

7. PROSPECTIVAS Y ESTRATEGIAS PARA LA ORDENACIÓN

Nos ha parecido oportuno complementar este Documento con lo que podríamos llamar "una reflexión en voz alta" sobre oportunidades que comienzan a revelarse en la ciudad. Oportunidades que ya van tomando cuerpo en el territorio y devienen, en un primer momento, en estrategias y propuestas concretas de contenido urbano. Su propio carácter de bocetos urbanos les confiere la virtualidad y la consideración de propuestas abiertas, aunque con un grado de elaboración más maduro, más acabado, listas ya para la confrontación de pareceres y de intereses.

No son, pues, unas propuestas "globalmente completas", ni en su exposición formal, ni en su contenido sectorial; pero, aún a riesgo de presentar un escenario inacabado, no se ha querido esperar a tener una propuesta completa y cerrada para continuar alimentando la participación, cada vez de un modo más preciso. De modo que el proceso de participación se va haciendo progresivamente cada vez más concreto y, por tanto, más real.

La finalidad del presente apartado no consiste, ni siquiera principalmente, en avanzar las actuales propuestas de ordenación, sino que su objetivo esencial es el de continuar alimentando la participación, cada vez de un modo más preciso, y de servir, por tanto, de debate con las instituciones y los agentes económicos y sociales protagonistas del presente y el futuro de Alcalá. Es una invitación a la concertación; una invitación a los ciudadanos y a las instituciones a expresar sus opiniones, sus deseos sobre el desenvolvimiento de la ciudad, sus sugerencias, sus propuestas alternativas o complementarias, sus críticas o correcciones, y sobre todo, su aportación al debate colectivo ciudadano con carácter previo a la presentación del Avance, para poder definir las opciones sobre las que pueda basarse el modelo territorial y urbanístico de la ciudad.

Por otra parte, este apartado no es simplemente un esquema vacío, un mero ejercicio especulativo para orientar las fases posteriores del proceso de redacción del Plan, sino que pretende ser también un conjunto organizado de propuestas para desencadenar procesos que comiencen a transformar la imagen del territorio. Por ello, las estrategias que se presentan al debate público tienen una serie de características que nos parece necesario explicitar:

- En primer lugar, proponen un proyecto de intervención basado en operaciones concretas y selectivas, pero que en su conjunto

responden a un entendimiento global del área de trabajo, y a la inserción de éste en la ciudad y en el territorio metropolitano.

- En segundo lugar, acogen operaciones, que apuestan por los emplazamientos y las actividades que mejor articulen la ciudad, recualificando y potenciando el desarrollo de algunas zonas y apoyando el mejor funcionamiento del sistema de movilidad.
- Y por último, son lo suficientemente flexibles como para que puedan incorporar nuevas actuaciones que respondan a la evolución de los acontecimientos, a las nuevas necesidades o a los nuevos medios; eso sí, siempre de forma coherente con las actuaciones prioritarias identificadas, a las que deberán complementar, acentuando o matizando los efectos que se vayan produciendo en el territorio. Pero no por ello solamente deben plantear una imagen abstracta o una imagen a largo plazo. Proponer una estrategia significa que en las siguientes fases deberán acogerse actuaciones programables en el tiempo y respaldarlas con los instrumentos necesarios para su ejecución.

Cuando se señalan estas estrategias se identifican aquellas intervenciones que actuando sólo en una parte del conjunto influyen de hecho en un territorio más amplio, condicionando positivamente otras acciones. Existe, por tanto, una íntima correlación entre estas intervenciones y el modelo urbano-territorial esbozado en apartados anteriores, en la medida en que provienen de una raíz común: con diferentes grados de especificidad todos ellos apuntan al cumplimiento de los criterios y objetivos orientadores del Nuevo Plan.

Puede decirse que estas estrategias buscan más las relaciones entre los sectores y objetos urbanos que la sola definición de los elementos construibles, de ahí que va a ser muy útil interpretar la ciudad como suma de piezas urbanas distintas y diversas, para entender sus relaciones internas y ser capaces de provocar con estas propuestas unos nuevos sistemas relacionales.

A nivel urbano, estas estrategias vehiculan propuestas de transformación y/o desarrollo urbano, que van más allá del alcance de un proyecto arquitectónico, por su tamaño, por su programa, por su gestación, por su gestión, etc. Así mismo, estas estrategias quieren ser apuestas por conseguir objetivos globales. Constituyen, en algunos casos, prefiguraciones urbanas detalladas, a la escala correspondiente, referida a los requerimientos del sector específico de actuación. En otros, contienen propuestas restringidas a una temática particular. Y en conjunto están dirigidos a la implementación de las recomendaciones contenidas en la propuesta global y serán objeto de estudio, en etapas subsiguientes.

Con estas operaciones, y con otras que pudieran diseñarse a lo largo de la vida del Plan, se podrán orientar todas las iniciativas hacia la consecución de un objetivo fundamental: El desarrollo orientado de áreas clave del territorio y, por ende, el impacto esperado sobre la estructura urbana en su conjunto.

