Ana Coronado Sánchez:

FACE TO FACE. ESTRATEGIAS TERRITORIALES EN LA CORNISA CENTRAL DE LA LOMA (ÚBEDA-BAEZA)

Comunicación presentada en el marco del taller *Capital y territorio. ¿La construcción de un sueño?* que forma parte del proyecto *Sobre capital y territorio II* del programa UNIA arteypensamiento

00

|face to face|

foto1: el Espacio intermedio entre Úbeda y Baeza mirando a Sierra Mágina

Este trabajo fin de carrera tiene por objeto fundamental reflexionar y producir una respuesta a las problemáticas territoriales en la cornisa central de la Loma entre las ciudades de Úbeda y Baeza.

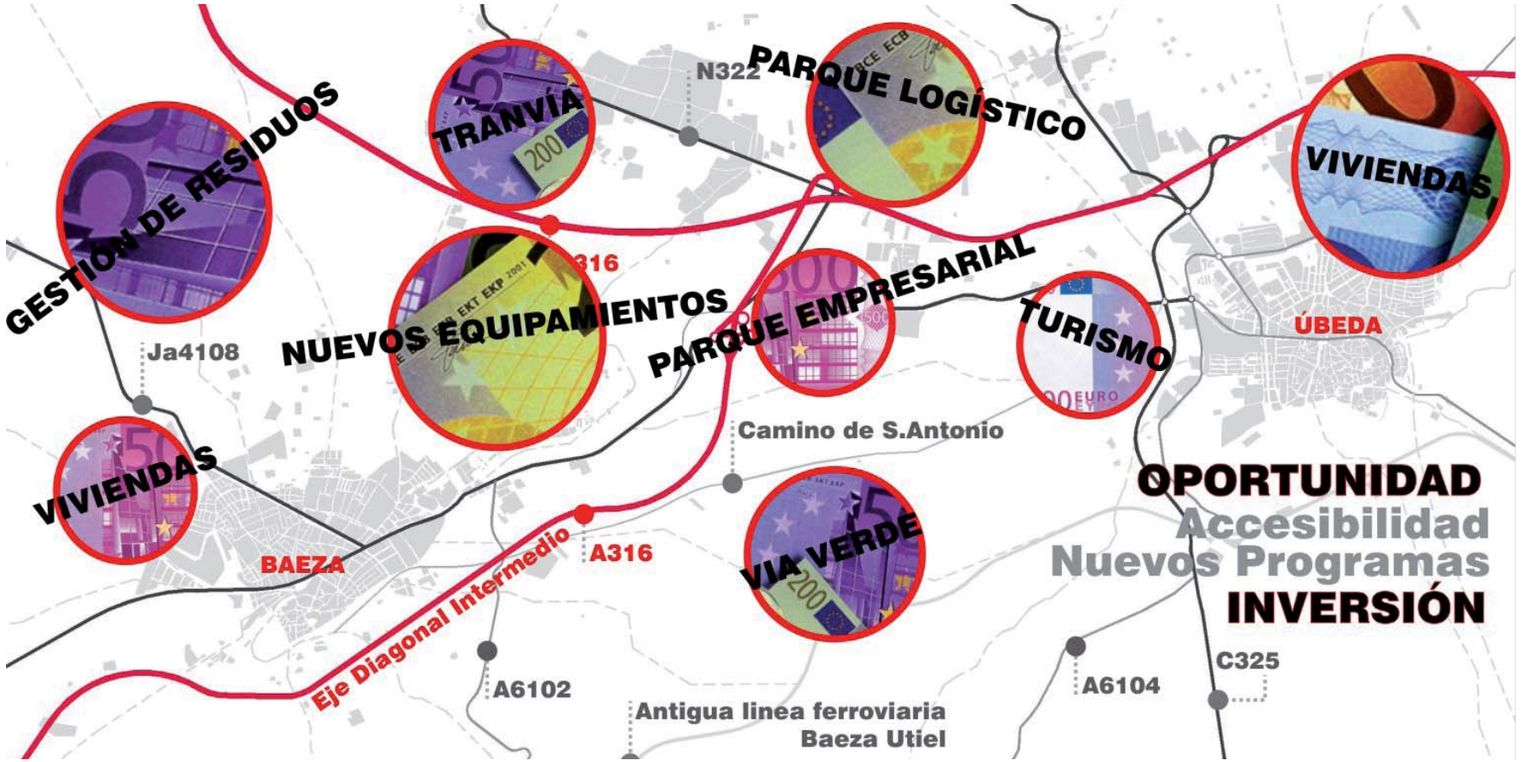
Úbeda y Baeza pertenecen al mismo espacio geográfico, la comarca de la Loma, que define el escenario en el que se representan las dos ciudades. Un territorio moldeado por las lomas y peinado por los olivos se acomoda sobre la plataforma de la cornisa central de la loma dibujada entre los valles del Guadalquivir y el Guardiana. Esta posición geográfica de control territorial y de balcón hacia Sierra Mágina, hacia el Sur, explica y determina el sistema de asentamientos y el paralelismo morfológico de ambas ciudades.
Otro de los elementos fundamentales para entender el papel territorial de Úbeda y Baeza en el Sistema de asentamientos de la loma es su condición histórica de rótula territorial conectando el Valle del Guadalquivir con Levante y Sierra Morena con la Submeseta Sur.
A menudo los planteamientos patrimoniales convencionales han tendido ha separar las cuestiones territoriales de los valores urbanos o arquitectónicos, estableciendo clasificaciones descontextualizadas estableciendo así herramientas y mecanismos de protección sobre los bienes urbanos pero descuidando el espacio compartido entre distintos municipios lo que explica la contradicción evidente entre los intentos de preservación de los valores patrimoniales del territorio y su constante destrucción por la falta de una planificación territorial que clarifique y establezca estrategias y objetivos entre las distintas administraciones locales y sectoriales que operan sobre el.
Su carácter de cruce de caminos ha aportado la condición de centros territoriales a Úbeda y Baeza hasta que en siglo XVIII las políticas de articulación territorial dejaron fuera del vector de desarrollo a la Comarca de la Loma. A partir del Siglo XIX, la formación de una burguesía comercial fundamentalmente en Úbeda hizo que se convirtiera en el Centro territorial de la comarca dando hoy servicios a más de 150000 habitantes.
Sin embargo, la falta de una cultura de planificación territorial en Andalucía ha generado una condición de periferia al espacio intermedio entre las dos ciudades. La paradoja entre protección del territorio y política municipal tiene su ejemplo mas claro en este territorio intermedio, que abandonado un sentido territorial propio en épocas pasadas de control estratégico sobre el valle unido a un desencuentro durante el siglo XX en las políticas municipales de las dos ciudades ha generado hoy una contradicción, en la que la conjunción entre el valor estratégico que supone este espacio de cruce de caminos junto con su carácter periférico, unido a las políticas de planificación municipales ha propiciado la aparición de actividades económicas y urbanizaciones de residencia temporal desarticuladas apoyadas en la vía de conexión entre las dos ciudades en ese espacio intermedio que generan un impacto sobre el paisaje.
En este momento, al calor del modelo territorial de Andalucía que pretende generar vectores de desarrollo intermedio que ofrece el POTA (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía) se percibe un intento de generar una serie de inversiones desde distintas administraciones para fortalecer el sistema de ciudades de la Loma situando el espacio intermedio entre Úbeda y Baeza como un lugar estratégico de oportunidad territorial en el desarrollo productivo, la creación de servicios y equipamientos que fortalezcan la oferta cultural y turística y la mejora de la accesibilidad de la comarca.
FACE to FACE (Cara a Cara) es una reflexión sobre la necesidad de establecer estrategias comunes e integradas entre los distintos municipios y las administraciones locales y sectoriales que inciden sobre el territorio para su cualificación como elemento de integración, fortalecimiento de la economía local, constructor de cohesión y diversidad social..
Se establecen a continuación una serie de objetivos y estrategias que se desglosan a lo largo del trabajo:

01| ECOLOGÍA DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA
02| ECOLOGÍA DEL RESCATE DE ESPACIOS DEGRADADOS.
03| ESTRATEGIA DEL VACÍO
04| PLANEAMIENTO ANTIESPECULATIVO. ANTIPERIFERIAS DESCUALIFICADAS.
05| ECOLOGÍA DE LA MOVILIDAD. ANTI-ZOONING OCIO+TRABAJO+VIVIENDA+TURISMO
06| LOCALIZACIÓN ESTRATÉGICA DE GRANDES EQUIPAMIENTOS y SERVICIOS SUPRAMUNICIPALES.
07| PENTAGRAMA. Infraestructuras y usos.
08| MODELO RESIDENCIAL DIVERSO.

