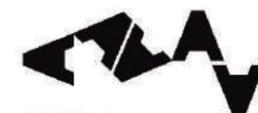


*ESPACIOS OLVIDADOS
DENTRO DE LA CIUDAD*

Y SU PERCEPCIÓN



ETSAVA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID



Universidad de Valladolid

*ESPACIOS OLVIDADOS
DENTRO DE LA CIUDAD*

Y SU PERCEPCIÓN

MIA _ MÁSTER EN INVESTIGACIÓN
E INNOVACIÓN EN ARQUITECTURA.

INTERVENCIÓN EN EL PATRIMONIO,
REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN.

*AUTOR: LETMA HANYK ORTIZ ORTIZ
TUTOR: EUSEBIO ALONSO GARCÍA*

PRESENTA:
TRABAJO FIN DE MÁSTER

Valladolid, España. Septiembre, 2020.

ESPACIOS OLVIDADOS

DENTRO DE LA CIUDAD Y SU PERCEPCIÓN



Imagina un paseo común por la calle... Te detienes para observar todo lo que te rodea, grandes edificios, personas, pájaros, autos... Incluso el aroma que sale de la panadería, el ruido que ocasiona el viento entre los arboles y sobre todo los coches, por ello decides continuar.



INDICE

1. INTRODUCCIÓN
 2. OBJETIVO, METODOLOGÍA E INTERÉS DE ESTUDIO
 3. ESPACIOS PÚBLICOS DEGRADADOS DENTRO DE LAS CIUDADES
 - 3.1. Conceptos
 - 3.2. Lugares
 - 3.3. Casos de Estudio
 4. UBICACIÓN E HISTORIA
 5. ANÁLISIS URBANO
 - 5.1. Usos del suelo
 - 5.2. Equipamiento y Espacios Libres
 - 5.3. Sistema Viario
 - 5.4. Mapa del miedo
 - 5.5. Áreas isófonas
 - 5.6. Soleamiento y Radiación Solar
 6. EJEMPLOS ANÁLOGOS
 - 6.1. La proyección a través del paseo
 - 6.1.1 High Loop
 - 6.1.2. Puente peatonal: Callus
 - 6.1.3. Parque elevado y puente peatonal: Paleisbrug
 - 6.2. Conclusión
 7. DIAGNÓSTICO
 - 7.1. Trazado vial
 - 7.2. Espacio Público
 - 7.3. Accesibilidad
 - 7.4. Puntos de encuentro
 8. PROPUESTA URBANA
 - 8.1. Avenida Salamanca
 - 8.2. Puente Adolfo Suárez
 - 8.3. Puente Isabel la Católica
 - 8.4. Puente Del Poniente
 9. CONCLUSIONES
- ANEXOS
- BIBLIOGRAFÍA

Ahora imagina que sigues andando y te encuentras con algo que consideras común dentro de la ciudad; un puente. Y te das cuenta de lo inhabitual que puede ser detenerte a observar desde ese punto las vistas que obtienes estando a esa altura...



1. INTRODUCCIÓN

“Aprendemos a conocer, por experiencia, una parte de la ciudad.”¹

El comportamiento humano va de acuerdo al tipo de percepción de cada individuo en relación al entorno en el que se encuentre; casa, calles, puentes, parques, trabajo, etcétera.

Se trata de un proceso cognitivo por el cual reacciona con menor o mayor aprecio del espacio que le rodea, por ello resulta incuestionable la manera en que la conducta diaria se vuelve cada día más apresurada.

La percepción no es simple dentro de la ciudad. Entre los estímulos de la publicidad, en donde la observación es difícil y el comportamiento de cada persona es distinto, existe una serie de procesos el cual no es fácil de agrupar.

La arquitectura en el espacio público, dentro de las ciudades siempre ha tenido un carácter directo en relación con los usuarios, el cual, se ha convertido en una idea monótona cada vez mas evidente con la necesidad de crear calles y avenidas por el hecho de llegar mas rápido de un lugar a otro. Resultando, más tangible la falta de plusvalía y escala de acuerdo a los ocupantes, dando por hecho que el vehículo necesita más espacio, tanto como para trasladarse como para aparcar, dejando por un lado todos los sentidos y la percepción peatonal.

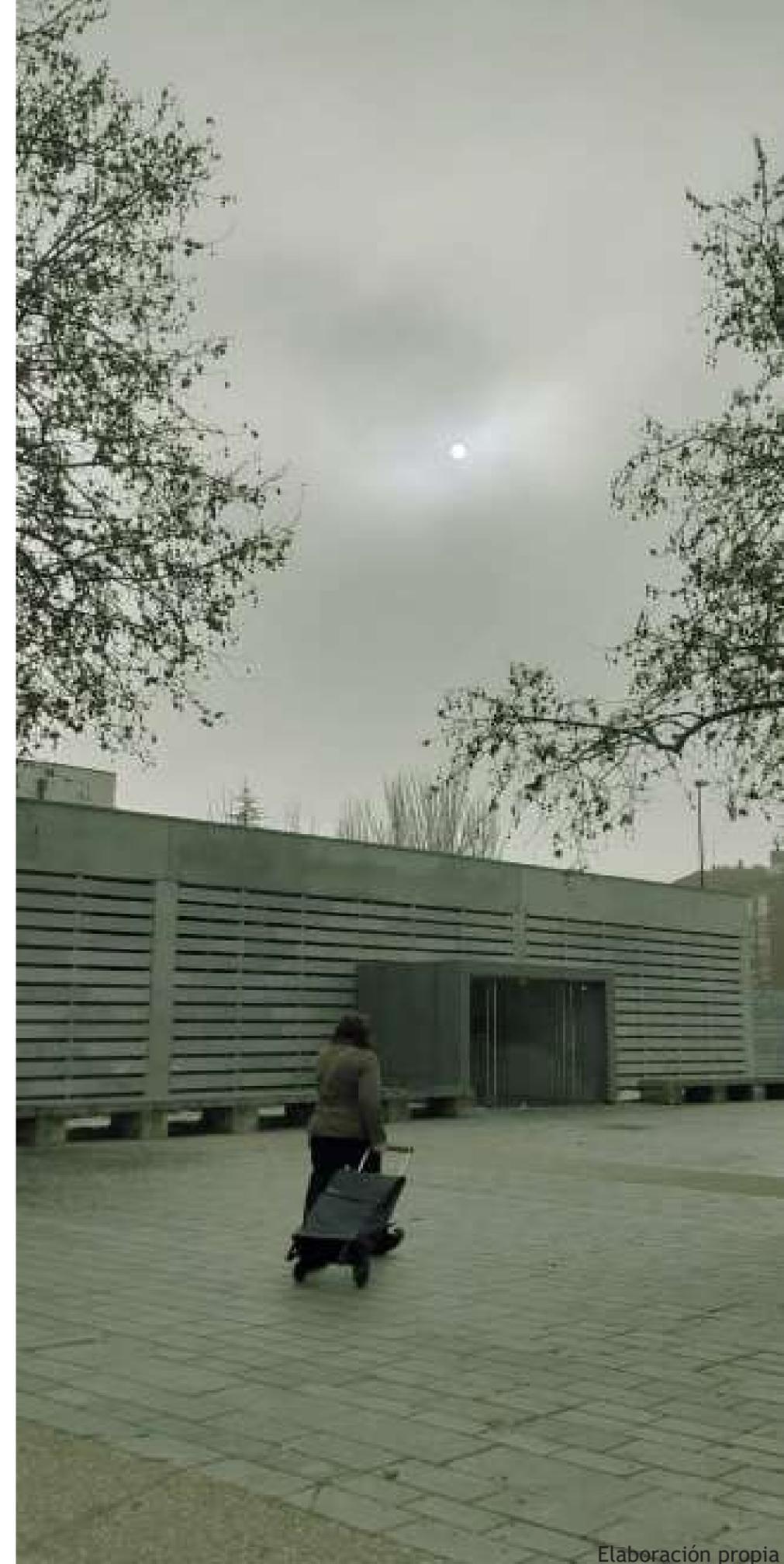
Como consecuencia de ello, se pierde la idea de la contemplación, el poder percibir un lugar de la ciudad de una manera apreciable en la cual se pueda tener un momento de interacción con el entorno natural y construido.

Sin embargo estos espacios, cual sea, se van caracterizando de una manera más agresiva dadas las circunstancias, puesto que en la actualidad son propensos a opiniones y percepciones negativas en cuanto a la seguridad.

Es por ello que la percepción y la conducta deben de ir de la mano instaurando entendimiento de concienciación del entorno y de seguridad. Recordando que somos seres emocionales, con sensibilidades singulares creando recuerdos todos los días incluyendo al entorno que nos rodea.

¹ Antoine S. Bally. *La percepción del espacio urbano*. (1979).

Se ha perdido cada vez más, el notar lo que nos rodea, es decir, el entorno donde siempre suceden cosas el cual no nos damos cuenta que lo tenemos allí y solo lo percibimos de manera negativa cuando prestamos un poco más de atención por el hecho de caminar solos y no aprender a apreciar realmente nuestro entorno...



2. OBJETIVO, METODOLOGÍA E INTERÉS DE ESTUDIO

La necesidad ligada a la búsqueda de brindar espacios seguros a los usuarios, desde siempre ha sido la idea principal a la hora de proyectar las ciudades, sin embargo muchas veces se solucionan de manera directa y funcional, perdiendo todo sentido de contemplación o de mixtura de usos.

Este trabajo se centra en intervenciones que intentan crear nuevas áreas de interés en las ya existentes dentro de las ciudades, tomando la ciudad de Valladolid, España, como caso de estudio, analizando su historia, contexto e influencia en algunos de los puentes de uno de los ríos más importantes del país: el Río Pisuerga. Y una de las carreteras que ha quedado inmersa en el crecimiento de la ciudad, albergando equipamientos y áreas de gran escala para los usuarios: Avenida Salamanca. No se trata de crear más espacios, sino de la reapropiación de los ya existentes, donde se recuperen zonas de la ciudad y se les dote de otro carácter para reajustarlos a las necesidades actuales.

Para fines de este trabajo se ha tomado como base el mapa del miedo de la ciudad de Valladolid, en el cual éstos espacios de interés se encuentran sumergidos dentro de las zonas de riesgo. Estos espacios se desarrollan correctamente dentro de la ciudad, su funcionalidad principal, la cumplen, sin embargo éstas áreas tienen la ventaja de poder contener una mixtura de usos para los ocupantes.

Es así que se plantea el verificar a través de ejemplos análogos la reestructuración de espacios inseguros a seguros en relación con los sentidos.

Es por ello que a lo largo del contenido se analiza cómo se relaciona con la ayuda de la arquitectura la transformación de los espacios homogéneos, en espacios de liberación sensorial.

Lugares o zonas en las que alguno de los sentidos se agudice y se desconecte de la ciudad estresante y brinde a los usuarios la percepción de seguridad.

Se presenta una definición clara y concisa de acuerdo con la Real Academia Española del Diccionario de la Lengua Española de las palabras claves de este trabajo, para conocimiento de una misma ideología en cuanto a su comprensión.

Percepción: Sensación interior que resulta de una impresión material hecha en nuestros sentidos.

Fenomenología: Descripción de las entidades y cosas presentes a la intuición intelectual, logra captar la esencia pura de dichas entidades, trascendentes a la misma conciencia. (Edmund Husserl).

Contemplar: Poner la atención en algo material o espiritual.

Seguridad ciudadana: Situación de seguridad pública y de libre ejercicio de los derechos individuales, cuya protección efectiva se encomienda a las fuerzas de orden público.

El interés de estudio recae principalmente debido a la percepción de primera persona que se nota al llegar a la ciudad de Valladolid.

De la cual se obtiene un panorama a simple vista que la mayoría de sus habitantes están tan inmersos en la vida cotidiana de estas áreas, que ya no se fijan en su entorno. No existe ese interés por contemplar el paisaje o esa conexión con la naturaleza que se tiene de un lugar a otro y/o tener una percepción de inseguridad por las noches por el hecho de que las condiciones se tornen frías, oscuras y silenciosas. Así mismo como también de aquellas personas que se toman un segundo de su tiempo para tomar una fotografía o mirar más allá de puente en sí y no tener un área para el disfrute de las mismas.

Sin embargo desde la postura de la arquitectura, se pueden crear condiciones de experiencias a través de los sentidos que no siempre se es consiente pero que la percepción es capaz de captar.

“Alegría ¡Cómo olvidarla! Pienso que una obra alcanza la perfección cuando no excluye la emoción de la alegría, alegría silenciosa y serena para ser disfrutada en soledad.”²

² Luis Barragán. *Discurso de ceremonia de los premios Pritzker* (1980).

En palabras de Saskia Sassen³ menciona que la ciudad se ha convertido en el soporte de nuevas exigencias: las del capital global, para el que tiene un valor instrumental, y las de las poblaciones desfavorecidas, a menudo tan internacionales como el capital. A partir de esta “desnacionalización” del espacio urbano y de sus nuevas demandas podemos preguntarnos a quién pertenece la ciudad. Es un espacio que está físicamente centralizado y atrapado entre los lugares estratégicos concretos y a la vez es transterritorial, puesto que enlaza puntos geográficamente alejados pero intensamente conectados unos con otros, es decir, las ciudades se han vuelto puntos estratégicos para la constitución de comunidades e identidades translocales (memoria).

Es comprensible la complejidad de un fenómeno como la ciudad obliga a establecer límites y alcances muy precisos al respecto de las cuestiones que se han de estudiar.

Sin embargo además se plantea otro aspecto importante de la ciudad desde el punto de vista de la urbanización de acuerdo con Francesc Muñoz (2008) a través de Eduardo Gutiérrez⁴ en su tesis doctoral que define la urbanización como:

“A través de la especialización funcional, la segregación de la forma urbana y la tematización del paisaje, la ciudad experimenta un proceso de simplificación y banalización que afecta tanto el territorio construido como los comportamientos de quienes lo habitan”
(Muñoz 2008:67)

Y señala que precisa de 4 nuevos requerimientos urbanos:

1) La imagen como primer factor de la producción de la ciudad.

Por ejemplo con la construcción de edificios singulares para la configuración de skylines que se olvidan del contexto.

2) La necesidad de condiciones suficientes de seguridad urbana.

Normalmente esto se traduce en mecanismos de control que norman los comportamientos en la ciudad

3) La utilización de algunos elementos morfológicos de la ciudad como el espacio público en términos de “playas de ocio”.

Esto lleva a cuestiones como la tematización de algunas zonas de la ciudad y lo que podrían plantearse una estetización elevada a la máxima potencia (Remesar 2010) configurando una especie de escenografías que contribuyen a este fenómeno.

4) El consumo del espacio urbano a tiempo parcial, que implica el predominio de comportamientos vinculados a la experiencia del visitante entre lugares, más que a la del habitante de un lugar.

Ejemplos de esto son comunes en los centros históricos de muchas ciudades donde abundan espacios de ocio y consumo o “con los nuevos espacios públicos para congregarse en momentos puntuales como la explanada del Fórum 2004 en Barcelona.” (Remesar, 2010)

³ Saskia Sassen. *La ciudad global “La ciudad global y las nuevas líneas político-culturales”*. (1995).

⁴ Eduardo Gutiérrez Juárez. *El papel del espacio colectivo dentro de los procesos de regeneración urbana*. (2017).

¿Cómo sería tú ciudad ideal?

Una pregunta muy ambiciosa sin duda alguna.

Sin embargo la apuesta de las nuevas aportaciones serán sobre-pensar lo ya existente para poder adecuar lo que ya está construido con un nuevo uso y sentido de re-apropiación.



3. ESPACIOS PÚBLICOS DEGRADADOS DENTRO DE LAS CIUDADES

En todas las ciudades del mundo, sin importar que tan densa sea su población, existen espacios públicos dentro de las mismas pensadas exclusivamente para y por el coche y no para la vida pública andante y/o paseante. Ocasionando espacios muy complejos en cuestión de escalas referente a los usuarios que ocupan estas infraestructuras, siendo muchas veces inaccesibles y por ende no utilizados y degradados.

Estas áreas van quedando rezagadas o utilizadas de manera exprés, que la mayoría de las personas no se dan cuenta del entorno en el que se encuentran.

3.1. Conceptos

En este contexto, el espacio público se entiende como calles, callejones, edificios, plazas, puentes, parques, entre otros: todo lo que puede ser considerado como parte del entorno construido.

También se debe tener entendida la vida pública, en el sentido más amplio, como todo lo que tiene lugar entre los edificios, a la escuela, en los balcones, sentado, de pie, caminar, andar en bicicleta, etc. Es todo lo que se puede hacer al salir y observar lo que sucede.

De acuerdo con Pallasma a través de Aldrete⁵ argumenta que para producir una arquitectura que “celebre la vida” (Goethe) es necesario involucrar todo los sentidos a la vez, ya que el propósito de la arquitectura debe ir más allá de

ella misma para así volvernos conscientes tanto del ámbito que vivimos cotidianamente como de nosotros mismos.

Propone reconocer la importancia, un tanto olvidada, del sentido del tacto y de la visión periférica, esa visión no enfocada pero prioritaria en nuestro encuentro con el mundo.

La arquitectura ha crecido a lo largo de la historia conceptualizada de manera racional y funcional acoplándose a los movimientos arquitectónicos de cada momento pero la mayoría de las veces dejando al usuario como algo abstracto, como algo añadido, algo sin emociones y sensaciones, que por ende es lo que caracteriza y distingue a las personas de otras especies, la manera de poder crear un entorno construido que ponga a prueba los sentidos a través de experiencias es la base de la re indicación de la arquitectura.

Estas cuestiones no son actuales, puesto que es la idea principal del movimiento “posmoderno” de entre los años sesenta y setenta busca humanizar la arquitectura que dejó el movimiento “moderno”. Que apoyados con otras disciplinas como la sociología, la psicología y otras ciencias del comportamiento, dieron cabida al usuario con percepciones y emociones pero sin dejar la racionalidad.

Así pues, se debe tener entendido que en la arquitectura se experimentan todos los sentidos: vista, tacto, olfato, oído e inclusive el gusto a través de los otros. Por ello el sentido común de un habitad social debe buscar la contemplación y la interacción en las zonas públicas.

Parafraseando la noción del prolifero Antoine S. Bally, en La percepción del espacio urbano de 1979, el entorno natural y construido, explica en parte, el comportamiento de los humanos a través de numerosos resultados de estudios empíricos, pero que precisan el papel del entorno. En la medida en que la ciudad y el hábitat crean determinados tipos de percepción, memorización y comportamiento, la calidad de la concepción depende de los géneros de vida que hará surgir. Y cabe dividirlo en tres componentes:

- Características físicas. (Forma: Diseño y percepción)	- Paisaje - Condiciones, dimensiones y densidad de casas - Escala, esquema lógicos y puntos de referencia - Servicios
- Peculiaridades sociales. (Función: Uso y actividad)	Clases socioeconómicas, etnias Amistad entre vecinos
- Rasgos simbólicos (Símbolo: Significado y representación)	Sentido de identidad Valores y prestigio

⁵ Aldrete-Hass J. A. *Arquitectura y percepción*. (2007).

En ese sentido y como sostienen una variedad de autores, por medio de Manuel delgado⁶ para Goffman⁷, la atención por la versatilidad y dinamismo de los microprocesos sociales era del todo compatible con la puesta en evidencia de que la interacción está gobernada por regulaciones sociales ajenas y anteriores a la situación.

Es más, es a él a quien cabe el mérito no sólo de contemplar como la acción situada encarna el orden social establecido, sino la manera cómo los intervinientes en cada interacción están contribuyendo de forma activa a su mantenimiento, aviniéndose en todo momento a colaborar y luchando por mantener a raya cualquier factor que lo amenace.

La perspectiva interaccionista -como ocurre con la etnometodológica⁸, las teorías de la conversación y otras variables de construcción cognitivista- trabaja a partir de un supuesto troncal que otorga a los intervinientes en cada encuentro la capacidad de determinar o intentar determinar en el curso mismo de la acción lo que en ella va a suceder.

Esa perspectiva no niega que ciertos determinantes estructurales -por ejemplo los derivados de una estratificación clasista, étnica o de género o cualquier otra forma de jerarquización social- tengan un papel importante en la coproducción de consenso y en las transacciones comunicacionales, pero éstas no son una mera reverberación de esas relaciones asimétricas, sino “otra cosa”, y otra cosa para la que libertad de decisión y acción de los individuos es decisiva.

Es por ello, que brindar una plurivalencia de acontecimientos en un área trae consigo, no solo la apropiación del lugar para los usuarios, sino la libertad de elegir la acción a realizar en el momento que ellos eligen.

Las situaciones que se brindan a los usuarios ya están plasmadas y sobre todo desarrolladas en las áreas de interés, las variables determinantes que se obtienen son las que por último toma el usuario, brindando un valor añadido por la aceptación de su entorno.

Así pues, se trata de implantar grandes polos de atracción simbólica, todos ellos homogéneos y banales, en especial en territorios en vías de “regeneración”, y en todos los casos formando parte de las técnicas de marketing que le están sirviendo a las ciudades para resultar atractivas a las grandes inversiones internacionales en sectores como las nuevas tecnologías, la construcción o el turismo.

Las investigaciones realizadas por la gran diversidad de autores en referente al “momento” que conlleva una acción realizada por una o varias personas en un entorno determinado como lo es el caso de lo urbano dentro de una ciudad, contiene numerosas referencias en cuanto a la apropiación del espacio y como se comportan los seres humanos desde la filosofía, la psicología, la sociología, la arquitectura, entre otras disciplinas que también están implícitas en el entorno, puesto que todos tienen que ver con el principal elemento que es

el usuario y que muchas veces se deja rezagado, hoy en día se torna cada vez con mayor presencia y su manera de como lo percibe o como lo denota de manera inconsciente pero que acepta y apropia de forma positiva, dando sentido y calidad a la ciudad desde una perspectiva social.

⁶ Manuel Delgado. *El espacio público y otras ficciones urbanas - "Sobre el orden social en el plano de la interacción"*. (2011).

⁷ Erving Goffman: Sociólogo y escritor considerado como el padre de la microsociología (Unidades mínimas de interacción entre personas; grupos reducidos).

⁸ Etnometodología: Investigación empírica (logía) de los métodos (métodos) que utilizan las personas (etno) para dar sentido y producir, al mismo tiempo, la actividad social cotidiana.

3.2. Lugares

¿Realmente percibimos la arquitectura y el paisaje de manera diferente? ¿O sólo encontramos grados diferenciados de encierro, escala y materiales? ⁹ Dentro de la red de espacios públicos aparecen espacios con caracteres diferentes, como son el de estancia o de transición. Tal es el caso como los puentes, que son los conectores entre ambas zonas (este y oeste) de la ciudad de Valladolid, que está dividida por el río que se expresa de manera inconsciente como una barrera natural. Pero no solo ello, la falta de congruencia de escala respecto al usuario en la avenida Salamanca es plasmada dentro de la percepción de los ciudadanos como insegura.

