

**POSIBLES APORTACIONES DEL GRUPO DE URBANISMO Y OT DE LA
UNIVERSIDAD DE CASTILLA LA MANCHA A LA INVESTIGACIÓN
“*LOS CONJUNTOS PATRIMONIALES COMO ACTIVOS TURÍSTICOS DE LA
COMUNIDAD DE MADRID*”**

1- USO Y DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO

**2- ACCESIBILIDAD/MOVILIDAD GENERAL Y AVE Y EXTENSIÓN
INFLUENCIA DE MADRID**

3- ANÁLISIS DEL PATRIMONIO URBANO Y TERRITORIAL



1- USO Y DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO

Uso y rediseño del espacio público en general

Uso y rediseño del espacio público histórico-turístico

Uso y diseño del espacio publico con importantes atractores de personas

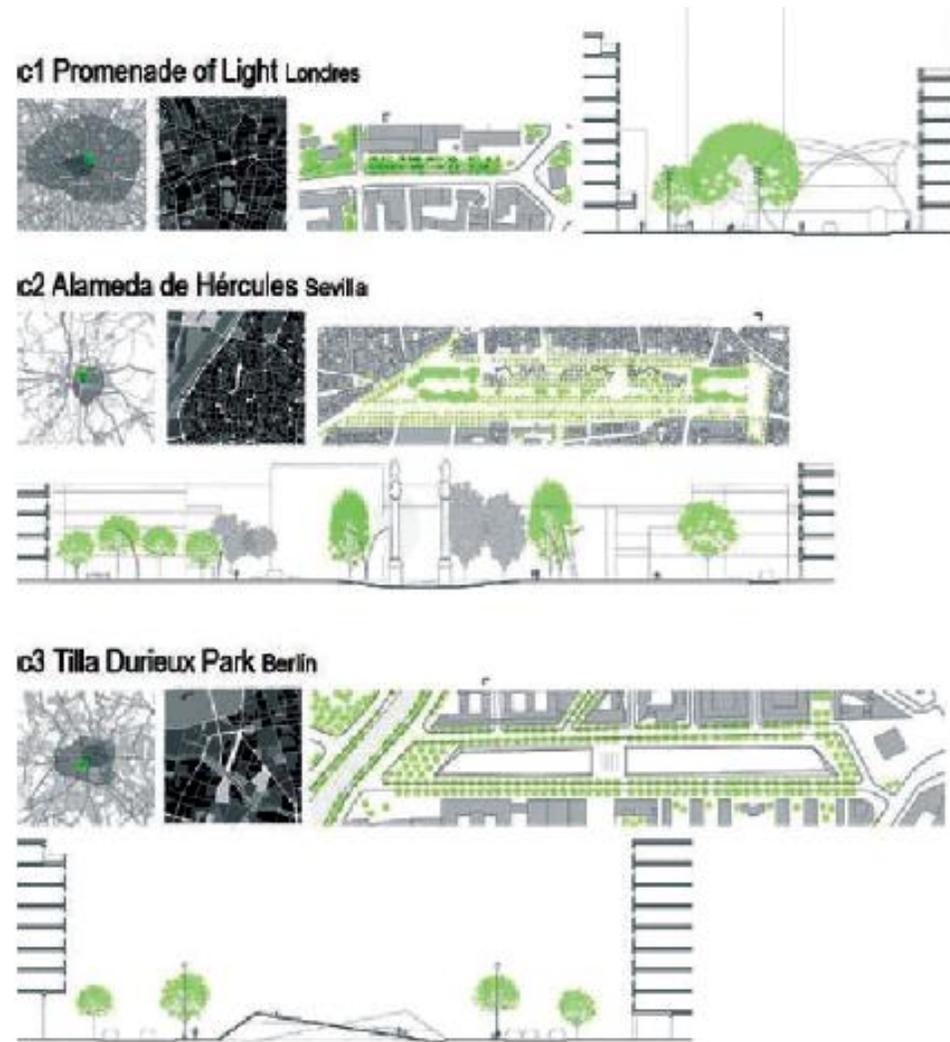
USO Y REDISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO EN GENERAL

Análisis del rediseño de calles que han recibido premios Caracterización de estrategias



Ruiz-Apilánez, B. y Ureña, J.M.de (2014) **Transformación y Activación social de la calle: el Eco-bulevar de Vallecas (Madrid)**, *Ciudades*, 17 (1), pp. 177-200.

Ruiz-Apilánez, B., Ureña, J.M.de y Solís, E. (2014) **La revitalización de la calle: estrategias basadas en la remodelación**, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, vol 46, n. 181, pp. 393-411



Análisis del rediseño de calles que han recibido premios

Metodología de análisis: EcoBulevar - Vallecas

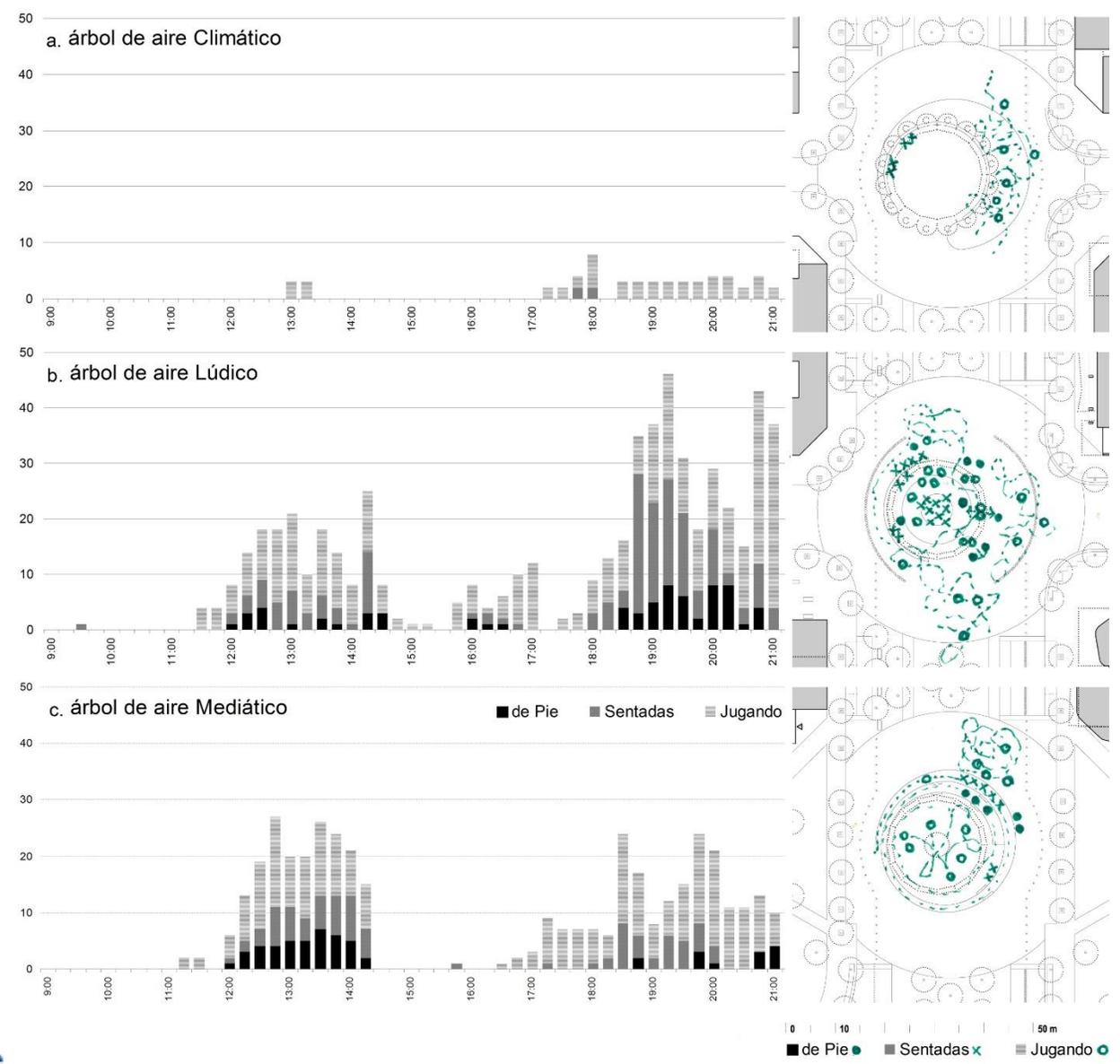
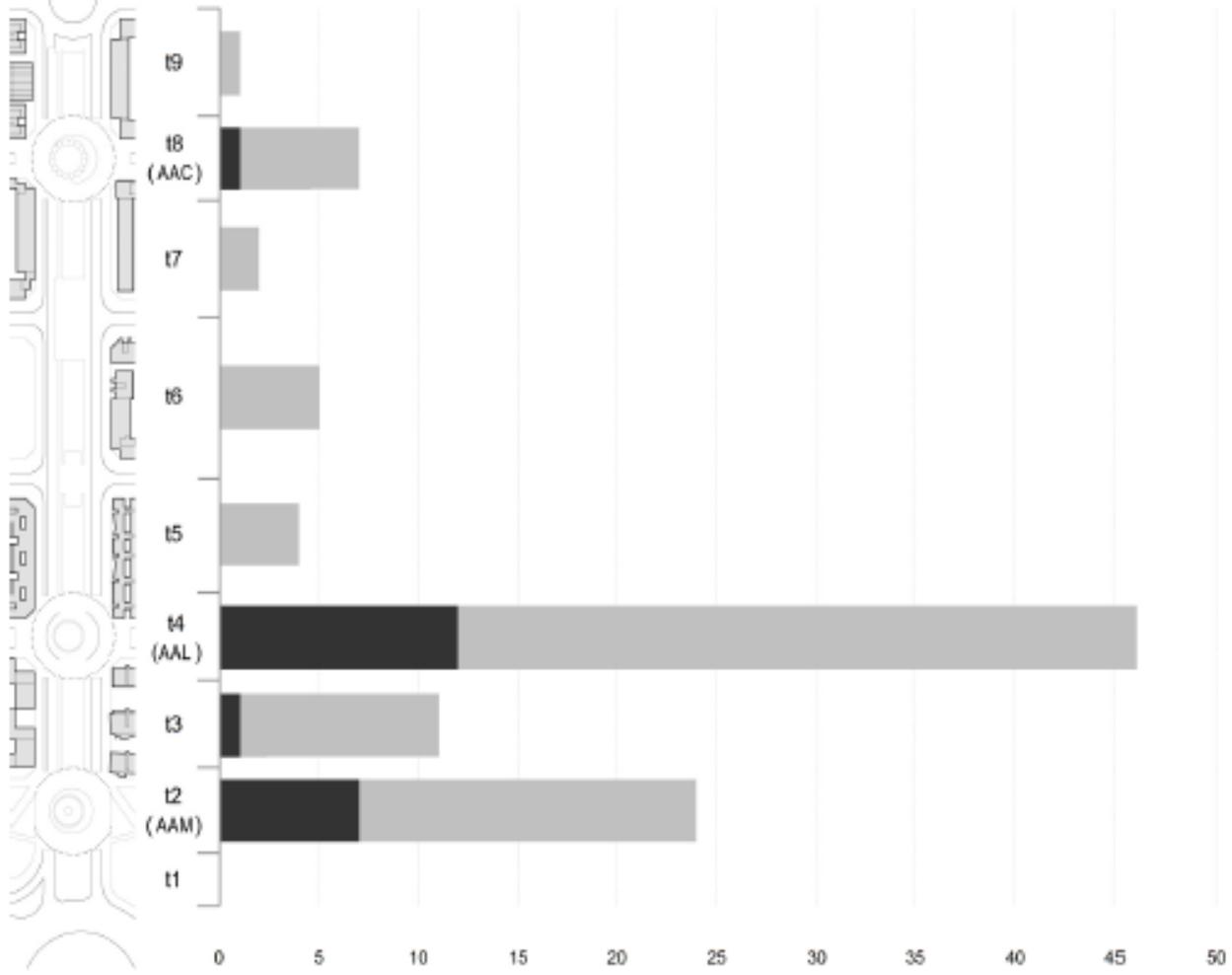


