



URBAN GAME FINAL

ESTAMBUL

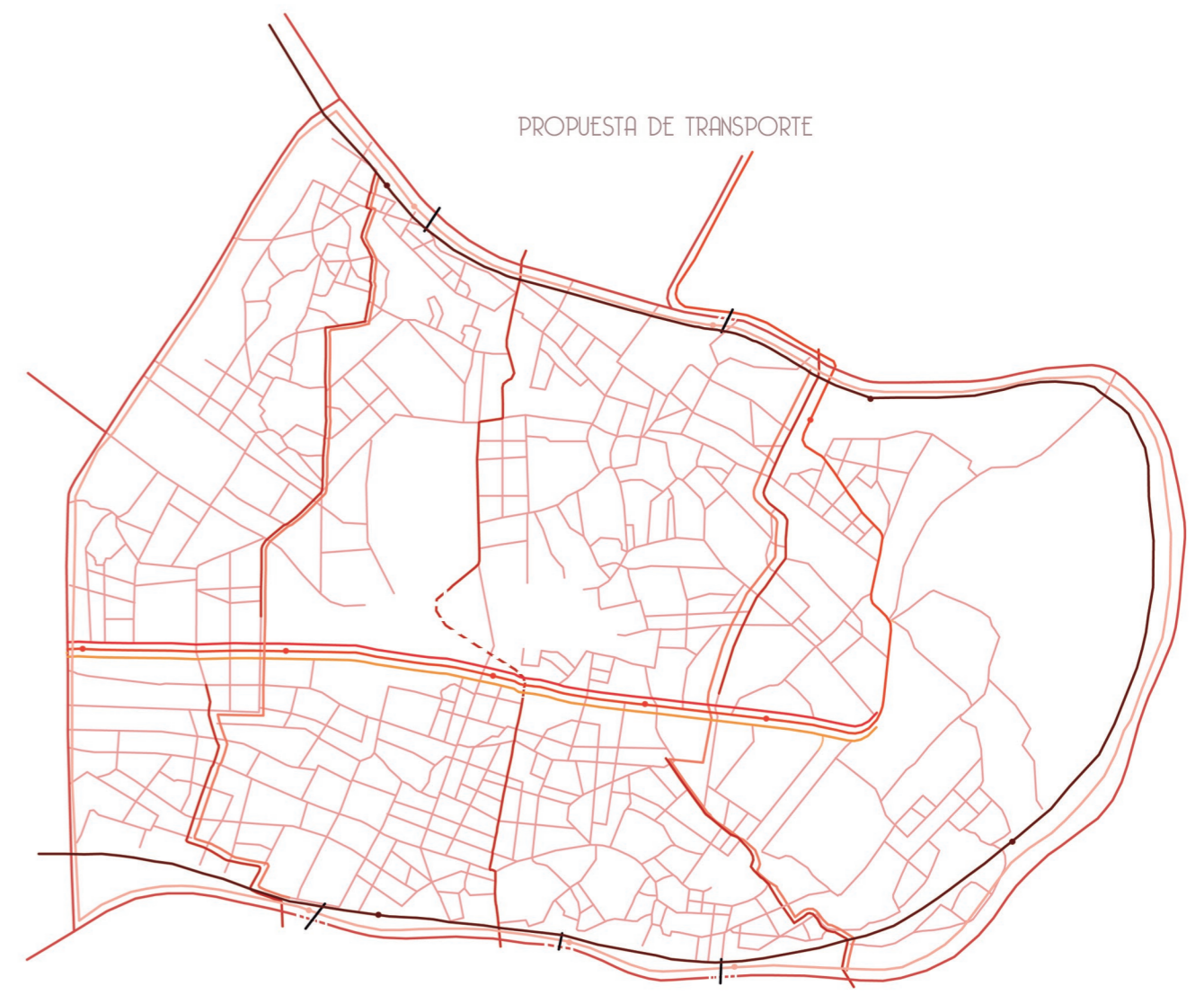
Iván Alonso Cuesta
 Miriam Hernández Fernández
 María José Quintana García