La metodología de trabajo que hemos propuesto para la elaboración de este preavance de estrategias territoriales no puede calificarse como lineal, ni siquiera como cíclica. Cabría definirla como acumulativa, solapada, alternativa, crítica, dialéctica e incluso, en algunas fases del proceso, contradictoria. Las reflexiones activadas han sido múltiples y su desarrollo sincrónico, generando un proceso de proyectación cruzado e interactivo. No hay una relación unívoca entre la causa (diagnóstico) y el efecto (intervención). El análisis efectuado ha sido transdisciplinar, instrumentado desde múltiples puntos de vista, con distintas solicitudes y presupuestos de partida, en la búsqueda de un objetivo común: una apuesta de futuro que, operando con el territorio existente, incite su progreso mediante una mejor gestión y diseño de sus infraestructuras que permita descubrir nuevas oportunidades, y favorezca el reciclaje de las zonas en decadencia física creando nuevos iconos urbanos que muestren al exterior permanentemente una imagen de progreso.

El proyecto de ciudad al que responden estas estrategias hay que entenderlo inacabado como condición que consideramos indispensable, inexcusable e irrenunciable de la ciudad contemporánea. Se trata de una exploración más que de una crónica urbana. Heterodoxia del proceso frente a la ortodoxia planificadora tradicional. Rebeldía innovadora del resultado frente al acomodo propositivo de inercias urbanas latentes y dogmatizadas. Voluntad de proponer espacios de cambio para el escenario contemporáneo sólo abordables desde órdenes de definición más abiertos, con el fin de inducir la construcción de una nueva topogénesis que reequilibre la ciudad y el territorio, descubra nuevos escenarios ocultos, acoja actividades emergentes que optimicen la función de la ciudad en el marco metropolitano y produzcan una estructura equipotencial del sistema urbano.

7.1. LÍNEAS DE ACCIÓN

Con estos planteamientos de partida y las consideraciones analizadas en los puntos anteriores sobre el Modelo Territorial para Alcalá de Guadaíra, se han enunciado y desarrollado, desde primera hora, un conjunto de estrategias de intervención en paralelo al trabajo de documentación, análisis y diagnóstico de la realidad de la ciudad y su término municipal. Este proceso continuado de conocimiento del sitio y avance de propuestas, retroalimentándose uno y otras, ha posibilitado considerar e incorporar tanto las iniciativas ciudadanas expuestas en el proceso de participación como las propuestas concretas que, en la lógica de este modelo, dibujan el futuro de Alcalá.

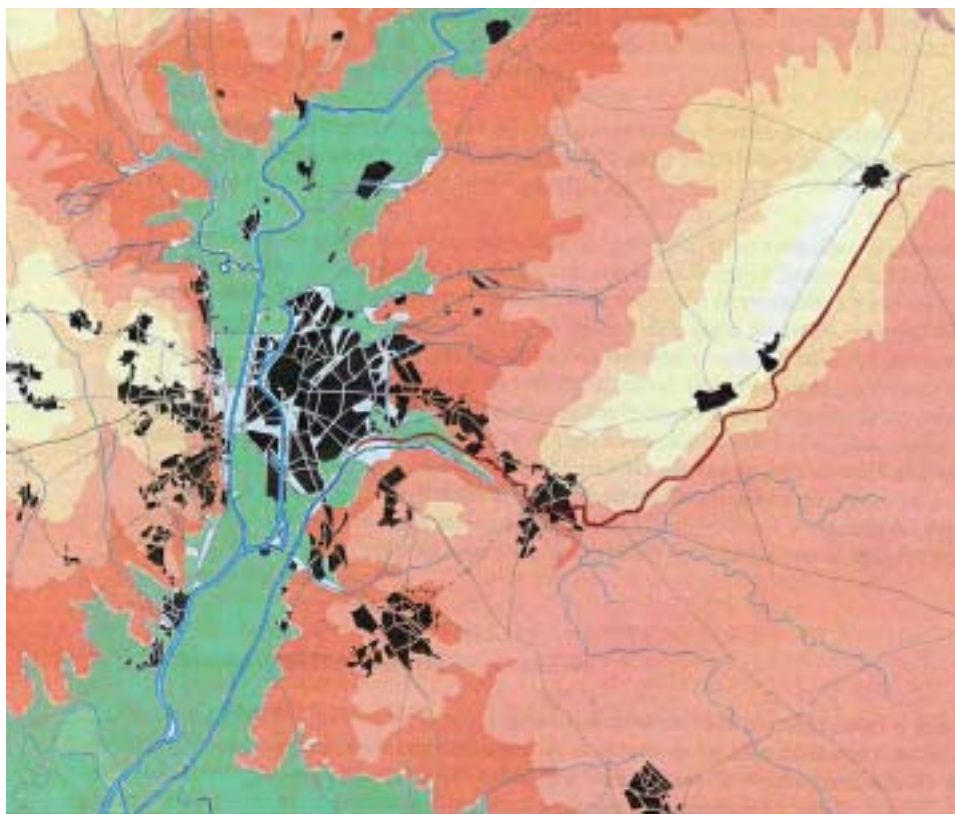
Las primeras consideraciones que dan lugar a las estrategias planteadas atienden a la singularidad de este municipio en el marco territorial, en relación al medio físico y patrimonial donde encuentra situado y al sistema de ciudades del que forma parte, por cuanto que en es ahí donde están presentes las referencias más cercanas y con ello su potencial y papel más determinante para los próximos años.