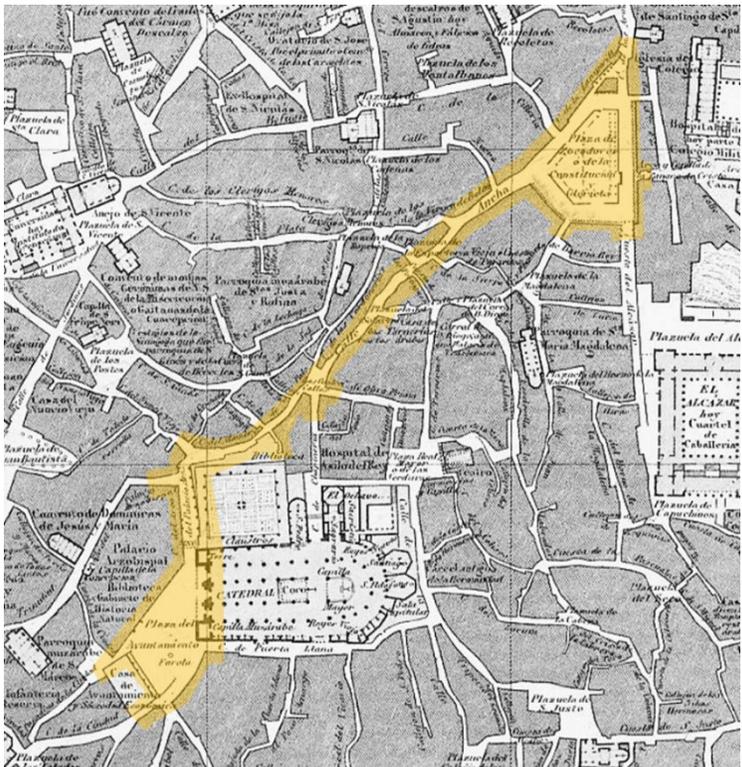
Fig. 4. Número medio y máximo de personas involucradas en actividades estanciales en intervalos de 15 minutos durante un sábado de primavera en los distintos sectores del Bulevar de la Naturaleza. Fuente: elaboración propia.

USO Y REDISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO HISTÓRICO-TURÍSTICO

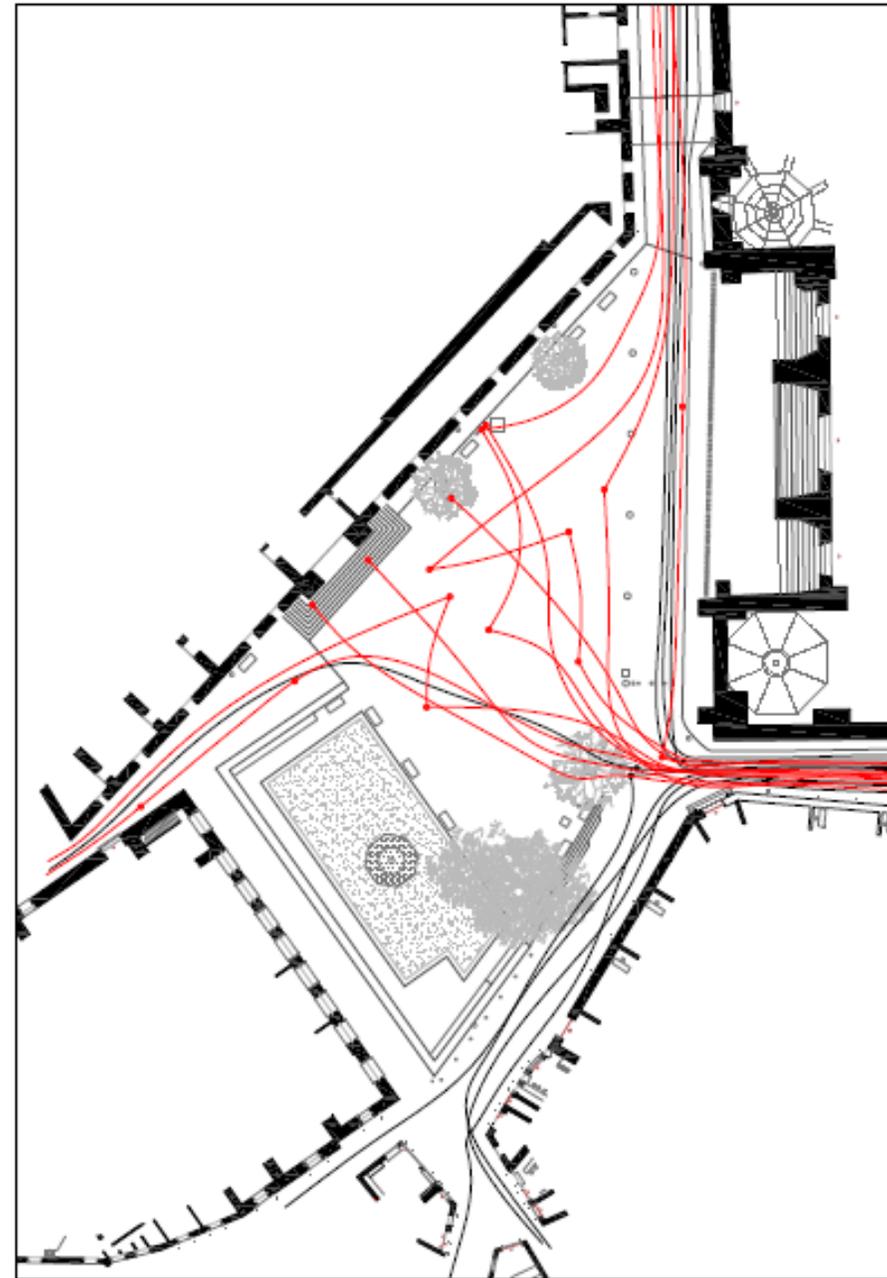
Calle entre Plazas Zocodover y Ayuntamiento-Catedral Centro Histórico – Toledo

Medir uso turístico y cotidiano en calle y en edificios colindantes
Compatibilidad entre uso turístico y cotidiano de espacio y edificios

Ruiz-Apilánez, B. Arnaiz, M. and Ureña, J.M.de (2015) “Beyond Lively Streets”, in Vaughan, L, ed. (2015), *Suburban Urbanities: Suburbs and the Life of the High Street*, London: UCL Press, pp 130-152



