



CONAMA10
CONGRESO NACIONAL
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

Movilidad urbana, accesibilidad y centralidad. Cerro Almagro: una propuesta radical

Autor: Enrique Ramírez Armenteros

Institución: SOMUVISA (Sociedad Municipal de Vivienda de Jaén)

e-mail: somuvisa@somuvisa.es

Otros Autores: ARGOLA ARQUITECTOS, S.L.P.



RESUMEN

La radicalidad de la propuesta del proyecto de Cerro Almagro, respecto de la movilidad urbana reside en dos aspectos: * La prioridad y potenciación, con el diseño, de la movilidad peatonal, frente a cualquiera de los otros modos. Esta prioridad se resuelve no solo en el interior del ámbito respecto de sus propias centralidades, sino también respecto a las centralidades urbanas (históricas y recientes). Por ello y habida cuenta de que la proximidad del ámbito a las áreas centrales de la ciudad se ve limitada por desniveles topográficos de más de ciento cincuenta metros de altura, se proyectan apoyos mecanizados a la movilidad peatonal, consistentes en un eje dotado de una serie de siete rampas mecánicas dobles (dos direcciones) que culmina en la parte alta con una torre de ascensores panorámicos desde donde se conecta a nivel con la ciudad histórica mediante una pasarela que discurre a veinticinco metros de altura sobre un parque en ladera. *La concepción de las calles y los espacios públicos en general, como espacios de encuentro, estancia, paseo, juego y recreo, y no sólo como es habitual, como espacios especializados para el tráfico y soporte de aparcamientos. Esta concepción se aplica de forma absoluta a los espacios públicos de proximidad a las viviendas, que se han denominado calles parque, que se diseñan arboladas, de traza sensiblemente horizontal, dotadas de comercio, servicios y equipamientos, y libres de coches. El viario estructurante, por el contrario, se especializa como soporte de tráfico y aparcamiento, dando prioridad al transporte público y a la bicicleta mediante el diseño de plataformas reservadas para estos modos, físicamente segregadas y protegidas. *La especial disposición de las calles – parque en bancales y esquina de pez y la ubicación de los parques y equipamientos de proximidad y de distrito, facilita una solución en la que la accesibilidad a las centralidades interiores al ámbito y a los distintos servicios resulte homogénea para todos los futuros usuarios. *Otras disposiciones previstas: - Normativa para reserva obligatoria exigente de aparcamiento de bicicletas y motocicletas en el espacio público y sobre todo en los edificios residenciales, dotacionales y terciarios. - La reserva de aparcamientos públicos se ha limitado al máximo, cumpliendo los mínimos legales, con el fin de desincentivar la movilidad con vehículo privado. - Fomento de fórmulas de movilidad alternativas, tales como empresas de alquiler de coches eléctricos por horas, para utilización urbana, para lo que en la ordenación se reservan espacios de estancia y recarga.

MOVILIDAD URBANA, ACCESIBILIDAD Y CENTRALIDAD. CERRO ALMAGRO: UNA PROPUESTA RADICAL

El Proyecto del Ecobarrio avanzado de Cerro Almagro

El Ayuntamiento de Jaén, mediante con la Sociedad Municipal de Vivienda (SOMUVISA) impulsa el proyecto **del Ecobarrio Avanzado de Cerro Almagro**, que se encuentra aún en gestación y cuyas prioridades son:

- Ayudar a resolver el problema de la vivienda en Jaén desde una intervención pública de calidad.
- Poner en práctica una operación de Ecourbanismo y Arquitectura Bioclimática que pueda generar un efecto demostración sobre la comunidad jienense y andaluza.

Entre los objetivos generales del proyecto están:

- Crear un modelo de ciudad densa, funcionalmente compleja, en la que se minimice el consumo energético y se recupere una auténtica comunidad urbana.
- Una ciudad integrada socialmente, donde conviven un 76% de viviendas con algún tipo de protección y un 26% de viviendas libres.
- Una ciudad sostenible ambientalmente, con mecanismos de control para medir y reducir la huella ecológica.

Vamos a analizar el Proyecto de Cerro Almagro desde la óptica de la movilidad urbana y la accesibilidad.

1.1 Centralidad potencial y centralidad efectiva

El proyecto de Cerro Almagro se ubica en un gran vacío existente contiguo a las áreas centrales de la ciudad y rodeado de usos urbanos residenciales, terciarios y dotacionales, y de infraestructuras.

