

Proyecto de obras de peatonalización de la calle San Juan y Plaza de la Cruz - Medina Sidonia

Municipio: Medina Sidonia (Código INE 11023)
Provincia: Cádiz



DIAGNÓSTICO

Contexto

En el Conjunto Histórico de Medina Sidonia, la calle San Juan, tangente en su trazado con la Plaza de la Cruz, es la arteria principal del municipio. Ambas, calle y plaza, junto con una porción de la calle San Francisco de Paula conforman el entorno objeto de la actuación. La presencia del automóvil ha provocado que esta zona pierda la posibilidad de encontrar con mayor comodidad y naturalidad el germen de las actividades singulares y de ocio.

A fin de resolver esta situación, desde La Ciudad Amable y dentro de la iniciativa Espacio Habitable, cuya finalidad es la activación y mejora de la calidad ambiental y paisajística de un espacio público o secuencia urbana concreta, se presenta este proyecto de intervención con el que se pretende la prioridad peatonal en la calle San Juan y su entorno, solventando los problemas de accesibilidad existentes, implementando la interacción social y comercial del área.

Así, el objetivo del proyecto para este entorno es priorizar la movilidad peatonal frente a cualquier otro medio de transporte mecánico dentro de la zona a tratar, adecuando los espacios comerciales, sus recorridos y mejorando la accesibilidad.

Entre las iniciativas previstas dentro de la peatonalización de este ámbito, atractor de un elevado número de desplazamientos por la concurrencia de edificios singulares, comercio tradicional y locales de restauración, la inclusión de actividades complementarias pretende evitar que el espacio quede vacío a determinadas horas del día. Se subraya la premisa de que la regeneración social y urbanística sea de un alto interés en la propuesta.

Proceso

La calle San Juan y su entorno se someten al Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico de Medina Sidonia. Este instrumento contempla, entre otras cuestiones, la peatonalización de ciertas áreas, integrando ocio y la estancia ciudadana, así como la concienciación ciudadana sobre las bondades de restricción controlada de acceso a residentes y servicios urbanos en otras. El proyecto pretende fomentar este modelo de ciudad para el núcleo urbano pero también para las calles más secundarias.

Aunque la Convocatoria 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, careciendo de un equipo con estas características.

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

Como aportación del proyecto a la mejora de la calidad ambiental y la habitabilidad del espacio, subrayar la reposición de la prioridad peatonal en un ámbito dominado por el vehículo motorizado, para su uso como espacio público de estancia, en el que se mejora la accesibilidad y se prevén bancos de descanso accesibles para todas las personas.

En relación a la vegetación, la intervención propone el respeto y consolidación del arbolado existente en buen estado de conservación, ampliando sus alcorques a 1x1 m, premisa que se traduce en la retirada de un conjunto de ejemplares sin que se presupueste su reposición.

La elección de los materiales para la nueva pavimentación del espacio se resuelve básicamente con diversos tipos de baldosas y adoquines de granito, renunciando al uso de materiales y técnicas locales, al igual que sucede con la dotación de bancos para el descanso, que se resuelve con modelos realizados con madera tropical y fundición.

CONCLUSIONES

Se destaca positivamente de la propuesta la recuperación de la prioridad del uso peatonal de la calle San Juan, la plaza de la Cruz y un tramo de la calle San Francisco de Paula, su dotación con bancos accesibles para el descanso y la mejora de la accesibilidad en el ámbito intervenido, transformado en una plataforma única. Sin embargo, la propuesta de conservación del adoquinado de granito de la calzada -en perfecto estado- y su utilización como apoyo para el nuevo paquete de pavimento, para conseguir este plano único, constituye una pérdida de recursos naturales que contradice los criterios de sostenibilidad económica o medioambiental que deben dirigir cualquier intervención de La Ciudad Amable.

La actuación ha perdido la oportunidad de verse apoyada y enriquecida por aspectos históricos, culturales, patrimoniales, etc., propios de la localidad, puesto que, aparte de la identificación de los edificios protegidos en este espacio, carece de cualquier tipo de investigaciones o procesos de documentación previos en estas materias.

