

LABORATORIO DE URBANISMO SOSTENIBLE

CUESTIONARIO DE CURSO

Francisco Javier Acién Fernández

3 NODOS RELEVANTES EN CUANTO A SU ACCESIBILIDAD ACTIVA:

1. PLAZA BIB-RAMBLA

- Es uno de los más puntos centrales y neurálgicos. Rodeado de las centralidades más representativas de la ciudad, con una accesibilidad de su entorno mayoritariamente a pie.
- Es uno de los de mayor calidad global del espacio público de su entorno que se suma a su gran cantidad de fachadas activas y gran tránsito de personas.
- Mayor representatividad urbana.
- Uno de los factores que está afectando a este tipo de puntos en el centro de Granada es la gentrificación. Esto induce a que los residentes tradicionales abandonen el barrio y se ubiquen en espacios más periférico, lo que produce que estos espacios terminen por ser ocupado por clases sociales con mayor capacidad económica que les permita afrontar estos nuevos costes.

2. ESTADIO DE LA JUVENTUD

- Al tener una mala conexión a pie y estar alejado de otras centralidades este punto es de los que mayor potencial de mejora puede llegar a tener.
- Se encuentra muy próximo a vías rodadas importantes con gran afluencia de tráfico, pero este punto no se favorece de una buena conexión y acceso. Además destacamos su cercanía a infraestructuras como las vías del tren que suponen un límite físico para este punto.
- Los espacios que lo rodean no presentan un atractivo para el peatón, grandes tapias y vallas encierran la actividad deportiva y separan el espacio de la vida del viandante, haciendo de sus alrededores un lugar poco agradable para recorrerlos.

3. PARQUE GARCÍA LORCA

- En este caso se trata de un espacio urbano convertido en parque donde se combinan las características ambientales, culturales e históricas de Granada.
- Se considera un punto importante por ocupar una zona próxima con vías principales como es Camino de Ronda y Arabial, con gran afluencia rodada y a pie. Potencia el espacio público y posibilita actividades saludables y de descanso en la ciudad.
- Supone un límite entre la ciudad y la autovía, que lo separa de la vega. Una zona con importancia ecológica donde se combina la vegetación autóctona utilizada en el parque y supone una barrera ante la contaminación acústica, visual y emisiones de esa gran infraestructura de conexión rodada.

TRABAJO DE CAMPO Y CONTRASTE ENTRE ANÁLISIS E IMPRESIONES EN LA CALLE:

CUESTIONES

2. Aspectos que han influido en la percepción a la hora de valorar la accesibilidad a los nodos

- Calidad y funcionalidad del espacio público alrededor del nodo/centralidades. calidad global del espacio público de su entorno que se suma a su gran cantidad de fachadas activas y gran tránsito a pie de personas.
- Interés del nodo o centralidad.
- Aislamiento/distancia del nodo/centralidad con respecto a otros nodos/centralidades o a la ciudad en general.

3. Hábitos y/o demandas observados en peatones, ciclistas y/o usuarios del transporte público

- Existen barreras arquitectónicas en el entorno.
- Existen conflictos entre peatones, bicicletas y coches. Las dificultades de aparcamiento se suman a las zonas peatonales y vías de bicicleta mal acondicionadas.
- El entorno no es confortable. Espacios que no presentan un atractivo para el peatón, grandes tapias y vallas junto con poca afluencia a pie son algunos de los hábitos observados.

4. ¿Mantendrías tu elección de nodos inicial?

Si mantendría los mismos nodos, ya que la elección se basa en escoger tres nodos de diferente ámbito donde los problemas que surgen pertenecen a cuestiones diferentes. Así abarcamos tres centralidades que van desde los conflictos de los nodos centrales y neurálgicos pasando por otros que actúan de límite o que mediante su conexión se convierten en nodos más perimetrales.

FORMAS DE MEDIR LA ACCESIBILIDAD ACTIVA A LOS NODOS/CENTRALIDADES

CUESTIONES

5. ¿Cómo medir accesibilidad peatonal/ciclista?

- La facilidad y la calidad para caminar o circular en bicicleta hasta el nodo o centralidad.
- Atractivo del espacio público atravesado, donde se destaca no solo las distancias, sino la calidad de este espacio. La sensación que te transmite ese nodo o centralidad.
- Zonas donde está limitada la accesibilidad del coche.

DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO ORIENTADO A LA ACCESIBILIDAD ACTIVA

6. ¿Sobre qué medidas pretende incidir más tu propuesta?

- Mejora del nivel de servicio de la calle y sus elementos.
- Aumento de la continuidad peatonal.
- Optimización de paradas de transporte.

7. ¿Cómo podrías evidenciar el éxito de tu intervención (indicadores de seguimiento)?

- Encuestas la población (¿qué preguntas harías?)

- ¿Qué aspectos negativos destacaría de este barrio?
- ¿Qué tipo de transporte utilizas normalmente para llegar a este nodo?
- ¿Consideras que es seguro caminar por el enclave?
- ¿Ha disminuido el impacto del transporte rodado?

- Observaciones directas de pautas/comportamientos (¿qué pautas/comportamientos observarías?)

- El tipo de transporte utilizado.
- La comodidad del peatón sin interrupciones de vehículos.
- Corroborar que la participación de los ciudadanos en los espacios públicos es mayor.
- La permeabilidad dentro del barrio.

- Mediciones (¿qué indicadores usarías?)

- Tiempo entre otros nodos cercanos
- Duración del transcurso del transporte público así como su afluencia.
- Preferencias viales en recorridos de diferente índole.
- Actividad de uso según su horario.

PUESTA EN COMÚN Y APRENDIZAJE COLABORATIVO

8. Con el conocimiento adquirido, ¿cambiarías ahora tu selección inicial de nodos/centralidades pensando que hay otros más idóneos en cuanto a su accesibilidad activa? Justifica tu respuesta brevemente.

No cambiaría de nodo, considero que es un enclave urbanístico que partiendo de sus problemas tiene un gran margen de mejora con respecto a su accesibilidad activa. La experiencia de haber recorrido este lugar en repetidas ocasiones incentiva la voluntad de estudiarlo.

9. Enumera las principales habilidades/conocimiento adquirido.

- Capacidad de obtener un análisis crítico y riguroso de la problemática de espacios urbanos en cuanto a su accesibilidad activa.
- La repercusión que supone en las personas los tipos de vías y conexiones por los que nos movemos y habitamos.
- La importancia de la implicación de las personas de distintos ámbitos en el buen funcionamiento del urbanismo.

10. Enumera las principales dimensiones del proceso en las que sería relevante colaborar con otros profesionales.

- En primer lugar, en el análisis y estudio de la situación a intervenir. La información y el estudio realizado desde distintos ámbitos (no solo el arquitectónico) puede ser uno de los pasos más importantes a la hora de afrontar un proyecto de urbanismo.
- En la parte técnica, como pueden ser ingeniero, programadores.
- Por último en el apartado social, donde exista una relación entre lo que se pretende realizar y la ciudadanía.