La razón de la persistencia en el tiempo de dicho vacío urbano hay que buscarla en dos razones que han frenado el avance de la ciudad:

- La existencia del cementerio de San Eufrasio hoy desafectado, que ha actuado sin duda como un tapón.
- La existencia de una topografía con diferencias altimétricas muy acusadas (más de 140 metros) y fuertes pendientes.

En la elección de este emplazamiento para el Proyecto pesa sobremanera su centralidad potencial, la capacidad intrínseca que la localización proporciona para la integración urbana del nuevo desarrollo.

Sin embargo ello representa un claro sobrecoste al tener que asumir, por un lado la adecuación de las numerosas infraestructuras de servicios urbanos que hoy atraviesan el ámbito, especialmente de transporte y distribución de energía eléctrica, y por otro, los apoyos mecánicos a la movilidad necesarios para transformar la centralidad potencial del ámbito en centralidad efectiva.

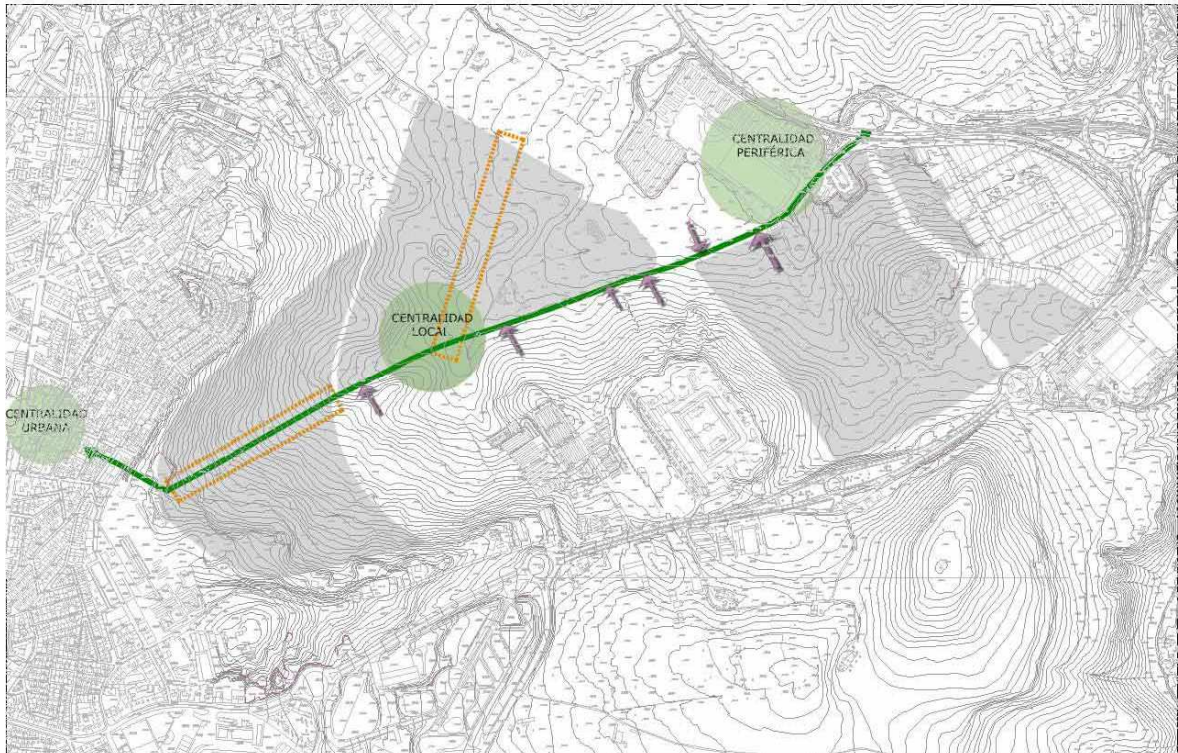
Apuesta radical por la movilidad peatonal

La ordenación apuesta por resolver la movilidad urbana dentro del ámbito y desde éste hacia las actuales áreas y nodos de centralidad, basada en el modo peatonal, el más interesante socialmente y el más sostenible.