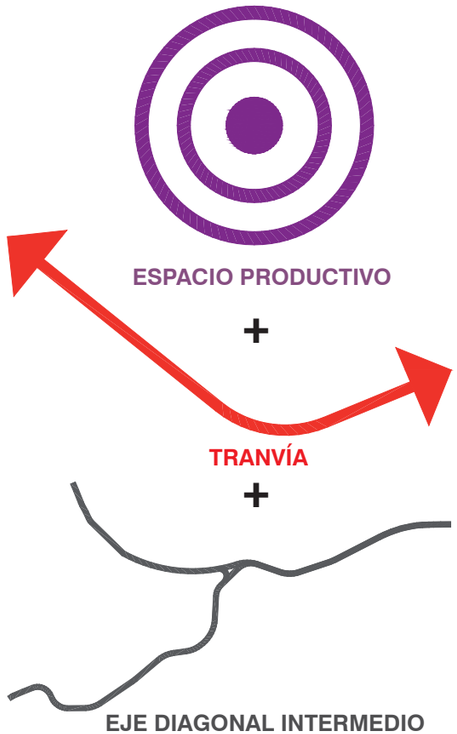
01

|estrategias del modelo territorial|

01|1 Ecología de la intervención Pública



OPORTUNIDAD



La lógica de la intervención sectorial en el territorio, que durante algún tiempo ha podido resolver con cierta eficacia algunos problemas urbanos, ahora se convierte en uno de los mayores obstáculos para la puesta en marcha de estrategias de carácter integrador sobre el territorio.

La forma en la que el planeamiento convencional ha resuelto los problemas territoriales ha sido la formulación de planes o intervenciones desde una óptica demasiado parcial, estrictamente "hidráulica", agraria, infraestructural o urbanística tradicional, estableciendo una zonificación más o menos sofisticada del suelo, o incluso paisajística desde actuaciones cosmético-decorativas que no son suficientes en la actualidad para resolver la complejidad de los problemas de índole territorial.

Operar hoy sobre el territorio desde esas lógicas sólo puede suponer asumir la destrucción de sus valores y una pérdida de oportunidad para generar un soporte de desarrollo cualificador para el sistema de ciudades de la Loma junto con la preservación de los valores ambientales y paisajísticos.

Los factores de desarrollo que pretenden incorporarse desde distintas administraciones sobre este territorio son:

- La construcción del tranvía que volverá a conectar las ciudades de Úbeda y Baeza con la Estación de Linares – Baeza, y en ésta, con la red ferroviaria andaluza.
- La construcción del eje diagonal intermedio que sitúa este espacio como un nodo de conexión de transporte de mercancías de carácter interterritorial.
- La localización de un polígono empresarial y de infraestructura logística que consolide un tejido productivo de la Comarca.
- La implantación de equipamientos y servicios territoriales que consoliden el soporte turístico y cultural de la Comarca.
- La construcción de un modelo residencial de vivienda protegida que de respuesta a las problemáticas sociales contemporáneas.

La incidencia que estos vectores de desarrollo tienen sobre el territorio son indudables generadores de tensiones y expectativas. Existen dos formas de operar ante los elementos que incidirán sobre el desarrollo territorial. Una es resolver cada uno de los elementos de forma aislada como actuaciones independientes que se superponen sin un objetivo integrador concreto; y otra aprovechar la oportunidad que suponen para generar un modelo territorial que los integren generando efectos añadidos como la puesta en valor del paisaje y la estructuración del crecimiento.

Se plantea como estrategia la integración de las distintas infraestructuras y programas de incidencia territorial, generando valores añadidos a partir de la concepción del tranvía como un elemento de integración paisajística y como una oportunidad para ubicar y conectar equipamientos y servicios territoriales, e integrar el tejido productivo en el modelo territorial y funcional.

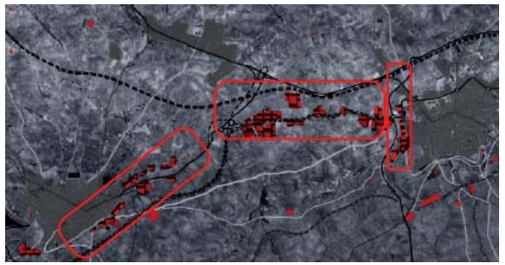
La oportunidad que supone la inversión del tranvía de la Loma, así como las inversiones de la Consejería de Medioambiente en la recuperación de vías pecuarias y caminos históricos, se aprovechan como vectores de ordenación de nuevos tejidos urbanos, y como estrategia para acercar los grandes equipamientos supramunicipales de la comarca a la ciudadanía, a partir de un modelo que pretende impulsar nuevas alternativas a la movilidad complementarias al uso del vehículo privado.

01|2 Ecología del rescate de espacios degradados

La segunda condición del espacio intermedio entre Úbeda y Baeza es la de “balcón hacia el Valle del Guadalquivir”. A través del casi eslogan “Renacimiento que mira al mar” (de olivos) se resume lo que es fundamental para entender uno de los valores más interesantes desde el punto de vista territorial de Úbeda y Baeza; la condición predominante y dual de dos ciudades que “miran” al Valle del Guadalquivir a través de cerros y lomas peinadas por olivos con la profundidad del background de Sierra Mágina. La Loma es el ámbito territorial de encuentro entre los suaves cerros de Sierra Morena, donde se asienta, y las agrestes estribaciones del Sistema Bético, con el Valle del Guadalquivir en medio. Los tres espacios territoriales más extensos de Andalucía se anudan en este corredor, haciendo perceptible su diversidad. El eslogan explica también su condición histórica de dominación de un territorio a caballo entre el espacio fértil de la vega y el espacio estable, seguro y estratégico de la meseta.

Sin embargo la condición periférica del espacio intermedio desde el punto de vista de la lógica municipal, la falta de planificación del territorio, y el convencionalismo de que el patrimonio se encuentra en los bienes urbanos, han generado que durante el Siglo XX el valor de este espacio se haya entendido exclusivamente desde la productividad del suelo, transformando la diversidad ambiental y biótica en el monocultivo del olivo, principal soporte económico del sistema de ciudades de la Comarca. A esta homologación del paisaje de los cerros hay que sumar la progresiva depredación del territorio

Diagrama de los espacios que se recuperan integrandose en el soporte del Mar de Olivos



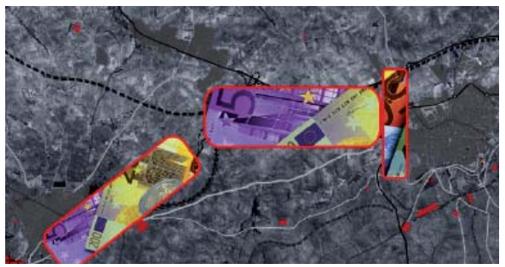


Imagen superior: Areas degradadas.
Imagen inferior, Inversión sobre areas degradadas

por construcciones de gran escala, naves, balsas, y viviendas de segunda residencia en el suelo no urbanizable, que ha venido produciéndose en paralelo al proceso de industrialización del olivar -mejora de la red de caminos de registro e introducción de redes de riego-, y de una política de infraestructuras de carreteras que ha puesto en carga el territorio.

