

RECUPERACIÓN DEL ENTORNO FERROVIARIO DE SANTANDER

La alta velocidad como oportunidad para consolidar un modelo urbano sostenible

Ignacio Casado Aguiló, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Proyecto Consultores S.L.P. E-mail: ignacio@casado.com
 Cecilia Ribagorda Batalla, Dra. Arquitecta, Profesorado Consultores S.L.P. E-mail: cecilia@casado.com
 División de Investigación (I+D+i), Universidad del Cantabria. E-mail: ignacio@casado.com
 Francisco J. García Sánchez, Dr. Arquitecto, Profesor Asociado UPV. Centros, Ciencias y Puentes, Universidad del Cantabria. E-mail: francisco.garcia@upv.es / 15402@upv.es

La plaza de vías del entorno ferroviario de Santander abarca una amplia extensión que ha deteriorado el entorno creando una barrera en la ciudad y un espacio de baja calidad urbana. El potencial regenerador de este espacio urbano representa una oportunidad para la recalificación de este entorno urbano consolidado y de considerable densidad urbana. Para responder a esta situación se realiza una propuesta de regeneración urbana del área en el PGOU del 2012. Pese a su posterior anulación legal, se toma como referencia técnica para la reflexión sobre alternativas al área. Este proyecto sigue un camino ideológico en la ordenación del suelo, ya que desdramatiza la plaza de vías para crear un conjunto de edificios de nueva residencia, equipamientos deportivos, espacios verdes, espacio de estancia, estornos peatonales, dotaciones administrativas, sociales y educativas, además de una torre que alberga un hotel, oficinas y viviendas situada al lado de la nueva estación ferroviaria. La evaluación de esta propuesta permite identificar los cambios urbanísticos necesarios para su ajuste a los estándares urbanísticos de sostenibilidad.



OBJETIVOS

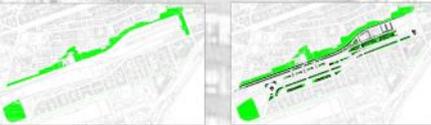
- Definir un proyecto urbano sostenible para el entorno ferroviario de Santander
- Emplear herramientas de análisis objetivo (indicadores) para ajustar la alternativa a los criterios de sostenibilidad urbana

METODOLOGÍA

- Análisis histórico, espacial y funcional del lugar
- Construcción de un marco de indicadores objetivos de sostenibilidad (fuentes varias)
- Evaluación mediante indicadores de la primera alternativa y la situación actual
- Utilizar las conclusiones obtenidas para una solución mejorada

EVALUACIÓN MEDIANTE INDICADORES

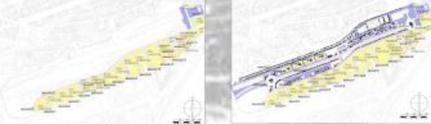
ESPACIOS LIBRES



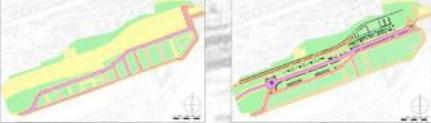
COMPACIDAD CORREGIDA



CONTINUIDAD ESPACIAL Y FUNCIONAL



COMFORT ACÚSTICO



PRESENCIA DE DOTACIONES



Situación Actual

Propuesta 1



RESULTADOS

- CARENCIAS DE ESPACIO DE RELACIÓN:** El espacio de estancia es muy escaso, solo en determinados puntos como en la Plaza de las Estaciones o en el parque del Agua se crean estos espacios. El espacio viario destinado al peatón, las aceras son estrechas y la trama urbana se ve sobrecargada por un uso ilimitado del vehículo.
- BAJA DENSIDAD:** baja densidad de viviendas debido a la gran superficie dedicada a la plaza de vías. Por esta misma razón, la compactación absoluta no cumple, formándose una gran superficie que hace efecto barrera entre el centro de Santander y la calle Castilla.
- CUBIERTAS VERDES:** No existen cubiertas verdes para los edificios existentes. En algunos casos, las cubiertas tienen una inclinación superior a la permitida para disponer este tipo de elementos (20-30% de pendiente).
- VERDE INSUFICIENTE:** Escasez de espacio verde por habitante debido a que solo se dispone de zonas verdes aisladas, parques y plazas. Densidad de arbolado deficiente, con árboles muy pequeños y están muy separados entre sí.
- DOTACIONES INSUFICIENTES:** carencias de equipamientos de carácter deportivo, social, educativo y cultural. La nueva propuesta aporta dotaciones deportivas pero no cubre el resto de necesidades.