Calle entre Plazas Zocodover y Ayuntamiento-Catedral – Centro Histórico – Toledo



- línea roja
- línea negra
- línea roja
- línea negra



Calle entre Plazas Zocodover y Ayuntamiento-Catedral – Centro Histórico – Toledo

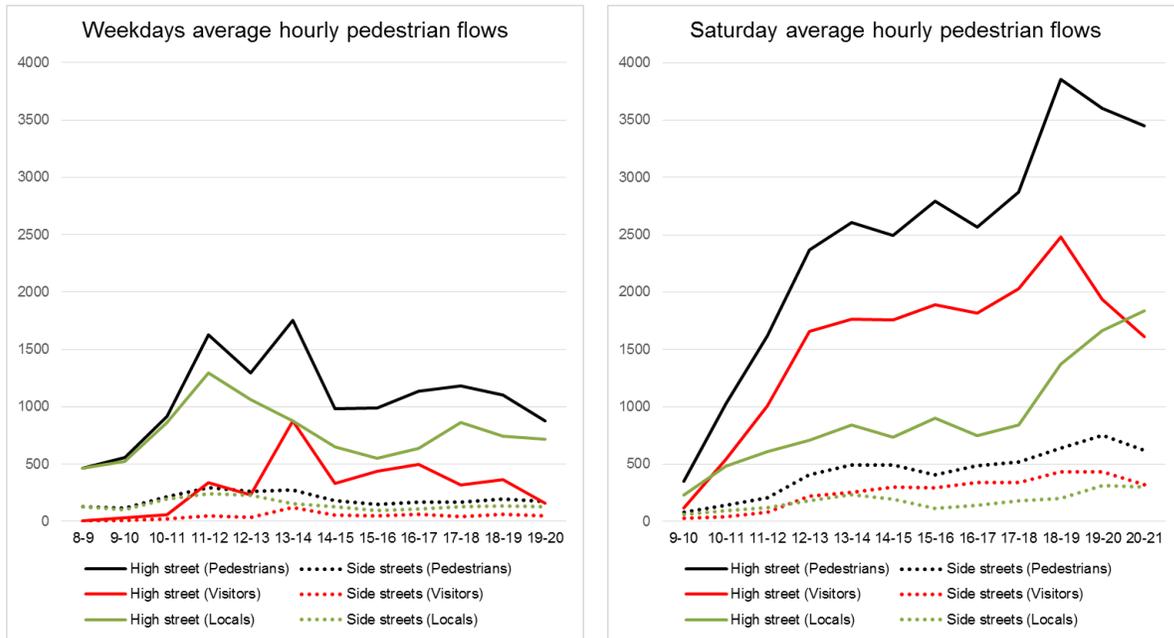


Figure 5. Average amount of pedestrians per hour in the high street and its side streets.

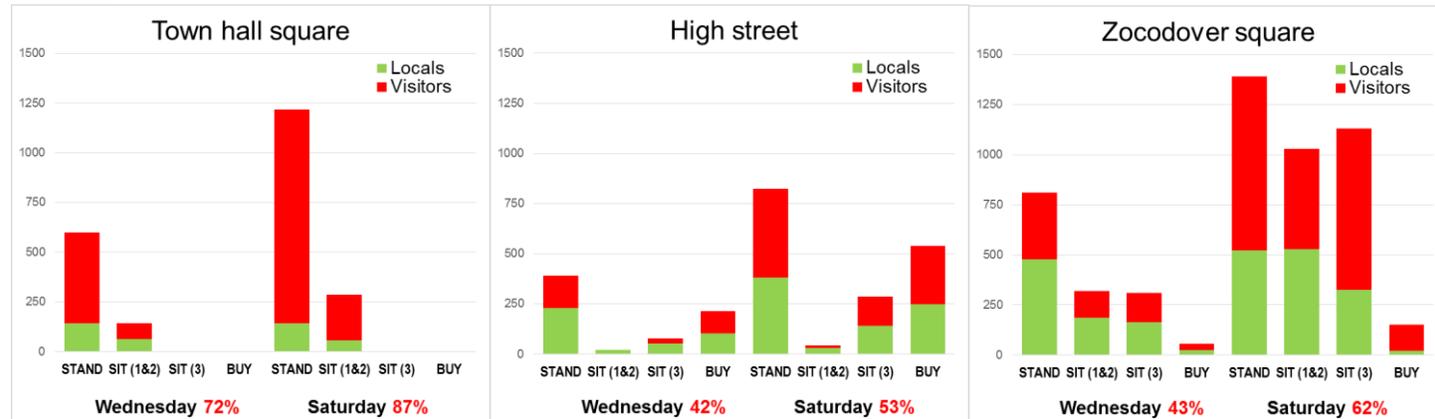


Figure 6. Amount of people involved in different stationary activities in Town Hall Square, the high street and Zocodover Square. Results from 13 hourly headcounts per day.

Calle entre Plazas Zocodover y Ayuntamiento-Catedral – Centro Histórico – Toledo

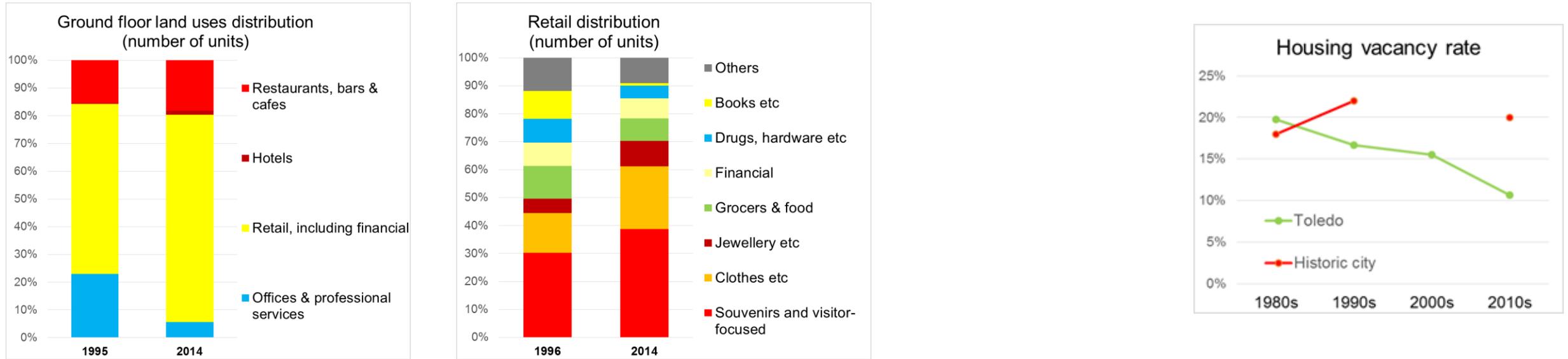


Figure 7. Distribution of ground floor land uses and distribution of the retail sector (percentages based on the number of units) in the mid 1990s and 2014. Based on 1995 data (Busquets 2000), 1996 data (Troitiño and others 1998) and 2014 survey.