Uno de los objetivos principales para ubicar una parte importante del crecimiento de ambos municipios en el espacio intermedio es detener el proceso de depredación de nuevos espacios rurales, para recuperar los que se han degradado. Se pretenden integrar así desde la nueva conciencia ecológica varios objetivos en la actuación: planificar los nuevos tejidos urbanos y las nuevas equipamientos que están en agenda sectorial de cada Consejería, reestructurando espacios que no son urbanos, pero que al estar salpicados de enclaves industriales caducos, y urbanizaciones de segunda residencia, y estar dotados de una condición de centralidad, y una alta accesibilidad, acabarán urbanizados por completo precariamente, sin planeamiento y, por tanto, sin que se rescaten desde lo público las plusvalías que van a generarse por las nuevas inversiones infraestructurales del tranvía y de las dos autopistas que convergen en la zona.

Se pretende rescatar los espacios degradados y recuperar los bosques galería y los encinares como factor de recuperación de la diversidad ambiental y protección de los arroyos y acuíferos. Se plantea así reforestar los dos márgenes que delimitan el Encinarejo recuperando los bosques de encinas negras que han ido desapareciendo a medida que el suelo se ha ido especializando casi en exclusivo en el cultivo del olivo. Existe un doble objetivo en la recuperación de estos bosques. En primer lugar recuperar una diversidad paisajística y ambiental que proteja los ríos. En segundo lugar generar un soporte de actividades recreativas vinculadas con el medio ambiente que permitan ofrecer una forma diferente de acercamiento al patrimonio territorial.

Se pretende un objetivo de carácter más positivo e integrador que la mera conservación o de la introducción más o menos sectorizada de parques. Establecer un principio de generación de corredores que vertebren el territorio, protegiendo positivamente espacios concretos que destacan por su singularidad. Esta protección debe ir pareja a la articulación de un programa de uso y disfrute ambiental responsable, generando un sistema de parques rurales de olivos y fluviales, recuperando e integrando los bosques galería que conectan Norte-Sur el Valle, y que protegen los arroyos que drenan el territorio, penetrando en la meseta por su espacio central. A través de éstos, en cotas inferiores, se pretende conectar la antigua vía de Ferrocarril Baeza-Utiel, en proyecto de reconversión como vía verde en el borde de la cornisa unos metros más abajo, a través de la cual se desarrollan itinerarios alternativos de mayor dimensión.

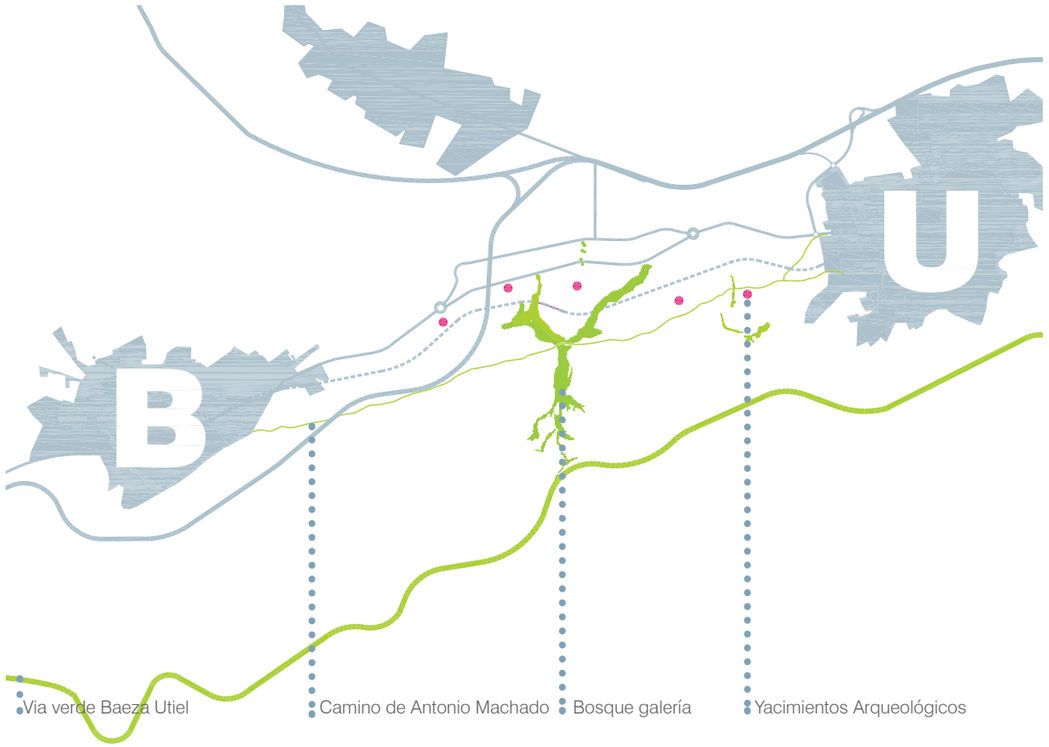
Junto a la recuperación de cauces en vaguadas reforestadas, se propone recuperar el Camino de Antonio Machado como itinerario paisajístico en el espacio intermedio de la meseta, que conecta Úbeda y Baeza. Se trata del histórico camino de San Antonio que las infraestructuras contemporáneas han dejado al margen de la cultura urbana, quedando incorporado a la red de caminos para la gestión del olivar. Se trata de un camino que todavía está presente en la memoria colectiva de los mayores, que de jóvenes andaban de una a otra ciudad, disfrutando de una experiencia paisajística singular. A medio camino, en una de las lomas se conservan aún a lo largo de una camino trasversal un conjunto de encinas negras de gran porte, que la propuesta se plantea poner proteger y poner en valor integrándolas en el Parque Central del Encinarejo.

En general la estrategia consiste en la recuperación de las singularidades territoriales y de los elementos rurales y arqueológicos que vertebran la meseta para hacer accesible a los visitantes y ciudadanos, una lectura comprensiva de los valores patrimoniales del territorio, así como para generar una diversidad ambiental necesaria que compense la monotonía del olivar.

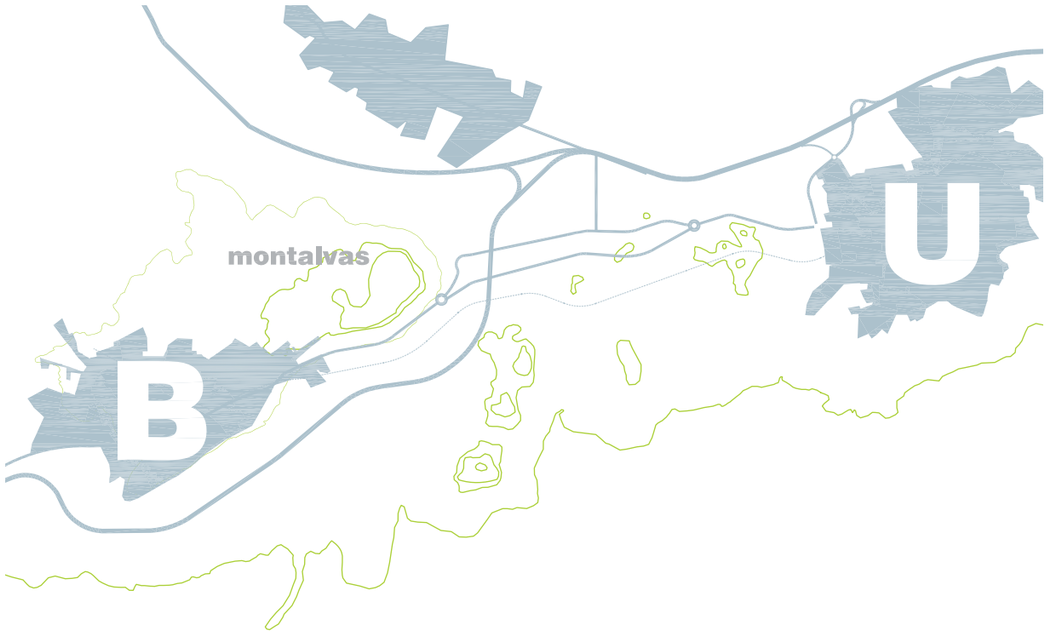
01|3 Estrategia del Vacío.
Sistema de Espacios Libres y Ámbitos de protección.

