por la bahía que da nombre a la ciudad.

El crecimiento residencial se ha desarrollado siguiendo dos modelos; uno homogéneo y extenso, al sur de la ciudad, y otro disperso y puntual, al norte.

Sotorebolo y San García constituyen los crecimientos al sur; apoyados en las nuevas infraestructuras viarias disponen de una red viaria jerarquizada. Las unidades residenciales se disponen en paquetes de baja densidad con predominio de vivienda unifamiliar.





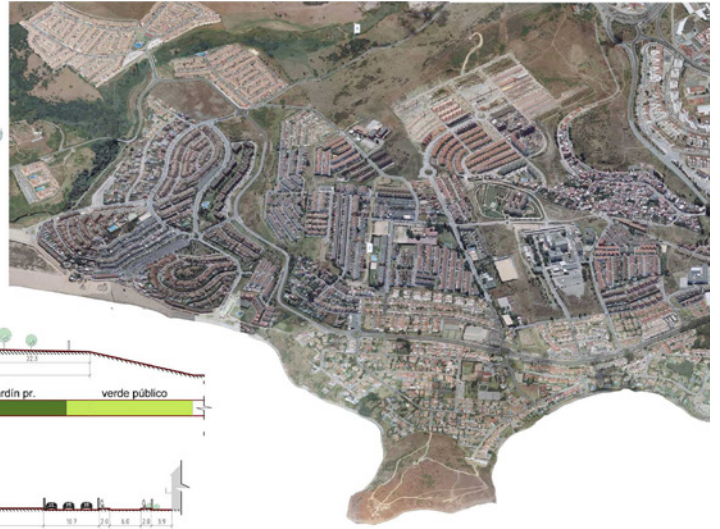
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

A2 e 1_50.000
A4 e 1_100.000



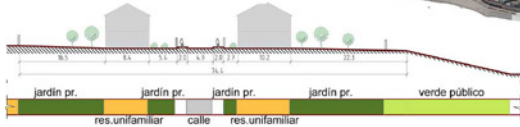
EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS VERDES



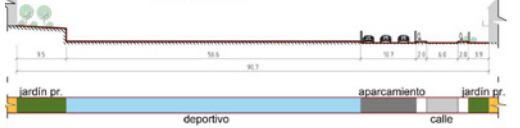


A2 e 1_500
A4 e 1_250

SECCIÓN 1-1



SECCIÓN 2-2



SECCIÓN 3-3

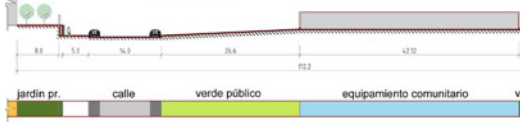


FOTO 1, SECCIÓN 1-1



FOTO 2, SECCIÓN 2-2

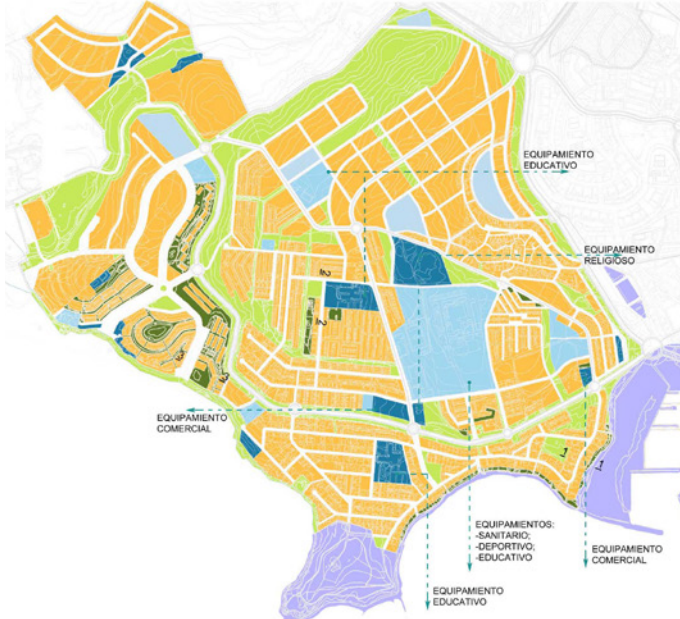


FOTO 3, SECCIÓN 3-3



USOS DEL SUELO

A2 e 1_10.000
A4 e 1_20.000



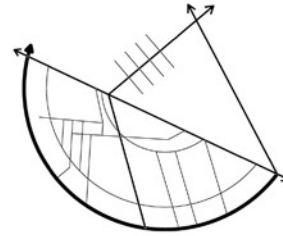
LEYENDA:

- RESIDENCIAL
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
- EQUIPAMENTOS PRIVADOS
- S. VERDE PUBLICO
- S. VERDES PRIVADO
- INDUSTRIAL-PORTUARIO
- EQUIPAMENTOS PREVISTOS

ESTRUCTURA VIARIA



ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA VIARIA



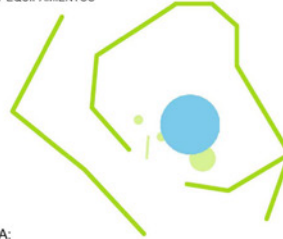
LEYENDA:

- V 2
- V 3
- V 4
- V, PREVISTA
- V. PEONALES

EQUIPAMIENTOS+ESPACIOS VERDES



ESQUEMA DE DISTRIBUCIÓN DE LOS ESPACIOS VERDES Y EQUIPAMIENTOS



LEYENDA:

- EQUIPAMIENTO LOCAL
- EQUIPAMIENTOS COMERCIAL
- EQUIPAMIENTO EN CONSTRUCCIÓN
- EQUIPAMIENTOS PREVISTOS
- ESPACIO LIBRE
- ESPACIOS VERDES

TIPOLOGÍA EDIFICATORIA



ESQUEMA DE DISTRIBUCIÓN RESIDENCIAL



LEYENDA:

- EN HILERA
- UNIFAMILIAR
- PLURIFAMILIAR
- PREEXISTENTES

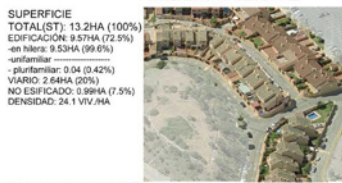
FRAGMENTO 1 

VIVIENDAS TIPOLOGÍA #1



SUPERFICIE
 TOTAL(ST): 13.2HA (100%)
 EDIFICACIÓN: 9.57HA (72.5%)
 -en hilera: 9.53HA (89.6%)
 -unifamiliar: 0.04 (0.42%)
 -plurifamiliar: 2.54HA (25%)
 NO ESIFICADO: 0.99HA (7.5%)
 DENSIDAD: 24.1 VIV./HA

VIVIENDAS TIPOLOGÍA #2



VIVIENDAS TIPOLOGÍA #3



FRAGMENTO 2 

VIVIENDAS TIPOLOGÍA #4



SUPERFICIE
 TOTAL(ST): 11.2HA (100%)
 EDIFICACIÓN: 6.5HA (58.1%)
 -en hilera: 3.6HA (36.5%)
 -unifamiliar: 0.8 (8.1%)
 -plurifamiliar: 2.25 (22.8%)
 VÍARIO: 4.2HA (42.6%)
 NO ESIFICADO: 0.85HA (8.6%)
 DENSIDAD: 24.1 VIV./HA

VIVIENDAS TIPOLOGÍA #5



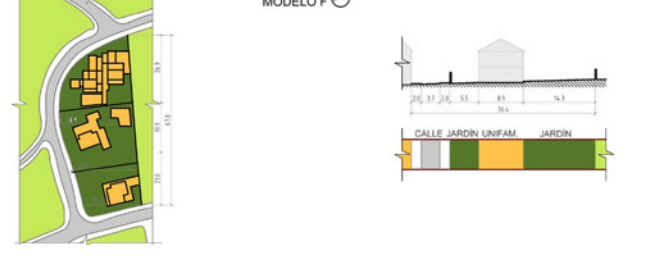
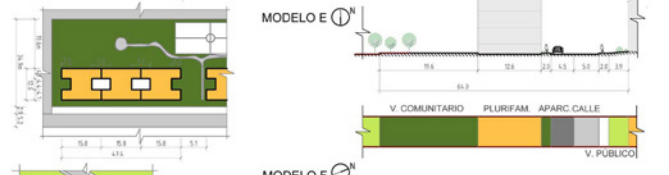
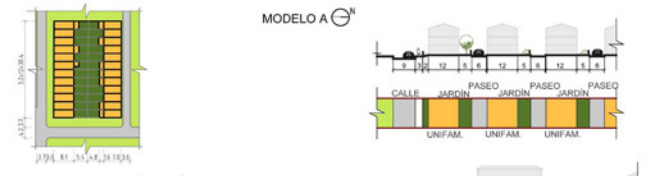
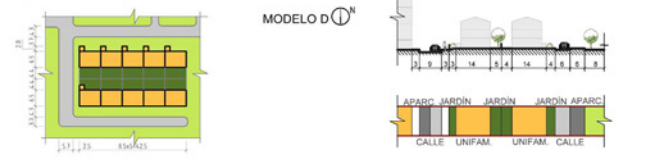
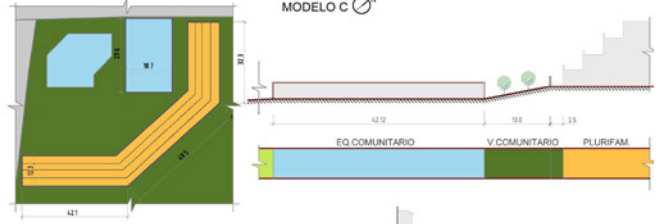
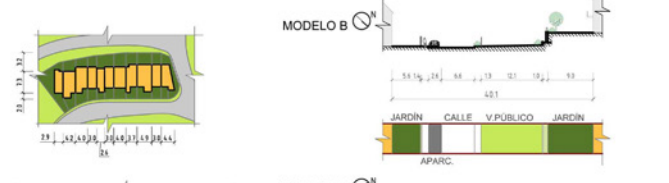
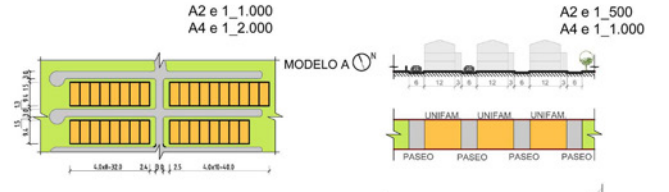
VIVIENDAS TIPOLOGÍA #6



FRAGMENTO 3 

VIVIENDAS TIPOLOGÍA #7

SUPERFICIE
 TOTAL(ST): 11.2HA (100%)
 EDIFICACIÓN: 7.73HA (42.2%)
 -en hilera: 1.33HA (17.2%)
 -unifamiliar: 2.8HA (25%)
 -plurifamiliar: 5.37HA (47.8%)
 VÍARIO: 3.37HA (47.8%)
 NO ESIFICADO: 1.1HA (9.8%)
 DENSIDAD: 16.3 VIV./HA



ALMERÍA

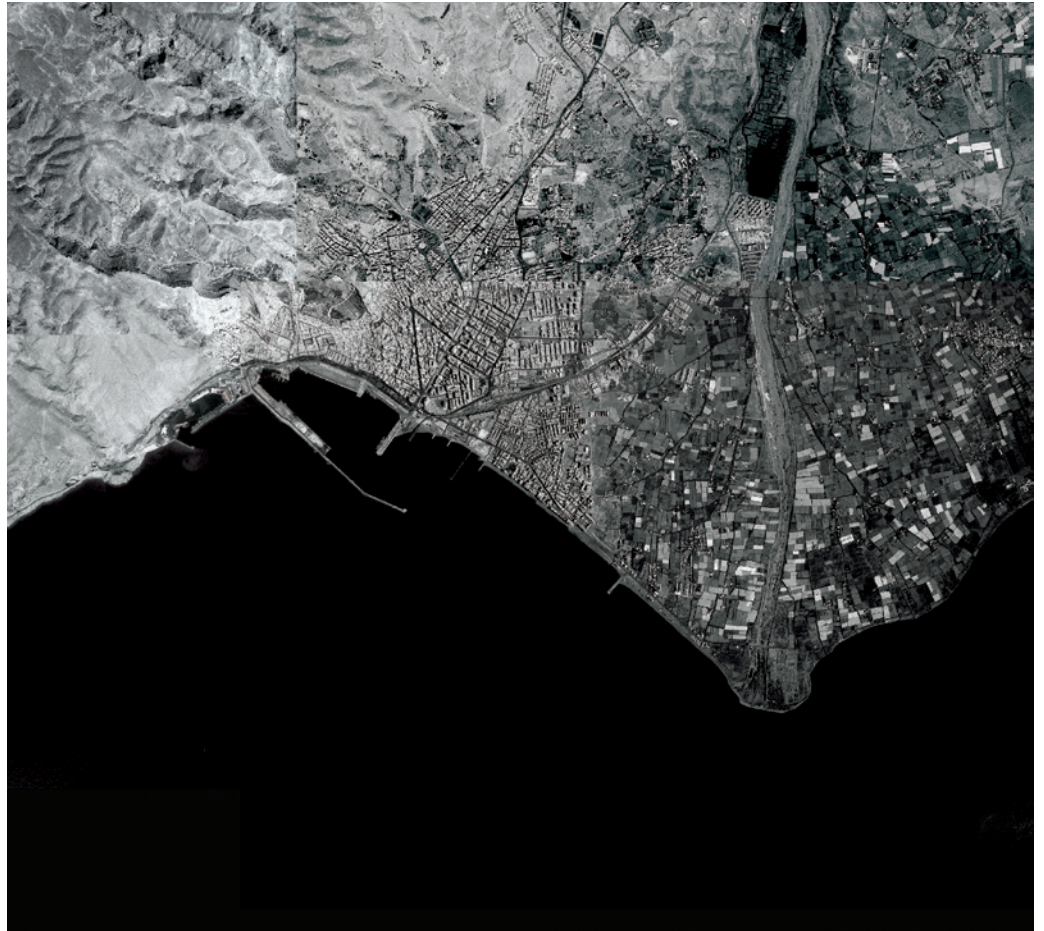
SAN LUÍS VILLABLANCA

Carmen Miseses

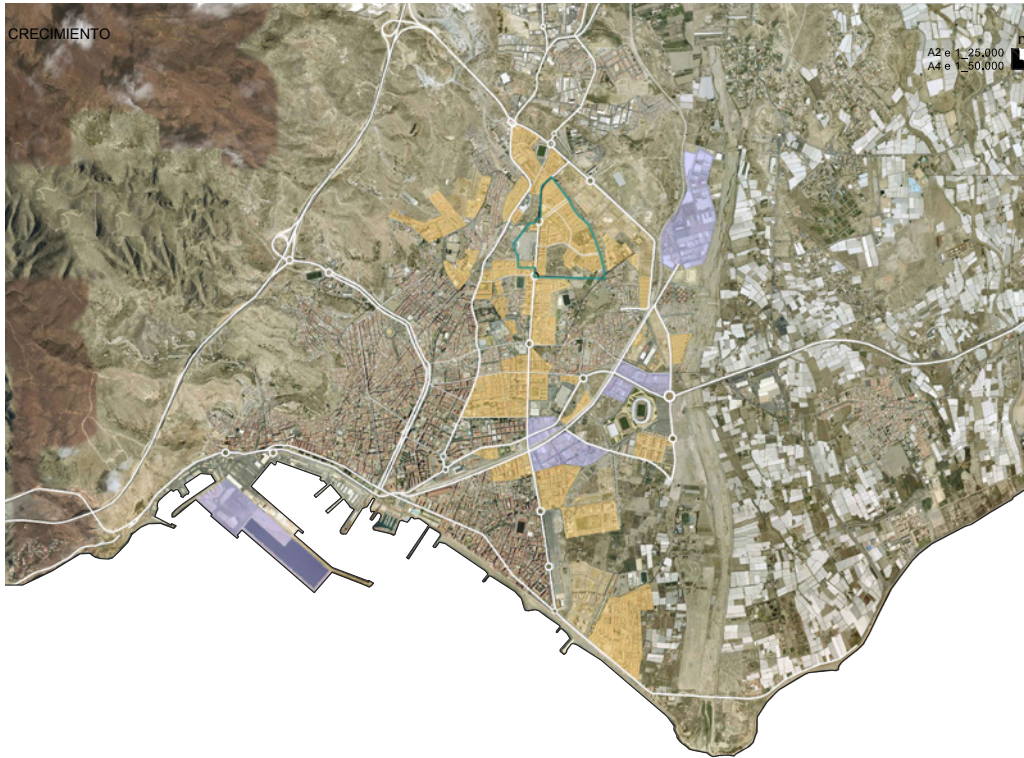
Situada al este de la desembocadura del río Andarax, la autopista del Mediterráneo constituye el principal acceso. La carretera de la cuenca del río relaciona la ciudad con los municipios vecinos, para los que desempeña el papel de centro comercial, portuario y de servicios.

En las últimas décadas ha experimentado un importante crecimiento hacia levante, donde se han localizado las nuevas áreas residenciales, apoyadas sobre ejes viarios, particularmente la Avenida del Mediterráneo, y con escasa relación entre ellos.

El ámbito de estudio se localiza al norte de la mencionada avenida, entre los barrios de San Luís y Villablanca; incorpora amplios espacios libres y equipamientos de ciudad. Está formado por manzanas irregulares con predominio de edificios de vivienda unifamiliar en hilera, con presencia de edificios plurifamiliares y espacios interiores de manzana de carácter público.



CRECIMIENTO



- CRECIMIENTO RESIDENCIAL (año 1980 - 2012)
- FUTURO CRECIMIENTO ESPERANTE PLANEAMIENTO
- CRECIMIENTO INDUSTRIAL - PORTUARIO

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS



- RED FERROVIARIA
- V1
- V3
- V2
- V4

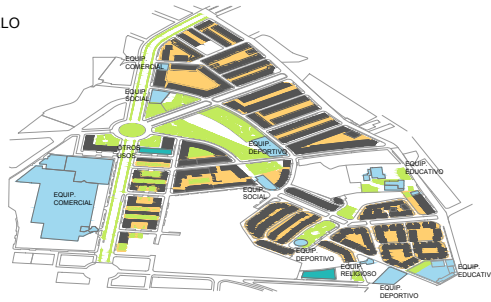
EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS VERDES

A2 e 1_50,000
A4 e 1_100,000



- EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS
- ZONA PORTUARIA
- S. ESPACIOS VERDES
- AMPLIACIÓN PUERTO
- RESERVA S.E. VERDES

USOS DEL SUELO



ÁMBITOS DE GESTIÓN

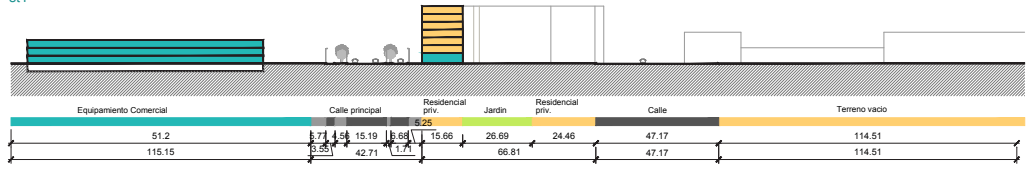


- 1 Sup. = 06.13 Ha
- 2 Sup. = 14.81 Ha
- 3 Sup. = 03.80 Ha

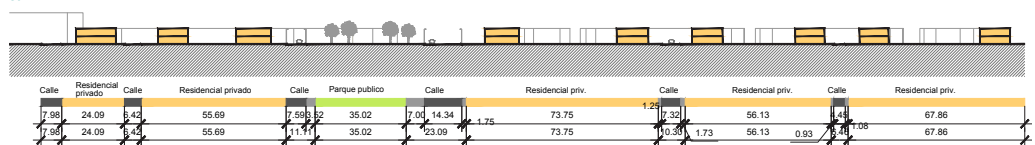
- RESIDENCIAL PRIVADO
- EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS
- ESPACIOS VERDES
- OTROS USOS/ACTIVIDADES

A2 e 1_5,000
A4 e 1_10,000

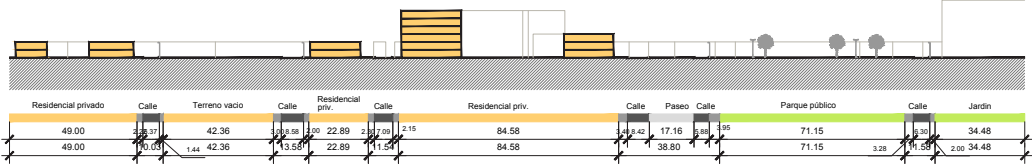
st1



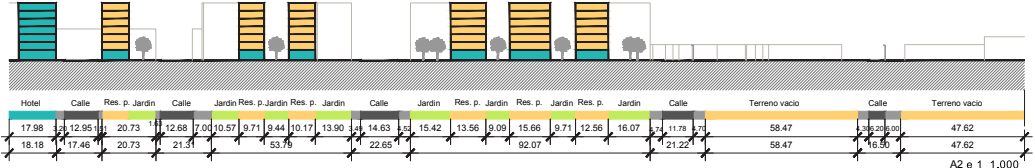
st2



st1



st2



A2 e 1_1,000
A4 e 1_2,000

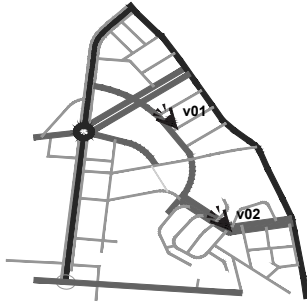
BARRIO DE SAN LUIS - VILLA BLANCA

AÑO 1998

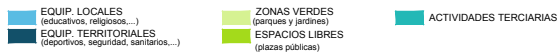


A2 e 1_5,000
A4 e 1_10,000

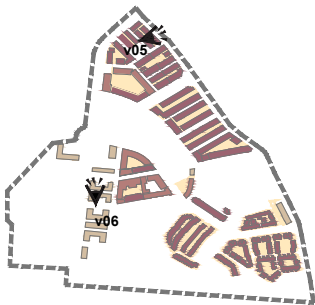
ESTRUCTURA VIARIA



EQUIPAMIENTOS + ESPACIOS VERDES



TIPOLOGÍA EDIFICATORIA



V02_VISTA VÍA URBANA (c/ ZAIRE)



V01_VISTA VÍA URBANA (c/ COSTA DE ALMERIA)



V03_VISTA PARQUE URBANO (c/ JOAQUIN REINA)



V04_VISTA PARQUE URBANO (c/ COSTA DORADA)



V03_VISTA PARQUE URBANO (c/ MOREROS)



V04_VISTA PARQUE URBANO (c/ SAN MARINO)



UNIFAMILIAR EN HILERA



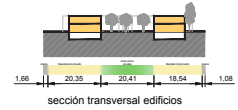
VIVIENDAS TIPOLOGIA N°1



sistema de agregación



planta edificio



sección transversal edificios

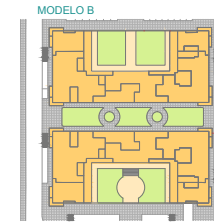
PLURIFAMILIAR AISLADO



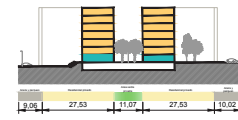
VIVIENDAS TIPOLOGIA N°2



sistema de agregación



planta edificio



sección transversal edificios

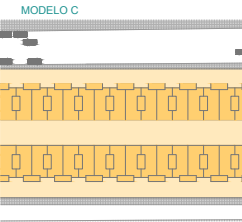
UNIFAMILIAR EN HILERA



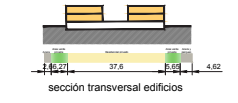
VIVIENDAS TIPOLOGIA N°3



sistema de agregación



planta edificio



sección transversal edificios

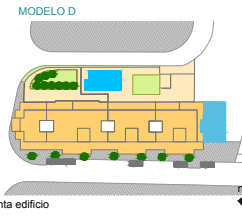
PLURIFAMILIAR AISLADO



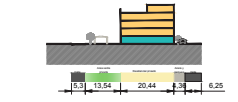
VIVIENDAS TIPOLOGIA N°4



sistema de agregación



planta edificio



sección transversal edificio





HUELVA

AVENIDA DE ANDALUCÍA
ESTACIÓN DE AUTOBUSES

Melisa Pesoa

Está situada en una península entre las desembocaduras de los ríos Tinto y Odiel, que la separan del contacto directo con el Mediterráneo. La avenida que une el centro de la ciudad con el acceso a la autopista Sevilla-Portugal, conjuntamente con otras vías paralelas, han actuado como ejes de crecimiento residencial, limitadas por la ronda exterior que ha actuado como límite de urbanización.

