



pasajes metropolitanos

ideas para el entorno de proximidad ampliada de Granada

Jose Pérez Garrido_TFG_septiembre 2016

PASAJES METROPOLITANOS

Ideas para el entorno de proximidad ampliada de Granada

Autor: Jose Pérez Garrido

Tutor: David Cabrera Manzano

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universidad de Granada

Septiembre 2016

“Si ha de haber un ‘nuevo urbanismo’, ya no se ocupará de la disposición de objetos más o menos permanentes, sino de la irrigación de territorios con posibilidades; ya no tendrá que ver con la imposición de límites, sino con nociones expansivas que nieguen las fronteras, no con separar e identificar entidades, sino con descubrir híbridos innombrables; ya no estará obsesionado con la ciudad, sino con la manipulación de la infraestructura para lograr interminables intensificaciones y diversificaciones, atajos y redistribuciones: la reinención del espacio psicológico.” [1]

Rem Koolhaas, *¿qué fue del urbanismo?*

1. Resumen	9
2. Objetivos	13
3. Metodología y estructura	17
4. Reflexiones iniciales	21
motivación personal	
periferia, ¿nueva centralidad?	
proximidad ampliada	
5. Hacia una definición del pasaje metropolitano	33
contextualización	
corredores	
biológicos culturales sociales (vías verdes)	
pasajes metropolitanos	
6. La Gran Granada	47
ámbito metropolitano	
marco actual	
en búsqueda de los pasajes	
7. Caso-estudio: el pasaje metropolitano del Monachil	85
primer acercamiento	
marco legal: dominios	
propuestas de intervención	
8. Conclusiones	115
9. Referencias	119
bibliografía y artículos	
imágenes	



1. Resumen

Palabras clave:
proximidad, área metropolitana, granada,
pasajes, territorio, cohesión, corredores.

Este estudio es un trabajo fin de grado enmarcado en la línea “representaciones gráficas urbano-territoriales” tutorizadas por el departamento de urbanismo y ordenación del territorio, en la escuela de Arquitectura de Granada. En él se analizan los territorios de proximidad ampliada, como es el área metropolitana de la ciudad de Granada, estudiando las singularidades y beneficios que estos espacios aportan. Así como las transformaciones urbanas que se generan en paralelo a la concepción de este territorio como espacio de proximidad ampliada y que posibilitan su materialización. En muchas ocasiones se han consolidado elementos que permiten la movilidad rodada, (de manera cuestionable, muchas veces, en lo que al territorio se refiere); pero no se presta igual atención a aquellos otros elementos que generan la cohesión a una escala más humana, aquellos que aportan al territorio otra velocidad, la del andar transurbano. Una de las maneras en que se manifiestan estos elementos de movilidad peatonal o ciclista es en forma de corredores, como ríos, arroyos, caminos, coladas... que generan la red que se extiende por todo el territorio abrazando cada elemento singular del mismo.

En muchas ocasiones estos corredores adquieren gran singularidad debido a que articulan territorios de especial interés, a que vinculan cabeceras de importancia de cara a la movilidad o al propio elemento que consolida el corredor. Es en esta ocasión cuando pasamos a hablar de pasajes metropolitanos, definición a la que llegaremos tras analizar los aspectos que los caracterizan. Realizaremos un estudio del territorio metropolitano de Granada desde su evolución histórica hasta sus peculiaridades, así como algunos de los planes que se han desarrollado en este ámbito para extraer sus aspectos más positivos. Una vez introducidos en la Gran Granada, vamos a detectar cuáles son los corredores que caracterizan este espacio y cuáles de ellos cumplen cualidades para poder ser pasajes metropolitanos de la Gran Granada.

Serán seis los seleccionados que analizaremos en un primer apartado, para posteriormente estudiar en más profundidad el pasaje metropolitano del río Monachil, desde una evolución histórica, sus itinerarios posibles, las secciones actuales, los elementos singulares de este entorno, hasta un análisis de los dominios públicos que deberían conseguirse en este espacio. Finalmente se plantean unas posibles intervenciones que a modo de acupuntura en el territorio que consigan dar cohesión a este espacio a través del pasaje.



2. Objetivos

_El **objetivo central** del trabajo ha sido la **exploración espacial del territorio compartido entre la ciudad de Granada y los municipios de sus alrededores**, en un entorno de entre 5 y 10 km de distancia, por su gran potencial como soporte de relaciones urbanas y sociales. Este entorno, que aquí llamaremos de *proximidad ampliada*, incluye la primera corona de pueblos de la aglomeración urbana de Granada, la mayoría de ellos en la Vega y las primeras laderas de las sierras colindantes.

No pretende ser éste un estudio de la vega (y de otros territorios similares) con una visión relativa a la producción de sus cultivos, su uso agrícola actual o su paisaje, sino un enfoque a otra escala; una reflexión que trata de **aportar un nuevo valor más a estos espacios**, pero desde la convivencia con todos sus valores actuales, siempre sumando.

_Se han buscado los **elementos singulares del territorio** que caracterizan la estructura, los potenciales y la capacidad de carga, en sentido urbano, del mismo.

Se cree de gran importancia la construcción de una imagen clara de cohesión territorial entre los pueblos y Granada, para facilitar y reforzar la proximidad y las relaciones entre ellos. Para ello será necesario la puesta en valor de los pasajes metropolitanos como los principales espacios conectores en los que se adhieren los pueblos, el campo y la ciudad. Esto se consigue mediante el estudio y conocimiento de las diversas tipologías que encontramos en el panorama actual y que servirían de guía y referente a la hora de afrontar un caso práctico.

_Se ha **ensayado un caso práctico real** como colaboración en el proceso de preparación y desarrollo de un estudio para uno de los pasajes metropolitanos existentes. Tratando de enfatizar el potencial de los elementos conectores que encontramos en la actualidad en este territorio. Sirviendo este caso como motor de contactos y experiencias que genere una red multidisciplinar que aporte distintas perspectivas a un mismo territorio y permitan la elaboración de unas propuestas que atiendan a problemáticas más diversas y generen, por tanto, soluciones más positivas .



3. Metodología y estructura

Propiciado por su temática, este trabajo ha sido estructurado en dos campos, teórico y práctico.

Por un lado, una **visión teórica** que nos permita contextualizar el tema y estudiar referencias y experiencias relevantes y singulares.

Con este objetivo se han estudiado diversas publicaciones, libros, artículos, se ha asistido a conferencias y presentaciones de algunos de los casos referenciados para conseguir un amplio campo de referentes sobre los que fundamentar un marco teórico al asunto objeto de estudio en este trabajo.

El bloque queda estructurado en un primer capítulo de **reflexiones iniciales** en las que se presenta la motivación personal y las inquietudes que han originado este trabajo, así como las primeras referencias e indagaciones que propician, finalmente el acercamiento al concepto de **proximidad ampliada**. Un segundo capítulo enfocado **hacia una definición del pasaje metropolitano** en el que se hace una contextualización de este elemento así como una inmersión en los diferentes tipos de corredores que se presentan de manera más desta-

cada en nuestros días para alcanzar, finalmente, una explicación-definición propia de los **pasajes metropolitanos**.

Así, este marco teórico se ha articulado con un enfoque multiescalar que comienza en una reflexión de ámbito metropolitano, hasta llegar al análisis de los elementos que estructuran y caracterizan esos espacios y los dotan de potencialidad urbana.

Por otro lado, y en paralelo, se ha localizado un **entorno práctico**, cercano, que sirva de campo de experimentación de los conceptos estudiados en el marco teórico. Este entorno de proximidad ampliada es el territorio compartido entre la ciudad de Granada y los municipios de sus alrededores, lo que se ha denominado la Gran Granada.

Este apartado se ha desarrollado principalmente mediante trabajo de campo de diversa índole, como son la colaboración en el microproyecto de investigación “Pasajes metropolitanos de la Gran Granada” desarrollado por Auguria para el CEI BioTic o la participación en actividades como paseos por el Monachil, dentro del festival VivaLaVega. A su vez se han tenido reuniones con diferentes ámbitos implicados (Junta de Andalucía por el Plan Especial de

la Vega, Diputación de Granada por el Plan Director de Caminos Naturales...) con el objetivo de entender lo que se está persiguiendo actualmente desde las distintas administraciones.

Este bloque queda estructurado en un primer capítulo llamado **La Gran Granada**, en el que se hace una contextualización a través del análisis de distintos planes y trabajos que se han desarrollado recientemente sobre este entorno y se cierra con una localización de los diversos corredores que se habían estudiado en el capítulo anterior. Finalmente, a una escala más próxima, se desarrolla el capítulo que engloba el **caso-estudio: el pasaje metropolitano del Monachil**, con un trabajo que va desde el análisis hasta la propuesta.

El objetivo ha sido generar un complemento gráfico a la parte teórica que agilice y facilite la asimilación de los conceptos introducidos en la parte práctica.

Finalmente, un apartado de **conclusiones** extraídas de este trabajo y una bibliografía y listado de las imágenes empleadas constituyen el cierre de este documento.



4. Reflexiones iniciales

motivación personal
periferia, ¿nueva centralidad?
proximidad ampliada

motivación personal

“y pensó que hay un orden en las cosas y nada de lo que ocurre es obra del azar; y el azar no es más que esto: nuestra imposibilidad de comprender los nexos verdaderos entre las realidades que nos rodean...” [2]

A. Tabucchi, *La línea del horizonte*.

Durante todos estos años en los que he cursado el grado, he vivido la experiencia del que llega por primera vez a este territorio desconocido que para mí era Granada. Muchas horas acumuladas de autobús en las que me gustaba observar a través de la ventana cómo el paisaje cambiaba cuando estaba cerca de esta ciudad, no sabía muy bien qué había de especial en todo aquello pero de repente el entorno se volvía más cercano, el lenguaje del espacio cambiaba sus normas. Es algo que percibía y que se reforzaba al llegar a mi sitio aquí; abría la ventana y podía seguir observando... la ciudad parecía acabar unos metros más allá, la autovía parecía ser un borde fuerte, sin embargo, si miraba bien, campo y ciudad

se mezclaban y un poco más adelante aparecían nuevas poblaciones... casi podía ver las ventanas de sus casas. Quizás ese borde no era tal, quizás nunca existió un límite; lo cierto es que si intentaba avanzar hacia ese espacio, lo que parece cercano se vuelve intransitable, los límites se multiplican, no es fácil alcanzar el objetivo. Este paisaje que tiene alma propia podría con el tiempo reforzar su carácter, su personalidad y su sentido urbano. La periferia de las ciudades es el nexo, el contacto con estos espacios. A menudo solemos leerlas como el sitio donde todo acaba, pero **¿por qué no, el lugar donde todo empieza?**

Siguiendo las palabras de Tabucchi, realmente creo que hay un orden dentro de todo aquello y que existen conexiones entre las realidades que nos rodean, pero que yo no estaba comprendiendo. Podía percibir las, sí, pero podría dar un paso más. Este trabajo es la oportunidad de dar respuesta a las preguntas que durante este tiempo han rondado mi cabeza.

periferia, ¿nueva centralidad?

Escribían Secchi y Viganò “*las periferias son a menudo consideradas como la consecuencia inevitable y sin espesor del crecimiento urbano*” [3] y es que hablar de periferia es con frecuencia sinónimo de lugares inhóspitos, sin pensar, de espacios residuales que son fruto del avance de la ciudad hacia el territorio. Entendemos que la ciudad debe desarrollarse y que las fuerzas que generan este crecimiento surgen de la ciudad hacia afuera. Olvidamos que su origen no fue ese, que la ciudad surge como consecuencia de unas características propias de la naturaleza, una buena orografía, un río cercano, un cruce de caminos... son estas fuerzas las que generaron la ciudad, marcaron las directrices de desarrollo y nunca al contrario. Y ahí, a mi manera de entender, surge el problema de las periferias, aunque parte de culpa recae también sobre los centros, más bien sobre la manera de pensar basada en que nuestro municipio tiene un único centro en torno al cual todo gira y que a medida que nos distanciamos de él dejamos de ser tan ciudad. Pero, ¿y si dejamos de mirarnos como entes aislados? ¿y si vemos todo desde otra escala?

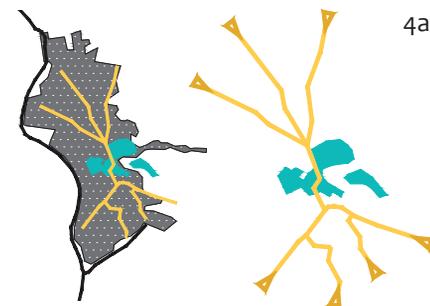
Si nos alejamos un poco y aumentamos la escala desde lo local a lo metropolitano podemos observar que las periferias dejan de ocupar un espacio trasero, a las afueras y pasan a ser parte de un paisaje policéntrico. La función defensiva de las ciudades quedó atrás, las murallas se derribaron y la ciudad se expandió, con el tiempo aparecen nuevos crecimientos que son fragmentos de ciudad que por la distancia, han perdido su atadura con respecto a la ciudad central. Estos crecimientos son los barrios y poseen su propio centro, su manera de organizarse en sociedad y de gestionarse; por la escala, por la distancia, no tiene sentido un único centro. Así los servicios que ofrecía el centro histórico pasan a los barrios, donde vive la gente, donde son necesarios, y el centro histórico adquiere otras connotaciones y acoge otros usos distintos.

Cuando hablamos de ciudad policéntrica hay que distinguirla de la ciudad difusa, pues a pesar de que comparten muchos aspectos, sin embargo hay un claro aspecto diferenciador, la ciudad policéntrica tiene una estructura en red bien articulada y organizada donde hay un nodo emisor de actividad, mientras que la ciudad difusa deja todo más abierto y ‘descontrolado’ [4]. Si entendemos el territorio desde este ámbito vemos que estos espacios son lugares estratégicos, nudos en una red de conexiones supramunicipal; tenemos que asumir que la

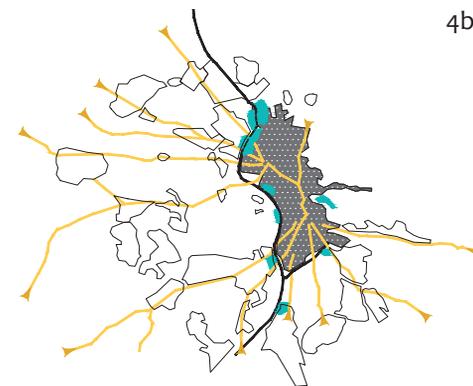
nueva centralidad

4a. esquema local

4b. esquema metropolitano



4a



4b

sociedad ha cambiado, que todo tiende a la globalización y no podemos limitarnos sólo a nuestro municipio sin tener una visión, al menos, de escala metropolitana.

Las grandes empresas comerciales han sabido leer estos cambios y posicionarse en puntos estratégicos del ámbito metropolitano apoyándose en la red viaria y en la masiva utilización del coche. Y así han conseguido trasladar a la periferia usos que eran impensables para este espacio, como supermercados, tiendas, restaurantes, salas de cine... generando los nuevos centros comerciales. Pero, y ¿desde un ámbito más amigable? Desde la escala del peatón y del transporte no motorizado, ¿qué puede hacerse? ¿en qué dirección guiar la energía?, ¿cómo debemos responder a esta realidad?