Durante los últimos años la población de Estambul ha experimentado un crecimiento demográfico. Por esa razón planteamos una intervención con el objetivo de aumentar la cantidad de personas que puedan vivir en Estambul. La ciudad está muy modificada por lo que hemos tenido dificultades para alojar a más habitantes. Tras un análisis en profundidad de la ciudad llegamos a la conclusión de que se destina más superficie al uso comercial que al residencial. Limitamos el comercio según el número de plantas de cada edificio, ganando más superficie para convertirla en uso residencial.

Además realizamos una nueva red viaria, en la que el coche pasará a un segundo plano y tendrá como vía rápida una circulación que rodee Estambul. La calle principal pasará a ser peatonal manteniendo la línea de tranvía y añadiendo un carril bici. Para favorecer la circulación la mayoría de las calles serán a S+D menos unas espigas transversales a la calle principal que serán a S-28.

Se mantiene el tren y se añade una línea de autobús circular y líneas de autobuses comunes que circularán por las espigas transversales.

Actuamos sobre una espiga para explicar como sería la intervención en el resto. A parte de crear nuevas viviendas también se abren las manzanas creando espacios públicos en el interior. Se crea un hospital y un colegio por no encontrarse ninguno en la zona.



■ Tren
 ■ Tranvía

■ Vías primarias
 ■ Vías secundarias
 ■ Vías terciarias

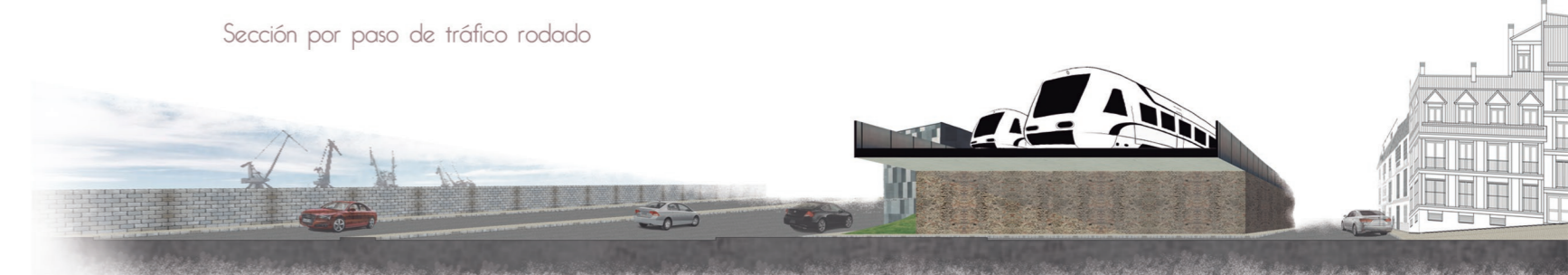
■ Zona peatonal
 ■ Carril bici
 ■ Autobús línea circular

■ Paso peatonal
 ■ S-28
 ■ S+D

■ Línea de taxis colectivos



Sección por paso de tráfico rodado



Observamos una referencia clara a estudiar para esta intervención el Riverside Park y Henry Hudson Parkway de 1937, en el que encontramos una solución muy similar a la adoptada en el encuentro entre mar y tierra, en el que la circulación del tráfico rodado o en este ejemplo, el transporte público, se encuentra bajo tierra en aquellas zonas en las que se da preferencia al peatón.