Como se muestra en la ilustración, los espacios públicos son sitios donde se pueden apreciar diferentes tipos de actividades¹⁰. Lugares que pueden contener una gran mixtura de usos la cual pueden ser desde el carácter necesario hasta las múltiples actividades opcionales.

Los estudios sobre el movimiento y la estancia puede ayudar a descubrir las barreras y establecer claramente los caminos y lugares de estancia.

El sentido de la observación es primordial para proyectar y brindar a los usuarios el sentido de pertenencia. Las ventajas de los espacios públicos abiertos es la capacidad de incluir diferentes usos al mismo tiempo, brindando a la vez paisajes y/o vistas que permiten el percibir de manera directa la naturaleza.

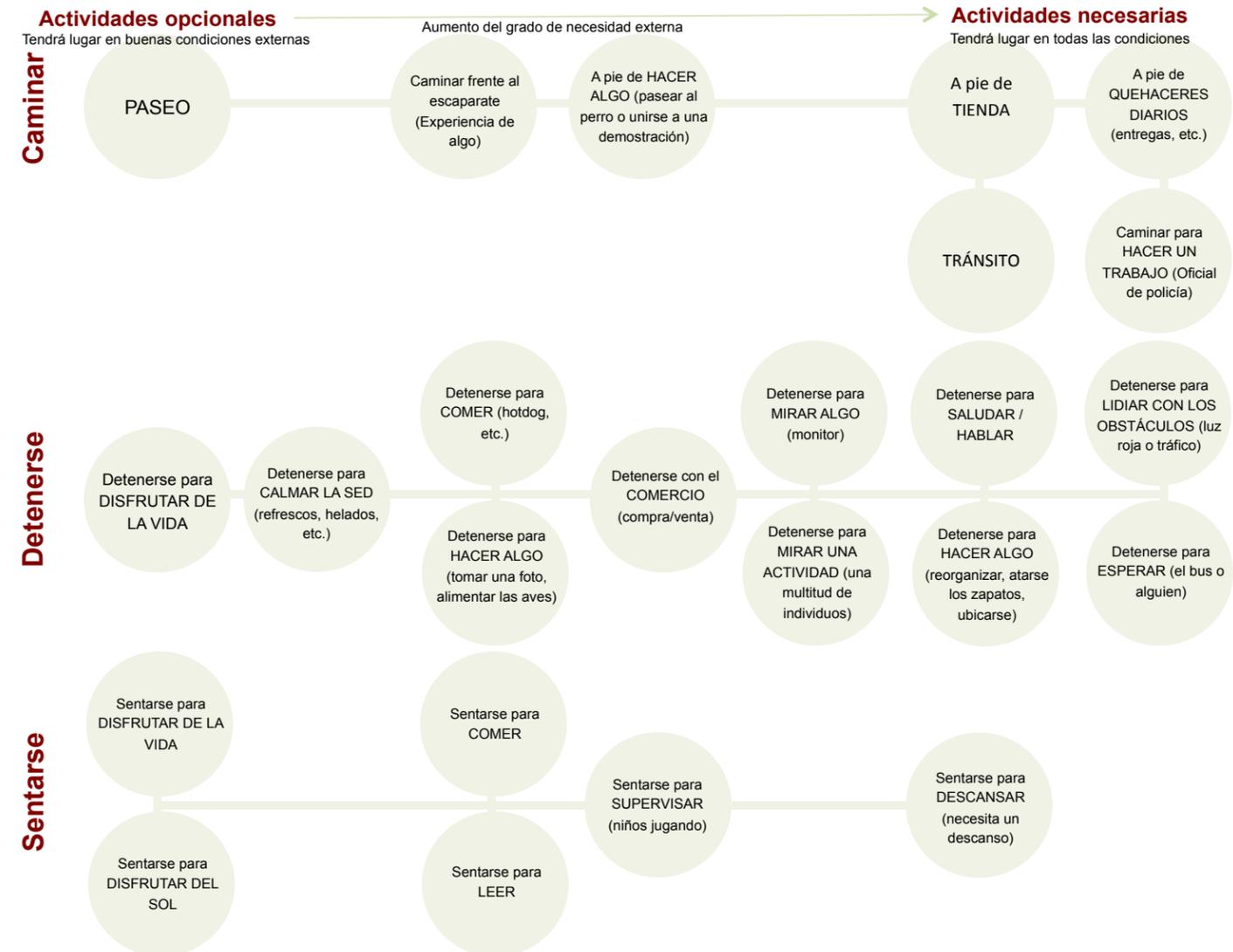


Ilustración 1. Diferentes tipos de actividades.

Fuente: How to Study public Life. Traducción propia.

Para fines de este trabajo, acotando las líneas de estudio se definen como espacio público a los puentes y avenidas que reciben una gran concentración de ciudadanos tanto de manera peatonal como vehicular, y en algunos casos incluyendo ciclistas.

⁹ Marc Treib. Paisajes en movimiento: Ojo y encierro a través de Aldrete-Hass J.A. en *Arquitectura y percepción*. (2007).

¹⁰ Gehl, J. *How to Study Public Life*, (2013).

En el apartado *"poética del habitar y apropiación del espacio"* de Emilio Martínez¹¹, señala la preocupación que comparten diversos autores por el despliegue de la vida cotidiana, la vinculación afectiva y simbólica del grupo con los espacios cotidianos (preferentemente el de la vivienda), la forma en que se enfrentan los espacios objetivos materiales (lo construido, en clave funcional) desde las representaciones y vivencias del espacio subjetivo, el del sujeto. Una misma vocación se encuentra en M. de Certau, P. Mayol o en la psicología espacial de Moles- Rohmer. A pesar de las diferentes perspectivas analíticas, hay un mismo interés respecto al despliegue de los procesos sociopsicológicos implicados en la apropiación espacial, procesos relativos a las prácticas del y en el espacio, a los usos, percepciones y representaciones en y del espacio.

También enfatiza la diferencia entre la falsa equivalencia entre el habitar y el hábitat (pura abstracción funcional), un desplazamiento engañoso que se gesta en el propio curso del establecimiento del espacio abstracto.

Mientras que el hábitat se sitúa en un plano morfológico, descriptivo y normativo (módulos y modelizaciones), mientras define un espacio dominado y de dominación predominante (el lugar de habitación), el habitar se resuelve en su propio despliegue rutinario, creativo y múltiple. Y aquí se vincula con el concepto de apropiación en un sentido similar al que manejaba en las reflexiones sobre la vida cotidiana:

"...habitar, para el individuo o para el grupo es apropiarse de algo. Apropiarse no es tener en propiedad, sino hacer su obra, modelarla, formarla, poner el sello propio. Esto es cierto tanto para pequeños grupos, por ejemplo la familia, como para grandes grupos sociales, por ejemplo quienes habitan una ciudad o una región"

El habitar acredita a la vez actos múltiples y yuxtapuestos: vivir, inventar, imaginar, madurar, crear el espacio cotidiano, codificarlo y descodificarlo, siguiendo pautas culturales diversas, en un ir y venir a la vez práctico, lúdico y simbólico.

Habitar es también, como lo expresaba Maïte Clave, insertarse en un vasto círculo de relaciones y paisajes por descubrir.

"Construir y pensar son siempre, cada uno a su manera, ineludibles para el habitar. Pero al mismo tiempo serían insuficientes para el habitar mientras cada uno lleve lo Suyo por separado el lugar de escucharse el uno al otro. Serán capaces de esto si ambos, construir y pensar, pertenecen al habitar (...). Los mortales pueden llevar el habitar a su plena esencia] cuando construyan desde el habitar y piensen para el habitar"¹²

¹¹ Emilio Martínez. *Configuración urbana, habitar y apropiación del espacio*. (2014).

¹² Hölderlin. *Poéticamente habita el hombre*.

Puentes

Los orígenes de estos elementos remota desde la idea de dejar caer un tronco sobre un arroyo o caudal natural para pasar al otro extremo, hasta la actualidad, mejorando y conteniendo una mayor funcionalidad respecto a sus ocupantes. Sin embargo muchos de ellos se proyectaron con la idea de poder cruzar con el vehículo para conectar ciudades y generar el flujo de tránsito sin importar las barreras naturales.

Cabe mencionar que este tipo de elementos dentro de la ciudad no se planteaban con el sentido de la contemplación puesto que los ideales y la funcionalidad es un poco distinta a la de hoy en día.

Siendo éstos de manera metafórica la sutura de la ciudad.

Avenida

Como ocurre en muchas ciudades y del cual proviene el caso de estudio, la mayoría de las avenidas se crean con la idea de carreteras en las periferias de las ciudades, sin embargo, la expansión de la población hace que queden sumergidas dentro de éstas y se traten de acoplar a un funcionamiento nuevo.

Lo cual recae en una problemática, puesto que la memoria de esas nuevas avenidas eran de circulación rápida, y muchos usuarios no respetan las nuevas normas de circulación, que evidentemente es más lento. Cabe mencionar que la dimensión de estas nuevas avenidas están sobre escaladas respecto al usuario y la importancia del coche sobre el peatón se refleja de manera directa en estas vías públicas.

3.3. Casos de estudio

Los casos de estudio parten del análisis hecho a través del mapa del miedo¹², identificando las áreas con problemas de seguridad, la cual, éstos están dentro de las zonas de riesgo, ya sea por ausencia de personas y actividades en calles peatonales o por el ser un puente un tanto solitario.

Actualmente la ciudad de Valladolid tiene 12 puentes y 2 pasarelas a lo largo del río Pisuerga. De las cuales la mayoría se construyeron en el siglo XX, según el ensanchamiento de la población, es por ello que el número de puentes ha ido incrementando a través del tiempo.

Puente - año

- Puente Mayor de Valladolid (1080)
 - Puente Colgante (1865)
 - **Puente del Poniente (1954)**
 - **Puente Isabel la Católica (1956)**
 - **Puente Adolfo Suárez (1961)**
 - Puente Arturo Eyries (1961)
 - Puente Cabildo (1989)
 - Puente Juan de Austria (1990)
 - Puente de la Hispanidad (1999)
 - Puente de la Condesa Eylo Alfonso (1999)
 - Puente Santa Teresa (2011)
 - Puente de la Ronda Exterior VA30 (2014)
-
- Pasarela Museo de la Ciencia (2004)
 - Pasarela Pedro Gómez Bosque (2011)

Para fines de este trabajo se han delimitado el número de puentes a proyectar y el recorrido de la avenida Salamanca, como se muestra en la siguiente ilustración, de acuerdo con el mapa de miedo y su importancia dentro de la ciudad.

Cabe recalcar que uno de los principales factores de esta investigación es el sentido de la percepción, lo cual, éstas áreas de estudio tienen el potencial de efectuar dicho interés, ya que ofrecen al usuario actualmente vistas y entornos agradables con respecto a la naturaleza, sin embargo, no están hechos para albergar una mixtura de usos, siendo imprescindible para evitar que estos tipos de espacios públicos no sean olvidados en la percepción de las personas. Aportando a los mismos, seguridad y emociones afectuosas.

Los casos de estudio quedan dentro de los siguientes barrios de la ciudad, siendo totalmente opuestos en tanto características físicas como histórica, puesto que el río siempre ha representado una barrera natural.

¹² Mapa del miedo Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid: Área de Urbanismo, infraestructura y Vivienda.

Centro de Cartografía, delineación y Evaluación Urbana.

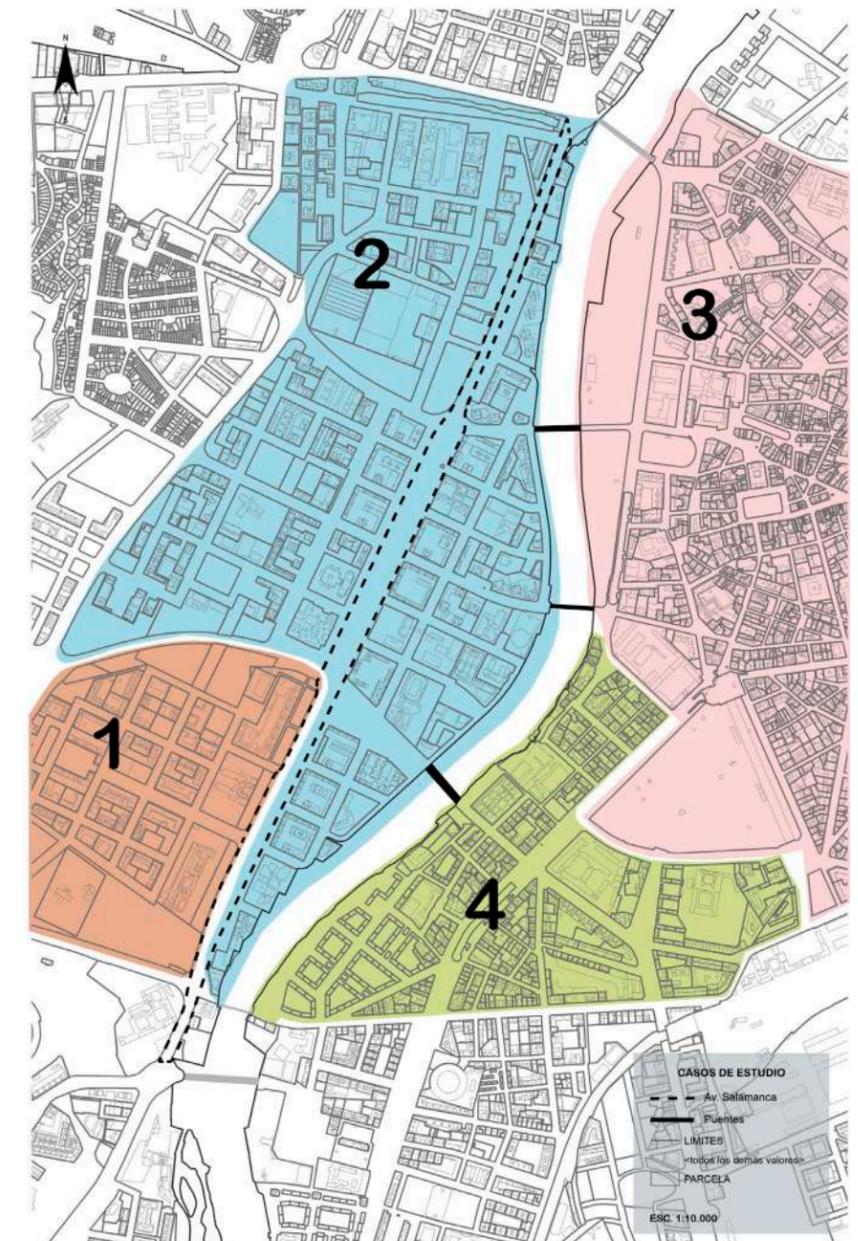


Ilustración 2. Delimitación de los casos de estudio.

Fuente: Elaboración propia.

1. Villa del Prado
2. Huerta del Rey
3. Centro (Casco Histórico)
4. Paseo Zorrilla Norte

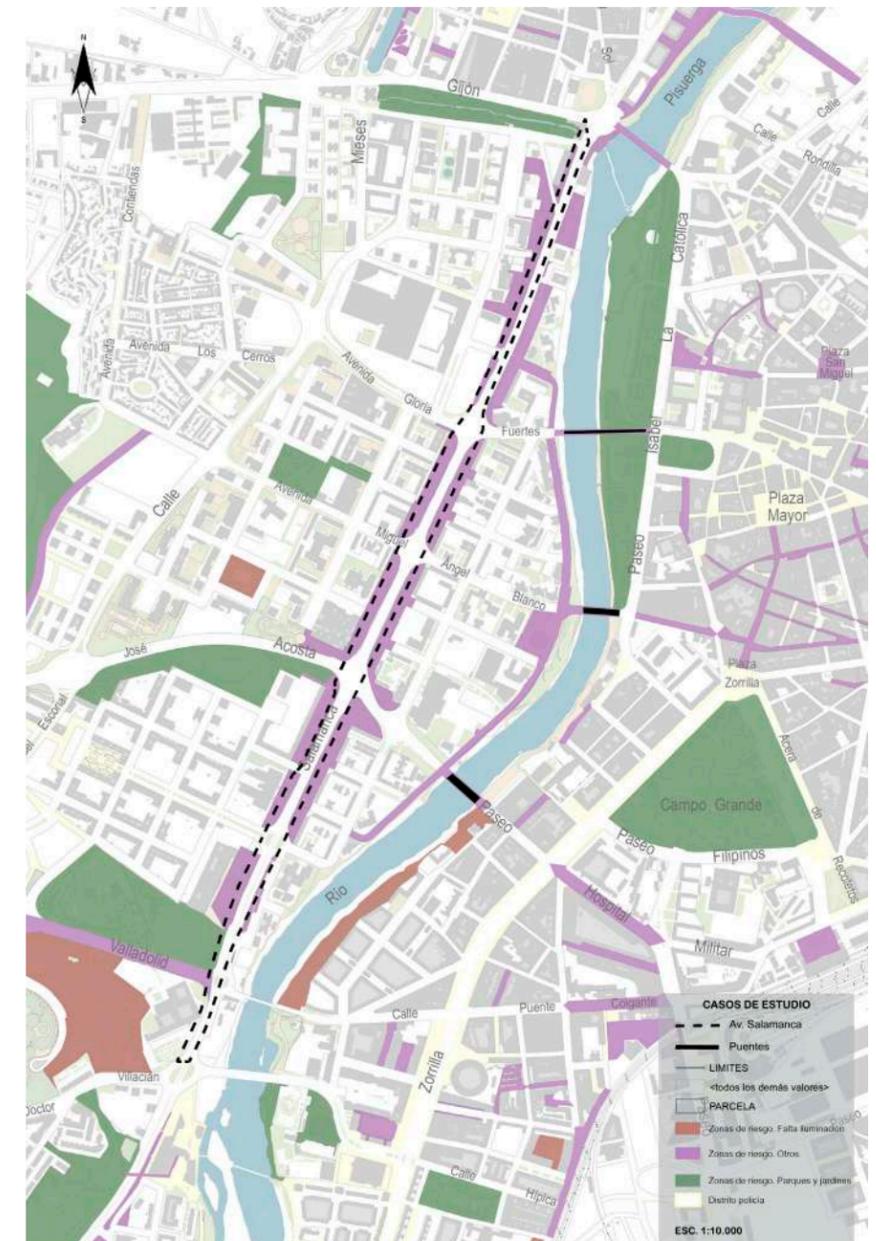


Ilustración 2.1. Mapa del miedo, Valladolid.

Fuente: Ayuntamiento de Valladolid.

Este mapa muestra la percepción que tienen los usuarios en relación con los casos de estudio, y se observa que se encuentran sumergidos en las áreas de miedo por ser zonas con muy poca visibilidad y poca circulación de peatones, claramente no se incentiva el paseo en dichos casos por que al estar de manera paralela con la avenida paseo Zorrilla absorbe todo por completo.

“Una fuente nos trae paz, alegría y apacible sensualidad y alcanza la perfección de su razón de ser cuando por el hechizo de su embrujo, nos transporta, por decirlo así, fuera de este mundo.”¹³

Puentes

La delimitación de estos casos de estudio, se desarrolla a través de su ubicación respecto al otro caso de estudio, dentro de la misma ideología pero desde otro ámbito diferente, que si bien no son todos los puentes de conexión, son justo los puentes que quedan dentro del corazón de la ciudad¹⁴.

Así pues, se analiza su importancia histórica, lo cual, tienen en común estos tres puentes que son desarrollados en la época del siglo XX, que es cuando finalmente la ciudad de Valladolid da el salto definitivo al otro lado del río que hasta esos años era lo que la delimitaba, dando pie a nuevos barrios y siendo los puentes de suma importancia para estructurar los nuevos asentamientos y comunicarlos con la ciudad tradicional.



¹³ Luis Barragán. *Discurso de ceremonia de los premios Pritzker* (1980).

¹⁴ Teniendo en cuenta toda la extensión territorial que se ha expandido la población actualmente.

¹⁵ Ayuntamiento de Valladolid. *PIMUSSVA* (2015).

A continuación de acuerdo con el Plan Integral de Movilidad Urbana y Segura de la Ciudad de Valladolid (PIMUSSVA)¹⁵ se describen de manera muy general los puentes de interés:

Ortofoto 1. Localización de los puentes de estudio

Fuente: www.ign.es

1. P. Del Poniente
2. P. Isabel la C.
3. P. Adolfo Suárez

- Puente del Poniente (1954)

Este puente conecta la Avda. Salamanca con el Paseo de Isabel La Católica a través de la Avda. de Vicente Mortes, y finaliza en la Plaza del Poniente que le da nombre. Es apta para tráfico rodado, disponiendo una calzada con 3 carriles de circulación y un único sentido (oeste-este), ya que no permite la circulación en sentido salida de Valladolid.

También es funcional para el tránsito de peatones, ya que dispone de aceras a ambos lados de la calzada de 2,5 m de anchura.

El acceso a este puente sólo es posible a través del Paseo Isabel La Católica en el lado este y a través de las calles colindantes (Calle Leopoldo de Castro y Calle del Arzobispo José Delicado) en el lado oeste mediante pasos peatonales cabreadas o a través de las aceras contiguas.

A lo largo del puente, no existe barrera de separación física entre la calzada para tráfico rodado y el viario para peatones. Está dispuesta una barrera metálica de protección en la parte exterior del puente.

- Puente Isabel la Católica (1956)

Este puente de conexión entre ambos lados del río, se encuentra habilitado tanto para uso de tráfico rodado como para uso peatonal, incluso para uso ciclista. Conecta la Avda. Salamanca a través de la Avenida José Luis Arrese con los viales de: Paseo Isabel La Católica, calle Doctrinos y calle de San Ildefonso. Esta última finaliza en el Paseo de Zorrilla.

El ámbito de tránsito peatonal, dispone de una calzada a cada lado del puente, separada de la calzada correspondiente al tráfico rodado mediante una barrera de pretilos de baja altura. La parte más externa del puente y por tanto de la calzada peatonal es una barrera mixta metálica-madera de protección de 1,50 metros de altura. Los carriles peatonales son de 2,5 metros de ancho.

También dispone de un carril ciclista en sentido este-oeste el cual es de doble sentido de circulación para la bicicleta. Los accesos a través de las calles colindantes se encuentran semaforizados, facilitando la permeabilidad peatonal. Las acometidas a los viales peatonales del puente están dispuestas con aceras de gran amplitud, con anchura de estas mayores a los 5 metros.