La avenida de Andalucía, tratada como amplio parque lineal, ha sido el eje representativo de crecimiento moderno. La mayoría de crecimientos residenciales se han configurado mediante manzanas de viviendas unifamiliares en hilera, mientras que en el frente de la avenida predominan los edificios plurifamiliares, alternados con grandes equipamientos de ciudad y amplios espacios libres.

El conjunto estudiado es uno de ellos, formado por amplias manzanas de edificios plurifamiliares abiertas a la avenida, sumando los interiores de manzana al conjunto de espacios públicos.





INFRAESTRUCTURAS VIARIAS



RED FERROVIARIA SISTEMA VIARIO

EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS VERDES

A2 e 1:50.000
A4 e 1:100.000

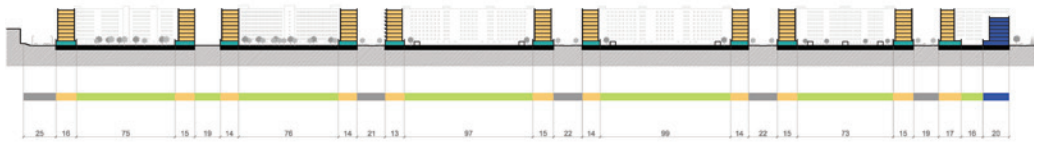


EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS ZONA INDUSTRIAL S. ESPACIOS VERDES

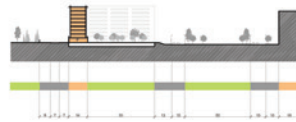


A2 e 1_5.000
A4 e 1_10.000

SECCIÓN LONGITUDINAL



SECCIÓN TRANSVERSAL



- RESIDENCIAL PRIVADO
- EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS
- ESPACIOS VERDES
- HOTEL
- COMERCIAL

A2 e 1_1.000
A4 e 1_2.000

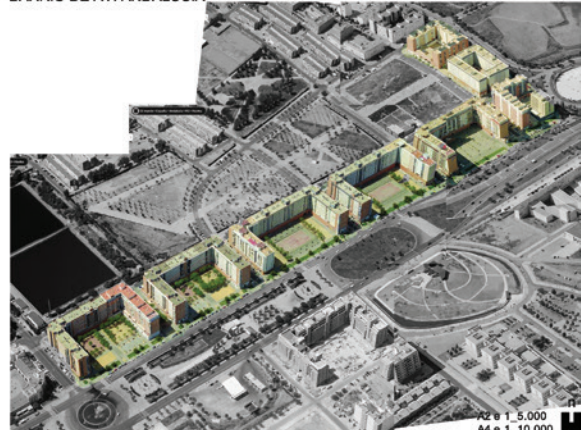
BLOQUES DÉCADA DE 1980



BLOQUES DÉCADA DE 1990

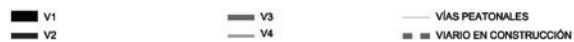
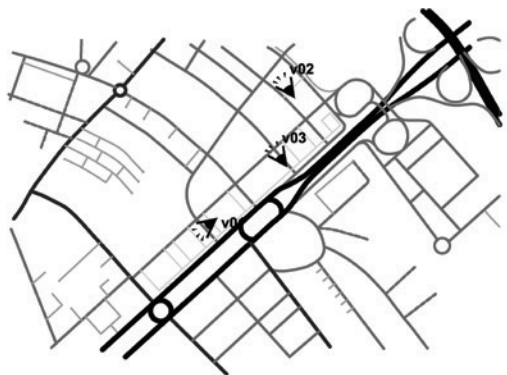


BARRIO DE AV. ANDALUCÍA



A2 e 1_5.000
A4 e 1_10.000

ESTRUCTURA VIARIA



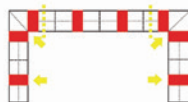
EQUIPAMIENTOS + ESPACIOS VERDES



TIPOLOGÍA EDIFICATORIA DE LA VIVIENDA

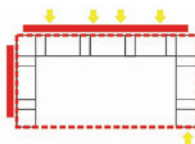


V01_ VISTA AV. ANDALUCÍA



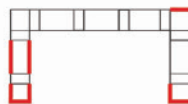
ACCESOS Y NÚCLEOS DE ESCALERAS

V02_ VISTA BLOQUES DE LA SEGUNDA ETAPA



APARCAMIENTOS

V03_ VISTA CALLE INTERIOR

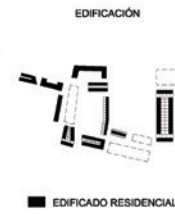


COMERCIOS

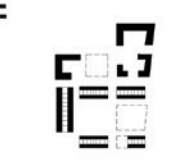
A2 e 1_7.500
 A4 e 1_15.000



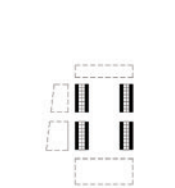
BARRIO LA FLORIDA (SECTOR 1)



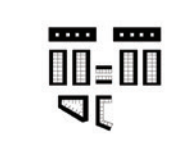
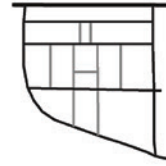
BARRIO LA FLORIDA (SECTOR 2)



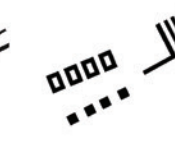
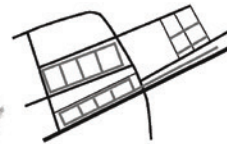
URBANIZACIÓN VISTA ALEGRE



BARRIO MARISMAS DEL POLVORÍN



BARRIO MARISMAS DEL ODIEL



SECTOR AV. TOMÁS DOMÍNGUEZ





LLEIDA

BALÀFIA,
PARDINYES I
CIUTAT JARDI

Pere Ponseti

Situada en el margen norte y dominada por el Turó de la Seu, la ciudad crece de forma radial, apoyada en las carreteras que la unen a la llanura agrícola, y se completa mediante ejes transversales que unen estos radios. Los puentes sobre el Segre han posibilitado el crecimiento "al otro lado" del río.

La autopista y la autovía, situadas respectivamente a ambos lados del río, son los principales ejes de acceso viario; el ferrocarril circunvala la ciudad de oeste a norte.

Los crecimientos residenciales de las últimas décadas tienden a completar ámbitos existentes o a llenar vacíos generados por la tendencia radial del crecimiento, aportando elementos de infraestructura viaria básica para la continuidad de los ejes transversales.

Los ámbitos estudiados van de aquellos que completan urbanizaciones de viviendas unifamiliares en hilera, hasta frentes de ejes transversales importantes, con edificios plurifamiliares y actividades asociadas.



CRECIMIENTO

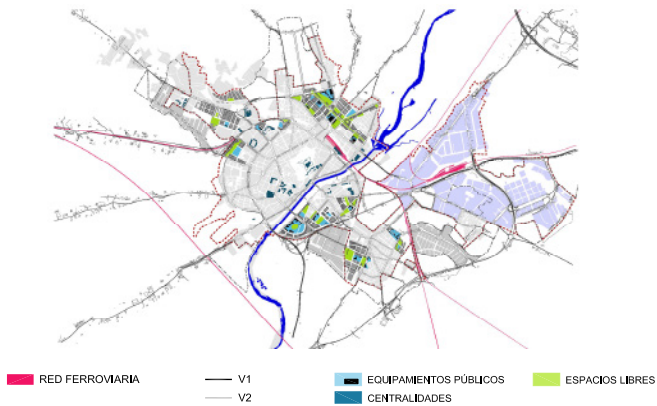
A2 e 1_25.000
A4 e 1_50.000

- CRECIMIENTO RESIDENCIAL (año 1980 - 2008)
- FUTURO CRECIMIENTO ESPERANTE PLANEAMIENTO
- CRECIMIENTO INDUSTRIAL

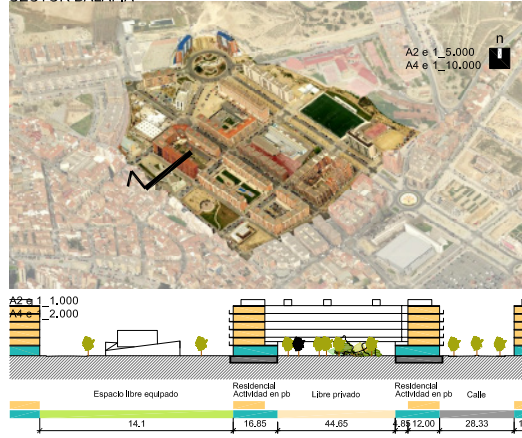


VERTEBRACIÓN DE LOS CRECIMIENTOS CON LA CIUDAD (INFRAESTRUCTURAS VIARIAS + EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS VERDES)

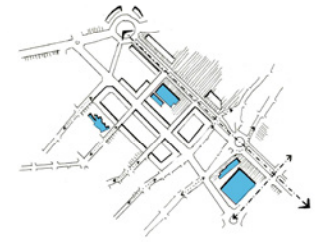
A2 e 1_50.000
A4 e 1_100.000



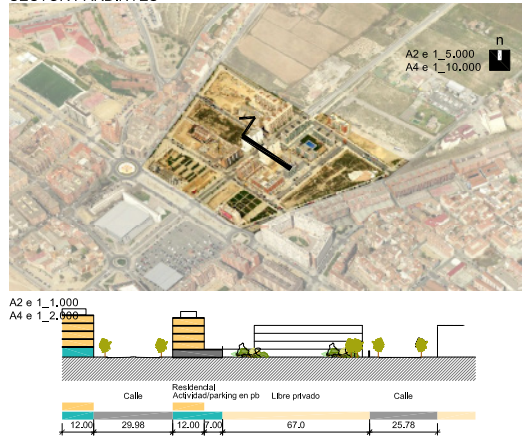
SECTOR BALAFIA



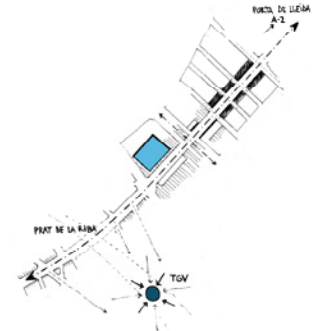
APORTACION A LA CIUDAD



SECTOR PARDINYES



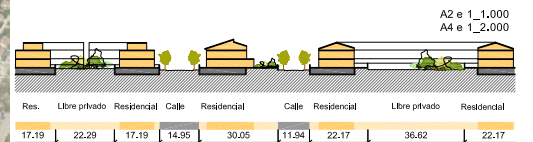
APORTACION A LA CIUDAD



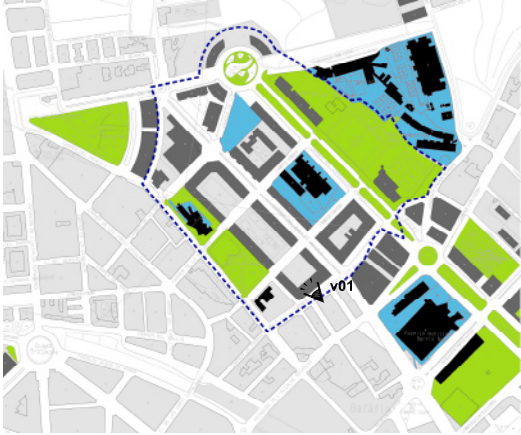
SECTOR CIUTAT JARDÍ



APORTACION A LA CIUDAD



BALAFIA. ESTRUCTURA VIARIA, EQUIPAMIENTOS, Y ESPACIOS LIBRES



V01_VISTA AVENIDA EQUIPADA (c/ BARO DE MAIALS)



PARDINYES. ESTRUCTURA VIARIA, EQUIPAMIENTOS, Y ESPACIOS LIBRES



V02_VISTA PUERTA NORTE (c/PRAT DE LA RIBA)



CIUTAT JARDI. ESTRUCTURA VIARIA, EQUIPAMIENTOS, Y ESPACIOS LIBRES



V03_VISTA CALLE DE PRIORIDAD INVERTIDA (c/A.PORQUERA)



A2 e 1_1,000 / 1_500
A4 e 1_2,000 / 1_1,000

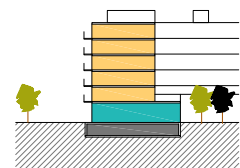
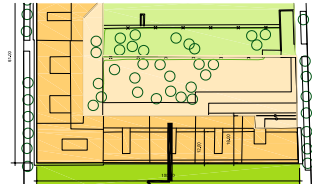
PLURIFAMILIAR MANZANA ABIERTA



VIVIENDAS TIPOLOGIA N°1



sistema de agregación



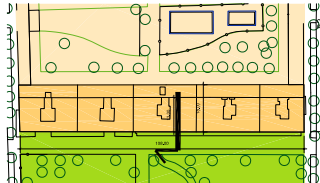
PLURIFAMILIAR BLOQUE



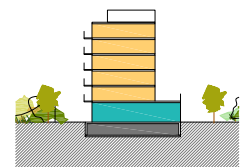
VIVIENDAS TIPOLOGIA N°2



sistema de agregación



planta edificio

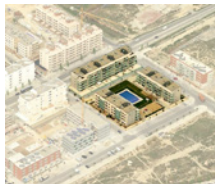


OCUPACIÓN: 40%
DENSIDAD: 135v/Ha
EDIFICABILIDAD: 2m² techom² suelo

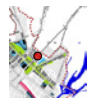
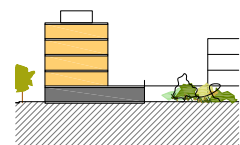
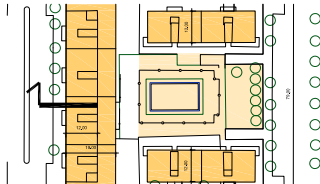
PLURIFAMILIAR MANZANA ABIERTA



VIVIENDAS TIPOLOGIA N°3



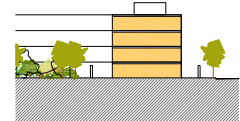
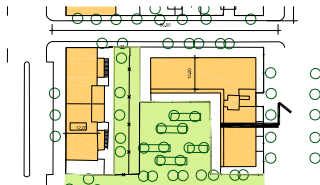
sistema de agregación



VIVIENDAS TIPOLOGIA N°4



sistema de agregación

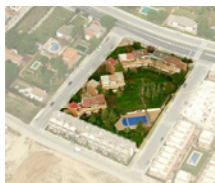


OCUPACIÓN: 60%
DENSIDAD: 150v/Ha
EDIFICABILIDAD: 1.5m² techom² suelo

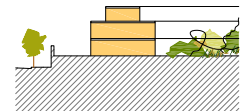
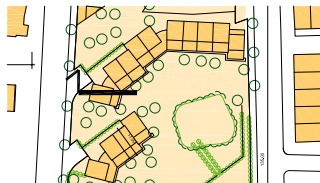
UNIF. ORDENACIÓN LIBRE



VIVIENDAS TIPOLOGIA N°5



sistema de agregación



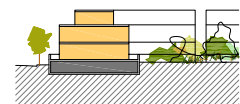
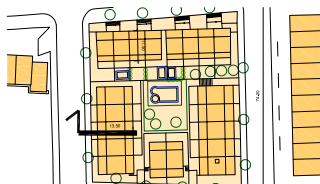
UNIF. MANZANA ABIERTA



VIVIENDAS TIPOLOGIA N°6



sistema de agregación



OCUPACIÓN: 30%
DENSIDAD NETA: 30v/Ha
EDIFICABILIDAD: 0.65m² techom² suelo



PAMPLONA

BUTZTINTXURI
SARRIGUREN

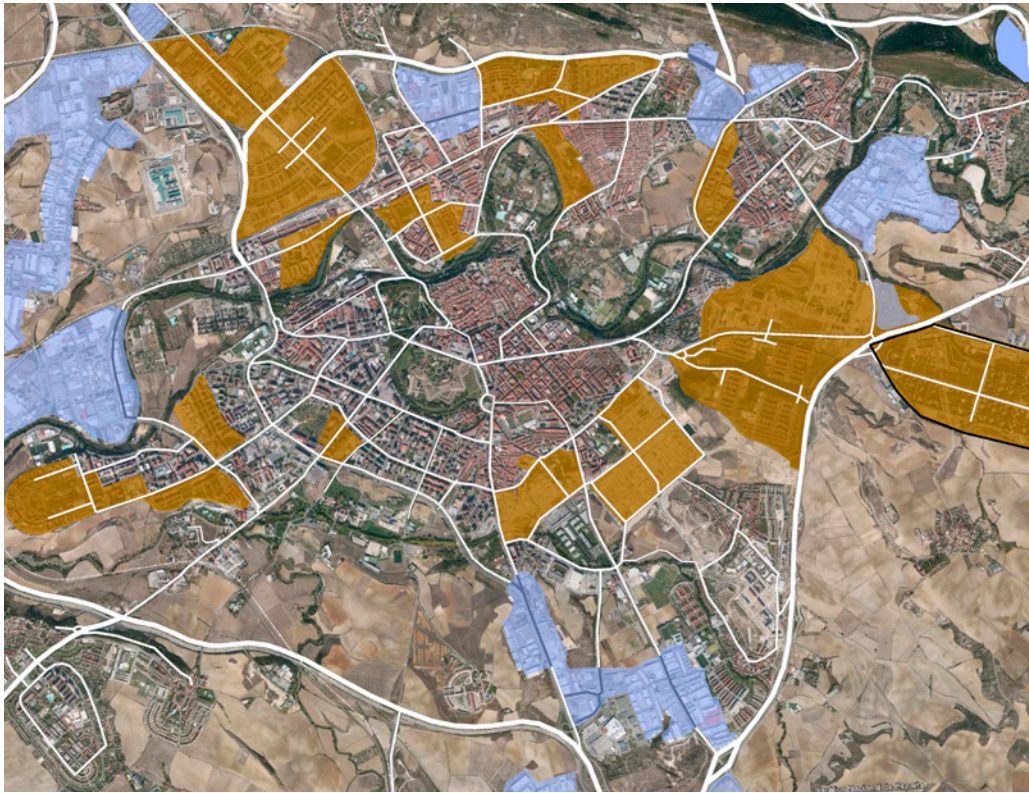
*Esteban Español
Laia Gelonch*

El amplio casco antiguo de la ciudad, situado al norte del río Tormes, ha sido el centro del crecimiento radial. Dispone de buenas conexiones viarias y ferroviarias con Madrid, el norte de la Península y Portugal. Los puentes sobre el Tormes han determinado los ejes estructurales al sur del río. La construcción de las rondas por tramos ha determinado ámbitos de crecimiento discontinuo.

Los nuevos proyectos residenciales completan los vacíos intersticiales, a menudo incorporan parte de antiguos tejidos y se desarrollan principalmente en manzanas cerradas o semiabiertas.

El primer ámbito estudiado, al este de la ciudad, próximo a la estación, desarrolla diversos modelos de manzana con alturas y tipologías variables en torno a espacios internos privados o comunitarios. El segundo, al norte de la ciudad, presenta manzanas de grandes dimensiones, donde los edificios residenciales, plurifamiliares de bloque doble, definen amplios espacios libres públicos en el interior.



