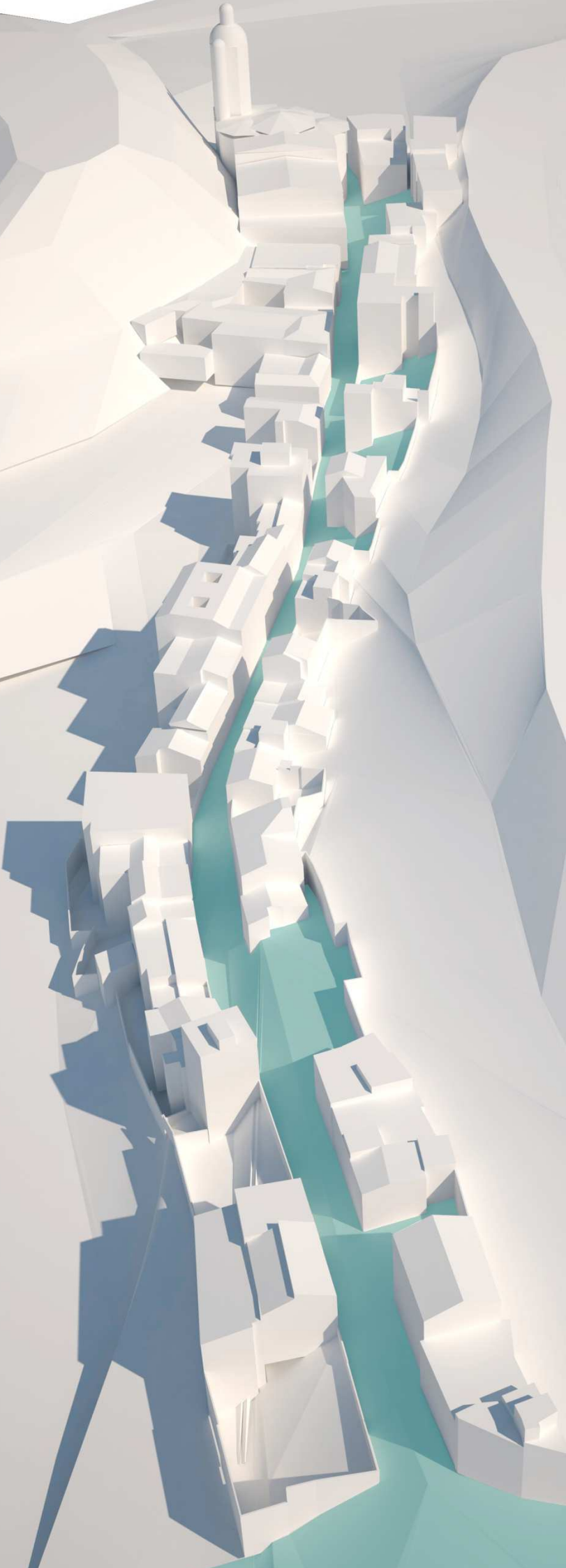




GESTIONANDO EL VACÍO URBANO

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA
PROPUESTA Y CIRCUNSTANCIAS
URBANÍSTICAS

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PROPUESTA Y CIRCUNSTANCIAS URBANÍSTICAS

Para el desarrollo de nuestra propuesta partiremos de la siguiente definición:

VACÍOS URBANOS - *Solares dentro de un tejido consolidado que por diferentes circunstancias no tienen previsto ser ocupados a medio y largo plazo.*

Durante los años del crecimiento sin límites, Loja vio expandir su territorio como nunca antes a lo largo de su historia. Sin embargo, con la rápida contracción del mercado, que se había dilatado de fuerte forma, la discontinuidad de lo construido empezó a verse y aparecieron en la ciudad un entramado de grietas urbanísticas.

Los huecos que se han generado con la retirada de comercios y población en el centro histórico de Loja no son sólo materiales, sino en muchos casos vacíos del territorio y barreras en la ciudad, lo que ha producido en los últimos años, como en muchas ciudades españolas, que surjan numerosos grupos vecinales como protagonistas a través de estructuras más organizadas o informales que demanden la puesta en uso de esos espacios residuales y abandonados.

En el centro de Loja es una evidencia que existen numerosos solares vacíos, en la mayor parte de los casos cerrados desde hace muchos años mediante una tapia negando la topografía de la calle. Las razones del abandono de estos espacios pueden ser distintas, como dificultades económicas del propietario, conflictos entre herederos o éxodo a otras ciudades...

