

Adecuación urbana del eje peatonal plaza de los Mártires y calle Juan Marín de Vargas

Municipio: Las Cabezas de San Juan (Código INE 41020)
Provincia: Sevilla



DIAGNÓSTICO

Contexto

Las Cabezas de San Juan se encuentra a unos 50 kilómetros de Sevilla, situada en lo alto de un cerro y cercana a la desembocadura del río Guadalquivir. Se establece como un nudo estratégico en las vías de comunicación que unen Sevilla con Cádiz (N-4/A-4). La propuesta se sitúa en la parte baja de la población y atiende al sector comprendido por la Plaza de los Mártires del Pueblo, la contigua Plaza de la Mujer Trabajadora y el inicio de la Calle Real (ahora Maestro Juan Marín de Vargas), presidida por la Ermita y la Plaza de San Roque.

La actuación prevista, bajo la categoría de Isla Ambiental en la convocatoria La Ciudad Amable, tiene como objetivo la recalificación espacial y la mejora de la calidad de los espacios de estancia y paseo, evitando obstáculos, no ya para pasear, sino para desplazarse. Se reduce la superficie asfaltada eliminando aparcamientos, doble fila y atascos y se pacifica y organiza el tráfico. No se trata de prohibir su uso, sino de racionalizarlo, de manera que se reduzca sensiblemente para favorecer y estimular otros medios de menor impacto (bicicleta). Pacificar el tráfico implica una reducción de la entrada del número de vehículos y una limitación de la velocidad de circulación a paso de persona (zona 30). El coche cede protagonismo y asume un papel secundario. En la calle Juan Marín de Vargas la reducción es máxima: tan sólo se permitirá el paso para vehículos motorizados de emergencias y carga-descarga. Pasear, sentarse a tomar el fresco, circular a pie o en bicicleta, son opciones que se favorecen frente al automóvil. La propuesta busca generar unas calles y plazas más habitables, accesibles y equitativas. Entregar a la localidad más espacio para la actividad ciudadana recuperando (pacíficamente) la calle. Para la vida, para la gente.

Proceso

La intervención reivindica la naturaleza compleja del espacio público, en tanto contenedora y propiciadora de usos diversos y entreverados. Por ello se recupera espacio para la convivencia de actividades en detrimento del espacio para la circulación de vehículos a motor.

Aunque la convocatoria de La Ciudad Amable apuesta por un enfoque multidisciplinar como fórmula para enriquecer las propuestas, dotándolas de un carácter transversal, en este proyecto este aspecto no ha sido contemplado, Ya que la casi totalidad del equipo está compuesto por arquitectos, aunque cabe destacar la formación específica en jardinería de algún componente del equipo.

A pesar de la importancia de la participación ciudadana en la iniciativa de la Ciudad Amable, el proyecto no hace referencia al proceso participativo seguido para la definición de sus actuaciones, ni se incluyen iniciativas de este tipo a desarrollar durante su ejecución o posteriormente con su entrada en funcionamiento.

Aportaciones

Las aportaciones del proyecto a la mejora de la calidad ambiental, y la habitabilidad del espacio se centran en la mejora de la accesibilidad en el ámbito, rescatando espacios de la primacía del tráfico rodado, añadiendo elementos de sombra y vegetales adecuados para el descanso y la estancia de personas con distintas condiciones de movilidad o edad, así como la revegetación del área urbana intervenida.

A nivel del tratamiento de la superficie vegetada, la intervención propuesta incluye 35 árboles elegidos por su porte, follaje, flores, sombra, simbología, etc. Los hay de hoja perenne para que proporcionen verdor durante todo el año; de hoja caduca que informarán de la llegada del otoño y la primavera; y de hoja semiperenne.

En cuanto a la tectónica contemplada, y dado que la zona sobre la que se actúa fue objeto de una intervención durante los años 2004-2007 las operaciones de repavimentación y generación de la plataforma única se realizarán sobre el firme existente, mediante adoquín prefabricado con franjas de granito, similar al existente.

CONCLUSIONES

El espacio donde se plantea la intervención se encuentra dentro de lo que se denomina zona de alta actividad dentro del núcleo urbano. Es un lugar muy activo, que sin embargo, se muestra como un espacio con una cualificación poco propicia si hablamos de condiciones climáticas. Esto es consecuencia de una actuación previa, donde se eliminó la vegetación existente, generando un espacio diáfano para la actividad comercial y como lugar de encuentro.

El proyecto trata de revertir esta situación. Sin embargo, la propuesta de toldos, cuya ubicación no parece ser la más adecuada, y su escasa envergadura, parece responder más a cuestiones estéticas, que a cuestiones funcionales. Así mismo las aportaciones vegetales, son justificadas por razones de embellecimiento, obviando en general, aportar una solución al problema generado en la actuación previa.

Por último, debemos hacer constar lo ilógico de realizar intervenciones sobre espacios cualificados, y con un estado de conservación bastante bueno. Aún entendiendo las carencias y mala praxis de intervenciones anteriores, la propuesta debería enfocarse de otro modo, limitando la inversión a realizar, en relación a los beneficios obtenidos con ella.