Así, emplazada en el extremo meridional del arco que forma el escarpe de Los Alcores, en el paso del río Guadaíra hacia Sevilla desde levante, la ciudad de Alcalá goza de una posición relevante en esta zona del valle del Guadalquivir. Un enclave único marcado por su perfil topográfico, la naturaleza de sus suelos y la presencia del río y sus fluencias. Un soporte natural que, como base de la producción y vida de sus habitantes a lo largo de la historia, aparece cubierto de numerosas huellas que lo significan como paisaje diverso, económico y cultural, a potenciar, determinando en gran medida el sentido, tamaño, los elementos sobre los que actuar y el alcance de las intervenciones.

De otro lado, igualmente relevante es su pertenencia al Área Metropolitana de Sevilla. A pesar de su relativa proximidad con ella, Alcalá ha sabido mantenerse al margen del crecimiento acelerado y masivo que se ha producido en la capital en los últimos años, evitando lo que para el conjunto de municipios de la primera corona de influencia, especialmente los de poniente, ha supuesto una alteración decisiva e irreversible: la consolidación de una gran bolsa de residencia extensiva para quienes, dependientes de la gran ciudad, la utilizan como áreas dormitorios. Es por ello que Alcalá, además de participar activamente en la consolidación del Área Metropolitana, en sus redes de infraestructuras, movilidad y actividades económicas, por la extensión y singularidad de su término y la oportunidad de la redacción de Plan General, debe llegar a proponer un modelo

alternativo de crecimiento que, desde la puesta en valor del sitio, le posibilite proponerse como modelo de crecimiento controlado y sostenible en el panorama de las ciudades medias andaluzas.

Estas consideraciones básicas son las que han ido dibujando la nueva figura de Alcalá de Guadaíra: una idea del sitio y de la ciudad, una imagen contemporánea nada ajena al concepto de Región Metropolitana. Desde ella surgen los instrumentos de análisis, puesta en valor, intervención y difusión, es decir, las estrategias que definen un soporte diseñado desde la particularidad de Alcalá, con respuestas a las situaciones y expectativas concretas.



Trazado del antiguo tren de Los Panaderos: De Sevilla a Carmona, y como centro ALCALÁ DE GUADAÍRA.

7.2. ESTRATEGIAS PARA LA ORDENACIÓN

A la consideración de la escala metropolitana y regional tanto a nivel de infraestructuras y movilidad como de puesta en valor del sitio desde la perspectiva medioambiental y patrimonial, recuperando la mirada hacia la Vega de Alcalá, se le suman razones derivadas de la mejoras de las condiciones productivas, de habitación y cohesión social.

Con esta base se establecen las estrategias que estructuran la nueva ordenación, enunciándose como cuatro grandes acciones en torno a las cuales se desarrollarán el conjunto de propuestas concretas para el término de Alcalá de Guadaíra.

Estas son:

- A. ESTABLECIMIENTO DE UN TRANSPORTE RÁPIDO EN PLATAFORMA RESERVADA (METROTREN) DE CONEXIÓN CON SEVILLA Y EL ÁREA METROPOLITANA, CON LA RECUPERACIÓN DEL ANTIGUO TRAZADO DEL TREN DE LOS PANADEROS Y LA PUESTA EN VALOR DE LA MARGEN DERECHA DEL GUADAÍRA.**

El Tren de los Panaderos

La estrategia de conectar la ciudad de Alcalá con las áreas centrales de Sevilla, integrándose en la propuesta del Metro de Sevilla con un transporte rápido en plataforma reservada, es básica para lograr los objetivos y expectativas de movilidad, crecimiento y desarrollo de actividades planteadas desde el documento.

Así, el metrotren conectaría con la línea 1 del Metro de Sevilla en el apeadero de la universidad Pablo de Olavide para llegar en una primera fase hasta la Isla, en el límite oriental del núcleo urbano, y continuar posteriormente hasta Carmona. Su trazado recorre en paralelo el río Guadaíra por su margen derecha, recuperando el antiguo trazado del Tren de los Panaderos que, desde Sevilla a Carmona, bordeaba la ciudad en su cara sur, atravesando bajo túnel el ámbito del Castillo. Será éste un elemento básico para la nueva movilidad de los alcalaes, pero también un eje estructural de primer orden para el crecimiento y cohesión de núcleos del municipio distantes entre sí, actuando como instrumento de dinamización y potencialidad de cuantas actividades se asocien al mismo.



El nuevo tren de Los Panaderos: El metro ligero.

Esta activación de la memoria más reciente unida al registro y participación del entorno del parque metropolitano del Guadaira y a la disponibilidad de nuevas tecnologías para el transporte colectivo, lo convierten además en un dispositivo de primer orden ecológico y patrimonial de la nueva Alcalá.

Viajando en este tren-tranvía descubriremos, entre cada una de sus paradas que segmentan el recorrido, las nuevas situaciones y elementos que con carácter propio identifican este gran arco occidental del término municipal. Pasamos a describir cada uno de esos tramos del recorrido Sevilla - Alcalá.