CÁLCULO DE USOS

ACTUAL

PROPUESTA

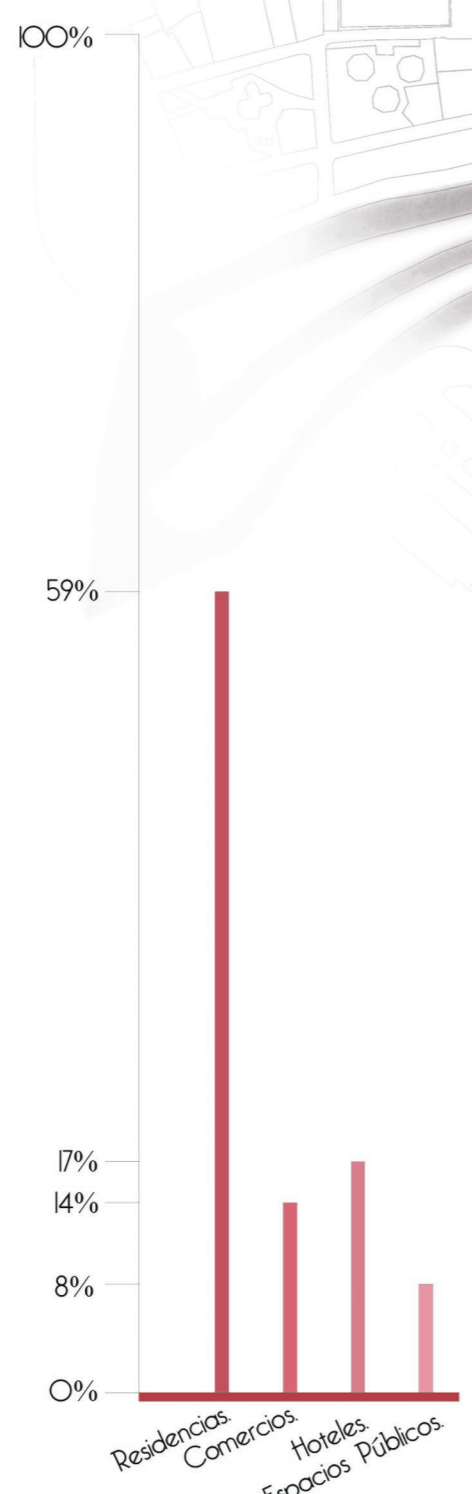
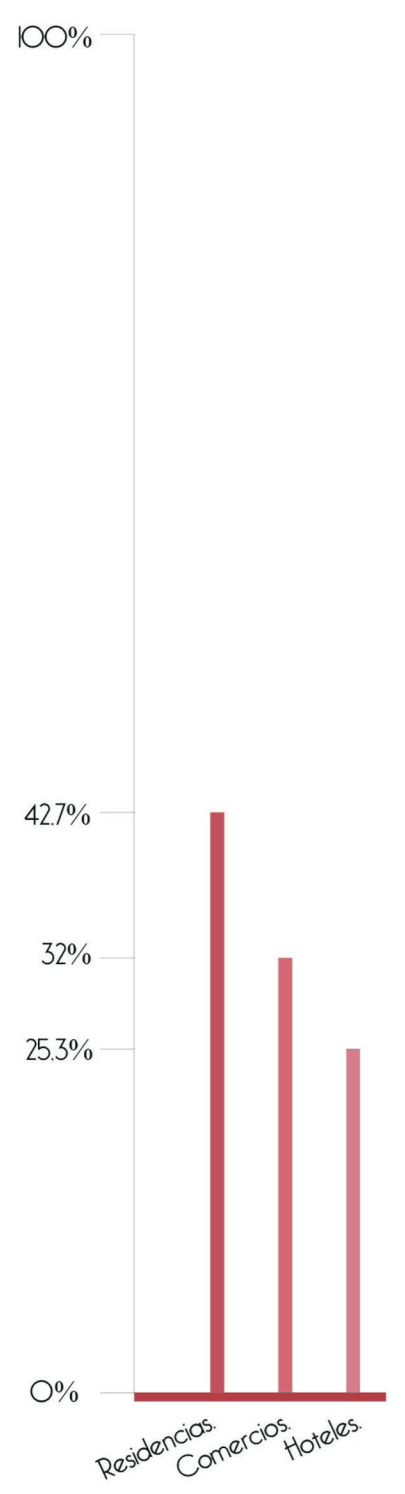
Residencia : 437.868.794 m²
 Comercio : 3.281.452,23 m²
 Hoteles : 259.439,82 m²