Cabe una reflexión para dar respuesta a estas preguntas, durante años las ciudades se han volcado en rescatar su casco histórico como elemento identificativo y atractor de turismo, pero se han olvidado de las afueras. Generalmente allí podemos ver elementos naturales que son parte del origen e historia de la ciudad, que igualmente deberían entrar en ese imaginario representativo de un territorio. “Cuidamos los centros pero la imagen primera que se da al viajero es la puerta a la ciudad” [5]. Quizás es el momento de hacer que la naturaleza retome su protagonismo inicial,

que salga “al reencuentro de sus habitantes” [6], el momento de invertir el proceso poniendo en valor todas las vinculaciones metropolitanas y generar un sistema en el que se apoyen los crecimientos. No es la ciudad que sale, son los elementos naturales que entran y controlan. A este respecto Sieverts nos habla de “un sueño optimista: ¿no sería posible que, bajo la presión de los problemas ecológicos, la visión de una nueva ciudad paisaje cultural –como recurso en la competencia interregional y como medida a largo plazo sensible a la creación de empleo- se convirtiera en un tema tan popular y tan ampliamente respaldado políticamente, como hace una generación, fue la protección y regeneración de los núcleos históricos de las ciudades?” [7].

Los nuevos “centros” localizados en la periferia deben leerse como lugares de oportunidad, que tienen que dar una escala amable; en la actualidad se demanda el “espacio público entendido como espacio para la cohesión social” [8], que tiene que recoger todas las “sinergias derivadas de esta nueva forma de bienestar” [9]. Es aquí donde deben de estar los equipamientos que den respuesta metropolitana, es aquí donde el sentido de pertenencia a una región y no sólo a un municipio debe de quedar patente. Además deben hibridar los dos aspectos que fundamentan su esencia, es un espacio urbano pero en contacto directo

esquemas de usos:

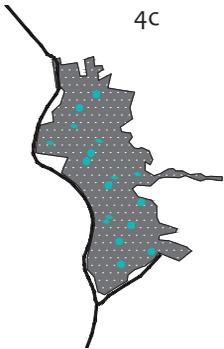
4c. salud

4d. deportivo

4e. educativo

4f. centros comerciales

4c



4d



4e



4f



con el espacio natural; no pueden perder ninguna porque “lo ideal pocas veces consiste en elegir una sola posibilidad entre dos, sino más bien la combinación de esas dos o de otras más” [10]. Esta dualidad se suele ver también en el uso que cada población tiene interiorizado, por lo general la ciudad mira a la naturaleza como una forma de recreo, mientras que las poblaciones más pequeñas la entienden como un medio de vida, suele ser el sustento de gran parte de la población y por tanto es nuestro deber hacer que cohabiten y se complementen, sin interrumpirse la una a la otra, si bien es cierto que en función de la proximidad a la ciudad o al pueblo, la esencia de cada uno predominará sobre la otra.

“Defiendo la riqueza de significados en vez de la claridad de significados; la función implícita a la vez que la explícita. Prefiero ‘esto y lo otro’ a ‘esto o lo otro’ [...]. Una arquitectura válida evoca muchos niveles de significados y se centra en muchos puntos: su espacio y sus elementos se leen y funcionan de

varias maneras a la vez. Pero una arquitectura de la complejidad y la contradicción tiene que servir especialmente al conjunto; su verdad debe estar en su totalidad o en sus implicaciones. Debe incorporar la unidad difícil de la inclusión en vez de la unidad fácil de la exclusión. Más no es menos”. [11]

R. Venturi, *Complejidad y contradicción en la arquitectura*.

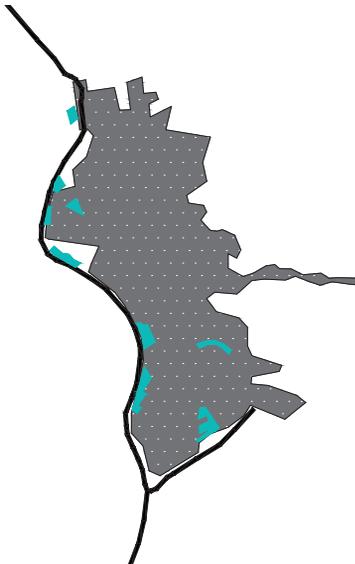
Muchas veces, es complicado saber si una periferia es más propia de un municipio o de otro; no somos conscientes de que muchas zonas a pesar de estar unidas a una población, son mucho más accesibles para otras. (Sirva el ejemplo del PTS en Granada, que aún estando en ámbito de la ciudad, se encuentra igual o más cercano a todo el anillo metropolitano sur).

Así, llegados a la periferia de la ciudad estos espacios tendrán la cualidad de puerta y podrían coger la estructura de grandes pulmones verdes; el verde junto a la carretera no es malo, permite una franja de paso de fauna, genera una mejor imagen y sobre todo, actúa como barrera acústica y de contaminación, sin necesidad de pantallas artificiales.

“Un parque bien gestionado cerca de una gran ciudad se convertirá sin duda en un nuevo centro de ésta. La determinación de la ubicación, el tamaño y los bordes debería estar asociado, pues, con el deber de disponer nuevos recorridos troncales de comunicación entre el parque y las partes alejadas de la ciudad existentes y futuras”. [12]

F. L. Olmsted, *Public parks and the enlargement of towns*

4g. localización de parques periféricos



Sería una naturaleza tratada, donde el ciudadano pueda realizar actividades de índole lúdico-deportivas, principalmente. Generando un nuevo atractivo de escala metropolitana, un nuevo tensor espacial que atrae los flujos desde la ciudad y desde los municipios, generando la nueva centralidad y el espacio de cohesión social representativo de nuestra generación. Además son lugares ideales para ubicar intercambiadores de transporte que recojan la diversidad de flujos que participan de estos espacios y permitan una buena movilidad a todas las escalas.

Cuando hablábamos de periferia decíamos que teníamos que concebirla como la puerta a la urbe; pero a su vez no debemos de olvidar que también son la puerta hacia ese otro territorio que vincula todos los municipios, ese al que se ha llamado ‘aglomeración urbana’, ‘región metropolitana’ o ‘campo urbanizado’ como refería Sieverts. En definitiva términos ideados para designar una realidad que escapa de lo que podemos entender como ciudad o campo. En nuestro caso añadimos unos más, el de proximidad ampliada, que incorpora nuevas connotaciones a lo ya existente enfatizando la cercanía, el ampliar la mirada y abrir un poco la perspectiva.

En definitiva, son territorios intermedios (dice la RAE, intermedio: que está entre los extremos de lugar, tiempo, etc). Entendidos como un espacio que se encuentra acotado por otro con características distintas. Nos encontramos en entornos donde “la relación figura-fondo entre la ciudad y el campo se ha invertido” [13]; en algunos casos hemos pasado de unos núcleos urbanos que se establecían sobre un fondo natural, agrario, a un sistema en el que son

las porciones agrícolas las que quedan enmarcadas por los núcleos, perdiéndose así parte de los beneficios que origina su estructura natural como flujos y conexiones a gran escala. Pero podemos limitarnos a una lectura negativa, estamos ante una realidad que a su vez ha generado un nuevo territorio con unas nuevas posibilidades que debemos de explorar y poner en carga. Sin duda aporta beneficios, pero tenemos que mirarlo de otra forma; el territorio ha cambiado, no podemos tratarlo como si fuese el mismo.

Otros autores han reflexionado sobre estos espacios y han acuñado sus propios términos, es el caso de Enric Batlle cuando habla de **‘el estrato libre’** o de **‘el jardín de la metrópoli’**

“entre los espacios naturales preservados y los espacios públicos urbanos conservados existe otro tipo de espacio libre que se puede potenciar y valorar, espacios que requieren nuevas definiciones entre lo natural y lo artificial, que deben construirse sobre la base de nuevos programas e ideas, y que pueden cohesionarse para dar lugar a este nuevo estrato, el del espacio libre, el estrato libre. [...] se construye desde la

utilización de las tipologías convencionales del paisaje –las riberas de un río, un bosque, un campo, una arboleda, un humedal, etc- que, con ligeros ajustes, pueden promover efectos significativos sin necesidad de tener eliminarlos o encubrirlos. El estrato libre tiene que ver con un mapa que tiene que ser producido y construido, que siempre puede ser desmontado, alterado o modificado, pero que debe conservar su esencia. [...] Los nuevos paisajes se convertirán en la base de la nueva forma de la ciudad y en referencia obligada de todas las demás actuaciones [...] El estrato libre es el jardín de la metrópoli.” [14]

Enric Batlle, *el jardín de la metrópoli*.

Estamos ante una defensa del territorio en su esencia, de su puesta en valor con pequeños gestos y siempre desde los elementos propios del lugar. Para Batlle este espacio puede tener connotaciones de jardín, parque, sistema o un híbrido de alguna de las anteriores, en función de la escala; se caracteriza por tener unos límites complejos, por articularse mediante una infraestructura verde y por posibilitar actividades que no encontraban su espacio en la ciudad.

Otro término, este acuñado por Sieverts, es el de **Zwischenstadt**, la ‘ciudad entre ciudades’ o ‘paisajes intermedios’ como se denominó en su traducción al castellano.

“Los paisajes intermedios en los que vivimos se extienden en grandes áreas y tienen características tanto urbanas como rurales. Se encuentran entre el sitio singular y específico, como evento geográfico-histórico, y similar a todos los espacios de la distancia medida únicamente por el tiempo, entre un mito de la ciudad que aún pervive y un campo arraigado profundamente en nuestros sueños.” [15]

Thomas Sieverts, *paisajes intermedios*.

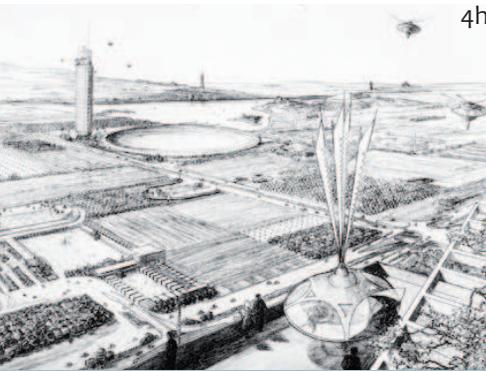
La visión de este autor viene acompañada de su experiencia, investigadora y profesional trabajando en la región del Ruhr. Concedor de una realidad concreta transmite la problemática de manera directa, cuestionando y revisando algunos conceptos como densidad, centralidad, urbanidad... además tiene una componente más psicológica, vinculada a la memoria y a la percepción del individuo sobre un territorio.

Estos paisajes se repiten a lo largo de todo el planeta con patrones similares, como los

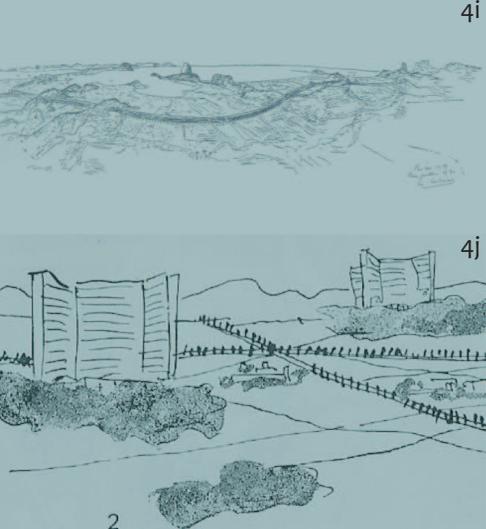
enunciados por los dos autores anteriores, y debidos en gran medida al crecimiento intrusivo de algunas ciudades. No obstante, no son paisajes que nazcan recientemente; a finales del XIX el socialismo utópico puso su atención en estos territorios y en la unión del centro de las ciudades con el espacio libre natural. Los primeros teóricos en este campo son Charles Fourier en Francia y Robert Owen en Inglaterra, a los que seguirían visionarios como F. L. Wright que experimenta en Broadacre City el modelo de ciudad en convivencia con el campo, ciudad-agraria o Le Corbusier y su radical Plan Obús en el que concentra toda la población permitiendo una menor ocupación de suelo.

Encontramos otros proyectos más actuales con estos objetivos, el **plan finger de Copenhague** de Rasmussen y Bredsdorff (1947) que conecta los distintos núcleos del área de la ciudad permitiendo la permeabilidad del estrato natural hasta la ciudad central, el **plan Haussmann en París** de segunda mitad del s.XIX que tenía entre sus objetivos abrir el centro de la ciudad hacia la periferia, incorporando incluso parques de grandes dimensiones donde no existía el estrato natural para acercar todas las zonas a los espacios verdes, **Central Park** en NY de Olmsted y Vaux (1858) que en un intento de acercar la naturaleza a la ciudad inventa este colosal espacio que acabará

4h. broadacre city
4i. le corbusier sketch
4j. la ville radieuse



4h



4i

4j

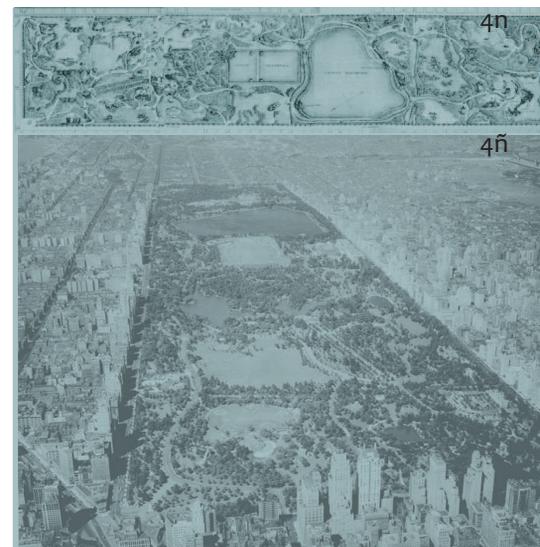
2

siendo el jardín de la metrópoli neoyorquina o el **plan de parques de Boston** de Olmsted (1894) donde pudo llevar a cabo su idea de ‘parques pintorescos’ que se conectan a través de ‘parkways’ (espacios verdes lineales) generando un sistema de parques que dan coherencia al conjunto de vacíos urbanos y que acercan toda la ciudad al río mediante arboledas y prados.