1 El Parque de Innovación Tecnológica

Planteado de manera unitaria entre los términos de Sevilla y Alcalá de Guadaira, el Parque de Innovación Tecnológica se estructura en torno a un gran eje central que, con un trazado sensiblemente paralelo a la vía SE-35 hasta su encuentro con el área de los polígonos industriales, dispone a uno y otro lado los usos específicos del parque tecnológico o los educacionales, residenciales y zonas libres, respectivamente. Será en este bulevar central, de amplia sección, donde se sitúe la plataforma reservada del metrotren.

Para hacer compatible este transporte ligero con el ramal de mercancías que llega a la cementera, se prevé el trazado independiente para cada una de ellas, utilizando el segundo la antigua pista del Tren de los panaderos hasta su encuentro con el corredor ferroviario, mientras que el metrotren se desplaza al bulevar central del parque de innovación tecnológica.

En la zona perteneciente al término de Alcalá aparecen dos zonas diferenciadas: la de la cara oeste, el gran conjunto de la Universidad Pablo de Olavide ocupando la margen izquierda del río y liberando éste y su margen derecha en continuidad con el Parque Metropolitano del Guadaira en la banda norte. La Universidad completa su programa docente con instalaciones propias del uso específico del parque de innovación, así como con usos terciarios y residenciales de baja densidad, estos últimos con programas igualmente innovadores asociados a la investigación y la docencia, con tipologías de viviendas unifamiliares y plurifamiliares en bloques lineales orientados hacia el río de 2-3 plantas.

La zona de la cara este, de estructura similar a la existente en el ámbito del término municipal de Sevilla se abre al parque del Guadaira al tiempo que establece los mecanismos de articulación con

los polígonos industriales de la A-92. Ello posibilitando la conexión entre el eje central con la ronda intermedia de los polígonos y desarrollando un área intermedia de transición entre ambos con usos entremezclados residenciales y dotacionales en la banda sur y terciarios e industriales en la superior. Las viviendas y dotaciones se ofrecen al río en una ordenación de manzanas abiertas con tipologías de viviendas plurifamiliares en bloques lineales de hasta cuatro plantas.

2 La margen derecha del Guadaira

La intervención del Parque de Innovación Tecnológica, la puesta en carga del Parque Metropolitano del Guadaira y el trazado de la SE-40 hacen de este tramo abierto al río un elemento fundamental para la construcción de la imagen de la nueva Alcalá. Un frente hasta ahora olvidado por la lectura dominante que desde la A-92 se hacía, con la presencia densificada y dispar de los polígonos industriales.

El nuevo punto de vista y accesibilidad a esta zona que introduce el trazado del metrotren, las consideraciones medioambientales y patrimoniales ya comentadas y la propuesta de reorganización de los polígonos de la A-92, hacen necesaria la cualificación y diseño de esta nueva y gran fachada que se descubre hacia el río Guadaira.

La ordenación plantea como respuesta a esta situación una banda edificatoria de, preferentemente, uso terciario-comercial que, atrayendo el Parque de Innovación Tecnológica con el área residencial del Zacatín, discurre en paralelo al trazado del Metro-Ligero. Esta banda actúa como fachada para el conjunto de instalaciones industriales de los polígonos, tanto las de nueva creación -que completan el suelo vacante hacia el sur- como las ya existentes que se reordenan, singularizando los elementos naturales y caminos encontrados (vía de Pelay Correa) o las grandes infraestructuras previstas (SE-40) para construir transversalidades que esponjen y relacionen estos usos industriales y terciarios con el río.

Las edificaciones se ofrecen al río en una ordenación de manzanas abiertas con tipologías en bloques lineales de 2-3 plantas, singularizando los puntos de penetración hacia el norte con arquitecturas singulares y en altura.



Estudios previos para la ordenación de la Tecnópolis de Alcalá.

3 El Zacatín y la memoria

Si en un lugar se hace notorio y singular, tanto por su presencia como por su ausencia, el valor material y cultural de la piedra amarilla de albero, es en el Zacatín. En él se hace especialmente reconocible la propia estructura del Alcor, inevitablemente ligada a una producción que ha sido fuente de vida para el lugar y que no es ajena a la fluencia y control de las aguas que nutren a la Vega. Así, encontramos en este ámbito del término municipal fuertes topografías artificiales producto de la extracción del albero o galerías subterráneas y grandes depósitos de agua que se pliegan a los suelos en el borde sur, rompiendo la continuidad física con el núcleo urbano consolidado. Afirmandose en este hecho uno de los valores que caracterizan la identidad de un pueblo que igual ha colonizado estratégicamente las alturas de su término, como ha sabido acondicionar una producción directamente deudora de su suelo.

Una segunda consideración más estructural coloca a estos suelos en una posición estratégica en el conjunto urbano de Alcalá. Localizados en los accesos desde Sevilla a la ciudad, cosiendo transversalmente la A-92 y la llegada por el río junto al nuevo puente del dragón, son además el lugar de cambio de los usos industriales a las primeras edificaciones residenciales.

De esta manera, este ámbito singular que registra el trazado del metrotren al aproximarse a la ciudad histórica, goza de una cualidad simbólica y espacial de especial interés para la estructura general que propone el Plan.

Su ordenación se realiza persiguiendo la relación transversal entre la A-92 y el río, apoyándose en una serie de vías norte-sur que recorren el área de intervención desde la nueva ronda urbana exterior prevista -coincidiendo aquí con la nueva variante de Mairena hasta la SE-40- hasta la de borde junto a los farallones de albero. Entre ellas y atendiendo a la topografía, se localizan las bandas de distinta actividad que producen el tránsito de lo industrial a lo residencial.