Residencia : 605.017,77 m²
 Comercio : 1.435.635,53 m²
 Hoteles : 174.327,5 m²
 Espacio público : 82.036,3 m²

- Edificios de 10 o más plantas, máximo 3 plantas de comercios.
- Edificios de 5 a 10 plantas, máximo 2 plantas de comercios.
- Edificios de 1 a 5 plantas, máximo planta de comercio.

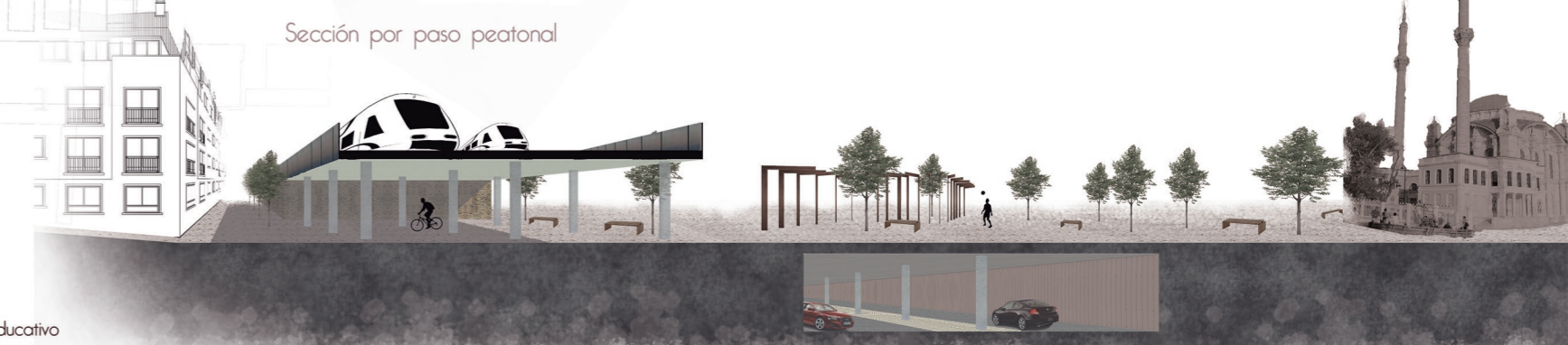
- El espacio de residencia obtenidas sería 605.017,77 m², equivalentes a 6.065 viviendas para familias con una media de 4 personas.
- Aumentamos en 1672 viviendas para familias con una media de 4 personas en relación a las 4.378 viviendas actuales.