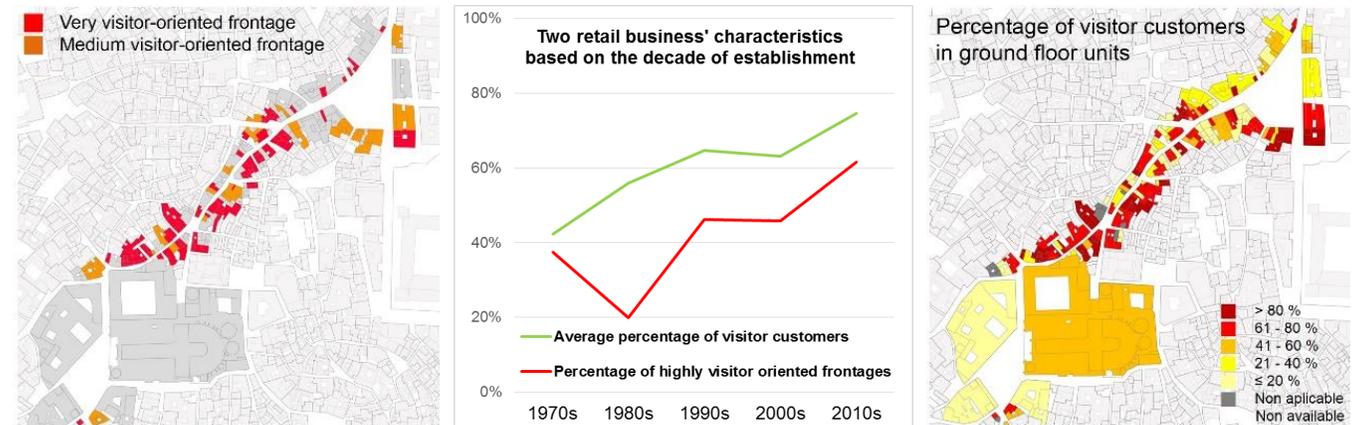


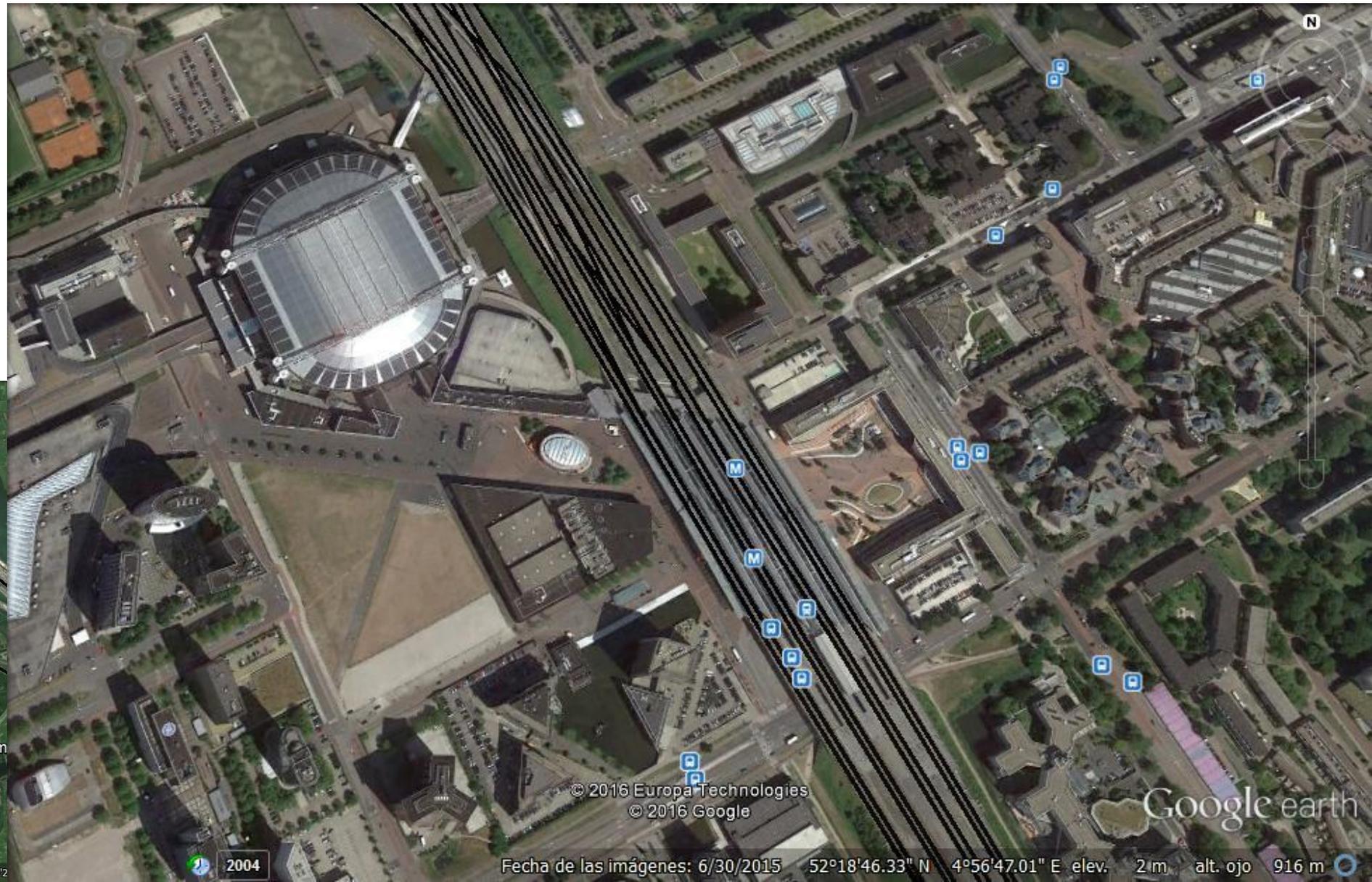
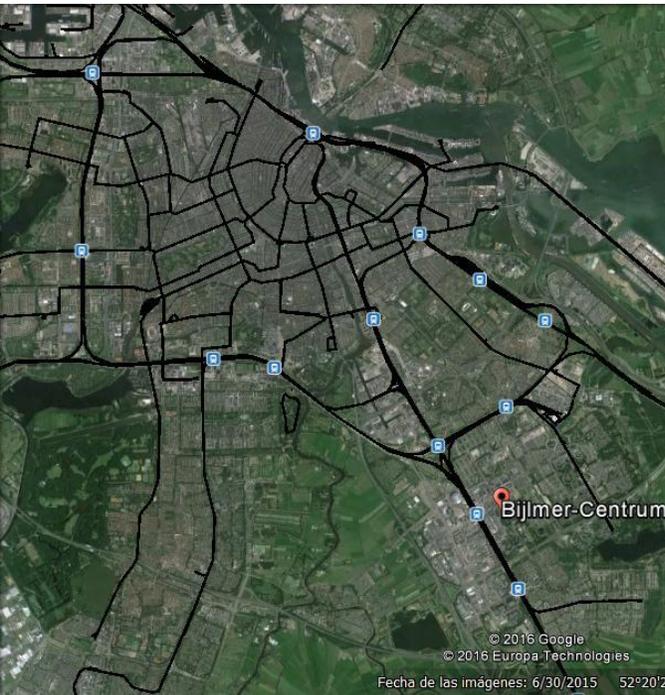
Figure 8. Two retail business characteristics based on the decade of establishment: the average percentage of visitor customers and the percentage of highly visitor-oriented frontages.

USO Y DISEÑO DEL ESPACIO PUBLICO CON IMPORTANTES ATRACTORES DE PERSONAS

**Estación Bijlmer Arena
Amsterdam**

Estación
Estadio
Zona de Oficinas

Unico Espacio Urbano



Estación Bijlmer Arena – Amsterdam - PERSONAS

gvSIG 1.12.0 final:mapping_weekenday2.gvp

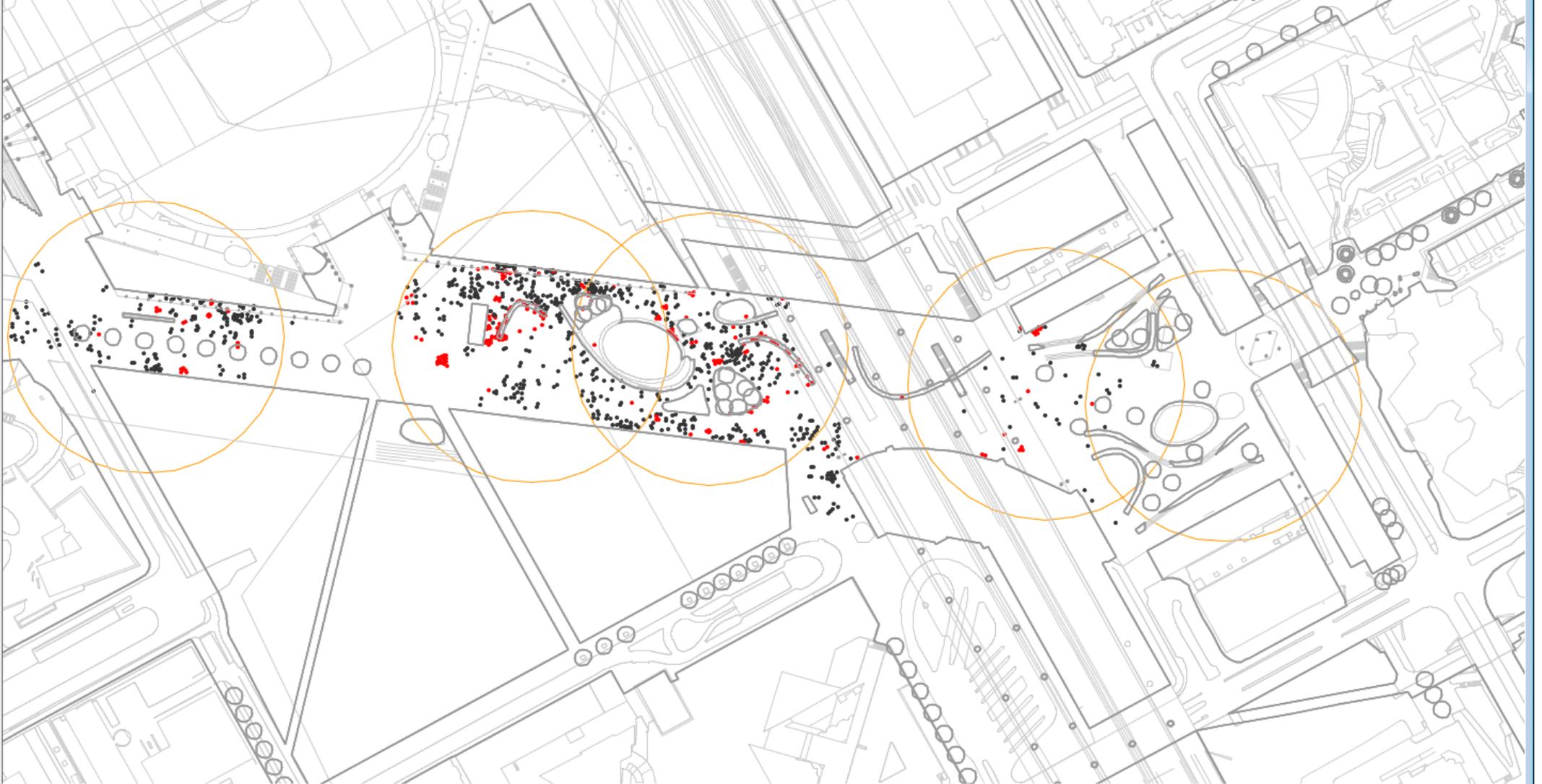
Archivo SEXTANTE Ver Vista Capa Tabla Herramientas Ventana Ayuda



