



RECUPERACIÓN, INTEGRACIÓN Y ORDENACIÓN DEL ENTORNO FERROVIARIO EN SANLUCAR LA MAYOR

ALUMNO: CRISTINA LORENZO GARCÍA | TUTOR: JUAN CASCALES BARRIO | AÑO: 2008_09

PALABRAS CLAVE: MOVILIDAD + ESPACIO PÚBLICO + REHABILITACIÓN

1. Introducción

El presente trabajo parte de un hecho que se ha producido recientemente, la puesta en marcha de la línea de Cercanías C-5 que une Sevilla-Benacazón y que tiene parada en Sanlucar la Mayor. Ya se contaba con la infraestructura ferroviaria por la que hasta ahora transitaba la línea Sevilla-Huelva y las estaciones de ferrocarril construidas en el S.XIX. Hasta ahora, en el caso concreto de Sanlucar, la estación se encontraba en desuso desde hace 20 años. Se produce así la paradoja de contar con un elemento territorial que lo fracturaba, condicionando el crecimiento y degradando los bordes pero que como contrapartida no prestaba ningún servicio a Sanlucar la Mayor. En la actualidad se ha puesto en uso la estación y se ha construido una bolsa de aparcamientos en sus alrededores, siendo las únicas intervenciones que se han realizado ante la apertura de la línea de Cercanías.

Este acontecimiento tiene repercusiones en la estructura urbana que no se han tenido en cuenta. Desde el punto de vista territorial modifica el lugar que ocupa el municipio en su entorno, acortando distancias medidas en tiempo, propiciando mayores desplazamientos y aumentando la actividad. Desde la óptica urbana, provoca cambios en su configuración interna revitalizando el núcleo, variando los flujos y posiblemente produciendo transformaciones en la estructura poblacional.

2. Objetivos

Plantear una alternativa a la zona de la estación y aprovechar el potencial del nuevo medio de transporte. *Integrar la infraestructura ferroviaria dentro de la trama urbana*, eliminando el efecto barrera, la degradación paisajística y conectándola de manera peatonal con el centro histórico. Crear un nuevo *foco de atracción* con la construcción de equipamientos, viviendas y parques en lo que eran espacios obsoletos y degradados. Hacer de la *estación un centro de servicios* más allá de su uso como apeadero, rehabilitando y ampliando la existente.

3. Metodología

En primer lugar se realiza un análisis que abarca las distintas escalas desde la territorial hasta la local para entender la complejidad urbana y poder intervenir (Movilidad, infraestructuras ferroviarias, equipamientos, población, crecimiento urbano).

El proyecto se aborda en distintos niveles de intervención necesarios para recuperar e integrar el entorno ferroviario en el circuito urbano y dotarlo de significado.

4. Resultados

Se configura la zona periférica a partir del eje de la estación en el que se entremezclan varios flujos, creación de un parque lineal que atenúe el efecto barrera y sea un espacio de relación. Se elimina el tráfico rodado en la c/Real que conecta el centro con el eje ferroviario. Apoyado en este eje se intervienen en una serie de espacios industriales, solares vacíos o edificios sin uso, mediante un plan de fases, convirtiéndolos en equipamientos y servicios y crear hitos de referencia en Sanlucar la Mayor.