Dentro de esta red de espacios vacíos abandonados se encuentran tanto solares públicos como privados, existiendo múltiples referencias a lo largo de nuestro territorio nacional sobre la activación de estos espacios para usos públicos temporales con diferentes modelos de gestión aparejados.

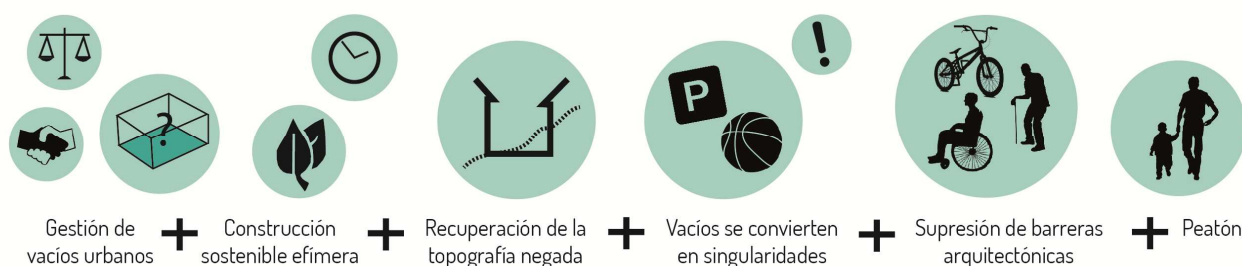
Por este motivo proponemos la figura de la **cesión temporal** para el desarrollo de un programa que contenga interés para la comunidad (equipamientos deportivos, culturales, etc.)

La apertura temporal de estos solares y su activación podría resolver algunas de las múltiples deficiencias existentes en el centro histórico de la ciudad, como zonas verdes, o en los equipamientos públicos como aparcamientos.

El objetivo último sería generar un registro de solares, tanto públicos como privados que permita el desarrollo de proyectos de gestión municipal para el desarrollo de equipamientos públicos temporales, mientras no se ejecute ninguna otra actividad en el solar y garantizando siempre el cumplimiento de los plazos y usos definidos para el mismo. Para ello pueden programarse usos temporales sin que por ello se hipotequen los usos finales o se dilaten los plazos de ejecución de la construcción prevista.

La apertura de solares no sólo potenciaría la apertura de la calle Real a la ciudad, sino también la instalación de equipamientos efímeros que podrían ser reproducidos en cualquier otro punto de la ciudad de similares características y deficiencias (sobre todo en el propio centro histórico)

La **temporalidad** permite **adaptar** los programas en función de las condiciones cambiantes permitiendo que un centro histórico muy estático en los últimos años sea **adaptable** y **dinámico** a lo que demande su población.



1. ÁREA AFECTADA

Nuestra propuesta abarcaría por tanto el total de la calle Real desde la plaza de la Encarnación hasta el extremo Oeste de la misma.

Se ha optado por **conservar** el estado actual de la plaza de la Encarnación, puesto que presenta un buen estado debido a actuaciones recientes, simplemente se eliminarían las plazas de aparcamiento anexas a la Iglesia para situar ahí la **parada de autobuses** urbanos.

2. ESTADO ACTUAL URBANÍSTICO

La **actividad comercial**, desaparecida de la calle Real, se concentra fundamentalmente en el núcleo de la ciudad, consolidada desde inicios del s.XVI en torno a la Plaza Mayor o de la villa en una serie de portales que albergaban diversas actividades comerciales, que posteriormente se extienden a la zona de la Plaza Nueva o Pósito, una vez que se produce la edificación del mismo.

Ya en el siglo XIX, con la consolidación del eje en la dirección este-oeste que supone la calle Real, junto a la calle Duque de Valencia y Carrera de San Agustín, se produce la extensión de la red comercial a lo largo de esta vía, dando lugar al centro comercial tradicional que con leves variaciones llega a nuestros días.