- Puente Adolfo Suárez (1961)

Este puente se encuentra en el acceso a la ciudad de Valladolid por la carretera nacional N-601, que atraviesa la ciudad. Durante la traza urbana el eje comienza en la Calle Padre Acosta, continua por la Avda. de Arjona (localizada en la margen oeste del río), salva el río Pisuega mediante el citado puente de Adolfo Suárez, y continua en la margen este del río con el Paseo del Hospital Militar. Este eje viario es uno de los que mayores valores de IMD (Intensidades Medias Diarias de tráfico) presenta en sus tramos.

El puente dispone de calzadas para el tránsito peatonal a ambos lados del tráfico de vehículos, estas calzadas son de 3,5 metros de anchura¹⁶ y disponen de barrera lateral protectora hacia el río y de pretilos como separación de la calzada peatonal y el tráfico rodado. En los accesos al puente las calzadas son aún de mayor amplitud llegando a los 5,0 metros de anchura. La disposición de estas aceras es adoquinada. No existe señalización semaforizada para el acceso al puente por las vías peatonales.

¹⁶ De acuerdo a datos de PIMUSSVA en el 2015. Hoy en día se encuentra incorporado el carril bici, dejando el área peatonal de 2 metros y de 1.5 metros el nuevo carril.



Ortofoto 2. Localización de la delimitación en la Av. Salamanca.

Fuente: www.ign.es

Avenida Salamanca

La ciudad está articulada por cuatro grandes avenidas; Avenida Salamanca, Avenida de Zamora, Paseo de Juan Carlos I y Paseo Zorrilla. En general, éstas grandes vías concentran la mayor parte del tráfico y claro con ello el mayor número de casos por accidentes automovilísticos. Cabe recalcar que gracias a estos grandes ejes articuladores, se tiene un importante desfogue vehicular de las calles secundarias adyacentes a las mismas.

Cuenta con una longitud aproximada de 5 km, del cual se delimita para el caso de estudio, con una extensión aproximada de 2.50 km, entre el puente Mayor y el puente Juan de Austria. Alberga edificios de gran escala como: Edificios de Oficina, colegios, restaurantes, la Feria de Valladolid, la Escuela Técnica Superior de Arquitectura Valladolid (ETSAVA) y grandes complejos gubernamentales, compuesta por cuatro carriles principales, con añadiduras de carriles dependiendo de las incorporaciones en las rotondas. Producto de funcionar en un principio como carretera periférica.

Hacer cambios en la ciudad, siempre va a traer discursos inapropiados, pero no son capaz de ver más allá de su zona de confort, y eso, por naturaleza es lo que los hace dudar de las nuevas aportaciones, lo cual la arquitectura con el paso del tiempo hace que se vean totalmente diferentes las áreas a como las conocimos y dando pie siempre a las mejoras peatonal.



4. UBICACIÓN E HISTORIA

Valladolid pertenece a Castilla y León, una de las diecisiete comunidades autónomas de España y una de las más grandes; situada justo al centro de dicha comunidad integrada por las provincias de Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria y Zamora, es por ello que en ésta ciudad se encuentran las Cortes de Castilla y León.

La ciudad a su vez, esta dividida en cuarenta y dos zonas¹⁷. Tiene una traza radial respecto al Casco Histórico, sin embargo la morfología se ha ido extendiendo un poco más hacia la zona sur, generado principalmente por las trazas importantes como son la avenida Salamanca y Paseo Zorrilla.

Dando como resultado la idea de que la ciudad nunca de crecer, con el auge económico y el proceso de urbanización han generado las transformaciones más importantes en la forma actual de Valladolid, inclusive dejando sumergidos dentro de la misma, naves industriales o pequeños asentamientos poblacional que en su época estaban totalmente alejados de la ciudad, adecuándose siempre a los cambios progresivos.



Ilustración 3. Distribución de Secciones censales y Zonas Estadísticas de Valladolid.

Fuente: Web del Ayuntamiento de Valladolid.

¹⁷ De acuerdo con la Delimitaciones de las zonas estadísticas. Ayuntamiento de Valladolid.

Valladolid - Entorno

La provincia de Valladolid alberga, además del río Esgueva, dos importantes ríos nacionales como lo son el río Duero y el río Pisuerga (Anexo 1). Sin embargo este último caudal es el que ha estado presente en toda la evolución de la ciudad, puesto que siempre ha sido una barrera natural y aunque actualmente está completamente sumergido dentro de la ciudad, la percepción inconsciente es la misma.

Situada en una superficie alrededor de 8.110 km² según datos del Instituto Geográfico Nacional (IGN), ubicada al centro de la meseta norte¹⁸ se caracteriza por un clima mediterráneo con rasgos de continentalidad es decir inviernos largos y fríos, con veranos cortos y cálidos. Cuenta con un paisaje peculiar: llano y desprovisto de vegetación, sin embargo el panorama típico de esta localidad es el campo de cereal segados y algunas zonas verdes, rodeado de montañas dando lugar a un extenso valle, pese a ello conserva una altitud media sobre el nivel del mar de 750 metros.

De acuerdo con el Servicio Público de Empleo Estatal¹⁹, en Valladolid había 229.200 personas ocupadas. Siete de cada diez trabajaba en el sector servicios, dos en la industria, un 4,84 % en la construcción y el resto, 4,45%, en la agricultura.

¹⁸ Denominación que recibe la parte norte de la meseta central española.

¹⁹ 2019 Informe del mercado de trabajo de Valladolid. Datos 2018.



Fotografía 1. Pueblo de Tamariz, tierra de campos.

Donde todos se dedican principalmente al cultivo de cereales como el trigo, la cebada, la alfalfa y el girasol para producción de aceite.

Elaboración propia.

Valladolid - Histórico

La historia de esta ciudad está más que plasmada en la gran diversidad de libros publicados, de los cuales, para fines de este trabajo está centrado principalmente en la Guía Didáctica del Museo de Valladolid²⁰. Con la intervención de otros autores para consolidar la teoría de la ciudad, para entendimiento sobre los casos de estudio.

Valladolid es una de la ciudades Españolas que más ha transformado su aspecto urbano y que menos conserva de sí de en otras épocas de importante patrimonio cultural. Quedando únicamente en la memoria de los habitantes, libros y algunas fotografías de ese momento.

- Valladolid en la edad media

El origen de la población

El origen de la población de Valladolid aparece en la historia como un núcleo rural, una aldea pequeña y sin importancia, situado al margen izquierda del río Pisuerga, entre las fortalezas de Simancas y Cabezón, dentro del territorio de ésta última población. La concesión de la tenencia de la aldea al conde Pedro Ansúrez por el rey Alfonso VI, en la segunda mitad del siglo XI, no supuso nada, sino la instalación en la misma del estamento nobiliario y de las élites administrativas.

Esta primera vinculación de la comunidad aldeana al poder establecido determinaría con el tiempo la consideración popular del conde Ansúrez como el fundador mítico de la ciudad. El nacimiento de Valladolid estuvo motivado por la fácil explotación agrícola de la zona, con una abundante irrigación natural, si bien su posterior crecimiento se debería, fundamentalmente, a su situación en el cruce de los caminos que permitirían la comunicación con el norte y con el sur, poniendo en contacto los valles del Pisuerga y del Duero y los reinos de Castilla y León.

El núcleo primitivo de la población se apoyaba en el brazo norte del Esgueva, sin embargo el brazo sur que en un principio se mantenía al margen de la población, se convertiría posteriormente en uno de sus límites en la segunda cerca. Por el contrario, el río Pisuerga representó para Valladolid una barrera geográfica insalvable, no franqueada por la ciudad hasta los años 70.

Los terrenos que se sitúan al oeste del río permanecieron a lo largo del tiempo exteriores al espacio propiamente urbano, es por ello, que serían elegidos para el establecimiento del monasterio Jerónimo de Nuestra Señora de Prado y del Palacio Real de la Ribera. Hasta el siglo XIX el único paso que existió sobre el Pisuerga fue el actual Puente Mayor (desde 1080), cuya presencia como lugar de tránsito, facilitó el asentamiento de arrabales a uno y otro lado del mismo.

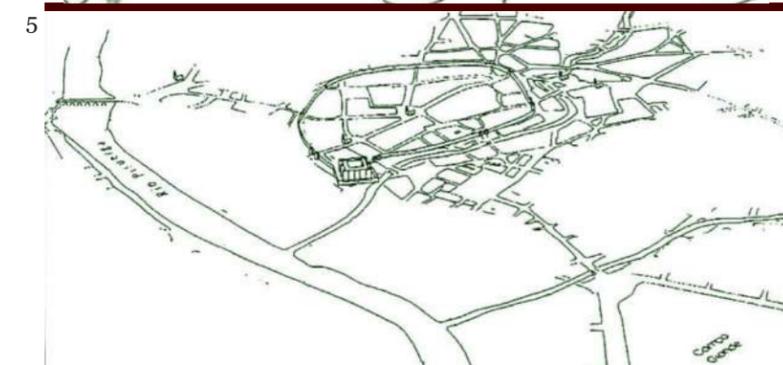
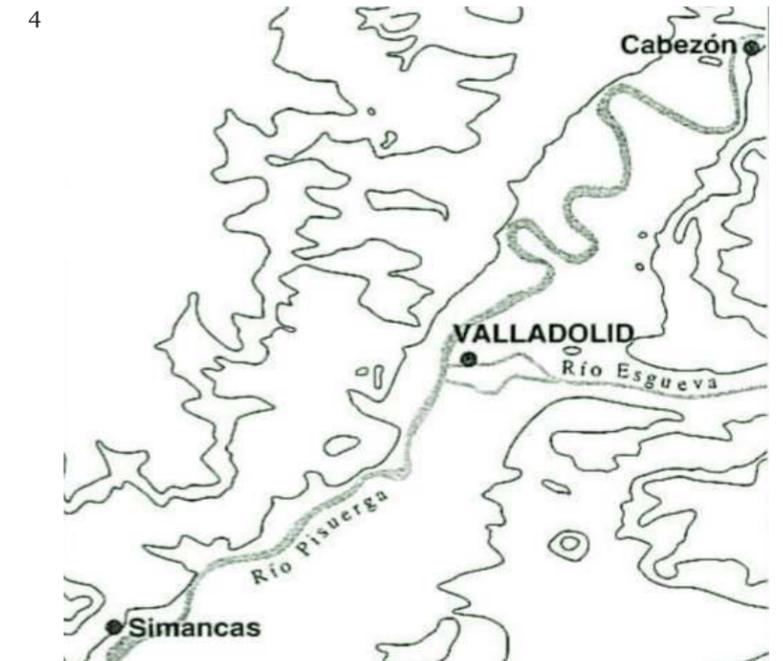


Ilustración 4. Emplazamiento de Valladolid.

Ilustración 5. Área que ocupaba la ciudad en la segunda mitad del siglo XII.

Fuente: Historia de Valladolid.

²⁰ Historia de Valladolid. Junta de Castilla y León; Consejería de Educación y Cultura.

Las cercas

No se puede concebir una ciudad de la época medieval sin una muralla. La cerca era el elemento definitorio y símbolo de la ciudad cuyo espacio delimita. El estudio de las distintas cercas que tuvo Valladolid es, quizás, uno de los puntos más controvertidos de la historia de la ciudad, que los restos y la información arqueológica que sobre ellas tenemos no acabamos de cesar con los datos documentados textualmente. Hoy por hoy, se admite la existencia de tres cercas sucesivas, dos de ellas correspondientes a la edad media:

La primera cerca, que aparece poder darse en el siglo XII, fue una muralla con torres de piedra que rodearían un espacio dispuesto radialmente entorno a la plaza San Miguel y discurriría en forma elíptica por calles que, en lo general, han mantenido su trazado.

El crecimiento experimentado por Valladolid obligó a levantar una segunda cerca, la cual fue construida entre finales del siglo XIII e inicios del siglo XIV. Esta nueva cerca se adaptó al espacio delimitado por los conventos de San Pablo al norte, el de San Francisco al sur; y los de las ordenes redentoras de cautivos, mercedarios y trinitarios. Discurría paralela al río Pisuerga más allá del Puente Mayor. El plano de la ciudad adquirió una forma trapezoidal, difuminándose la anterior disposición radial de las calles.

La tercera y última cerca, que no pertenece a la época medieval, ya no tendrá el carácter de muralla. Se levantaría en el siglo XVII, a costa del gremio de los productores de vino, con carácter eminentemente fiscal.

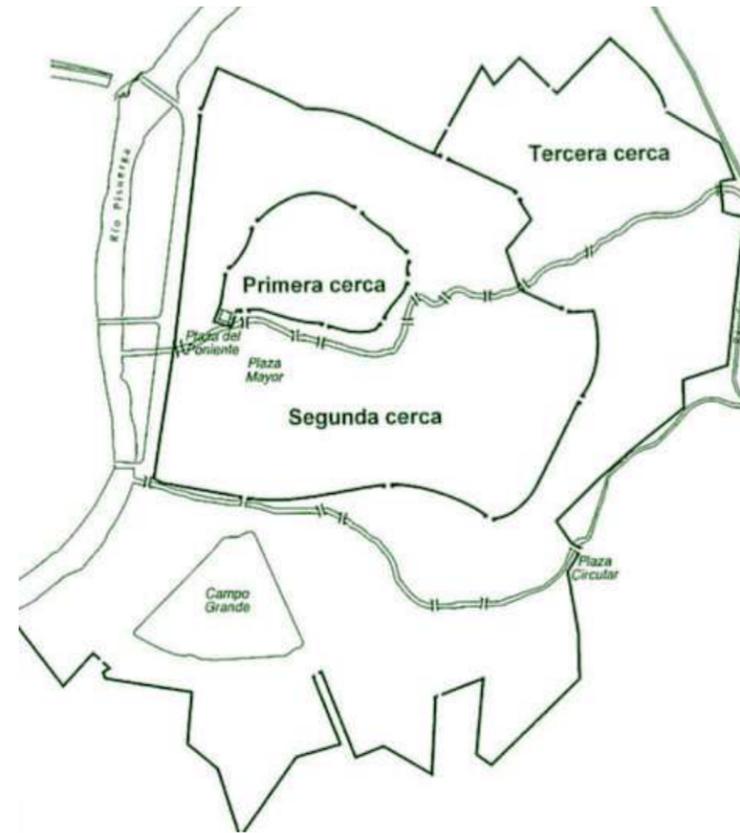


Ilustración 6. Las cercas de Valladolid

Fuente: Historia de Valladolid.

La sociedad del Valladolid medieval

La evolución que tomó la ciudad, cada vez más rica y dinámica y su disfrute del favor Real, en recompensa por el apoyo prestado a la monarquía, la convertirían en la capital de hecho del reino en el siglo XV y dio lugar a la aparición en Valladolid de nuevos grupos sociales.

La importancia de la ciudad se vio acrecentada a partir de mediados del siglo XV. La estancia de los monarcas se había hecho casi continua y con ella la presencia de la Chancillería o tribunal Real, que acabó por instalarse de forma permanente en la ciudad. La consolidación de la Universidad proporcionó un notorio desarrollo intelectual a la villa, surgiendo así un nuevo grupo social, el de los letrados, integrados por los administrativos del rey y de los notarios y funcionarios de la Chancillería, la Hacienda o la Casa real. Paralelamente, surgirían otros grupos como el de los grandes mercaderes (en parte integrado por extranjeros) o el de los criados, y nuevos fenómenos de marginación como el de los judíos conversos, obteniendo así un enorme crecimiento demográfico y económico, estimando veinte o veinticinco mil habitantes.

- Valladolid en el siglo de oro

La introducción de la arquitectura renacentista

El funcionamiento de Valladolid como capital de hecho de la Corona de Castilla acabó por consolidar instituciones como la Universidad y la Real Chancillería.

La universidad, que proveía a la Administración de titulados formados en Derecho y Teología, pasó a estar bajo la protección de las Cortes Generales del reino en época de los Reyes Católicos, dotándose de un nuevo edificio a finales del siglo XV. Por esas mismas se fundaron los Colegios Mayores de Santa Cruz y San Gregorio, que eran lugares de residencia y de completo formativo de los estudiantes.

Todas estas instituciones fueron decisivas para el desarrollo urbano de Valladolid en el siglo XVI, al dotarse de edificios singulares, algunos de ellos levantados en el nuevo estilo renacentista.

Valladolid de la Contrarreforma. Ciudad de conventos

Una ciudad que hasta mediados del siglo XVI había ejercido de hecho el papel de capital de España y que posteriormente volvería a ser, de modo oficial aunque efímero, supuso un gran foco de atracción para el establecimiento de las órdenes religiosas masculinas y femeninas en sus variantes calzadas y descalzas. Estas nuevas fundaciones se asentaron entorno a formas urbanas ya definidas.

El caso paradigmático es el de Campo Grande. Su forma triangular estaba determinada por el encuentro, ante la puerta de la muralla que daba acceso a la calle Santiago, de los antiguos caminos que llevan a Simancas y a Laguna. A partir de mediados del siglo XVI se instalarían en

sus laterales los conventos de las Angustias del Sancti Spiritus, de Carmelitas Calzados, de Franciscanas de Jesús y María, de Dominicas del Corpus Christi, de Agustinos Recoletos, de Agustinas Recoletas, de Dominicas de Nuestra Señora de Laura y de Franciscanos Capuchinos; junto con hospitales como San Juan de Dios, San Juan de Letrán y el Hospital General de la Resurrección.

El posterior crecimiento urbano de los siglos XIX y XX se realizaría a cuenta de estos espacios, sin exigir un crecimiento del perímetro de la población, puesto que las huertas conventuales proporcionarían, tras la desamortización de los bienes de la iglesia, abundantes solares edificables a la burguesía decimonónica.

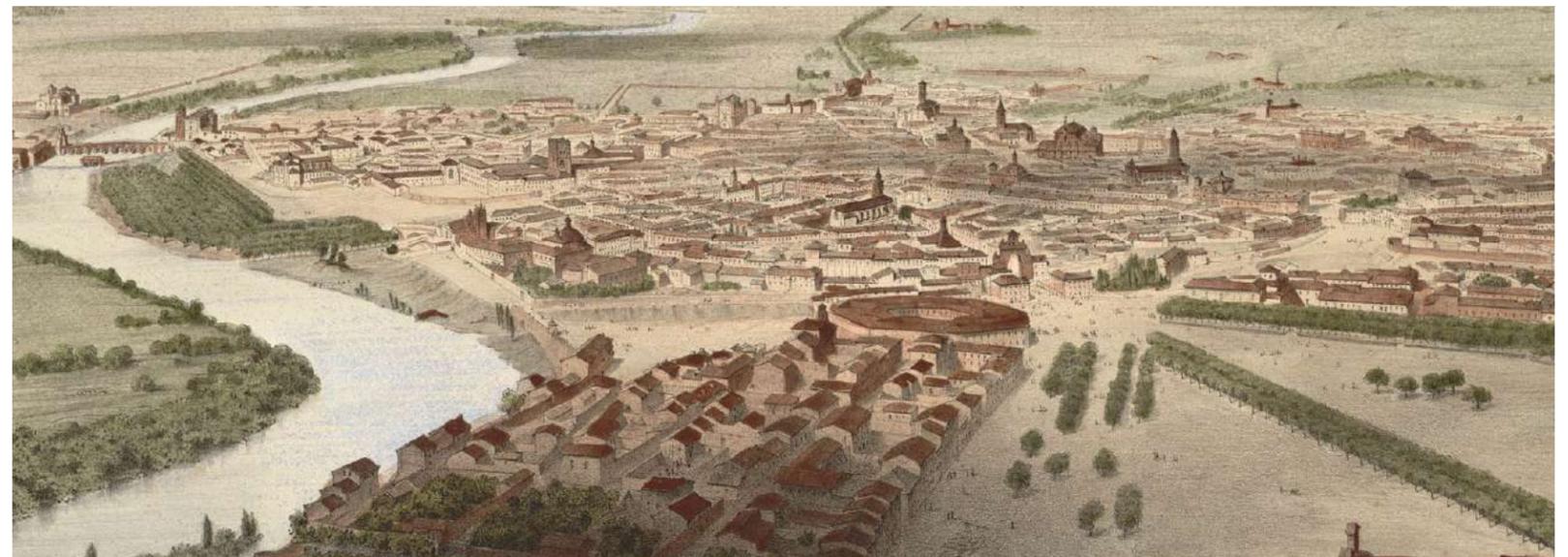


Ilustración 7. Valladolid durante el bienio progresista, 1854-1856.

Fuente: Web del Ayuntamiento de Valladolid - Archivo municipal de Valladolid.

- Los tiempos modernos

Las reformas ilustradas en la ciudad

Las ordenes religiosas continuaron levantando sus fabricas o reconstruyendo sus edificios, en mayor tamaño, sobre espacios que ya habían quedado definidos en el siglo anterior y la Chancillería edificó una nueva cárcel y archivo. No obstante a mediados del siglo XVII se daba por concluida, ante la falta de fondos, la obra de la Catedral. Entretanto, lo construido con anterioridad se deterioraba inexorablemente: bloques y calles enteras de edificios, ante la partida de la capital a Madrid.

Este estado de cosas perdurarían hasta bien entrado el siglo XVIII. Sin embargo ya en el ultimo cuarto de este siglo fueron fundadas la Real Academia de la Purísima Concepción (1779) y la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valladolid (1784). La primera tenía por finalidad la enseñanza de las matemáticas, el dibujo y la arquitectura, la segunda se plantearía la reforma de las ordenanzas de los gremios de la ciudad y la extensión de la industria textil.

Resaltando un poco los casos de estudio, se observa, que en el plano de Ventura Seco ya figuraba lo que hoy se conoce como la avenida Salamanca, en esa época como calle Camino del Prado, entre las huertas del Rey y lo que parecía alejado de la ciudad. Al igual que el único puente (el puente mayor) que eliminaba la barrera natural y se podían utilizar las tierras al otro lado del río Pisuerga, principalmente para la agricultura.