ESTUDIO REALIZADO CON UNA MUESTRAS DE 30 MANZANAS

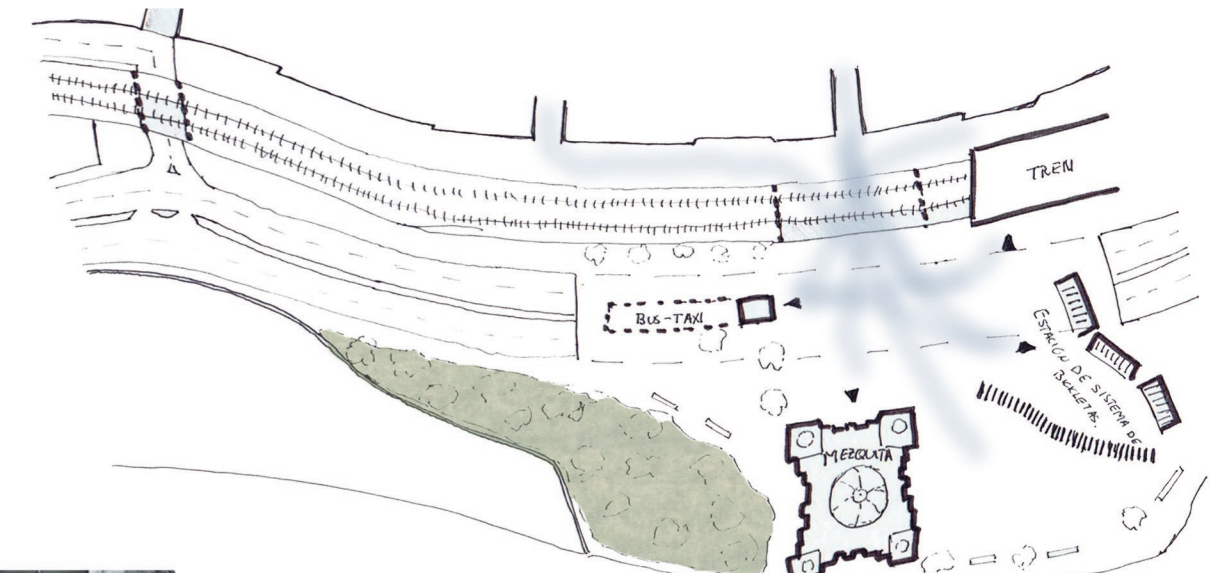


■ Centro educativo
 ■ Hoteles
 ■ Edificios de 10 plantas
 ■ Edificios de 9 plantas
 ■ Edificios de 8 plantas
 ■ Edificios de 7 plantas
 ■ Edificios de 6 plantas
 ■ Edificios de 5 plantas
 ■ Edificios de 4 plantas
 ■ Edificios de 3 plantas

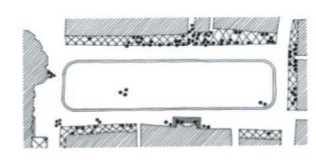
Sección por paso peatonal



■ Hoteles
 ■ Comercios
 ■ Residencias

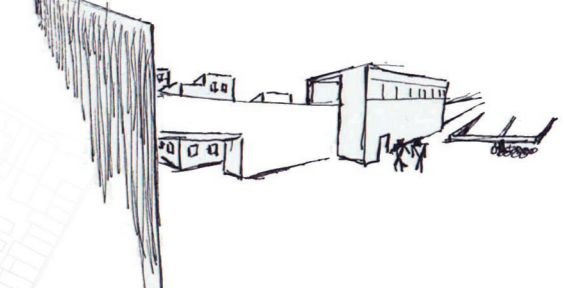


En el Plan de plazas Luis XIV de 1765, encontramos otra referencia clara en el modo en que se rehabilitan esos espacios muertos por toda la ciudad de igual forma en que se procede a la puesta en valor y uso de los espacios interiores de algunas manzanas con unas dimensiones bastante considerables.

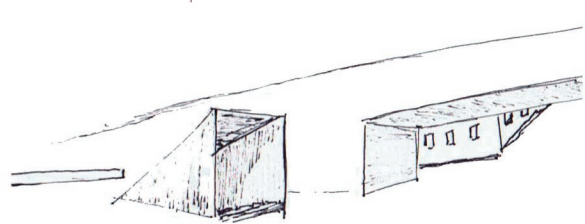


En el diseño de los espacios públicos, tratamos de huir de los grandes espacios vacíos, causantes en muchos casos de agorofobia provocando su vacío casi absoluto y la circulación perimetral por ella.

Conexión de paradas



Entrada a parada de bus



MODELO DE CONEXIÓN (TIPO A)	FORMA DE CONEXIÓN (TIPO B)
1. Calle única	1. Sin mancha
2. División larga	2. División corta
3. Vehículo único	3. Vehículo doble
4. Línea sencilla	4. Línea doble
5. División de espaldas	5. División de frente

Estudiamos el tránsito de los usuarios en los núcleos de conexión como son las paradas de los diferentes transportes y en su relación con los espacios públicos como una plaza o el acceso a una mezquita.