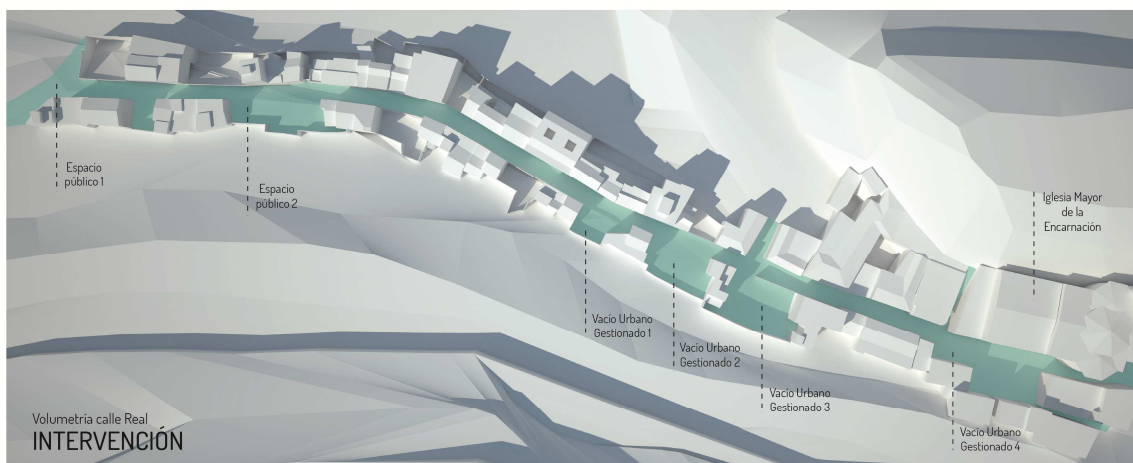
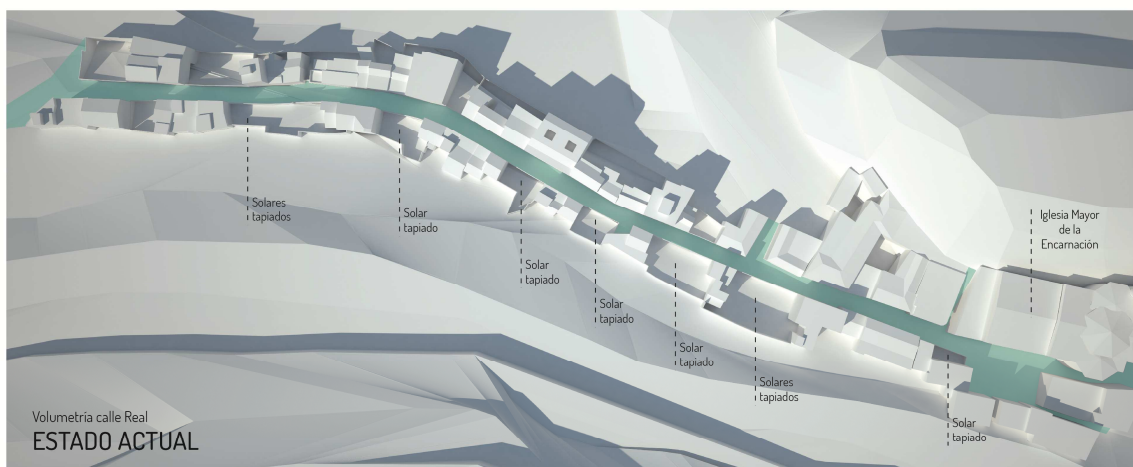
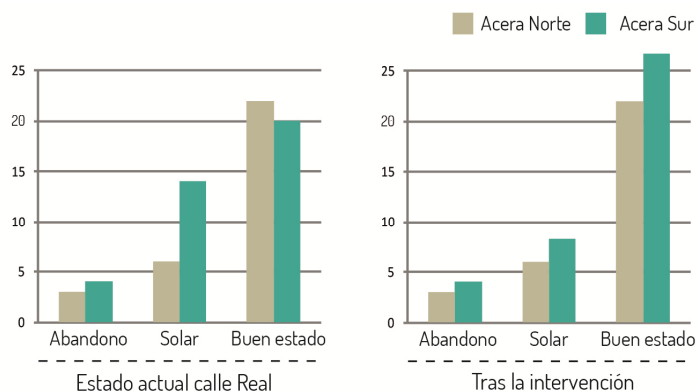
El crecimiento urbanístico producido en las últimas décadas ha supuesto un **tensionamiento** en las actividades comerciales de la ciudad hacia los nuevos ensanches planteados al este del centro histórico, fundamentalmente en torno a la Avenida de los Ángeles, lo que ha conllevado el

progresivo **cierre** de comercios tradicionales ubicados en el entorno próximo al proyecto, que ha acompañado al abandono residencial de la zona.