Vista : Sin título - 0

- tracking
- base detalles
- base_line
- snapshot delimita
- mapping4

- Por defecto
- Cycling
- Cycling/Motc
- Walking
- Walking + Dr
- Walking + Pl

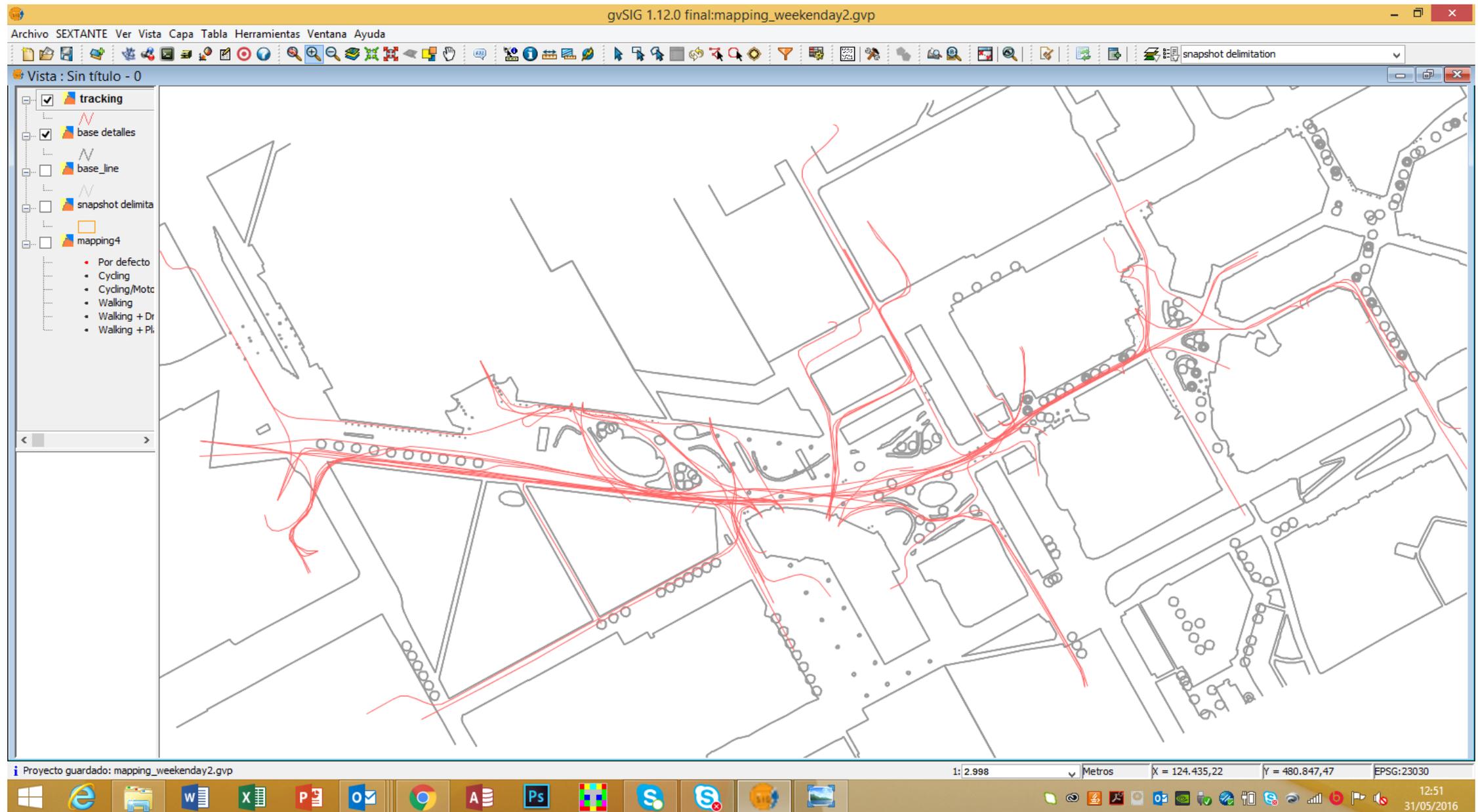


Proyecto guardado: mapping_weekenday2.gvp

1:1.950 Metros X = 124.680,11 Y = 480.798,92 EPSG:23030



Estación Bijlmer Arena – Amsterdam - TRAYECTORIAS



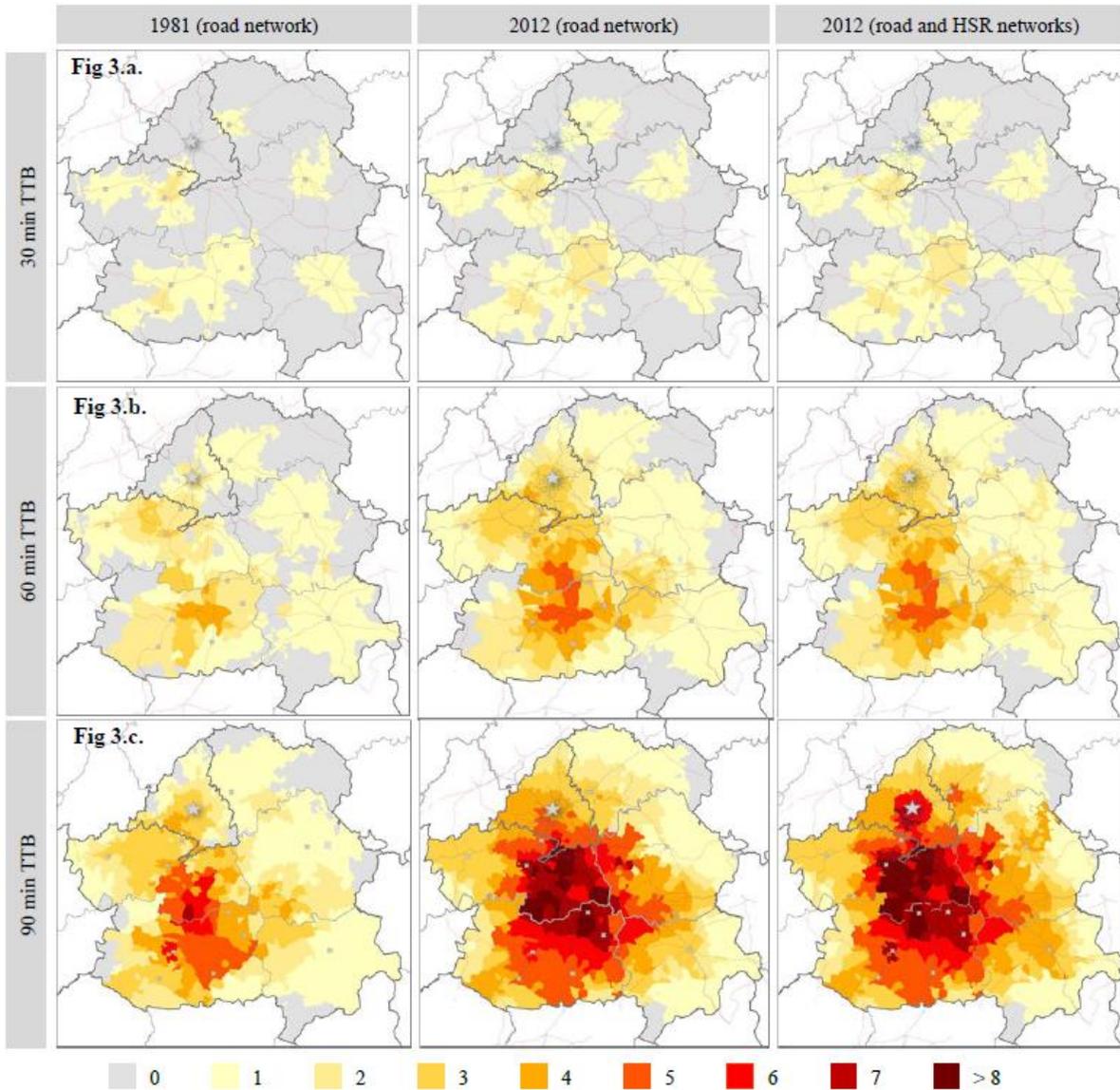
2- ACCESIBILIDAD/MOVILIDAD GENERAL Y AVE Y EXTENSIÓN INFLUENCIA DE MADRID

Accesibilidad/Movilidad interurbana

Accesibilidad/Movilidad interurbana AVE

Localización estaciones de AVE y accesibilidad peatonal al centro (turistas)

Accesibilidad/Movilidad interurbana



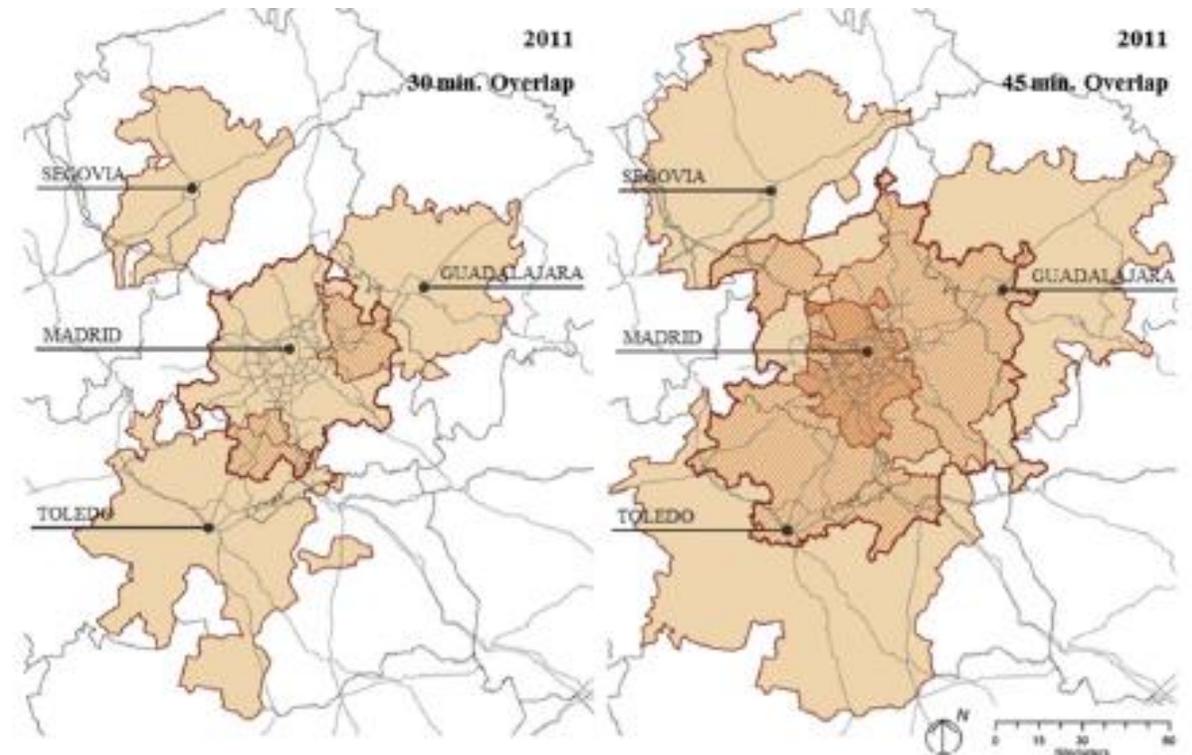
NOTE: Madrid is not accounted for in the overlapped areas