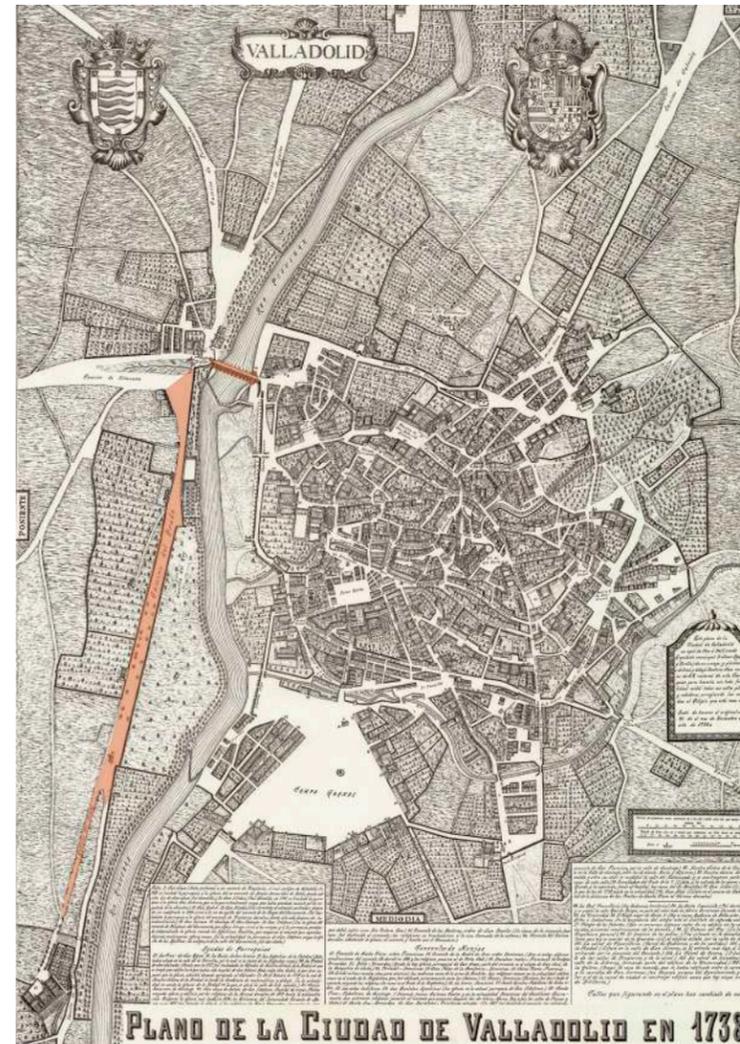


Ilustración 8. Valladolid - Bentura Seco, 1738.

Se muestra lo que hoy se conoce como Av. Salamanca, antes camino del prado. De igual forma el puente mayor; el único de esa época.

Fuente: Web del Ayuntamiento de Valladolid - GIS Valladolid.

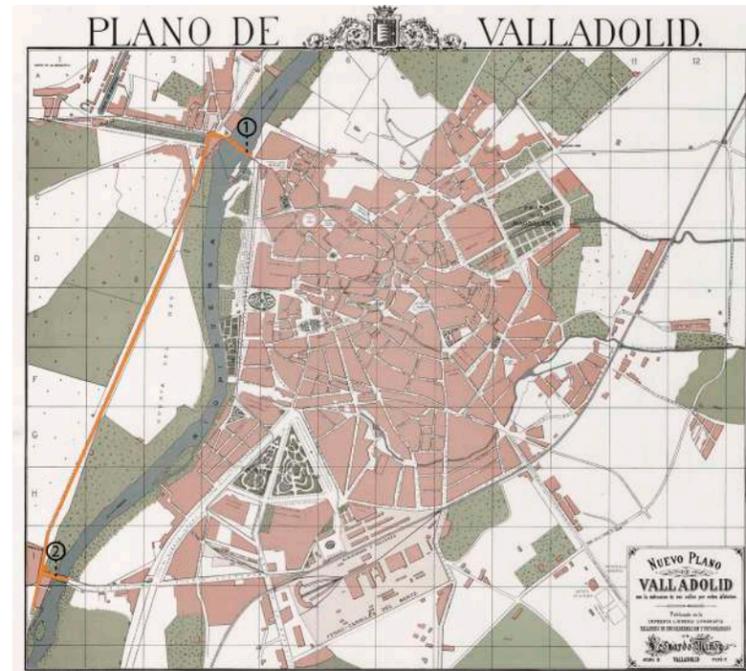


Ilustración 9. Valladolid - Leonardo Miñón, 1890.

1. Puente Mayor
2. Puente Colgante

Fuente: Web del Ayuntamiento de Valladolid - GIS Valladolid

- Valladolid contemporáneo

El tránsito a la sociedad burguesa

Al comenzar el siglo XIX, la sociedad vallisoletana seguía respondiendo a viejo esquema estamental surgido en la Edad Media. A lo largo de todo este siglo, se produjo el tránsito de la sociedad estamental a la nueva sociedad burguesa liberal, que se basa en la igualdad del ciudadano ante la Ley y en la exaltación de la propiedad privada individual. Se trató de un proceso lento pero continuo, con breves fases de agitación revolucionaria entre largos periodos de moderantismo.

La Desamortización²¹ posibilitó, además, la formación de una nueva clase dirigente comprometida con el nuevo régimen liberal. Eran los compradores de los bienes desamortizados que, tras hacerse con importantes patrimonios fundiarios, invirtieron sus ganancias en la creación de fabricas de harina.

Valladolid se convertiría en el gran mercado de los trigos castellanos y en un importante centro financiero. La supresión de los conventos permitió la reestructuración de los espacios interiores de la ciudad al usar sus solares para edificar nuevas manzanas de casas y ensanchar y regularizar calles y plazas. También se trazarían nuevas vías que facilitaron una mejor comunicación entre los diferentes puntos de la población.

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, se va a proceder al cubrimiento progresivo de los ramales del Esgueva, pues sus crecidas constituían una amenaza,

además de servir como alcantarilla. El soterramiento del Esgueva permitió la creación de nuevas calles y finalmente, se procedió a desviar el río fuera de la ciudad, construyendo un nuevo cauce (el actual) más al Norte, concluido en 1910.

A la par de ese mismo siglo, y por iniciativa de D. José de Salamanca, se proyectó la construcción de un segundo puente, que fuese de hierro sobre el Río Pisuegra para dar servicio a la carretera de Valladolid a Salamanca²².

La idea y la elección del emplazamiento se remota a 1851, y fueron varios proyectos que se manejaron. De acuerdo con Chías y Abad, las obras para un puente colgante proyectado por Andrés de Mendizábal comenzaron en octubre de 1852, y se suspendieron definitivamente en 1854, cuando ya estaban concluidos los estribos; posteriormente, el propio Mendizábal presentó un nuevo proyecto de arco fundición Sistema Vergniais y, por fin, el expediente pasó a la Comisión de estudio de los puentes de Hierro que en ese momento estaba compuesta por los ingenieros *Lucio del Valle, Víctor Martí y Ángel Mayo*, y que tras estudiar dos alternativas, la primera una viga de celosía de cordones paralelos, adoptaría la solución definitiva a base de un bow-string, decisión que fundamentan, entre otras, razones estéticas, pues “se trata de una obra que, si no llega a ser excepcional, es sin embargo muy notable e importante por su magnitud y demás circunstancias...; y su aspecto es más bello y de carácter más monumental y más apropiado para una capital tan importante como la de Valladolid.

²¹ Subasta de propiedades religiosas, culminadas en 1835.

²² Chías C. P. y Abad B.T. *La construcción del territorio: Caminos y puentes en Castilla y León.*

La cuestión social y el crecimiento de la ciudad

Hacia el año 1900, unas 70.000 personas habitaban en Valladolid. El sur de la ciudad se convirtió en la zona residencial de las clases medias y acomodadas, mientras que el norte se transformaba en un sector degradado que acogía a los inmigrantes y obreros industriales. Además, a principios del siglo XX se produjo una fuerte expansión de la industria española, producida por la neutralidad del país durante la Primera Guerra Mundial, ya que la demanda de los países beligerantes favoreció el crecimiento del comercio exterior.

Valladolid, favorecido con la instalación de uno de los primeros Polos de Desarrollo, se configura en la década de los años cincuenta como una ciudad industrial en lo que se ha explicado como “paso de la harina al automóvil” por la gran relevancia del sector siderúrgico y, especialmente, de la industria automovilística y el paralelo declive de la vieja industria harinera tradicional.

Durante estos años Valladolid ve ampliar enormemente su perímetro, tanto con las nuevas áreas industriales como con la importante expansión de las zonas residenciales, ante el gran crecimiento que experimenta su población.

La ciudad se extiende en todas direcciones e, incluso al otro lado del río y la vía del ferrocarril, las huertas y los viejos barrios de casas molineras son sustituidos por bloques de viviendas de protección oficial.

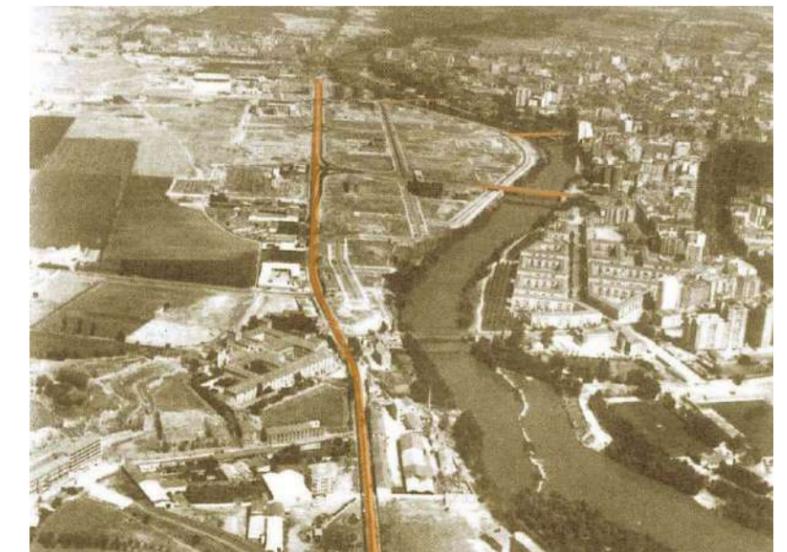
Es en esta época cuando la mayoría de los puentes son proyectados; 1954 puente Poniente, 1956 el puente Isabel la Católica, en 1961 el puente Adolfo Suárez y el puente Arturo Eyries, en 1990 el puente Juan de Austria y finalmente en 1999 los puentes de La Condesa Eylo A. y el puente de la Hispanidad. Se desarrollan especialmente por la necesidad de conectar ambos lados del río Pisuerga, lo cual están favoreciendo principalmente el uso del automóvil, puesto que sector automotriz llegó con firmeza.

Al igual que la zona oeste de la ciudad empieza a tener cabida hacia el núcleo urbano, con la iniciativa pública se crearon el barrio Girón y San Pedro Regalado con la idea de “casas baratas” o bloques residenciales como en Arturo Eyries. Algo después la iniciativa privada se encargaría de construir áreas residenciales para las clases medias y acomodadas, hoy Paseo Zorrilla y Huerta del Rey.

Huerta del Rey es el barrio que sumerge casi en su totalidad a la avenida Salamanca, pues su construcción se llevó a cabo en dos fases sucesivas, conservando similarmente las características prevalentes y divididas precisamente por la avenida.

De acuerdo con la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid (PGOU), se trataba de una zona preferente de expansión de la ciudad en tanto en cuanto se hallaba conectada a ella por

dos puentes nuevos construidos pocos años antes, el de Isabel la Católica y el del Poniente, de iniciativa municipal y terminados en 1960, único resultado tangible de anteriores proyectos de ocupación nunca llevados a la práctica. A ellos se le uniría en 1961 el puente García Morato (hoy Adolfo Suárez), ejecutado por el organismo estatal de carreteras, de tal manera que los tres puentes sirvieron de referencia para el plan parcial, para cuya elaboración el Instituto Nacional de Vivienda convocó un concurso que saldría finalmente una propuesta mejorada de lo que hoy se conoce como el barrio Huerta del Rey.



Fotografía 2. Vista área del barrio Huerta del Rey durante los primeros momentos de su urbanización.

Fuente: García Cuesta, José Luis.

De la urgencia social al negocio inmobiliario Valladolid. Ayuntamiento de Valladolid a través de la Revisión del PGOU.

Una mirada hacia la historia...

Estos puentes hicieron posible el crecimiento de la ciudad del otro lado del río, con una mayor seguridad de conectividad entre la nueva y la histórica ciudad de Valladolid. Otorgando una cohesión social en la ciudad, a tal punto que ya no sea considerado el río una barrera natural.



Fotografía 3. Puente Adolfo Suárez durante su construcción.

Fuente: Blog - Valladolidweb.es



Fotografía 4. Puente Isabel la Católica durante su construcción.

Fuente: Blog - Valladolid, la mirada curiosa.



Fotografía 5. Puente del Poniente durante su construcción.

Fuente: Blog - Valladolidweb.es



Fotografía 6. Avenida Salamanca, principios de los años 70.
Donde el coche tiene tanto auge que solo se proyectaba para y por el mismo de manera funcional, dejando totalmente rezagado al peatón.

Fuente: Blog - Vallisoletvm.com



Fotografía 7. Vista aérea sobre la ciudad de Valladolid, visualizándose en el río Pisuerga los puentes: Isabel la Católica, Poniente y Mayor. Así como la zona que aún va hacer edificada y la que ya está construida

Fuente: Blog - Vallisoletvm.com



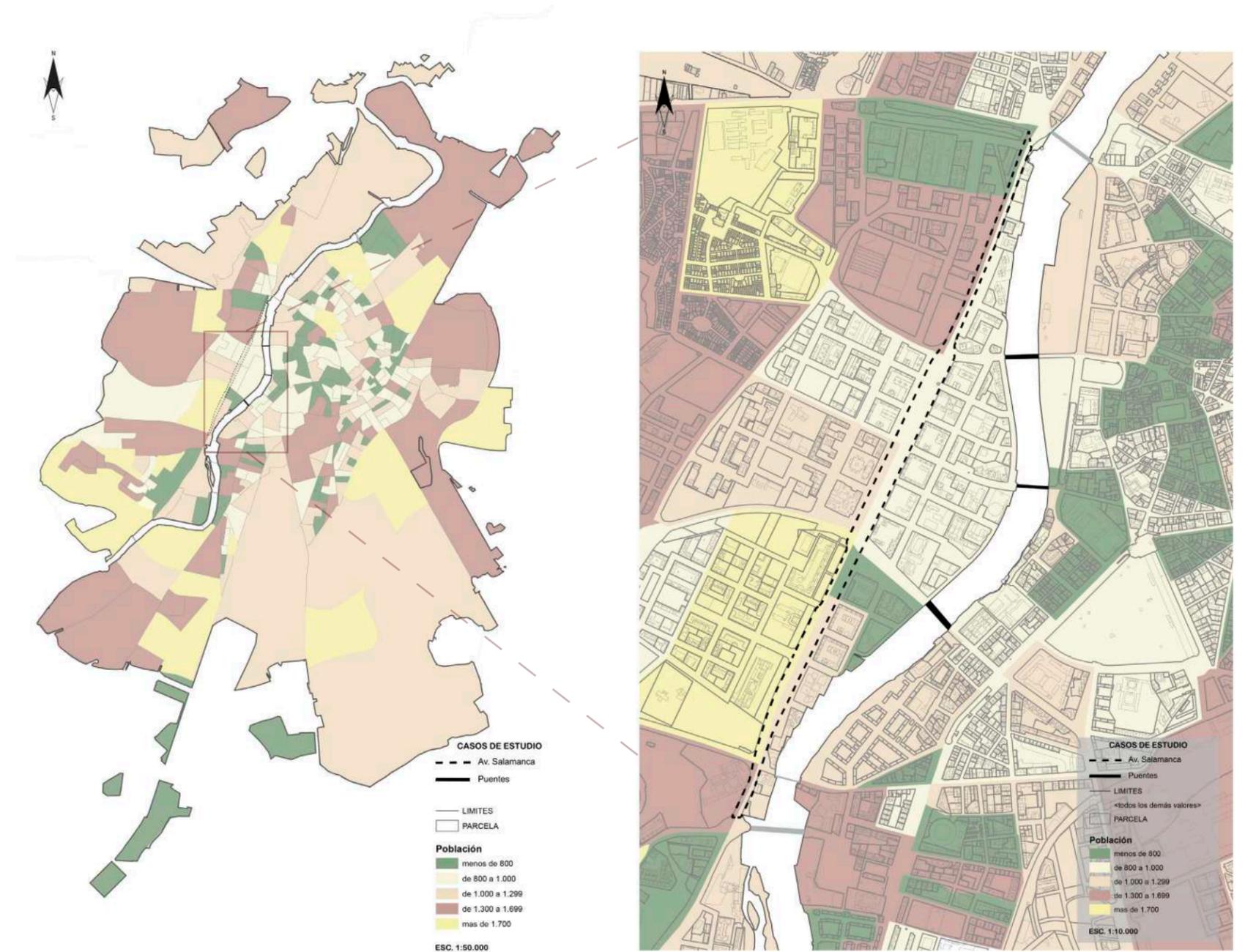
5. ANÁLISIS URBANO

“La percepción es el encuentro de nuestro cuerpo con el mundo”²³

Población

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística (INE) la ciudad de Valladolid cuenta con una población aproximada de 298.412 habitantes en 2019.

De los cuales, en su mayoría son adultos mayores. La población de la ciudad está distribuida por grandes y pequeños grupos de asentamientos dentro de la misma generando distintas densidades sobre cada área. Es decir, que de manera general se puede observar una distribución poco homogeneizada, como es el caso de algunas ciudades de España que son ciudades más ortogonales.



²³ Merleau Ponty. A través de Aldrete-Hass J.A. *Arquitectura y percepción.* (2007).

Ilustración 10 - 11. Mapa de población, Valladolid.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

Renta

Como ya mencionamos a lo largo de la historia, los tipos de asentamientos que se dan a través del tiempo son por cuestiones socio-políticas. Aquí es donde se marca la diferencia entre los diferentes sectores de inmobiliaria para la obtención de sus viviendas o cercanía al centro, es por ello la mezcla de usuarios con diferentes tipos de capitalización lo cual hace una zona con mayor diversidad en cuanto a su poder adquisitivo.

Siendo muy clarividente cuales son las zonas de la primera etapa de consolidación del barrio Huerta del Rey (lateral al río) pensado para personas acomodadas y la segunda fase de clases acomodadas a medias sin perder el principio a quien se le proyectó; el centro por su parte siempre será de las zonas más costosas y privilegiadas.

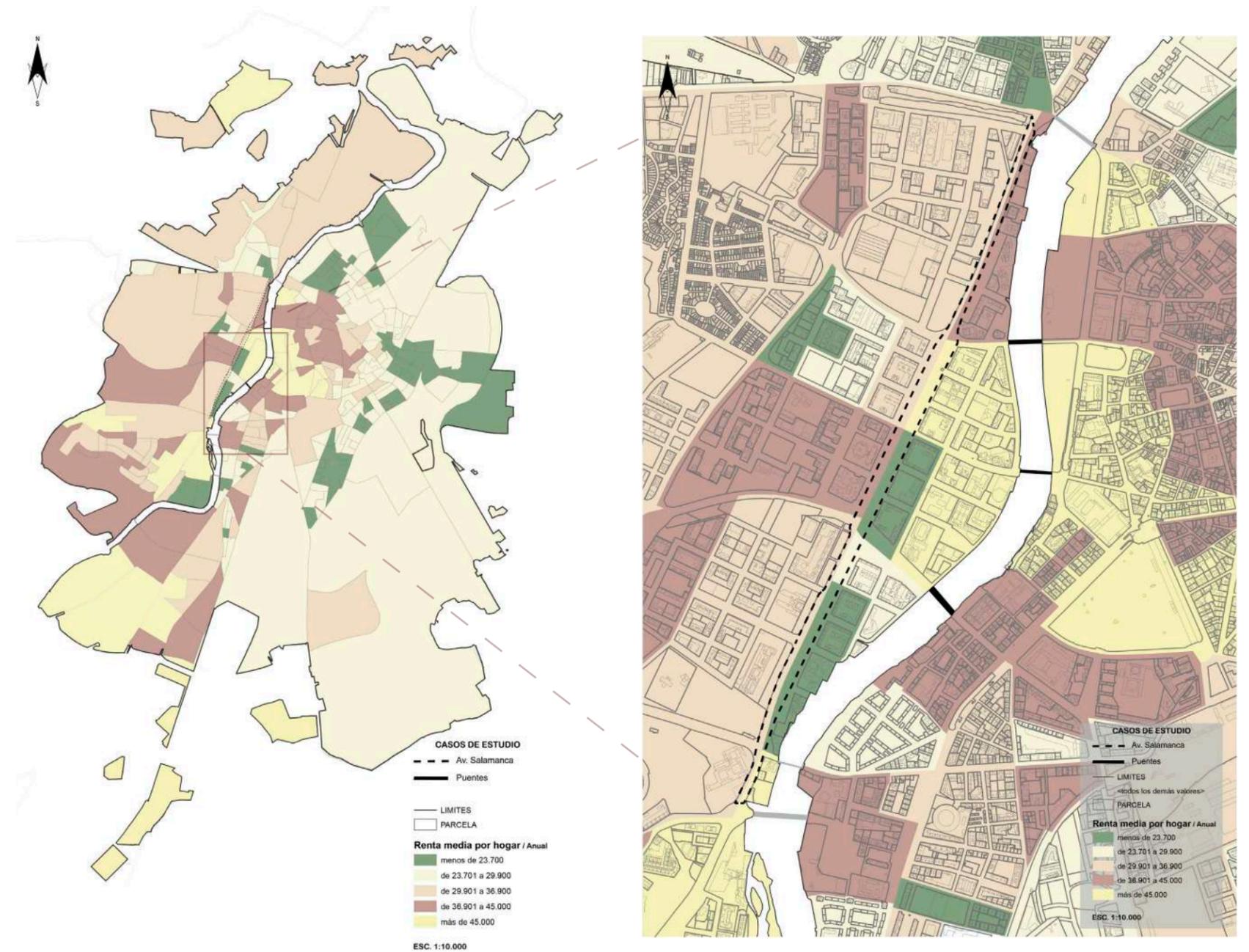


Ilustración 12 - 13. Mapa de renta media anual, Valladolid.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

5.1. Usos de suelo

La distribución del uso del suelo se debe principalmente a las demandas que han sido clave en la historia de la ciudad, de acuerdo a las necesidades de cada época.

Es por ello que en la zona se centra actualmente la mayor concurrencia comercial principalmente en las plantas bajas de cada edificio y albergando residencias u oficinas en el resto de las plantas dependiendo de cada uno.

Sin embargo es todo lo contrario en los barrios adyacentes al centro, ya que son desarrollados de forma agrupada dotando ciertamente de establecimientos necesarios para su mejor funcionamiento barrial. Dada la cercanía al centro es ideal para el desarrollo de oficinas o empresas ya sea públicos o privados.