La deriva del modelo de crecimiento que estas ciudades han tenido a lo largo del siglo XX, en el que al igual que en otros muchos casos de ciudades medias andaluzas han ido ocupando su término municipal desde la lógica centro-periferia, en la que los bordes no son frentes sino traseras, y donde las infraestructuras y lo nuevo siempre viene a remediar situaciones de borde generando a su vez nuevas traseras, han generado en el espacio compartido de ambas un crisol de ocupaciones residuales, de carácter industrial y de segunda residencia. La tensión urbanística que sobrevuela el espacio intermedio como nodo de centralidad territorial y la incorporación de nuevos programas productivos, así como las nuevas infraestructuras, hacen pensar que las lógicas convencionales de planificación y ordenación territorial no podrán evitar su deterioro en una muerte lenta que terminará en la conurbación de las dos ciudades, convirtiendo el espacio intermedio en un residuo de continuas traseras, perdiéndose la oportunidad de establecer un itinerario entre las dos ciudades que conjugue el desarrollo productivo y turístico cualificado, con la comprensión del paisaje y los valores ambientales.

Este trabajo se ha planteado, desde la necesidad de reflexionar sobre qué no debería ocurrir en la cornisa central de la Loma, es decir, qué no debería ocuparse, qué espacios deberían protegerse. Ante un territorio plenamente industrializado, altamente accesible, urbanizado a saltos precariamente y con distancias mínimas entre las ciudades, el fracaso histórico de la planificación de los procesos de urbanización y construcción nos conduce a la necesidad de cambiar de estrategia. Si lo priorita-



1| Singularidades



2| cerros

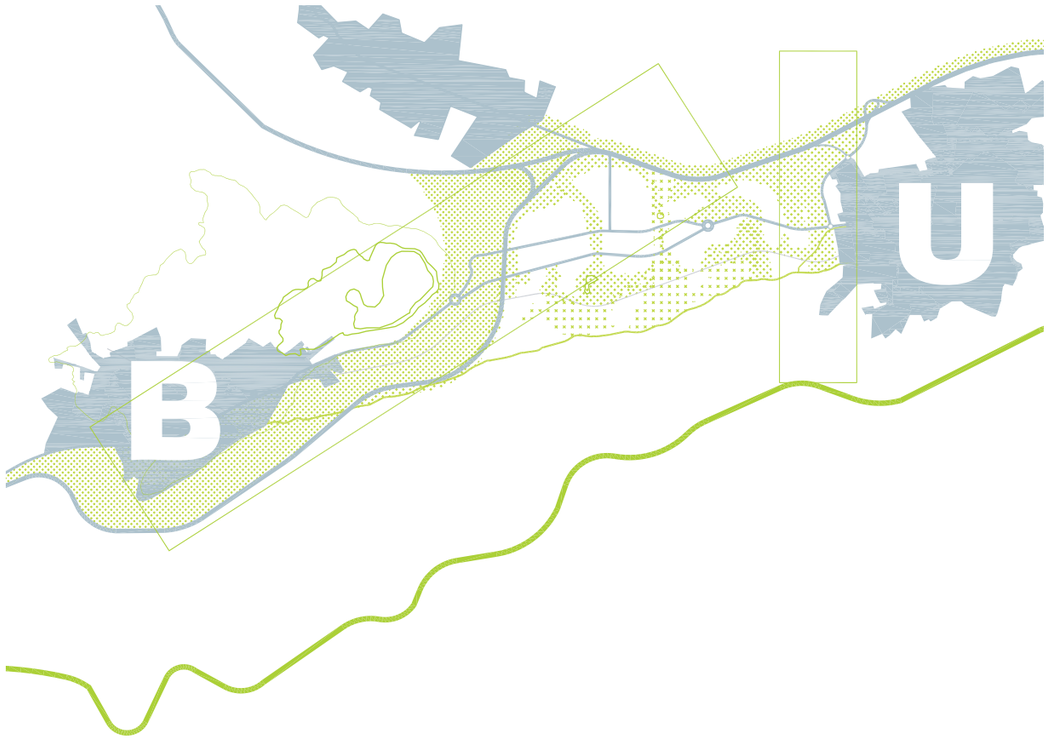
rio ha venido siendo la ordenación de lo construido, esto ha devenido en tarea secundaria frente a la relevancia de garantizar la protección efectiva de espacios libres. La mera clasificación como suelo no urbanizable, no supone una protección efectiva. En cambio la obtención de corredores de espacios verdes públicos supone una garantía más efectiva, al tiempo que permite reestablecer un sentido al paisaje y evitar que el espacio central entre ambas ciudades, devenga en un continuo edificado de construcciones que no se desean o no caben en las ciudades, o simplemente se aprovechan de suelos más económicos que no están clasificados como urbanizables, pero que igualmente acaban ocupándose.

Por otra parte, en la actualidad, toda la actividad urbanística está socialmente desprestigiada y bajo sospecha debido a los excesos de los últimos años, y al fiasco final del colapso de la burbuja inmobiliaria. Es muy difícil motivar a la ciudadanía acerca de la pertinencia de uno u otro modelo de desarrollo urbano. Prácticamente no hay interés en este debate, en torno al cual los urbanistas, demasiado atareados, no han tenido tiempo de armar una didáctica social. Por el contrario, en la actualidad resulta prácticamente imposible cortar un árbol sin que se de pie a una polémica. Se ha venido asentando una difusa conciencia “verde” que consolida mayorías en torno a la defensa de los espacios libres públicos. La planificación pretende aprovechar esta sensibilidad social para intentar garantizar la calidad paisajística de los nuevos tejidos urbanos a partir de la localización estratégica del sistema de espacios libres y de los equipamientos públicos más relevantes frente a ellos.