En la actualidad esta proximidad ampliada se ha visto reforzada por la globalización que vivimos; trabajas en una ciudad, duermes en un pueblo cercano, vas a hacer la compra a tal sitio, sueles salir por tal otro... pero ¿dónde vives? ¿a qué parte perteneces? a todas y a ninguna; hoy en día el modelo de vida nos hace pertenecer a un ámbito, a una región, a una red estrellada formada por muchos nodos, no se entiende la pertenencia a un solo lugar, sino a un territorio. El jardín de la metrópolis está dentro de nuestra zona de pertenencia, es parte de nuestro paisaje intermedio y es el que pone en conexión todas las zonas. Este salto de escala vino provocado por la aparición del coche; es el que nos permitió el buscar las cosas fuera de nuestro lugar habitual, y esto nos hace asociar estos espacios al coche. Somos conscientes de nuestro entorno, sabemos de su existencia, pero siempre desde el coche, desde el vehículo motorizado, desde la visión que nos permite esa velocidad, pero ¿por qué



4k



4n

4ñ



4l



4m

- 4k. fingerplan
- 4l. plan haussmann
- 4m. plan de olmsted en boston
- 4n. el central park de olmsted. plano
- 4ñ. el central park de olmsted. vista

no ir más allá? **¿cómo podemos dotar a estos territorios de otra velocidad?**

Aunque decíamos que las áreas de proximidad ampliada se extienden por todo el mundo y responden a una serie de parámetros comunes, lo cierto es que cada paisaje es distinto; se ocupó de una determinada forma, se caracteriza por unos elementos concretos, tiene unos valores... en cada caso hablaremos de territorios únicos y nuestra misión será recuperar su historia y poner en valor aquello que lo hace diferente.

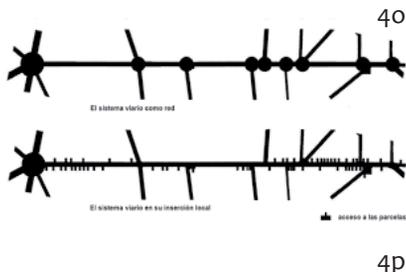
“El jardín de la metrópolis trata de inspirar un urbanismo que se dibuja desde el paisaje, quiere fomentar las arquitecturas que se explican como paisaje y aprovecha la *inmovilidad sustancial* que podemos descubrir en cada lugar. Un lugar con unas características físicas, una historia propia, la primera piedra sobre la que construimos nuestro mundo exterior. Un jardín no es de cualquier lugar.” [16]

Enric Batlle, *el jardín de la metrópoli*.

Decía Paola Viganò cuando hablaba del proyecto para la región de Salento que un lugar de gran escala, como un territorio metropolitano, no requiere de un proyecto de gran escala; lo necesario son objetivos de gran escala, con una finalidad territorial, pero los proyectos podían ser de acupuntura. La estrategia a seguir es buscar intervenciones que descompriman porciones de tejido para otorgar grados de elasticidad y flexibilidad a otros espacios debilitados. Por lo general esos otros espacios se han debilitado por una pérdida de la memoria colectiva, por vivirlos a una velocidad que no es la propia de este paisaje y que hace que sus valores pasen a un segundo plano; esta situación, entendida positivamente, genera una oportunidad para el reciclaje de la ciudad.

El territorio ha quedado lleno de ‘no-lugares’, de elementos pormenorizados y singulares que hay que estudiar. En estos casos **no valen figuras de planeamiento al uso** sino que hay que localizar los elementos menores que pensados con detenimiento puedan ser nuestros ágoras actuales; entendidas como el colector de actividades, el germen de la ciudad y que pasarían a ser una esquina, un cruce de dos itinerarios, un colector de flujos, que diría Solà-Morales [17] quien hacía esta lectura de las esquinas de la ciudad y daba un salto de escala para decir que la misma teoría se repite a

40. esquema de una calle hecha de esquinas
4p. esquinas en el paisaje.



nivel de red de carreteras y ciudades; los núcleos pasaban a ser nuevas esquinas que se situaban en nudos donde confluían varias carreteras para romper la continuidad. Podemos dar un salto de escala más, esta vez intermedio y ver como en el ámbito de proximidad ampliada estos espacios son una esquina en el territorio que recogen los flujos de distintos caminos y que rompen al peatón la continuidad y la monotonía en su andar transurbano. Conseguiríamos “una calle hecha de esquinas” [18] en la que las pequeñas intervenciones vayan marcando el ritmo; esto es fundamental a la hora de pensar estos territorios, pues ese andar ampliado debe ir acompañado de imágenes mentales que al usuario le permitan reconocer el lugar y dar dinamismo. Son los nodos, hitos, bordes... que en su día estudió K. Lynch [19] y cuya efectividad sigue siendo muy práctica en la actualidad. A estos elementos se unirán las vivencias y experiencias de cada usuario que acabarán conformando su manera de situarse temporal y físicamente y entender su entorno, generando su mapa mental personal. En este sentido el territorio se nos presenta como un libro que requiere la participación activa del lector, un libro en el que hay huecos pendientes de rellenar de sus fantasías y de sus propios relatos.

Esta concatenación de espacios es la que consigue ordenar toda el área de proxi-

midad ampliada. Es la que va a generar la estructura en estos espacios y esto se conseguirá principalmente a través de los distintos corredores que acabarán conformando los ‘pasajes metropolitanos’.



4q. elementos según K. Lynch.



5. Hacia una definición de pasaje metropolitano

contextualización

corredores

biológicos | culturales | sociales (vías verdes)

pasajes metropolitanos

contextualización

“hay evidencias que sugieren que la salud mental y la estabilidad emocional de la población podría estar influenciada por frustración de lo urbano. El medio artificial. Parece que genéticamente estamos programados para un hábitat natural con aire limpio y variedad verde. Como el resto de los mamíferos. Reaccionamos ante lo natural, colores, sonidos, formas. Vivir en la naturaleza no debe ser pensado como un lujo que esté disponible si es posible, sino como una parte indispensable en nuestras necesidades” [20]

F. L. Olmsted, *Biography*

En estas palabras se recoge una reflexión del autor que podría ser su respuesta a la pregunta ¿por qué esta necesidad? ¿qué nos lleva a buscar este vínculo entre lo urbano y lo rural? Richard T. T. Forman [21] también extrae sus propias reflexiones que extrae en forma de hipótesis y entre las que destacamos la conectividad como

factor importante tanto para la población como para la fauna, potenciando el uso que cada parte hace de ella mediante intervenciones que dependan de procesos naturales y no tanto ingenieriles, generando elementos de interacción social que den identidad al territorio frente a la homogeneización que se observa por otras vías y suplir las carencias que adolece la periferia de los municipios. R. Sennett [22] incorpora a estas reflexiones la potencialidad de las formas incompletas, los espacios para el futuro cuando dice “un ambiente rígido en su forma y estático en su programa está condenado en el tiempo”.

Cuando hablamos de conectores podemos recurrir a un elemento que siempre ha tenido esta función, los puentes, aunque salvando la escala pero podemos aprender mucho de ellos como intervenciones que, decía J. L. Gómez Ordóñez [23], han posibilitado una forma de conocer el entorno en la que tienen especial protagonismo las distancias, los espesores, la sección, la posición, el recorrido... y principalmente las cabeceras, que van a ser nuevos puntos de centralidad y colectores en el territorio posibilitando la regeneración de zonas obsoletas o inacabadas.

Los corredores son, en definitiva, elementos que han ido dando respuesta a las diversas necesidades como transporte y

comunicación, generando una alternativa al transporte motorizado, que a su vez posibilita una protección y cuidado de los elementos a los que se asocia; que ayuda a orientar e informar al usuario fomentando la cultura y el deporte, aspectos tan necesarios en cualquier sociedad. En función de su naturaleza y de los servicios a los que da respuesta podemos encontrar distintos tipos de conectores/corredores.

corredores

En este tema no hay una clasificación establecida, pero vamos a hablar de los tres tipos que más presencia tendrán en el paisaje:

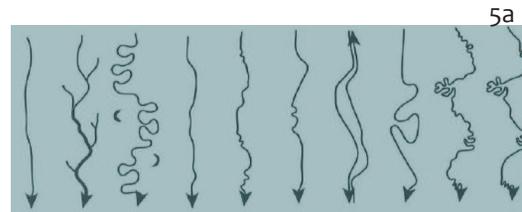
biológicos|culturales|sociales (vías verdes)

Los corredores biológicos

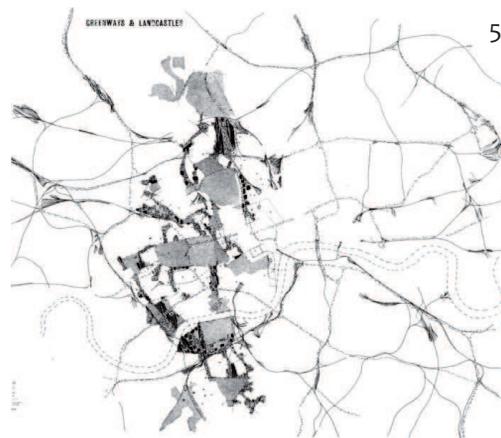
Los corredores biológicos, también conocidos como corredores verdes, greenways, voies vertes, cintas verdes, cintas verdiazules... pues su principal función territorial es la continuidad de la biodiversidad, permitiendo el flujo de especies a lo largo del corredor. R. T. T. Forman [24] será uno de los expertos que aborde este campo y establece una catalogación dentro de la cual se

encuentran los corredores además de parches, bordes, y mosaicos, siendo los corredores los que generan la conexión entre los demás permitiendo la supervivencia de sus usuarios, que en primer orden son especies animales que encuentran aquí el medio para moverse por el paisaje; esto repercute en el entorno que se ve mejorado por la actividad animal que trae polinización, semillas a la zona, control de la hierba...

Sobre los corredores destaca su importancia por poder funcionar como barrera, conductor, hábitat o filtro, entre otros, teniendo gran repercusión en el medio.



5a

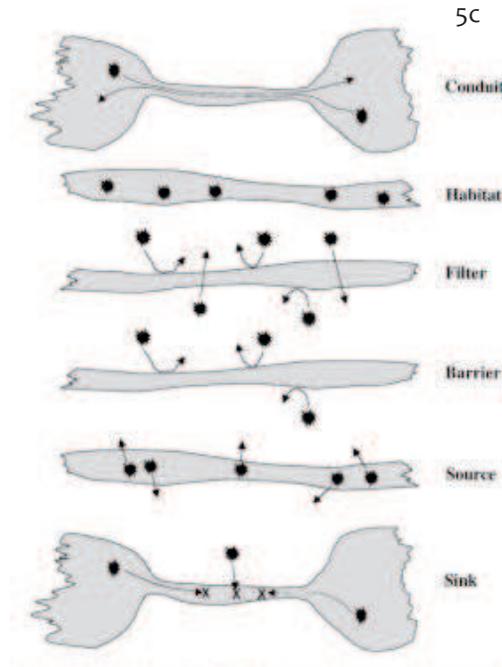


5b

5a. procesos naturales a través del paisaje según Forman (de izq a der, agua subterránea, agua corriente, río, viento, semillas, fuego, migración, animales, forraje, polen)

5b. greenways london

5c. tipos de corredores, R. Forman (conductor, hábitat, filtro, barrera, fuente, sumidero)





Podemos hacer una distinción de hasta tres tipologías, **forestales, fluviales y caminos**.

En el caso de los **corredores forestales** suelen presentarse como pequeñas bolsas cercanas en un territorio, lo que se conoce como stepping stones, aunque también encontramos grandes reservas longitudinales de vegetación que consiguen la continuidad. En ocasiones incluso eliminando la barrera que suponen grandes infraestructuras.

En cuanto a los **corredores fluviales** tienen como principal recurso el agua, desde ríos y arroyos hasta aquellos antropizados como acequias o acueductos. Son elementos de excepcional significancia en el paisaje. Tenemos ejemplos de corredores totalmente naturales, hasta algunos en los que se ha intervenido para controlar su impacto en el medio.

Por último tenemos los **corredores pedestres**, como los caminos, cañadas, coladas... que históricamente han sido lugar de paso y conexión para diversas especies y cuya huella en el paisaje sigue posibilitando que actualmente sigan funcionando.

De los corredores biológicos las ideas que tenemos que destacar serían: que son los conectores más naturales e históricos de los que encontraremos en el paisaje, han sido los generadores de ciudad y sus principales usuarios son especies animales, lo que hace que tengan unos ritmos muy marcados y distintos en función del tipo de elemento. Nosotros podemos ser usuarios potenciales de estos espacios pero siempre secundarios sin alterar su naturaleza. Además son un medio para poder superar las barreras generadas por las infraestructuras, siendo generosos en los espacios que se van diseñando para que permitan los pasos suficientes (uno de los errores que se repite muchas veces es que pensamos que por dejar un paso para el agua de un río bajo la carretera es suficiente y no tenemos en cuenta todos los flujos no acuáticos que ese río lleva asociados).

Los corredores culturales

“El paisaje cultural es el resultado de la acción del desarrollo de actividades humanas en un territorio concreto, cuyas componentes identificativas son: el sustrato natural, la acción humana, la actividad desarrollada”.

UNESCO, 1992

Tenemos que entender el paisaje como “una construcción social y cultural, siempre anclado en un sustrato material, físico, natural.” [25] La gente debe seguir identificándose, sintiendo los paisajes a pesar de que la globalización afecta a los lugares pero estos espacios se resisten, cada persona trata de potenciar lo suyo. El proyecto de paisaje es clave para recuperar el sentido de un lugar allí donde se ha extraviado y para rehacer imaginarios casi extinguidos. A veces ha sido crucial para recuperar zonas devastadas tras una catástrofe como un terremoto, pues potenciar el vínculo con su paisaje más propio.

Sin embargo esta idea de conservar el patrimonio es relativamente reciente, sobretudo a la hora de hacer ciudad. Posiblemente su origen está en Roma con la bula papal ‘cum alma nostra vitem’, de Pío II en 19462, por la que se protege el patrimonio de Roma, pero no será hasta el s XIX cuando la conservación tome auge mediante el concepto museístico y de centros de conservación. Pero ya en el s. XX, por suerte, se entiende que este concepto no era válido para centros históricos e hitos naturales que deberían de protegerse desde su sitio. Desde ese momento podemos hablar de paisajes culturales y también de conectores culturales que pondrán en relación los distintos elementos más significativos de un paisaje. Aunque en muchos casos se ha

5d. corredor verde en guadiamar

5e. corredor-puente verde en holanda

5f. historic kr river

5g. río dílar

5h. camino de los neveros

5i. cañada real de la dehesa de las yeguas, cádiz

volcado la energía en utilizar estos conectores como un desarrollo económico que atraiga al sector turismo, tenemos que ser conscientes de que hablamos de posibilitar y mejorar las condiciones a gente más cercana, el potencial usuario debe de ser el vecino, son ellos los que tienen que ser partícipes de todo esto y serán el factor determinante en el éxito de las intervenciones.

- 5j. panel vaguadas culturales Córdoba 1
- 5k. panel vaguadas culturales Córdoba 2
- 5l. colonias del Ilobregat
- 5m. minas de plomo de Linares

Una de las definiciones más bonitas de este espacio llega de J. Sabaté [26] **“paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio, algo así como un memorial al trabajador desconocido”** por la sensibilidad que transmite, por el concepto de herencia recibida que debemos de conservar. Esto refuerza la idea de que el vecino debe de ser partícipe por su vinculación familiar-cultural al paisaje. Son parte de la memoria colectiva, a través de ellos se vinculan historias y mensajes con lugares y formas.