La propuesta renuncia a la creación de zonas vegetadas que mejoren el microclima del espacio y la permeabilidad del suelo, limitándose a ampliar las dimensiones de los alcorques de los árboles existentes. En la elección de los materiales para la pavimentación y en la dotación de bancos, se renuncia a una selección que valore criterios de sostenibilidad como la procedencia local o unas características propias, adecuadas a las condiciones climáticas locales.

Se subraya la ausencia de referencias a las condiciones climáticas de la localidad, así como de un análisis de soleamiento que apoye la identificación de las necesidades y la ubicación más adecuada de las zonas de estancia y descanso en este espacio.

DOCUMENTACIÓN

Análisis: se incluye el análisis detallado del espacio intervenido y su entorno inmediato a nivel estado actual y de movilidad fundamentalmente peatonal, accesibilidad, topografía, equipamientos y edificaciones relevantes, así como infraestructuras y servicios urbanos. Existe una pequeña referencia a los antecedentes históricos y el valor patrimonial de algunos edificios de la zona intervenida. No existe análisis a nivel territorial, ni de la estructura o la morfología urbana. No se realiza una puesta en contexto a nivel social o económico.

Se indica la superficie de la intervención sin desglosar por usos.

Desarrollo programático: la propuesta incluye un programa funcional para el espacio. Se describe detalladamente la intervención prevista. El ámbito queda incorporado dentro de una estrategia urbana de movilidad sostenible.

Desarrollo Técnico proyectual: el proyecto incluye memoria informativa, memoria descriptiva, así como lo que denomina memoria constructiva y de calidades, cuyo contenido no se ajusta a la envergadura del título; como anexos incorpora un Estudio geotécnico, la justificación de la accesibilidad en el espacio, anexo de cálculos, Estudio básico de seguridad y salud, etc. Incluye Mediciones y Presupuesto así como Pliego de prescripciones técnicas particulares.

La planimetría no recoge el ámbito a escala territorial. Se representa el conjunto urbano de forma parcial a fin de delimitar la situación del entorno intervenido. En general, la documentación planimétrica representa el espacio objeto de la actuación y su entorno urbano inmediato.

Formato: se aporta documentación en soporte papel y en formato pdf. No se aporta formato gráfico o cartográfico: -archivos cad, shape, etc.-

TIPOLOGÍA	ESPCIO-TEMPORAL	Física ESCALA URBANA
	PROYECTUAL	Territorial CENTRO Histórica REGIONAL Social ENCUENTRO
		Función DIAGRAMA Tipología LENGUAJE Estructura POLINUCLEAR
		Flujos PERSONAS Materialidad NO SE HA TENIDO EN CUENTA Clima NO SE HA TENIDO EN CUENTA
		Tradicional exterior CALLE Tradicional interior COMERCIAL

MARCO LEGISLATIVO

Afecciones

•Adaptación parcial de las NNSS de Planeamiento de Medina Sidonia (A. D. Pleno 16/07/2009).

•Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico de Medina Sidonia (PEPRICH) (2007)

•BIC Casco Histórico y Conjunto Histórico Artístico. Medina Sidonia (2001)

•Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2012)

Plan de movilidad **Aprobado**

PRESUPUESTO

Importe solicitado **192600 € (IVA incluido)**

Importe de licitación **436256,79 € (IVA incluido)**

Desviación de presupuesto **226,509237%**



DESCRIPTIVAS		INCLUSIÓN		
PATRIMONIAL	Representatividad	<input type="radio"/>	Demanda	<input checked="" type="radio"/>
	Autenticidad	<input type="radio"/>	Desarrollo	<input checked="" 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 type="radio"/>
PROCESUAL	Acticulación	<input checked="" type="radio"/>	Identidad	<input checked="" type="radio"/>
	Mediación	<input 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 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 type="radio"/>
	Red	<input checked="" type="radio"/>	Energía	<input checked="" type="radio"/>
TRANSFER.	Conexión	<input checked="" 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 type="radio"/>
	Innovación	<input type="radio"/>	Mobiliario urbano	<input type="radio"/>
ESP. LIBRE Y BIODIVERS.	Conectividad	<input type="radio"/>	Confort acústico	<input checked="" type="radio"/>
	Investigación	<input type="radio"/>	Confort térmico	<input type="radio"/>
	Idoneidad	<input checked="" type="radio"/>	Espacios de estancia	<input 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 type="radio"/>