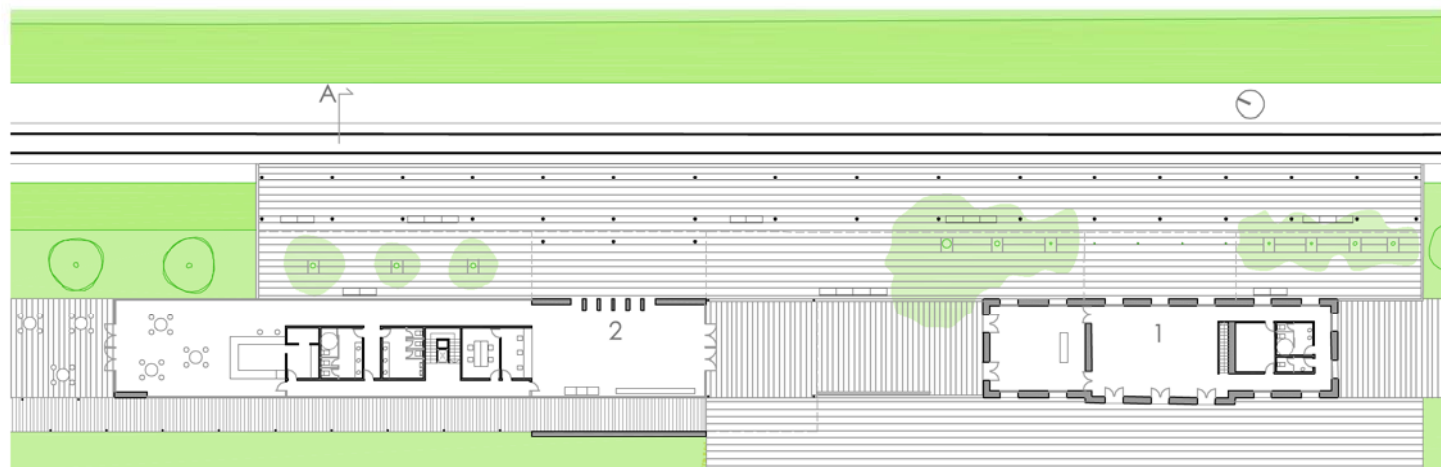


NUEVO SISTEMA DE MEDIDA. La accesibilidad a pie como medida de radio de acción.
 Zona de influencia inmediata= 500m. Zona de influencia secundaria= 1000m. Velocidad media peatón 4km/h=70m/min.
NUEVO MODELO DE MOVILIDAD. Favorecer la densidad urbana, mezcla de usos y mezcla social donde la vida diaria tenga menos dependencia del automóvil. Configurar la estructura urbana a partir de las estaciones de transportes colectivos y de los ejes peatonales. Dar prioridad a la remodelación y reforma de lo existente frente a la extensión urbana. Fomentar el caminar como modo de transporte, gracias a una mayor continuidad y al aumento de la vida urbana en el espacio público.
ACCESIBILIDAD = PROXIMIDAD.