Los conectores culturales pueden ser de diversa naturaleza, en ocasiones tratan de vincular *distintos espacios culturales* ya existentes en una ciudad para conseguir darle mayor visibilidad y presencia a muchos de los espacios, haciendo que estos ejes sean protagonistas en las ciudades. Un claro ejemplo es la propuesta “vaguadas culturales” de Córdoba para albergar la capitalidad cultural en 2016 y que recoge en una original propuesta diversos itinerarios culturales a potenciar de cara al evento.

A veces se presentan como espacios fabriles y otras infraestructuras que quedaron abandonados tras su uso y que ahora se reciclan mediante estas nuevas conexiones que los ponen en valor y en muchos casos los rescatan del olvido o desconocimiento general.



Otras veces responden a rutas históricas asociadas a personajes célebres que pasaron por allí en alguna ocasión, incluso vivían por esa zona o a acontecimientos desarrollados en un entorno concreto y quedan en la memoria del lugar.



En ocasiones son caminos de fe que acogen el peregrinar hacia un lugar sagrado donde reside alguna advocación religiosa. Suelen ir vinculados a parajes naturales en los cuales ciertos elementos van adquiriendo nuevos significados asociados al uso peregrino.



- 5n. ruta de la plata, calzada romana
- 5ñ. ruta camino del cid campeador
- 5o. ruta de ecomarathón lorca
- 5p. camino de santiago
- 5q. camino a la aldea del rocío, huelva
- 5r. camino al santuario de la virgen de la cabeza, andújar

De los conectores culturales tenemos que destacar que más que un elemento físico son un elemento de la memoria que se apoya en otro tipo de elementos naturales a los que carga de nuevas connotaciones. Es muy importante contar una historia que vaya dando información en el recorrido y que ayude a revalorizarlo. Se piensa desde lo local, desde los propios residentes y en la mayoría de ocasiones no son necesarias grandes inversiones (pues el medio físico ya existe) lo fundamental es obtener una catalogación, un 'nombre' que lo ponga en carga.

Decían J. Sabeté y P. Benito [27] que el germen de los grandes logros en este campo ha sido que el origen de las propuestas llegaba de la unión entre la reflexión universitaria, la colaboración de alguna administración y de la implicación de los distintos agentes locales, personas, asociaciones, colectivos... esto es algo de vital importancia en la actualidad ya que hay muchas entidades que están trabajando en estos temas y que están obligadas a entenderse con la administración para llegar a buen puerto. Saber de la importancia de la reflexión universitaria en estos procesos motiva a trabajos como este para seguir adelante.

Los corredores sociales (vías verdes)

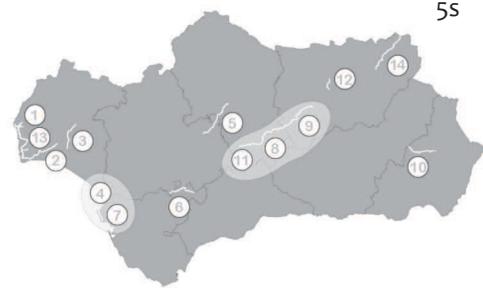
“Las vías verdes designan infraestructuras de comunicación en sitio propio, parcial o totalmente fuera de servicio, y que, una vez acondicionadas, se ponen a disposición de los usuarios no motorizados, como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, patinadores, jinetes...” [28]

Asociación Europea de Vías Verdes.

Esta es la definición que se dio oficialmente pero estos conectores pueden adoptar múltiples formas por lo que no existe una única definición. El concepto designa un pasillo de comunicación con fines recreativos, lúdico-deportivos y para realizar desplazamientos cotidianos por motivos de trabajo, estudios, compras... mediante vías no motorizadas. Se basan fundamentalmente en el uso de la plataforma generada para antiguas vías ferroviarias actualmente en desuso, caminos de servicio para infraestructuras que ya desaparecieron, etc. En España tenemos unos 1500 km [29] en la actualidad y en Andalucía contamos con un total de 14 tramos catalogados entre los que destaca la vía verde del aceite que une las provincias de Córdoba y Jaén, la de mayor longitud en nuestra comunidad.

Llama la atención que la provincia de Granada no cuenta con ninguna vía catalogada.

Existen además otras catalogaciones oficiales como la de ‘caminos naturales’ que trata de potenciar este tipo de infraestructuras ante la actual demanda tanto local como visitante, ya que estos caminos generan una gran atracción para el turismo activo; de media, el 58% son usuarios locales y el 42% visitantes [30] aunque estos datos varían notablemente en función del camino, desde el camino del río Duero (97% visitantes) hasta el camino Guadalquivir-Alfambra en Teruel (con apenas un 1% de visitantes no locales). Destacar también que un 67% los usa andando, un 30% en bici y el 3% restante en otros medios como caballo... esto nos hace tener una idea de la velocidad a la que suelen vivirse estos recorridos y por tanto del tipo de actuaciones que requieren. Y otro dato que resulta de interés es la repercusión en el entorno inmediato, valorado por los vecinos, donde vemos que en algunos casos el comercio mejora, en la mayoría observamos que la ‘marca’ o el nombre de la zona tiene ahora más presencia, pero lo que todos coinciden es en que supone una mejora en la calidad de vida de los habitantes.



5s. localización de las vías verdes catalogadas en Andalucía.

5t. infraestructura recuperada para la vía verde del aceite, Jaén.

5u. usuarios en la vía verde del aceite, Jaén



No sólo constituyen ejes de comunicación ideales para la movilidad no motorizada, son fuentes de bienestar físico y un medio de relajación muy valorado por la necesidad de descanso derivada de la vida urbana. Además son una respuesta a la preocupación sobre la calidad del medio ambiente y su acondicionamiento repercute en la relación entre personas además de ser un incentivo para comunicar zonas de transporte deficiente.

“El proyecto de la conectividad” [31] tiene por tanto una lectura multifuncional, por un lado ecológica, de respeto y aprovechamiento o reciclaje de lo existente y en desuso y, por otro lado, una lectura social con el objetivo de forjar lazos y en ese sentido se apuesta por la actividad física como el nexo fuerte y el proyecto adquiere una visión multidisciplinar en el que están implicadas disciplinas como urbanismo, INEF, sociología, sanidad, educación... buscando generar esos espacios de improvisación en contacto con la naturaleza que evocan los descampados de la infancia y que tantos beneficios aportan a nuestra salud.

Hay una serie de requisitos físicos que debe cumplir todo camino natural en su voluntad de integración social y son entre otros una pendiente máxima del 3% (por eso son óptimas las antiguas vías de tren), tener una autonomía total, con una conti-

nuidad del trazado que además sirva de mantenimiento de los dominios públicos o tener un número reducido de cruces con otras infraestructuras.

De este tipo de conectores cabe destacar que frente a los biológicos que estaban más enfocados a especies animales o los culturales que se centran más en lo patrimonial, estos dan una respuesta directa al ser humano y su necesidad de actividad física. Pueden ser de muchas longitudes, desde los más pequeños que pueden estar dentro de la ciudad en forma de paseos o cinturones verdes, hasta los de mayor longitud como los caminos naturales. Responden a un transporte no motorizado, pero que es muy variado y tiene que permitir la convivencia. Son un gran atractor para el turismo activo.

pasajes metropolitanos

“Es un sistema de espacios exteriores, resultado de las nuevas vinculaciones entre ciudad y territorio; un conjunto de nuevas tipologías de espacios libres, organizados desde nuevas lógicas y que pretende obtener nuevas continuidades. [...] el producto del uso no convencional de los espacios agroforestales, el resultado de la formalización de las decisiones ecológicas; un híbrido de ciudad e infraestructuras [...] puede permitir la planificación de la ciudad desde una concepción diferente, en la que ciudad y jardín establecerán una relación compleja, llena de complicidades, que será visible a todas las escalas. No se tratará del límite entre jardín y naturaleza, o entre parque y ciudad, sino del mecanismo que hará comprensible la nueva forma de la ciudad metropolitana.” [32]

E. Batlle, *el jardín de la metrópoli*.

Esta definición que Batlle empleaba para definir su jardín de la metrópoli nos sirve para resumir la filosofía de lo que es un pasaje metropolitano. La forma que tenemos de llegar a su consolidación es mediante la hibridación en porcentajes variables de los corredores que hemos visto anteriormente. Podríamos decir que **un pasaje metropolitano es un híbrido entre naturaleza y urbanidad, una pieza que conecta y estructura el territorio apoyándose en un elemento natural como ríos, bosques o caminos históricos, al que complementa en ocasiones con una componente histórica y cultural con la finalidad de enriquecer la actividad social generada.**

Algunos de los aspectos esenciales que se deben conseguir con los pasajes son: [33]

1_multimodalidad, poder combinar tramos a pie o en bici con el transporte público, incluso con el coche; generar una red que realmente vincula el pasaje a la ciudad y su entorno, a pequeña y gran distancia. Serán puntos clave las cabeceiras del pasaje y algunos nudos centrales.

2_descentralización de funciones direccionales y creación de polos especializados, no dejar que uno de los municipios de la red acapare todos los servicios, diversificar y repartir por todos los centros me-

ropolitano atendiendo a la demanda y condiciones de cada uno para ver dónde es más factible la instalación de estos polos.

3_nuevas áreas lúdico-deportivas que vayan equilibrando todo el sistema de manera que la red quede compensada en cuanto a espacios y posibilidades.

4_centros menores, debe de entenderse una red de centros principales, pero también una inferior que recoge otras actividades. Se trata de generar una polaridad a distintas escalas para organizar y articular todos los aspectos.

5_carácter estructural de los sistemas geográficos, los elementos naturales continuos en el territorio deben de ser los que articulen el mismo.

6_áreas residenciales que no deben de entenderse como dispersas, sino como espacios de fuerte presencia en el paisaje, reconocibles desde diversos lugares.

7_el valor del vacío, preservar los espacios vacíos como un valor y no verlos como un espacio de posible ocupación que genera especulación sobre el territorio.

A esto tenemos que sumarle otras aspiraciones que deben recoger estos pasajes a escala más humana y que, a sus valores naturales, añadirán: **serendipia, fricción, amigabilidad y micropausas** [34] es decir, capacidad de generar y acoger los encuentros fortuitos entre personas diversas en su caminar. Está claro que el ser humano se mueve para conseguir algún fin y siempre ha preferido caminar, el coche ha ido ganando terreno y reduciendo el tiempo que dedicamos a andar pero tenemos que conseguir con estos pasajes que el peatón encuentre algo más que un simple caminar de manera que esta alternativa tome fuerza, permitir el caminar aumentado y conseguir reforzar la amigabilidad de los espacios para que la frontera de lo que actualmente parece lejano aumente. El centro ya se anda, tenemos que trasladarnos a la periferia, allí esa relación de lo que está lejos o cerca cambia de perspectiva porque no pasan cosas, no hay lugares que nos vayan motivando en nuestro andar, donde encontrar la fricción con la gente o con el entorno y donde realizar una micropausa con elementos que sirvan para apoyarse, tumbarse, apoyar un pie...experimentar y que no sea un asiento normal; esto consigue satisfacer al caminante que parece olvidar el esfuerzo realizado tras esta parada y recuperar energía para seguir.

Un claro referente en este campo es **‘Pasatges metropolitans’** [35] un concurso de ideas que se ha generado en Barcelona para buscar soluciones al entorno metropolitano de la ciudad y el río Bèsos, dentro del programa internacional ‘Pasajes, espacio de transición para la ciudad del siglo XXI’ y que ha supuesto una reflexión y unas metodologías como alternativa a la ruptura del territorio producidas por las infraestructuras de alta velocidad; generando nuevos espacios de interconexión ciudadana con capacidad para vertebrar el territorio y salvar las situaciones de barrera actuales.

Con esta filosofía que se ha enunciado hasta ahora y teniendo como experiencia previa la publicación catalana, vamos a trasladar el punto de mira al área metropolitana de Granada, lo que llamaremos la ‘Gran Granada’ para dar forma a todo el contenido teórico introducido.

comparativa de las áreas metropolitanas bcn-gr a la misma escala.