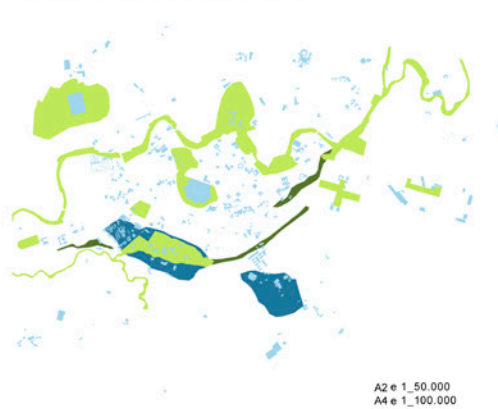


INFRAESTRUCTURAS VIARIAS



- █ RED FERROVIARIA
- V1
- V3
- V2
- V4

EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS VERDES



- EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS
- ZONA PORTUÁRIA
- S. ESPACIOS VERDES
- RESERVA EQUIP. (PGOU 2011)
- AMPLIACIÓN PUERTO
- RESERVA S.E. VERDES

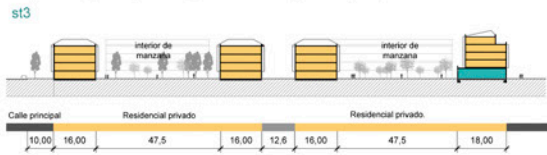
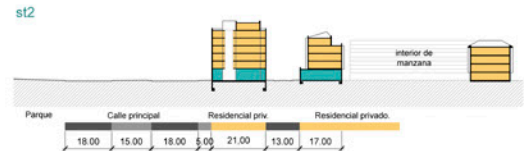
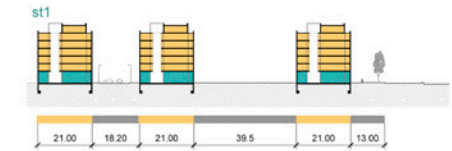
A2 e 1_50.000
A4 e 1_100.000

USOS DEL SUELO DEL BARRIO DE SARRIGUREN



- RESIDENCIAL PRIVADO
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
- ESPACIOS VERDES
- OTROS USOS /ACTIVIDADES

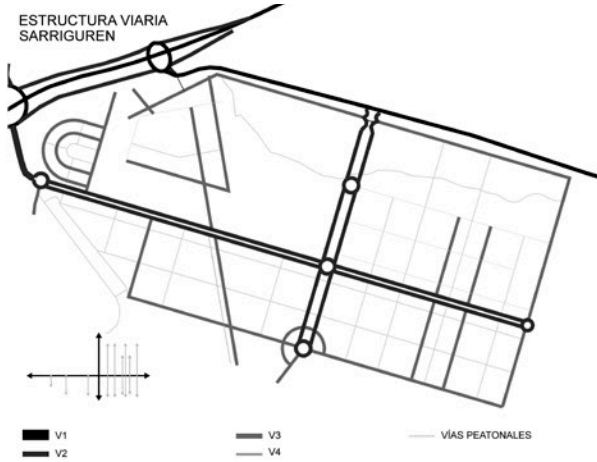
A2 e 1_5.000
A4 e 1_10.000



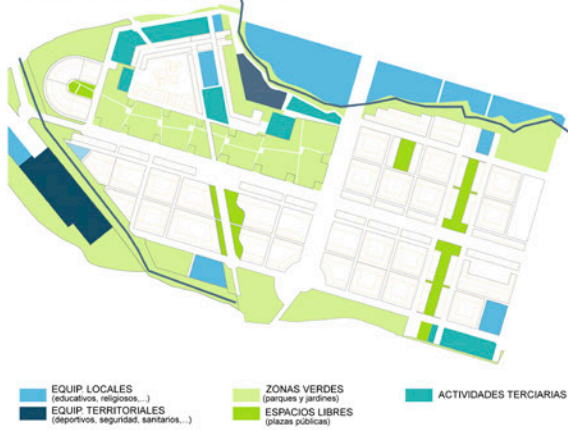
A2 e 1_1.000
A4 e 1_2.000



ESTRUCTURA VIARIA
SARRIGUREN



EQUIPAMIENTOS + ESPACIOS VERDES



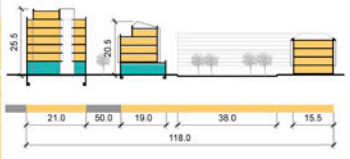
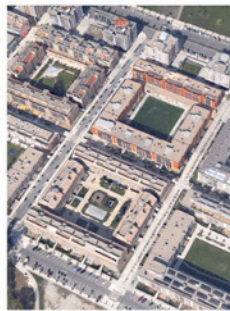
TIPOLOGÍA EDIFICATORIA



EDIFICIO TORRE- PLURIFAMILIAR MANZANA CERRADA



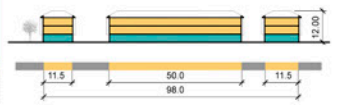
VIVIENDAS TIPOLOGIA N°1



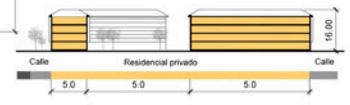
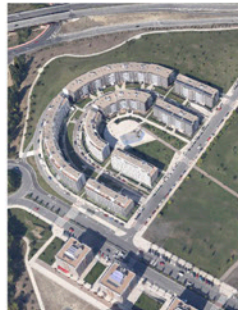
PLURIFAMILIAR ENTRE EDIFICIOS



VIVIENDAS TIPOLOGIA N°2



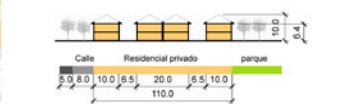
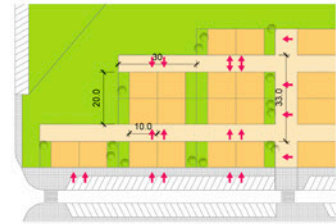
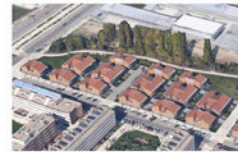
VIVIENDAS TIPOLOGIA N°3



UNIFAMILIARES ADOSADAS



VIVIENDAS TIPOLOGIA N°4



planta edificio



VITORIA-GASTEIZ

LAKUA

SECTOR 8B

SECTOR 9

Maria Massuet

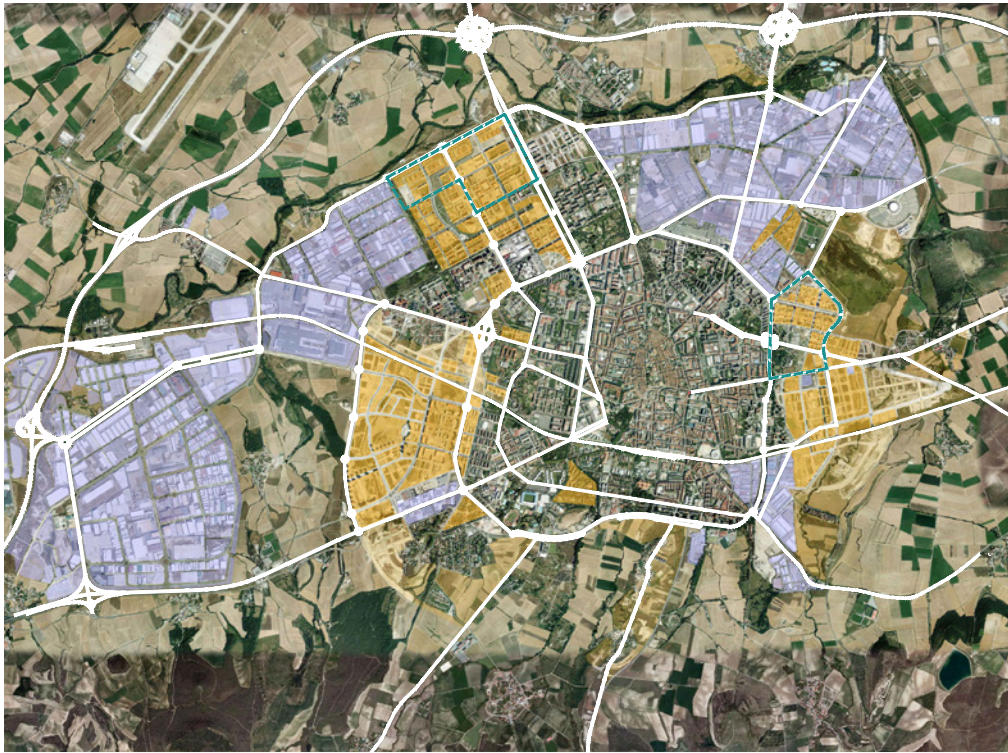
Eva Ginestà

La ciudad ha crecido radialmente en torno a la colina fundacional. La red radial de autopistas garantiza la buena comunicación con otras ciudades del País Vasco y su posición en la ruta entre Castilla y Francia ha favorecido el desarrollo industrial y de servicios.

Los extensos crecimientos residenciales se desarrollan independientemente entre los ejes radiales, cada uno con estructura y forma propia, pero compartiendo las características de una malla viaria jerarquizada y la abundancia de espacios libres públicos.

Los ámbitos de Salburua y Lakualbaindo participan de estas características genéricas pero presentan otras diferenciales. El primero está formado por manzanas abiertas regulares ocupadas por bloques plurifamiliares que privatizan los espacios libres internos. El segundo, formando parte de una estructura más amplia, dispone de diversas tipologías que van desde manzana abierta con viviendas unifamiliares en hilera, hasta otras con agregaciones de bloques plurifamiliares con espacios interiores públicos.

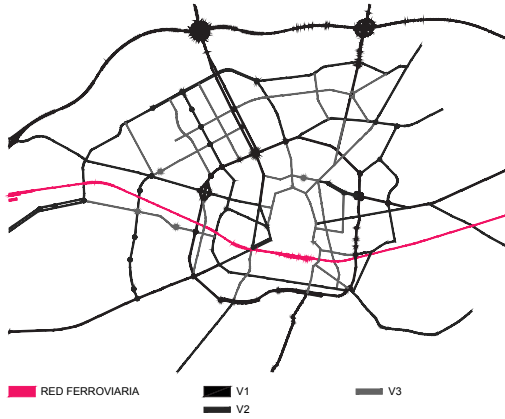




A2 e 1_25.000
A4 e 1_50.000

- CRECIMIENTO RESIDENCIAL (año 1980 - 2011)
- FUTURO CRECIMIENTO ESPERANTE PLANEAMIENTO
- CRECIMIENTO INDUSTRIAL - PORTUARIO

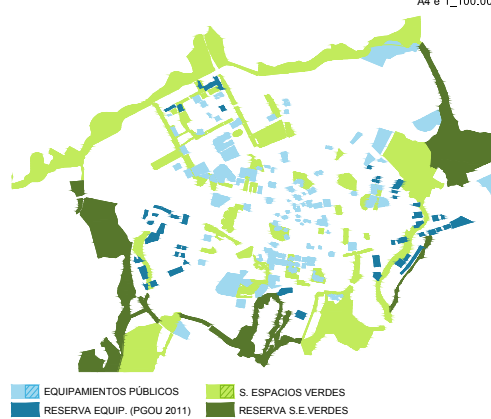
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS



- RED FERROVIARIA
- V1
- V3
- V2

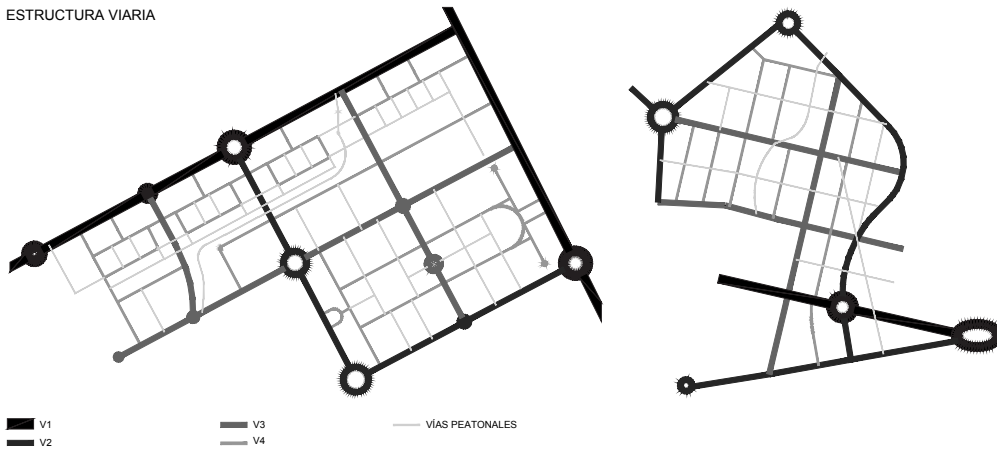
EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS VERDES

A2 e 1_50.000
A4 e 1_100.000



- EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS
- S. ESPACIOS VERDES
- RESERVA EQUIP. (PGOU 2011)
- RESERVA S.E.VERDES

ESTRUCTURA VIARIA



EQUIPAMIENTOS + ESPACIOS VERDES



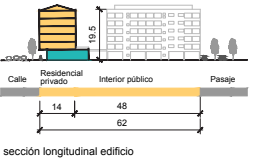
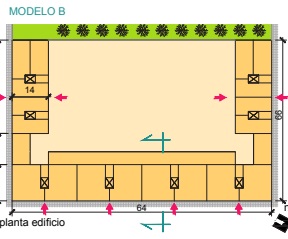
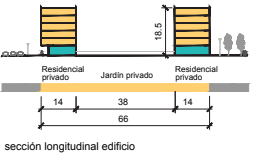
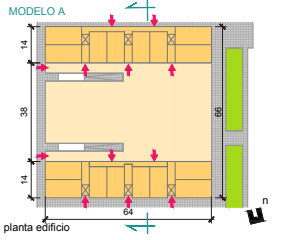
TIPOLOGÍA EDIFICATORIA



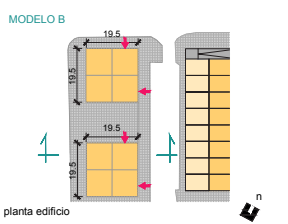
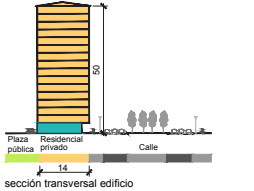
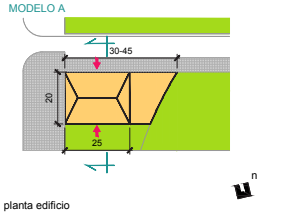
A2 e 1_7.500
A4 e 1_15.000



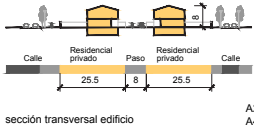
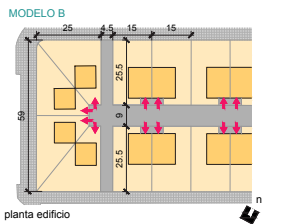
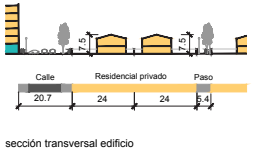
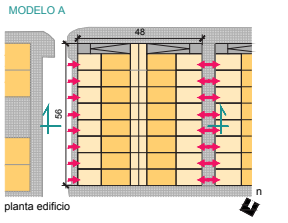
PLURIFAMILIAR AISLADO



BLOQUE EN ALTURA - EDIFICIO TORRE



UNIFAMILIAR ENTRE MEDIANERAS









ATLAS DE PROYECTOS RESIDENCIALES .

ATL

DUOT - ETSAB - UPC

UN CATALOGO

DE FRAGMENTOS DE CRECIMIENTO RESIDENCIAL CONTEMPORÁNEO EN ESPAÑA (CRECE).

Peremiquel, F. Fité, P.

Entre la bibliografía urbana, los catálogos de proyectos son uno de los documentos más útiles que existe para estudiosos y profesionales. En ellos se recoge de manera ordenada y sistemática un conjunto de ejemplos que, pese a mostrar distintas casuísticas y responder a intenciones diversas, comparten algunos aspectos esenciales que los convierten en una muestra representativa de una situación, una manera de hacer o un fenómeno. Dichos compendios, por tanto, resultan útiles no solo desde un punto de vista descriptivo por la panorámica que ofrecen, sino también porque permiten una labor interpretativa, bajo la mirada subjetiva del lector.

Son muchos los fragmentos residenciales desarrollados en este período que, aparentemente, muestran una gran variedad de situaciones y cuya recopilación indiscriminada no solo resulta ineficiente, sino prácticamente imposible. Además, su habitual definición en planta mediante planos y cartografías ofrece una visión de difícil lectura por parte del usuario no especializado. Es por ello que se ha optado por ofrecer una muestra seleccionada y representativa de casos, utilizando medios contemporáneos de acceso a la información habitual que permita, además de facilitar su comprensión, disponer de una descripción genérica pero intencionada de cada caso, facilitando la interpretación subjetiva por parte del lector/observador. El establecimiento de unos criterios básicos, elementales y genéricos posibilita, también, la complementación de la muestra de manera homogénea y sistemática con otros casos en el futuro.

1. Catálogo

La visualización de la ciudad mediante imágenes permite hoy tres puntos de vista esenciales: la imagen plana que nos ofrece el fotoplano, la visión tridimensional a vista de pájaro y la visión del peatón.

La fotogrametría contemporánea se ha convertido en un producto accesible al ciudadano desde las redes telemáticas, con buena resolución, en color, a diversas escalas (múltiples por la capacidad de aproximación variable), actualizada de manera regular y posibilitando el acceso y una lectura a lo largo del tiempo. No se trata de la fotografía analógica difícil de manejar ni del plano restituído o de la cartografía dibujada tradicional (aunque sea en soporte digital), que muestra un territorio interpretado y codificado, sino que se tiene acceso a una imagen fotográfica que puede ser medida y que permite visualizar múltiples y amplias realidades de manera simultánea y georreferenciada. La utilización del fotoplano adquiere, así, un valor documental fundamental y una posibilidad de lectura amplia.

Las visiones aéreas a vista de pájaro son difícilmente accesibles por necesidad de medios no habituales para el usuario común, pero permiten una lectura comprensible en la que se sintetiza la visión tridimensional, están hoy al alcance de cualquier usuario. Algunas variaciones en las formas de ocu-

pación o las alturas resultan de enorme trascendencia para la comprensión de ciertas secuencias espaciales o el reconocimiento de ciertas identidades.

La percepción del espacio urbano y la formación de una imagen mental requieren del movimiento: es en el itinerario, en la secuencia encadenada de imágenes, donde se hace posible la formación de una imagen de la ciudad. La imagen del conjunto urbano es una imagen mental formada por la acumulación de imágenes. De poco sirve la foto estática para entender la sucesión espacial de la experiencia urbana que se forma con el movimiento.

Para acceder a estos tipos de visión se ha recurrido a información disponible directamente en la red (open data), en tres plataformas digitales: Google Earth, Bing Maps y Google Street View. Una cierta pretensión de objetividad nos lleva a utilizar imágenes de acceso universal concretadas en visiones específicas e intencionadamente seleccionadas, donde lo importante es la referencia más que la imagen en sí misma, donde la comparación es más relevante que la individualidad, y donde el método hace posible otras miradas alternativas a una interpretación particular.

Se trata de un instrumento de conocimiento, sistemático en el tratamiento y claro en su organización, que permite el estudio de los modelos y las formas de desarrollo urbano contemporáneo de las ciudades intermedias en España.

Los casos seleccionados corresponden a fragmentos de crecimiento contemporáneo de ciudades españolas desarrollados entre 1980 y 2010. Este período temporal de 30 años, entre dos grandes crisis, ha sido un período en el que se ha consolidado una manera de hacer, fruto tanto del contexto sociocultural, económico y administrativo como de las corrientes disciplinares que se han ido produciendo durante este tiempo.

La selección de los casos no tiene el empeño de poner de manifiesto criterios de valoración o tentativas de clasificación, siempre ligados a objetivos en sí mismo variables y subjetivos, sino el de facilitar material sistematizado y referenciado para su estudio a los agentes interesados y ofrecer una metodología de observación. En otro volumen se recoge el análisis sistemático, intencionado y temático de los mismos.

2. Observaciones

Encontramos, de entre todos los crecimientos estudiados, casos de naturaleza muy distinta: desde aquellos pequeños fragmentos que se colocan en los intersticios residuales entre la ciudad existente y las grandes infraestructuras, hasta aquellos que, teniendo un carácter mucho más periférico, construyen un fragmento nuevo de ciudad, bien conectado y autónomo en el espacio, y aun así dependiente en cuanto a servicios y dotaciones.

Parece que hay una cierta voluntad, en la mayoría de casos, de completar la ciudad en aquellos puntos en los que la dificultad topográfica o la presencia de una infraestructura han generado vacíos residuales difíciles de absorber por los tejidos próximos. Aun así, en esta labor de completamiento de la ciudad no se prolongan ni se interviene en las tramas existentes sino que se generan tejidos nuevos, con una autonomía morfológica e incluso viaria importante con respecto a la ciudad contigua. Es esta misma idea la que origina la mayoría de propuestas.

El trazado viario es el soporte básico por el cual la ciudad se considera consolidada. Las aceras, los bordillos y el asfalto se han colocado antes que los edificios, porque son precisamente sus trazas las que ordenan el conjunto más allá del espacio libre resultante de las propuestas de ordenación abierta que encontramos en la mayoría.

Esta lógica estructural garantiza, por lo general, un sistema viario y unas secciones de calle que, como fragmento, parecen resolver sobradamente la demanda de movilidad. La ubicación, además, de muchos de estos fragmentos en zonas colindantes a las grandes infraestructuras de acceso a los centros urbanos garantiza una buena comunicación con la ciudad existente en lo que a tráfico rodado se refiere, pero que tiene, aun así y en la mayoría de los casos, un carácter muy periférico y autorreferente.

Otro elemento esencial es la consideración de estos nuevos fragmentos como piezas que han de compensar los déficits de la ciudad preexistente. Esta manera de hacer permite incorporar unas reservas de espacio libre y, sobre todo, de zonas verdes, muy superiores a las que se pueden apreciar en las áreas circundantes gracias a su sistematización. Este planteamiento ha permitido incorporar elementos interesantes como la recuperación de las rieras en superficie —o de la infraestructura del agua en general— como elemento capaz no solo de colaborar en la construcción de aquello que pertenece al dominio público, sino de incorporar conceptos contemporáneos esenciales como el de eficiencia ecológica o el de paisaje sostenible al discurso —véase el ejemplo de Zabalgana, Vitoria, o, en general, de la mayoría de ciudades del norte de España. Permite, también, la aparición de grandes espacios públicos —no necesariamente verdes— sistematizados en forma de generosas avenidas, salones urbanos o plazas concatenadas.

Este esfuerzo por garantizar tanto la movilidad como estas reservas de espacio libre, completadas, en muchos casos, por arquitecturas bien construidas, parece responder, ante todo, a una preocupación por la calidad de vida del usuario. De este modo, más que construir un fragmento de ciudad parece que se intentan garantizar ciertas comodidades o estándares de vida en lo referente a aquellos aspectos que han supuesto carencias en la ciudad histórica compacta o en muchos de sus crecimientos y ensanches posteriores.