Una primera banda, en la que se simultanean los usos terciarios y residenciales resuelve el encuentro con la zona industrial y la ronda, a la vez que organiza la conexión oeste-este en el interior. Una segunda, entendida como parque urbano equipado, se apoya en las topografías encontradas para ubicar tanto las dotaciones y equipamientos locales como los generales de la ciudad, incorporando al mismo el ámbito definido por los depósitos de aguas. Por último, la gran banda de uso residencial que, estructurada con un conjunto de vías interiores que la ponen en relación con el parque equipado y las

edificaciones en el borde occidental de la ciudad, se disponen como edificación abierta, con tipologías de viviendas plurifamiliares en bloques lineales de 4 plantas y bloques, en la zona media e inferior, de hasta 20 plantas, singularizándose en el paisaje de albero y orientándose hacia el río. Se recupera así, tanto escalonamiento del farallón mediante un plegado arquitectónico que introduce un juego volumétrico acorde con el paisaje urbano, como una colonización artificial de las cotas altas de la ciudad mediante los elementos singulares de las torres mirador.

4 El tránsito por la ciudad

La puesta en valor y recuperación del antiguo trazado del tren de los Panaderos adquiere especial relevancia en su encuentro con la ciudad histórica y en su tránsito urbano. El modo en el que se salva el estrangulamiento que presenta el cauce del río con la utilización del túnel bajo el Castillo, su paso por el eje histórico principal de comunicaciones, son elementos pertenecientes a la memoria e identidad de los alcalareños que justifican sobradamente su recuperación desde la puesta en servicio del Metro-Ligero, al devolver a la ciudad un registro histórico de la misma.

Asociadas a este tránsito urbano surgen actuaciones de recalificación paisajística de las zonas afectadas, desarrollando de manera singular el tramo comprendido entre el actual campo de ferias y la Isla.

El trazado se acompaña con la instalación de una Estación Central y un conjunto de edificios de carácter comercial y terciario donde actualmente se sitúa el estadio de fútbol local, que se traslada a los terrenos de la Isla en su borde sur. Con ella, y para completar la ordenación de esta parte de ciudad, se propone el desarrollo de un área de uso residencial y de dotaciones deportivas y de ocio que, estructurándose desde el antiguo trazado del tren, se abriría al Parque Metropolitano del Guadaira y al nuevo Parque del Escarpe de los Alcores.

Las viviendas y dotaciones se deben ofrecer al río en una ordenación de manzanas abiertas con tipologías de viviendas plurifamiliares en bloques lineales, buscando preservar la permeabilización de este sector hacia el río manteniendo el valor de un paisaje encontrado que se apoya en las suaves topografías y fugas hacia el Parque.



Estudios previos para la ordenación del Zacatín.



Estudios previos de ordenación de "La Isla" y su entorno.

5 La Isla residencial

Completando el recorrido y previo al paso de la A-92, donde se completaría la primera fase del trazado para este transporte rápido en plataforma reservada, se ordenan los suelos de la Isla en el extremo oriental de la ciudad.

Con un importante programa residencial que se completa con la nueva instalación del Estadio de Fútbol y dotaciones sectoriales, se pretende establecer la continuidad con el último crecimiento de la ciudad. Con un carácter unitario, se estructura este gran vacío considerando sus expresivas topografías, respondiendo de manera diferenciada a cada uno de sus bordes. Así, el contacto con la parte edificada de la ciudad en la zona noroeste de la Isla se establece con la ocupación de su perímetro con viviendas plurifamiliares que construyen un frente urbano permeable que busca la relación con el interior; en la sureste, serán las viviendas unifamiliares y el gran estadio quienes construyan este cierre de la nueva ciudad previo al encuentro con el Parque Metropolitano de los Alcores; por último, la margen este se ordena con un gran espacio verde que actúa como filtro o transición a los terrenos al otro lado de la actual A-92. En el interior de esta ocupación perimetral, en razón a la topografía y generando su propia estructura viaria, el conjunto de viviendas unifamiliares y el gran edificio dotacional que organizan a su vez la serie de espacios libres que completan la actuación.

B. NUEVO PARQUE METROPOLITANO DEL ESCARPE EN LA CORNISA DE LOS ALCORES COMO FRENTE DE LA CIUDAD A LA VEGA Y EN CONTINUIDAD CON EL DEL GUADAIRA

Como queda justificado en otro momento de la memoria, el Plan considera imprescindibles para el desarrollo del término y la ciudad de Alcalá en relación al Área Metropolitana, dos grandes estructuras espaciales: el Parque del río Guadaira y el Parque del Escarpe de los Alcores. Si sobre el primero existe una conciencia ciudadana, y hasta administrativa, de su valor y papel en este territorio como gran línea estructurante del mismo, hasta su encuentro con el Guadalquivir, el segundo surge queriendo alentar una nueva mirada a uno de sus referentes de identidad: el escarpe y la Vega.

Es difícil salvar las inercias generadas por la ciudad de Sevilla, como gran nodo focal del Área Metropolitana, en las poblaciones vecinas, conduciendo a la progresiva pérdida de identidad local. Para evitarlo se hace necesario identificar elementos propios de alto potencial que guíen el desarrollo de las mismas.