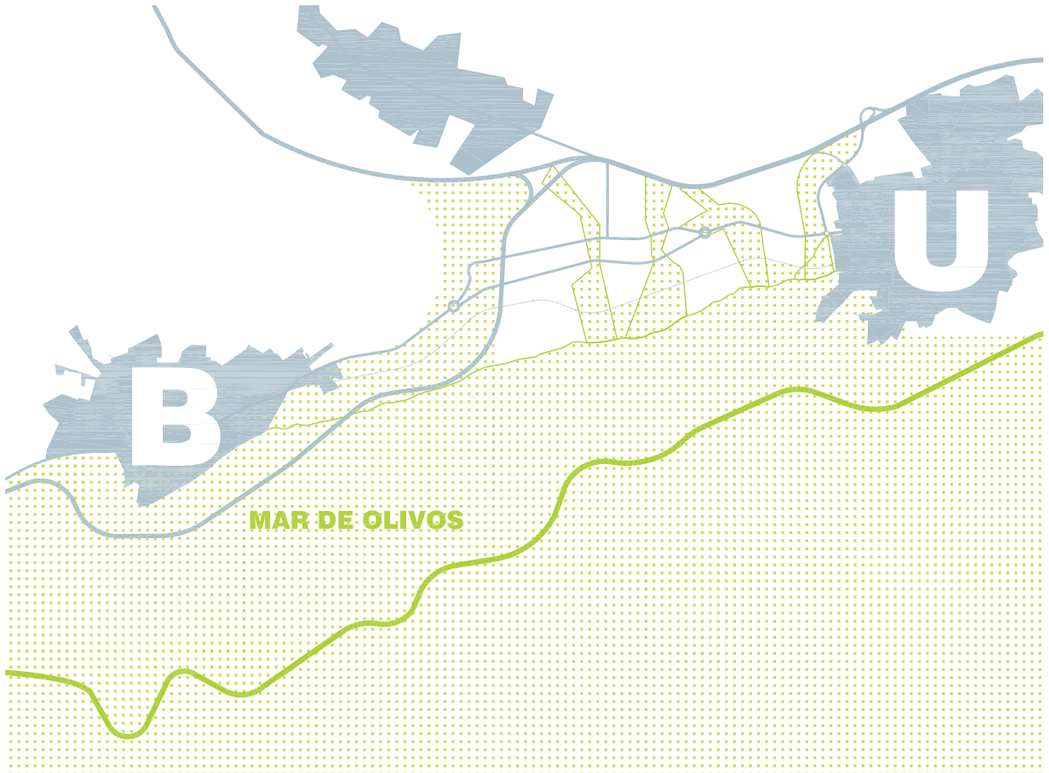
Se trata de la estrategia central del trabajo: proteger y recuperar los corredores o vacíos que deberían permanecer para evitar la conurbación y la degradación del territorio. En la actualidad es más sencillo definir y defender los vacíos, que determinar y prever cómo se construirán las áreas residenciales y productivas, dada la volubilidad del propio mercado inmobiliario y la realidad de la economía del sector. Se intenta por tanto, estructurar un sistema de corredores verdes que abran distancias, coadyuven a la formación de frentes urbanos, y otorguen identidad al nuevo territorio urbano. De este modo se plantea una estrategia en la que previamente es necesario fijar los elementos de comprensión predominantes del paisaje: los cerros y lomas que modelan la cornisa.

El Cerro de las Montalvas, es el punto más alto del territorio situándose en la cota 800 m, al noreste de Baeza. Domina visualmente todo el territorio y a su vez presenta una imagen rotunda y autónoma en las perspectivas de Úbeda, de Baeza y de toda la cornisa Central. Se trata del espacio más sensible paisajísticamente por sus dimensiones y su alta visibilidad desde todo el espacio intermedio entre ambas ciudades.

El Encinarejo, como espacio central, forma una pequeña plataforma elevada a la cota 700 m, mantiene vestigios de encinas, y se encuentra delimitado por dos arroyos que confluyen desembocando aguas abajo en el río Guadalquivir. Se constituiría en el vacío central a preservar como corredor norte sur, y en centro de sociabilidad y articulación de los nuevos tejidos. Al Este del corredor central se articulan otros dos en paralelo



3| Bordes



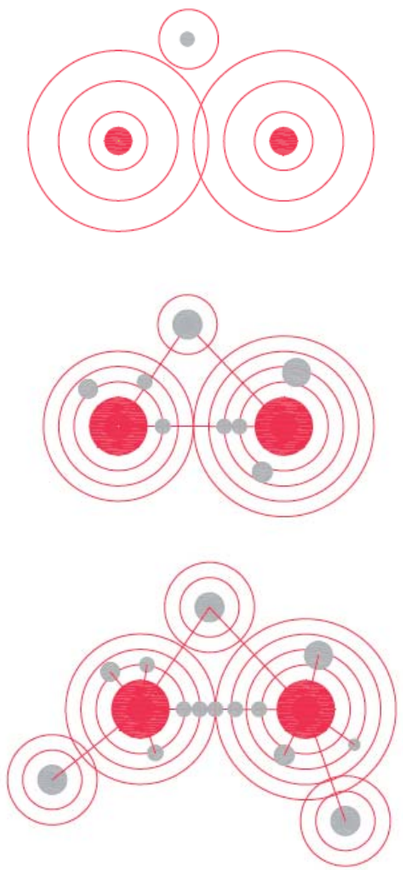
para defender un espacio de vaguada que atraviesa el sector y un sistema de cerros en torno a la cota 750 m respectivamente.

Finalmente se disponen dos corredores de borde para defender la autopista al Oeste, y para proteger la vaguada que separa el borde de Úbeda de la zona intermedia y mantener la condición discontinua y no conurbada del espacio.

Otro de los objetivos derivados de la reflexión acerca de los vacíos, es el intento de generar un frente hacia el paisaje dando continuidad a los itinerarios paisajísticos y turísticos, al producir un frente público a modo de "paseo marítimo" hacia el mar de olivos, en torno al borde construido en un intento de promover un acercamiento gradual hacia el territorio desde lo urbano hasta la Vía Verde de la Antigua vía de ferrocarril Baeza-Utiel, pasando por la perspectiva intermedia del Camino de Antonio Machado. De este modo los vacíos se conectan a través de itinerarios peatonales y de bicicleta con actividades vinculadas con el ocio ambiental.

4| Mar de olivos

01|4 Antiperiferias descualificadas. Planeamiento Integrador



Los diagramas muestran cómo el crecimiento en mancha genera la depredación del Territorio

Imagen superior: Borde Este de Úbeda. Imagen central: Borde norte de Úbeda. Imagen Inferior. Preexistencias en el espacio intermedio

El espacio intermedio entre Úbeda y Baeza es un espacio en espera para ser urbanizado. En pocos años han aumentado considerablemente los crecimientos en torno a las vías existentes aprovechando en algunos casos la buena accesibilidad y en otros las condiciones ambientales.

Sobre este espacio intermedio se plantea una contradicción; frente a su condición de centralidad en lo referente a las comunicaciones territoriales, recibe un tratamiento como espacio periférico desde la planificación municipal. Desde la práctica convencional del urbanismo, que opera desarrollando nuevas coronas periféricas en torno a los tejidos centrales, los bordes siempre son residuales. Los programas que no tienen cabida en la ciudad consolidada se arrojan a los bordes en un espacio monofuncional y descualificado.

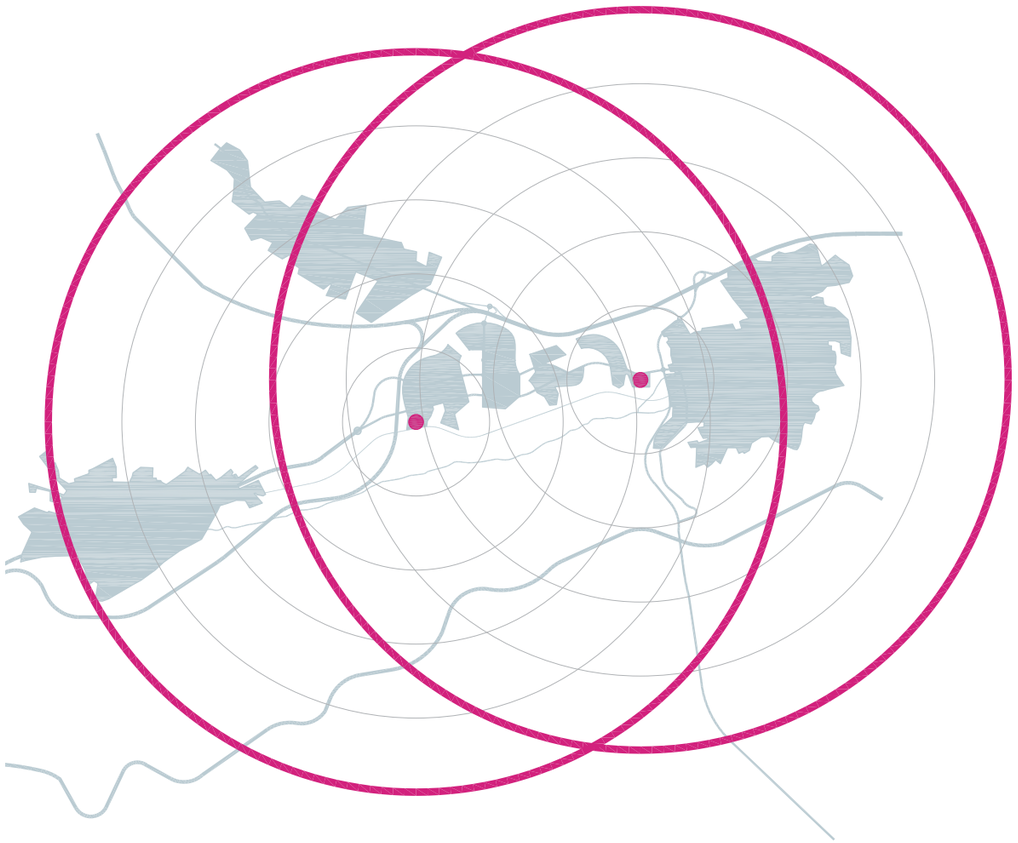
La estrategia de romper esta dialéctica Centro-Periferia supone no establecer relaciones de dependencia absoluta entre el centro y los bordes, pensar en los bordes como frentes hacia el paisaje y pensar en ese espacio intermedio, no como periferia de una y otra ciudad, sino como el espacio central de acceso desde otros lugares y, por lo tanto, puerta territorial a la Loma.