Cabe destacar, de entre estos crecimientos de carácter más periférico,

los que, lejos de intentar desarrollar un proyecto unitario sistemático que garantice todo lo mencionado anteriormente, construyen, casi por acumulación de viviendas unifamiliares, enormes y extensas urbanizaciones cuya ordenación no parece responder a otro criterio que al del terreno disponible o al de la topografía —en el caso de que la haya. Este tipo de crecimientos abundan en ciudades del sur de la península —véase el caso de Algeciras— en contraposición con las apuestas unitarias y de modelo "ciudad verde" de las ciudades del norte.

Más allá de estas observaciones, que responden en gran medida a cuestiones que podemos ver en el plano urbanístico o en la visión lejana del fotoplano, el Street View nos permite explorar estos fragmentos a la altura del ojo humano, recorrer sus calles y construir un imaginario a partir de aquellas sensaciones que, por acumulación, construyen el material esencial para la comprensión del espacio público. Es en este recorrido donde se pone a prueba el espacio, y donde aparecen dudas acerca de la capacidad de estos nuevos fragmentos de generar continuidades y cobijar actividades que, por conflicto y superposición, generen la urbanidad necesaria para poder llamarlos fragmentos de ciudad.

3. Apreciaciones

Después de recorrer los cuarenta y cinco fragmentos de las veinticuatro ciudades estudiadas, hay algunas sensaciones que se consolidan por reiteración, pero la más preocupante de todas ellas es la de enfrentarnos a un espacio vacío y descampado, la de vacío incontrolado. Aparentemente hay una cierta desproporción en el tamaño de esos grandes parques y paseos con respecto a los fragmentos de ciudad que los soportan, así como en las secciones de muchas de esas grandes avenidas, donde hay que cruzar innumerables carriles de aparcamiento y circulación, autobuses y tráfico rodado para pasar de un lado al otro. Hay algo de esos inmensos espacios libres y vacíos que impide construir espacio público amable para el usuario.

Se confía en que la estructura del viario y un cuidado extremo en la calidad y cantidad de elementos para su urbanización —bordillos de granito, farolas, bancos, fuentes y parterres— sean suficiente para dotar a la calle del orden y la amabilidad que el usuario necesita. El espacio vacío no queda definido, en muchos casos, por la masa construida que lo delimita —ya sea por desproporción o por falta de control de alineaciones y finales de perspectiva— y se pierde la sensación de continuidad entre unos elementos y otros, entre unos tejidos y otros. La cantidad de espacios residuales de propuestas aparentemente —en planta— muy ordenadas y con unas geometrías muy puras sorprende. Sorprende, también, que muchas de las arquitecturas que conforman dichas propuestas sean arquitecturas de calidad, bien construidas, y aun así incapaces de generar actividad en sus plantas bajas. El número de tapias y muros ciegos —incluso teniendo delante estructuras porticadas— junto con los metros de vallas y salidas de aparcamientos que acaban deli-

mitando todos los espacios públicos construye una trama de calles vacías, herméticas, que no es capaz de generar intercambio alguno con el usuario.

Todos estos fragmentos residuales a los que no alimenta ninguna actividad comercial o servicio, junto con unas más que generosas secciones de calle, han permitido que sea el coche el que domine el paisaje en la mayoría de imágenes. El aparcamiento en superficie ha colonizado no solo las calles y los sitios cuya construcción, parece, quedó suspendida, sino también muchos de aquellos interiores de las propuestas de manzana abierta que podrían ser espacios públicos o parques complementarios al espacio de la calle.

A pesar de que en casi todos estos crecimientos se reiteran las grandes ramblas y avenidas ajardinadas de sección considerable, muchas tratando de solucionar problemas topográficos o infraestructurales, resulta alarmante la ausencia total de plazas tal y como tradicionalmente las conocemos. No hay, en los cuarenta y cinco fragmentos, ni un espacio cuya geometría, dimensión o capacidad de cobijar actividades distintas construya un lugar reconocible como plaza, ni siquiera en las propuestas de mayor densidad. Esta carencia total de lugares-plaza capaces de generar identidad junto con la cantidad de crecimientos que, quedando segregados del resto de tejidos por estos parques y paseos, no tienen una masa crítica suficiente para hacer ciudad, permiten que la mayoría de fotografías del compendio sean perfectamente intercambiables, incluso siendo de ciudades distintas.

Viendo todos estos fragmentos en su conjunto, y a pesar de haber conseguido, seguramente, introducir gran parte de esos ideales de confort o comodidad para el usuario que se anunciaban en la descripción –las reservas de verde, viviendas de una cierta calidad, etc.–, el número irrisorio de personas que aparecen en las imágenes del compendio no hacen sino certificar que, seguramente, hay algo en la anchura de sus calles, en la densidad de sus manzanas o en la definición y control de sus enormes vacíos que no está funcionando; y si bien es cierto que el número de personas podría depender de la hora y el lugar, la cantidad de crecimientos analizados e imágenes por fragmento arroja, al menos, una duda razonable sobre la capacidad de dichas propuestas de construir lo que conocemos como urbanidad.

El esfuerzo realizado en la construcción del espacio y la energía necesaria para su mantenimiento ponen de relieve la escasa eficiencia de un modelo, que si bien ha resultado eficaz desde el punto de vista de la viabilidad inmobiliaria plantea una dudosa sostenibilidad futura.

Al igual que en otros documentos, como Nación Redonda o Failed Architecture, se pretende dejar constancia mediante un inventario visual de cambios en las ciudades en los últimos 30 años a través de los nuevos fragmentos urbanos residenciales.

SAN GARCÍA Y SOTOREBOLO

Algeciras



San García y Sotorebolo, 2014



Carretera Getares



Calle Botavara



Calle Diana



Calle la Dorada



Calle el Barbo



Calle Batel



Calle Orion



Calle Torre del Diablo



Calle Getares Pastore



Carretera de Getares



Urbanización Nuevo San García III, 25



Avenida Veintiocho de Febrero, 3



Calle Minerva

PIEDRAS
REDONDAS
Almería



Garbinet, 2014



Calle Armuña de Almanzora



Calle Polop





Calle Aramuña de Alanzora



Calle Juan García Iranzo



Calle Antonio Buero Vallejo



Calle Armuña de Alanzora



Calle Balanegra, 32



Calle Joseluis Sampedro, 231



Calle Madre Teresa de Calcuta



Calle Madre Teresa de Calcuta



Calle Noel Caraso, 2



Calle Fernandez de Andrada, 5

SAN LUIS,
VILLABLANCA.
Almería



San Luis-Villablanca, 2014



Avenida del Mediterraneo



Avenida Madre María Aznar



Avenida del Mediterraneo



Avenida Madre María Aznar



Calle Fray Juan de Portocarrero, 1



Avenida del Mediterráneo



Calle Estrella del Norte



Calle Costa Azul



Calle Costa de Marfil, 28



Calle Costa de la Luz



Calle Costa de Almería



Calle Costa Balear, 10



Calle Ruanda, 24

AVENIDA ANDALUCÍA

Huelva



Calle Dr. Juan Nicolás Marque



Avenida Andalucía, 3



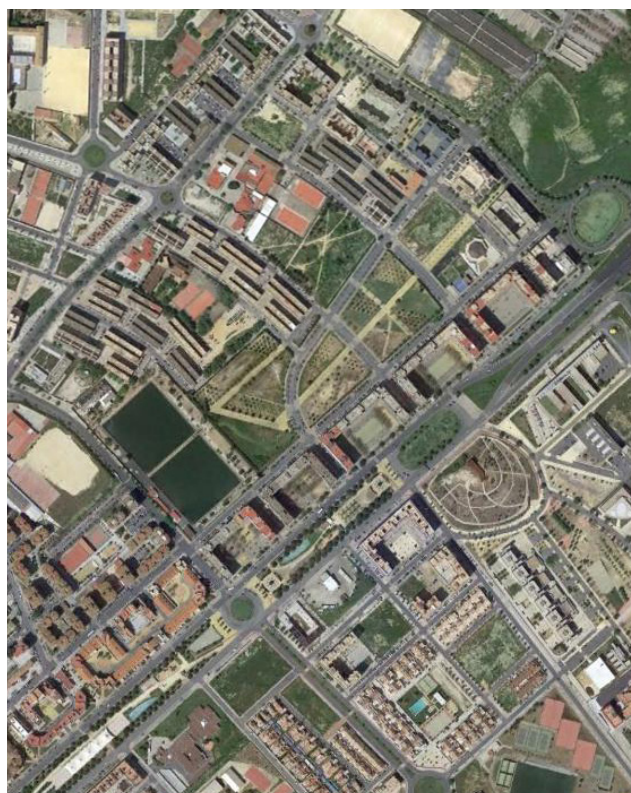
Calle Valdelarco, 2



Avenida Andalucía



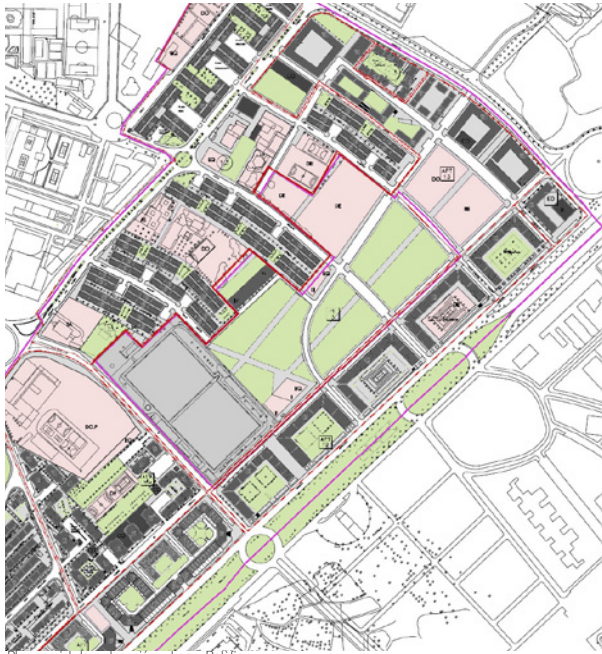
Calle Valdelarco



Balafia, 2014



Avenida Andalucía, 2



Plan parcial de ordenación urbana. Balaitia.



Avenida Andalucía, 2



Avenida Andalucía, 3



Avenida Andalucía, 4



Calle Cumbres de Enmedio



Calle Dr. Juan Nicolás Marqué



Calle Hinojales



Avenida Andalucía, 1



Calle Valdclarco

ESTACIÓN DE AUTOBUSES

Huelva



ESTACION BUS, 2014



Calle Doctor Rubio



Calle los Emires



Avenida Julio Caro Baroja



Calle los Mozárabes



Avenida Doctor Rubio



Calle los Emires, 1



Calle los Califas, 2



Calle Mozárabes, 3



Calle Mozárabes, 3



Paseo de la Glorieta



Avenida Julio Caro Baroja, 6



Calle Diseminado Torre Guia



Calle los Mudéjares, 10



Avenida Julio Caro Baroja, 6



Carrer de Terrassa



Carrer del Baro de Matais



Carrer de Sabadell



Carrer Corregido Escofet



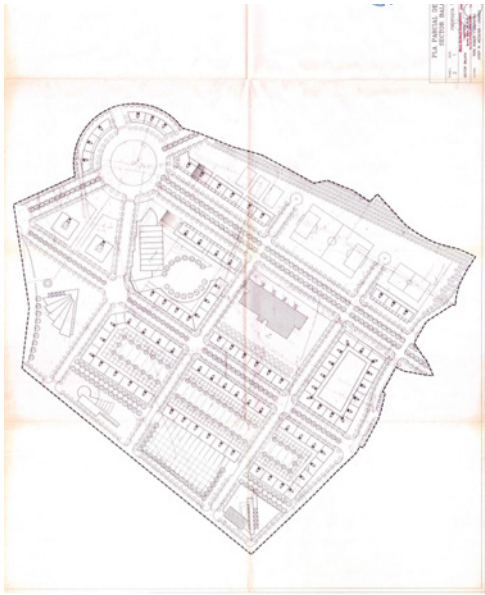
Plaça dels Països Catalans



Carrer Sabadell



Balàfia, 2014



Plan parcial de ordenación urbana. Balafía.



Carrer de Terrassa, 2



Carrer Enric Pubill i Parrano, 37



Carrer del Baró de Maials



Avinguda Balafía



Carrer del Corredor Escofet



Carrer Enrique Pubill i Parrano, 11



Carrer del Baró de Maials, 90



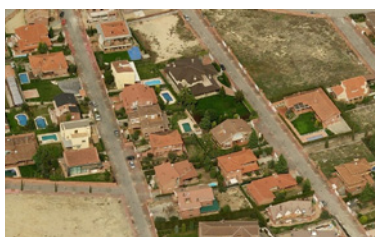
Carrer de Sabadell, 4



Carrer d'en Carmelo Fenech



Carrer de l'Arquitecte Morera i Gatell



Carrer de l'Arquitecte Porqueres



Avinguda Alcalde Rovira Roure



Carrer Monestir de Vallbona



Carrer del Riu Garona



Ciutat Jardí, 2014



Plan parcial de ordenación urbana. Ciutat Jardí.



Carrer Enric Farrer



Carrer Monestir d'Avinganya, 37



Carrer Vall Ferrera, 3



Avinguda Alcalde Rovira Roure, 142



Carrer Arquitecte Celles, 10



Carrer de la Vall d'Assua, 34.



Avinguda Alcalde Rovira Roure, 184



Carrer de l'Arquitecte Domènech i Torres

PARDINYES

Lleida



Avinguda Prat de la Riba, 124



Avinguda Prat de la Riba, 110



Avinguda Prat de la Riba, 116



Carrer de Sabadell



Balàfia, 2014



Plan parcial de ordenación urbana. Pardinyes.



Carrer de Josep Pallach, 2



Carrer Josep Pallach



Carrer de l'Alcalde Montanya



Avinguda Prat de la Riba



Carrer de l'Alcalde Sangenis, 20



Carrer de Vicenç Ximenes, 2



Carrer de Vicenç Ximenes



Carrer d'Euzkadi

BUZTINTXURI

Pamplona



Buztintxuri, 2014



Clara Campoamor Kalea



Maria Dominguez Kalea



Francisco Javier Saenz de Oiza Kalea



Paseo de Santa Lucia



Ferrocarril Kalea



Avenida Guipuzcoa



Ferrocarril Kalea



Avenida Guipuzcoa, 38



Ferrocarril Kalea



J Sáenz de Olza Kalea



Leonor de Aquitania Kalea, 19



Santos Ochandategui Kalea, 77



rigoberta menchú Kalea



Santos Ochandategui Kalea, 77

SARRIGUREN

Pamplona



Sarriguren, 2014



Garajonay Kalea



Elizmendi Karrika



Nafarroako Erresuma Etorbidea



Iruñeko Portalea Plaza



Ibia Karrika



Avenida del Reino de Navarra



Cabárceno Kalea



Avenida del Reino de Navarra



Avenida de España



Badostáin Kalea, 4



Avenida de la Unión Europea



Avenida de la Unión Europea



Señorio de Beatriz Kalea, 17



Urbasa Kalea, 18



Puerta de Pamplona Kalea, 30



Lakua, 2014



Irunea Kalea



Urederra Ibaiaren Kalea



Zadorra Hiribidea



Baiona kalea



Donostia San Sebastian kalea, 55



Landaberde kalea



Duque de Wellington kalea



Hondarribia kalea, 13



Pamplona - Iruña kalea



Rio Bayas kalea



Zadorra Hirribidea, 108



Rio Urederra kalea, 81



Landaberde kalea



Plaza de Cataluña

ZABALGANA

Vitoria-Gasteiz



Zabalgana, 2014



Revisión parcial del Plan General de ordenación urbana. Zabalgana, sectores 2,3,5 i 6.



Reina Sofía Hiribidea



Zabalgana Hiribidea



Zabalgana Hiribidea



La ilustración Hiribidea



Olon Kalea, 45



Zabalgana Hiribidea, 49



Zabalgana Hiribidea, 47



Reina Sofia Hiribidea, 2



Nelson Mandela Kalea



Avenida de los Derechos Humanos



Proposta de redensificació de Zabalgana.



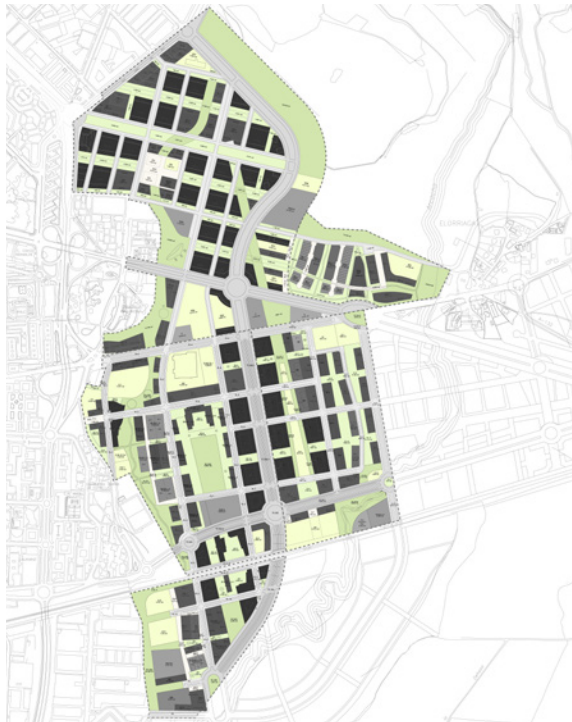
Ilustración Hiribidea, 58



Reina Sofia Hiribidea, 13



Zalburua, 2014



Revisión parcial del Plan General de ordenación urbana. Zalburua, sectores 7,8,9,10 i 11.



Aragón Kalea



Bulevar de Zalburua Kalea



Estrasburgo Ilibidea



Londres Iribidea



Bulevar de Salburua Kalea, 1



Atenas Ibilbidea, 8



Avenida Juan Carlos I, 7



Londres Iribidea / Avenida Juan Carlos



Bulevar de Salburua Kalea, 31



Portal de Elorriaga Kalea, 4



Bulevar de Salburua Kalea, 2-8



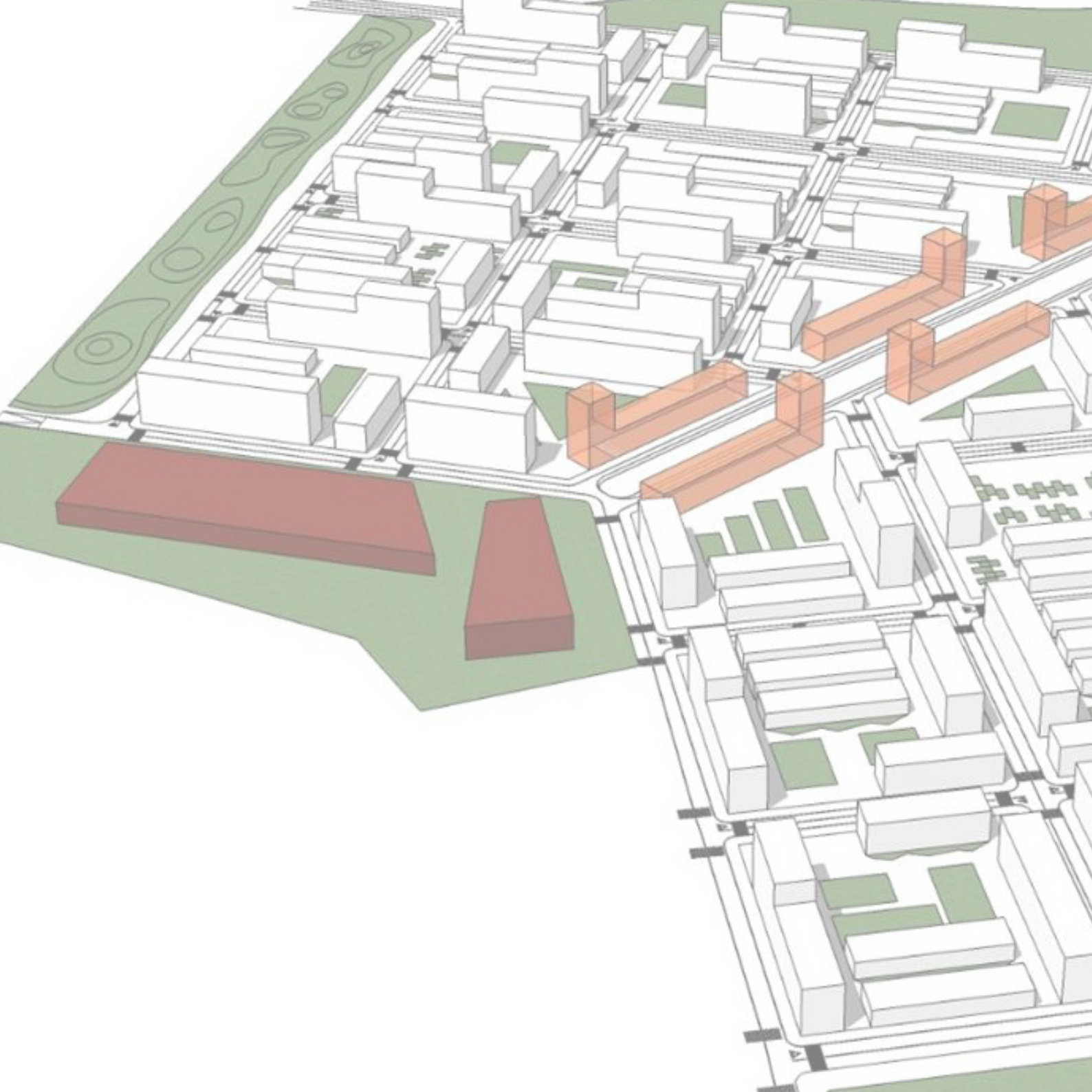
Nicosia Kalea



Luxemburgo Kalea



Roma Hiribidea





ENSAYOS DEMOSTRATIVOS DE PROYECTOS URBANOS.

EPU

DUOT - ETSAB - UPC

HACIA UN NUEVO PROYECTO URBANO RESIDENCIAL

ALGUNOS ENSAYOS DEMOSTRATIVOS

Presentación del taller de proyectos 2014.

Peremiquel, F. Navas, D. Torras, M.