Lo que nos encontramos hoy en día en la calle Real es un espacio en estado de abandono, con numerosos solares vacíos y tapiados, con grandes medianeras, aceras en mal estado y muy estrechas, numeroso cableado aéreo, espacios públicos inexistentes, bajo número de viviendas habitadas....

A su vez, podemos constatar que se produce una diferenciación entre la parte norte y sur de la calle; el estado que presenta la acera norte es mucho mejor que la acera sur como podemos ver en las gráficas adjuntas.

De aquí se derivará que nuestra intervención cuente con mayores espacios en la zona sur de la calle que compensen este **desequilibrio**.



La disposición de las tapias en los vacíos urbanos conlleva una **negación de la topografía** que caracteriza la calle Real, al percibirse constantemente un espacio relativamente estrecho con fachada a ambos lados. Esto implica, además, que el viario se encuentre permanentemente sombreado.

La **liberación** de los vacíos urbanos permite recuperar la percepción de la orografía del espacio, conseguir que la luz y el aire penetren en el interior en ciertas zonas y dotar de **singularidad** a la sección del recorrido.

3. TRÁFICO RODADO

El tráfico rodado es uno de los pocos elementos de vida que la calle conserva a grandes rasgos; si el tráfico rodado fuese suprimido, en el estado actual de la misma, supondría su completa defunción, pues es el único factor de dinamismo que presenta el centro histórico de Loja en la actualidad.

Su peatonalización tendría sentido en caso de existir una gran cantidad de residentes, transeúntes y comercios.

Es por ello que no se ha propuesto la peatonalización de la calle Real pero sí una **mayor apropiación** de ella del **peatón**, estableciendo aceras de mayor anchura (superan los 2 metros en casi todo el recorrido exceptuando los puntos de mayor estrechez de la calle).

A su vez el hecho de tratar la zona rodada y la zona peatonal con similares materiales y sin grandes cambios de nivel (al contrario que con el acerado tradicional) la dota de mayor continuidad y hace que pueda ser utilizada, cuando no haya gran afluencia de tráfico, por bicicletas por ejemplo.

4. APARCAMIENTOS

Los aparcamientos a lo largo del recorrido han sido suprimidos porque reducían considerablemente el espacio peatonal de la calle, su accesibilidad y su continuidad.

Como solución, se propone utilizar los Vacíos Urbanos para gestionar la demanda de aparcamiento.

En la imagen junto al texto, se puede



observar el Vacío Urbano Gestionado propuesto número 3, que en este caso, dotaría de servicio de aparcamiento a los usos cercanos del Teatro Imperial, los Juzgados y el Espacio Joven con 16 plazas de aparcamientos para coches y otras tantas para motocicletas y bicicletas.

Este modelo sería fácilmente reproducible a lo largo de la calle Real (así como en otros espacios degradados del centro histórico de Loja) haciendo que espacios no útiles para la ciudad pasen a prestar un servicio con una **inversión mínima**, siempre teniendo en cuenta su gestión y su temporalidad.

5. CONTENEDORES

La posición actual de los contenedores de recogida de basuras dificulta la circulación de los peatones, sin embargo, debido a las dimensiones de la calle, a la funcionalidad de cara a su recogida y a su elevado coste, se ha decidido por no optar por contenedores soterrados sino por reubicarlos en los denominados a lo largo del proyecto “Espacios Vacíos Urbanos Gestionados”, en concreto en el número 2 en la zona cercana a la vía rodada.



En este espacio de grandes dimensiones, se podría establecer el punto de reciclaje de basuras con los distintos contenedores para los diferentes residuos.

De esta forma **simplificamos** su recogida, dejamos los espacios peatonales de paso libres y disminuimos el presupuesto.

6. MOBILIARIO URBANO

De igual forma, debido a las características de la calle, la colocación de diferente mobiliario urbano a lo largo del recorrido, como bancos o maceteros, disminuiría el espacio peatonal, cuando lo que hemos perseguido es el mayor espacio libre de paso posible.

Por esta razón, se han seleccionado cuidadosamente los puntos donde este mobiliario será introducido y que se corresponden con espacios de estancia y descanso en el recorrido.