5v. barcelona
5w. granada





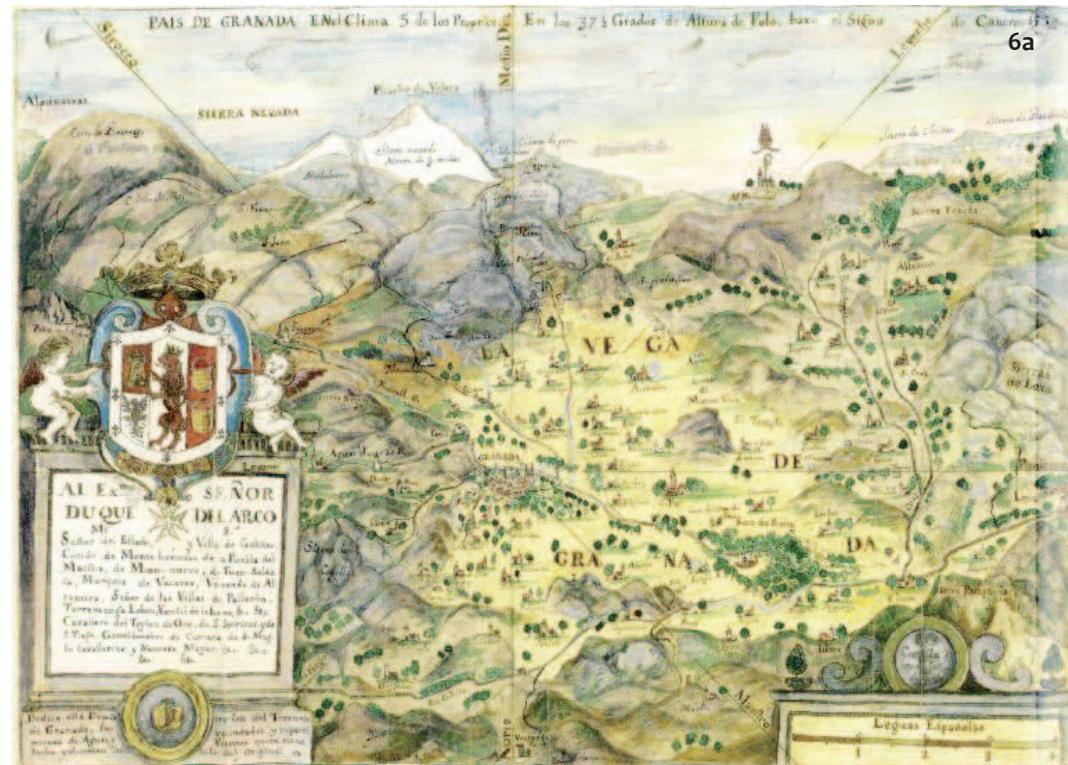
6. La Gran Granada

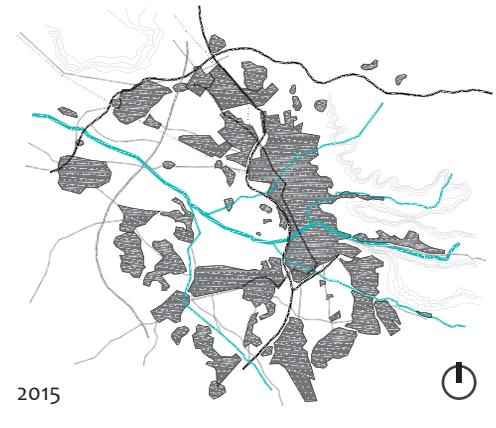
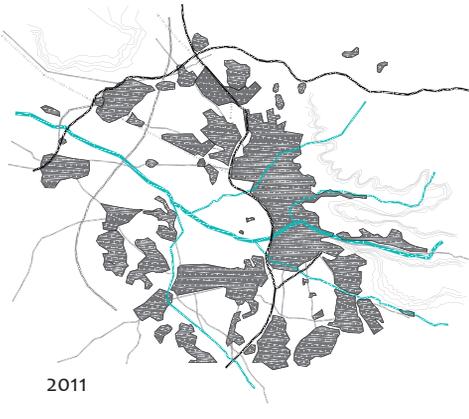
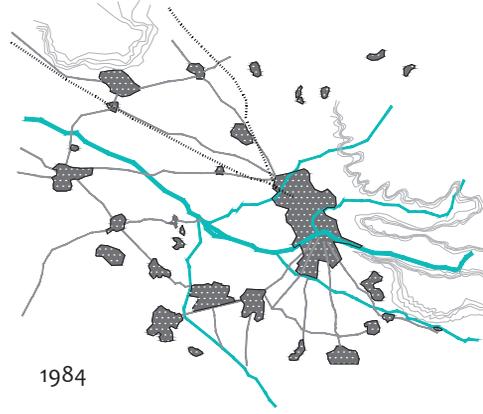
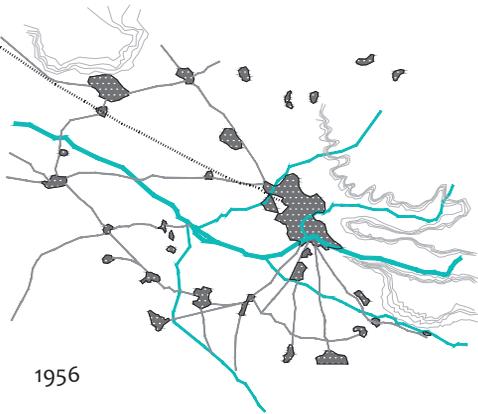
ámbito metropolitano
marco actual
en búsqueda de los pasajes

ámbito metropolitano

Ya las primeras planimetrías que se realizaban sobre Granada mostraban su vinculación con el entorno. La de Navarrete es destacable en este sentido ya que desde su nombre nos da pistas de cómo se entiende este territorio; “País de Granada” nos indica que estos municipios se muestran ligados geográfica y culturalmente. Además la orientación que toma, mirando hacia el sur, se puede leer como la visión que tiene el viajero que llega desde Madrid, la manera en que percibe este espacio. Es un plano que contiene diversa información de este ámbito, topografía, toponimia, vientos, cielos, ríos, vegetación (destaca la asociación directa que hace de la vega con Granada y no con el resto de municipios como encontramos actualmente y el otro pulmón situado en el Soto de Roma) y permite hacernos una idea muy clara de cómo era este ámbito a principios del s. XVIII. Pero, ¿cómo ha ido cambiando este territorio hasta nuestros días?

6a. “país de granada”, navarrete en 1770





Los esquemas de crecimiento han sido elaborados a partir de las imágenes de vuelos aéreos del visor ideA [36] y corresponden a los años 1956, 1984, 1995, 2005, 2011 y 2015. En ellos podemos ver cómo se ha ido transformando el área metropolitana configurando el espacio de proximidad ampliada de Granada, la Gran Granada. Estos años han sido elegidos porque en ellos se producen cambios interesantes que ayudan muy bien a entender este espacio.

-Entre **1956 y 1984** vemos un crecimiento normal, propio de tres décadas, en el que destaca la consolidación del barrio del Zaidín y un mayor crecimiento de los municipios de Armilla, Churriana y Las Gabias.

-En **1995** encontramos una serie de elementos determinantes en futuros desarrollos: de este a oeste tenemos la A-92, que conecta con Almería y Málaga. Y de norte a sur tenemos la A-44, que conecta con Jaén y Motril, la costa. La encrucijada entre estas dos vías supuso una oportunidad comercial que se ve reflejada en la aparición del polígono industrial Asegra y el crecimiento de Peligros y Albolote. Granada también crecerá más hacia la zona norte que quedará consolidada como un uso más 'industrial' mientras que el sur será más residencial.

-El vuelo de **2005** nos muestra la consolidación definitiva de la zona norte, que cam-

biará poco hasta nuestros días y por otro lado la zona sur, que sigue creciendo en un intento de alcanzar Granada y cuyos municipios empiezan a unirse entre ellos generando todo un cinturón de pueblos metropolitanos que acaban (ayudados por la A-44) por separar la vega en dos generando una bolsa sur que quedará cerrada totalmente como vemos en **2011** cuando aparece la pieza del centro comercial Nevada en Armilla. El único elemento que mantiene la continuidad en esta zona será el río Monachil.

-El esquema de **2015** destaca precisamente por los escasos cambios que muestra con respecto al anterior. Vemos como se termina de consolidar el PTS y situamos también aquí la introducción del metro, ante su 'inminente' puesta en marcha.

Como decía al principio, la finalidad de estos esquemas es entender gráficamente cómo se ha formado la Gran Granada y entender mejor este territorio y sus características. Un dato importante es la población, el área metropolitana está compuesta por 34 municipios y tiene una población en torno a los 520.000 habitantes, de los cuales 230mil viven en Granada capital y 290mil en el resto de municipios [37] Las últimas noticias [38] señalan a una pequeña caída de la población metropolitana que se sitúa en 285mil habitantes, lo llamativo es que a

pesar de esta caída, el cinturón sur ha seguido incrementando su población, ya que como avanzábamos esta zona tiene un carácter residencial muy marcado, frente a los usos de otras zonas que si se han visto mermadas. Las buenas comunicaciones rodadas, la concentración de equipamientos y la llegada del metro hacen del área sur un espacio muy atractivo para la población.

Una vez entendido el territorio y cómo se ocupa, vamos a intentar ver cómo se usa, cómo se mueven sus habitantes en él; para ellos vamos a introducir, a modo de contexto metropolitano, algunos de los datos más relevantes del PMUS [39]

La encuesta realizada en Granada capital sobre las maneras de moverse de la población arroja estos datos: (fueron preguntando por cómo lo hacen y cómo les gustaría)

-Los desplazamientos caminando como peatones suponen actualmente un 65'5% del total y en el ideal de la gente estaría en el 63'8%

-La gente con vehículo motorizado propio suman un 17% y el ideal estaría en un 12'3%

-El transporte público es el medio para el 13'3% de la población y sería el ideal para un 18'1%

-Por último la gente que se mueve en bici suponen un 5'1% siendo lo ideal para el 11'1%

Vemos que el transporte público y la bici son los medios que más gente le gustaría utilizar pero no lo hacen, esto es especialmente llamativo si comparamos con cifras de 2002 cuando el transporte público era el ideal del 8'4% y la bici lo era para el 1'6%; ambos han subido 10 puntos porcentuales en este tiempo, lo que unido al crecimiento en su uso dan una idea de cómo la manera de entender el desplazamiento de la gente está cambiando. De cómo las pequeñas mejoras que se van haciendo en ambos transportes tienen sin embargo grandes efectos.

La forma y tamaño de Granada capital hacen que sea una ciudad muy asequible al peatón, amigable, que se puede recorrer fácilmente y en poco tiempo. Un desplazamiento de menos de 3 km siempre se realiza mejor a pie que en cualquier otro medio. En Granada esta distancia cubre la gran mayoría de los desplazamientos, abarca la totalidad del centro y barrios colindantes. Es en zonas como la Chana, Zaidín o Norte donde el transporte público tiene mayor presencia por la conexión con el centro, que excede de la distancia ideal.

En cuanto a la Gran Granada, un día laborable se producen casi 1 millón de despla-

zamientos de los cuales unos 390mil (39%) se producen entre Granada capital y su área metropolitana (60mil de Granada hacia los municipios y 330mil al contrario). Son cifras que han generado una preocupación generalizada por la contaminación en el área metropolitana donde la gente cree en el transporte público y en el no motorizado como posibles soluciones a este problema.

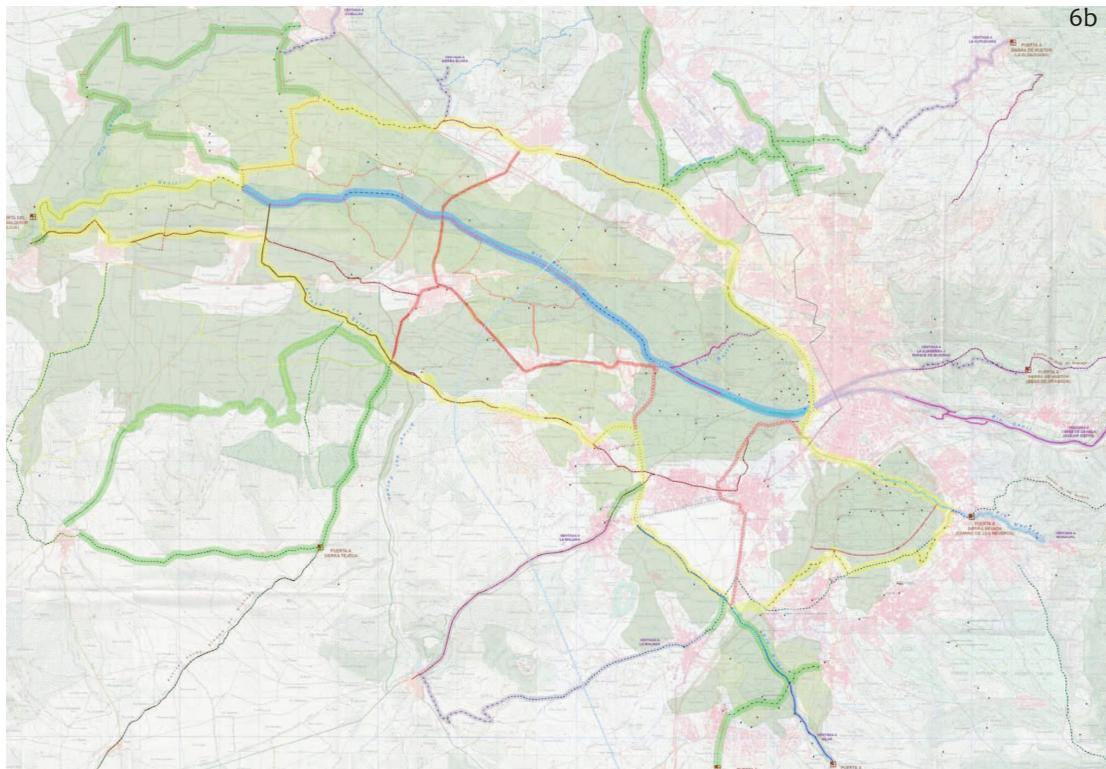
Una vez situados con este preámbulo, vamos a identificar las tramas y estructuras que presenta la Gran Granada, pero previamente analizaremos algunos de los estudios que se han hecho hasta el momento.

marco actual

El ámbito de la Gran Granada ha sido muy estudiado y se han ido realizando diversidad de propuestas desde distintas plataformas e instituciones. En este capítulo mostraremos alguno de los documentos que se están generando y manejando actualmente, analizando y extrayendo los aspectos que más nos interesen de cada uno de ellos.

plan director de caminos naturales de la vega de Granada

diputación de Granada|2010
[40]



Es un documento cuya última revisión se hizo en Junio de 2010. Surge como respuesta a una creciente demanda que se estaba generando por parte de diversos municipios del área metropolitana para tener caminos acondicionados para conectar con la naturaleza y poder realizar actividades lúdico-deportivas en contacto con esta. Desde la diputación se decide impulsar este plan que va más allá y pretende una organización que de respuesta a toda la vega. Para

ello se estudiaron los proyectos que se habían realizado hasta el momento, tanto estudios como actuaciones llevadas a cabo. Y a partir de ahí desarrollaron su propio plan que sirviese para estructurar este territorio, de manera que sean los municipios los que acaben conectándose a esta macroestructura.

El Plan reconoce un eje vertebrador que es el Genil y que queda dentro de un anillo

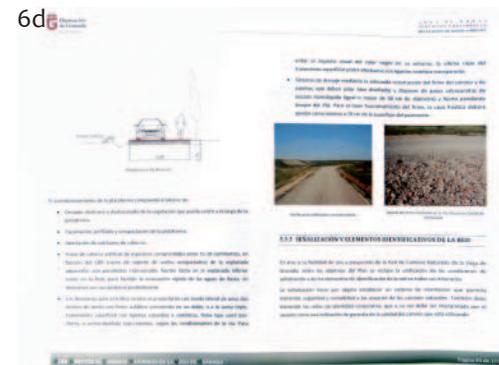
que encierra y protege la mayor parte del ámbito de la vega. A partir de ahí, encontramos unos ejes de conexión interna al anillo y muchos accesos a este sistema desde distintas zonas. El plan incorpora además puertas y ventanas, que son elementos de conexión del anillo hacia sistemas como Sierra Nevada, Sierra de la Almirajara, Sierra Tejeda...

Resulta interesante de este plan cómo soluciona dos tipos de conexiones, por un lado las anulares que se producen entre los distintos pueblos de la vega y posibilitan una relación muy factible entre municipios. Evidencia la cercanía y lo sencillo que resultaría dotar a estos espacios de las zonas que demandan. Por otro lado, las conexiones radiales, que se generan con respecto al propio anillo. De este punto es interesante ver cuáles son los caminos seleccionados, ya que nuestro planteamiento será distinto y tomaremos como centro Granada buscando las conexiones metropolitanas que complementen la movilidad de la capital y sirvan de mejora a los demás municipios.

Habría que destacar dos aspectos que considero menos acertados de este plan y son: una división de la vega por cuadrantes que facilita su fragmentación frente a otras posibilidades como una agrupación por bolsas acotadas entre municipios don-

de la fragmentación ya se ha producido y se trata de evitar que siga en aumento. Otro aspecto es el tratamiento que se hace de los viarios ya que está demasiado estandarizado. Se proponen unos caminos de zahorra de anchos que varían en función de los vehículos que tenga que soportar, coche, bici o peatón. Esto puede llevarnos a algo demasiado homogéneo que no sea característico de cada lugar y no se plantea el aprovechamiento de lo ya existente ya que muchos de los caminos son transitables sin necesidad de hacer una capa de acabado perfecta.