Otro de los Objetivos derivados de esta estrategia es la recuperación de la posibilidad de mirar al paisaje y de controlar la imagen de lo urbano hacia el territorio. Se trata de establecer un modelo anti-periférico en cuanto a sus elementos funcionales y de implantación, conectados y articulados a través de los vacíos, situando los nuevos programas y equipamientos en los espacios centrales.

En este modelo, los bordes, que en realidad son los frentes, ocupan un espacio central, plurifuncional y equipado, donde tanto los espacios libres (vacíos), como la movilidad del peatón y de bicicleta articulan los paquetes funcionales, dando así continuidad a los itinerarios turísticos de las dos ciudades.

01|5 Ecología de la Movilidad. Antizoning

Radio Máx. de recorrido peatonal de casa al trabajo 2 km



Radio Máx. de recorrido en bici de casa al trabajo 5 km

TRABAJO + OCIO + VIVIENDA + TURISMO

Las experiencias de crecimiento suburbano en torno a grandes ciudades a lo largo del segundo periodo del siglo XX han sido diversas, pero en aquellos ejemplos en los que los nuevos crecimientos han surgido sin una planificación previa y dependientes funcionalmente del centro han ocasionado graves problemas de integración y de movilidad.

Pensar desde la lógica de la periferia y desde la segregación funcional, genera un paisaje carente de identidad, monotextural, con espacios urbanos carentes de sociabilidad, y donde los problemas de accesibilidad crecen a medida que se segregan el espacio productivo del trabajo, el ocio y la residencia.

Intervenir en el territorio desde un planeamiento integrador significa, en primer lugar, establecer crecimientos plurifuncionales donde la vivienda aparezca como un elemento cualificador de la vida urbana, que aporte sociabilidad, permita que no existan grandes distancias desde la residencia al trabajo, y donde se integren espacios comerciales, servicios y espacios libres.

En segundo lugar, es imprescindible pensar en la integración de diferentes tipos de transporte en el nuevo tejido y conectarlos con la ciudad consolidada, no sólo con el objetivo de comunicar grandes nodos de la red de ciudades, sino también para articular los nuevos crecimientos de forma que puedan establecer relaciones de proximidad.

En este sentido, se concibe el Tranvía de la Loma como un elemento de integración de los nuevos crecimientos con las ciudades consolidadas, así como de puesta en valor del paisaje generando un trazado que se adapta a la topografía y proporciona un panorama diferente del territorio. El tranvía se concibe con un carácter dual de conexión funcional y de itinerario turístico.

Otra estrategia en relación a la ecología de la movilidad opera estableciendo redes de carriles bici e itinerarios peatonales que conectan los distintos paquetes funcionales entre sí y con las ciudades consolidadas, fomentando itinerarios alternativos a través del sistema viario o a través de la red de espacios libres y caminos rurales.

La actual red de conexiones entre Úbeda y Baeza se apoya exclusivamente en el eje de la A-316 complementado por la carretera N-322. Las relaciones de las dos ciudades entre sí y con su entorno inmediato se producen a través del sistema viario principal. A menudo los nuevos crecimientos se apoyan en las redes existentes creando problemas de movilidad. Con la construcción del Eje diagonal Intermedio, cuya conexión con la N-322 se produce justo en el espacio compartido de las dos ciudades, se aprovecha la estrategia de diseñar un sistema infraestructural con una jerarquía de niveles que permita itinerarios más seguros y adecuados a los distintos desplazamientos. De este modo el actual eje de conexión entre las dos ciudades adquiere un carácter más urbano, consolidando el boulevard que ya se está construyendo entre ellas, y proponiendo otros viales que permitan articulaciones autónomas entre los nuevos crecimientos sin interferir en las comunicaciones de las dos ciudades entre sí y con la red de carreteras de carácter supramunicipal.

01|6 Dignificación y Localización Estratégica de Equipamientos

El centro histórico, por su escala y por su estructura, a menudo no permite incorporar con facilidad grandes equipamientos, de modo que éstos quedan relegados a una situación de borde urbano, periféricos.

Entender el espacio intermedio entre las ciudades de Úbeda y Baeza como un espacio compartido y como nodo territorial plantea la oportunidad de generar una red de equipamientos y servicios supramunicipales comunes, que den un sentido diferente al espacio de relación entre las ciudades y con el resto de pueblos de la Comarca. Se completa de este modo la estrategia de dar continuidad al itinerario turístico, cultural y de ocio de las ciudades de Úbeda y Baeza en el territorio, recuperando los caminos, creando paseos peatonales y de bicicleta alternativos, enlazados con la red de vacíos públicos que se propone.

En primera línea de paisaje se establecen así los elementos compartidos de carácter supramunicipal. Son más infraestructuras que arquitecturas, en el sentido de su conexión directa con una parada del tranvía y debido a la escala que requieren. Sus programas funcionales se enriquecen al quedar articulados por una triple red de registros; linea de tranvía, carretera, camino rural y ciclovía. La localización de los equipamientos y servicios supra-municipales no es casual, pretenden adecuarse y resolver situaciones topográficas y topológicas diferentes, produciendo el soporte de conexión entre lo urbano y lo rural.

Se establecen tres estrategias diferentes para los tres equipamientos-servicios territoriales:

La primera pretende resolver una situación de borde en el frente Oeste de la ciudad de Úbeda. El lugar de implantación se encuentra a la cota 739, a caballo entre el acceso Oeste de la ciudad por la Avenida Cristo Rey y la antigua carretera C-325, hoy integrada como ronda urbana, llamada Avenida 28 de Febrero.

La estrategia de implantación pretende resolver la discontinuidad y condición de trasera del frente Oeste de la ciudad, convirtiéndolo en un frente hacia el paisaje y reconectando a través de parques el itinerario peatonal del borde. Se plantea una estación intermodal de tranvía y autobuses, resolviendo, por un lado, la conexión peatonal desde la ciudad a la estación por la cota superior a la 748, así como la llegada del tranvía y de los autobuses por la cota inferior, la 739, desde la que también se accede peatonalmente a través del parque que se genera en el borde del intercambiador. A esta cota se encuentra la rotonda donde acometen las vías de salida y penetración a la ciudad que se utiliza como distribuidor de tráficos, mediante la organización de las entradas por la avenida y las salidas por la ronda.

Se plantea también establecer un programa mixto en el que la estación, no sólo cumpla una función de movilidad, sino que también incorpore programas comerciales y de aparcamiento que hagan de rótula entre la ciudad existente y el espacio central, potenciando y dando continuidad al itinerario comercial que se inicia desde la Calle Obispo Cobos hasta la Avenida Cristo Rey. La eliminación del estadio actual se utiliza también para conectar los desarrollos residenciales de adosados construidos en sus traseras con la avenida. El espacio verde que marginalmente se había cedido como colchón con la ronda, se continúa hasta la plaza que se sitúa en la avenida para acceder al intercambiador.