Ocurre en Alcalá con la Vega, donde su consideración como gran referente contemporáneo para la ciudad en el marco del Área, permite hablar de una idea del sitio propia en la que establecer su cualidad e identificar acciones y elementos de puesta en valor. Como hacerla presente en la vida ciudadana será objetivo de esta estrategia.

1 El Parque del Escarpe

Dirigir la mirada a la Vega conduce a la localización singular, de dominio, del escarpe de los Alcores en su tramo alcalaense y a la instalación en ella de un gran parque metropolitano que sirva de soporte para nuevas actividades ciudadanas. Un frente disponible de la ciudad, tan dilatado como complejo, donde se reúne y pone de manifiesto la cualidad del agua y la piedra.

Como cierre del Parque Metropolitano del Guadaira, dilatando a derecha e izquierda su encuentro con la Vega, el nuevo parque se apoya en el perfil del escarpe en su extremo sur. Su extensión da pie a la puesta en valor de antiguos caminos y a la aparición de otros nuevos que, a lo largo de su desarrollo, se incorporan al sistema viario de Alcalá y las ciudades cercanas.

Entre los primeros cobra especial importancia el camino de los molinos que, como vía de parque, estructura el conjunto de actividades e instalaciones asociadas al ocio y el deporte que pertenecen o se disponen en él, hasta introducirse en la ciudad por el sur. De los segundos, la nueva ronda exterior del sur con paso en la cota inferior del escarpe, conectando la carretera de Utrera y la A-92, prolongándose hasta Carmona, en este caso como Vía Verde, siguiendo el trazado del antiguo tren de los panaderos. Un gran corredor metropolitano que, por su cualidad paisajística y patrimonial, será determinante para las nuevas relaciones y actividades relacionadas con la Vega.

Las dotaciones asociadas a este parque se sitúan e identifican los diversos puntos singulares presentes en esta geografía -accidentes geográficos, encuentros de los ríos, cruce de caminos, vacíos de antiguas canteras... etc.-, proponiendo nuevos usos e instalaciones de bajo impacto ambiental o consolidando las ya existentes, convirtiendo al Parque en soporte de los nuevos foros ciudadanos para Alcalá y resto de ciudades del Área Metropolitana.

Los extremos se significan de manera distinta según los casos. El oriental extendiéndose hacia Mairena, salta la actual A-92 y su futura variante, para recoger el enclave del Gandul y el yacimiento

PARQUE DEL ESCARPE

- RECONOCIMIENTO Y PUESTA EN VALOR DE LUGARES Y PASAJES PREEXISTENTES
- ELECCIÓN DE UN SISTEMA DE INTERVENCIÓN A PARTIR DE PEQUEÑOS MOVIMIENTOS TOPOGRÁFICOS E INSTALACIONES LIGERAS DOTADAS DE ELABORADO PARA EL TERRENO CIRCUNDANTE
- LECTURA DEL PARQUE DESDE LA CONTINUIDAD Y DESDE SUS PUNTOS PARTICULARES

UTILIZACIÓN DIAMORNO:
- PÚBLICO JUVENIL MAYOR (a partir del programa diverso)



El parque del Escarpe de los Alcores: Un nuevo parque para la metrópolis.

arqueológico, así como los grandes vacíos existentes. El occidental, en contacto con el conjunto de urbanizaciones dispersas, procura el encuentro con ellas incorporando usos residenciales de baja densidad, equipamientos y servicios al tiempo que busca la relación con el Parque Lineal de Pelay Correa. Se estaría dando forma así a la matriz verde que estructura la zona norte del término, en las áreas de terrazas y campiña.

C. RECONSIDERACIÓN DE LA ESTRUCTURA Y FORMA URBANA DEL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA ACTUAL A-92, CON LA REFORMA INTERIOR DE LOS DISTINTOS POLÍGONOS Y TRATAMIENTO DE LA AUTOVÍA COMO BULEVAR URBANO

En la actualidad, uno de los elementos más característicos de Alcalá de Guadaíra en el ámbito del Área Metropolitana quizás sea la gran bolsa de instalaciones industriales que bordean la A-92 en su tránsito por el término municipal. Una actividad productiva consolidada y que demanda mayor crecimiento por las nuevas expectativas creadas en el Área con la creación de nuevas infraestructuras.

Pero también, un espacio contenedor que se ha ido conformando a golpe de iniciativas puntuales que, sólo atentas a su conexión con la A-92, se han desarrollado de manera autónoma dando lugar a una agregación de bolsas ensimismadas que impiden cualquier relación cruzada entre ellas que no pase por la A-92. Una situación que si bien ha funcionado hasta hoy, no sin conflictos, no reúne las condiciones deseables -ni por ordenación, ni por imagen- para constituirse en el gran área industrial que este ámbito territorial parece esperar de ella.

Por último, las expectativas creadas con la prevista variante de la A-92 por la zona norte del municipio, llevarían a considerar su actual trazado -una saturada vía por la que, además del paso hacia la Andalucía oriental, circulan grandes flujos de personas y capitales derivados de la actividad- como vía urbana. Esta, aprovechando la importante sección de que dispone, asumiría el carácter de un gran bulvar permitiendo nuevas relaciones transversales norte-sur, organizando funcionalmente las edificaciones existentes, y un cambio cualitativo de imagen haciéndola más unitaria y atractiva.