Evaluación del grado de sostenibilidad

Indicadores	Situación actual	Situación PGOU 2012	Propuesta sostenible	Parámetro óptimo de Referencia
Densidad de viviendas	46	109	109	[>100 y <100]; [<80 y >100]
Compacidad absoluta	4,48	4,8	5	[>5 y <5]; [<4,5 y >5]
Densidad (bruta) de la población urbana (BID)	240	265	265	[>50 y <100]
Compacidad corregida	28,7	12,3	12,5	[10 y 50]
Espacio de estancia por habitante	14,85	15,2	15,2	[>10 y <10]
Confort acústico	87	95	100	[100]
Espacio viario destinado al peatón	87	79	79	[>50 y <75]
Proporción de calle	75	79	79	[>50 y <75]
Proximidad a redes de transporte alternativo al automóvil	89	100	100	[>75 y <100]
Aparcamiento para bicicletas	30	33	15643	>200/100m ² c
Equilibrio entre actividad y residencia	28	31	33	[>15 y <20]; [<20 y >20]
Continuidad espacial y funcional de la calle	4	28	65	[>25 y <50]
Espacio verde por habitante	5,8	10,2	18,2	[>5 y <10]; [>10 y <12]
Proximidad simultánea a espacios verdes	46	100	100	[>75 y <100]
Cubiertas verdes	0	0	36	[>10 y <15]
Densidad de arbolado	0,1	0,13	0,13	[>50 y <75]
Arborización	0,12	0,13	0,58	[>0,1 y <0,5]
Dotación de equipamientos	80	91	100	100
Proximidad a equipamientos	80	91	99,2	[>75 y <100]

Fuente Iconos: www.flatiron.com

APLICACIÓN DE RESULTADOS PARA UNA PROPUESTA MEJORADA

CONCLUSIONES/ APLICACIÓN

- ARBOLADO:** Introducción de mayor número de especies o la disposición de espacios verdes en las plazas para tener más del 50% de la superficie con suelo permeable
- DOTACIONES:** Dada la gran superficie destinada a usos deportivos en la zona este de la delimitación, se plantea añadir un instituto y un colegio. Ambos equipamientos podrían compartir dotaciones deportivas. Se propone un centro cultural, también demandado.
- ESPACIO LIBRE:** Creación de supermanzanas. Para las calles Castilla y sus transversales se propone modificar algunas distribuciones de tráfico para crear zonas de convivencia. Calles peatonales con la posibilidad de acceso de vehículos de residentes y emergencia, de manera que aumente el espacio viario peatonal, además de crear zonas verdes estanciales (el 25% del área de la calle será permeable y dará mayor continuidad al ecosistema).
- COHESIÓN SOCIAL:** Con el incremento de espacios de estancia y la conectividad, se mejora de la cohesión social y el potencial de interacción y relación social
- COMPLEJIDAD URBANA Y SOCIAL:** Con la introducción de nuevos usos dotacionales, se garantiza la complejidad urbana debida a la mixtidad de usos y el uso del espacio de relación.
- MOVILIDAD SOSTENIBLE:** La creación de diversos aparcamientos para bicicletas, junto con la proximidad a las redes de bici y autobuses, fomenta una movilidad alternativa al automóvil, siguiendo las directrices de un desarrollo sostenible. Por otro lado, se prevén dos aparcamientos subterráneos, uno con capacidad para 700 vehículos situado bajo el parque, de los cuales 450 plazas son para los residentes, y otro aparcamiento bajo el edificio situado al lado de las estaciones destinado a los usuarios del tren.

LIMITACIONES

El espacio de estancia por peatón no consigue llegar a niveles deseables debido a que no existe espacio suficiente para conseguir tal objetivo sin la ejecución de modificaciones estructurales de la trama urbana (que afectarían al espacio residencial privado).



Propuesta mejorada