Figure 3. Number of CLM FUA centres that each municipality can be reached from (overlapped areas) by the 30 min (Fig.3.a), 60 min (Fig.3.b) and 90 min (Fig.3.c) TTBS. Source: authors

-Martinez, H., Mohino, I., Ureña, J.M. y Solis, E. (2014) Road accessibility and articulation of metropolitan spatial structures: the case of Madrid (Spain), *Journal of Transport Geography*, 37, pp. 61-73.

-Mohino, I., Ureña, J.M. & Solís, E. (2015) Patrones de movilidad en áreas distantes de regiones metropolitanas multicéntricas: Radialidad vs. Tangencialidad, *Boletín de la AGE*, n.68, pp 291-314. (English extended summary, pp 557-560)

-Mohino, I., Ureña, J.M.de & Solís, E. (2016) Changing Commuting Patterns in Rural Metroadjacent Regions: The case of Castilla La Mancha, *Regional Studies*. DOI 10.1080/00343404.2016.1156238.



Accesibilidad/Movilidad interurbana AVE

Coronado, J.M., Garmendia, M., Moyano, A. y Ureña, J.M.de (2013) **Assessing Spanish HSR network utility for same-day tourism** *Évaluation de l'utilité du réseau TGV espagnol pour le tourisme d'un jour*, Recherche Transports Sécurité RTS, n. 29, N. 114, pp. 161-175

-Moyano, A, Coronado, J.M. & Garmendia, M. (2016) **How to choose the most efficient transport mode for weekend tourism journeys**, *The Open Transportation Journal*, n. 10, (Suppl-1, M7), pp. 84-96

Table 2 Useful hours available at destination (columns) for all the possible links using HSR

Table 3 Efficiency (useful minutes at destination per euro) of all the possible links using HSR

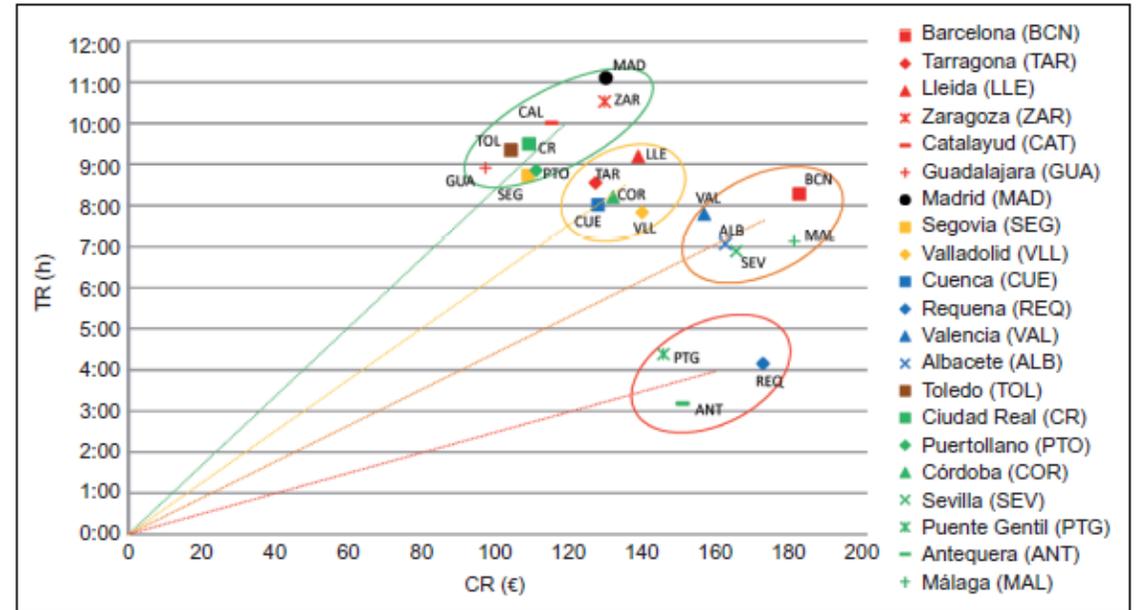
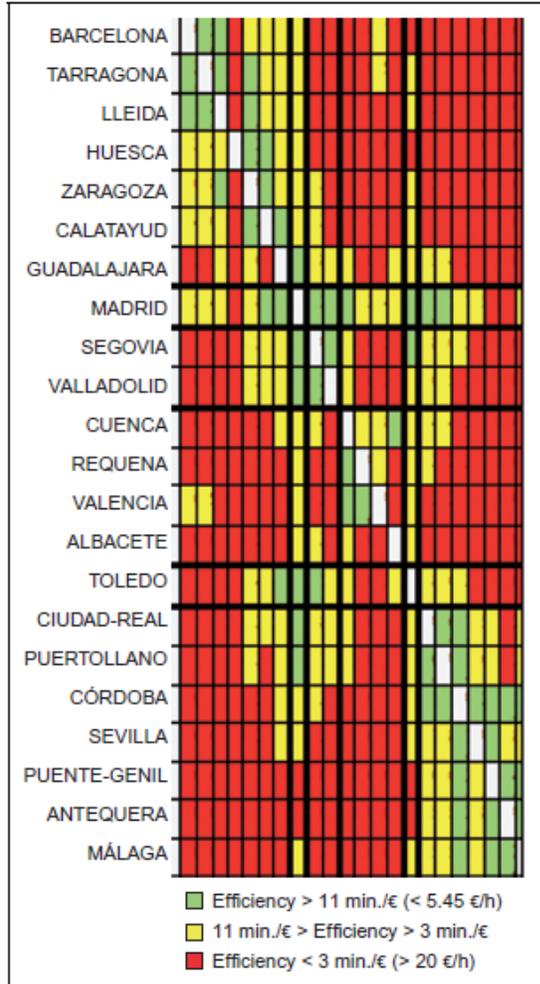
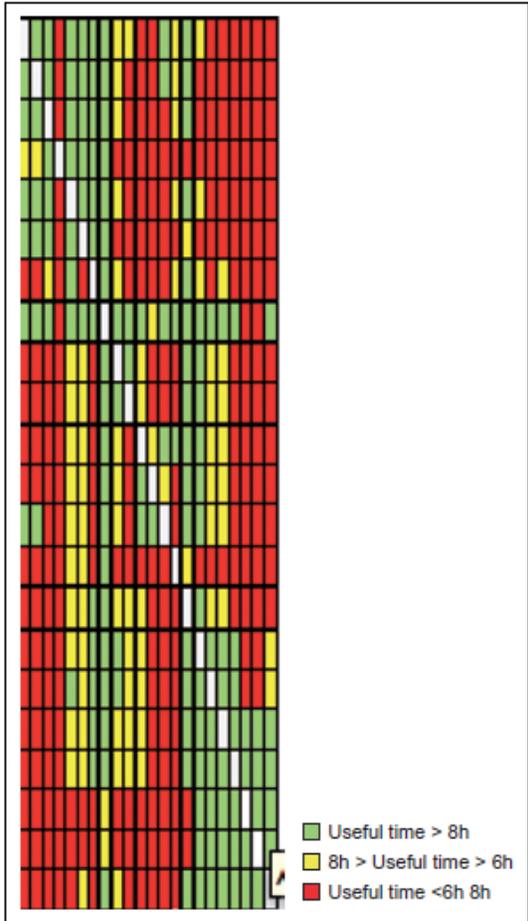


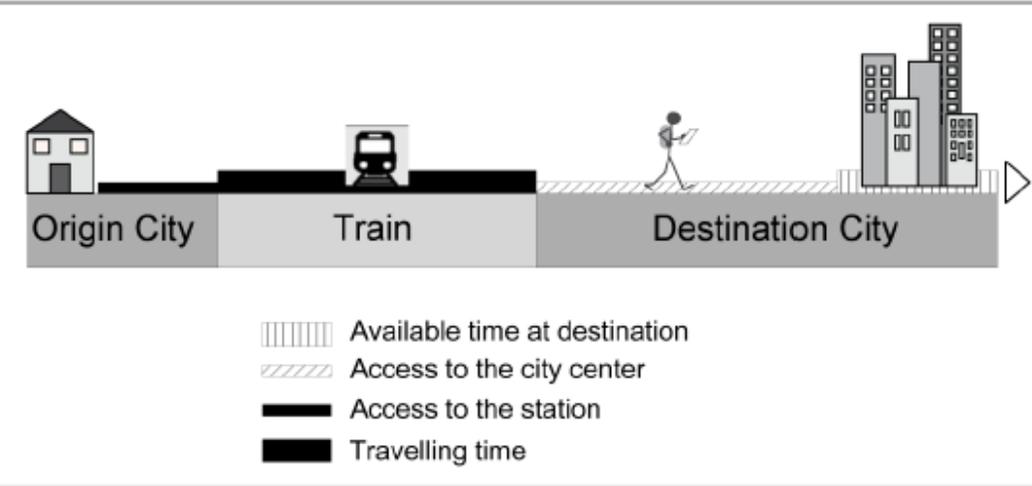
Figure 10 Weighted average of time available at destination vs. costs. The slopes of the dotted lines represent the efficiency of time available at destination with each euro spent in tickets

Source: Author's elaboration of RENFE Timetables for a Saturday day-trip in May 2012

Localización estaciones de AVE y accesibilidad peatonal al centro (turistas)

Moyano A., Garmendia M., Coronado J.M. 'Station Avenue: High Speed Rail's missing link', *Urban Design International*, En revisión.