El mobiliario que se ha buscado (bancos, maceteros, papeleras, iluminación...) no requiere mantenimiento ni grandes sistemas de anclaje; de hecho los maceteros, papeleras y bancos simplemente quedan fijados por su propio peso al suelo y al ser de hormigón prefabricado son muy resistentes al paso del tiempo.



7. ESPACIOS AJARDINADOS



Como principales espacios ajardinados se proponen las aperturas de los solares vacíos y su mantenimiento (como podemos ver en la imagen superior); así se produciría la apropiación de la calle de su topografía original y aparecerían grandes superficies verdes, con una muy baja inversión.

A su vez se complementarían estas actuaciones con los espacios públicos de propiedad municipal donde sí se plantarían árboles al contar con una mayor anchura que en el resto de la calle.

También destacarían los maceteros que separan los espacios peatonales de los Espacios Vacíos Urbanos Gestionados, así como los jardines verticales planteados en el Espacio Vacio Urbano Gestionado 4 y en el Espacio Público 2 (ambos de muy bajo coste y mantenimiento)

8. ACCESIBILIDAD

Desde el principio la propuesta que presentamos fue ideada con el concepto de **Accesibilidad Universal** en la mente. Por ello la solución para las superficies horizontales es lo más continua posible, no existiendo grandes desniveles entre la parte peatonal y rodada, así como estando presente una **continuidad** real entre los diferentes tramos del proyecto con distinta pendiente.

En parte esto es facilitado también por la solución constructiva elegida para toda la calle (ver detalle constructivo en el panel número 3 de la documentación gráfica); el caucho elegido para las superficies peatonales es un material duradero que permite una circulación segura para personas con deficiencias visuales al no colocar ningún elemento que entorpezca el recorrido y conseguir una superficie muy plana sin apenas juntas.

La diferenciación de colores entre la parte rodada y la parte peatonal facilita a su vez a las personas con deficiencias visuales el no poner en riesgo su **seguridad**.

La eliminación de los bolardos en las inmediaciones del Teatro Imperial y el no colocarlos en el resto del recorrido de la calle Real permite que las personas con deficiencias o de avanzada edad no tengan a su vez ningún accidente; así como la mejor circulación de sillas de ruedas, carritos de bebé o bicicletas.

9. ESPACIOS VACÍOS URBANOS GESTIONADOS

A modo de resumen, estas son las intervenciones en los espacios vacíos urbanos gestionados propuestas:

Espacio 1

El espacio Vacio Urbano Gestionado 1 permite que uno de los puntos donde la calle Real reduce sus dimensiones y crea un embudo se abra, apareciendo un espacio articulado en torno al árbol existente y creando un punto de parada y reposo en el recorrido de la calle.

Un espacio útil, que deja respirar a la calle y que implica una inversión mínima.

Espacio 2

Con el Vacío urbano Gestionado número 2 dotamos al cercano Espacio Joven del Ayuntamiento de Loja, así como a la calle, de un espacio adaptable para actividades y deporte, así como de un punto de recogida de basuras.

Espacio 3

Con el número 3, abastecemos de aparcamientos a los edificios públicos cercanos a la vez que conservamos el muro catalogado de la antigua vivienda.

Espacio 4

Dentro de esta red de Espacios Vacíos Urbanos, el número 4 funciona como hito al comienzo de la calle Real. Constituye un pulmón verde en el centro de la ciudad y un espacio de esparcimiento y/o espera para el cercano Teatro Imperial de Loja.

10. FASES

Proponemos las siguientes fases a modo general:

FASE 1

- Urbanización completa de la calle
- Soterrado de cableado aéreo y mejora de instalaciones y mobiliario urbano
- Desarrollo de los espacios públicos de propiedad municipal

FASE 2

- Subvención a las viviendas existentes para su mejora de fachadas y medianeras, mejorando la visión general de la calle.

FASE 3

- Gestión de los Espacios Vacío Urbanos, llegando a acuerdos con sus propietarios, para proceder a su apertura, limpieza y acondicionamiento como espacios de uso público temporal.

FASE 4

- En una posible cuarta fase, se podría incentivar la implantación de comercios y la construcción o rehabilitación de viviendas; sin embargo, entendemos que esta fase no puede ser controlada ni gestionada por el proyecto urbanístico de la calle Real, sino mediante acuerdos a través del Ayuntamiento con propietarios.