El primer cuarto del siglo XX arrancó con la radicalidad axiomática del movimiento moderno. "Maquinismo", hoy reciclado en "tecnología", fue el paradigma que insufló con nueva energía el espíritu de la modernidad. Cien años después, la actualización de estos antiguos drivers sigue moviendo, con muy diferente resultado, los signos que nos avanzan estos futuros próximos sobre los que proyectamos. De la máquina de habitar, hemos pasado a la ciudad de las promesas inalcanzadas. Un cierto aire nostálgico se coló entre aquel futuro perfecto imaginado y los restos de algunos de aquellos pequeños o grandes desastres de la desertización funcional.

"Cómo atreverme a decirlo —así se dirigía Le Corbusier a un ávido público que asistía, el 3 octubre de 1929, a la primera conferencia que impartía en el círculo Amigos de las Artes en Buenos Aires— que esta ciudad —añadía—, capital sur del Nuevo Mundo, aglomeración gigantesca de energías insaciables, es una ciudad errónea, paradójica; una ciudad que no es ni de espíritu nuevo, ni de espíritu antiguo, sino simplemente y únicamente, una ciudad de 1870 a 1929, cuya forma actual será pasajera, cuya estructura es indefendible, excusable, pero insostenible, insostenible como lo son esos inmensos barrios de ciudades nacidos en Europa bajo el signo súbito de la expansión industrial de final del siglo XIX".

Dos fenómenos retrospectivos aparecen en la última parte del siglo XX: el primero, con la irrupción —más emocional que coherente— del "kitsch" post-moderno en arquitectura, con su traslación urbana a través del urbanismo de los modelos neomodernos, utilizando la excusa geométrica de los viejos trazados de ensanche, para acometer las extensiones de algunos nuevos crecimientos. Y el segundo, es la consolidación del pensamiento entorno a la sostenibilidad, como nueva apuesta ideológica-tecnológica de las corrientes higienistas, primero, y medio ambientalistas, después, que arrancaran a finales del siglo XIX.

Todo podría indicarnos un largo recorrido para viejas historias y, sin embargo, tras este aparente discurrir discontinuo de la modernidad, los pensamientos que se construyen con palabras antiguas nos dejan delante de cuestiones que merecen ser reescritas de nuevo. Los nuevos crecimientos residenciales han soportado parte de estas contradicciones. Y son, en parte, consecuencia de las preocupaciones/contradicciones por un hábitat más próximo a aquel que habita en el pensamiento colectivo —la ciudad tradicional compacta / la ciudad jardín extensiva— y de igual forma, aquella preocupación por racionalizar la vivienda mínima y sus materiales, se ha convertido hoy en una singular necesidad de introducir una rentabilidad que minimice los costes energéticos de su ciclo de vida, y ayude a soportar mejor a sus usuarios los cada vez más gravosos peajes sobre la energía.

En este punto del debate sobre el proyecto urbano residencial —instalados en la segunda década del siglo XXI—, las cuestiones que toman relevancia no obtienen respuesta en la linealidad jerárquica que lleva de la geométrica de las mallas, a la traslación arquitectónica como soporte de tipologías y modelos parcelarios. Una de las consideraciones importantes es el cambio

en el carácter cerrado de la construcción residencial frente al espacio público. No es solo un espacio público abierto el que está presente en el proyecto contemporáneo, sino esa condición de fluidez, itinerancia, conectividad, armazón, la que le dota de auténtica estructura. Estamos más cerca de un modelo de hibridación, que aquel que se ha construido desde la rigidez de un modelo teórico y el rigor geométrico de la cuadrícula. Un modelo en el que el protagonismo de los soportes no reside ya, o solamente, en las infraestructuras de la movilidad, sino en aquellas otras relacionadas con la presencia de la naturaleza y los aspectos medioambientales incluidos en esos soportes. Un protagonismo en el que es más fácil insertar, incorporar, introducir, esas nuevas formas residenciales más abiertas, cuyo límite no traslada miméticamente el paralelismo con la forma de los trazados viarios.

Del mismo modo que la sociedad difícilmente puede entenderse desde compartimentos estancos, la ciudad aproxima sus contenidos y deforma sus límites tanto en el proyecto residencial como en sus soportes infraestructurales, en los que se incluyen el espacio público libre, pudiendo ahora mejor adscribirse a especificidades y contenidos de una complejidad contemporánea.

La evolución de la forma de la ciudad —hablamos de las partes que se añaden a esta— responde cada vez más al "grano", porosidad de las actividades periurbanas y al "peso" de las infraestructuras adyacentes, a la geografía modificada que estas han impuesto y al impacto de los sistemas hídricos así como en menor orden de los energéticos. Es ahí donde adquiere protagonismo la revalorización de los sistemas de continuidad ambiental, cursos de agua, bosques, líneas de continuidad vegetal etc., y cómo estas intervienen en la armadura del nuevo sistema urbano.

En la transformación y expansión reciente de las ciudades españolas el proyecto urbano residencial ha tenido uno de sus campos de actuación preferente, y previsiblemente, a pesar de la fuerte crisis actual, en un futuro continuará siendo objeto de atención disciplinar. La crisis ha dejado muchos fragmentos comprometidos e inacabados, con trazas de urbanización ejecutada y, en algunos casos, unos pocos edificios entre vacíos urbanizados.

En general, los fragmentos urbanos desarrollados los últimos decenios son piezas de tamaño medio que debían encajar entre tejidos preexistentes dotándolos de la necesaria continuidad urbana, y deberían servir para satisfacer las necesidades de áreas cercanas aportando las infraestructuras que no disponían (vialidad, equipamientos o zonas verdes), articulándose con las infraestructuras generales de la ciudad y sirviendo de mejora de la oferta de vivienda tanto desde su calidad intrínseca como del entorno urbano ofertado.

A estos desarrollos se les ha pedido el cumplimiento de ciertas características que no siempre han alcanzado:

1. Unas densidades razonables que posibiliten la adecuada provisión de

dotaciones y servicios.

2. Una contigüidad entre los nuevos crecimientos y los tejidos preexistentes.
3. Un claro carácter mixto (en cuanto a topologías, estratos económicos a los que se destina la oferta, mezcla de residencia y actividad económica).
4. Integración y encaje en las condiciones de entorno y ambientales.
5. Prioridad en la integración del transporte público y el tránsito pacificado.

La mayoría de las operaciones de crecimiento residencial contemporáneo se han caracterizado por un elevado nivel de pragmatismo, a menudo traducido en una delimitación fragmentaria de los ámbitos de actuación vinculados a la oportunidad de una gestión sencilla y autónoma. El fragmento, como es obvio, adquiere una lógica propia derivada de su medida y delimitación. No es lo mismo resolver una pieza pequeña que grande, una ámbito regular que irregular. La pregunta que en todo caso siempre queda pendiente de responder es sobre la capacidad que han tenido estos fragmentos de generar tejido y, por tanto, de ir más allá de su propio ámbito.

Dentro del sistema de ciudades, aquellas de tipo medio responden mejor que las grandes áreas metropolitanas a la implementación de nuevos sistemas residenciales. La escala del territorio, la disponibilidad de suelo hipotecado por infraestructuras de accesibilidad, junto al nivel de continuidad/proximidad de los núcleos centrales, ayuda a integrarlos más fácilmente en el conjunto urbano. Al mismo tiempo que los hace partícipes de los sistemas generales periféricos sin mayor dificultad ya que los completa y les da contenido. Por contra, cierto grado de mimesis de los modelos simbólicamente atractivos de las grandes ciudades actúa generando en otras ocasiones respuestas fuera de escala, cuando no arbitrariamente proyectadas sobre modelos revival del urbanismo neomoderno.

El hecho de haber podido trabajar en la relectura —reciclando espacio urbano no consolidado— de un importante fragmento de suelo parcialmente desarrollado o inacabado, en algunas de estas ciudades medias —Pamplona, Lérida, Salamanca...— nos permite desde la perspectiva académica de diversos talleres, sobreponer ciudades y equipos de trabajo en un puzzle interpretativo que ha diseccionado la importancia de los elementos específicos de cada una de estas ciudades. I ajustar programas que reforzasen los caracteres distintivos y vínculos específicos que cada una de ellas tienen. Frente a un urbanismo más “neutro” —como el de muchos de los proyectos urbanos aprobados de los que se partía— se ha buscado una empatía con los elementos más sensibles de este territorio, restos del sistema urbano adyacente inacabado, penetraciones y extensiones del paisaje natural o simbólico próximo, aportando un espacio cualificado al conjunto identitario de cada ciudad.

Como laboratorio vivo de ensayo se han elegido como lugar de intervención diversos ámbitos urbanos comprometidos e inacabados de ciudades españolas. Concretamente se han utilizado casos de Lérida, Huelva, Valladolid, Salamanca, Pamplona y otros muchos. Se trata de terrenos básicamente llanos, rodeados de infraestructuras viarias de alta capacidad, por lo que

gozan de excelente accesibilidad, próximos al centro urbano, y poca calidad de entorno, que están urbanizados y parcialmente edificados. Son territorios expectantes, con posibilidad de ser recuperados y repensados.

Lo que nos proponemos es ensayar, utilizando el instrumental, método y referentes propios del proyecto urbano residencial, las posibilidades de desarrollar uno de estos fragmentos para convertirse en modelo, que permita integrar alternativas diversas conformando un tejido unitario, diverso, jerarquizado y estructurado, donde el todo y las partes tengan una evidente capacidad de integrarse.

La malla como sistema de organización viaria y la manzana como soporte de la edificación han demostrado ser instrumentos flexibles y perdurables, útiles para dotar de unidad e integrar la diversidad. A lo largo de los años se han ensayado alternativas de disposición de la edificación, de la obertura de la manzana, de la recomposición de volúmenes, de la utilización diversa de topologías, etc. Retomando esta línea de reflexión y ensayando alternativas edificatorias a las formas tradicionales, se pretenden desarrollar y ensayar propuestas demostrativas de una manera de hacer que se pretende innovadora.

Tomando como referentes casos de buenas prácticas contemporáneas y algunos casos claves de la tradición urbanística se reflexiona sobre cuáles son los valores, los objetivos programáticos, los métodos e instrumentos que pueden construir un instrumental contemporáneo innovador como síntesis creativa del conocimiento y del reconocimiento de su utilidad. El estudio analítico de buenas prácticas permite la sistematización necesaria de conocimiento para la formulación teórica y, por tanto, de reglas útiles en la propuesta sin limitar la capacidad creativa e innovadora sobre casos específicos.

La hipótesis programática es trabajar con una intensidad edificatoria de 1,5 m²/m², una densidad de 100 viviendas/ha y una relación público/privado del orden del 50 % como máximo. Han de incluir diversidad de usos, además de la vivienda, y tipológicas e incorporar las dotaciones necesarias para la suficiencia del fragmento. Las propuestas han de garantizar las dotaciones necesarias y plantear como objetivo prioritario la generación de espacio urbano de calidad a las diversas escalas verificado mediante la construcción de una imagen con identidad y unos itinerarios sensibles y diversos por el interior.

La propuesta tiene que integrar y verificar aquellos principios que se pueden asimilar a buenas prácticas y cuantificar aquellos indicadores relevantes que permiten la evaluación de los proyectos.

Los resultados obtenidos han permitido ensayar diversas estrategias, que se pueden sistematizar en las siguientes opciones:

1. La utilización de la manzana convencional con disposición de edificación abierta en planta y volumen. Esta primera estrategia supone la

definición de una trama viaria de soporte de geometría precisa y uso variable. Y una estrecha dependencia y vinculación de los edificios al soporte. La edificación está, en términos de proceso, desvinculada de la urbanización. Resulta la más flexible en el tiempo.

2. La ordenación abierta de tipos edificatorios diversos, en ordenaciones más complejas y jerarquizadas, a partir de unidades morfológicas repetibles y adaptables.

3. La macro manzana o conjunto residencial unitario, que trata todo el ámbito de intervención como proyecto unitario. Opciones con una carga identitaria importante pero limitados en cuanto al proceso de desarrollo. Resulta la más rígida en el tiempo.

Las variantes morfológicas y de estrategia de ordenación, como respuesta a un programa y emplazamiento homogéneo, ponen de manifiesto la importancia de la definición morfológica tanto desde el punto de vista de la eficiencia de la producción como del producto resultante. No es, por tanto, un problema de indicadores o descriptores los que garantizan el resultado sino las relaciones entre ellos derivadas de la implantación morfológica.

Así mismo se pone de manifiesto el papel relevante que juega el emplazamiento y la delimitación del ámbito, a menudo más determinante que el propio programa funcional o prestaciones solicitadas al proyecto. La medida de la intervención no corresponde ni a un proyecto a largo plazo ni tampoco a la capacidad de desarrollo a corto plazo, no se trata de operaciones independientes ni estrictamente dependientes. Estas ambigüedades condicionan la lógica de la intervención y dificultan el encaje de las propuestas.

VALLADOLID

El ámbito a trabajar no está lejos del centro pero su situación real es de aislamiento debido a las barreras, por un lado, del ferrocarril y, por otro, del cauce fluvial del afluente del Pisuerga. El planeamiento existente prevé la extensión de esta parte de la ciudad hasta la variante, corroborando los análisis urbanísticos (Manuel Herce Vallejo, tesis doctoral de 1995, "Variante de la carretera y forma de ciudad") que constatan que los tejidos urbanos crecen hasta las vías de circunvalación, que se convierten en nuevas rondas de la ciudad. Esto sucede en el caso del planeamiento urbano de la mayor parte de ciudades analizadas, y también en Valladolid, de la que hablamos a continuación.

La preexistencia en esta zona este de la ciudad comprende un pequeño tejido de origen marginal, La Pilarica, un polígono de vivienda social, Polígono 1.º de octubre, y una promoción reciente de vivienda plurifamiliar con interior de manzana comunitario.

Se ha planteado a los alumnos incorporar el espacio triangular que queda a modo residual entre el rectángulo ya medio urbanizado y la traza del tren, con el objetivo de mejorar la conexión entre tejidos mediante la contigüidad de manzanas, y a la espera de que la traza del tren desaparezca, tal y como

prevé el planeamiento. Urbanizar las zonas adyacentes a la ciudad existente forma parte de los criterios actuales del crecimiento sostenible en las ciudades del sudeste europeo. Los trabajos de Segura y Schlayer proponen un parque al sur de la rambla, que conecta las implantaciones residenciales preexistentes, heterogéneas y autónomas, con el nuevo tejido urbano propuesto. Este nodo será una puerta de entrada a la nueva área residencial.

Se trata de no crear vacíos entre la ciudad consolidada y nuestra intervención. La conexión con el centro histórico, de momento, habría de realizarse mediante un paso enterrado bajo la vía del tren, a la espera, como hemos dicho, de que desaparezca el paso de ferrocarriles por esta traza.

Los trabajos de Segura y Schlayer utilizan las directrices, por un lado, de la vía del tren, y, por otro, del río, como referencia para trazar dos mallas que confluyen en un eje cívico. La jerarquía viaria del fragmento es compleja y a la vez clara; comprende tres grandes niveles: las rondas de acceso desde la variante y que a su vez nos conectan con el centro, las vías de distribución que confluyen en la rambla, la rambla propiamente dicha y los itinerarios peatonales que unen los interiores de manzana. El ejercicio de Álvarez opta por la superposición de trazas: una malla ortogonal rodada siguiendo la directriz del río y otro recorrido, que en parte coincide y en parte corta en diagonal la trama y que contiene las actividades de tipo social, comercial y cultural.

Estos trabajos focalizan la atención de lo público en esta gran rambla que tiene principio y fin en zonas de equipamientos, y que, en el caso de Segura, recoge los itinerarios peatonales que recorren los interiores de manzanas. Esta idea de lo verde como una serie de espacios libres jerarquizados y especializados que dan estructura a las manzanas residenciales, es uno de los aspectos básicos que se ha valorado positivamente en los tres ejercicios. Desde el jardín doméstico y el espacio verde de proximidad al gran parque urbano o incluso el medio natural, la sostenibilidad pasa por garantizar la conectividad ecológica a escala urbana y territorial.

Los equipamientos, situados en relación con estas zonas verdes y entre ellos, contribuyen a la singularidad e identificación del barrio. En el caso de Segura y Schlayer, la cadena de espacios libres tiene categorías tradicionalmente reconocibles: rambla, plaza, parque, parque lineal, itinerario peatonal, huertos urbanos, verde de protección de infraestructuras. En el caso de Álvarez, una única traza irregular aglutina de manera novedosa todas las funciones en un paseo multifuncional que favorece la probabilidad de contacto entre actividades. Este espacio lineal, de límites irregulares y punteado por equipamientos, se convierte en el elemento central del barrio, y al tratarse de un paseo tan irregular, su diseño posterior será clave.

Los trabajos que presentamos parten de la idea de la construcción del tejido a partir de la yuxtaposición de manzanas; así pues, la medida de las mismas, entre los 90 x 90 m y 100 x 100 m, da como resultado una superficie de viales en torno al 25-28 % (para una edificabilidad bruta entre 1,5-1,8

m2/m2s). Este porcentaje resulta sostenible tanto desde el punto de vista de la proporción entre espacio servidor público y espacio servido privado, como en relación con los costes de mantenimiento de los servicios.

Los tres trabajos del ámbito de Valladolid funcionan mayoritariamente según alineación de vial, pero con distintos grados de apertura en la manzana: Schlayer plantea una manzana abierta, con los bloques lineales de mayor altura flanqueando las vías perpendiculares al río y al ferrocarril. Segura plantea una manzana semiabierta, con bloques en forma de peine e itinerario peatonal interior. En ambos ejercicios se valora la agrupación de manzanas configurando una unidad superior: el tejido resultante no es la repetición de piezas iguales sino la agrupación de manzanas en pequeñas unidades vecinales, que a su vez se agrupan para formar el barrio. La forma urbana agrupada en supermanzanas facilita la segregación entre coche y peatón y da cabida al espacio público vecinal. En el trabajo de Segura, en grupos de tres o cuatro piezas, se favorece el recorrido claro entre espacios interiores, mientras que el giro en esvástica como patrón de repetición de Schlayer tiene una lectura menos inmediata para el ciudadano de a pie.

En el caso de Álvarez, la diversidad tipológica se da en la misma manzana, que contiene viviendas unifamiliares con pasaje peatonal de acceso y edificios plurifamiliares de más altura flanqueando las calles de más importancia. Cada manzana es diferente, pero todas ellas se construyen a partir de los mismos elementos: bloque lineal que se quiebra para liberar espacio peatonal, unifamiliares con pasaje central y torres, combinados de manera que se llega a la variedad del espacio público sin renunciar al orden que permite la legibilidad del fragmento.

HUELVA

En el caso de Huelva, el solar se sitúa en el extremo norte de la ciudad, y está delimitado por la vía de circunvalación. La presencia del Hospital General de Huelva, que ocupa una cuarta parte del total, se valora como positivo por el flujo ciudadano que genera. Equipamientos de ámbito local y de ámbito general coexisten de manera que los ciudadanos tengan acceso a servicios básicos de proximidad (educación, salud, ocio, deporte, comercio de primera necesidad) pero también acceso a dotaciones de rango superior, bien integradas en la morfología urbana. La sostenibilidad propiciada por los desplazamientos a pie a menos de 300 m no es obstáculo para valorar también la presencia de unos visitantes-usuarios más allá del propio barrio que evitan su aislamiento.

Es en este sentido que se valora el trabajo de Nil Prats, ya que una misma geometría, un mismo modelo de repetición, le sirve para marcar la pauta de todo el ámbito integrando las preexistencias. Un gran eje cívico recorre el fragmento residencial de punta a punta en sentido E-O, una gran rambla que conecta las dos unidades vecinales a ambos lados de la calle Avenida de las Flores.

El trabajo de Prats está estructurado por una malla de manzanas de 90 x 90 m, desplazando una de cada dos hileras y generando así dos tipos de vías. Las calles de dirección N-S se conectan con el centro de la ciudad, mientras que las calles E-O son recorridos fragmentados y peatonales cuyas fachadas se abren e invitan a entrar en el patio de manzana. Patios que actúan como puntos de relax, juegos infantiles, jardines y tantos etcéteras como manzanas, dotando cada uno de un carácter propio.

Este sentido E-O tiene una excepción, y es la vía tipo rambla de la que hemos hablado anteriormente, y que genera un eje principal uniendo los nuevos equipamientos de carácter local —biblioteca, mercado, centro cívico— al equipamiento de ciudad que constituye el hospital. Partiendo de cada equipamiento de barrio se han trazado unos subejos comerciales compuestos por una calle porticada y una plaza, que complementan el eje cívico central. Las fachadas de las manzanas que conforman estos subejos tienen una parte de su fachada porticada, dando más amplitud a la sección de la calle en planta baja, además de una protección a las inclemencias del tiempo como pueden ser la radiación solar o las lluvias.

Para hacer más amable la separación del solar con la vía de circunvalación se genera un espacio verde con vegetación típica de la zona, que se convierte en parque público en ambos extremos de la rambla.

Las unidades de agrupación son complejas y varían en función de su posición en el solar: las que forman parte del límite sur se abren abrazando la ciudad existente con pistas exteriores de fútbol sala o básquet, y unas torres de 8 plantas generan un ritmo de hitos que distinguen el barrio. La variedad tipológica en los edificios y también en los diferentes tipos de viviendas de cada uno de ellos favorece la mixtura social y la heterogeneidad de usos, concepto propugnado repetidamente por todos los manuales que hacen referencia al hábitat sostenible.

El proyecto busca recuperar la idea de casco antiguo, la idea de proximidad y de los recorridos a pie. Se abren manzanas para que se dude sobre qué es y qué deja de ser calle y para que el peatón se deje llevar a la deriva, sin rumbo, atraído por ese jardín que se entrevé o por los sonidos de los niños jugando. Que sea un barrio con identidad en cada esquina en el que apetezca entrar y perderse un rato.

La propuesta de Soraya el Alami apuesta por hacer tabula rasa de las trazas comprometidas y atiende al lugar a partir de una organización interior propia, basada en la geometría determinada por los límites, lo que facilita el encaje con el entorno, y la introducción de una diagonal interior que vertebraba la topografía del lugar y organiza las relaciones internas. La propuesta se basa en una elección tipológica de bloques y torres agrupadas en formas que generen espacios reconocibles en conjunto pero, a la vez, que respondan a las situaciones particulares. Repeticiones con variación que garantizan la diversidad y singularidad de los espacios urbanos resultantes y evitan la

monotonía habitual en las ordenaciones abiertas. Finalmente, la delimitación dominial diversa permite controlar el uso del espacio urbano y orientar el movimiento errático por su interior.