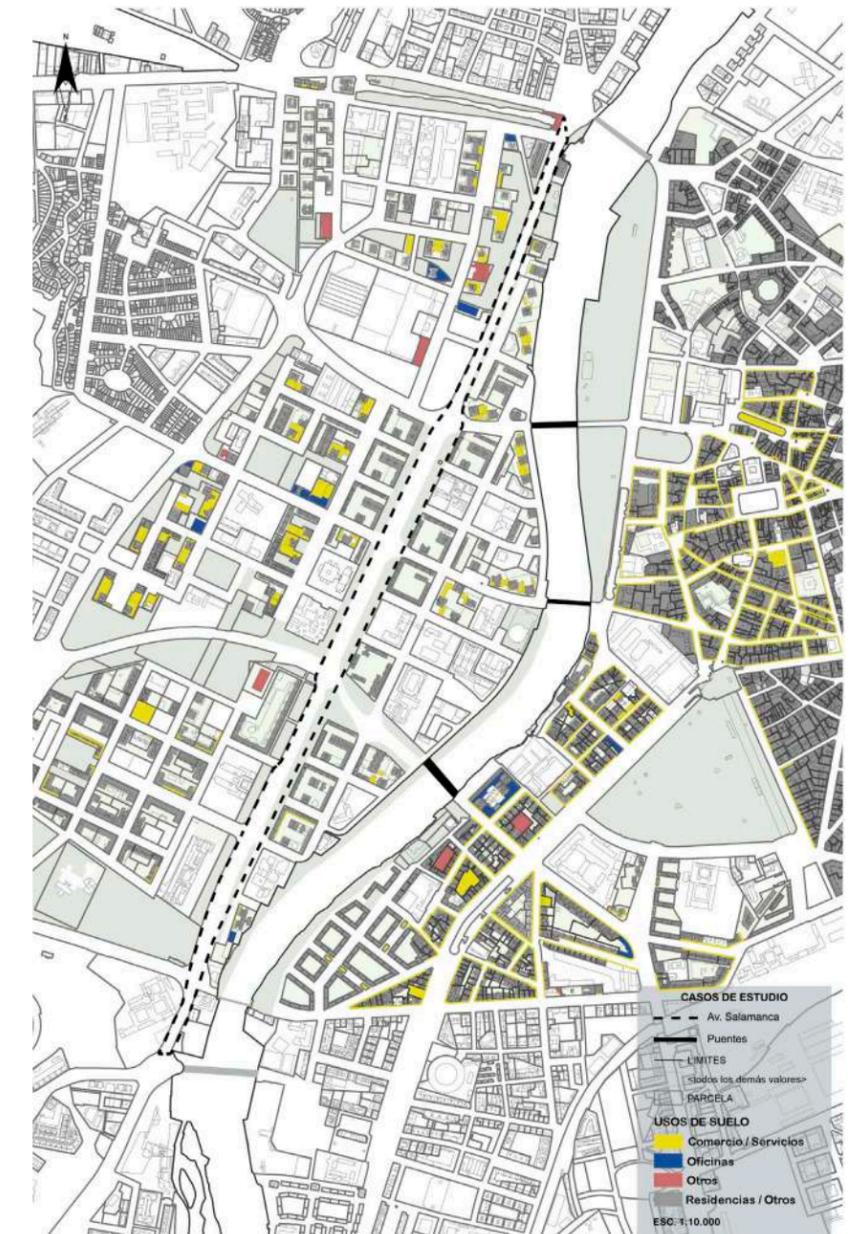


Ilustración 14. Mapa de uso de suelo, Valladolid.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Revisión del PGOU.

5.2. Equipamientos y Espacios libres

La gran cohesión de equipamientos públicos y privados en estos barrios se debe principalmente a la cercanía del centro de la ciudad puesto que es el área próxima para generar actividades de ocio, oficina, deporte, etcétera, circundantes de las áreas de mayor residencia.

De igual manera los espacios verdes se densifican del lado oeste del río, puesto que en el centro de la ciudad han ido quedando suprimidos, con sus excepciones de gran tamaño, historia o importancia.

En conjunto crean una amplia percepción visual en los casos de estudio, es por ello que reafirma su importancia dentro de la ciudad.



Ilustración 15. Mapa de equipamiento y áreas libres, Valladolid.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la Revisión del PGOU.

5.3. Sistema viario

La ciudad de Valladolid está articulada a través de anillos viales, tanto por el exterior como el interior que en un principio eran los límites de la ciudad, sin embargo por el crecimiento de la misma ha quedado sumergido el primer circuito provocando la amplitud de los límites perimetrales del segundo anillo vial.

Ya en el interior de la ciudad se puede observar fácilmente las delimitaciones principales y las secundarias, puesto que las primeras son las articuladoras de la ciudad para el flujo de tráfico continuo a no más de 50 km/h y las segundas son de carácter barrial, es decir de una velocidad menor a 30 km/h, ya que en estas zonas es más común el desplazamiento peatonal.

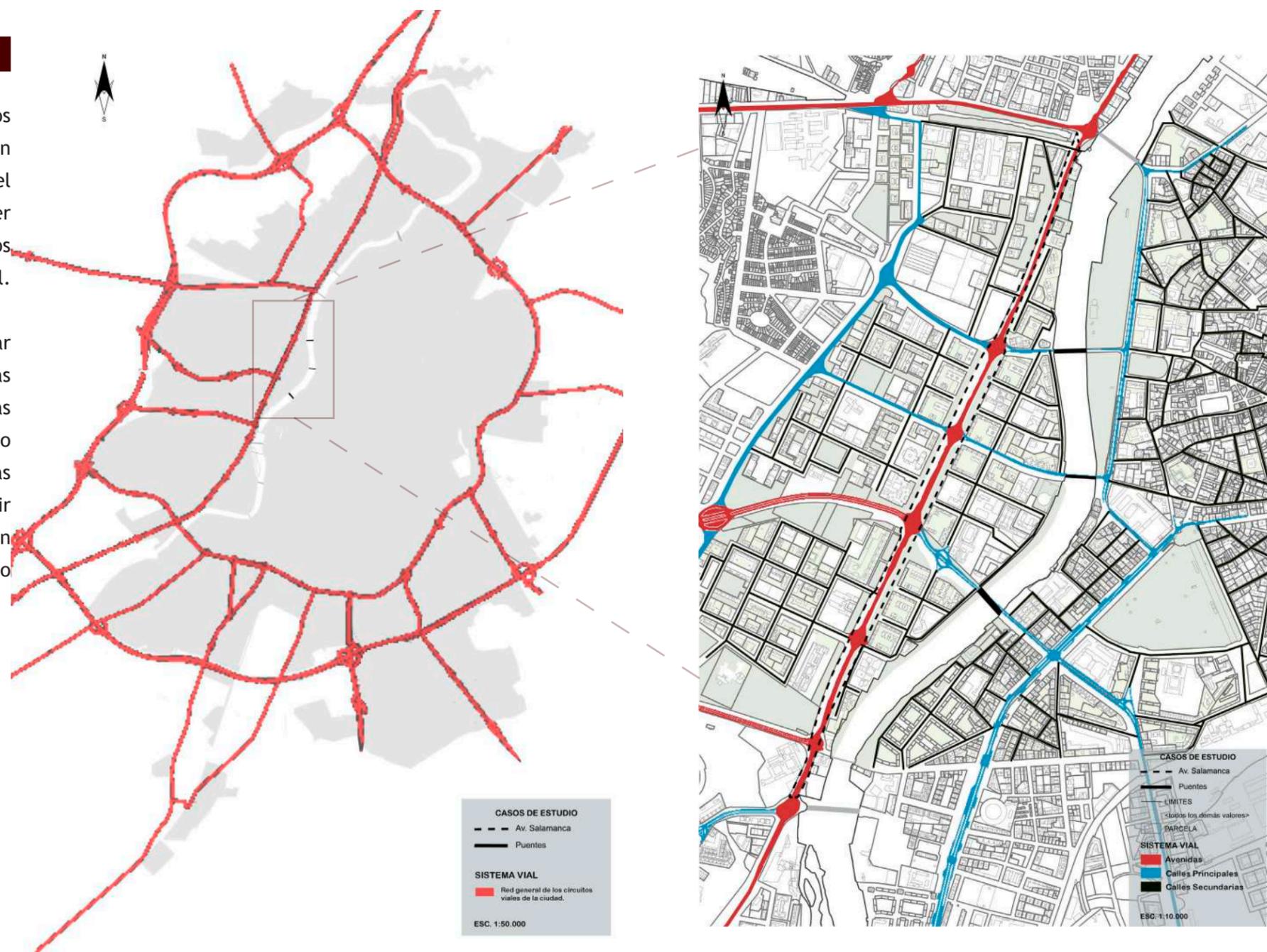


Ilustración 16 - 17. Mapa viario, Valladolid.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos obtenidos de la web del ayuntamiento de Valladolid.

5.4. Mapa del miedo

Este mapa es uno de los más importantes en el análisis de este trabajo, pues los casos de estudio están sumergidos en las zonas de miedo. Lo cual es allí donde repercute el interés de estas zonas.

Cabe destacar que estos datos son obtenidos por usuarios peatonales y no de automovilistas. Puesto que la opinión de estas dos acciones es totalmente diferente, al igual que existen diferentes variables del peatón en estas zonas, es decir, la percepción individual difiere a sexo, edad, comportamiento, contexto, entre muchas más eventualidades que se pueden suscitar en cada persona.

De manera que acoplado estas aportaciones de los ciudadanos respecto a su ciudad, dan una idea general de lo cual podría ser la nueva interpretación de la ciudad. Es decir teniendo en cuenta primordialmente al peatón.

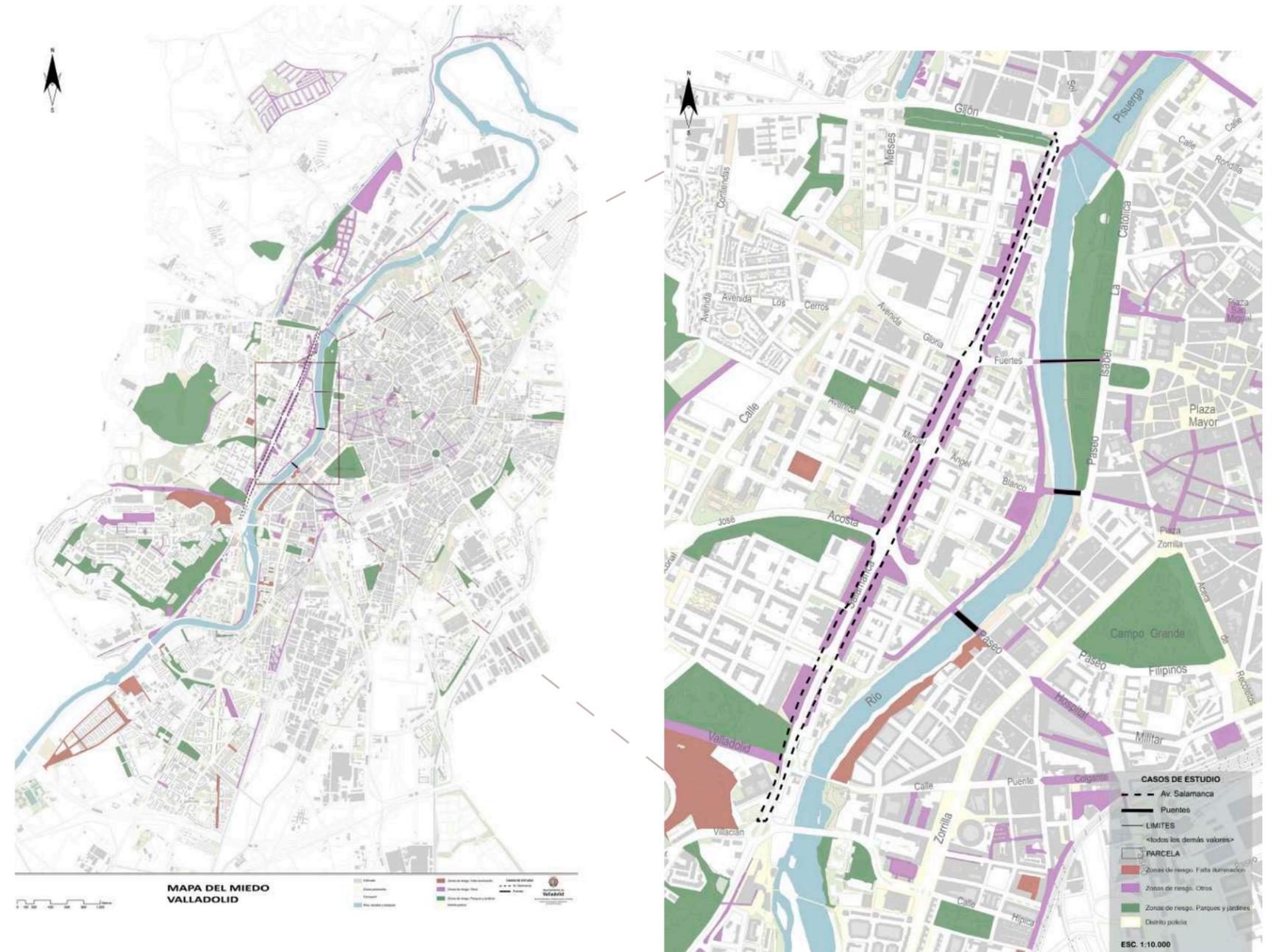


Ilustración 18 - 19. Mapa del miedo, Valladolid.

Fuente: Ayuntamiento de Valladolid.

5.5. Áreas isófonas

Los casos de estudio al ser portador del principal causante del ruido en la ciudad, es decir, el vehículo, se denota el mayor porcentaje de ruido en las mismas.

Son estas grandes las plataformas viales las que por su principal interés de un tráfico continuo, la contaminación acústica para los residentes paralelos a estas zonas son los más afectados.

Hay que recordar que estas zonas en un principio fueron el perímetro de la ciudad y por ende estaban alejadas de la población, sin embargo por el crecimiento de las mismas han quedado sumergidas pero albergan la memoria y la capacidad con la que se proyectaron.

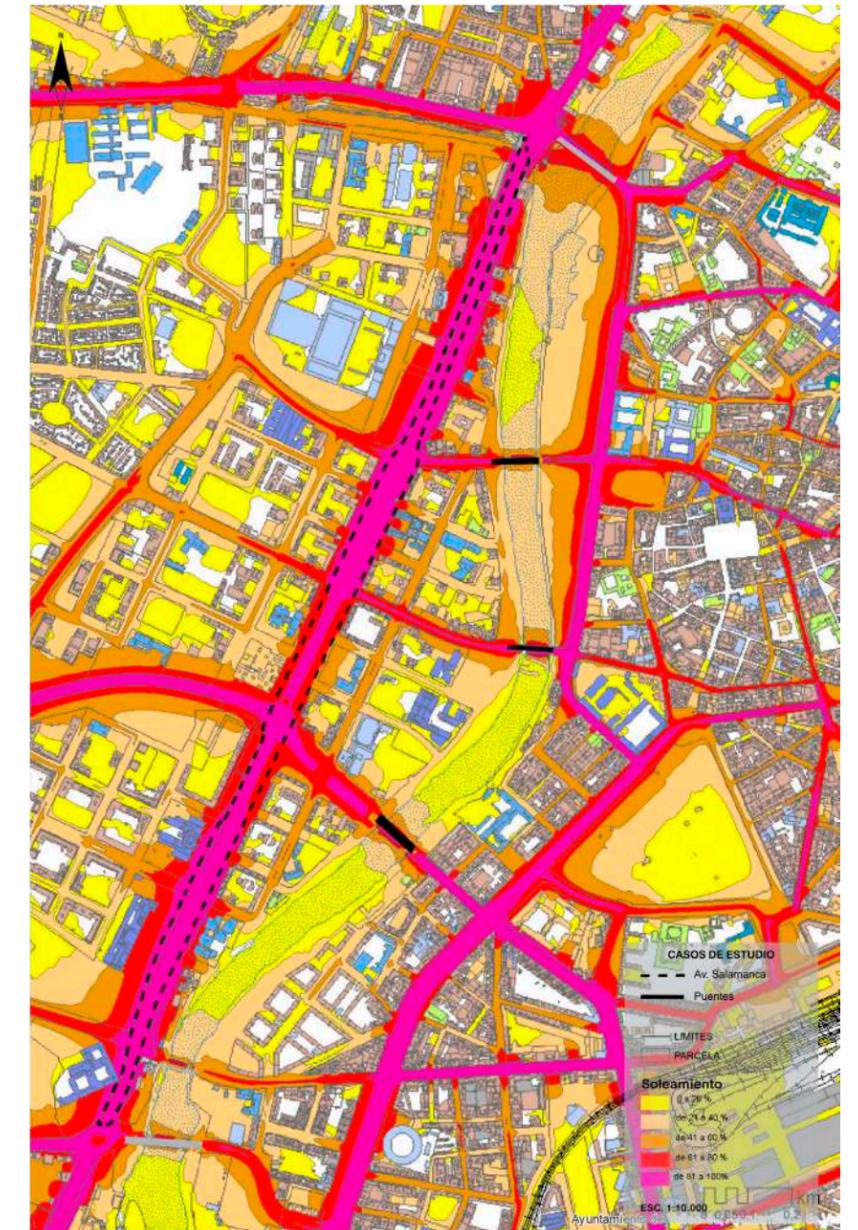


Ilustración 20. Mapa del ruido, Valladolid.

Fuente: Ayuntamiento de Valladolid.

5.6. Soleamiento y radiación solar

De acuerdo con el mapa, se observa que a pesar de ser unas amplias zonas no sufre de una radiación u soleamiento absoluto, ya que una de las principales barreras contra la contaminación acústica es el arbolado total de esta avenida.

Cabe destacar que estas zonas al estar dentro del plan de desarrollo urbano se proyectan con la idea de la ciudad jardín, es por ello la gran densidad verde en estas áreas de estudio al igual que las grandes alturas de estos bloques residenciales.

Sin embargo los puentes al quedar expuestos en su totalidad si que sufren mayor soleamiento pero se ven compensados por la humedad del río para refrescar esas zonas.

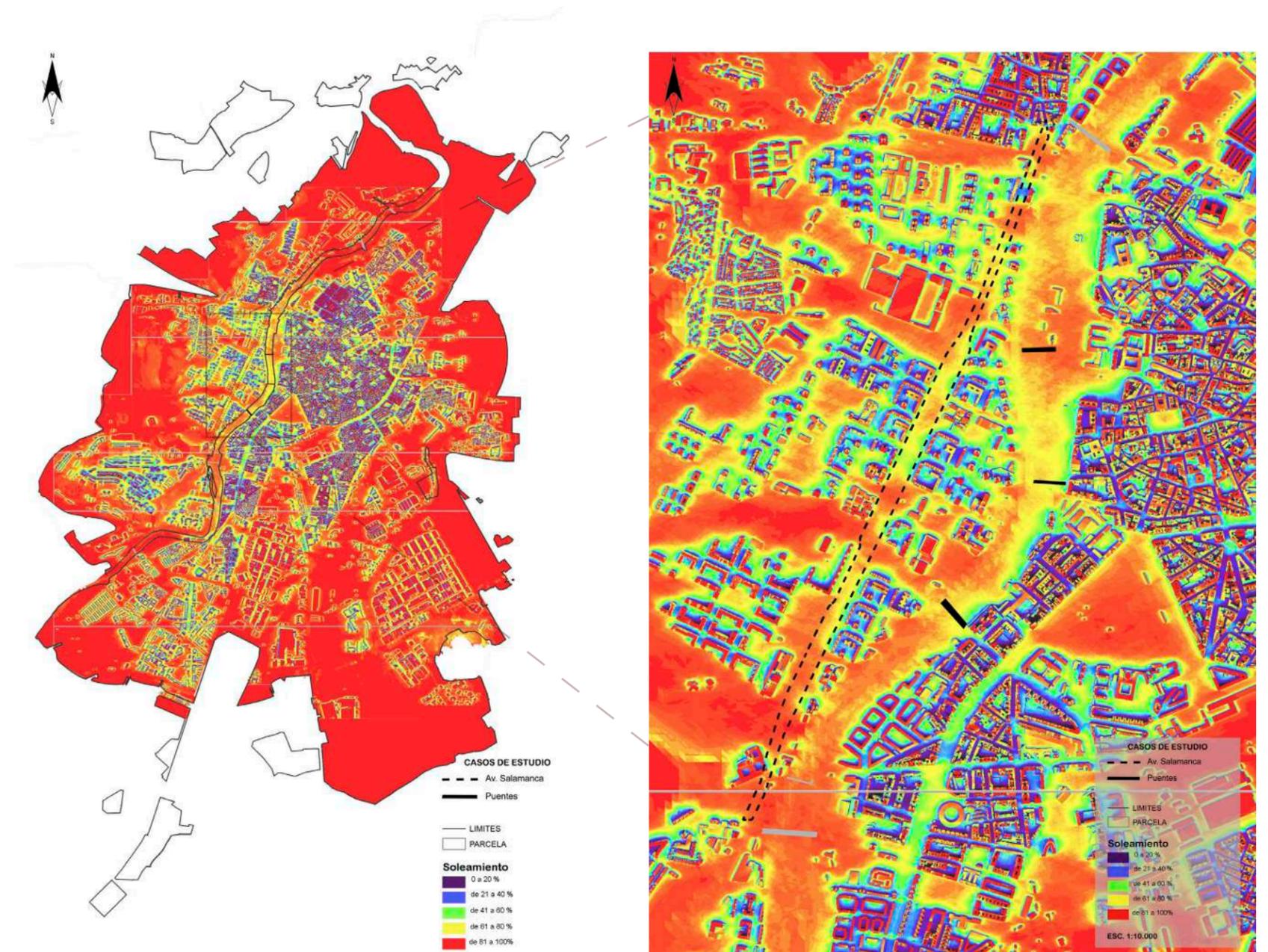


Ilustración 21 - 22. Mapa de soleamiento, Valladolid.

Fuente: Huellasolar.com

Los seres humanos disfrutan siempre de un buen paseo y el socializar con las demás personas, es un tranquilizante para el cuerpo y para el alma...

Esta cuestión también debería ser disfrutado de manera solitario brindando paz y tranquilidad emocional en toda la ciudad y no solo en lugares puntuales, es por ello que la arquitectura es primordial para re-descubrir zonas que se encuentran un poco olvidados de manera inconscientes.



6. EJEMPLOS ANÁLOGOS

“Si el cuerpo hubiera sido mas fácil de entender, nadie habría pensado que teníamos mente.”²⁴

6.1. La proyección a través del paseo y la memoria

En el discurrir del tiempo, se pueden hallar diversas estrategias en función al paseo y el descanso en sitios similares a los casos de estudio, espacios donde poder sentarte o disfrutar de las vistas de un área asignada para ello sin interrumpir lo que puede pasar al reverso del mismo, es brindar plurivalencia a un entorno construido para que puedan suceder variedad de situaciones a la vez.