La segunda actuación establece una parada intermedia del tranvía incorporando un programa mixto que resuelva funcionalmente las carencias de ambas ciudades en cuanto a espacios escénicos y congresuales que den cabida a la actividad cultural de las ciudades, reubicando el recinto ferial de ambas ciudades, generando un parque- recinto ferial en posición mas privilegiada, y conectado con la parada del tranvía y con el camino de Antonio Machado. Se incorporan al programa un hotel y espacios destinados a ferias, congresos, muestras y celebraciones.

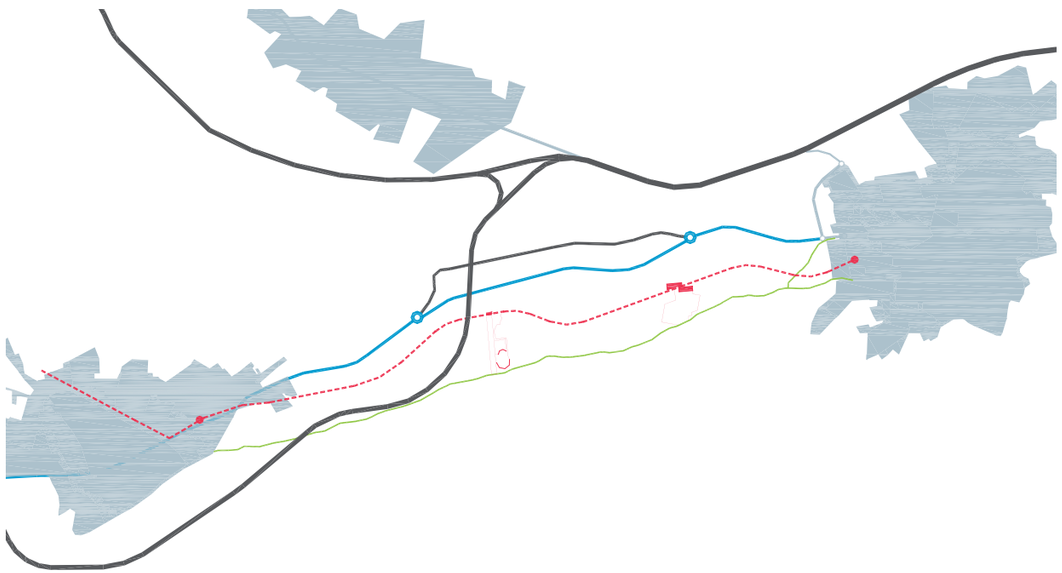
La tercera parada del tranvía se dota de un parque deportivo y de ocio al aire libre que viene a reubicar las pistas que desaparecen al construirse en su solar el intercambiador de Úbeda. Se organiza en diferentes plataformas adaptadas a la topografía que incorporan la escenografía del bosque y se constituyen en el soporte de actividades al aire libre y programas deportivos como son: piscinas de verano, un campo de fútbol y un pabellón cubierto con pistas, estancias deportivas, piscina cubierta y locales de restauración y ocio. Este pabellón se integra en el paisaje al aprovecharse una vaguada entre dos cerros, que se cubre dando continuidad a la plataforma principal del complejo, conectando la parada del tranvía con el camino de Antonio Machado a través del propio parque.

La segunda y tercera parada se encuentran conectadas a través de la recuperación del bosque galería y del parque central del Encinarejo.

01|7 Estrategia del Pentagrama

Uno de los factores de oportunidad que hace interesante la ordenación urbanística de estos suelos es la red infraestructural tan desarrollada que se está configurando. Debido a instancias de orden territorial ya analizadas, la zona quedará delimitada bajo la Y de enlace de las dos nuevas autopistas que confluyen en el ámbito. En fase de estudio del trazado se encuentra la construcción del tranvía de la Loma, que en principio pretende construirse por su trazado histórico paralelo a la autopista y sin conectar Úbeda y Baeza en continuidad, sino mediante un doble ramal.

La propuesta plantea como estrategia infraestructural un cambio de trazado del tranvía para llevarlo más al sur y conectar Baeza y Úbeda. Concretamente se organizan cinco infraestructuras de comunicación paralelas entre ambas ciudades de las cuales ya existen tres, una cuarta está comprometida en su inversión y la quinta se construiría con la ordenación urbanística. De Norte a sur; la autopista, la carretera, el nuevo eje urbano que denominaremos Avenida Parque, el Tranvía de la Loma y el camino de Antonio Machado. Cada una de estas vías aporta una forma de movilidad diferente; la de gran distancia, la movilidad con vehículo privado entre ambas ciudades, la movilidad dentro del nuevo núcleo urbano, el transporte público y el sendero para pasear. En función de las prestaciones de estas infraestructuras y de una lógica de paisaje se organizan franjas programáticas paralelas. De norte a sur; Áreas Productivas y Logística, entre la carretera y la autopista; equipamientos locales, grandes y medias superficies comerciales,



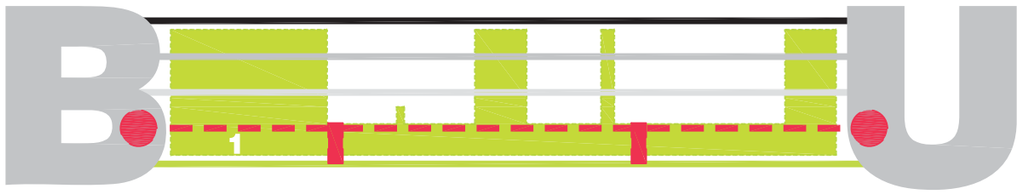
entre la carretera y la Avenida Parque; viviendas, entre la Avenida y el tranvía; y grandes equipamientos supramunicipales entre el tranvía y el camino.

Para evitar una excesiva racionalidad geométrica, sobre el "pentagrama" se incorpora secuenciadamente el sistema de corredores verdes que es el realmente determinante a la hora de definir las zonas edificables, como se ha explicado en el punto 3º. En la medida en que los corredores se trazan en función de elementos preexistentes en el soporte; vaguadas, cerros y masas forestales, desmontan la posible abstracción que promueven las infraestructuras.

Por otra parte las bandas programáticas se contaminan entre sí para generar continuidades urbanas, y evitar una zonificación que sólo estructura el espacio en relación a las franjas horarias del trabajo y el consumo. En este sentido aunque la mayor parte de las viviendas se localizan al Sur de la Avenida Parque, hay una buena cantidad de viviendas en la siguiente franja, e incluso algunas en torno a los corredores llegan hasta el parque empresarial, al igual que se introducen zócalos comerciales en los núcleos residenciales del Sur.

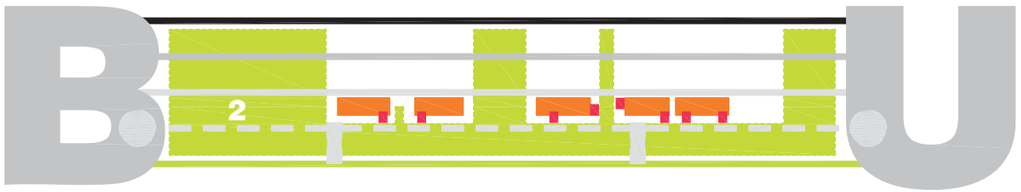
La localización de los dos grandes equipamientos de Parque Deportivo y Centro Cultural de Congresos y Ferias entre el tranvía y el sendero suponen la apuesta más singular. El objetivo es el de promover otras experiencias del territorio y el paisaje diferentes a las que se viven desde el coche y la calle. A espacios como estos, proyectados para actividades de ocio ocasionales, se plantea que, además de poder llegar en coche, se pueda ir en tranvía en 5 minutos o andando –máxima distancia 4 a 5 km-. Por otra parte, al situarse a cierta distancia de la Avenida introducen una tensión de actividad pública, de vida urbana en los tejidos más específicamente residenciales que les evita ser meras barriadas residenciales, quedando significadas por las macroarquitecturas junto a la que se encuentran.