Estas estrategias se concretan en:

1. La Reforma Interior de los polígonos de la A-92

Reestructuración de los polígonos existentes, conectando y cohesionando zonas excluyentes, previendo la incorporación de los nuevos suelos industriales, y posibilitando la relación con el Guadaíra para mejorar su cualidad espacial.

Se ordenan a partir de una serie de viarios principales que la ordenación general considera y otros internos, de segundo orden, que utilizan los intersticios dejados por la edificación para crear una serie de coronas de circulación que relaciona los distintos polígonos en bandas similares. Unos y otros se conectan multiplicando la movilidad entre ellos y el Parque de Innovación Tecnológica, con el término municipal y, a través de las infraestructuras generales, con el Área Metropolitana.

Junto a ello, el tratamiento generalizado de los bordes, procurando la relación más amable y respetuosa con el entorno del Guadaíra o de las áreas colindantes, y desarrollando la ordenación de los suelos que llegan hasta el nuevo trazado de la variante de la A-92. Especial determinación para la zona, desde el tratamiento de sus bordes, tendrá el paso de la orbital SE-40, donde los polígonos ofrecerán nueva fachada, o el trazado del Metro Ligero en su borde sur, asociando a cada estación apeadero un espacio de penetración y de implantación de actividades comerciales o de servicio.

A esta estructura de viarios se le superpone la de los espacios verdes y dotaciones que, bien aprovechando algunos elementos naturales existentes, bien los registros de los caminos históricos (vía pecuaria de Pelay Correa) o las nuevas zonas de espacios libres, localizan en ellos nuevas dotaciones y equipamientos de carácter sectorial y servicio, de nueva planta o rehabilitando instalaciones obsoletas.

La incorporación de usos terciarios y comerciales, en situaciones precisas derivadas del nuevo carácter urbano y significativo del bulvar y de puntos o visuales singulares, con edificaciones en altura de gran calado, darían paso a la nueva imagen regional de la actividad convirtiéndolo en el gran eje industrial de la Región Metropolitana.

Toda esta ordenación derivada de la estrategia planteada, se apoyaría necesariamente en una imagen más actual y aceptada por los ciudadanos de estos espacios industriales, introduciendo nuevas edificaciones que, con nuevos usos, presenten un nuevo frente, con fachadas realineadas o con zonas verdes que amortigüen los impactos visuales.



Estudios previos para la reforma interior de los polígonos industriales. PIPRI.



El corredor industrial: Un nuevo parque de Actividades Económicas.

D. REORDENACIÓN DE LAS ÁREAS RESIDENCIALES LOCALIZADAS AL SUR DE LA CIUDAD, EN EL ENTORNO DE LAS CARRETERAS DE UTRERA Y DOS HERMANAS

La dilatada extensión del término municipal de Alcalá de Guadaíra y la fácil accesibilidad de algunas de sus zonas a los núcleos urbanos de Sevilla, Dos Hermanas y Utrera, han hecho que proliferen urbanizaciones y asentamientos de grupos de viviendas aisladas dispersos, alejados considerablemente del núcleo y la vida de Alcalá. Estas urbanizaciones, en unos casos agrupadas unas a otras sin apenas articulación entre ellas o en otros simplemente aisladas, se desarrollan por lo general con parcelas medias donde se instalan huertos y granjas familiares de cierto interés, aunque mal dotadas de servicios. Existen también, con mayor o menor fortuna, algunos ejemplos de urbanizaciones muy consolidadas de altos niveles de renta, en las que el control de sus bordes se hace aún más notorio.

Una de estas localizaciones a las que nos referimos, quizás la de mayor tamaño, desestructuración y complejidad es la que, apoyándose en la carretera de Sevilla a Utrera, se dispersa a derecha e izquierda utilizando como soporte las carreteras de Alcalá a Dos Hermanas y a Utrera o la vía pecuaria de Pelay Correa. Una enorme extensión que se aproxima a las 100 hectáreas y con un importante nivel de ocupación.



Líneas vertebradoras interiores y de relación con Alcalá. Los espacios de comunidad como modo de cohesión.