Las propuestas de Luka Bader y Adrián Montero parten ambas de la vialidad existente y el objeto de la discusión se centra en la disposición de la edificación, mediante una elección tipológica de forma de agregación basada en la manzana cerrada o semicerrada con tipos de edificios diversos, con interiores privados, la resolución de los límites con respuesta particular a cada uno de ellos y especial atención a la imagen desde la ronda como fachada de la ciudad, la estructuración interior del fragmento mediante la incorporación de espacios libres bien delimitados, singulares y dispuestos estratégicamente para fomentar el movimiento interior y reforzar la identidad del lugar.

CÓRDOBA

El emplazamiento en Córdoba es un espacio de articulación entre tejidos en el que la rigidez del soporte es un condicionante esencial de las propuestas, máxime cuando las opciones del planeamiento de rango superior están planteadas con la voluntad de cerrar la ciudad.

La propuesta de David Infantes aborda esta cuestión aceptando el reto de ordenar el espacio predeterminado respondiendo a diversas situaciones singulares como es el tratamiento del límite, la ubicación de puertas o la disposición de ciertas plazas interiores bien acotadas. Aun ofreciendo soluciones muy similares, los espacios urbanos resultantes son distintos, lo que les dota de un rol específico en la construcción del fragmento.

LLEIDA

El ámbito comprendido entre los barrios de Cap Pont/Universitat y la Bordeta es un intersticio urbano la urbanización del cual ha de permitir la conexión entre diversas partes de la ciudad, por lo que el paso a través es una discusión relevante; el completamiento urbano de un vacío entre tejidos de características diversas y la integración urbanística de dos infraestructuras preexistentes, la antigua Nil y el Canal de Seros, cuyo efecto barrera no se ha superado todavía. Las respuestas proyectuales, además de atender a sus objetivos específicos deberán facilitar el encaje con este entorno y aportar los medios necesarios para alcanzar los objetivos de ciudad, que son la vertebración urbana y el encaje de las infraestructuras.

Las propuestas parten de la consideración previa de la necesidad de mantener la estructura formada por la vialidad existente y reconsiderar en todos los casos el carácter y forma de utilización de dicha malla. Carácter que viene determinado por la forma en que se dispone la edificación y la relación que esta tiene en la definición de los espacios públicos, carácter y uso de las infraestructuras.

La propuesta de Guillem Pascual pone el énfasis en el tratamiento de los límites y un tratamiento específico del canal como espacio lineal de vertebración del proyecto. Utiliza una manzana convencional donde la deposición de las edificaciones permite las variaciones necesarias para generar espacios diversos: las manzanas parecidas nunca son iguales. En cambio, hay una apuesta clara por la uniformidad en las vías principales, las que van a soportar el paso a través, en las que se va a concentrar la actividad urbana y la representatividad, y, en consecuencia, buena parte de la identidad. La actividad urbana para ser potenciada desde el proyecto necesita buenas secciones viarias, con fachadas continuas especialmente en plantas bajas para asumir el comercio. Los espacios interiores, con calles discontinuas, movimientos erráticos, ofrecen los valores de proximidad e identidad, generando un carácter doméstico esencial para el espacio urbano residencial.

La propuesta de Marta Mas opta por introducir la idea de una manzana formada por varias manzanas, que manteniendo la morfología y geometría preexistente, varía el carácter y uso de las vías: se reserva una malla para el movimiento rígido de los vehículos y se ofrece un movimiento alternativo pacificado para los peatones, bicicletas, etc. Tipológicamente se mezclan dos tipos de edificios, los de carácter colectivo, más altos y de disposición perimetral, y viviendas más bajas en el interior, de carácter unifamiliar. La propuesta supera una segregación tradicional en la ciudad entre vivienda unifamiliar y plurifamiliar, con todas las aportaciones de carácter sociológico que esto significa. Esta apuesta seguramente se tendría que haber concretado en mayor diversidad formal.

La propuesta de Mónica Rovira, aparentemente más rígida que las otras, basa la discusión sobre la definición de un soporte rígido (no más que el de partida) basado en una geometría estricta de base que va especializando vías y espacios conformando grupos y proponiendo usos singulares.

Buscando un referente histórico, el barrio de la Barceloneta se plantea en origen con idéntica rigidez, y al que el paso del tiempo, la evolución y el desarrollo del tejido han otorgado un interés espacial e identitario ampliamente reconocido. Esto ha sido posible gracias, entre otros aspectos, a la precisa definición del soporte geométrico. El interés de la Barceloneta hoy no está en el trazado en planta sino en la complejidad de las secciones, la polaridad de las centralidades, las mezclas tipológicas y la vitalidad de los usos, que una rígida base geométrica ha tenido la capacidad de integrar adecuadamente.

Frente a una idea de ciudad acabada, de proyecto cerrado y gestión eficaz, la apuesta por un soporte rígido capaz de asumir deformaciones, adaptaciones, malformaciones y variaciones parece una alternativa sugerente que nos enfrentaría a otra manera de entender el proyecto de los barrios residenciales contemporáneos. Es seguramente la propuesta más abierta, aunque no lo parezca.

El trabajo de Rafael Arbó propone sucesivas superposiciones de tramas nacidas de la extensión de trazas de las áreas colindantes, generando espacios interviarios similares aunque todos distintos. La ocupación o no del espacio interviario siguiendo la forma irregular del perímetro produce una compleja trama de espacios públicos diversos en tamaño, posición y forma de delimitación. La selección no tan casual de llenos y vacíos termina generando una identidad única para cada espacio.

La propuesta de Alex Heredia utiliza dos mallas superpuestas: una homogénea definida por la vialidad y la otra diversa, definida por la edificación. Dos lógicas independientes e interrelacionadas. La malla viaria es un paso a través de las manzanas edificadas rompiendo la dualidad interior-exterior. En estas transiciones el interior deja de serlo para diversificar los espacios libres. Esta circunstancia producida de manera aleatoria permite construir polaridades dentro del propio ámbito.

Catarina Silveira introduce un gran espacio libre central flanqueado por edificios dispuestos transversalmente que formalizan una secuencia espacial continua formada por espacios encadenados diversos. La lógica de continuidad viaria, por extensión de los elementos exteriores es el sistema de soporte para la ubicación de los edificios que consigue evitar la repetición, dotando de unitariedad e identidad al espacio creado.

En todos los casos hay que destacar la reflexión tipológica y volumétrica, así como el control de los itinerarios y la imagen urbana resultante desde la percepción y delimitación del espacio público, instrumentalmente realizada mediante el uso de imágenes secuenciales basadas en itinerarios.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación mediante el proyecto (desing labs) sobre territorios y casos concretos (live labs) no solo permite verificar los límites de ciertos desafíos programáticos en situaciones determinadas sino también explorar y demostrar posibilidades alternativas conceptuales e instrumentales, verificando una metodología, que no solo es formativa sino que se pretende operativa para abordar este tipo de intervenciones urbanas.

El conjunto de las propuestas se sustenta sobre tres principios o criterios básicos: la buena vida, la buena medida y la buena educación. La buena vida recogería todos aquellos criterios y opciones que estarían relacionados con los objetivos programáticos y de prestaciones de la ciudad a sus usuarios, que buscan en la calidad urbana la expresión de la habitabilidad urbana; la buena medida pretende inculcar la importancia de la forma como materialización y concreción de los objetivos anteriores que se pone de manifiesto en el control de la medida, la geometría y la proporción, en definitiva, los instrumentos propios de la disciplina. Por último, la buena educación sería expresión de la urbanidad necesaria y respetuosa tanto en las relaciones entre los elementos internos como con el entorno donde se enclava la propuesta. Un saber estar / un saber relacionarse, que en definitiva nos determina la configuración de un entorno en el que se pueda

vivir bien y de manera comfortable.

En los últimos años, la eficiencia energética y la sostenibilidad se han ido convirtiendo en un objetivo programático básico, haciendo que la preocupación por estas cuestiones esté presente de manera prioritaria sobre otros aspectos. De estas cuestiones nos interesan dos de manera prioritaria: la primera es la atención a la eficiencia energética pasiva, aquella que no necesita (o minimiza) de consumos para satisfacer necesidades / obtener prestaciones (buena orientación, adecuación topográfica, la medida adecuada de los elementos urbanos, la proximidad, la vialidad / urbanización mínima, la autonomía, ...), y que fundamentalmente pasa por un buen control de la forma; la segunda intenta enfocar la sostenibilidad (un tejido que sea asequible económicamente, que pueda integrar varios usuarios socialmente y que minimice el impacto en el entorno, ambientalmente) a partir de entender la construcción de la ciudad como proceso, en el que el tiempo juega un papel fundamental, orientando los trabajos hacia propuestas abstractas, intemporales y genéricas, que puedan asumir variaciones y adaptaciones a lo largo del tiempo sin perder su identidad.





HUELVA

Adrián Montero Abadías

La ciudad de Huelva es una ciudad situada en el sur de España, con una densidad de 150.000 personas, creada por los fenicios. En su historia, ha sido un punto de encuentro entre diferentes culturas y civilizaciones, y en el siglo XIX, gracias a las minas de cobre, la ciudad sufre una gran industrialización, que provoca un gran crecimiento tanto de la ciudad como de la población.

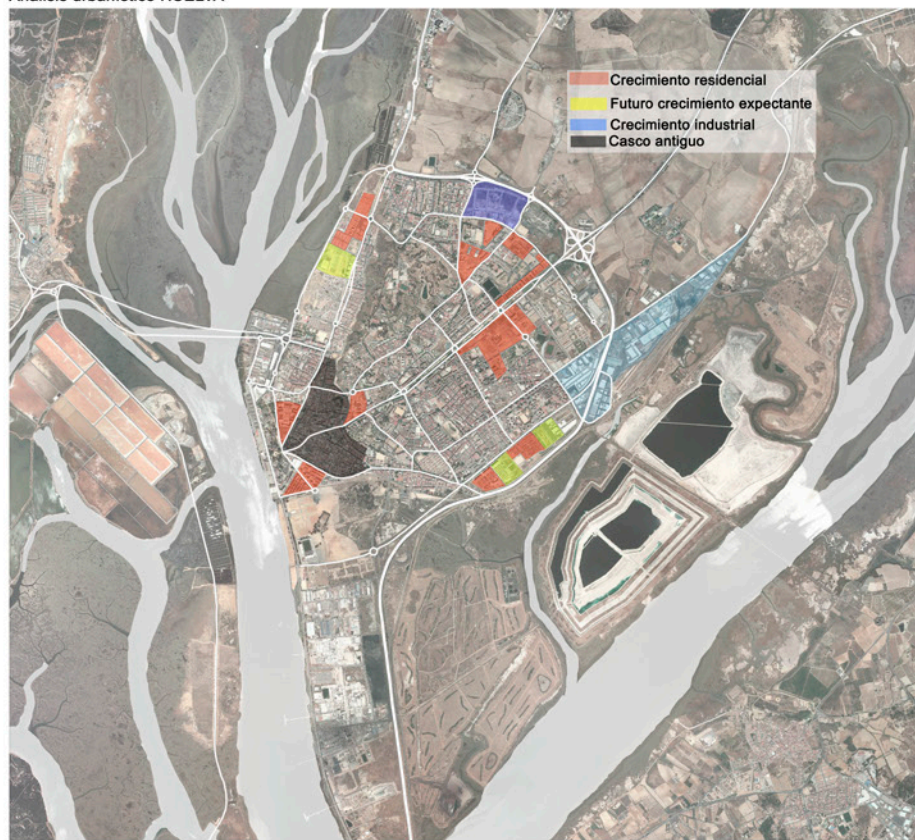
Situada a 3 km del centro, esta urbanización comunica con él gracias a dos arterias importantes en la ciudad: Av. de las Flores y Av. Santa Marta. La urbanización está limitada por el hospital Juan Ramón Jiménez y por vías importantes: Av. de las Flores, Av. Santa Marta, Av. de Diego Morón, y la autovía H-30, que proporcionan un acceso rápido tanto al centro de la ciudad como a los alrededores.

En cuanto a la ordenación, se respeta en gran parte el viario existente, pero añadiendo una calle y modificando algunos recorridos que de alguna manera comuniquen mejor con el resto de la ciudad.

90

En la urbanización encontramos dos espacios verdes de tamaño considerable, relacionados mediante un paseo peatonal con locales comerciales. Estos dos espacios tienen un carácter distinto ya que uno es más grande y está dotado de un supermercado, un centro cultural y un mercado, y el otro es más pequeño y para la comunidad, con un CAP y una biblioteca.

Análisis urbanístico HUELVA



E: 1/50 000

Análisis viales, comunicaciones zonas verdes equipamientos y zonas industriales



Red ferroviaria
Sistema viario

E: 1/100 000



Zona industrial
Equipamientos
Zona verde

E: 1/100 000



ALZADO C. J.N. Marquez Dominguez E 1/1500

Puerta de entrada a uno de los paseos interiores



Túnel entrada patio interior



Torre que jerarquiza la urbanización



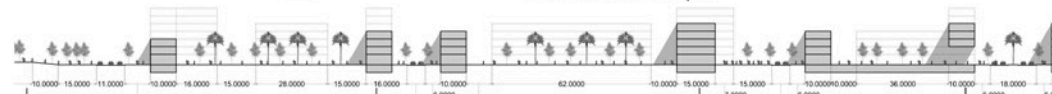
ALZADO AUTOPISTA E 1/1500

Puerta de entrada a uno de los paseos interiores



Alternanza bloque alto lado ancho/lado largo
-> identificación desde la autopista

Cambio de ritmo en la organización de la fachada



Zona verde de separación con la autopista



Torre en proyección, puertas de entrada a



Edificio más ancho, comercial, de 5 plantas para hacer frente a la fachada de enfrente

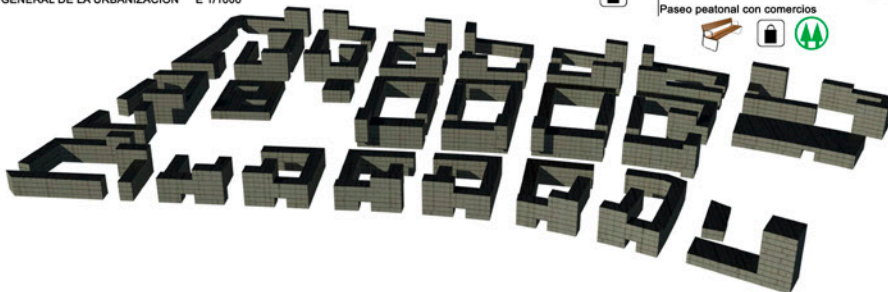


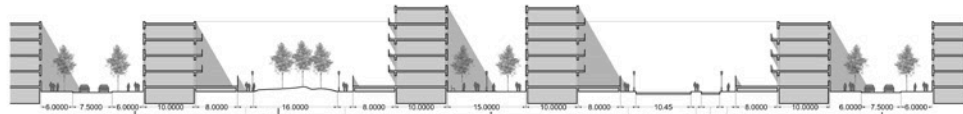
Edificio puente, que permite entrada a los patios interiores



SECCION GENERAL DE LA URBANIZACION E 1/1000

Paseo peatonal con comercios





Anchura de acera de 6m

Interior de isla con espacio verde y topografía diferente

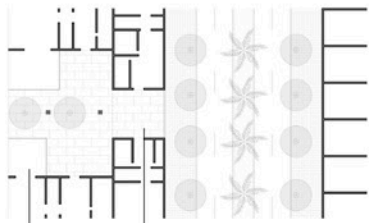
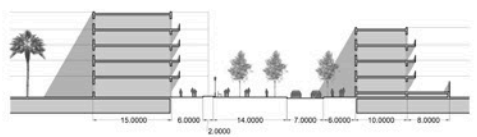
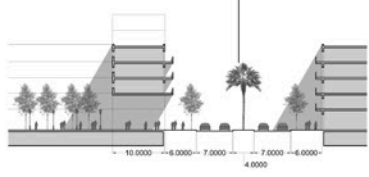
Paseo peatonal interior islas, que permite un acceso a los interiores de isla con espacio verde

Vial para coches y autobuses

Isla interior con lamina de agua con pasarela y zona verde en la otra mitad

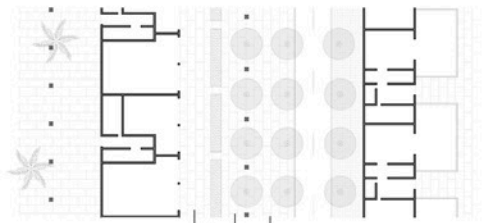
SECCION C E:1/500

Palmeras en el paso central para darle mas importancia a la calle



Patio de vivienda privado, con 7,25 m de ancho

SECCION A E:1/500



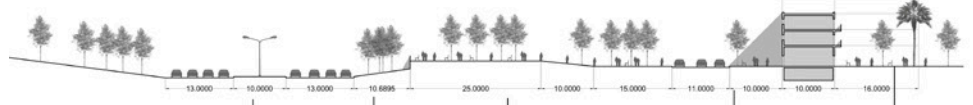
Zona comercial

Espacio de paso

SECCION B E:1/500

Espacio con bancos de reposo

Zona con cesped pequena a modo de separación entre las 2 velocidades, la parte comercial y el paseo



Autopista -> Ruido

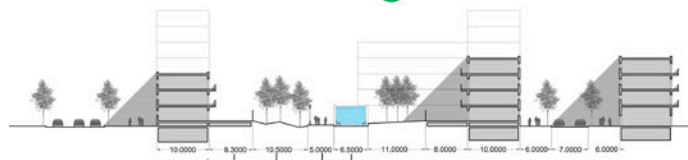
SECCION E E:1/500

Zona verde de paseo y relajación

Zona con árboles para aislamiento acústico

Acera grande proporcional al espacio verde

Interior de isla con vegetación diversa, alternando diferentes alturas



Patio de vivienda privado

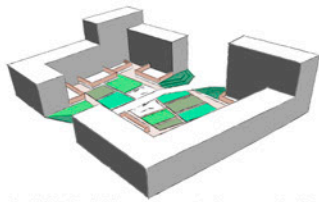
Zona con arboles por privacidad entre el paseo peatonal y el patio de la vivienda

Agua con zona de bancos

Paseo peatonal por interior de islas

SECCION D E:1/500





Perspectiva del interior de isla on paseo peatonal y zonas verdes diversas, utilizando vegetación variada



6 Perspectiva interior de isla, zona de paseo, jugando con la topografía y vegetación



5 Vista desde la autopista ritmo de la fachada

CAP

Juego de alturas para visual desde la autopista

Paseo peatonal por interior de islas

Apertura del interior de islas al espacio público

Pergola de unión de los 2 espacios públicos

Mercado

5

Portico de entrada al paseo peatonal

Biblioteca

Apertura al espacio público y al paseo

Pergola

Edificios de encaje de paseo

Túnel de entrada a los interiores de isla

Puertas de entrada a los paseos pequeños

Paseo peatonal y comercial

Centro cultural

Supermercado + torre de oficinas



4 Vista torre de oficinas, cardinal, y ritmo de fachada



3 Vista espacio público con biblioteca y pergola



2 Vista paseo peatonal con zona comercial



1 Vista mercado y pergola que une los 2 espacios públicos

La tipología escogida es de bloque con dos viviendas por caja de escaleras. Estos bloques conforman manzanas abiertas donde cada isla tiene un espacio público propio vinculado a los que tiene a su alrededor generando una concatenación de plazas de carácter distinto.

La urbanización parte de un punto cardinal que es la torre de oficinas que crea un gran espacio público junto al hospital. Este se relaciona con el otro espacio público mediante un paseo comercial donde encontramos una serie de "puertas" que abren paseos interiores hacia otras islas. Por otra parte en la franja superior de la urbanización se ha creado un paseo interior entre manzanas de uso más privado y para la comunidad.

HUELVA

Nil Prats Basset

Capital de su provincia, Huelva es una ciudad de 150.000 habitantes. Está limitada al oeste por el río Odiel, al este por el río Tinto y al sur por su confluencia. Tiene una extensión de aproximadamente 4 km de diámetro, cosa que facilita la movilidad de los vecinos ya que se puede recorrer en 45 minutos. Un límite temporal que sirve para delimitar intuitivamente distritos y, por lo tanto, se puede entender toda ella como tal.

Nuestro solar se sitúa en el extremo norte, y está limitado fuertemente por la vía circunvalación de la ciudad. Ocupando una cuarta parte del solar está un complejo hospitalario de especialidades del que salen calles que cruzan la ciudad hasta llegar al centro.

En el sur, pasada la entrada a la vía de circunvalación, nos encontramos el campus universitario. También se sitúa en las proximidades un instituto rodeado de bloques de viviendas por el lado oeste.

El proyecto está estructurado por una malla de manzanas de 90 x 90 m deslizando una de cada dos hileras que generan, así, dos tipos de vías según el sentido. Una, las rectas norte-sur, como calles rodadas que buscan unirse con la malla de la ciudad. La otra, este-oeste, siendo recorridos fragmentados y peatonales cuyas fachadas se abren e invitan a entrar a los patios de manzana. Patios que actúan como puntos de relax, juegos infantiles, jardines y tantos etcéteras como manzanas, dotando cada uno de un carácter propio.

Este sentido tiene una excepción, y es una vía tipo rambla que genera un eje principal uniendo los tres nuevos equipamientos (de este a oeste: biblioteca, hospital existente, mercado y centro cívico). De cada equipamiento sale un eje comercial sumado al de la rambla. Las fachadas de las manzanas que conforman los ejes tienen como mínimo un 50 % de zona porticada, que da más amplitud a la sección de la calle en planta baja además de una protección a las inclemencias del tiempo como pueden ser la radiación solar o las lluvias.