La idea principal recae en fragmentos añadidos para brindar calidad de espacios urbanos. Esta idea de proporcionar más espacios a través de un ensanchamiento no es algo nuevo, tal es el ejemplo que se da en el puente de Santa María, en la ciudad Burguesa sobre el río Arlanzón, que de acuerdo con Cadiñanos B.²⁵ desde que suena por primera vez en el año 1209 y, en adelante, es citado frecuentemente en la documentación, con los múltiples derribos y reconstrucciones que tiene el puente y en cada una de ellas se van añadiendo espacios nuevos por ser el más transitado del reino pero sobreponiendo la idea del disfrute en el paseo, en consonancia con Lope de Vega²⁶ calificaría pues en su día a este puente de “bella arquitectura”, pues la intención principal de los espacios compartidos es poder relacionarte con el entorno construido, natural y social.

La memoria en este ejemplo ha sido transformada a través del tiempo, acoplándose a las situaciones reales en las que se encuentra de cada época, sin embargo, siempre conserva la idea y el concepto principal sin perder la esencia con la que se construyó.

Es fundamental entender que áreas como la de los casos de estudio tienen que ir evolucionando a la par de quienes lo utilizan, es decir, que no se puede quedar igual algunas piezas de la ciudad desde el año en que se construyeron sin tener cambios para mejora del día a día.

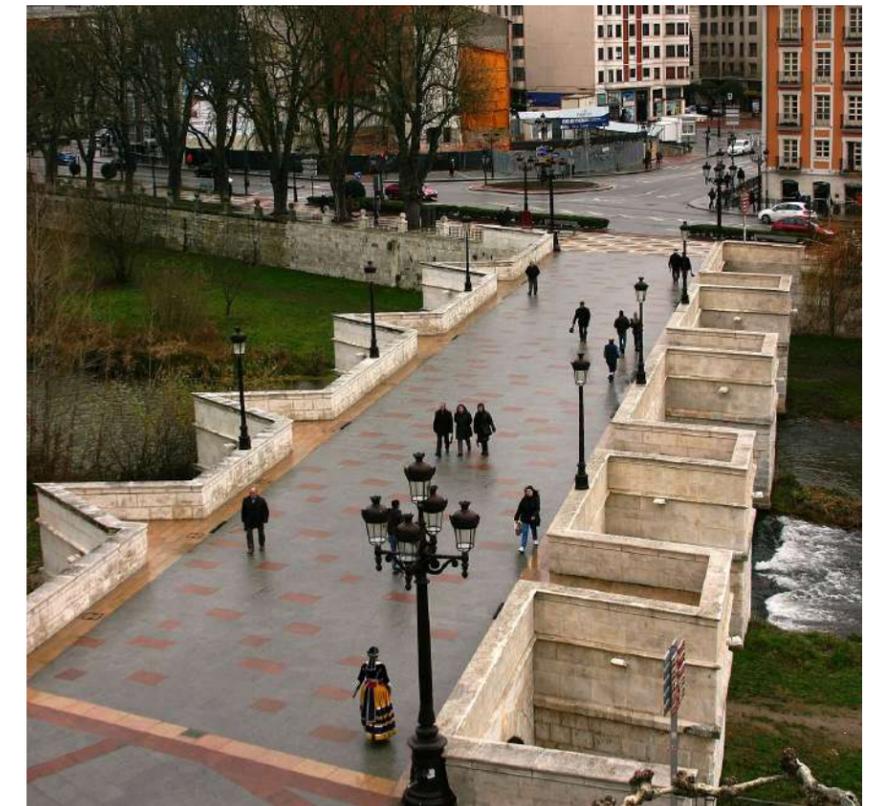
Ahora bien, situando ejemplos actuales en relación con los casos de estudio, se muestran a continuación proyectos de gran interés, que tienen como desarrollo principal la percepción y la contemplación, puntualmente se plantea en los espacios de transición algo más que solo el andar y el tráfico rodado.

La inquietud expuesta en este trabajo, no solo implica a la ciudad de Valladolid, en realidad implica a todas las ciudades del mundo que tengan una situación semejante y proporcione una mixtura de usos a este tipo de zonas.

²⁴ Richar rorty. A través de Aldrete-Hass J.A. *Arquitectura y percepción*. (2007).

²⁵ Cadiñanos Bardeci, Inocencio. *Los puentes del centro de la provincia de Burgos*, pp160-162.

²⁶ Lope de Vega Carpio, Felix. fue uno de los poetas y dramaturgos más importantes del Siglo de Oro español y uno de los autores más prolíficos de la literatura universal.



Fotografía 8 - 9. Cambios realizados en el puente Santa María en la ciudad de Burgos. En la primera foto se aprecia como los elementos triangulares sirven solo de apoyo, sin embargo en la segunda foto después de una intervención esos mismos elementos se prolongan hasta la cota del desplazamiento peatonal, creando nuevos espacios para el descanso y la contemplación del entorno natural y construido desde el puente.



Ilustración 23. Proyecto High Loop en el puente de Shanghái.

Diversidad de usos de forma divertida y colorida.

Fuente: ©100architects.

6.1.1. HIGH LOOP - HIGH LINE, DE SHANGHÁI

Este es un proyecto inspirado en el High Line de Nueva York, que al igual apuesta por rehusar zonas en desuso o que tenían mucho tránsito pero no tenía un gran impacto ni visual ni de comodidad para los ciudadanos, sin embargo este nuevo ejemplo es totalmente divertido, lleno de colores sobre el puente High Loop.

De acuerdo con la revista digital Conocedores²⁷, el icónico puente fue construido sobre el arroyo Suzhóu, en 1997, conectando el distrito de Jing y Zhabei, este último fusionado con el primero en 2015.

En 2009, se renovó para permitir el acceso adicional a vehículos pequeños, como bicicletas y scooters, mejorando la conectividad urbana.

El puente se extiende sobre un kilómetro de largo como una plataforma elevada que ofrece impresionantes vistas desde una de las zonas más representativas de la ciudad. De la mano del estudio 100architects, el asfalto gris dará paso a colores llamativos y brillantes, convirtiendo el puente en un atractivo paseo elevado.

La estrategia de diseño de «High Loop» organiza las diferentes circulaciones por colores, creando una jerarquía de diferentes ritmos y pasos en los que se puede transitar el puente. Como color de fondo, un suave azul cian define los espacios donde uno puede detenerse y quedarse, encontrarse con otras personas y socializar.

“Desde cubiertas de observación hasta plazas de picnic, áreas de descanso mini anfiteatros, es en estos spots cian donde se colocan todos los muebles urbanos amarillos contrastantes y donde se desarrollan las funciones sociales”.
100 architects.

Además, se introdujeron nuevas macetas de vegetación, ya sea como elementos decorativos o como separadores funcionales de los carriles y el camino peatonal.

El nuevo diseño no cambia la estructura actual, sino que la transforma al agregar un colorido paisaje y objetos urbanos funcionales en la parte superior.

²⁷ Página web: Conocedores.com



Ilustración 24. Proyecto High Loop en el puente de Shanghái.

Diversidad de usos de forma divertida y colorida.

Fuente: ©100architects.

Puesta en valor principalmente de la percepción del peatón a través de la sensibilización con los diferentes colores.



Fotografía 10 - 11. Puente peatonal Callus.

Fuente: Página web - arquitecturaenacero.org

6.1.2. PUENTE PEATONAL CALLUS, BARCELONA.

A través de la revista digital *arquitectura+acero*²⁸ se concierta, sobre este proyecto, la toma como base de la solución que no sólo proporciona una conexión entre el puente y la pasarela, sino también un nuevo lugar con privilegiadas vistas a un entorno que está empezando a mostrar algunos síntomas de degradación.

El diseño de Xavier Font (MLM Ingenieros Consultores) en un puente que fue construido por primera vez en 1931 y luego reconstruido después de la guerra española en 1943, no cumpliendo con los lineamientos mínimos se decide a través de la diputación de Barcelona reemplazarlo en dos fases.

Como el puente peatonal une los dos barrios principales de la ciudad, separados entre sí por el río, se buscó una solución que no sólo proporciona una conexión entre ellos, sino también un nuevo lugar con privilegiadas vistas a un entorno que está empezando a mostrar algunos síntomas de degradación. La nueva estructura está destinada a detener este proceso. Aunque este es un objetivo ambicioso, su éxito se basa en la idea de que intervenciones singulares tienen el poder de funcionar como un catalizador para dinámicas de desarrollo y mejoramiento crecientes.

A fin de lograrlo se han creado dos espacios claramente diferenciados a lo largo de la pasarela. Uno de ellos es el espacio de traspaso, el que une las dos riberas opuestas. El segundo, en cambio, es estático, se

instala sobre el cauce del río, y está formado por una plataforma en voladizo que ofrece un lugar de descanso y observación. Esta especie de plaza está en un nivel inferior que el resto de la pasarela y su acceso se logra mediante unas gradas que separan ambos espacios. Con el fin de que la plataforma sea accesible, la viga aguas abajo se quiebra dándole al puente su forma característica y original. De esta manera, el diseño del puente sigue y pone de manifiesto la asimetría natural donde el doble cauce del río no está centrado.

Este proyecto ejemplifica la importancia sobre la mixtura de usos que debe contener las zonas de transición, y sobre todo la puesta en valor del entorno natural y construido las visuales que se obtienen a una cota elevada sobre el nivel del río.

La inquietud por brindar al peatón lugares de contemplación y hacer que se involucre con su entorno es cada día más latente. El dar a conocer y hacer que se apropien de su ciudad es un reto que la arquitectura debela para poner a su alcance pequeñas situaciones que contienen innumerables percepciones.

²⁸ Página web: arquitecturaenacero.org

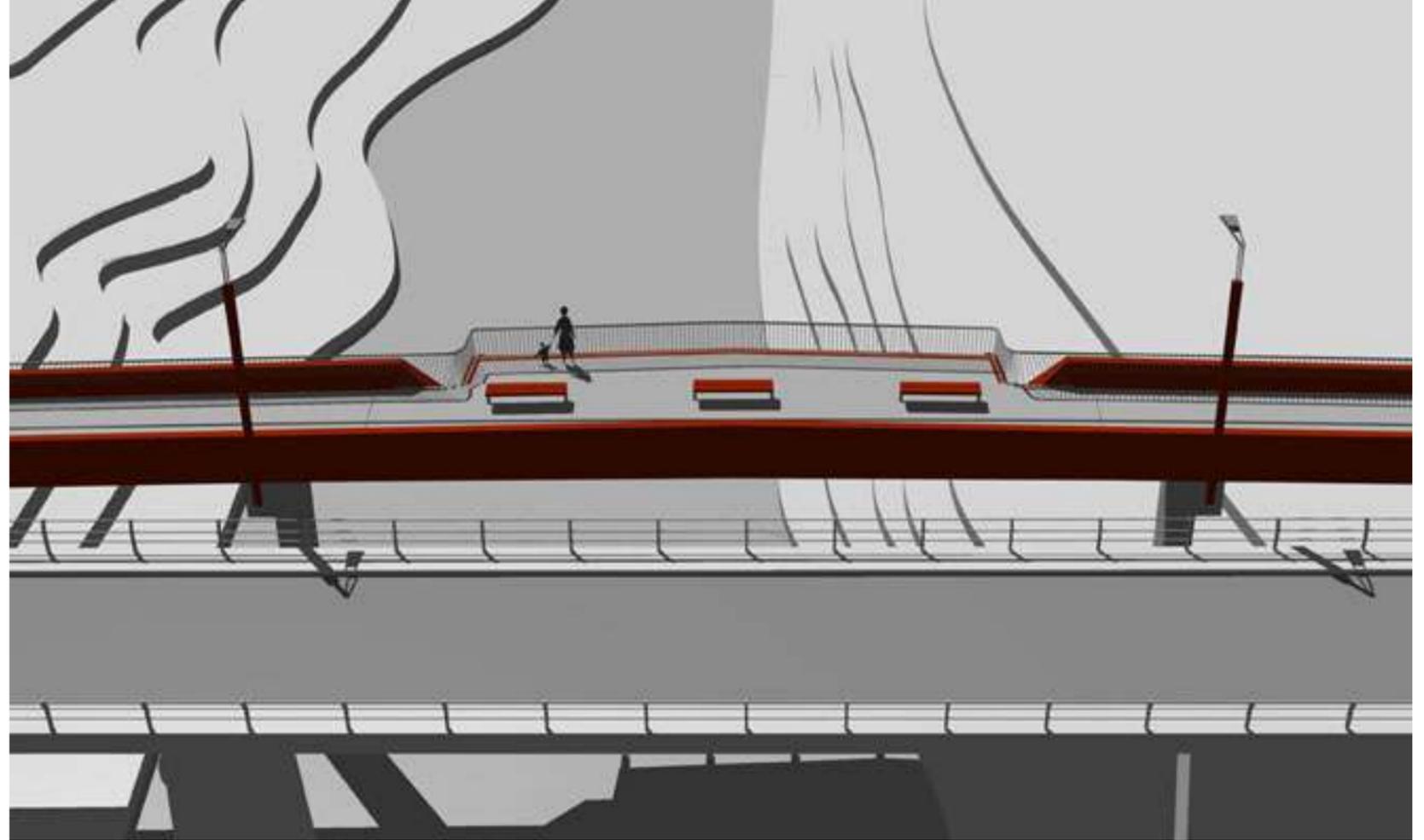


Ilustración 25 - 26. Modelo del proyecto del puente peatonal Callus.

Se muestra principalmente la esencia que se pretende transmitir a los usuarios a través de la contemplación en un entorno construido la relación directa que se tiene con el entorno natural. Al igual que la diversidad de usos que puede contener el puente.

Fuente: Página web - arquitecturaenacero.org



Ilustración 27. Perspectivas desde diferentes ángulos apreciando el concepto y materiales que definen a este proyecto.

Fuente: Página web: plataformaarquitectura.cl/cl

6.1.3. PALEISBRUG; PARQUE ELEVADO Y PUENTE PEATONAL, PAISES BAJOS.

Siguiendo con la idea principal de los ejemplos análogos con respecto a la implantación del proyecto en los casos de estudio sobre lo que se puede proyectar, en consonancia con los arquitectos Benthem Crouwel por medio de Archi Expo²⁹. El Paleisbrug, como el puente se llama, conecta el viejo centro de ciudad con el Paleiskwartier desarrollado recientemente. El Shertogenbosch (Ciudad en los países bajos) es caracterizado por una área extensa de espacio verde subdesarrollado, llamada el Gement, cuya proximidad urbana es única en los Países Bajos. Puesto que la localización para el Paleisbrug ofreció las vistas excepcionales del Gement, los arquitectos diseñaron una estructura que aprovecharía completo de los alrededores y se convirtió en más que los medios de conseguir a partir de un lugar a otro.

La investigación llevada a cabo en la plataforma de arquitectura³⁰ menciona que el Paleisbrug es un parque y puente peatonal y ciclista elevado. El puente forma un enlace de 250 metros a través de la vía del tren.

Carácter más forestal. El nuevo verde crea un nuevo sistema ecológico en el centro de la ciudad, que ofrece espacio para nueva flora y fauna. Un sistema de riego por goteo con detección se ha instalado en los macizos de flores en el puente. La descarga de las macetas está equipada con un tubo de desagüe adicional, por lo que las plantas nunca recibirán demasiada agua.

Por la noche, las plantas, los bancos y caminos están iluminados por iluminación LED, lo que significa que el puente es una zona agradable, incluso después de la puesta del sol. Colector solar Con el fin de ser capaz de mantener el puente libre de hielo durante el invierno, calefacción por suelo radiante con una temperatura baja era un punto de partida en el diseño. La sal de caminos no es una opción, ya que mataría a las plantas y afectaría al material. Por eso Benthem Crouwel buscó una solución sostenible para el uso de la calefacción por suelo radiante.

La respuesta es que el Paleisbrug actúa como un colector solar gigante durante el verano. La calefacción por suelo radiante / colector solar está conectada a una unidad de almacenamiento frío / calor. Durante el verano, el puente recupera más calor desde el puente que se necesita durante el invierno y suministra el área con energía. La estructura se compone de diversos tamaños de tramos que van desde una columna a otra. Las columnas están cubiertas de paneles de acero resistentes a la intemperie, de modo que forman un todo con los tramos.

Así presentan los visitantes con una fachada armoniosa a través de la estructura entera y un paseo continuo lleno de vegetación.

²⁹ Página web: projects.archiexpo.es

³⁰ Página web: plataformaarquitectura.cl/c

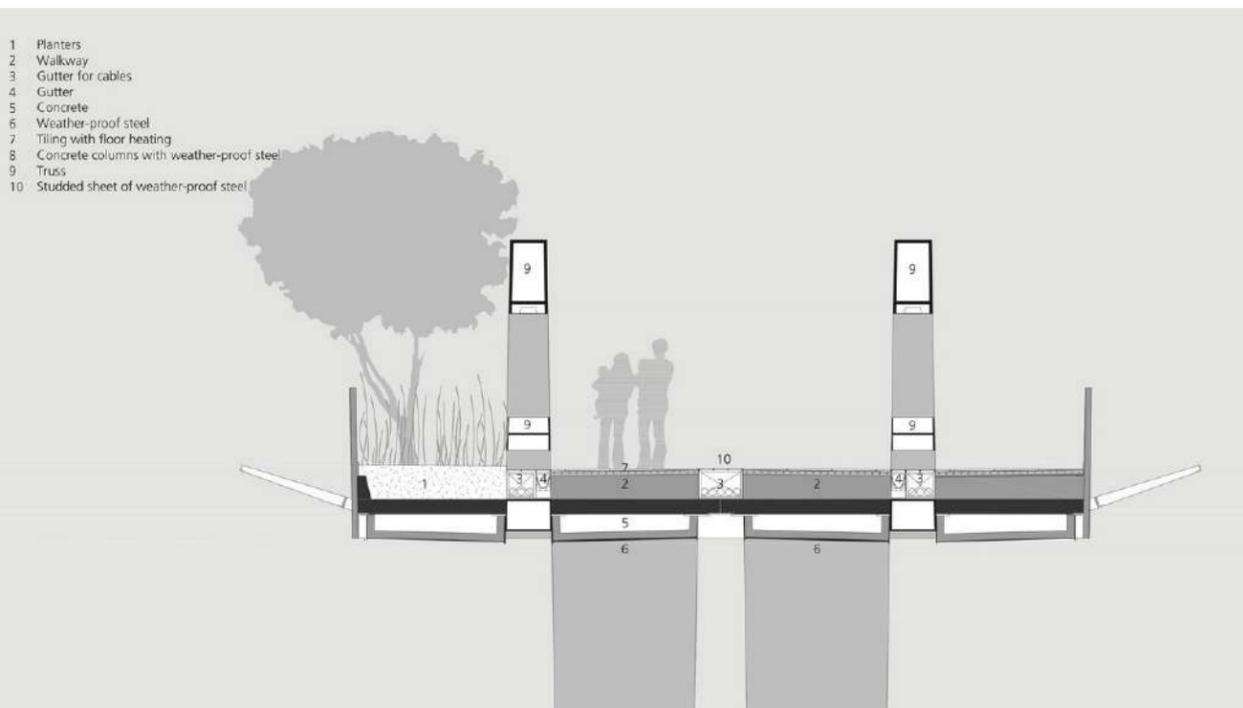


Ilustración 28 - 29. Plano y sección del puente; se muestra principalmente la importancia de la vegetación así como del paseo y el descanso.

Ilustración 30. Perspectivas desde diferentes ángulos apreciando el concepto y materiales que definen a este proyecto.

Fuente Página web: plataformaarquitectura.cl/cl

6.2. Conclusión

La importancia de establecer una diversidad de uso es precisamente disminuir principalmente la percepción de miedo en este tipo de espacios como lo son los puentes o las avenidas en las cuales la transición es muy rápida, causando al peatón inseguridad.

Además contener una diversidad de uso, permite que la puesta en valor de la ciudad se realce en cada paseo. Hoy en día no existen muchas pasarelas o puentes con funcionalidad más allá de lo principal, es decir, poder atravesar una avenida, río o una situación inestable lo cual obliga a la ciudad unirla de alguna manera, es por ello que la inquietud en este tema es sensibilizar y cambiar la percepción de los espacios degradados u olvidados para visualizarlos desde otra perspectiva positiva, inclusive dando a conocer a los ciudadanos su ciudad y hacer que se apropien de esa identidad.

Los puentes son ventanas hacia un entorno natural disfrutado a través de un entorno construido, que además de proporcionar la conexión entre dos zonas, contiene de manera natural muchos más elementos de los cuales los usuarios se pueden propiciar de manera positiva...



7. DIAGNOSTICO

7.1. Trazado vial

Las grandes articulaciones formadas por las avenidas Salamanca y Paseo Zorrilla respectivamente a cada lado del río Pisuerga delimitan por zonas a la ciudad, siendo finalmente articuladas por las secundarias que conectan entre sí.

A demás la importancia de los puentes en esta ciudad es incuestionable pues gracias a ellos a podido expandirse la ciudad quedando

totalmente sumergidos en el corazón de la ciudad. Compuesta por grandes calzadas para el automóvil en ambos sentidos de hasta 3 carriles, áreas de aparcamiento, áreas permeables y medianamente las aceras peatonales.

Siendo en toda esta zona un trafico de alta velocidad aunque debería no serlo, puesto que al estar tan inmersas en la ciudad es un trafico rodado con mayor precaución.