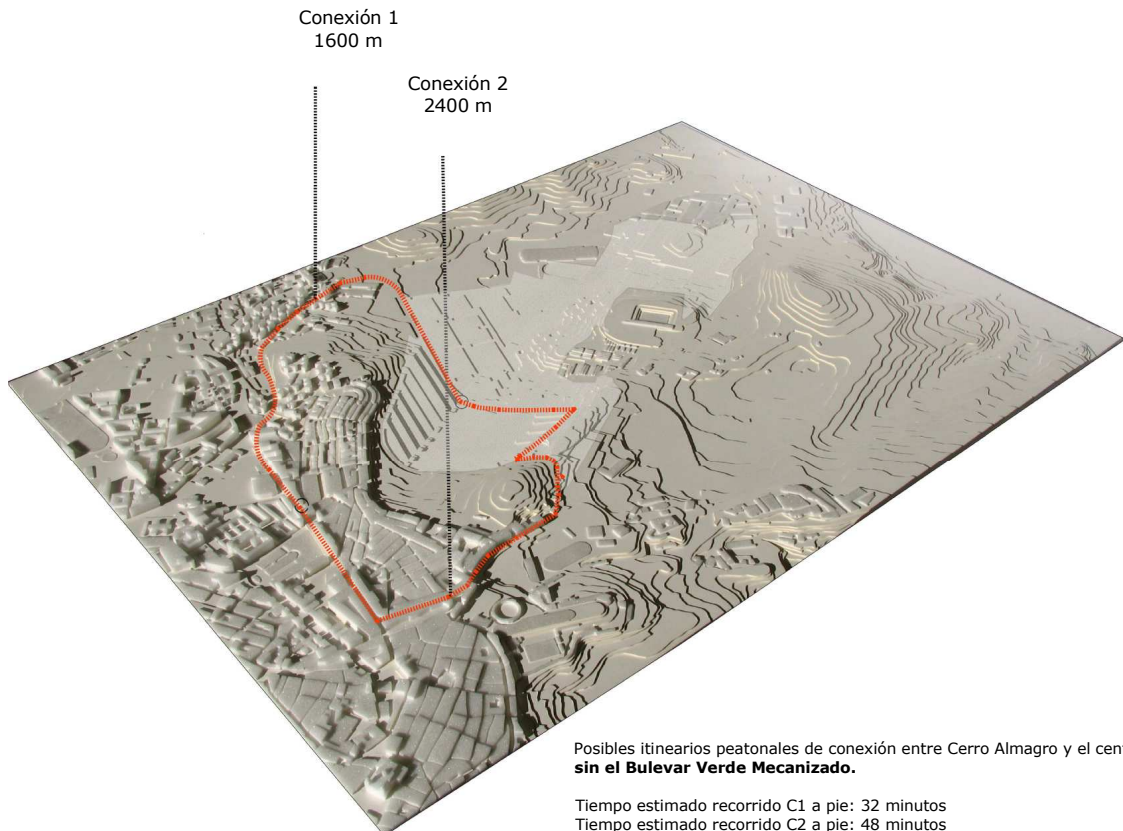
La radicalidad de la propuesta de Cerro Almagro reside en esa apuesta prioritaria por la movilidad peatonal frente a otros tipos de movilidad urbana.

Los itinerarios principales se expresan en los gráficos que se incluyen a continuación:

Se proyecta un itinerario que discurre por el eje principal de la ordenación que une la ciudad central con el centro comercial situado al norte del ámbito. Este eje tiene una longitud total de dos mil (2.000) metros. Todas las áreas residenciales y productivas y los equipamientos son reunidos servidos directamente desde este eje, con distancias medias al mismo de trescientos (300) metros y máximo de quinientos (500) metros.