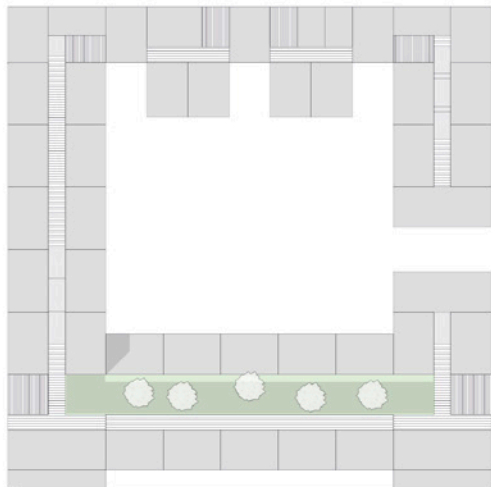
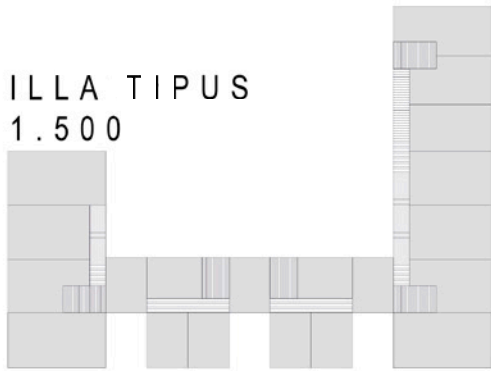
Para hacer más amable la separación del solar con la circunvalación se genera un espacio verde con la vegetación típica de la zona, que se convierte en un parque en el lateral oeste para pasear y en otro en el este, rodeando el equipamiento.



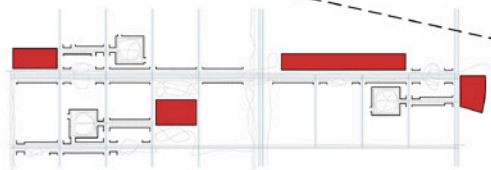




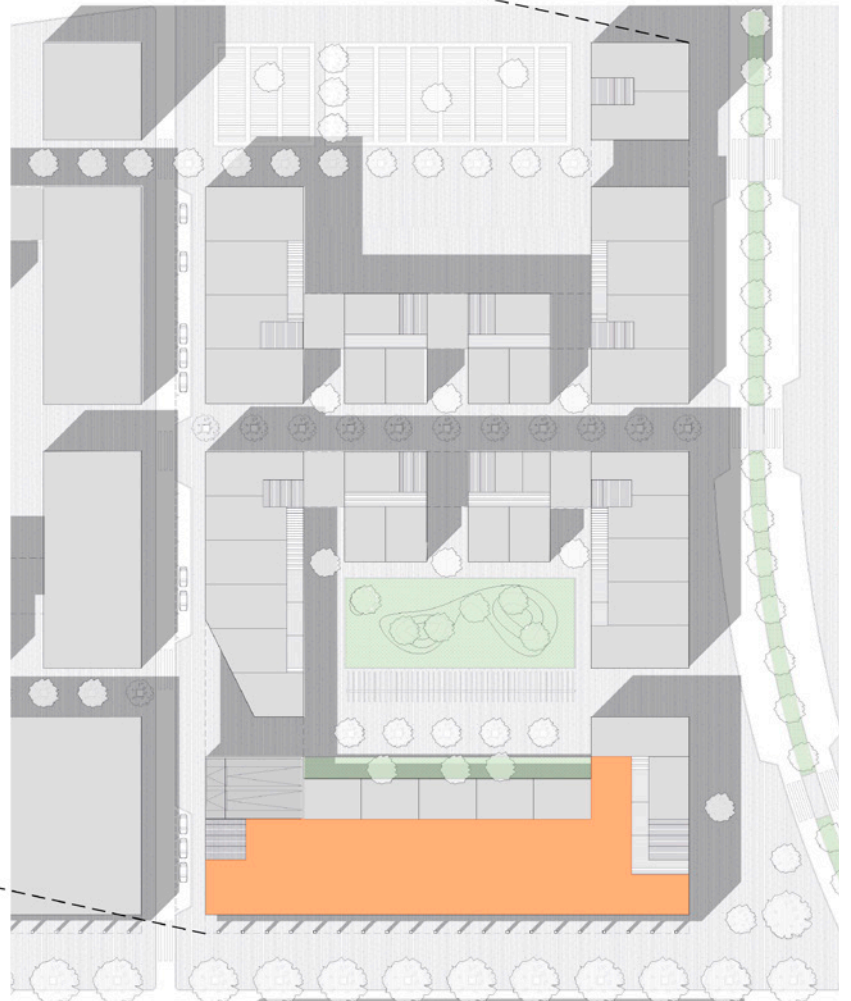
ILLA TIPUS
1.500

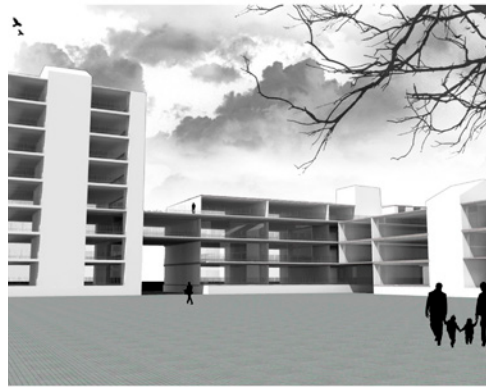


PLANTA TIPUS



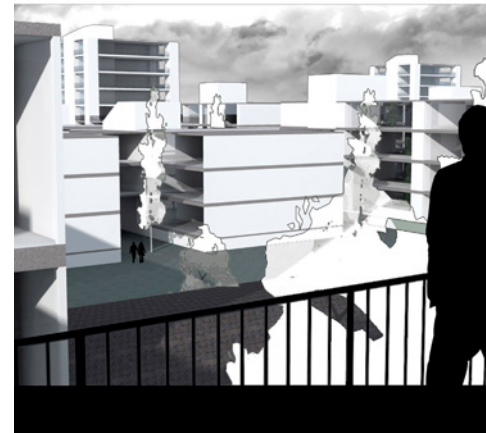
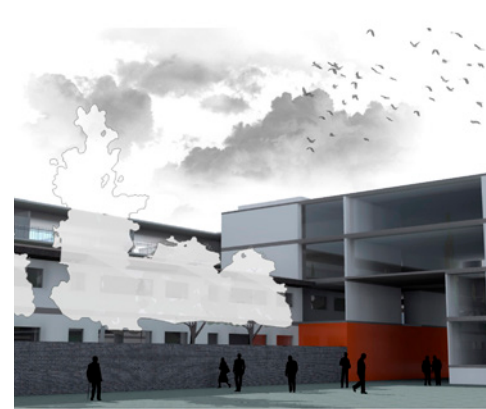
PLANTA BAIXA





Las unidades de agrupación son complejas y varían en función de su posición en el solar. Las que forman parte del límite sur se abren abrazando a la ciudad existente con pistas exteriores de fútbol sala o básquet, y unas torres de 8 plantas generan un ritmo distintivo del barrio. Las plantas mezclan varios tipos de viviendas para mezclar clases sociales y edades. Así pues, podemos encontrar desde viviendas grandes de 4 habitaciones a vivienda pequeñas para parejas, pasando por adosadas con jardín.

Lo que busca este proyecto es intentar recuperar la idea de casco antiguo. En un momento en que se piden secciones de calle 1:1 y la continuidad lineal de las fachadas y cornisas, con romper la malla se busca la pérdida de la profundidad visual, ese tercer elemento que ayuda a los centros históricos a tener un encanto especial. Se abren manzanas para que se dude sobre qué es y qué deja de ser calle para que el transeúnte se deje llevar a la deriva, sin rumbo, atraído por ese jardín que se entrevé o por los sonidos de los niños jugando. Que sea un barrio con identidad en cada esquina al que apetezca entrar y perderse un rato.







LLEIDA

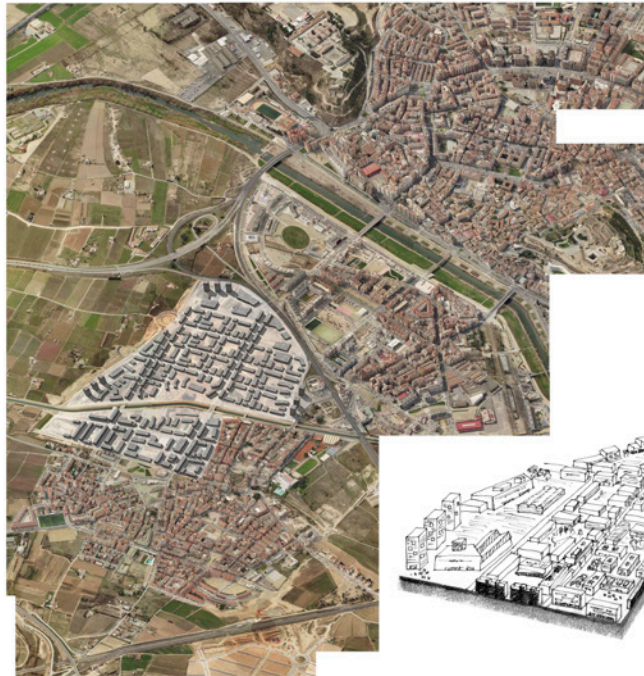
Guillem Pascual Perelló

El emplazamiento designado se sitúa en el barrio de la Bordeta de Lleida y presenta tres límites diferenciados: la autopista, el canal y los pequeños campos de cultivo situados al sur. Además, el hecho de estar situado entre dos tejidos preexistentes hará que resolver la continuidad entre ellos sea una cuestión fundamental.

La intención de la propuesta ha sido elaborar un método que se adapte al panorama actual de la construcción manteniendo al máximo la edificación preexistente, adaptándola al proyecto y, en consecuencia, mejorándola. Un método que se adapte al lugar; analizando con especial énfasis las preexistencias y convirtiendo algunos de sus elementos en la estructura principal por la cual se rige el proyecto. Un lugar donde las opciones dominen al tráfico. Un lugar donde se potencie la calidad de vida, donde no se diseñen objetos sino espacios. El canal, actualmente sin vida, se convertirá en un paseo lineal verde, de estancia o donde practicar deporte y que estructure el barrio dándole identidad.



100



D'observar la completa relació amb el teixit existent (continuitat, manteniment de preexistències, etc.) i la voluntat de que en tot el conjunt esdevengui una complexitat i una diversitat característiques. La memòria d'usos, tipologies i formes diferents fan el conjunt més complet.



TIPOLOGIA ILLA
EIXAMPLE 100X100

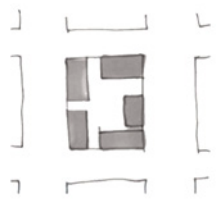


CARRER MULTIFUNCIONAL

ORDENACIÓ OBERTA



MODERNITAT A L'ARQUITECTURA



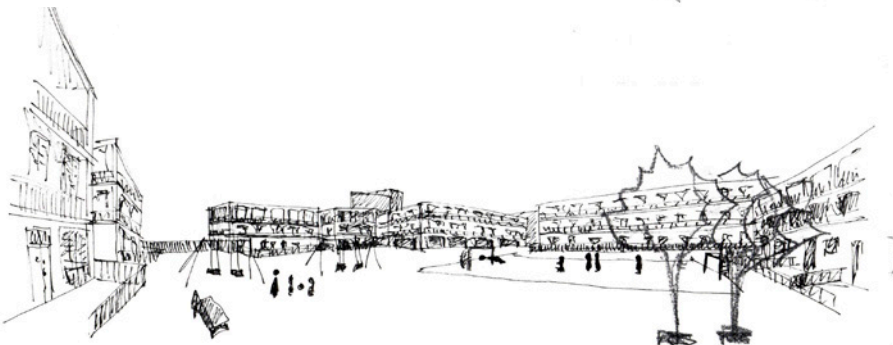
ILLA PERMEABLE

3



4





6

Estos principios acaban dando forma en una isla permeable, donde los edificios están aislados, hecho que hace que tengan una buena iluminación y ventilación, pero estando lo suficientemente juntos como para dar forma tanto a las islas en sí como al espacio público que se deriva de ellas.

El resultado del conjunto es de una complejidad y una diversidad características que parece aleatorio. La mezcla de usos, tipologías y personas distintas hacen el conjunto más completo. Los grupos de tres torres enmarcan el barrio y lo convierten en una unidad. En definitiva, se intenta construir un fragmento de ciudad habitable.



LLEIDA

Mònica Rovira Navarro

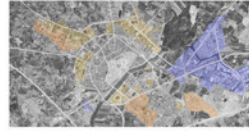
El proyecto residencial se sitúa en la ciudad de Lérida. El emplazamiento trabajado es una zona conectora entre la ciudad y el barrio de La Bordeta. Así pues, este emplazamiento tiene tres delimitaciones muy diferentes. En la banda noroeste lo hace por un eje viario potencialmente importante y una fachada poco continua. Al este tenemos un canal y unas edificaciones relativamente bajas. Y al suroeste cogen gran presencia los campos y las casas unifamiliares.

Dichas preexistencias se han tenido en cuenta en el planteo del proyecto. De este modo, se ha encajado el proyecto mediante una diversidad de tipologías edificatorias, una jerarquización de las calles y la estratégica ubicación de los diferentes espacios públicos. La carretera delimitadora se prolonga buscando mayor continuidad, al mismo tiempo que se le da una fachada compuesta por torres. El vial que cruza el proyecto residencial tiene una gran presencia al permitir la unión de las dos zonas, y presenta una sección asimétrica para darle un ritmo diferencial del resto del complejo. Este vial se ensancha en la zona superior para crear un espacio público. El resto de los viales son de un uso más secundario y distribuidor.

CREIXEMENT

E: 1/80000

- Residencial urbanitzat
- Residencial edificat
- Industrial



EQUIPAMENTS I ESPAIS VERDS

E: 1/80000

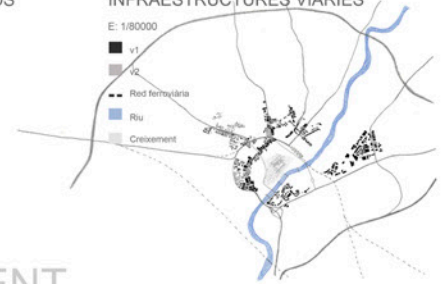
- Equipaments
- Espais verds



INFRAESTRUCTURES VIARIES

E: 1/80000

- v1
- v2
- Red ferroviària
- Riu
- Creixement



E: 1/30000

- Centre
- Ciutat
- Vials principals
- Vials secundaris
- Riu
- Residencial urbanitzat
- Residencial edificat
- Industrial
- Barri la bordeta
- Camps

3 FAÇANES / 3 TRACTAMENTS

- ciutat lleida
CARRETERA
- RIU
barri la bordeta
- CAMPS
edificacions aïllades

- _ donar continuïtat a la carretera i col·locació de torres
- _ parc lineal al riu i blocs lineals col·locats perpendicularment per donar continuïtat
- _ passeig i vivendes unifamiliars disgregades

EMPLAÇAMENT



EDIFICACIÓ

E: 1/10000



VIALS

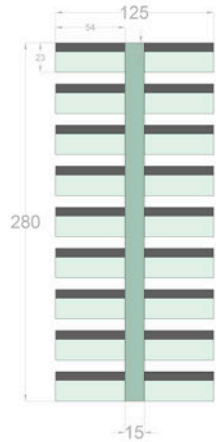
E: 1/10000



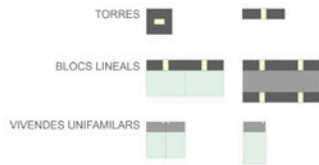
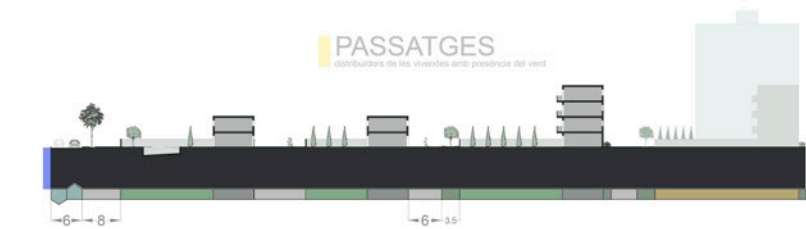
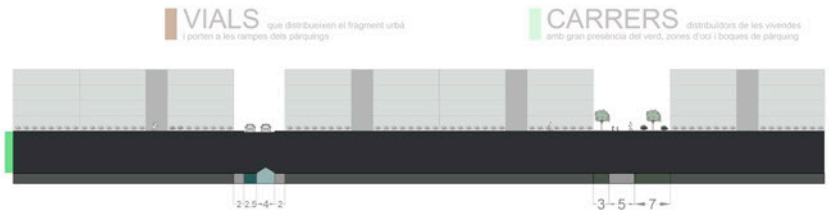
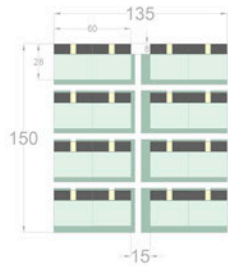


WESTHAUSEN

E: 1/2000



UNITAT D'AGRUPACIÓ



COMPOSICIÓ

E: 1/10000



VERD

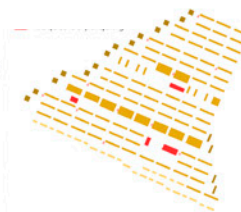
E: 1/10000



EDIFICATÒRIES

E: 1/10000

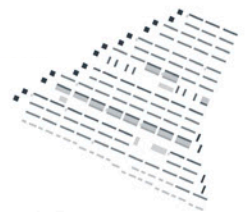
- Vivendes unifamiliars
- Blocs lineals
- Torres
- Equipaments
- Boques de pàrquing



ALTURES

E: 1/10000

- PB
- PB+1
- PB+2
- PB+3
- PB+5
- PB+7



PERSPECTIVA EST



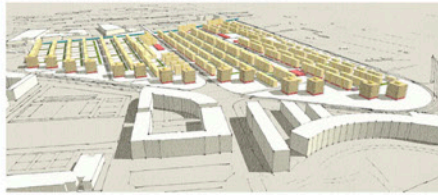
PERSPECTIVA NORD



PERSPECTIVA SUD



PERSPECTIVA OEST



Cuando el fragmento residencial llega al canal lo hace de manera perpendicular para que de este modo se cree una sensación de continuidad. El otro límite se resuelve con una tipología de viviendas unifamiliares y una ordenación más disgregada. En cuanto a los espacios públicos, su colocación está pensada cuidadosamente. La rambla supone una gran zona de paseo delimitada, por un lado, por un equipamiento y, por el otro, por el canal. La presencia de las dos torres que se reiteran pretende darle un final. Donde aparecen las zonas de ocio y los equipamientos la sección de la rambla de duplica.

En términos generales, lo que se pretende es construir un fragmento de ciudad que satisfaga a sus usuarios en términos de confort y habitabilidad.



Vista del carrer principal que ombr el projecte urbà i arriba fins al carrer. Notable presència de l'arbrat. Plantes baixes comercials i local d'oficis.



d'un dels passejats per accedir a la vivenda a través del túnel d'escates. Amb presència del vent.

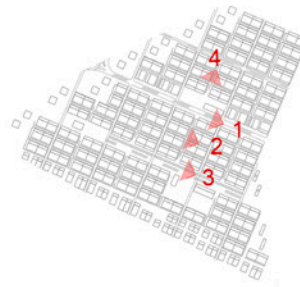


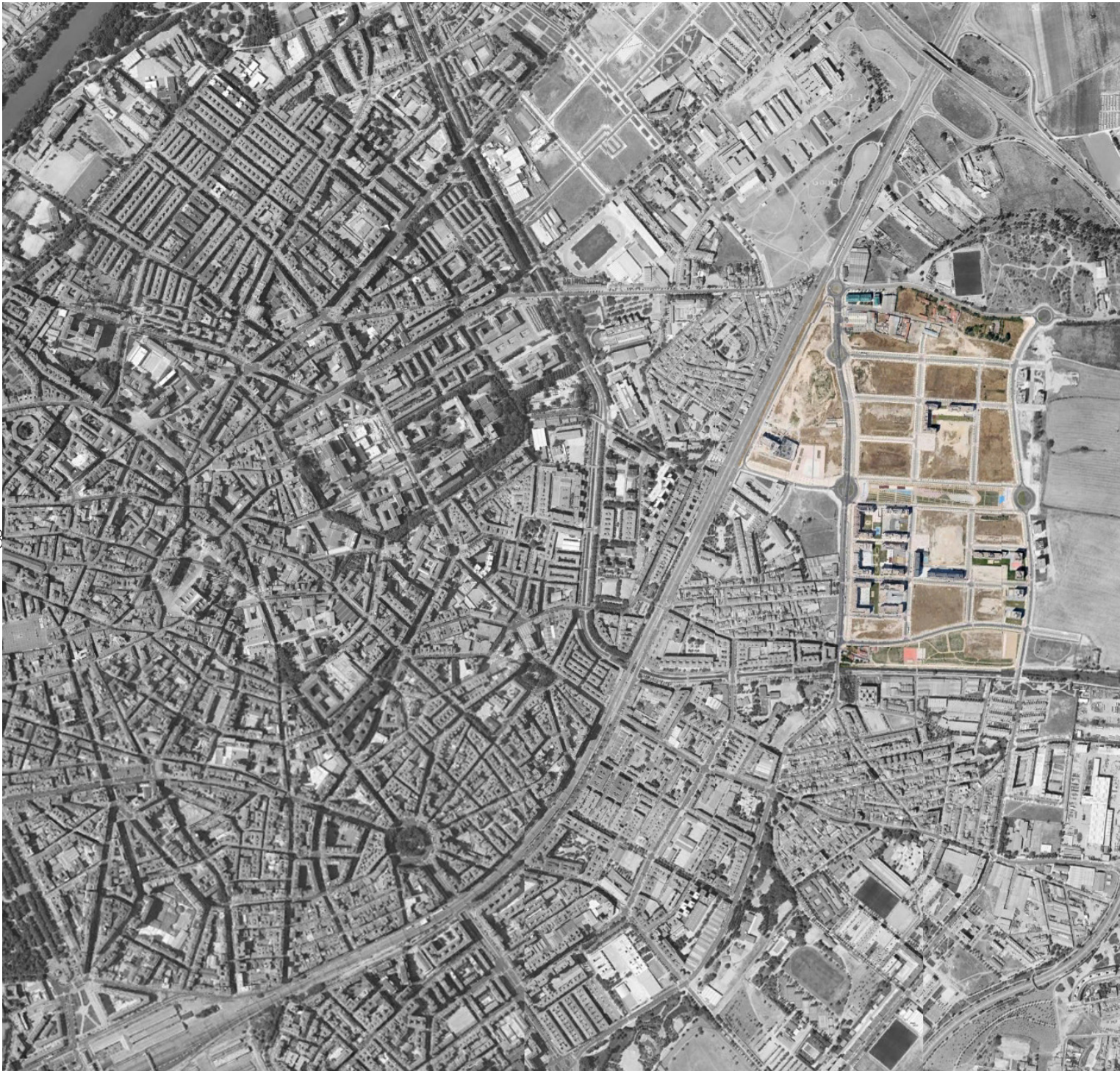
Vista de la rambla amb obertura a la plaça prohibida per equipaments. Espai ample per a la realització de diverses activitats així com a una via auxiliar per la possible presència de vehicles.