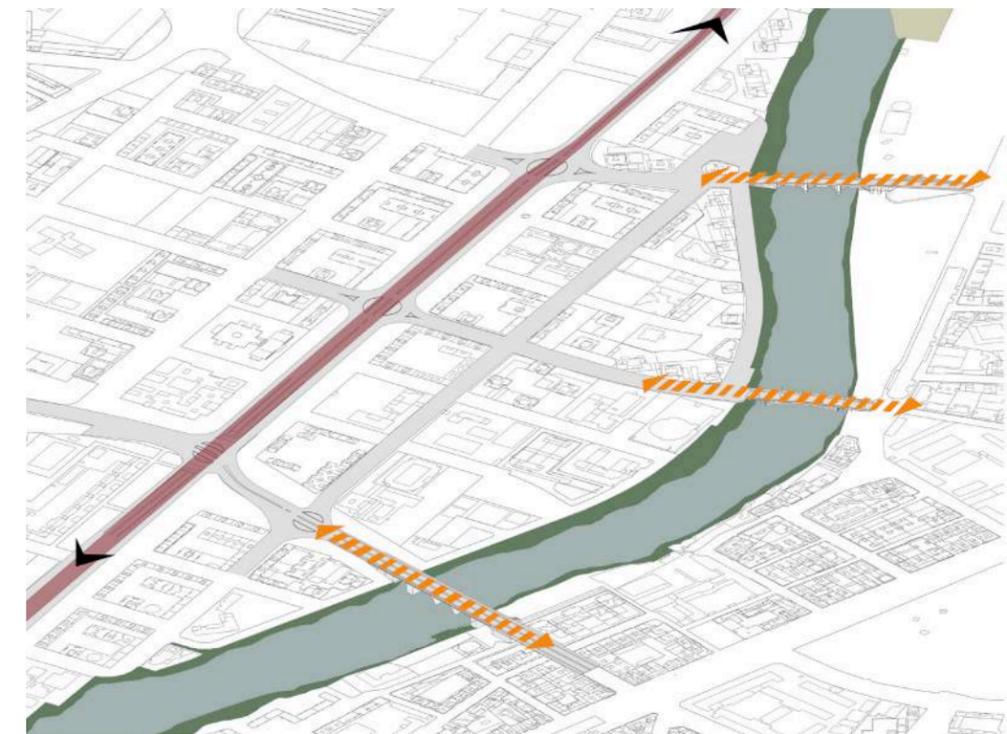
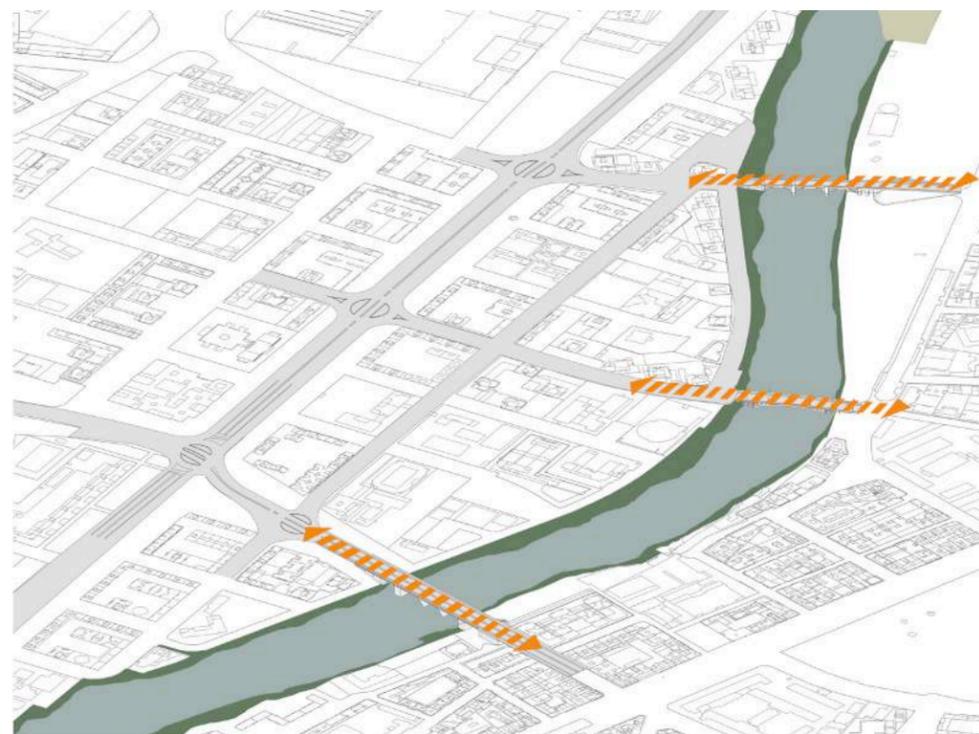


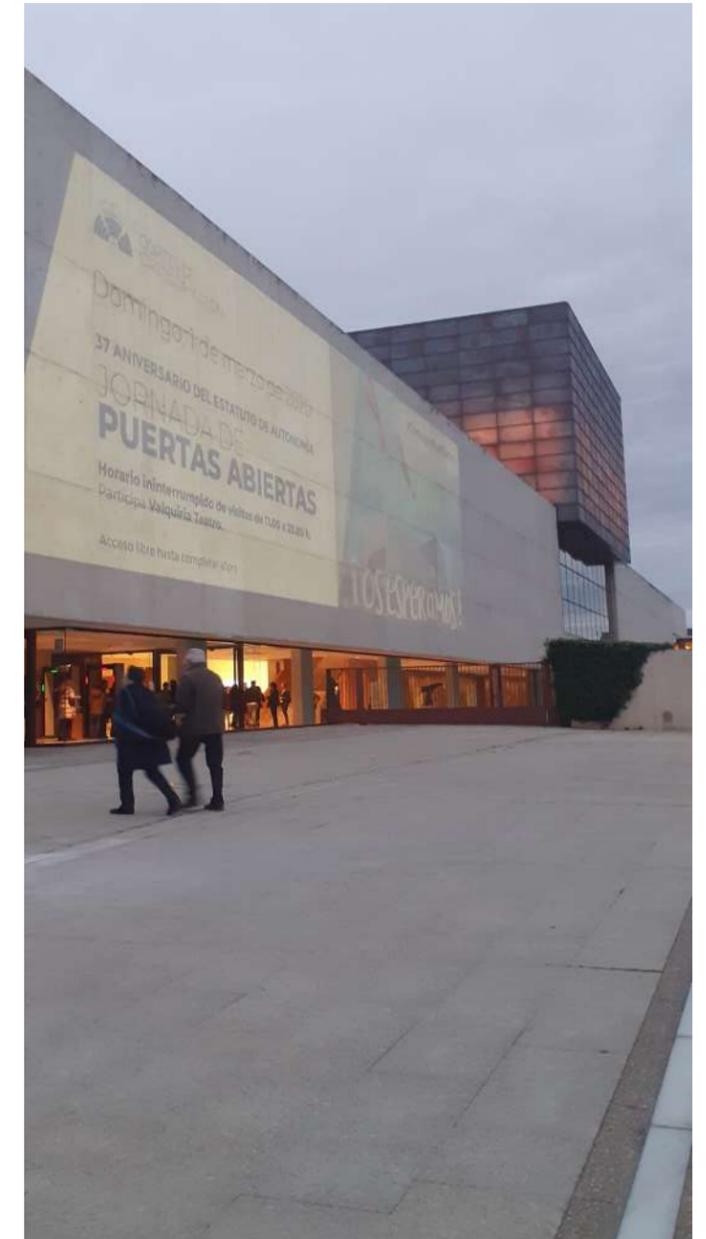
Ilustración 31 - 32 - 33. Trazado vial sobre los casos de estudio en los cuales realiza la conexión que tienen entre ellos, así como la traza urbana general de la que son parte y crean todo un recorrido articulado.

Fuente: Elaboración propia

7.2. Espacio Público

Los casos de estudio al estar muy bien ubicados dentro de la ciudad, quedan rodeados de gran número de espacios públicos, así como de grandes e importantes equipamientos de los cuales destacan por su volumetría, sin embargo, son equipamientos utilizados muy pocas veces o de manera esporádica ocasionando intervalos de un entorno olvidado visualmente, al igual que sus grandes zonas de áreas de encuentro que tienen como finalidad el encuentro y el esparcimiento de los usuarios pero que no se utilizan ni se aprovechan como deberían de manera estacional, intensificando aun más su apariencia de abandono, sin duda es una zona muy transitada tanto vehicular como peatonal pero sin llegar hacer áreas de descanso o contemplación puesto que las visuales se ven envueltas entorno al automóvil.

La situación general de los casos de estudio, es así, un tanto fuera de escala y desarrollados de manera unitaria cada proyecto, es decir que se pierde una de las razones principales de para quien se edifica; al final quienes lo deberían utilizar y aprovechar en su máximo esplendor quedan de un lado por la falta de plusvalía y de escala.



Fotografía 12 - 13. Equipamientos públicos de gran importancia ubicados en la Avenida Salamanca tal es el caso como la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid (ETSAVA) y Las Cortes de Castilla y León.

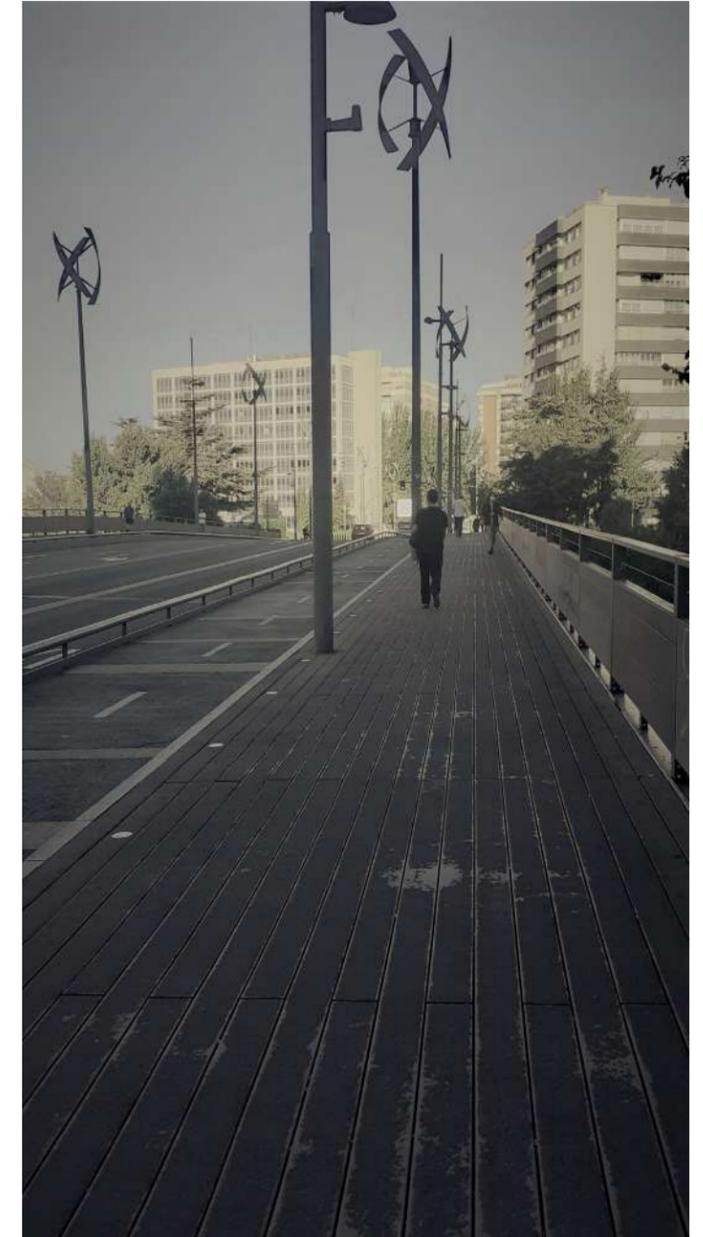
Fuente: Elaboración propia.

7.3. Accesibilidad

Uno de los grandes problemas de la ciudad es dar igualdad en la accesibilidad a todas las personas; ya que un bazo de cinco centímetros para alguien con movilidad reducida puede suponer mucho esfuerzo y agobio a la hora de desplazarse por la ciudad.

Es por ello que se plantea siempre en los nuevos desarrollos poder evitar algún obstáculo para alguien, si se puede proyectar todo a un mismo nivel.

Por lo cual no supondría mayor problema adecuar los puentes puesto que son de una misma cota, así poder brindar accesibilidad para todos y disfrutar de un momento para la contemplación y percepción de las vistas que ofrecen los puentes.



Fotografía 14 - 15. Puente Adolfo Suárez e Isabel la Católica; el cual muestran la distribución de las aceras y carriles bici y automovilístico donde de primera instancia es totalmente accesible.

Fuente: Elaboración propia.

7.4. Puntos de encuentro

Actualmente los puntos de encuentros se localizan en la avenida Salamanca, ya sea a través de grandes plazas o espacios no tan accesibles siendo una especie como banco adyacente a un montículo verde el cual pretende disuadir la contaminación acústica que provocan los automóviles que transitan con rapidez en dicha avenida.

Como ya se mencionaba con anterioridad la memoria de este caso de estudio alberga una fluidez rápida, la cual ya no es posible al haber quedado sumergida totalmente dentro de la ciudad, sin embargo dada la dimensión es una de los principales desfogue de la ciudad.

Un par de puntos de encuentro principales en esta sección es la plaza que brinda las Cortes de Castilla y León, seguidamente de las grandes áreas verdes dispuestas entre los puentes de los casos de estudio. Se pueden encontrar en ese recorrido algunos mobiliarios urbanos un tanto olvidados lo cual provoca una sensación de inseguridad y abandono.



Fotografía 16. Áreas de encuentro distribuidas en gran parte de la avenida Salamanca, la cual son totalmente inaccesibles para personas con movilidad reducida y adultos mayores.

17. Plaza de las Cortes de Castilla y León, un área totalmente abierta donde sus visuales y su perspectiva es en un entorno construido.

Fuente: Google/Maps.com

DAFO

Debilidades

- Zonas de trafico rodado veloz
- Falta de mixtura de usos
- Espacios públicos con escasez de accesibilidad en cuestiones de visual
- Sin interacción social
- Perdidas de escenas urbanas

Amenazas

- Percepción de miedo
- Zonas con mucho transito vehicular
- Sensación de miedo e inseguridad
- El interés de la población por conocer la memoria de los casos de estudio
- La situación cambiante del día a día en cuestión de los intereses de los ocupantes

Fortalezas

- Vistas del entorno natural y construido
- Zonas con mucho transito peatonal
- Diversidad de población colindantes a los casos de estudio
- Concienciación cada vez más evidente del entono
- Existencia de diversidad de usos

Oportunidades

- Revalorizar las escenas urbanas
- Apropiación de los ciudadanos
- Percepción de seguridad
- Incentivar el sentido de la contemplación dentro de la ciudad
- Dar a conocer la memoria de los casos de estudio a sus ocupantes

8. PROPUESTA URBANA

Una vez hecho el análisis de los casos de estudio, identificando los problemas y teniendo en cuenta sus potencialidades, se realiza las propuestas de mejora urbana que permiten involucrar de manera directa las cuestiones sociales y culturales.

Estas propuestas buscan la re-apropiación de los usuarios en su ciudad que muchas veces hasta desconocen dotándoles de un sentido de pertenencia, además de brindarle un atractivo visual en el cual la percepción y la contemplación del entorno natural es puesto en valor para sus ciudadanos.

Así mismo pretender crear otro tipo de percepción de manera positiva con lo cual se sientan más seguros y tranquilos a la hora de salir a pasear sea cual sea la circunstancia.

Es importante realizar estas propuestas a partir del planteamiento de una serie de objetivos que permitan verificar la intervención.

Recalcando el objetivo principal de este trabajo puesto en valor en todo el proyecto, se considera importante el revalorizar las piezas comunes de la ciudad a través de una mixtura de usos lo cual permite que la percepción hacia el entorno natural esté más presente.

Además fomentar la movilidad peatonal a través de los incentivos de poder llegar a un punto de

la ciudad donde el poder admirar un momento del paisaje sumergido dentro de la ciudad es primordial para este proyecto, puesto que a día de hoy se ha perdido por completo esa idea dando como resultado la puesta en valor de las escenas urbanas mediante los espacios mixtos y la re-apropiación de la ciudad con respecto a los ciudadanos. Se denota principalmente al peatón como elemento a destacar en las áreas de interés, siendo desarrolladas para por, y por los ciudadanos.

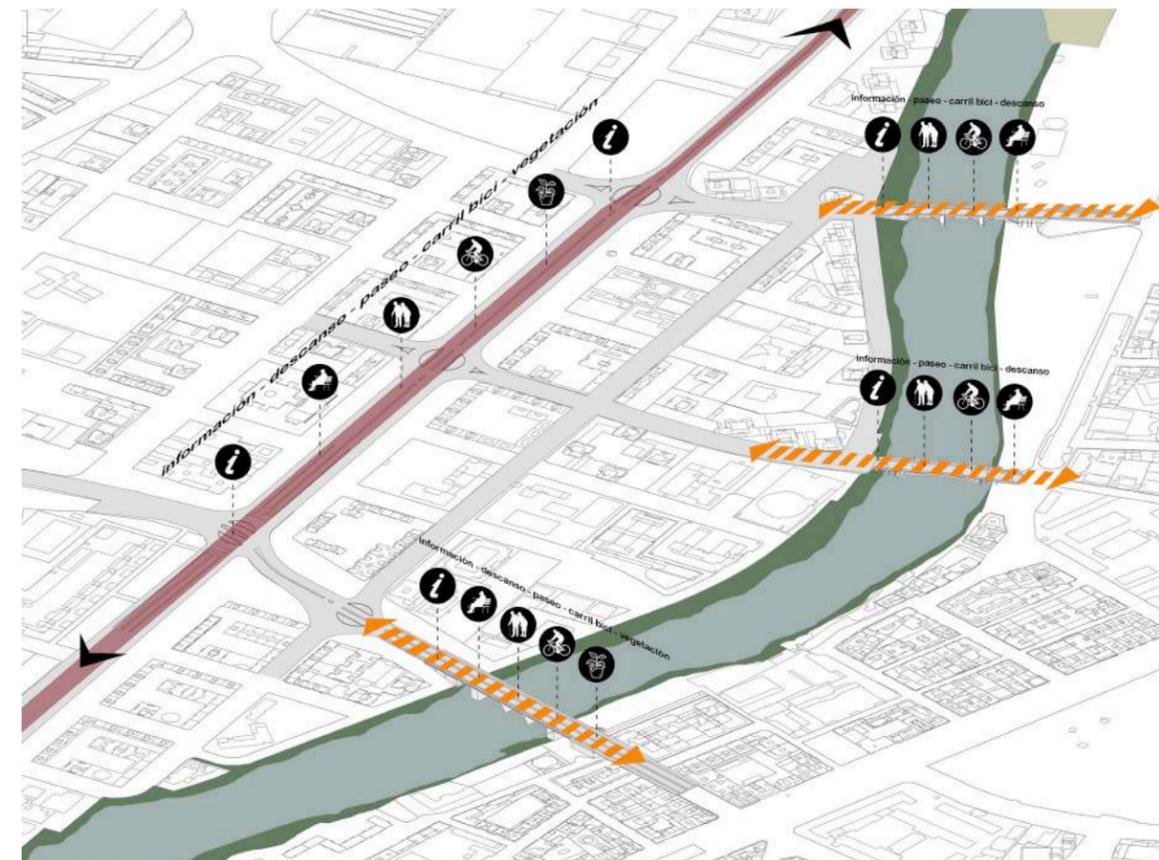


Ilustración 34. Mapa general de la propuesta - Estableciendo relación en todos los casos de estudio a través de la contemplación, el descubrir nuevamente de la ciudad y la historia.

Fuente: Elaboración propia

Se muestra a continuación, la conceptualización de los casos de estudio, poniendo como principal estancia la contemplación y la percepción del entorno natural y construido, añadiendo valor a la par uno del otro.

Así pues, en base a la investigación desarrollada en este trabajo, se plantea el desarrollo de intervenciones puntuales pero con gran valor añadido, es decir, pensar exclusivamente en el peatón se considera pieza fundamental de todo lo que le rodea dentro de una ciudad quien es el componente directo en este planteamiento.

Es verdad que el coche y los ciclistas forman parte de esta estructura urbana, y que también forman parte directa de esta gran ciudad, sin embargo se encuentran en un microentorno en el cual tienen que prestar más atención a su camino que su alrededor para no tener un accidente, pues los seres humanos son fuertes por naturaleza pero a la vez frágiles.

Seres pensantes los cuales a través de los sentidos se apropian del espacio por el cual se desplazan o habitan, ya que como se menciona con anterioridad, no se es necesario ser propietario para poder apropiarse de un entorno y brindarle valor y respeto al mismo, creando realmente una red social positiva en tanto a la seguridad y su percepción.

Se proporciona a los peatones pequeñas áreas de interacción con el entorno sin problemas de accesibilidad para el disfrute de las escenas urbanas, puesto que realmente, los ciudadanos son consientes del entorno natural del que gozan, pero del cual no pueden disfrutar en su totalidad, es por allí donde recae el interés de este proyecto.

"Por la vista el mal y el bien nos llega. Ojos que nada ven, almas que nada esperan"...

Carlos Pellicer Camara (Fracmento)



8.1. Avenida Salamanca

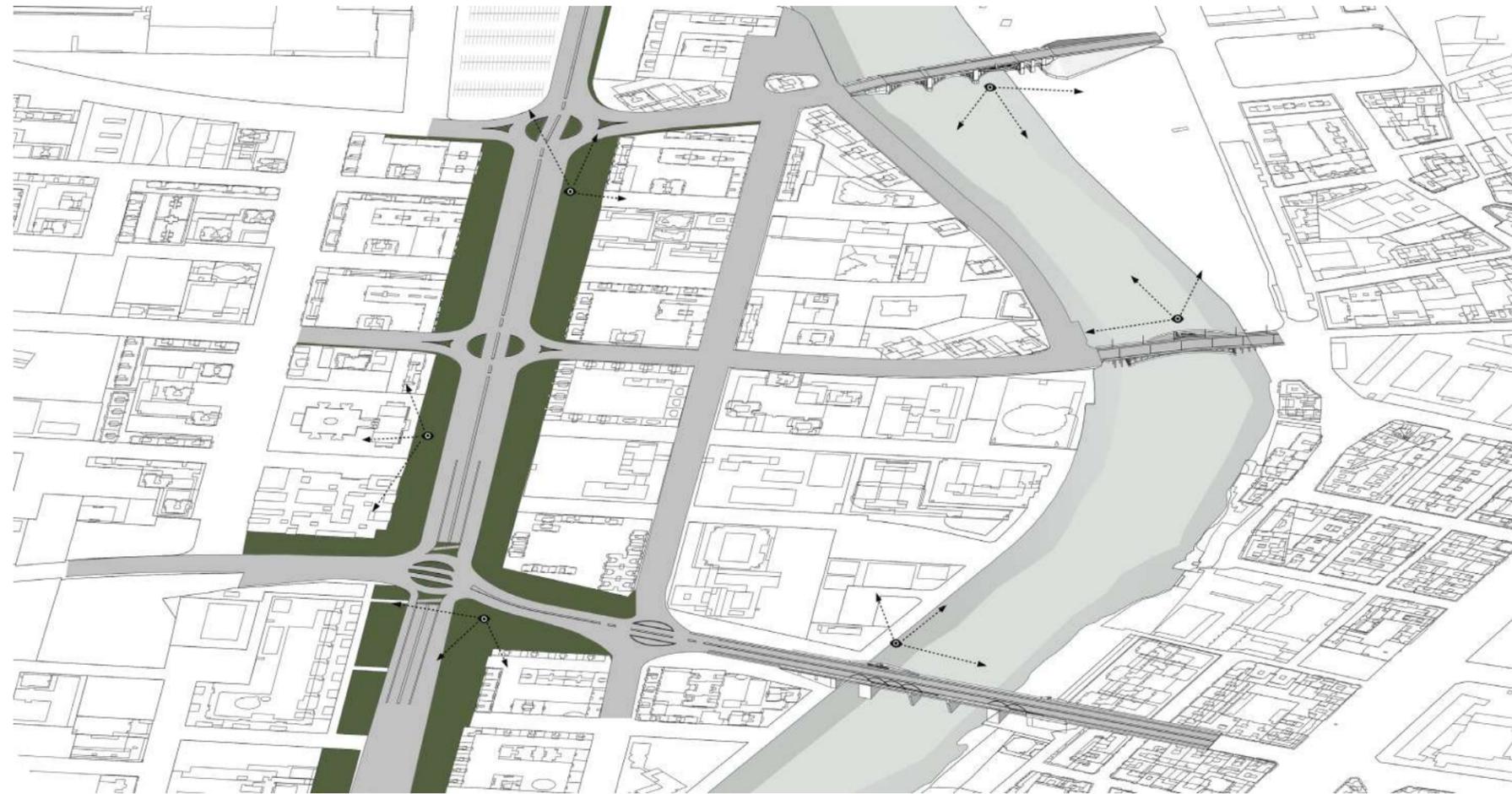
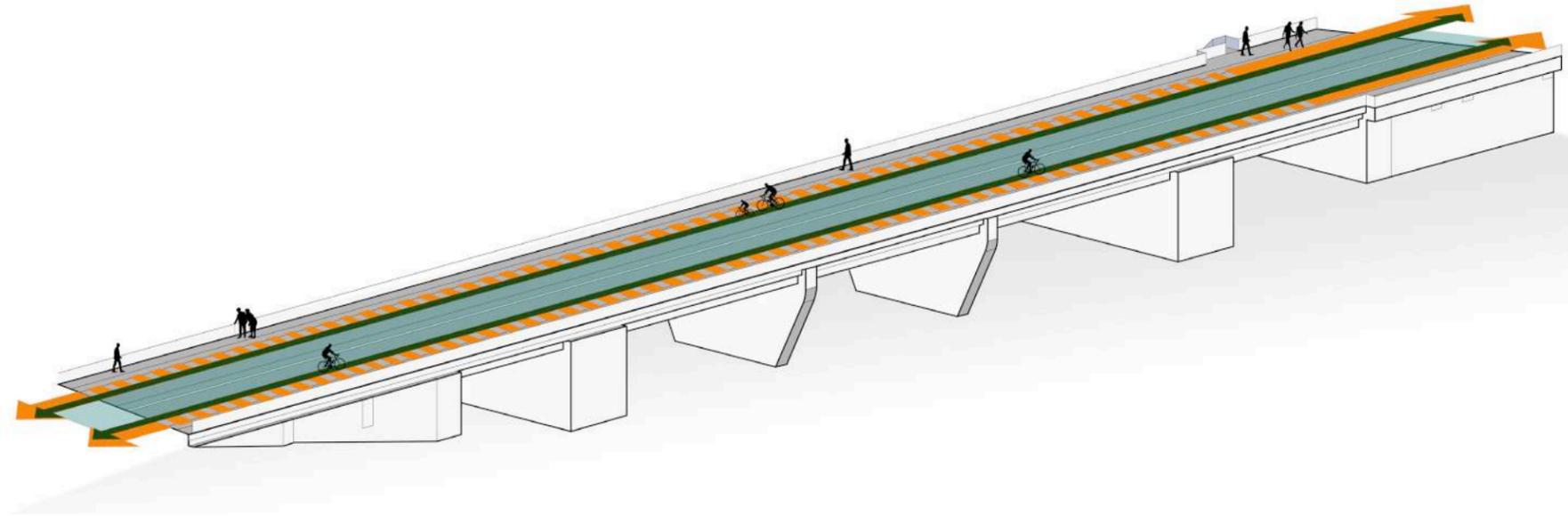


Ilustración 35. Puesta en valor de las escenas urbanas dentro de los casos de estudio, lo cual en la avenida Salamanca se plantea valorizar el entorno construido a través del entorno natural.

Fuente: Elaboración propia

8.2. Puente Adolfo Suárez

Estado Actual



Propuesta

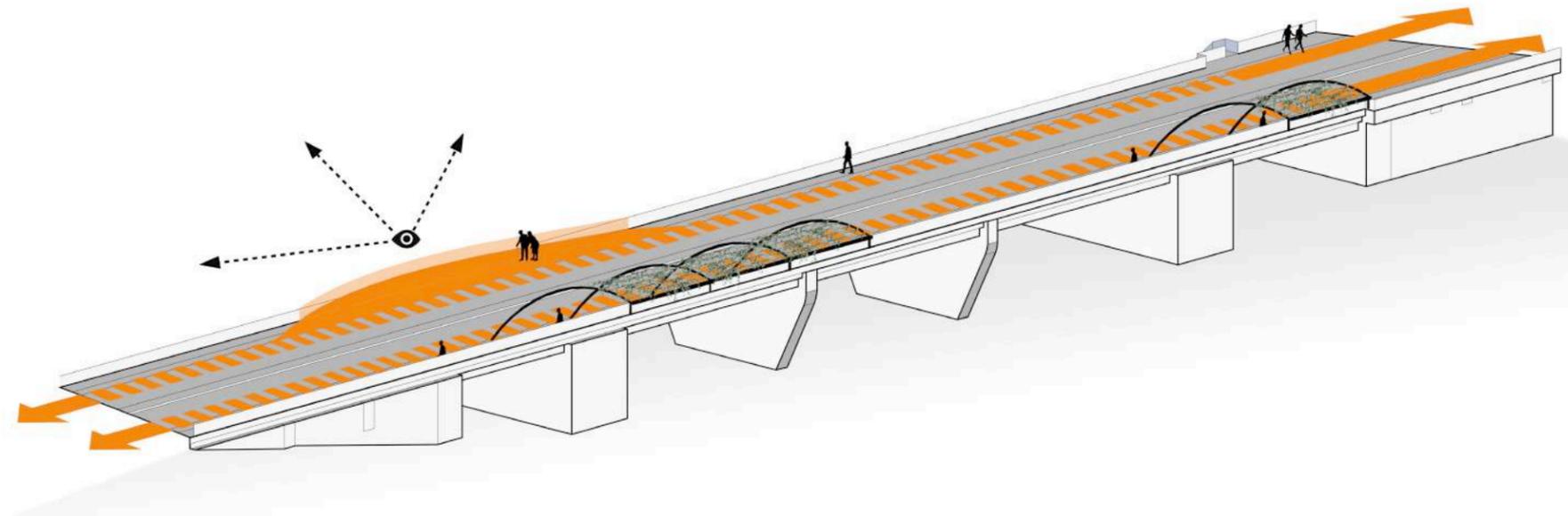


Ilustración 36 - 37. Puesta en valor de la escena urbana desde un puente, se plantea valorizar el entorno natural a través del entorno construido.

Así como dotar de otro tipo de percepción con la aportación de elementos con vegetación.

Fuente: Elaboración propia

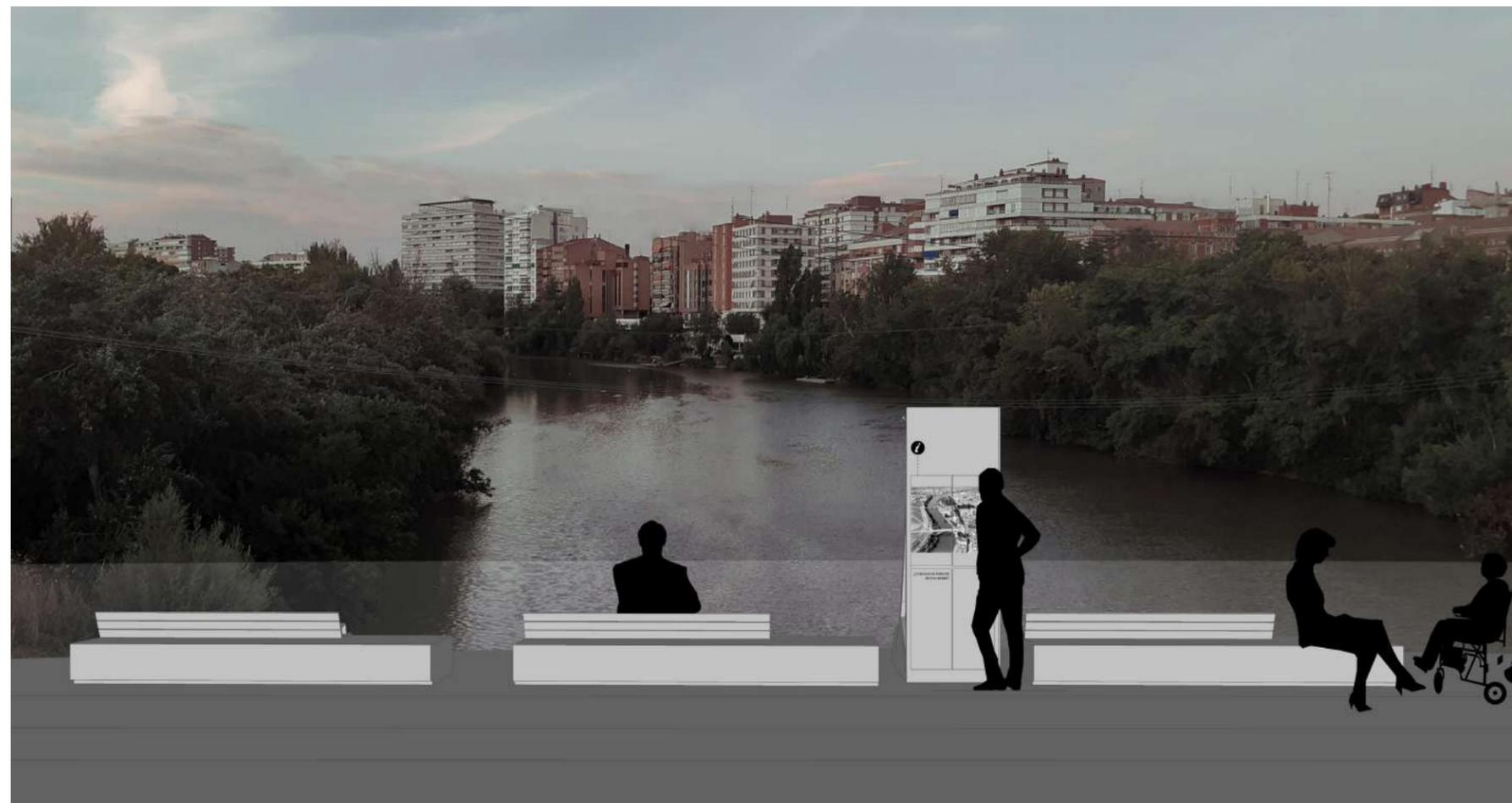
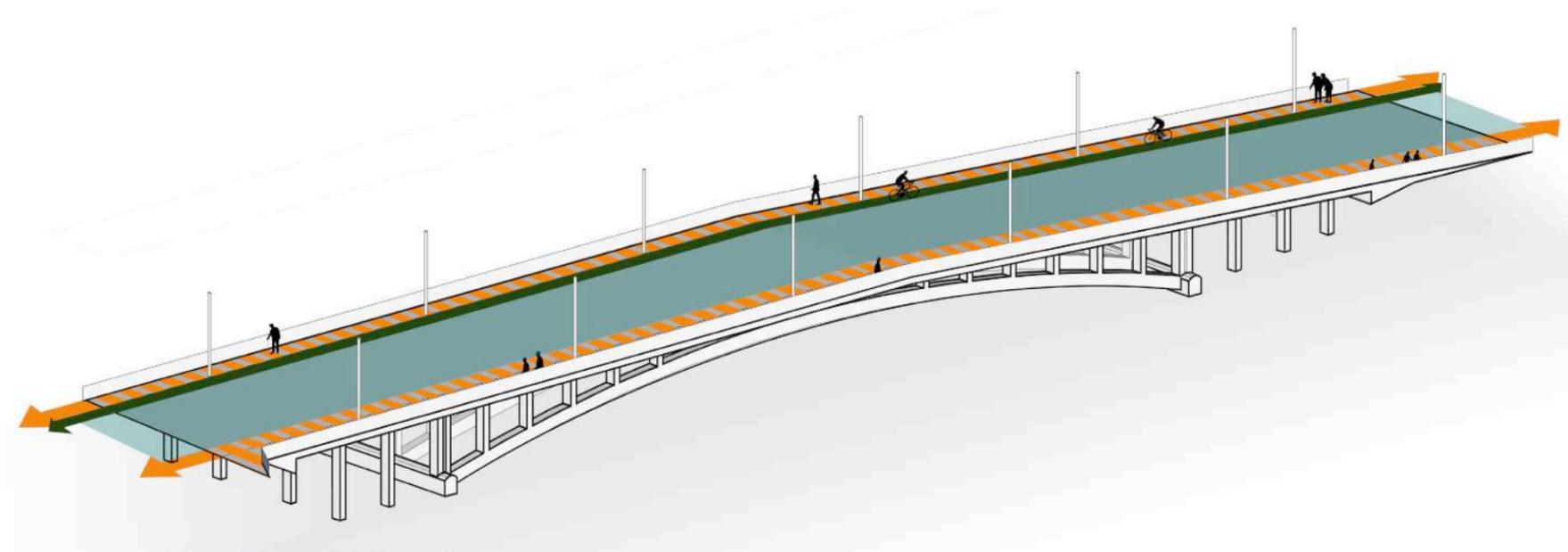


Ilustración 38 - 39. Puesta en valor de la escena urbana desde un puente.
Fuente: Elaboración propia

8.3. Puente Isabel la Católica

Estado Actual



Propuesta

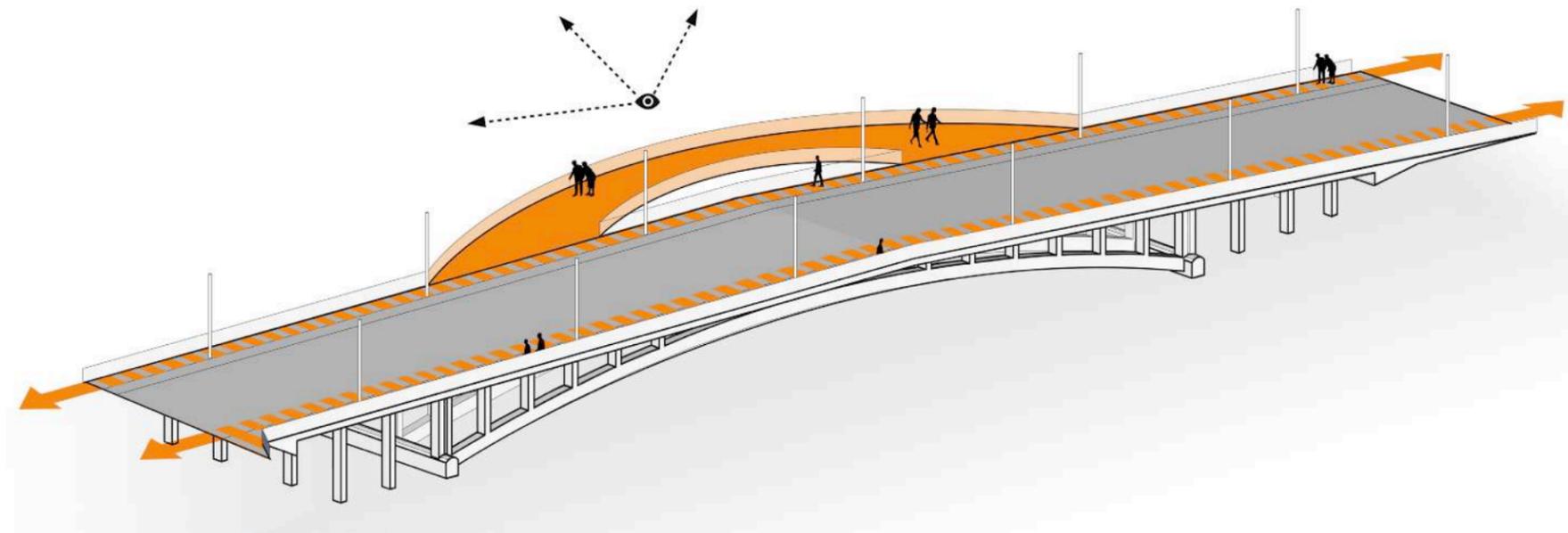


Ilustración 40 - 41. Puesta en valor de la escena urbana desde un puente, se plantea valorizar el entorno natural a través del entorno construido.

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 42 - 43. Puesta en valor de la escena urbana desde un puente.
Fuente: Elaboración propia

8.4. Puente del Poniente

Estado Actual



Propuesta

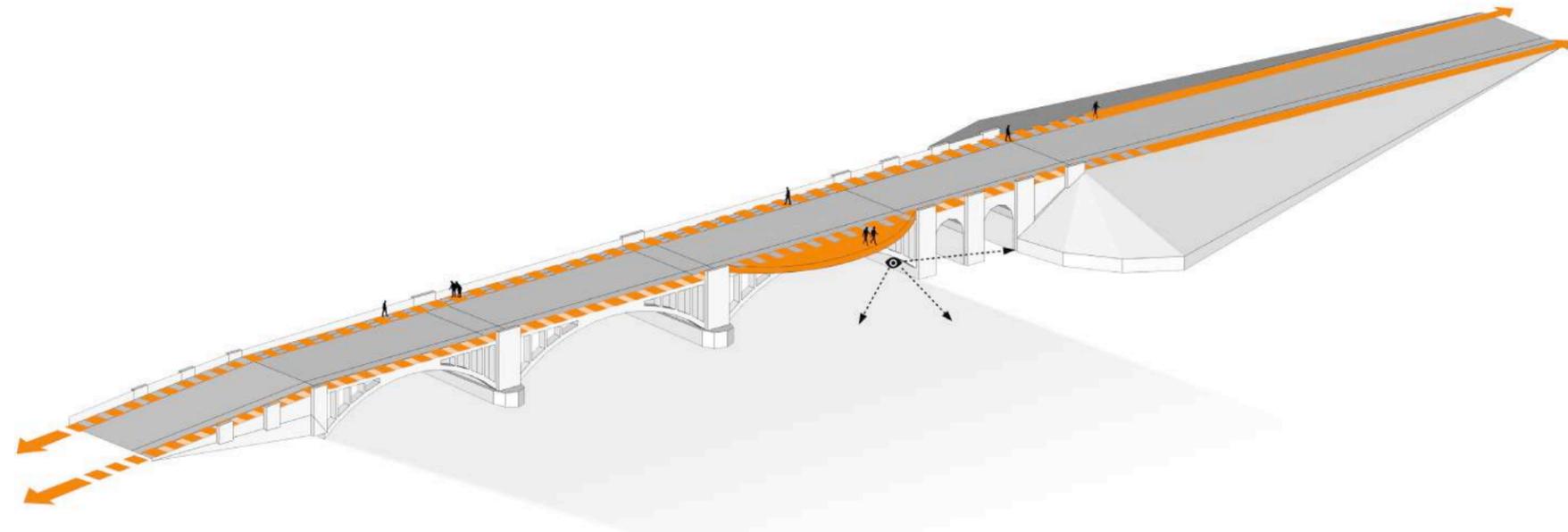


Ilustración 44 - 45. Puesta en valor de la escena urbana desde un puente, se plantea valorizar el entorno natural a través del entorno construido.

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 46 - 47. Puesta en valor de la escena urbana desde un puente.
Fuente: Elaboración propia

ESPACIOS OLVIDADOS

DENTRO DE LA CIUDAD Y SU PERCEPCIÓN



9. CONCLUSIONES

El análisis llevado a cabo en este trabajo da como resultado el planteamiento sobre el revalorizar el entorno natural y construido, que se tiene de primera mano dentro de la ciudad, pero un tanto olvidado, propiciar las áreas, para encontrar las zonas en donde deben de ser redescubiertas éstas áreas de interés de una manera positiva, y sobre todo que pueda ofrecer a las personas momentos de contemplación a través de la percepción.

Vivimos en un mundo donde nada se detiene y sin embargo tenemos la capacidad de detenerlo por un instante, cuando sabemos observar, es por ello que mostrar a la ciudad el paisaje del cual goza a través de la memoria es la idea principal de este proyecto.

Justamente nos encontramos en un proceso de reivindicación para por el entorno, el cual como seres emocionales que nos caracteriza enfatiza precisamente en estas áreas como lo son los casos de estudio.

La apropiación del espacio, pues, no sólo se constituye en un concepto idealista. Sino en la propia apropiación como tal y por ella, es decir, los ciudadanos se reconocerían en la realidad social creada activamente por ellos, a través de cualquiera de sus elementos, captándose como copartícipes en la construcción de su obra y de su ser social.

El adquirir del espacio-lugar remite así tanto al hecho físico de la ciudad (configuración urbana) como al

conjunto de significaciones y relaciones implicadas en la vida social en base a las percepciones de los sentidos llegando a la contemplación un tanto estacional.

Debe de tenerse en cuenta que si en otras ciudades del mundo se están teniendo consideraciones en cuanto a una pieza común dentro de la mayoría de las ciudades, como es el caso de los puentes o grandes áreas dentro de las mismas, con una percepción de miedo o un tanto olvidadas para darles un nuevo sentido, Valladolid también posee esas cualidades de poder proporcionar un entorno adaptado a las ideologías actuales y sobre todo buscando el bienestar común de sus ocupantes.

Anexo 1
Caudales de los ríos más importantes de Castilla y León.



BIBLIOGRAFÍA

Aldrete-Hass J. A. Arquitectura y percepción. (2007).

Antoine S. Bally. La percepción del espacio urbano. (1979).

Cardiñanos Bardeci, Inocencio. Los puentes del centro de la provincia de Burgos, pp160-162.

Chías C. P. y Abad B.T. La construcción del territorio: Caminos y puentes en Castilla y León.

Eduardo Gutierrez Juárez. *El papel del espacio colectivo dentro de los procesos de regeneración urbana.* (2017).

Emilio Martínez. *Configuración urbana, habitar y apropiación del espacio.* (2014).

Gehl, J. How to Study Public Life, (2013).

Hölderlin. "Poéticamente habita el hombre".

Luis Barragán. Discurso de ceremonia de los premios Pritzker (1980).

Manuel Delgado. *El espacio público y otras ficciones urbanas - "Sobre el orden social en el plano de la interacción".* (2011).

Marc Treib. Paisajes en movimiento: Ojo y encierro a través de Aldrete-Hass J.A. en Arquitectura y percepción. (2007).

Saskia Sassen. *La ciudad global "La ciudad global y las nuevas líneas político-culturales".* (1995).

REFERENCIAS DIGITALES

(Consultadas entre el periodo julio-agosto del 2020)

Página web: Historia de Valladolid. Junta de Castilla y León; Consejería de Educación y Cultura.

Página web: Conocedores.com

Página web: arquitecturaenacero.org

Página web: projects.archiexpo.es

Página web: plataformaarquitectura.cl/c

Página web: ine.es/Valladolid.población/municipios/sexo/

ESPACIOS OLVIDADOS

DENTRO DE LA CIUDAD Y SU PERCEPCIÓN