El efecto combinado entre el camino Antonio Machado, los grandes equipamientos y los núcleos residenciales recortados por los corredores verdes, es la organización de una gran red de paseos de borde, que se asimilan como experiencia a los paseos marítimos o fluviales que tanta vida concentran en las ciudades en que se construyen.



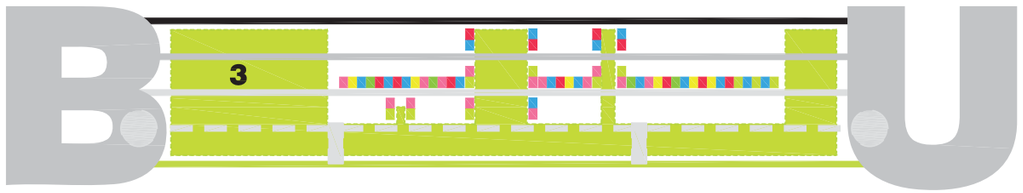
1| BANDA PAISAJE-CAMINO ANTONIO MACHADOTRANVÍA Y EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES

En la primera banda programática, se sitúan, configurando el frente paisajístico, los EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES - PARADAS DE TRANVÍA (en rojo) generando una conexión entre las paradas de tranvía y el camino de Antonio Mahado.



2| BANDA RESIDENCIAL, EQUIPAMIENTOS Y COMERCIAL S

En la Segunda banda se sitúan los paquetes residenciales principales “enganchados al nuevo viario urbano y al tranvía. Los equipamientos se sitúan dando al frente paisajístico y articulados con los espacios públicos.



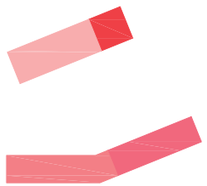
3| BANDA INTERMEDIA MIXTA: RESIDENCIAL + COMERCIAL L + EQUIPAMIENTOS

La tercera banda programática se concibe como un espacio híbrido de grandes paquetes comerciales combinados con elementos residenciales y de oficinas mezclados con equipamientos y elementos comerciales de menor escala. se concibe esta banda como un espacio amortiguador entre los espacios productivos y de actividades económicas mas intensas y los cluster residenciales.

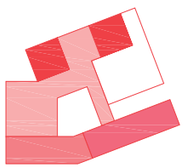
4| BANDA PRODUCTIVA Y DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

La cuarta banda, más al norte se trata del espacio prodctivo industrial y terciario, accesible desde la autovía al norte.

diversidad de tipos

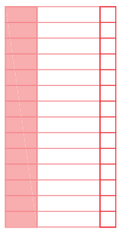


1



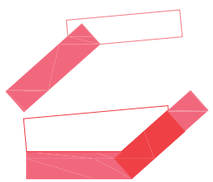
2

3

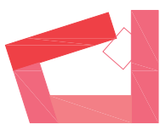


4

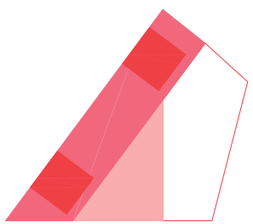
5



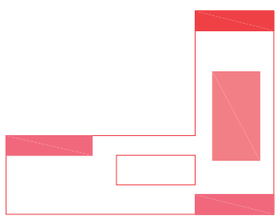
6



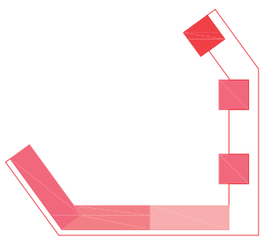
7



8



9



10

diversidad de usuarios

1 viviendas en bloque con espacio libre compartido y zócalo comercial

2 Combinación de bloque y torres con zocalos comerciales compartidos

3 Vivienda en Bloque con distintas crujías y tipos.

4 Vivienda Uni-Plurifamiliar: Consta de una vivienda principal y un módulo auxiliar que permite ser usada como taller, oficina o para generar un espacio doméstico.

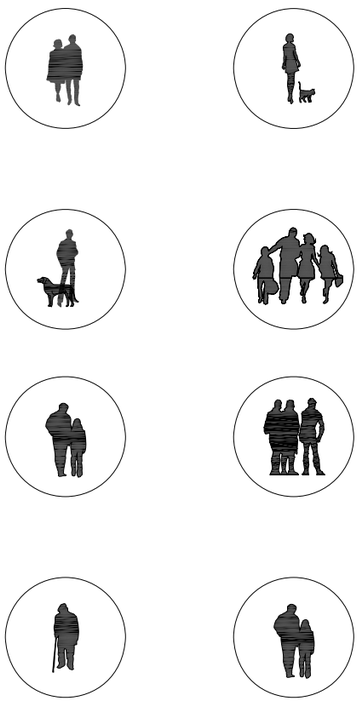
5- Vivienda unifamiliar con patios

7 Bloques de viviendas con zócalos comerciales compartidos

8 Zócalos comerciales con torres.

9- Primer cuerpo comercial y pastillas residenciales de apartementos y oficinas.

10 Combinación de bloque + torres residenciales con cuerpo inferior para aparcamientos.



Se persigue establecer un modelo residencial contemporáneo que de respuesta a las distintas problemáticas sociales actuales y futuras, que de cabida y se adapte a los distintos usuarios, mas flexible y mas personalizada.
Se pretende generar una alternativa al modelo residencial de urbanización convencional de las periferias urbanas carente de identidad y de sociabilidad que da respuesta únicamente a una pequeña parte de los modelos sociales generando en cierto modo situaciones de exclusión social y estandarización de los modos de vida. Las ventajas de una infraestructura pública, unos servicios compartidos, una oferta cultural, cercanía al lugar de trabajo, espacios libres y deportivos cercanos, transporte público o espacios adaptados para discapacitados son posibles desde un punto de vista ecológico a través de la implantación de un modelo residencial de vivienda colectiva de una cierta densidad.
Construir la diversidad residencial, pensar en modelos más complejos, que incorporen a colectivos diversos y que no piensen exclusivamente en el modelo de familia convencional es uno de los objetivos de este trabajo.
Las tendencias demográficas hacen pensar que en pocos años cambiará notablemente la estructura de la sociedad: el incremento de personas mayores, la incorporación de nuevas etnias a la población, personas que viven solas, familias monoparentales, profesionales que trabajan desde casa o que necesitan una especial asistencia, personas que residen en un espacio concreto por un tiempo limitado son cuestiones fundamentales para generar un modelo residencial cualificado.
Otro objetivo se basa en la incorporación de programas que permitan y faciliten el alojamiento a distintos tiempos y el alojamiento-equipamiento con servicios compartidos que den respuesta a las necesidades de colectivos que acceden a este territorio para las campañas de recogida de aceituna con necesidades específicas como son un nuevo albergue para trabajadores temporales que de respuesta a las masivas demandas puntuales y que pueda funcionar durante el resto del año para otros colectivos. También se incorpora un alojamiento- unidad de DIA para personas mayores.
De este modo uno de los objetivos es plantear modelos residenciales mixtos, que permiten una diversidad de tipos, conectados con acceso viario y conexión a un espacio libre, que pretende generar relaciones visuales con el paisaje y conectarse con el itinerario de espacios libres y carriles bici.
Otro de los objetivos del trabajo es plantear un modelo residencial que permita entender la vivienda como no como un valor especulativo o de lujo sino como un derecho básico para todos los colectivos. De este modo acercarnos a los estándares de Vivienda Protegida de las regiones mas avanzadas como el País Vasco con un 60% de VPO.