Finalmente este plan no encontró la financiación necesaria y se quedó parado sin llegar a aprobarse. Recientemente fue puesto a disposición del equipo redactor del Plan Especial de la Vega de Granada que se encuentra en fase de aprobación inicial actualmente. Desde esta administración están trabajando en planes similares en la actualidad aunque no en esta zona. Se trata de la inclusión de algunos itinerarios dentro de la red de caminos verdes estatal.



6e

TIPO	PRESUPUESTO TOTAL (€)
EJE VERTEBRADOR	1.414.358,89
VENTANA	855.718,08
ANILLO	1.203.710,60
ACCESO	117.808,38
EJE DE CONEXIÓN INTERNA	117.808,38
TOTAL	3.709.404,33

- 6b. plano principal, resumen del plan
- 6c. división del territorio, zonificación de la vega
- 6d. tratamiento generalizado de caminos
- 6e. presupuesto de ejecución del plan.

plan especial de la vega de Granada

Junta de Andalucía | 2015
[41]



Este plan se encuentra actualmente (desde septiembre 2015) en fase de borrador público recogiendo las posibles mejoras para iniciar su tramitación y pretende ser el documento que regule todas las actuaciones en el ámbito de la vega de Granada. Su principal objetivo es impulsar la figura de este ámbito como un valor de futuro a nivel alimentario, social, ambiental, patrimonial y económico pero siempre respetando su carácter agrario. Todo ello desde actuaciones

que posibiliten la movilidad no motorizada, la protección frente a la especulación que se da en algunas áreas y también la regulación de algunas infraestructuras que están planificadas como las variantes de Granada.

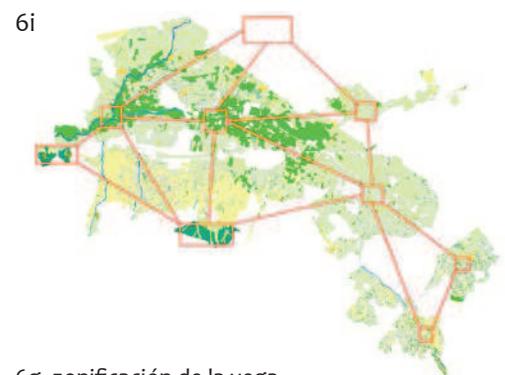
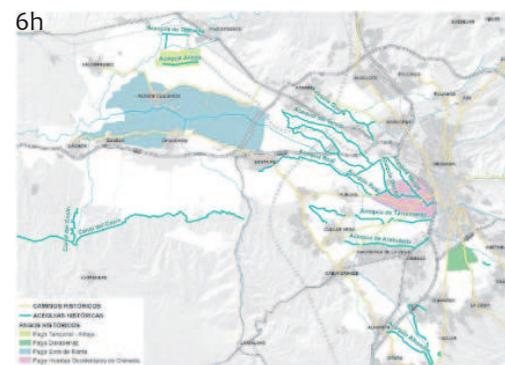
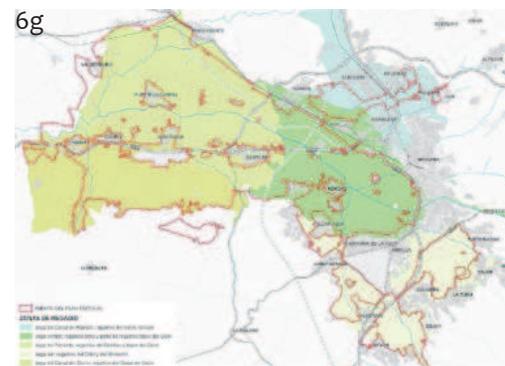
A lo largo del documento encontramos numerosa planimetría que registran elementos tales como la red hídrica y los posibles caminos asociados a esta, los carriles bici, los caminos, los itinerarios, los elemen-

tos de patrimonio, zonas de potencial paisajístico, zonas de especial interés por cultivos...y demás elementos que estructuran este entorno. Se centra en los bordes de la vega y en sus futuros crecimientos tratando de dar pautas para que en ellos se produzca la mayor permeabilidad posible.

Es de especial interés la planimetría que comentamos, pues aporta un estudio de muchos elementos, una catalogación y agrupación que resulta muy útil y es igualmente interesante el incluir un apartado de propuestas a cada bloque puesto que conlleva un análisis de lo existente, una detección de carencias y un intento de solucionarlo. De esta parte nos quedamos con la detección de carencias a partir del análisis, ya que es algo muy valioso y que nos da pistas de lugares de interés en todo el territorio de la vega según diferentes aspectos. Quizás habría que poner en duda el tema de las soluciones ya que tienen a elementos muy estandarizados. Por ejemplo, cuando hablamos de zonas de descanso resulta interesante saber dónde se localizan y porqué. Pero pierde el interés cuando todas se tratan por igual incluyendo aparcamiento y mesas, sin tratar de entender las cualidades que posee cada espacio de manera individual.

Es interesante la lectura que se hace de la vega actual como distintas bolsas que

han quedado acotadas por el crecimiento de los municipios unido a algunos ejes fluviales que terminan de cerrar cada bolsa. Me parece más acertada que la división que planteaba el plan de caminos naturales ya que permite proteger lo existente y evitar que la fragmentación avance.

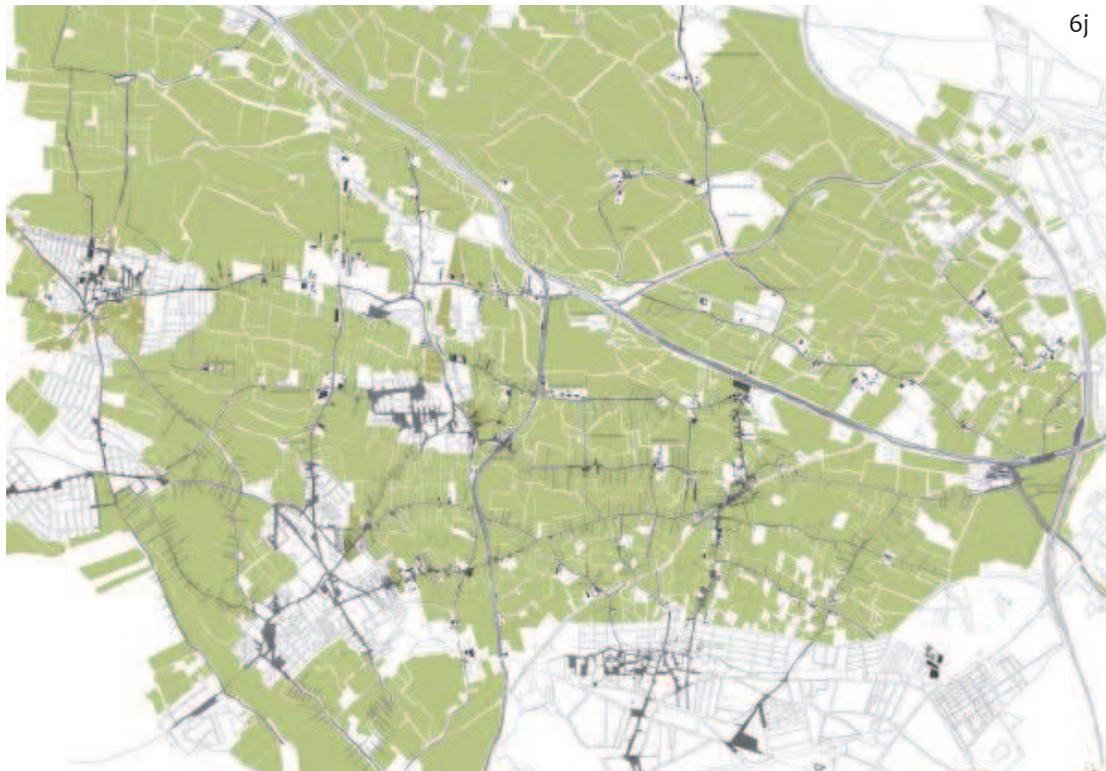


6f. red de itinerarios fluviales y no fluviales

6g. zonificación de la vega
6h. caminos y acequias históricos
6i. mapa de hábitats en la vega.

ordenación territorial del espacio fluvial del río Genil

LUOT Granada | 2010
[42]



6j

Esta publicación es el resultado del trabajo de investigación desarrollado por el LUOT Laboratorio de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la universidad de Granada. En ella se estudia el entorno del río Genil con todos los elementos que acompañan su curso y que conforman uno de los paisajes más significativos y de mayor entidad en el ámbito de Granada metropolitana.

El trabajo comienza con una descripción del ámbito de estudio mediante un análisis histórico que permita explicar los elementos singulares de este entorno. Para seguir con aspectos como el planeamiento del área metropolitana, la evolución del uso del suelo, las comunidades de regantes y la división o zonificación según este criterio, problemas derivados del uso del agua, estudio de los elementos singulares y finalmente introduce criterio y propuestas.

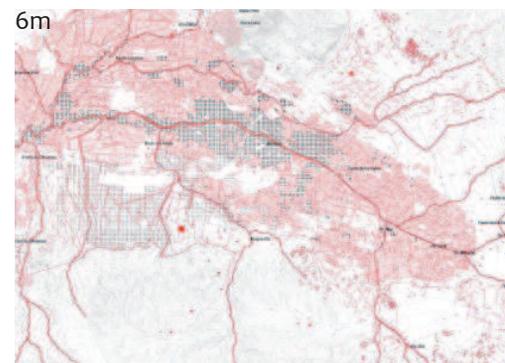
Para este trabajo resultan destacables diversos aspectos como:

_la detección de lugares claves en el territorio; se concentran en la búsqueda de aquellos límites que permitan la relación campo-ciudad, aquellos que por su situación actual tienen que contener el crecimiento descontrolado de las construcciones, pero a su vez deben permitir las infiltraciones urbanas, los elementos que faciliten la conexión entre ambos mundos, que irraiguen las cualidades de cada uno de ellos en el otro.

_la reflexión que hace del tejido hídrico, el río Genil es el elemento vertebrador del territorio y sobre él se detectan lugares clave que coinciden con la intersección con el resto de ríos; estos serían los corredores principales en este territorio y después clasifica otros elementos de un rango menor a los que llama microcorredores. Es el caso de la acequia de tarramonta que actúa como elemento articulador de la margen superior del río Genil, conectando Granada con los municipios de Ambroz y Belicena atravesando parajes característicos de la vega que dotan el trayecto de gran valor patrimonial. Se proponen actuaciones como puentes, recuperación de tramos, eliminación de barreras...que permitan en primera instancia recuperar la accesibilidad a todo el recorrido.

_se analizan diversos ámbitos de interés para el estudio de este trabajo, es el caso del área soto de roma (Lájar-Cijuela-Chauchina) del que destaca los puntos clave en el territorio a nivel de conexiones y que le dotan de carácter de puerta metropolitana, se estudia la formación de franjas paralelas entre acequias, buscando las características que aportan valor al territorio. Se estudia la red viaria que articula todo y se plantean propuestas para la mejora de esta red. O el caso de Churriana de la vega, que estudia en el entorno más próximo al núcleo urbano para ver las relaciones campo-ciudad y hacer propuestas al respecto. Ambos entornos son de gran interés en el caso-estudio del Monachil que se desarrollará más adelante.

6j. las trazas en el territorio. El entorno del Genil



6k. itinerarios transversales
6l. bordes de interés, nexo campo-ciudad
6m. aguas superficiales-vegetación.

nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. la vega de Granada

tesis doctoral | 2016
[43]



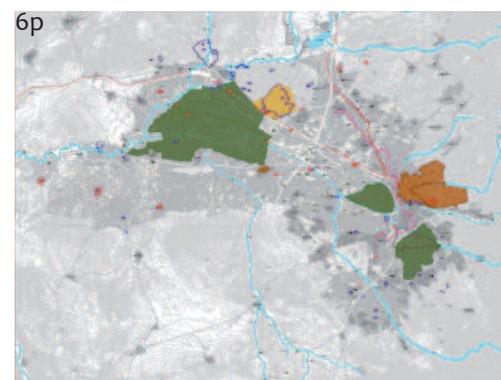
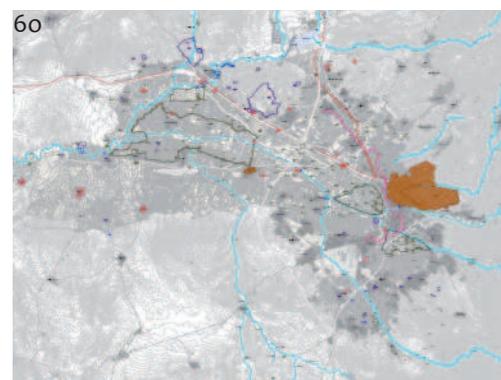
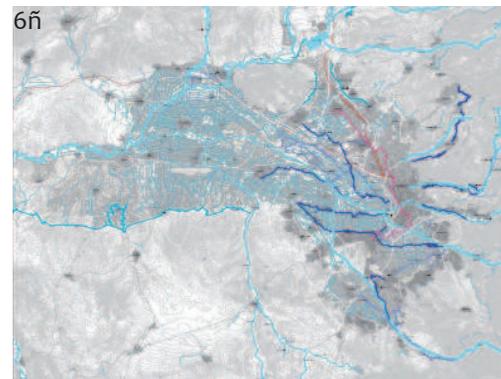
Este documento es la tesis doctoral de Eduardo Zurita Povedano, recientemente leída en la escuela de arquitectura de Granada y que pretende poner en valor el paisaje cultural de la Vega de Granada, evidenciando la necesidad de un cambio en las estrategias de planificación que se han desarrollado sobre este ámbito hasta el momento.

De este trabajo destaca que no tiene un carácter finalista, es decir, no se buscan resultados concretos ni formalización o proyectos de intervención. Se trata más bien de abrir líneas de posibles actuaciones y para ello se hace un estudio de los elementos históricos que originaron este paisaje, la evolución que ha tenido y, finalmente, los elementos que han llegado hasta nues-

tro días así como los nuevos que se han sumado y que en la actualidad caracterizan el paisaje agrario de interés cultural. Siempre tratando de entender la relación positivas entre todos los elementos y también los conflictos que han surgido para estudiar la potencialidad que generan.

De cara a este trabajo, lo que resulta más interesante de esta tesis es toda la planimetría propia que el autor ha elaborado a partir de diversas fuentes y que genera una buena base de información actualizada sobre este territorio. Destaco por ejemplo, la planimetría sobre acequias, caminos históricos, caseríos y cortijos, elementos arqueológicos y especialmente un plano que recoge los elementos patrimoniales y paisajes de interés.