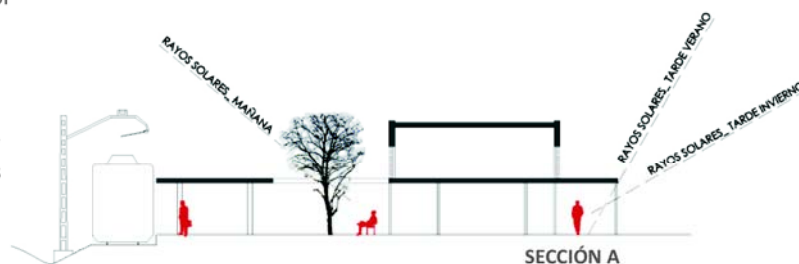
ALZADO SUROESTE



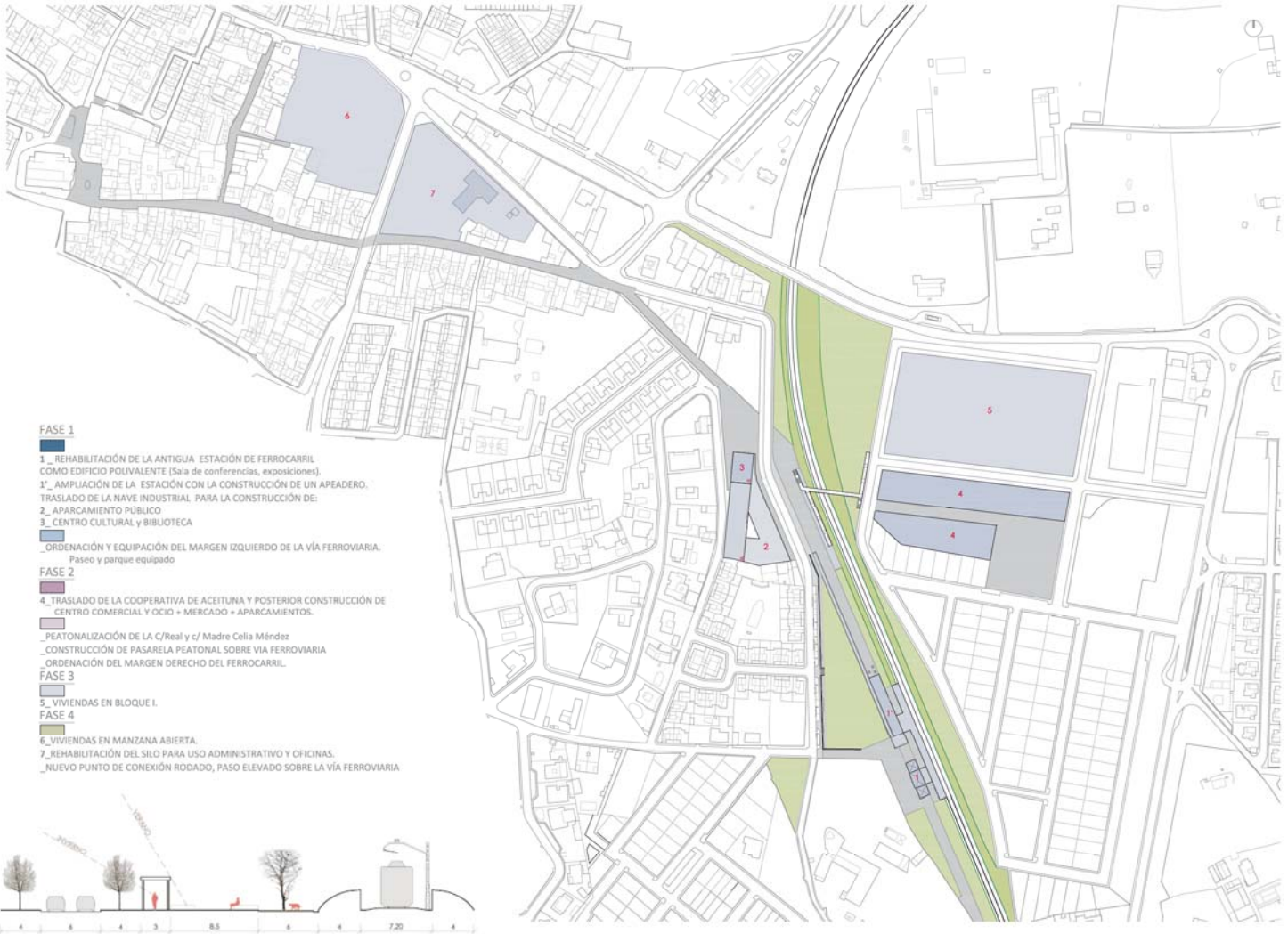
ANTIGUA ESTACIÓN Y AMPLIACIÓN APEADERO

La estación genera unos flujos, es un punto de encuentro, y por ello se le ha dotado de usos complementarios. El conjunto se compone de dos piezas:

La antigua estación (1), se rehabilita y se convierte en centro cultural con sala de exposiciones y espacio de usos múltiples. El nuevo apeadero (2), contiene los usos propios de estación y además un bar-restaurante que da servicio tanto a los viajeros como al público en general con un acceso desde el parque. Un patio sirve como elemento conector del conjunto y es la zona de entrada a la estación. Es un espacio donde se entremezclan los distintos tipos de usuarios.



ALZADO-SECCIÓN NOROESTE



FASE 1

- 1. REHABILITACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE FERROCARRIL COMO EDIFICIO POLIVALENTE (Sala de conferencias, exposiciones).
- 1'. AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DE UN APEADERO.
- 2. TRASLADO DE LA NAVE INDUSTRIAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DE:
- 2. APARCAMIENTO PÚBLICO
- 3. CENTRO CULTURAL Y BIBLIOTECA
- ORDENACIÓN Y EQUIPACIÓN DEL MARGEN IZQUIERDO DE LA VÍA FERROVIARIA. Paseo y parque equipado

FASE 2

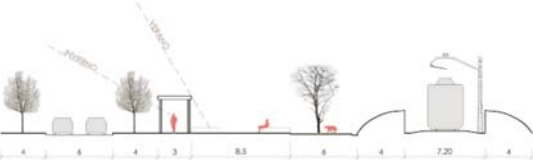
- 4. TRASLADO DE LA COOPERATIVA DE ACEITUNA Y POSTERIOR CONSTRUCCIÓN DE CENTRO COMERCIAL Y OCIO + MERCADO + APARCAMIENTOS.
- PEATONALIZACIÓN DE LA C/Real y c/ Madre Celia Méndez
- CONSTRUCCIÓN DE PASARELA PEATONAL SOBRE VÍA FERROVIARIA
- ORDENACIÓN DEL MARGEN DERECHO DEL FERROCARRIL.

FASE 3

- 5. VIVIENDAS EN BLOQUELI.

FASE 4

- 6. VIVIENDAS EN MANZANA ABIERTA.
- 7. REHABILITACIÓN DEL SILO PARA USO ADMINISTRATIVO Y OFICINAS.
- NUevo PUNTO DE CONEXIÓN RODADO, PASO ELEVADO SOBRE LA VÍA FERROVIARIA



ESTRUCTURA GENERAL. PLAN DE FASES