La experiencia turística empieza en la estación



	FACTOR	ASSESSMENT	RANGE	NOTES	
FOOTPATH	Footpath width(a)	Measuring footpath width: <ul style="list-style-type: none"> a = footpath width in meters, when it is < 5 m a = 5, when footpath width > 5 m 	0-5	-	
	Footpath maintenance	Qualitative assessment	0-5	Broken paving stones, kerbs, etc	
INTERNAL BAND	Internal bandQuality (IbQ)	Qualitative assessment: <ul style="list-style-type: none"> IbQ = 5 for parks, squares, high quality residential blocks with commercial ground floor IbQ = 4 for residential blocks with commercial ground floor IbQ = 3 for commercial uses, residential blocks IbQ = 2 for single family houses, public uses/equipments. IbQ = 1 for industrial uses, parking lots IbQ = 0 for plots 	0-5	The IbQ value is penalized in: <ul style="list-style-type: none"> 0,5-1 when there is a separation fence 1-1,5 when there is an opaque wall 	
	Transparency (Tr)	Re: Residential entries Ce: Commercial entries W: Windows Ws: Shop windows F: Fences Os: Open spaces U _T : Total Units*	$T_r = \frac{R_e + C_e + W + W_s + O_s + F}{U_T} \cdot 5$	0-5	*Unit: average width of the space between two supporting walls.
	Permeability (Pe)	Re: Residential entries Ce: Commercial entries Os: Open spaces U _T : Total Units*	$P_e = \frac{R_e + C_e + O_s}{U_T} \cdot 5$	0-5	*Unit: average width of the space between two supporting walls.
EXTERNAL BAND	External bandQuality(EbQ)	Qualitative assessment: <ul style="list-style-type: none"> EbQ = 5 for parks, squares, pedestrian streets EbQ = 4 for green spaces which separate pedestrians from traffic EbQ = 3 for slow traffic streets + parking places or any kind of protection band EbQ = 2 for fast traffic streets + parking places or any kind of protection band EbQ = 1 for slow traffic streets without protection band EbQ = 0 for fast traffic streets without protection band 	0-5	-	
	Street Trees (T)	<ul style="list-style-type: none"> T = 5, when Tdistance ≤ 7 meters, or tree-covered parks T = 4, when 7 < Tdistance ≤ 13 meters, or parks T = 3, when 13 < Tdistance ≤ 17 meters T = 2, when 17 < Tdistance ≤ 21 meters T = 1, when 21 < Tdistance T = 0, when there are no trees on the street 	0-5	The number of trees is adapted according to the tree size: <ul style="list-style-type: none"> If big tree size, nb of trees*2 If standard tree size, nb of trees*1 If small tree size, nb of trees*0,5 	

3- ELEMENTOS PATRIMONIALES

Sistema de ciudades y Sistema de elementos patrimoniales

**Los corredores históricos de transporte y las vías históricas:
valores patrimoniales y posibles usos actuales**

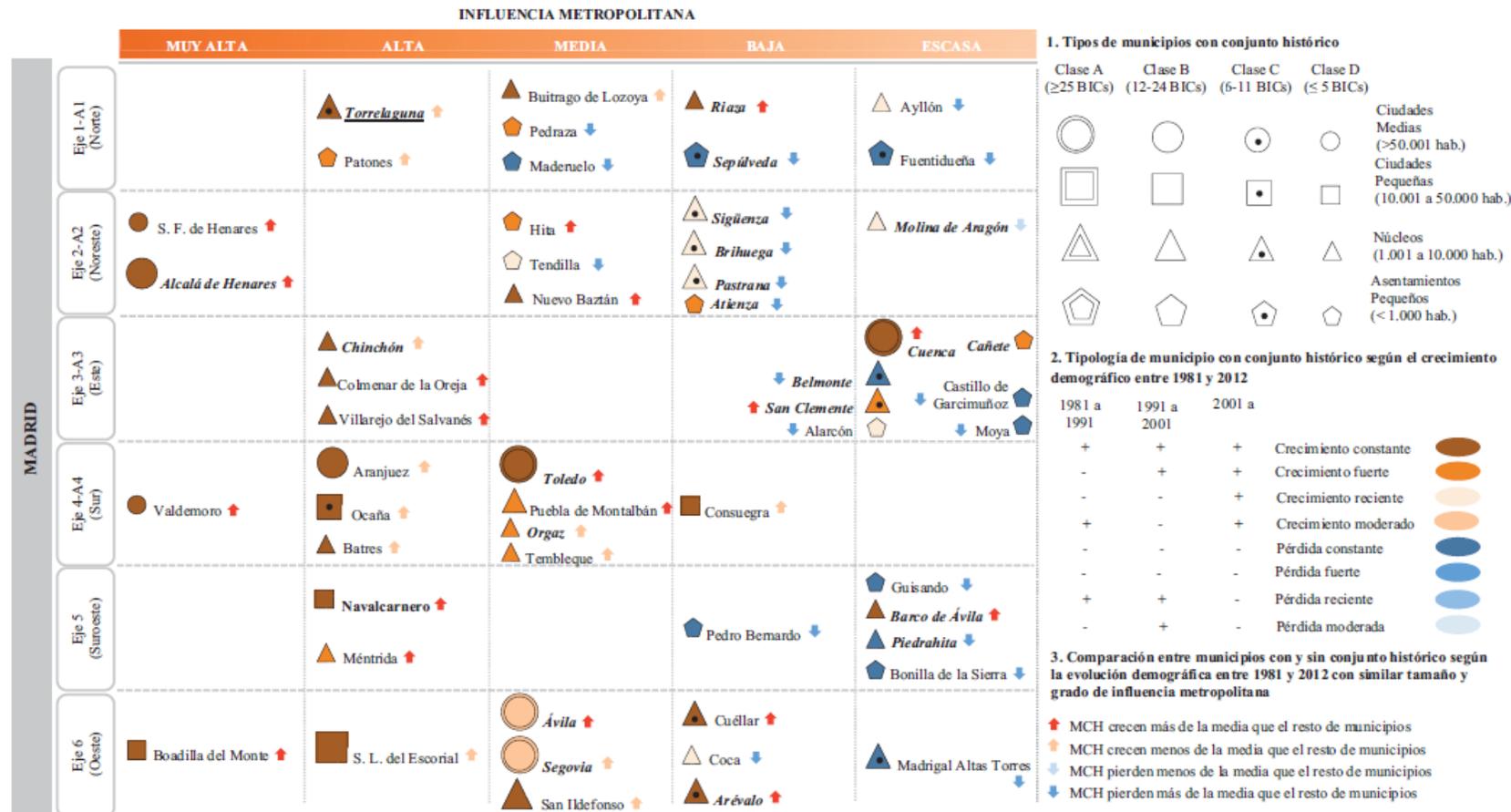
Importante Trabajo del profesor Ignacio González Varas

Sistema de ciudades y de elementos patrimoniales

Hemos trabajado en la evolución de la región urbana de Madrid (extensión, policentrismo, KIBS, etc.)

Hemos comenzado a reflexionar sobre la relación entre los núcleos relevantes y aquellos con patrimonio

Solís, E., Ruiz-Apilanez, B., Mohino, I. y Ureña, J.M.de (2015) **La Transformación del Sistema Urbano y el papel de los Municipios con Conjunto Histórico. El caso de la Región Urbana Madrileña, Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, n.184, pp. 275-292.**



Los corredores históricos de transporte y las vías históricas: valores patrimoniales y posibles usos

-Loren, M., Mata-Olmo, R., Ruiz, R. & Pinzón, D. (In Print) **An interdisciplinary methodology for the characterization and visualization of the Heritage of roadway corridors.** *Geographical Review*.

-Ruiz, R. (In Print) **The roads of Andalusia and Valencia. A Spanish transport legacy of the 18th and 19th centuries.** *Industrial Archaeology Review*.

-Ruiz, R. (2016) **Modern Road Archaeology: A proposal for classification.** *International Journal of Historical Archaeology* 20, pp. 437-462.