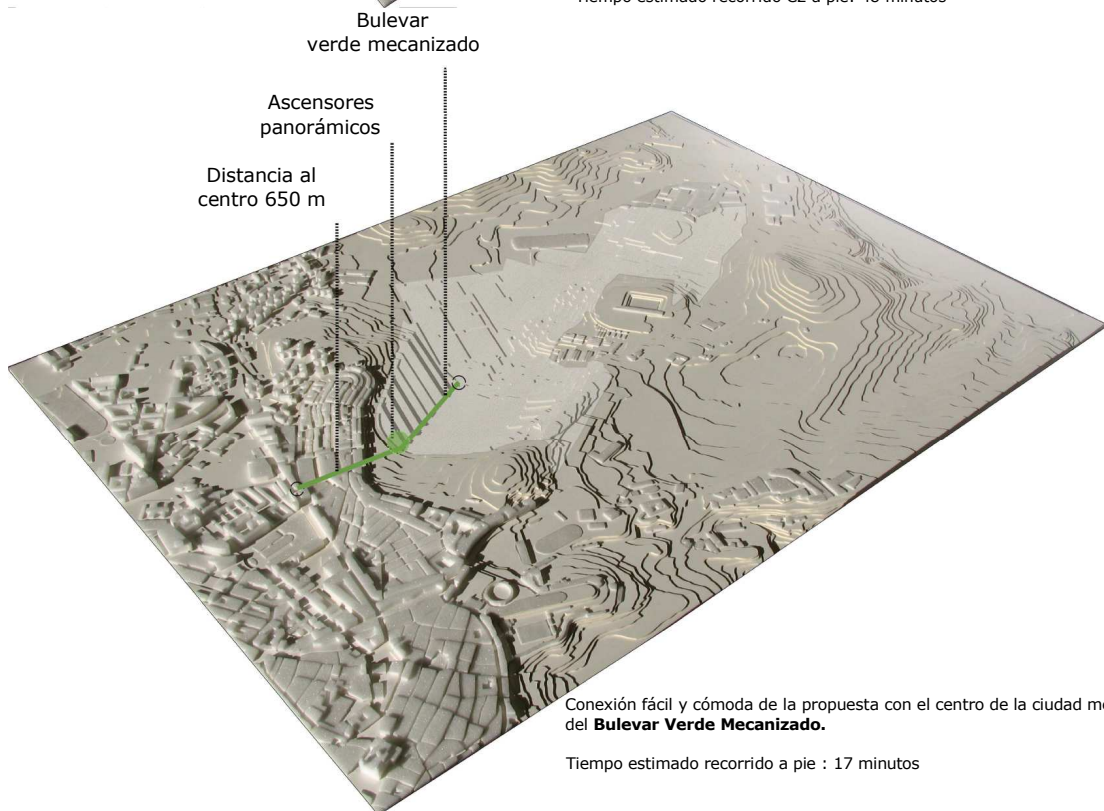


La proximidad del ámbito a las áreas centrales se ve limitada por el fuerte desnivel existente en el lugar de 140 m. Este hecho se resuelve mediante el diseño de una especie de BULEVAR CENTRAL PEATONAL MECANIZADO que, mediante 7 tapices rodantes consecutivos de doble dirección va salvando los desniveles entre los sucesivos escalones o bancales en los que se ordena la ladera, y que culminan en la parte alta con una torre con dos ascensores panorámicos. Desde dicha torre se conecta a nivel con la ciudad histórica mediante una pasarela que discurre a veinticinco metros de altura sobre un parque en ladera. Este bulevar permite la conexión peatonal efectiva con el centro de la ciudad reduciendo el tiempo del recorrido y haciéndolo accesible a todo tipo de usuarios, convirtiendo un recorrido de 1600 m. en un trayecto de 650 m. de fácil y cómodo acceso.



Posibles itinerarios peatonales de conexión entre Cerro Almagro y el centro de la ciudad **sin el Bulevar Verde Mecanizado.**

Tiempo estimado recorrido C1 a pie: 32 minutos
Tiempo estimado recorrido C2 a pie: 48 minutos