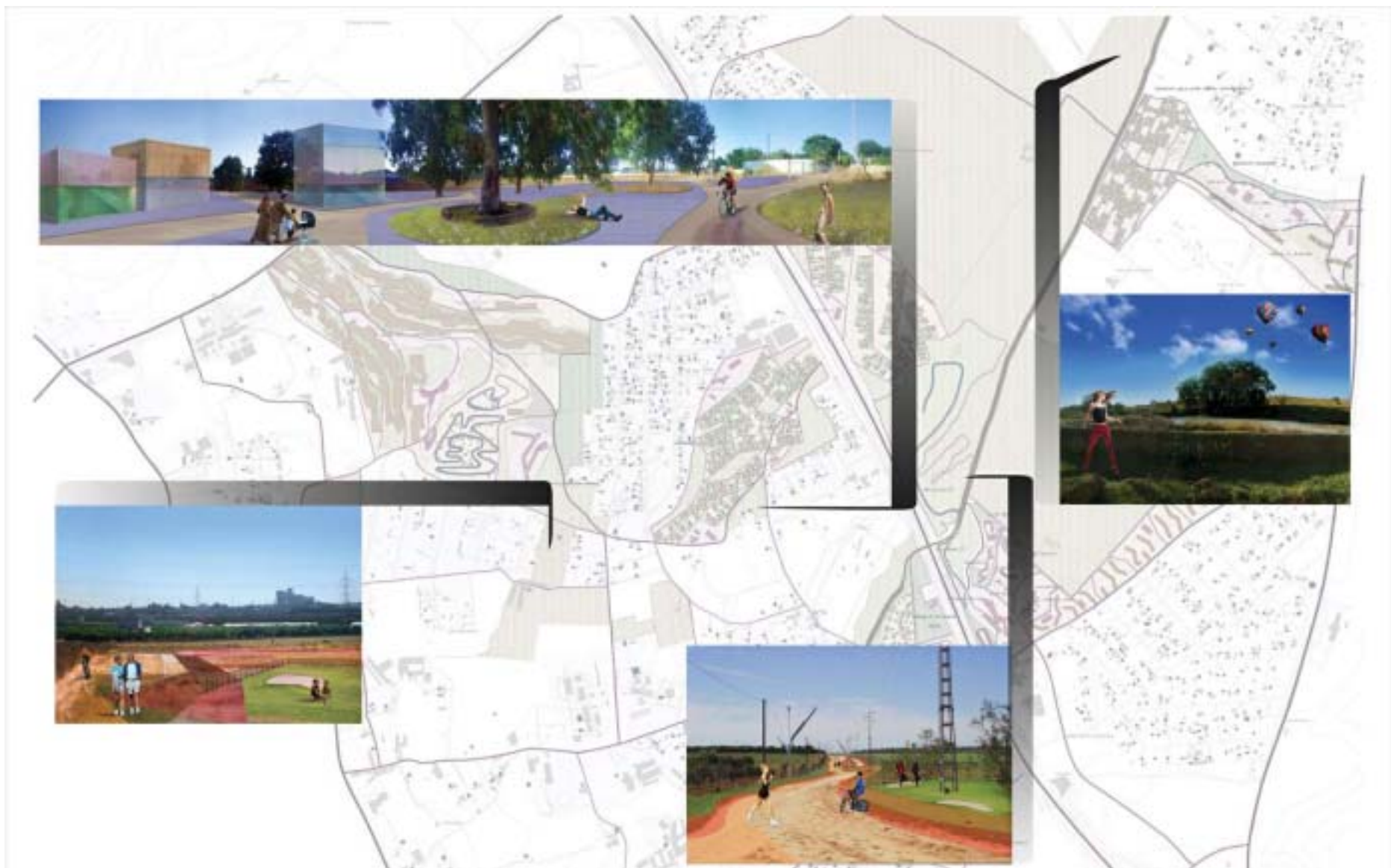
Se desarrollan con esta estrategia las líneas de cohesión física y social de estos núcleos consolidados, entre ellos mismos en primera instancia y con la ciudad de Alcalá.

Además del establecimiento del Distribuidor Este de la ciudad, que parte en dos la distancia relativa que la separa de la ciudad, y de las vías principales de comunicación con Dos Hermanas y Utrera, y de la de Sevilla a Utrera, se plantean un conjunto de actuaciones localizadas en bandas o puntos singulares que propiciarán las nuevas áreas de crecimiento y desarrollo de actividades.

Una de las de mayor calado, y en la lógica de caminos existentes entre los asentamientos y vacíos de esta parte del término, es la rehabilitación y cualificación de la vía pecuaria de Pelay Correa como Parque Lineal. Un gran eje capaz de seguir conectando funcionalmente estos núcleos con el nuevo frente al Guadaíra y convertirse en un espacio de ocio y recreo representativo de la memoria del lugar. Parecido papel jugara el camino de los Molinos, estructurante del Parque del Escarpe y que, al igual que la pecuaria, salta al otro lado de la autovía hasta llegar al ferrocarril. Ejes de alta carga patrimonial y ecológica donde tendrá sentido pensar, con la puesta en carga, en su potencial como instrumento de cohesión.

Será en la intersección de estas vías con los diversos ramales de la red de caminos, donde se localicen, pues, las áreas de nueva residencia y dotaciones. Las primeras buscando una continuidad velada con las existentes a partir tanto del espacio edificado como del libre, con tipologías de baja densidad en viviendas unifamiliares o plurifamiliares de 2-3 plantas, en las que ensayar modelos alternativos de habitación que no se apoyen de forma determinante en tramas urbanas consolidadas. Las segundas, incorporando actividades de ocio y apoyo local a las anteriores edificaciones y a una zona de la que participarían igualmente, por proximidad, la población de Dos Hermanas y Utrera.

En el nivel de cohesión interna del conjunto de ocupaciones de este territorio, se plantea el desvelamiento y la puesta en valor de los vacíos interiores a las vías de comunicación, construyendo nuevas relaciones de comunidad con la instalación de dotaciones y servicios que incidan en el tratamiento de los límites entre las urbanizaciones y los contactos y dilataciones posibles. Lugar de encuentro para una población en exceso aislada.



Parque lineal de Pelay Correa: Una Via Pixel.