DOCUMENTACIÓN

Es notable la atención que ha tenido el tratamiento del área de intervención, con una propuesta justificada y cuidada tanto en su parte física como en la calidad del material gráfico presentado. Sin embargo el relato se ciñe a la actuación, obviando sus antecedentes, su relevancia histórica, actuaciones previas, análisis del entorno y descripción de los usuarios. Así como adecuar el programa funcional a la ideosincrasia propia del lugar, como punto de actividad social y reivindicativa local. Se incluyen numerosas imágenes y fotomontajes, como para comprender la actuación por parte de los ciudadanos, así mismo se utilizan imágenes de proyectos similares, para su mejor comprensión. De igual modo el documento de elementos vegetales se ha cuidado por parte de los proyectistas, a la hora de justificar la elección de elementos y la localización de los mismos.

TIPOLOGÍA	Física
	ESCALA CALLE
PROYECTUAL	Territorial
	CENTRO LOCAL
ESPACIO-TEMPORAL	Histórica
	ESFERA SIMBÓLICA
DESCRPTIVA	Social
	PROGRAMA
AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE	Tipología
	TOPOGRAFÍA
INCLUSIÓN	Estructura
	AXIAL
DESCRPTIVA	Flujos
	PERSONAS
AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE	Materialidad
	NO SE HA TENIDO EN CUENTA
INCLUSIÓN	Clima
	NO SE HA TENIDO EN CUENTA
DESCRPTIVA	Tradicional exterior
	CALLE
AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE	Tradicional interior
	USOS RECREATIVOS

MARCO LEGISLATIVO

Afecciones

- Plan General de Ordenación Urbana de Las Cabezas de San Juan (2009)
- Estudio de Movilidad en el Centro Urbano de Las Cabezas de San Juan

Plan de movilidad **Aprobado**

PRESUPUESTO

Importe solicitado **110000 € (IVA incluido)**

Importe de licitación **241999,88 € (IVA incluido)**

Desviación de presupuesto **219,999891%**

DESCRPTIVA
Apto

AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE
Apto

INCLUSIÓN
No apto



DESCRPTIVAS		INCLUSIÓN		
PATRIMONIAL	Representatividad	<input type="radio"/>	Demanda	<input checked="" type="radio"/>
	Autenticidad	<input type="radio"/>	Desarrollo	<input type="radio"/>
	Reconocimiento	<input checked="" type="radio"/>	Economía social	<input type="radio"/>
CONTEXTO	Conservación	<input checked="" type="radio"/>	Evaluación	<input checked="" type="radio"/>
	Imagen	<input type="radio"/>	Interacción	<input checked="" type="radio"/>
	Cualificación	<input type="radio"/>	Simbólico	<input checked="" type="radio"/>
PROCESUAL	Acticulación	<input checked="" type="radio"/>	Identidad	<input type="radio"/>
	Medición	<input checked="" type="radio"/>	Educación ambiental	<input type="radio"/>
	Planificación	<input checked="" type="radio"/>	Espacios intergeneracionales	<input type="radio"/>
MODELO	Equipo	<input type="radio"/>	Proyecto	<input type="radio"/>
	Interacción	<input checked="" type="radio"/>	Proceso	<input type="radio"/>
	Dotación de equipamientos	<input type="radio"/>	Gestión	<input type="radio"/>
POTENCIALI.	Diseño constructivo	<input type="radio"/>	Gobernanza	<input checked="" type="radio"/>
	Recuperación	<input type="radio"/>	Servicios de proximidad	<input type="radio"/>
	Reparación	<input checked="" type="radio"/>	Flexibilidad	<input checked="" type="radio"/>
FUNCIONAL.	Creación	<input type="radio"/>	Percepción de seguridad	<input type="radio"/>
	Sinérgico	<input checked="" type="radio"/>	Mayores	<input type="radio"/>
	Comunitaria	<input checked="" type="radio"/>	Niñ@s	<input type="radio"/>
TECNOLOGÍA	Reequilibrio	<input type="radio"/>	AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE	
	Seguridad	<input checked="" type="radio"/>	Agua	<input checked="" type="radio"/>
	Red	<input checked="" type="radio"/>	Energía	<input type="radio"/>
TRANSFER.	Conexión	<input type="radio"/>	Transporte y movilidad	<input checked="" type="radio"/>
	Equipamientos	<input checked="" type="radio"/>	Residuos	<input type="radio"/>
	Complejidad	<input checked="" type="radio"/>	Impermeabilización del suelo	<input type="radio"/>
METABOLISMO URB. Y HABIT.	Permeabilidad	<input type="radio"/>	Contaminación lumínica	<input type="radio"/>
	Formación	<input type="radio"/>	Materiales	<input checked="" type="radio"/>
	Innovación	<input type="radio"/>	Mobiliario urbano	<input checked="" type="radio"/>
ESP. LIBRE Y BIODIVERS.	Conectividad	<input type="radio"/>	Confort acústico	<input checked="" type="radio"/>
	Investigación	<input type="radio"/>	Confort térmico	<input checked="" type="radio"/>
	Idoneidad	<input checked="" type="radio"/>	Espacios de estancia	<input checked="" type="radio"/>
TIPOLOGÍA	Ejemplaridad	<input type="radio"/>	Carril bici y peatonal	<input checked="" type="radio"/>
	Gestión	<input type="radio"/>	Accesibilidad universal	<input checked="" type="radio"/>
			Espacios verdes	<input type="radio"/>
		Biodiversidad	<input checked="" type="radio"/>	