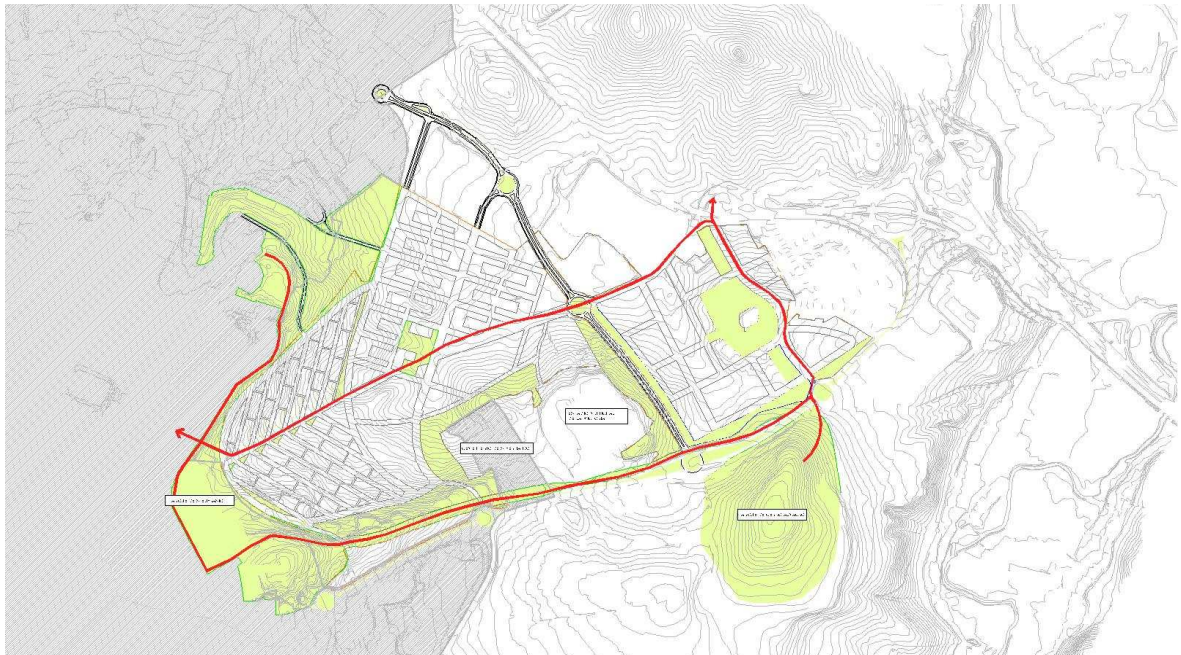


Conexión fácil y cómoda de la propuesta con el centro de la ciudad mediante la inserción del **Bulevar Verde Mecanizado.**

Tiempo estimado recorrido a pie : 17 minutos



Complementariamente al eje central peatonal se proyecta un paseo de carácter recreativo, recorrido perimetral, que configura un mirador desde la ciudad hacia la Serra Mágina, rematando dignamente el borde de la ciudad existente, para después, a través de parques y la antigua vía pecuaria, ir conectando grandes equipamientos de nivel ciudad como el recinto ferial, el cementerio, el estadio municipal y la Institución ferial, así como los grandes parques de Cerro Almagro y de la ladera de San Eufrasio.



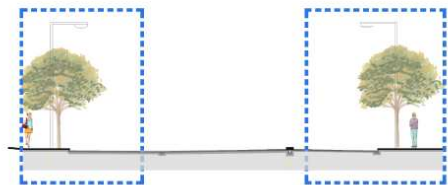
El resultado, una avenida peatonal accesible, dotada de gran cantidad de vegetación, dinámica y viva, que permite desarrollar la centralidad potencial de Cerro Almagro.

1.2 Una calle libre de coches

La circulación para los vehículos en Cerro Almagro queda restringida al exterior de las zonas residenciales, recuperando así la calle como hábitat prioritario del peatón. El vehículo se convierte en un "intruso" y queda excluido espacialmente mediante la eliminación del aparcamiento y la restricción de su tránsito. Todo ello convierte al PEATÓN en el PROTAGONISTA de la ciudad y a la CALLE en espacio de encuentro, relación social y entretenimiento y no sólo en corredor para la movilidad.

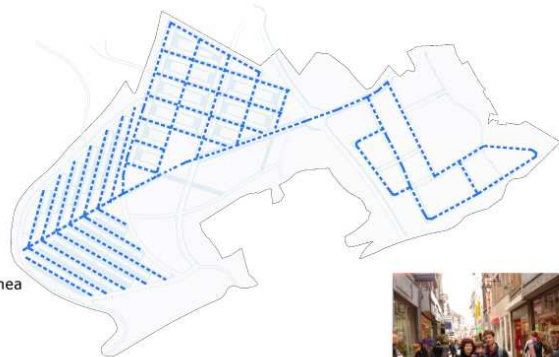
La calle se convierte en lugar de encuentro, en espacios multifuncionales de paso y estancia donde se fusionan las funciones de la calle tradicional, con las de parque urbano. Éstas CALLES - PARQUE , están dotadas de arbolado de porte y vegetación autóctona que permiten al acondicionamiento pasivo del lugar y la aportación de sombra en verano, humedad al ambiente y absorción del CO2 del aire.

Peatonal



Se diseña un barrio compacto que potencia los recorridos a corta distancia. Se diseña la calle según los valores de la ciudad mediterránea tradicional: El peatón es el protagonista del espacio público, la calle es lugar de encuentro, estancia, eventos, conexión e interrelación urbana. El espacio público es el verdadero motor urbano del nuevo barrio.

----- Diseño de itinerarios peatonales accesibles para todos a lo largo de todo el barrio, potenciando el uso del espacio público y configurando una comunidad unida.