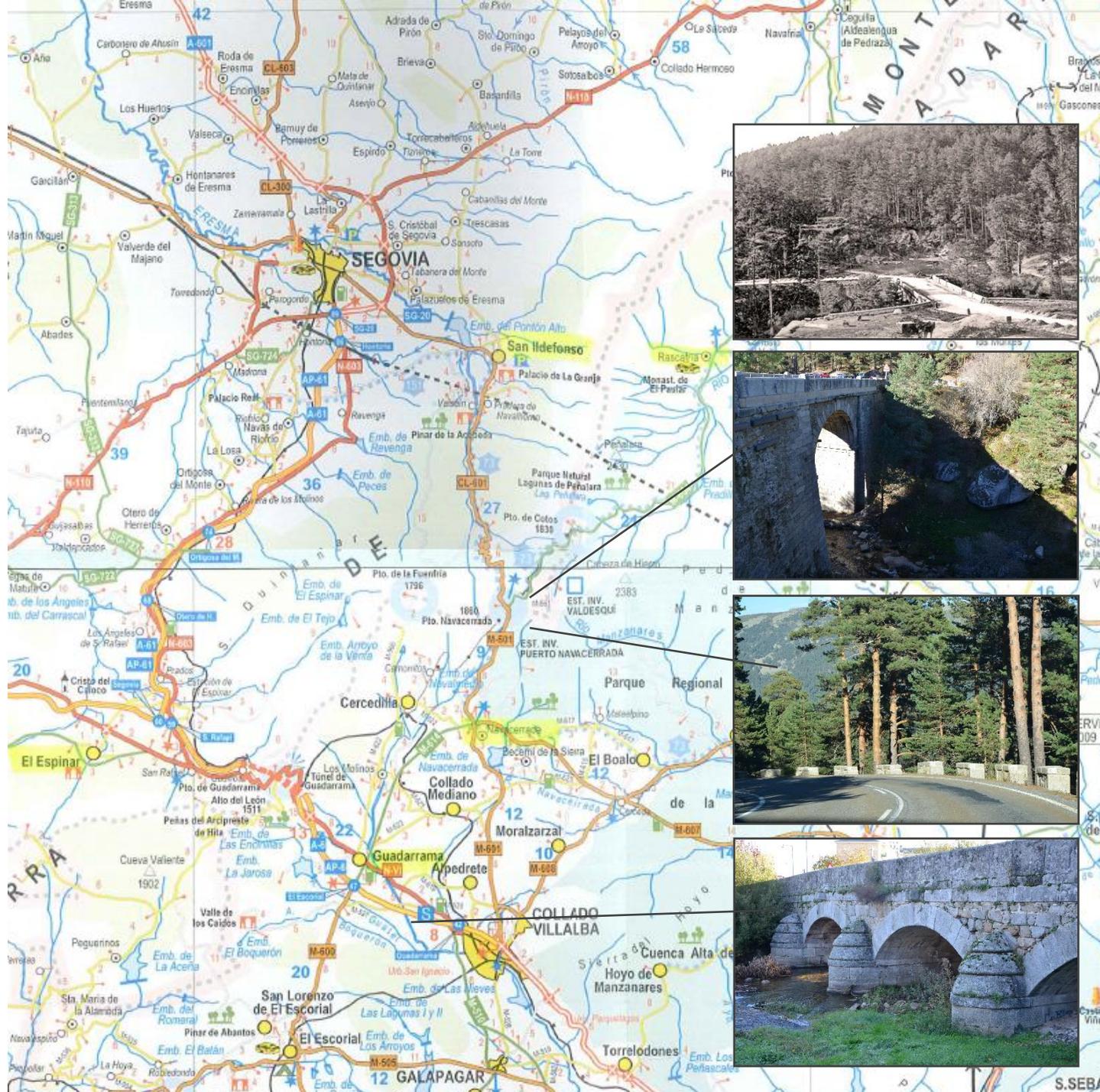
-Ruiz, R., Cruz, L., Rodríguez, F.J., Coronado, J.M. (2016) **Civil Engineering Heritage in Spain: Public Protection Strategies.** *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Engineering History and Heritage*, 169 (2), pp. 84-94.

La identificación y análisis de los corredores históricos de transporte aporta información valiosa para interpretar las estrategias de ocupación, apropiación y reconfiguración del paisaje y el territorio.

La idea de sistema patrimonial territorial puede plantearse desde una interpretación que considere, además de los conjuntos, las redes históricas de transporte que los han configurado.

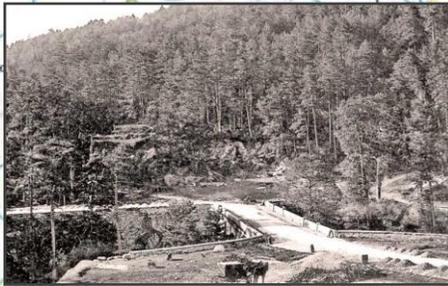
Objetivos de la línea de investigación

- Definir metodologías de identificación y análisis de los corredores históricos de transporte y las carreteras históricas: pervivencia de trazados, modos de transporte que han construido históricamente los corredores, etc.
- Caracterizar los elementos arqueológicos del patrimonio viario de las carreteras históricas.
- Proponer estrategias y criterios de valoración patrimonial: carreteras y vías históricas, itinerarios culturales, paisajes culturales lineales...
- Definir estrategias y proyectos para recuperar y poner en valor el patrimonio de las carreteras históricas.



CARRETERA GUADARRAMA-LA GRANJA DE SAN ILDEFONSO

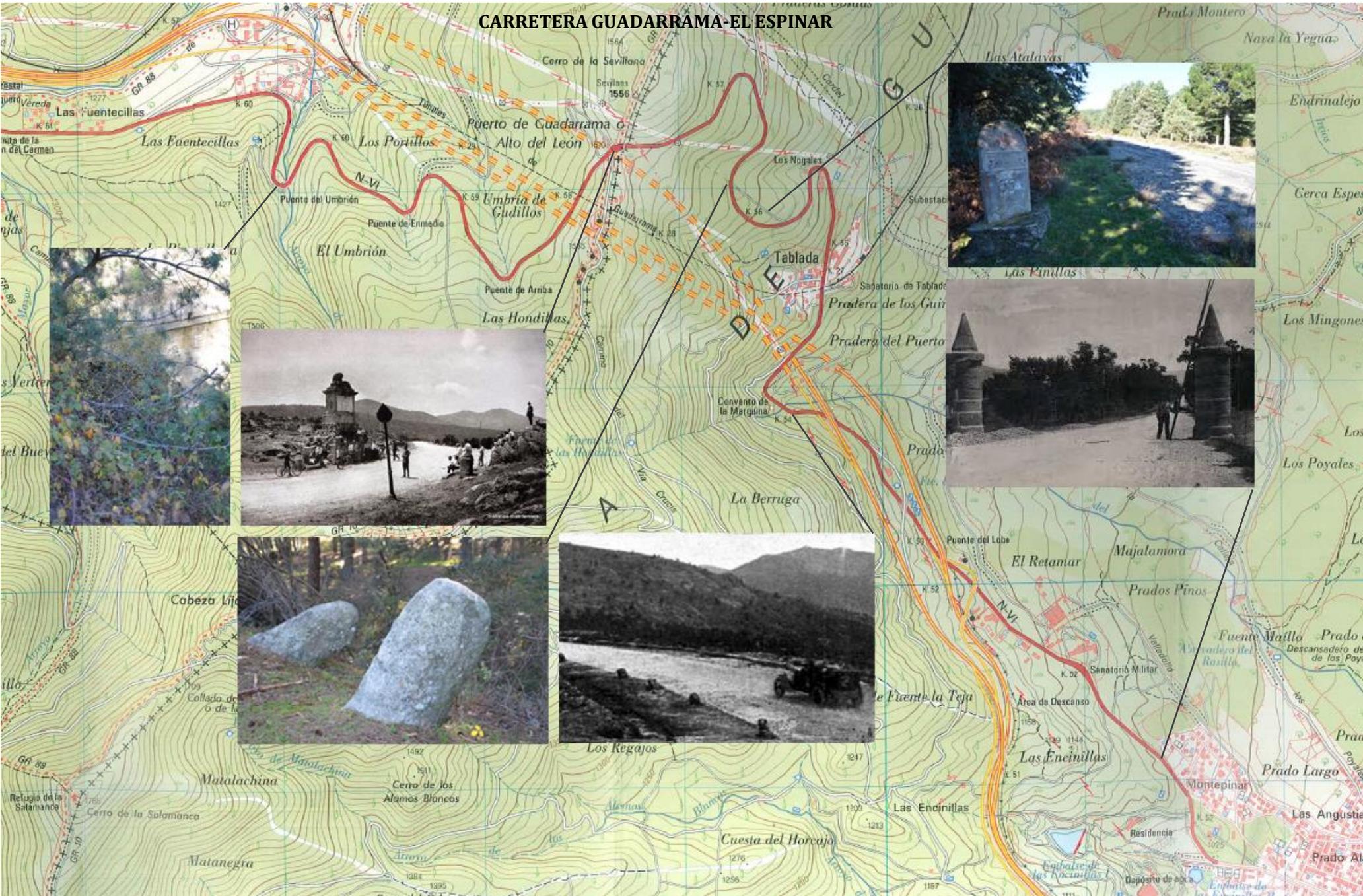
This stretch of road, running through the towns of Guadarrama, Navacerrada and Valsaín, Was designed by the palace architect ***Juan de Villanueva***, author of the current Prado Museum or the Royal Astronomical Observatory



CAMINO DE PESQUERÍAS

Ten-kilometers long cobbled path built on the orders of Charles III besides the Eresma valley. Runs parallel to the road, and was built purely for the enjoyment of the Crown. The banks of the Eresma were converted into a vast garden with fountains, small waterfalls and numerous bridges, and the river was dammed to create fishing areas.

CARRETERA GUADARRAMA-EL ESPINAR



Rectificación de la N-IV, en el Puerto de Depeñaperros. En esta rectificación se conservan vestigios del trazado del siglo XVIII diseñado por el ingeniero militar Carlos Lemaur.



Carretera decimonónica del Puerto de Contreras, proyectada por el ingeniero Lucio del Valle.





MUCHAS GRACIAS