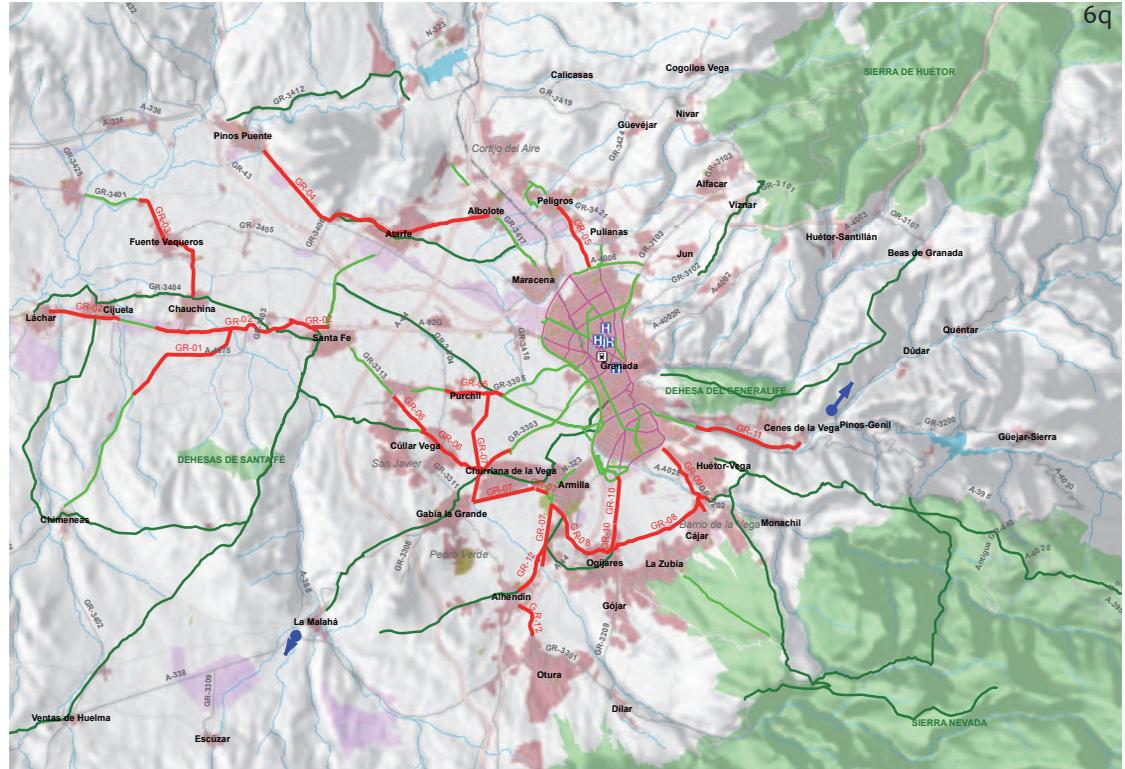
Como decía antes, no aporta propuestas, (no es esa la finalidad) pero sí que es valioso en cuanto a localización de elementos con una lectura muy clara y precisa que abre un amplio abanico de posibilidades para darle continuidad, ya que es un documento básico de apoyo a la hora de proponer cualquier actuación en el entorno.



6n. sistema hídrico
6ñ. sistema de infraestructuras históricas
6o. inventario de patrimonio
6p. paisajes de interés

proyecto cyclópolis plan andaluz de la bicicleta y plan director de vías ciclistas

planes desarrollados en
Granada



Estos son algunos de los planes que afectan al territorio Granada y que se han ido desarrollando en los últimos años. Todos ellos están planteados desde un enfoque ciclista para el núcleo de la ciudad inicialmente y de visión metropolitana en años posteriores.

El primero en desarrollarse fue el **Plan Director de Bicicletas** que se redactó en 1999 cuando la ciudad decidió dar un impulso al

transporte no motorizado. Con él se pusieron en marcha los primeros carriles bici en el núcleo de la ciudad. Estos fueron incluidos en el PGOU que pretende alcanzar los 50 km en el interior de la ciudad (hoy, 17 años después, se han construido alrededor del 50% de aquellos 50km previstos).

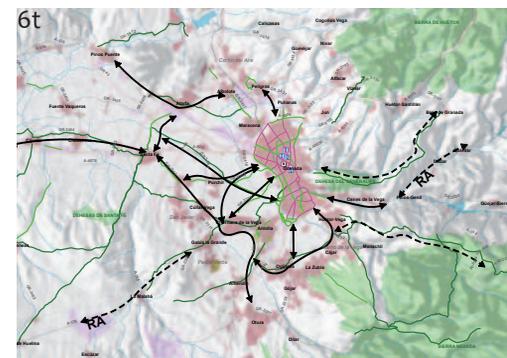
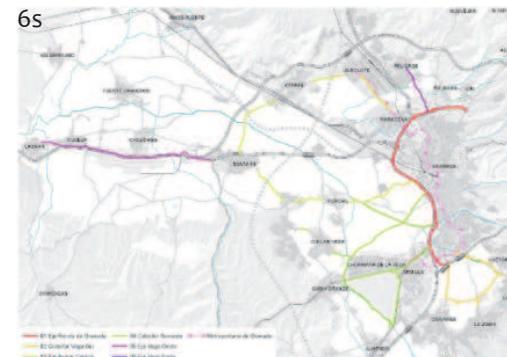
Años más tarde vieron que la movilidad de Granada tiene un fuerte vínculo con su área metropolitana y que no tenía sentido

que el carril bici acabase al llegar a la circunvalación donde termina el dominio municipal. Es entonces cuando Granada pasa a formar parte del **proyecto Cyclópolis**, un proyecto de mayor ámbito que trata de aunar los esfuerzos de instituciones municipales, diputación y Junta para crear una red de vías ciclistas.

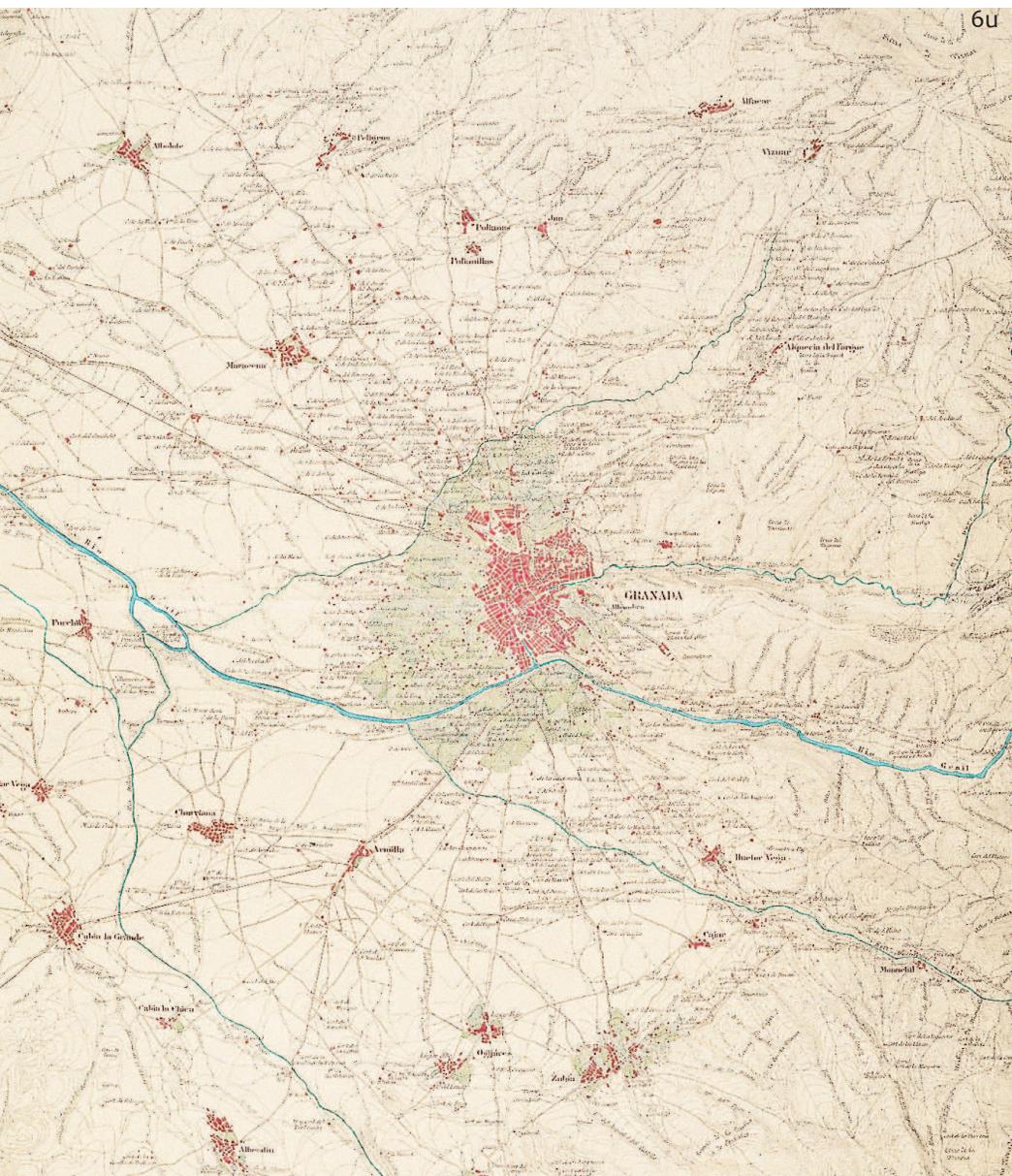
En la actualidad, el **Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB 2014-2020)** está estudiando el estado de todas estas redes y destaca de Granada que ha sido siempre una ciudad peatonal, que con su expansión hacia la vega empezó a ver aumentado el tráfico motorizado, pero que es ahí precisamente donde el tráfico no motorizado debe abrirse camino como alternativa. Concluyen que es una de las ciudades donde mayor proyección se alcanzaría con un buen plan, debido a la proximidad de todo su anillo metropolitano, al incipiente uso que hay en la actualidad y a un interés generalizado por parte de la mayoría de los municipios.

Es así, después de muchos años y a través de los diferentes proyectos, como Granada sigue incorporando kilómetros a su red, los últimos fueron 5,5 km inaugurados en enero de 2016 y que lanzaban conexiones con la vega y sus municipios y que muestran el interés existente en que una red completa y efectiva sea una realidad.

Destaca del PAB el esquema de redes que se muestra en la imagen 6q, en él se hace una distinción de dos tipos de redes: la de transporte y la de ocio. La red de transporte trata de dar respuesta a la demanda metropolitana y busca conectar todo el área con la ciudad de la manera más rápida y efectiva. La red de ocio por su parte es una prolongación de la anterior y busca alcanzar puntos como la sierra de hueyor o sierra nevada mediante trayectos más largos pero de machor interés paisajístico y cuya finalidad es la de servir de ocio y recreo al usuario que demanda este tipo de rutas. En la imagen de la página anterior (6n) podemos ver cómo será finalmente el trazado que responde a ese esquema.



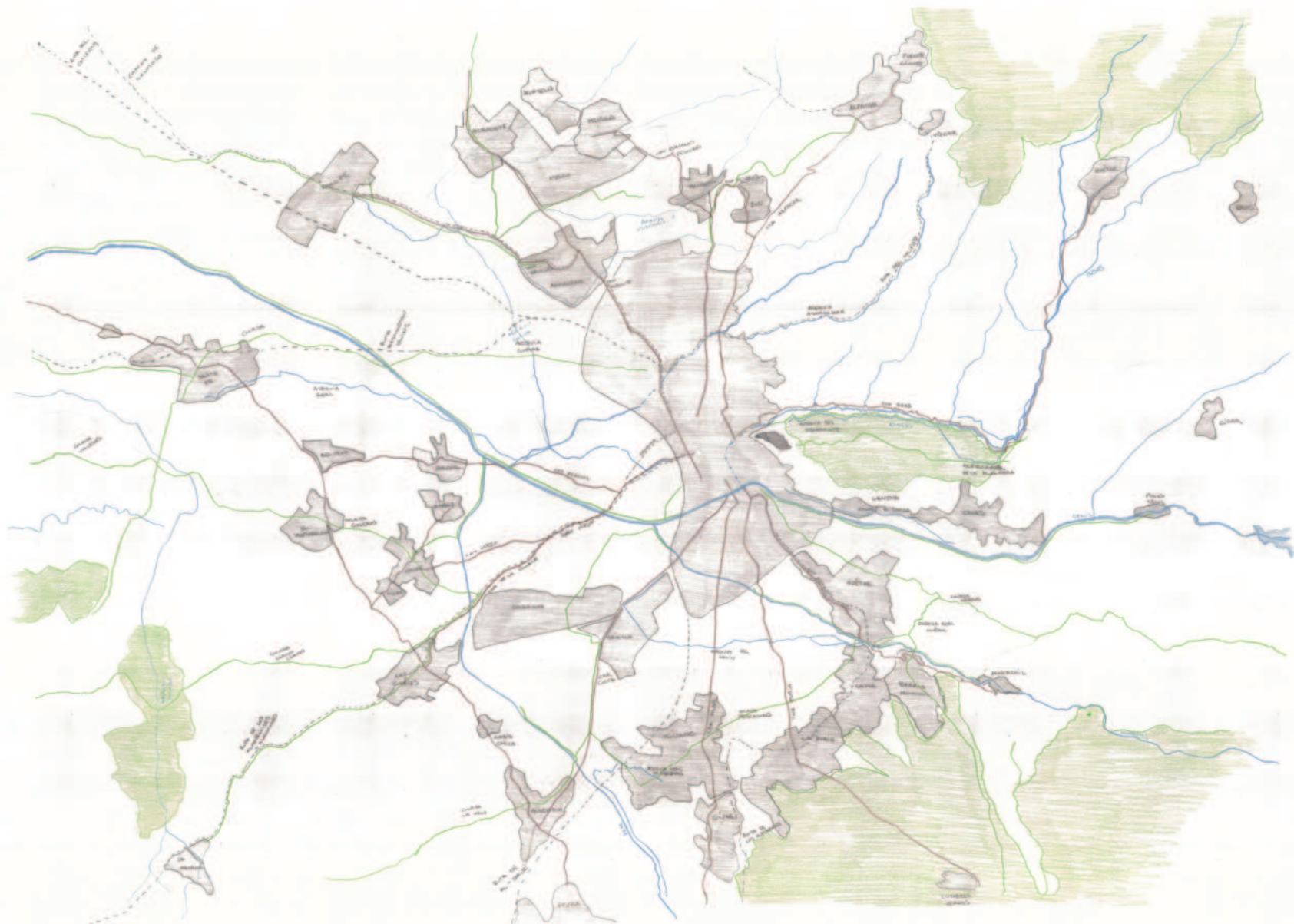
6q. red propuesta por el PAB para la gran granada
 6r. red de carril bici existente en granada
 6s. red de carril bici planificada para granada
 6t. esquema de conexión del PAB en granada



en búsqueda de los pasajes

Como veíamos antes en el plano de Navarrete, muchos autores detectaron en su día que estaban ante un territorio peculiar, distinto y lleno de matices. En este plano que ahora presento y que realizara Dalmau en 1857, podemos ver la importancia que se da a los cultivos de cada municipio, entendiéndolos como elemento indispensable, estrechamente vinculados entre ellos. Y muy destacable también es la lectura que se hace de caminos y conexiones, puesto que podemos leer claramente la radialidad que ha marcado siempre este entorno y que ahora tratamos de recuperar. De Granada hacia sus pueblos, del núcleo hacia los extremos para entender todo como una unión. En esta línea nos lanzamos a la búsqueda de estas tramas, a la búsqueda de los pasajes metropolitanos de la Gran Granada. Para ello vamos a analizar cómo se presentan en este territorio los distintos corredores que hemos estudiado anteriormente.