1.3 Variedad tipológica y mezcla de usos

Con el fin de crear espacios urbanos diversos e interesantes, donde el peatón sea el protagonista, Cerro Almagro aboga por la variedad social, tipológica y arquitectónica. Esa apuesta por la presencia de todas las categorías de uso residencial en cada unidad de

ejecución, para así favorecer la integración social, recuperar los valores tradicionales de las ciudades mediterráneas y potenciar la convivencia, supone la creación de calles DÍNAMICAS Y CAMBIANTES; un barrio unitario a base de espacios heterogéneos que favorecen y apuestan por el peatón.

Las zonas residenciales vienen acompañadas de uso terciario en planta baja, lo que fomenta el uso del comercio del barrio, activando a su vez, la economía local. Estas calles dotadas de servicios, comercios y equipamientos las convierten en calles vivas las 24 horas del día.

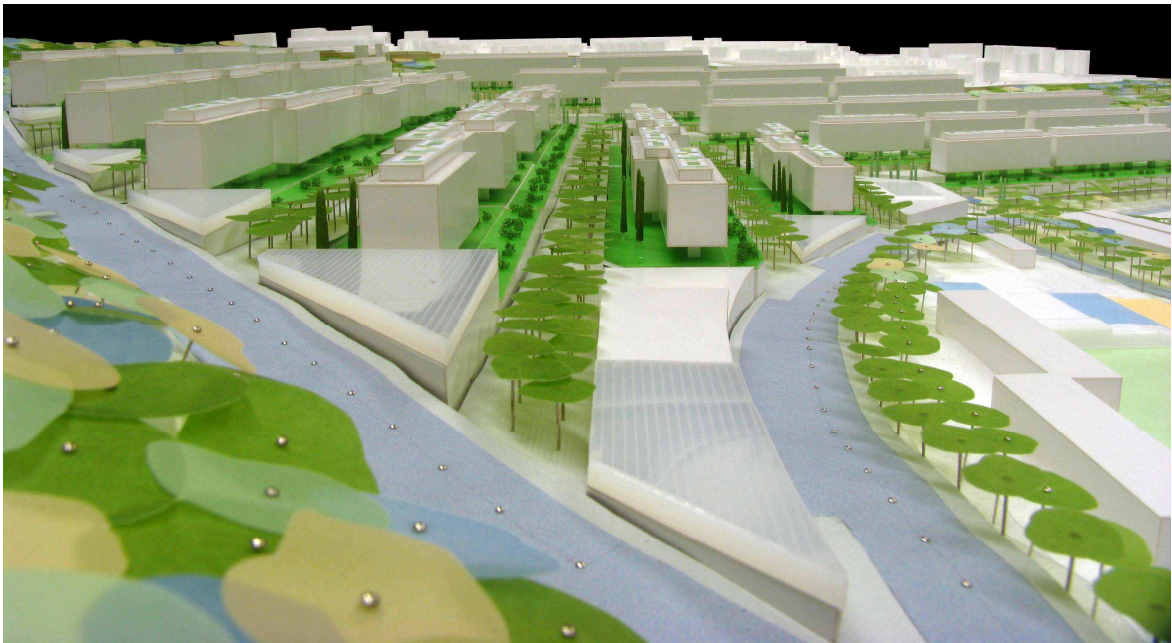
1.4

1.5 Disposición y horizontalidad de las calles

El trazado de la red viaria de Cerro Almagro viene condicionado por una firme apuesta por la accesibilidad, pese a las condiciones topográficas del lugar. Para ello, se diseñan las calles peatonales adaptadas al terreno mediante una disposición en bancales horizontales que se ordenan en forma de espina de pez, con la vaguada central peatonal mecanizada como eje. En esta zona, las calles residenciales se convierten en el viario más sensiblemente horizontal del sector, con pendientes inferiores al 3%.

Asimismo, la ubicación de los parques y equipamientos favorece los recorridos peatonales y las conexiones, tanto interiores como exteriores al ámbito.

Todos los residentes encontrarán un equipamiento de proximidad a menos de 300 m de sus viviendas, evitando así la necesidad de uso del vehículo privado.



1.6

Todas las CALLES - PARQUE se diseñan con pendientes inferiores al 6%, haciendo de Cerro-Almagro, un barrio **accesible** para la movilidad peatonal.