VISTES



Vista d'un dels carrers distribuïdors per al l'accés de les vivendes. Al fons observem una de les boques del parking. La presència del vent és molt notable. Possibles zones de lleure i oci.







VALLADOLID

Albert Segura Zamora



TEIXITS



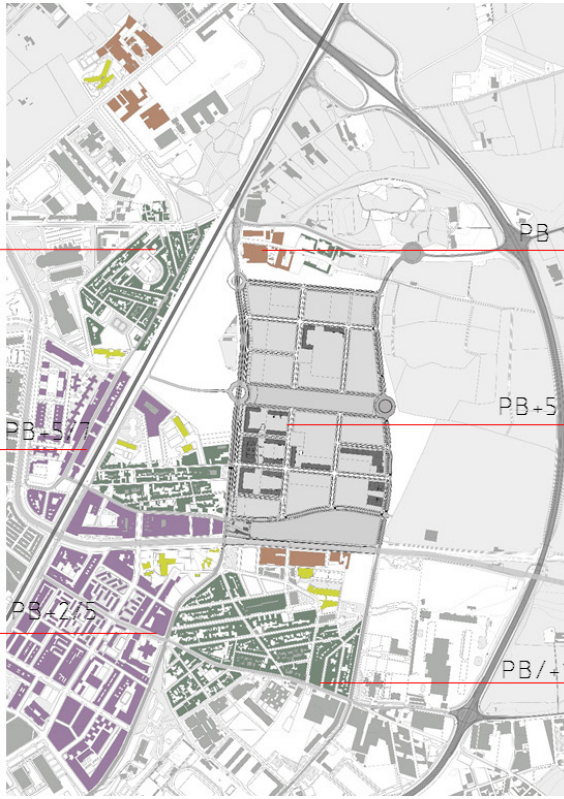
PB/+1



PB/+1



PB/+1



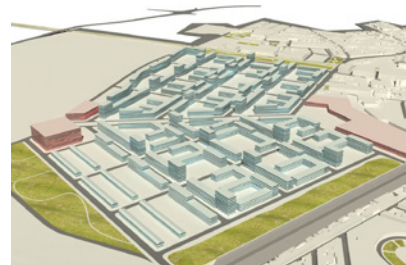
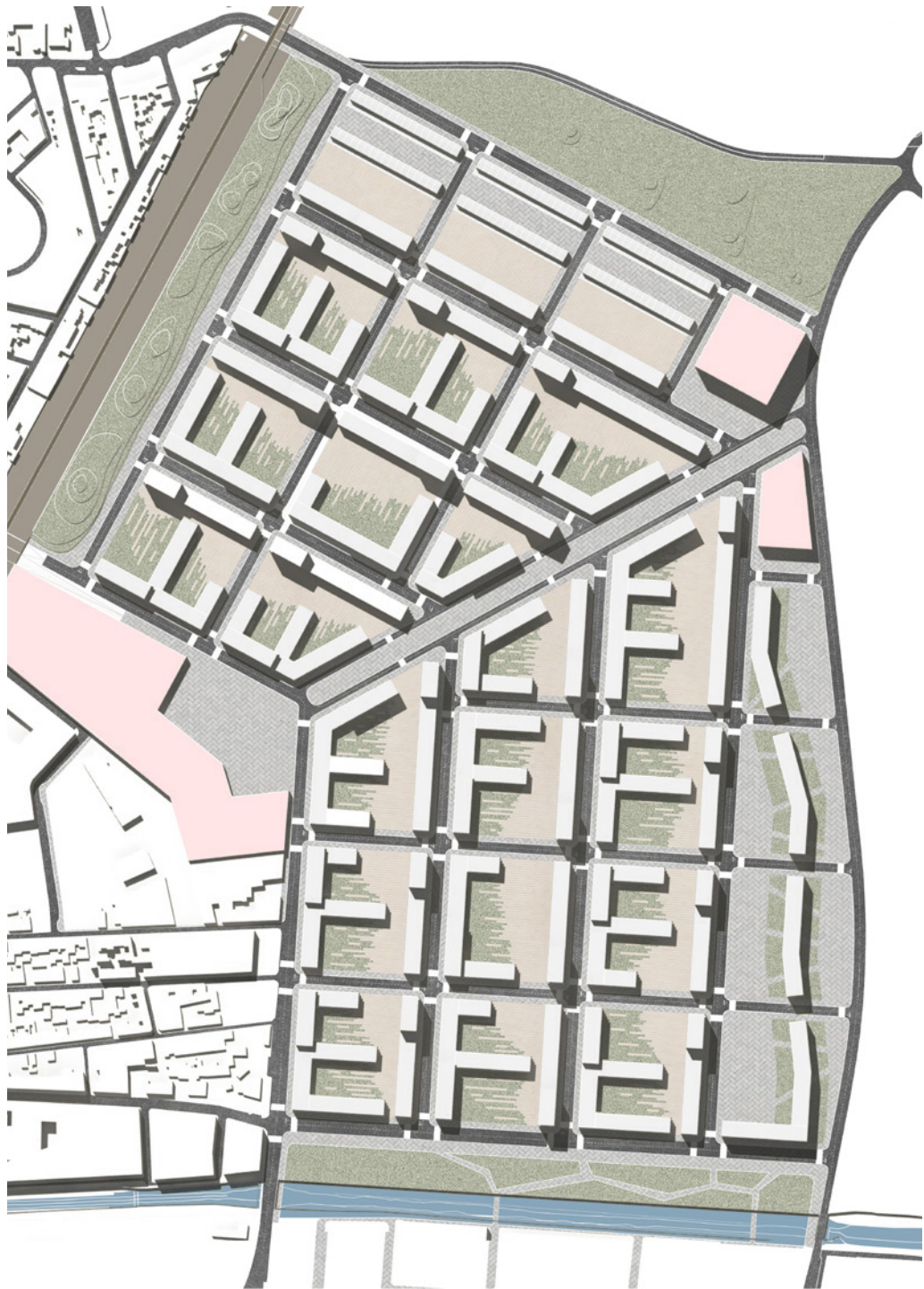
PB

PB+5

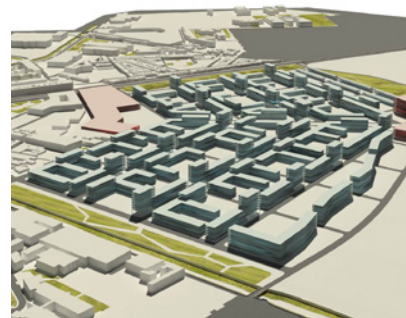
PB/+1

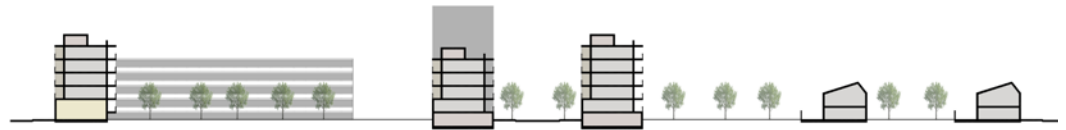


110



111

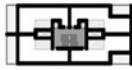




112



Vivendes unifamiliars 61m² + 30m²
terrasa



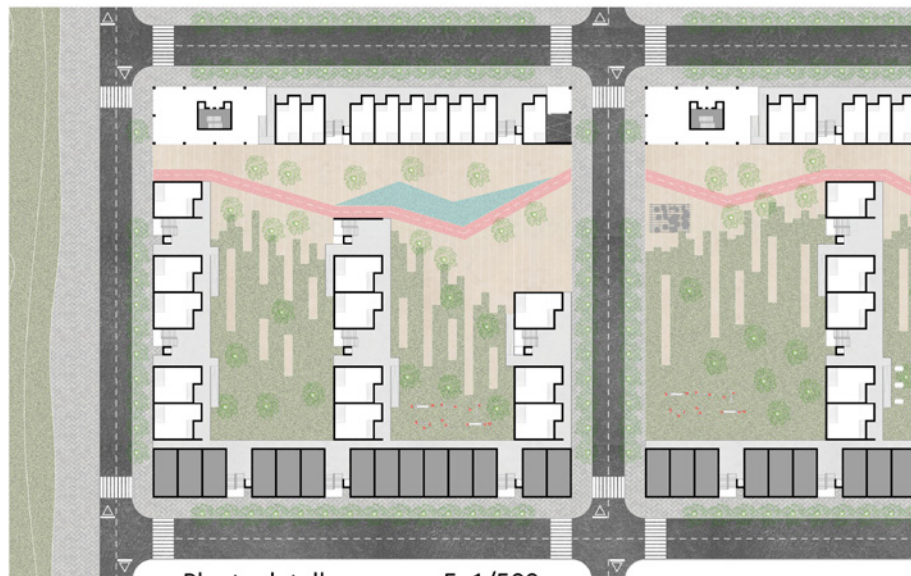
Vivendes torre 75m²



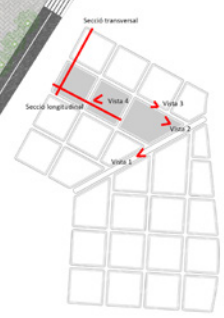
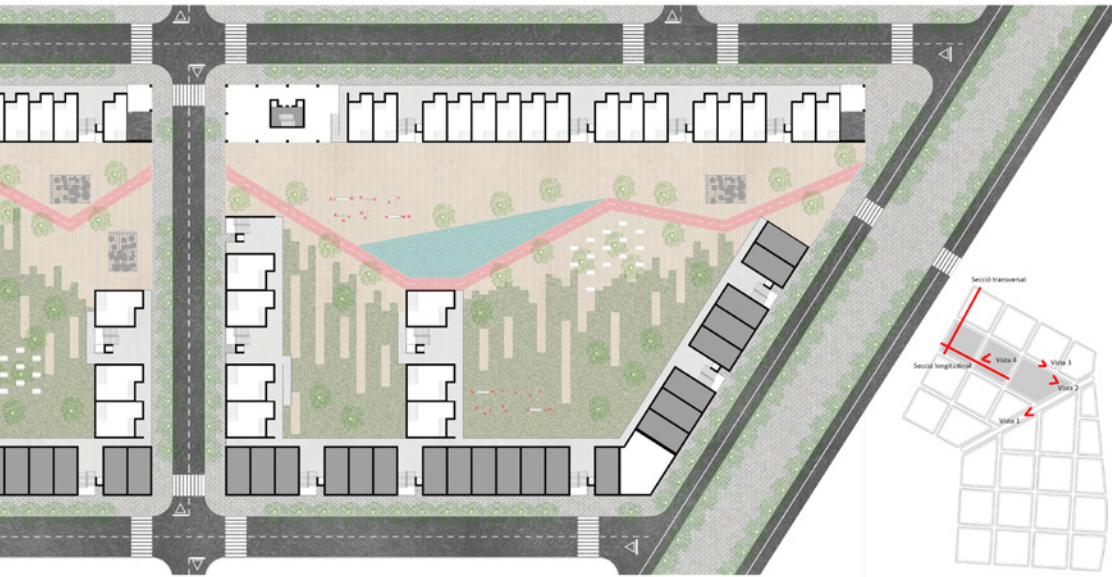
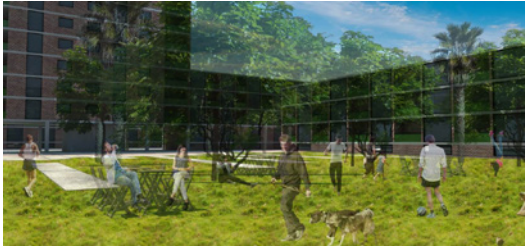
Vivendes barres transversals 80m²



Vivendes barres longitudinals 50m²



Planta detall mançana E: 1/500



VALLADOLID

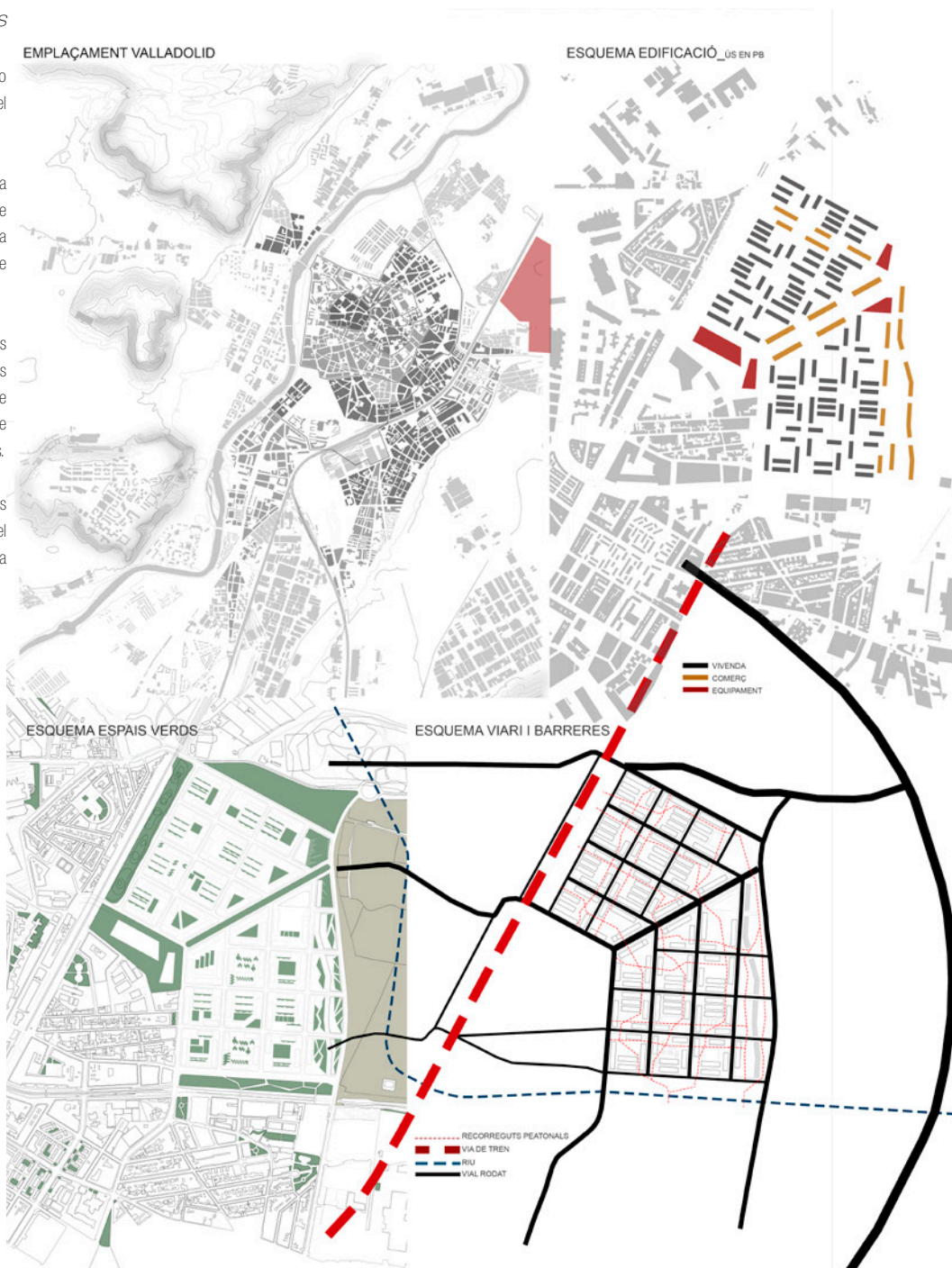
Inés Schlayer Arnillas

Valladolid crece en la orilla del río Pisuerga. Nuestro emplazamiento se encuentra en la orilla este del río, en el barrio de La Pilarica.

Al tratarse de una ciudad pequeña el alfoz no se encuentra lejos del centro, pero está totalmente aislado de él ya que un afluente del río y la red ferroviaria excluyen la zona convirtiéndose en importantes barreras. Aun así, la salida de la autopista queda muy cerca.

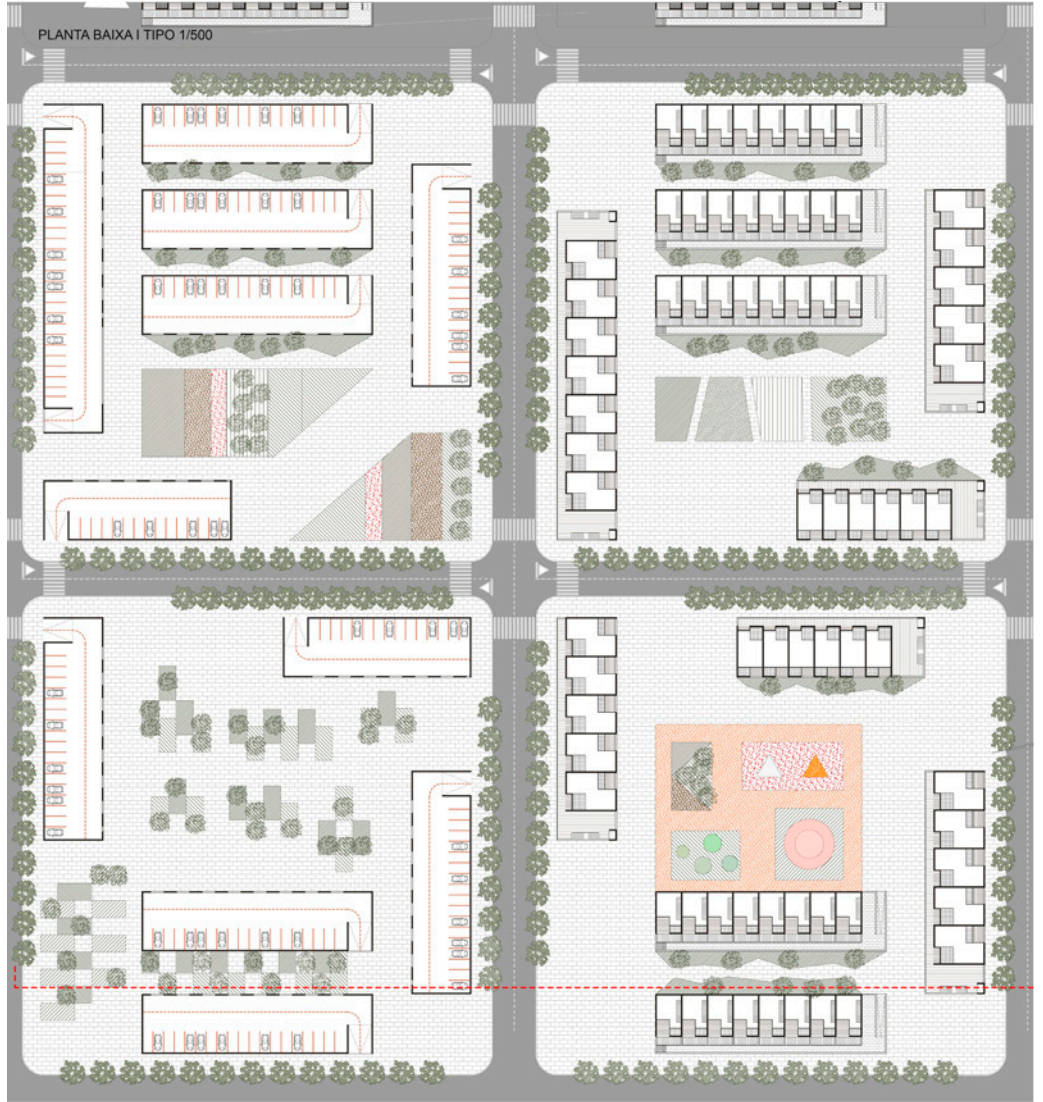
Para desarrollar el programa, usamos las directrices que nos dan el afluente y la vía del tren para trazar calles perpendiculares y paralelas a estas, generando manzanas de 100 x 100 m. La colisión se soluciona con una rambla que queda envuelta por grandes equipamientos en ambos lados.

En los perímetros más conflictivos situamos tres grandes parques públicos: uno en la cercanía inmediata de la vía del tren para protegernos de ella, otro en la salida a la autopista y otro en el afluente.





PLANTA BAIXA | TIPO 1/500



116





V1



V2



V3

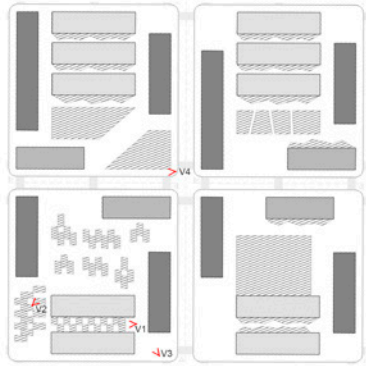


V4



Sup. d'àmbit= 14 400 m²
 Sup. edificable= 10 200 m²
 Ocupació neta= 5 592 m²
 Sostre edificat= 15 597,6 m²
 Índex edificabilitat= 1,08
 Índex edificabilitat neta= 1,5

Nº d'habitatges=280 hab.



La edificació se forma per edificis pasarela en ambàs direccions de las calles, combinados con una torre. Jugando con su orientación y con la longitud de los brazos paralelos a las calles que siguen la dirección de las "barreras", se generan un seguido de espacios públicos alienados del tráfico, comunicados entre sí por una tercera vía peatonal que cruza el barrio de lado a lado.

El resultado final nos proporciona una gran variedad de espacios: por un lado, tenemos la zona vial, con una sección uniforme y regular, reservada al tráfico y a la circulación "rápida"; por otro, tenemos los espacios internos de las manzanas, que alteran su forma por toda la expansión del territorio; y para finalizar, tenemos la rambla, donde se concentra la zona comercial en planta baja y la sección está formada por los testeros de los edificios, generando una perspectiva interesante en su volumetría y composición.



CRECE
CRECIMIENTO RESIDENCIAL
URBANO EN ESPAÑA

GRU URBANISM RESEARCH GROUP
GRUP DE RECERCA EN URBANISME
GRUPO DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO

UPC UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE ECONOMÍA Y COMPETITIVIDAD
SECRETARÍA DE ESTADO DE INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN