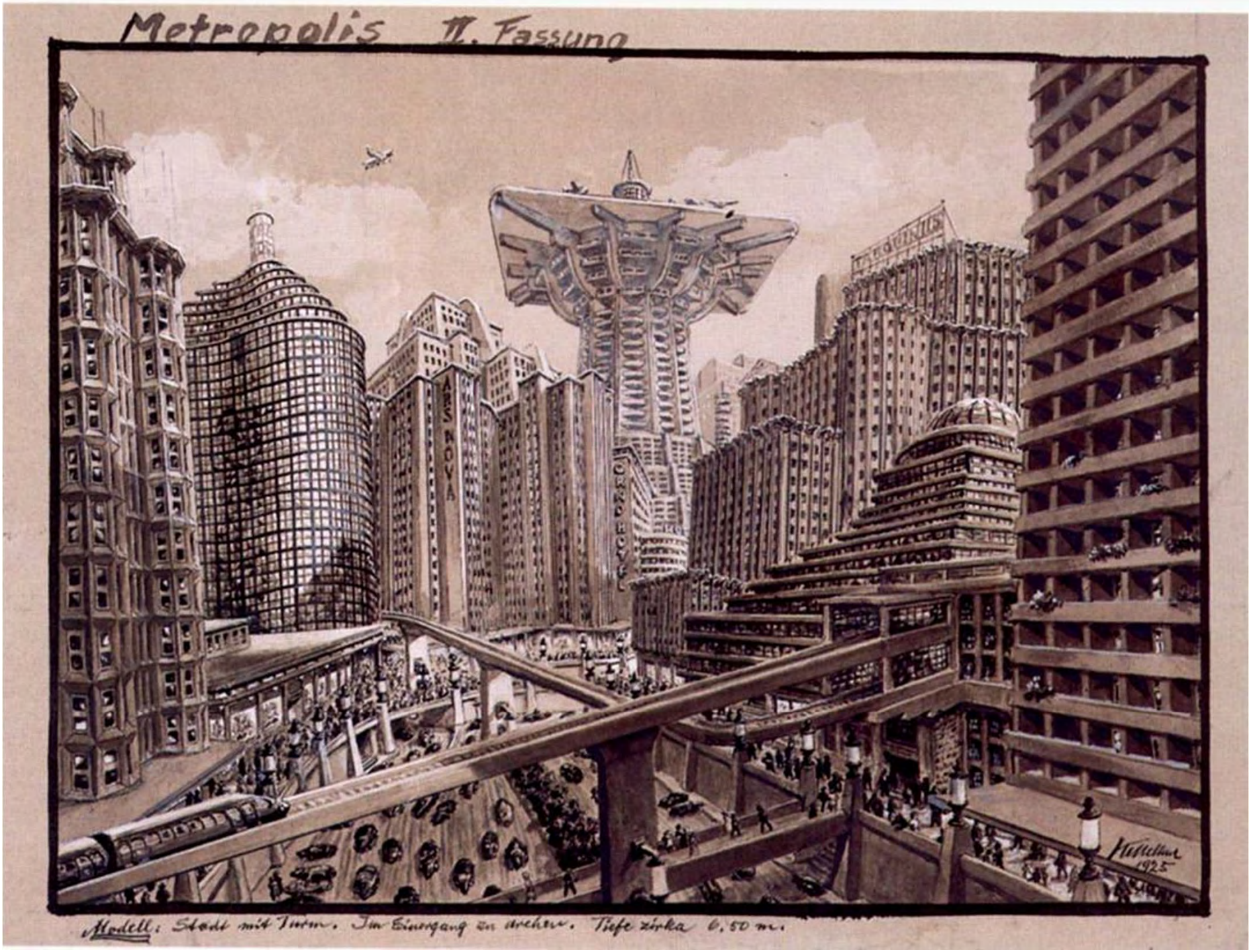
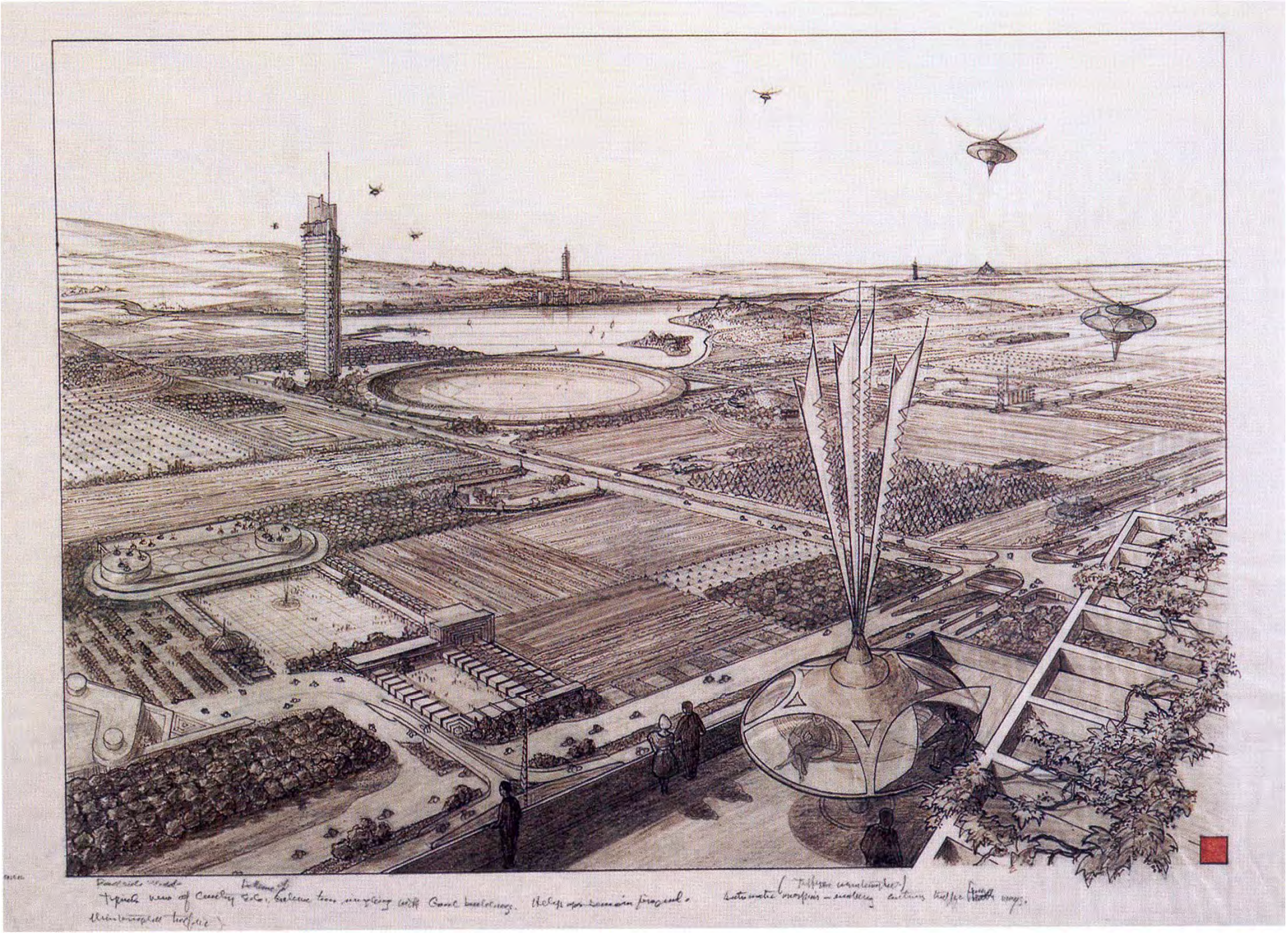
Loa ciudadanos ante la Nueva Agenda Urbana

Río de Janeiro

Prof. José María Ezquiaga


Metropolis II. Fassung
ARS NOVA
1925
Modell: Stadt mit Turm. Im Eingang zu drehen. Tiefe zirka 6,50 m.



Panasonic

Amenazas en materia de desarrollo urbano y vivienda

Fragmentación y **desigualdad** social

Déficit habitacional

Impacto ambiental de la Urbanización

Incremento de los costes asociados a la **dispersión** territorial

Declive de los **centros urbanos** tradicionales

Impacto del automóvil

Impacto del **cambio climático**

La **debilidad institucional** dificulta la solución de los problemas

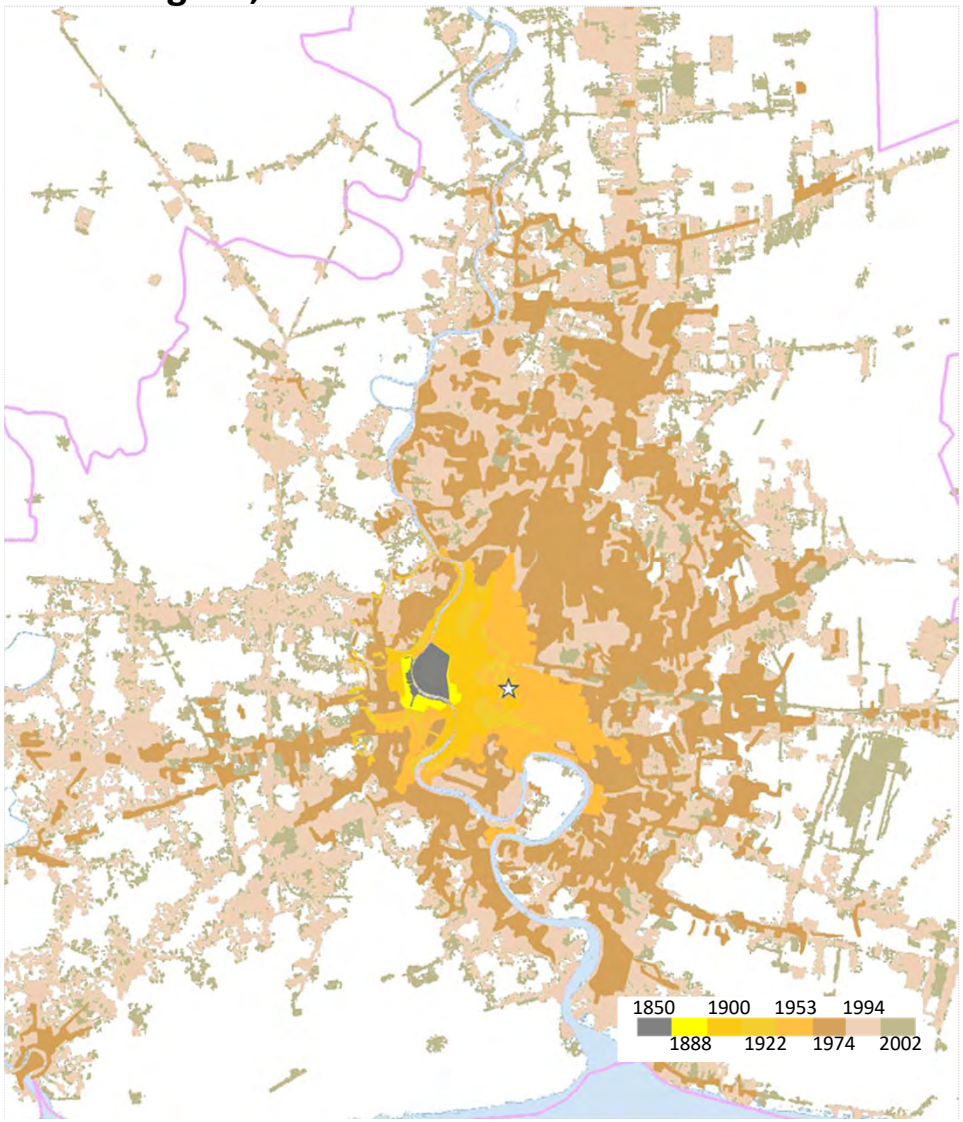
Sao Paulo

HOTEL
ILEGAL
DEMOLICIÓN
GREENPEACE
HONDA

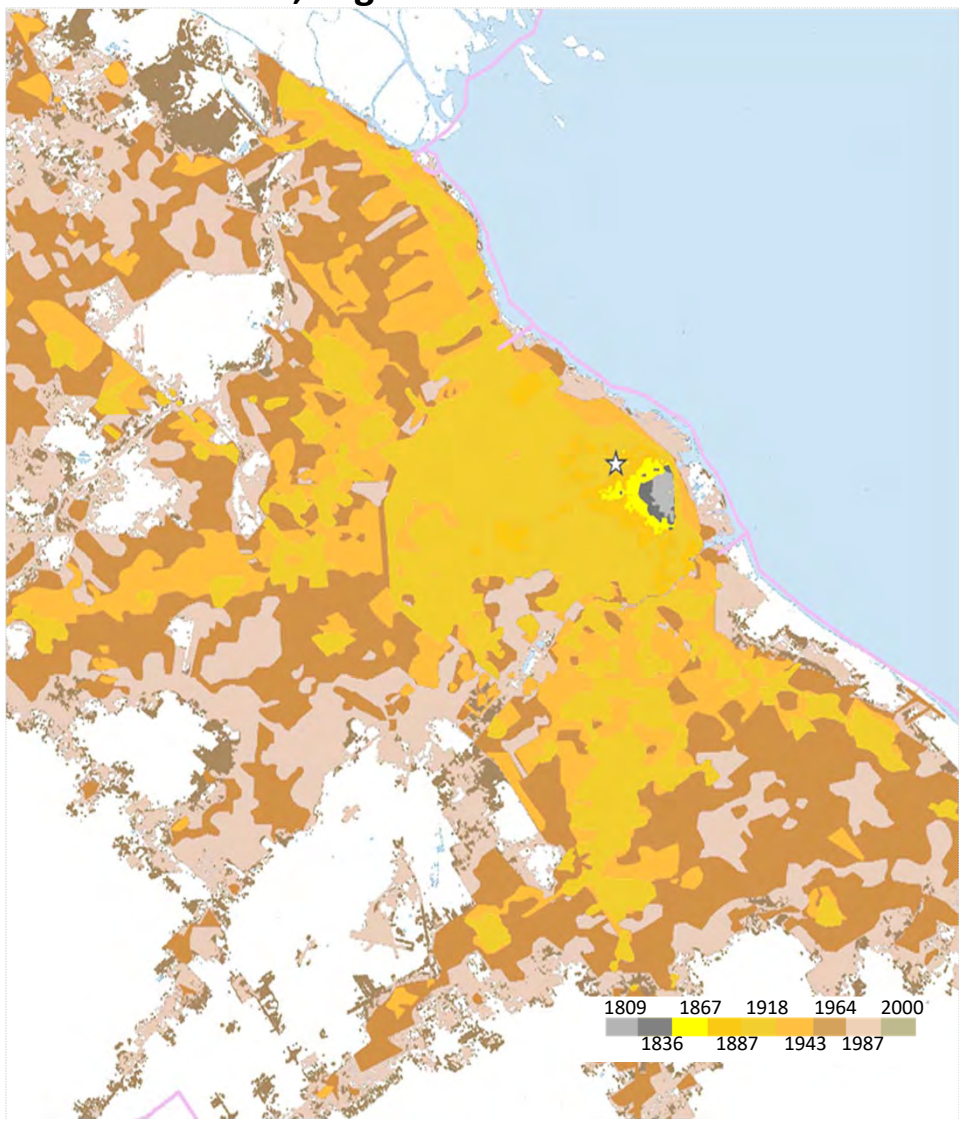
POLICIES DEFICIT

Urban footprint growth

Bangkok, Thailand



Buenos Aires, Argentina



José Guerrero

مجموعة أبوسيف
ARION

60
60

LAC vs ASIA

Motorized vehicles keep growing in many countries

2000		2011
785	U.S.A.	786
447	Kuwait	539
190	U.A.E.*	253
12	China	68
8	India	18

Source: World Bank data on motor vehicles per 1.000 people. *= 2003 and 2007 for UAE

Acarreo de agua campesinos sin tierra Chico Mendes Pernanbuco, Brasil

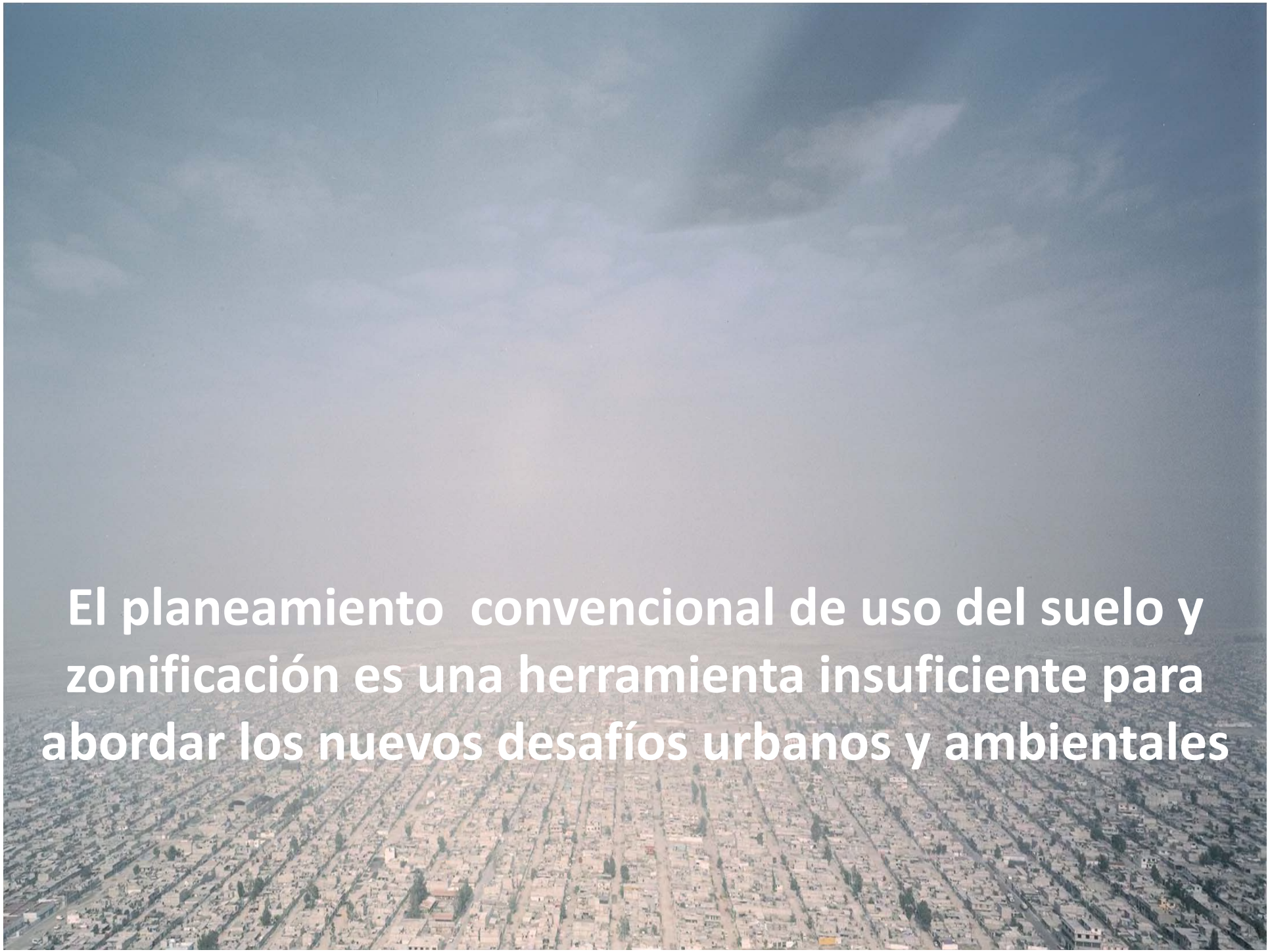
LAC vs ASIA

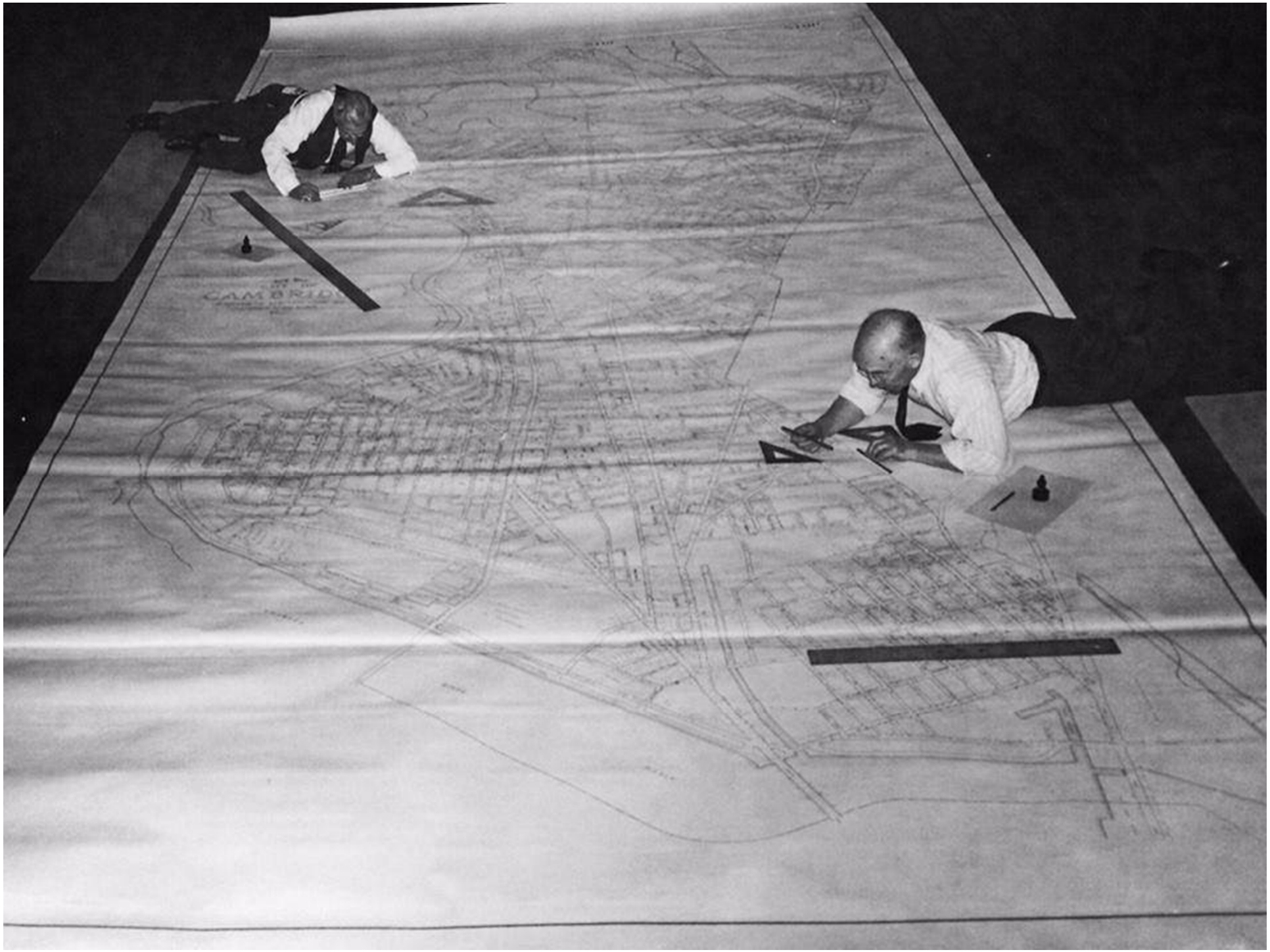
Fiscal sustainability & Institutional frame

Asia	LAC
24% Corruption	Cost of business 24%
22% Infrastructure	Weak institutions 22%
21% Cost of business	Corruption 21%
16% Weak institutions	Lack of knowledge/ skills 16%
9% Lack of knowledge/ skills	Infrastructure 14%
9% Poor access to information	Poor access to information 4%

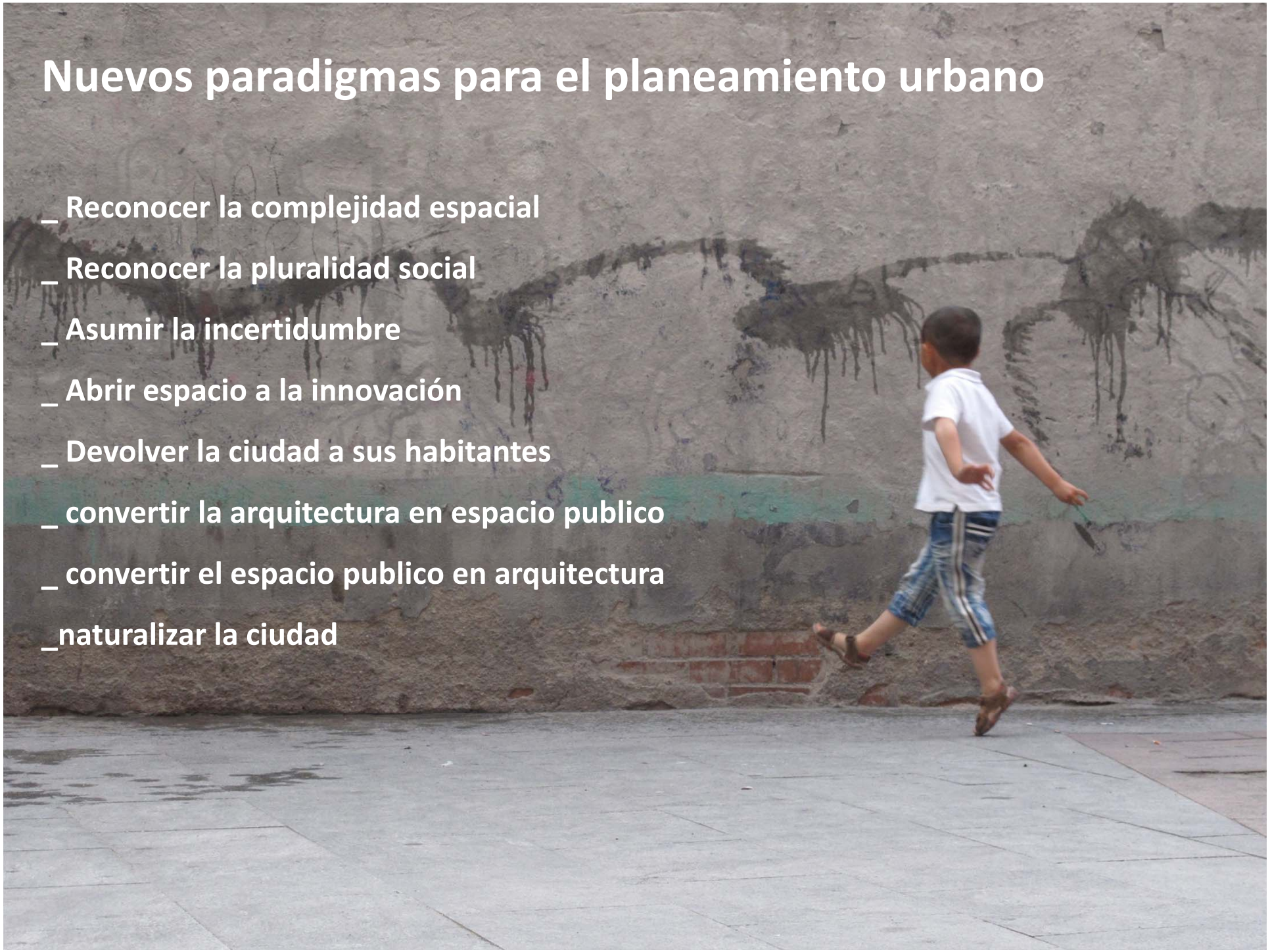
Urban growth has often been a driver for GDP growth, but several factors hamper competitiveness

Source: State of the World Cities 2012-2013. UN/ Habitat


El planeamiento convencional de uso del suelo y zonificación es una herramienta insuficiente para abordar los nuevos desafíos urbanos y ambientales



Nuevos paradigmas para el planeamiento urbano



_ Reconocer la complejidad espacial

_ Reconocer la pluralidad social

_ Asumir la incertidumbre

_ Abrir espacio a la innovación

_ Devolver la ciudad a sus habitantes

_ convertir la arquitectura en espacio publico

_ convertir el espacio publico en arquitectura

_naturalizar la ciudad

Paradigmas para el desarrollo y regeneración urbana

Nuevos paradigmas de ordenamiento urbano

Visión transversal: sostenibilidad, salud, cambio climático, competividad

Reciclaje y regeneración de la ciudad consolidada

Regeneración de asentamientos informales

Modelos compactos de ocupación del territorio y evaluación de los costes de la dispersión territorial

Nuevos paradigmas de gestión urbana

Fiscalidad

Gobernanza

Financiación y reparto justo de beneficios y cargas

Recuperación de plusvalías

Reserva de suelo con destino a vivienda social

Regeneración urbana

Patrimonio cultural

Definición de modelos de regeneración de tejidos patrimoniales integrando su papel representativo y su potencial como centralidades dinamizadoras de la economía local

Tejidos urbanos formales

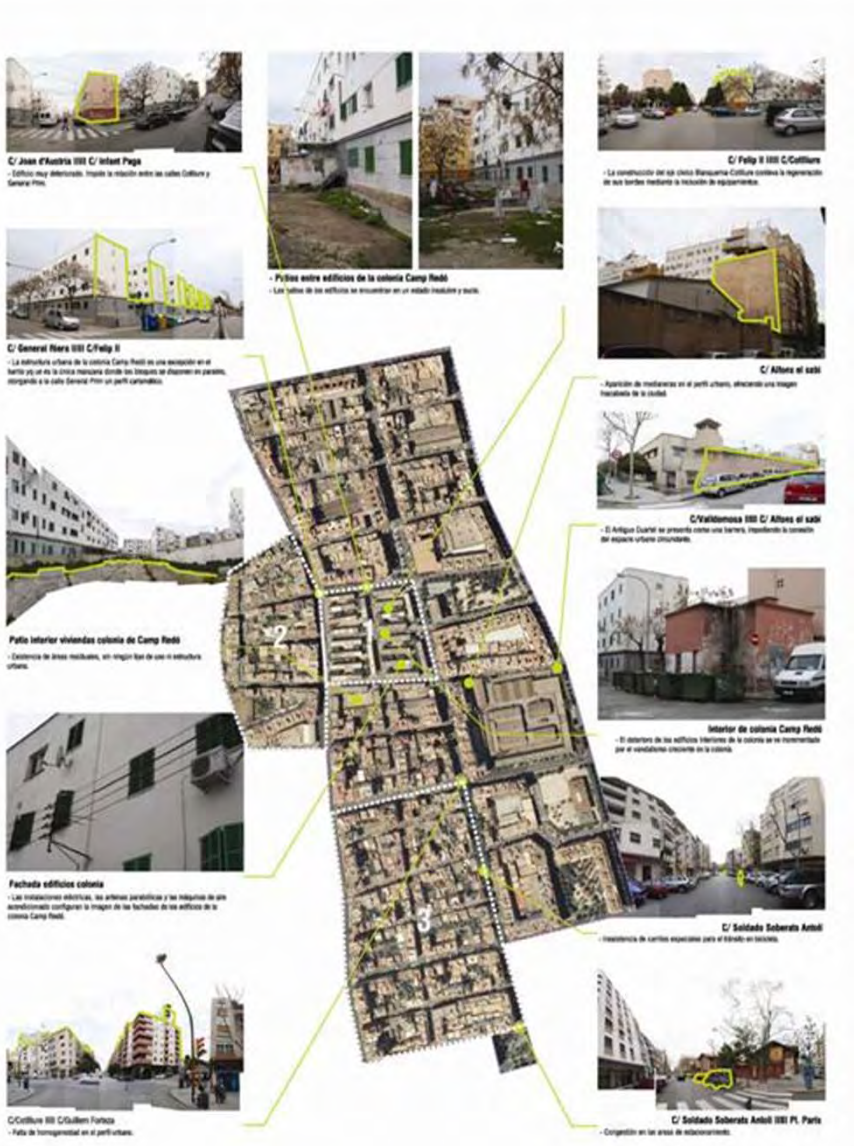
Fomento de la diversidad de uso partiendo de la compatibilidad con el uso predominante residencial, de un reparto equilibrado de la utilización del espacio público, y de una estrategia de movilidad que mejore la calidad de vida de los ciudadanos

Periferias

Superación del modelo de periferia como “estacionamiento” de residentes, diversificando su papel funcional y graduando las densidades en coordinación con la accesibilidad en transporte público, creando un modelo de centralidades locales al servicio de las necesidades básicas de la población.

Informalidad

División entre ámbitos susceptibles de regeneración y aquellos en los que los factores de riesgo u otras afecciones la hacen inviable. Definición del grado de transformación necesario según condiciones del asentamiento y capacidad inversora, e integración en las redes de servicios y transporte.



2- La evolución de la investigación urbanística y sus aportaciones a las problemáticas

Reciclaje y regeneración urbana

La recuperación de la ciudad formal

Centros históricos

Estrategias de evolución de los tejidos dispersos

Adaptación de conjuntos de vivienda social en situaciones de obsolescencia

La coexistencia entre usos urbanos

- *Resolución de conflictos entre usos incompatibles*
- *Diversificación de usos como estrategia de cualificación urbana y configuración de centralidades*

Cualificación del espacio público

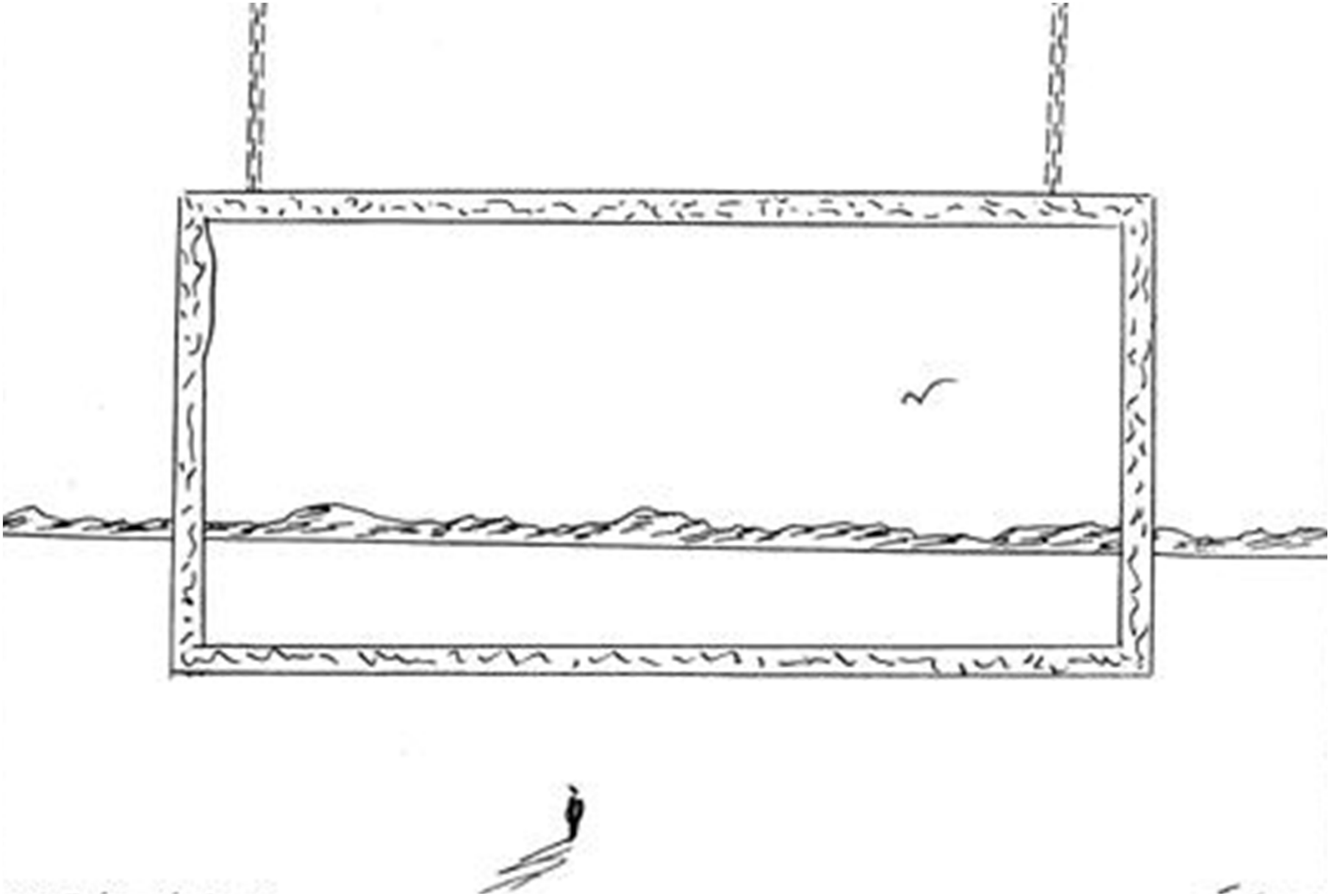
Reciclaje y regeneración urbana

La transición de la ciudad informal hacia un modelo urbano sostenible

- Alternativas: tabula rasa o evolución del tejido
- Modelos de evolución urbanística del tejido preexistente y problemas planteados

La adaptación del parque residencial y de las edificaciones existentes a la evolución de las demandas

- Eficiencia energética: aislamiento térmico y generación renovable in situ
- Accesibilidad universal y ascensores
- Elementos de confort



Convertir el espacio publico en arquitetura

CLUB

break dance en el parque del retiro

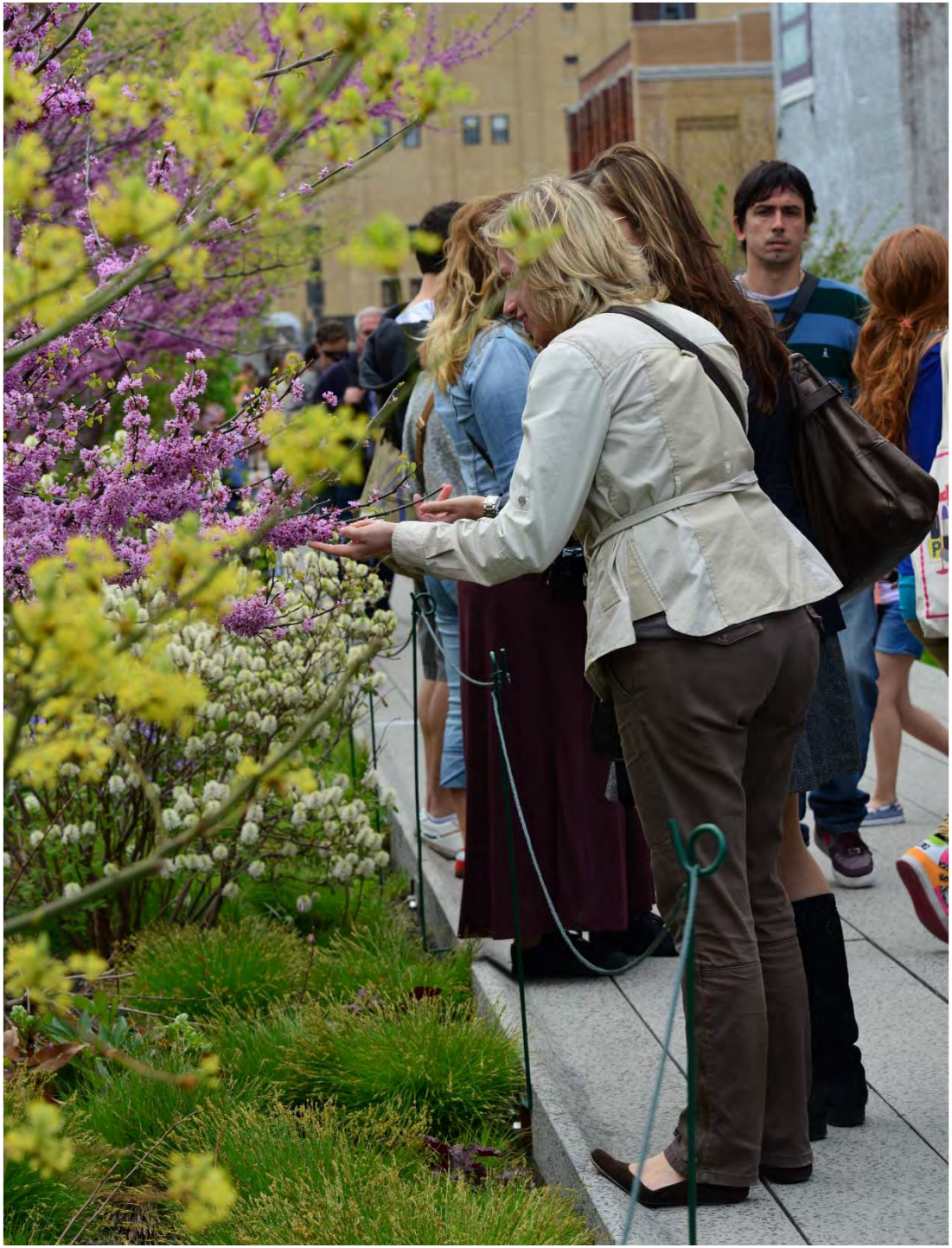
Virgen ecuatoriana del Quinche en Madrid

METROPOLIS
ROLEX

PARCHIS

IZOD

SANDLER
BARRYMORE
BLENDED
هذا الكتاب يخص صاحبه فتح الله سعد
اشتراه من ماله غرة اذار سنة ١٨٩٢
WALTON FORD
AVENUR



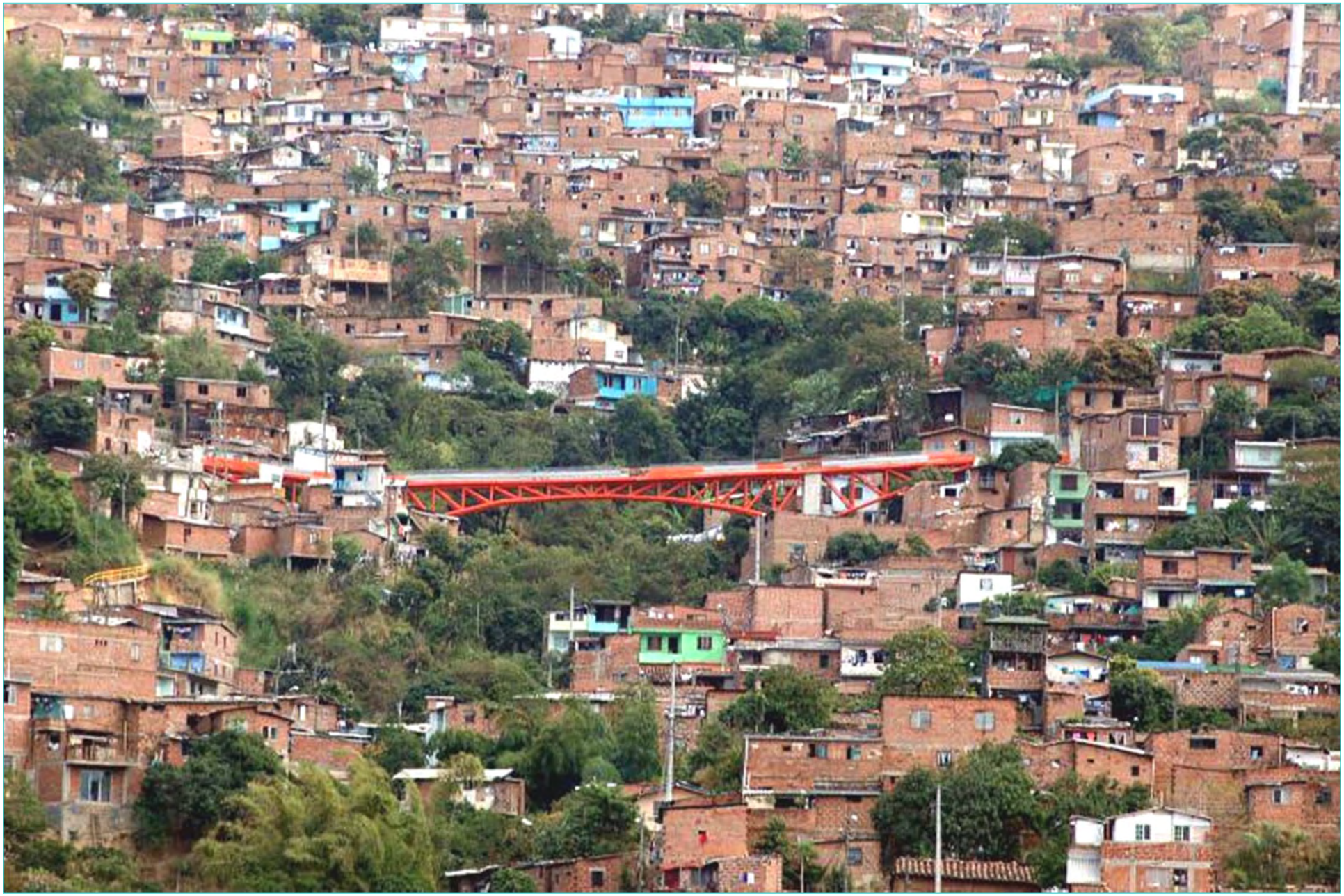
able Card
▲현대증권

HELLO SUNSHINE
IN STORES
2.25.2014
EVE•PEARL
swatch
snack BOX
#TASTE IS
WONKA
Delicious LOBSTER ROLLS
NEW YORK

Walgreens
NYPD
NEW YORK
Media
SHERWOOD
Walgreens

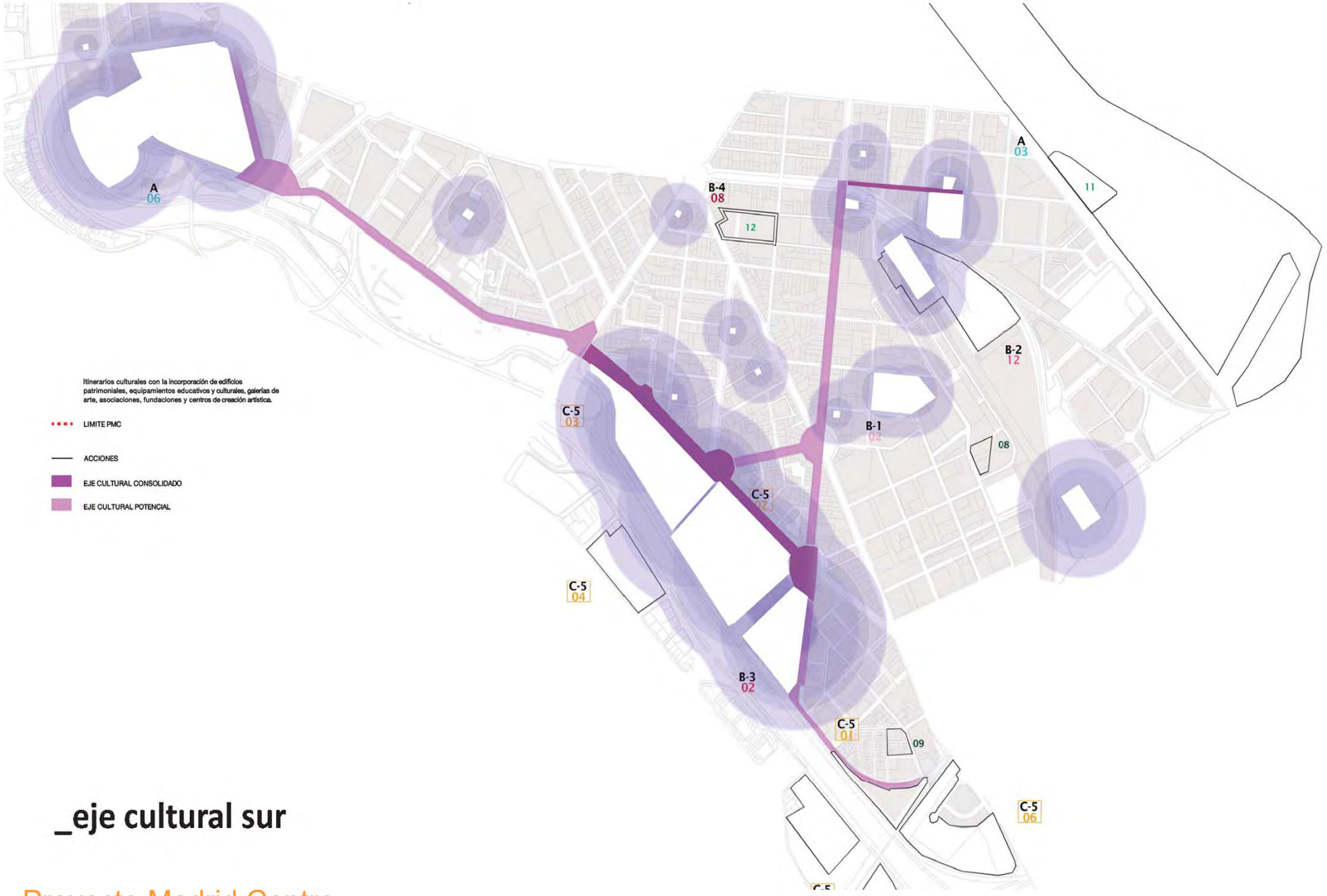
Aldo C
BURGER KING
TIVELA PIZZA
Mac Ma

NBURSA



Convertir la arquitectura en espacio publico

Cultura institucional Museo del Prado



_eje cultural sur

Proyecto Madrid Centro

Proyecto Madrid Centro

Proyecto Madrid Centro

Proyecto Madrid Centro

Fjord City , Oslo

HAMBURG
SEVER

Proyecto
Madrid
Centro

E1_ una nueva ordenación urbana

Definir una nueva ordenación urbana coherente con los objetivos definidos para el PMC requiere intervenir sobre la movilidad, el espacio público y la dimensión administrativa:

- <u>Tres grandes líneas de acción:</u>

- * una nueva célula urbana como base para una mejor calidad de vida
- * una nueva división funcional de la ciudad en Áreas de Identidad Homogénea
- * Actualización de los criterios de regulación urbanística en su conjunto.

0,15 kg/km
emisiones de CO2 de un vehículo promedio (consultora MSI)

519 ud
árboles en el espacio público (un alcorque un árbol)

24.850
Kg. CO2/año liberados a causa de la búsqueda de aparcamiento al interior de la zona estudiada (elaboración propia).

3.213+536
coches + motos registrados en la zona estudiada

209 plazas
plazas de aparcamiento en rotación (azules)

632 plazas
plazas de aparcamiento residentes (verdes) en la zona estudiada.

7.323 p
población residente de la zona estudiada

3.653 ud
total de viviendas disponibles en la zona.

14,0%
de viviendas vacías en la zona estudiada (INE 2001)

38,5%
del espacio libre es de uso peatonal.

772 ud
total de locales comerciales disponibles.

61,4%
del espacio libre en la zona estudiada se dedica al uso exclusivo del coche. (elaboración propia)

salamanca
barrio de Goya

estado actual

185.486 m2 superficie.
3213 + 536 ud coches + motos.
909 ud aparcamientos en viario

29.970 m2 de espacio libre
11.712 m2 para peatones (39%)
18.258 m2 para vehículos (61%)

836 Plazas de aparcamiento

519 Árboles
(* 15Kg Co2/año) =
8 toneladas CO2/año de fijación

Recorrido transversal de coche
0,370 Km * 0,23 Kg/Km = 0,085 KgCO2 / recorrido transversal

Recorrido longitudinal de coche
0,570 Km * 0,23 Kg/Km = 0,131 KgCO2 / recorrido transversal

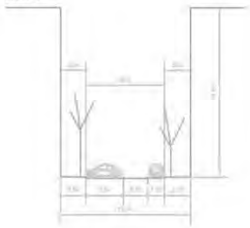
Rotación media 50% plazas/día
418 vehículos
Desplazamiento medio
1 recorrido transv. + 1 recorrido long.

Total emisiones búsqueda aparcamiento
418 * (0,131+0,085) = 90 KgCO2/día
32.850 KgCO2/año

Total emisiones compensadas
32.850 KgCO2/año = 8.000KgCO2/año=

+ 24.850KgCO2/año por búsqueda de aparcamiento

AYALA



salamanca estado futuro

barrio de goya

-3.250

Kg. CO2/año menos al restringir el vehículo de paso al interior de la zona estudiada (elaboración propia).

271 ud

número de arboles que se pueden sembrar.

73,0%

del espacio libre se recupera para espacio público peatonal.

27,0%

del espacio libre se destina a la circulación de residentes, emergencias y carga descarga.

SUPERMANZANA

PARKING SUBTERRANEO

630 plazas residentes

210 plazas rotacionales 21.000m²

840 plazas total

29.970 m2 de espacio libre
21.733 m2 para peatones (73%)
8.237 m2 para vehículos (27%)

519 + 271 Árboles
(* 15Kg Co2/año) =
12 toneladas CO2/año de fijación

Recorrido transversal coche + furgoneta
0,370 Km * 0,30 Kg/Km = 0,111 KgCO2 / recorrido transversal

Recorrido longitudinal coche + furgoneta
0,570 Km * 0,30 Kg/Km = 0,171 KgCO2 / recorrido transversal

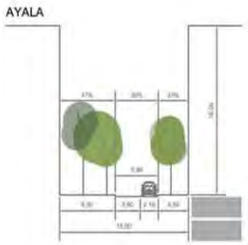
Rotación media 100% plazas/día
170 vehículos
Desplazamiento medio
0,50 recorrido transv. + 0,50 recorrido long.

Total emisiones búsqueda aparcamiento
170 * 0,5*(0,111+0,171) = 24 KgCO2/día
8.750 KgCO2/año

Total emisiones compensadas
8.750 KgCO2/año - 12.000KgCO2/año=

- 3.250 KgCO2/año con funcionamiento comercial

AYALA



_naturalización de la ciudad

E3

E3_ naturalización de la ciudad

estrategia activa de construcción de un nuevo paisaje urbano.

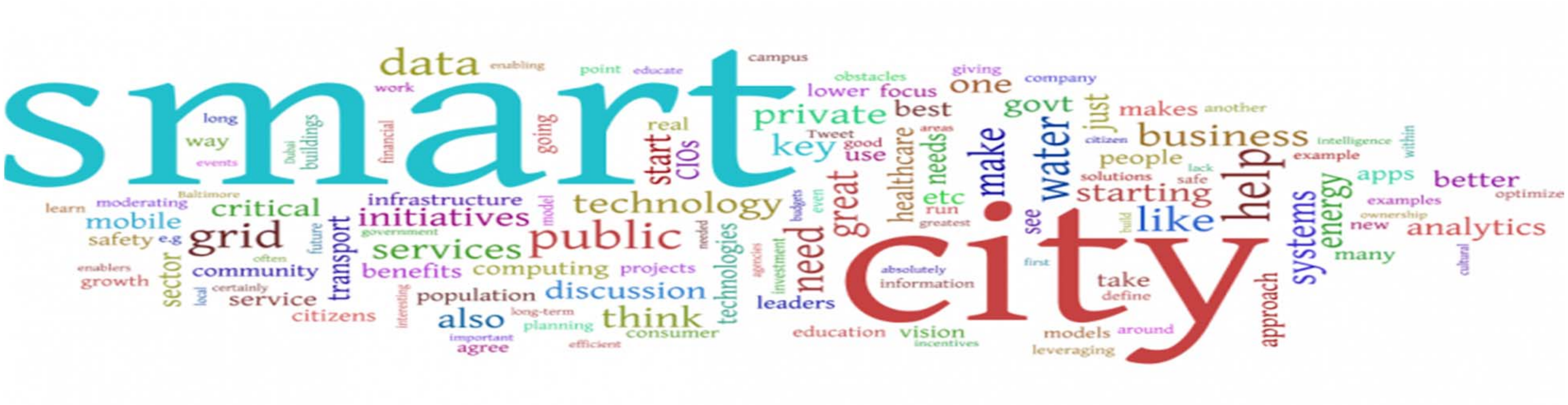
* Proponemos el concepto de “naturalización de la ciudad” tomado del “Greening” anglosajón para describir el proceso de inversión de la componente artificial que ha presidido tradicionalmente la construcción de la ciudad.

* nuevo equilibrio entre compresión y descompresión urbana con corredores verdes Este- Oeste

* Incorporar naturaleza a lo construido: jardines verticales, cubiertas verdes

Un Nuevo Urbanismo de transformación y reciclaje:

1. afrontar los futuros desafíos desde un nuevo urbanismo basado en la transformación y reciclaje de la ciudad existente
2. Perspectiva estratégica, selectiva y proactiva más que regulatoria
3. Enfoque integrador: sostenibilidad ambiental, estructura territorial, usos del suelo, transporte e infraestructuras, demandas sociales, cambio climático
4. Valor añadido de modelo compartido de ciudad. Empoderar a los ciudadanos
5. Entender el ordenamiento urbanístico como herramienta de concertación entre las Administraciones Públicas y sociedad civil
6. Integración del enfoque habitacional con otros aspectos: transporte, infraestructuras, dotaciones, espacio publico



jm@ezquiaga.com
Twitter:@JmEzquiaga