1.7

1.8 Fórmulas de movilidad alternativas complementarias del modo peatonal

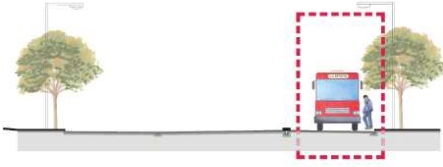
1.8.1

El nuevo modelo de tránsito urbano incentiva el abandono del transporte privado y apuesta por el uso del transporte público y los transportes alternativos. Para lograr ese uso prioritario del peatón y las alternativas de transporte público y bicicletas, se establecen una serie de medidas:

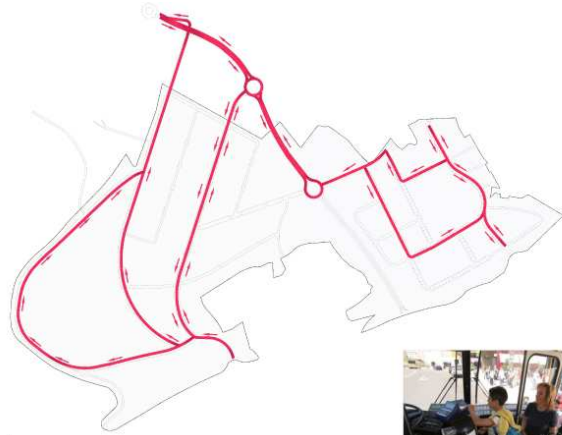
- Limitación al máximo la reserva de aparcamientos públicos, cumpliendo con los mínimos legales, con el fin de desincentivar la movilidad con vehículo privado.
- Limitación en el uso del vehículo privado por las zonas residenciales, desviándolo a las zonas perimetrales del barrio.
- Restricciones de velocidad en todo el ensanche, especialmente en las zonas con posible tránsito de peatones.
- Plataformas segregadas reservadas para transporte público sin posibilidad de ser invadido por el vehículo privado.
- Plataformas segregadas reservadas para bicicletas.
- Reserva obligatoria de aparcamiento de bicicletas y motocicletas en el espacio público y sobre todo en los edificios residenciales, dotacionales y terciarios.

Nuevas alternativas, como el uso del coche eléctrico, se convierten en realidad gracias a las zonas habilitadas para su estancia y recarga, situadas en puntos estratégicos y accesibles del nuevo barrio.

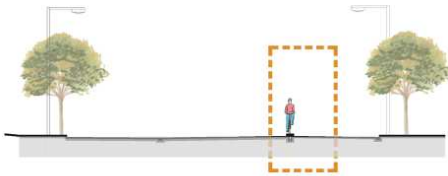
Autobús



- Creación de una red de transporte pública de autobuses eficiente, favoreciendo la interacción social entre los usuarios y la accesibilidad al casco antiguo. Se diseña una plataforma segregada independiente para autobuses, con paradas integradas en las aceras. De esta manera se dota al barrio con un transporte público eficiente, cómodo, económico y accesible.



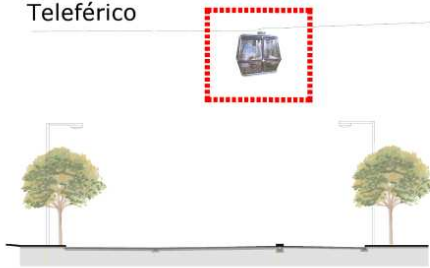
Bicicleta



- Potenciación de la bicicleta como medio alternativo de transporte. Se diseña una red de carriles bici independientes que acompañan al carril bus.
- - - El espacio urbano permite un uso compartido entre peatones y ciclistas ya que Potenciación de la bicicleta como medio alternativo de transporte. Se diseña una red de carriles bici independientes que se conectará con la existente en la ciudad de Jaén.
- - - La presencia de gran cantidad de zonas verdes y espacios libres público genera numerosos itinerarios para las bicicletas, tanto como medio de transporte como para fines deportivos.



Teleférico



Se propone una línea de teleférico como medio de transporte que sirva como conexión directa entre el centro de la ciudad y el nuevo Parque de Cerro Almagro, enlazando así el Paseo y parque mirador con el nuevo barrio, los recintos feriales, el estadio y el parque Cerro Almagro.

■■■■ Línea de teleférico propuesta

● Pilonas

● Se proponen dos posibles salidas para el teleférico, una desde el ascensor panorámico y otra a nivel el Paseo Mirador.