6u. “granada y sus alrededores”, dalmau en 1857.



CORREDORES BIOLÓGICOS

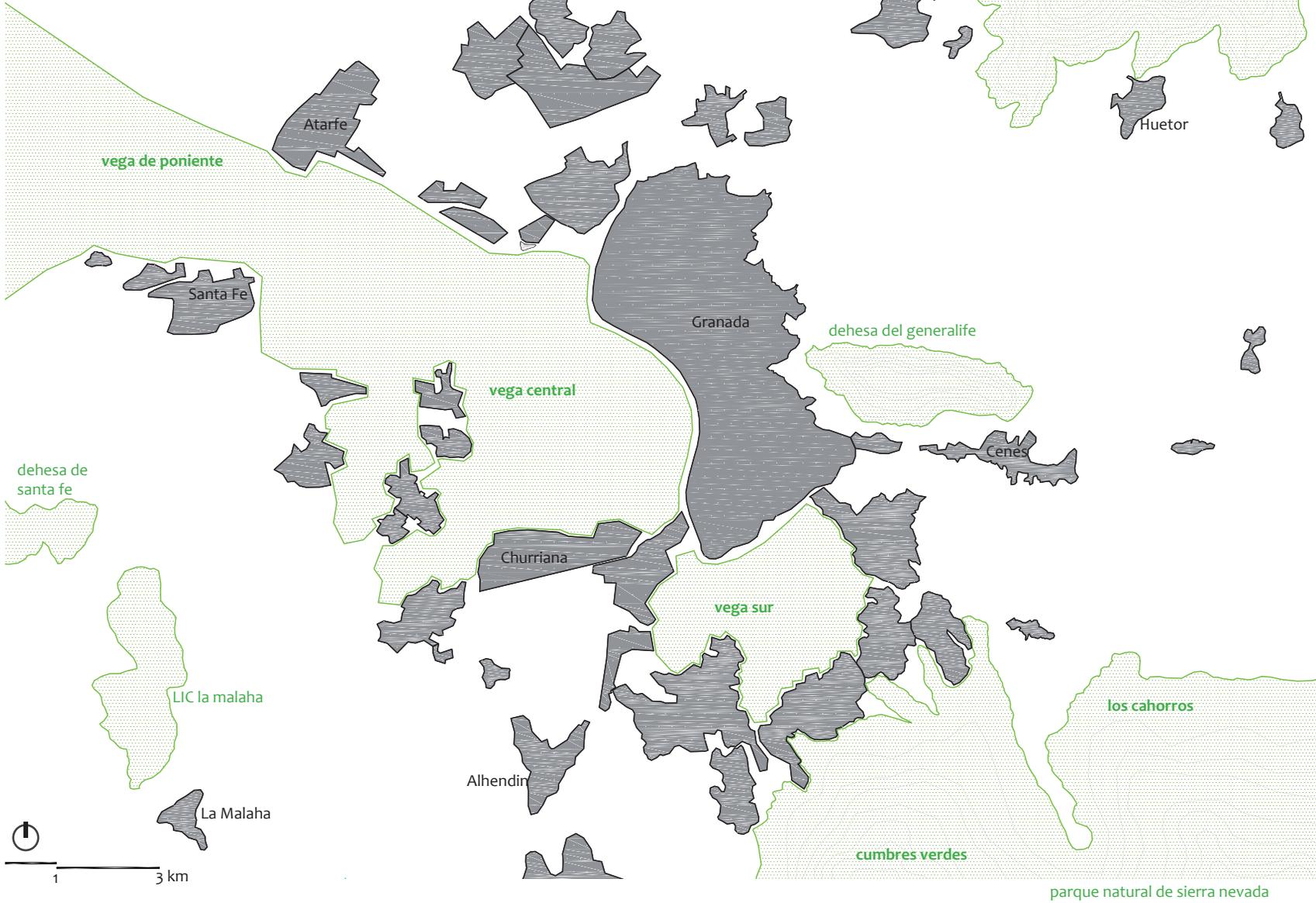
Forestales

Dentro de este tipo de corredores se encuentran aquellos espacios que permiten una continuidad en la movilidad a las especies que habitan en ellos. En el caso de la Gran Granada encontramos un eje diagonal muy fuerte que de izquierda a derecha recorre la vega central, conecta con la vega sur y pasa por Cumbres Verdes antes de terminar alcanzando Sierra Nevada (espacio natural protegido). Dentro de ese eje tenemos diferencias ya que ambas vegas presentan una topografía de escasa pendiente frente a lo escarpado de los otros dos sistemas; esto para algunas especies

rompe la continuidad, pero para hablar de corredores no supone un inconveniente. Por otro lado se suman a los anteriores el Parque Natural Sierra de Huétor, los parques periurbanos de la Dehesa del Generalife y Dehesa de Santa Fe y el LIC de la Malahá (Lugar de Importancia Comunitaria, por ser un ecosistema protegido para garantizar la biodiversidad y conservar los hábitats naturales de flora y fauna).

Como podemos ver, este territorio tiene numerosos sistemas o corredores verdes forestales que hacen de él un gran valor desde el punto de vista de la biodiversidad y la ecología.

10 min 10 min



esquema de corredores fluviales:
ríos —
arroyos, acequias y canales —

Fluviales

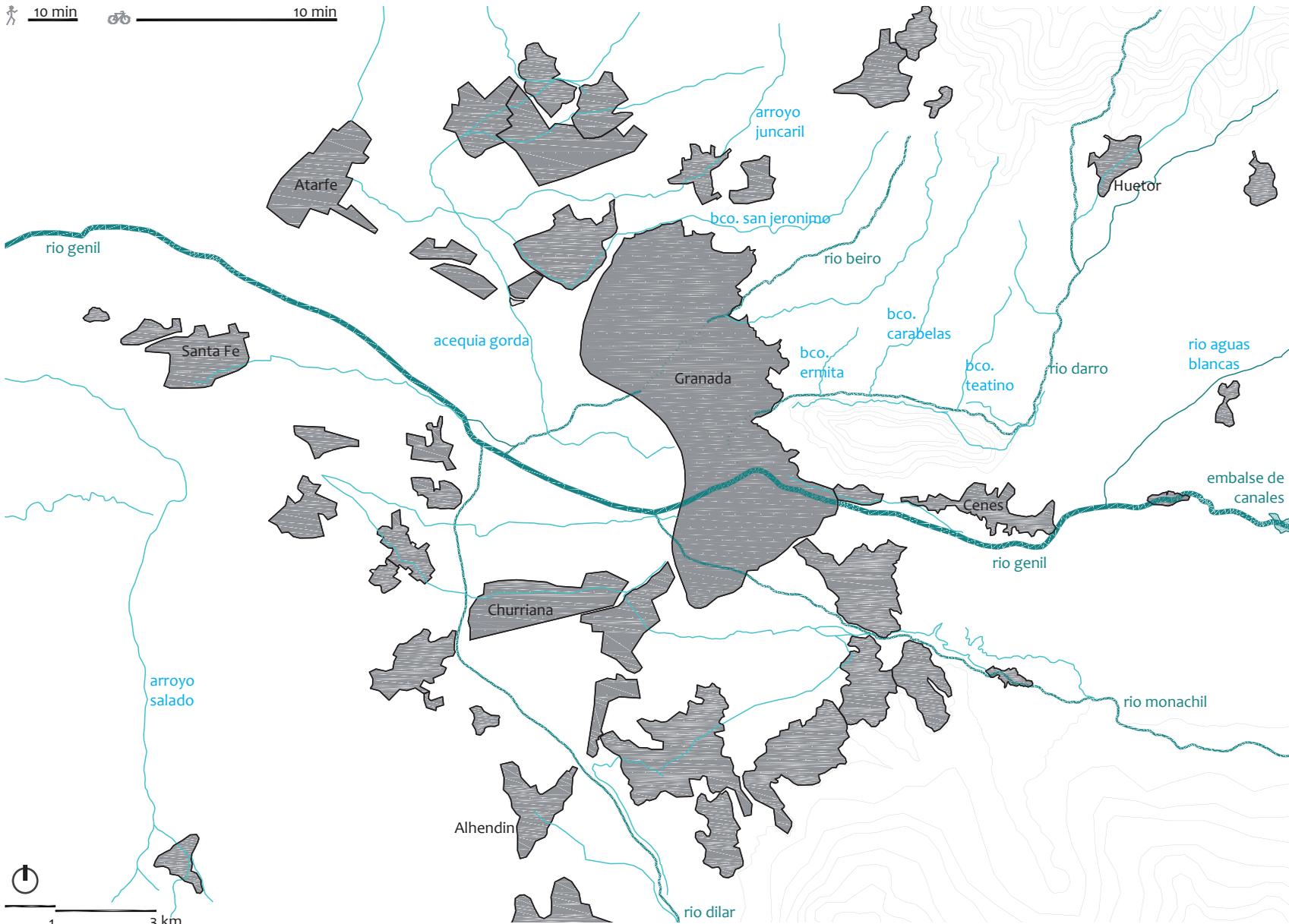
Distinguimos en este apartado dos tipologías, los ríos que articulan todo el territorio y por otro lado encontramos acequias, arroyos y canales.

En el primer apartado tenemos el río Genil como principal corredor que cruza todo el territorio de la Gran Granada, a este se van sumando Monachil, Dílar, Beiro y Darro. Y en una menor escala encontramos también los ríos Aguas Blancas y Beas. En el otro grupo encontramos varios elementos

que articulan este ámbito, de entre ellos destacan: al Este las acequias de Aynadamar, Generalife, Alhambra y Jacín y al Oeste las acequias Tarramonta, Real y Gorda del Genil.

Los corredores biológicos fluviales tienen gran presencia en este espacio y son, junto a los caminos, los principales conectores entre Granada y su área metropolitana. Además resultan fácilmente identificables por los habitantes de un territorio y generan un sentimiento de asociación y pertenencia entre las personas y su entorno.

10 min 10 min



esquema de caminos (1):
carreteras 
camino en paralelo a carretera 

Caminos

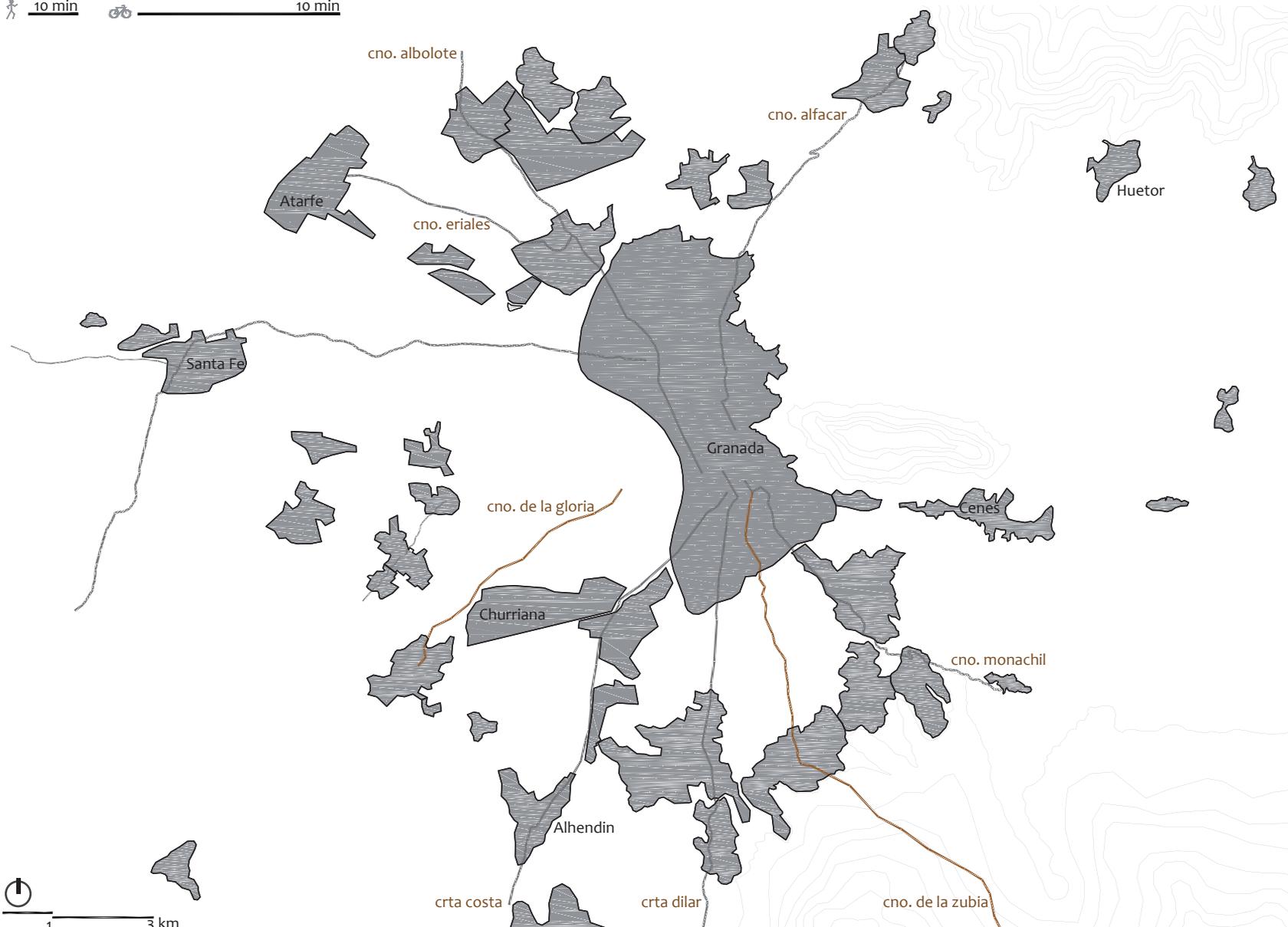
En este apartado hacemos una distinción entre los caminos históricos y los caminos naturales como coladas o cañadas. Los primeros (imagen anexa) evolucionaron y en la actualidad forman parte de la red de carreteras; los segundos (siguiente página) siguen conectando, mediante firme natural, la capital con muchos de los pueblos de su área.

Los caminos son el elemento principal cuando buscamos la conectividad radial ya que desde siempre han tenido esta fina-

lidad, y serán por tanto el elemento base sobre el que se trazarán los pasajes metropolitanos.

Destacan entre ellos: el camino de Beas que acompaña al río Darro, camino de La Zubia, el camino Viejo de Granada y el camino de Alfacar. Entre las carreteras están la antigua de Málaga, la de Jaén, la de Murcia y la de la Costa, que marcaban los principales flujos de los grandes desplazamientos que se producían desde el núcleo de Granada.

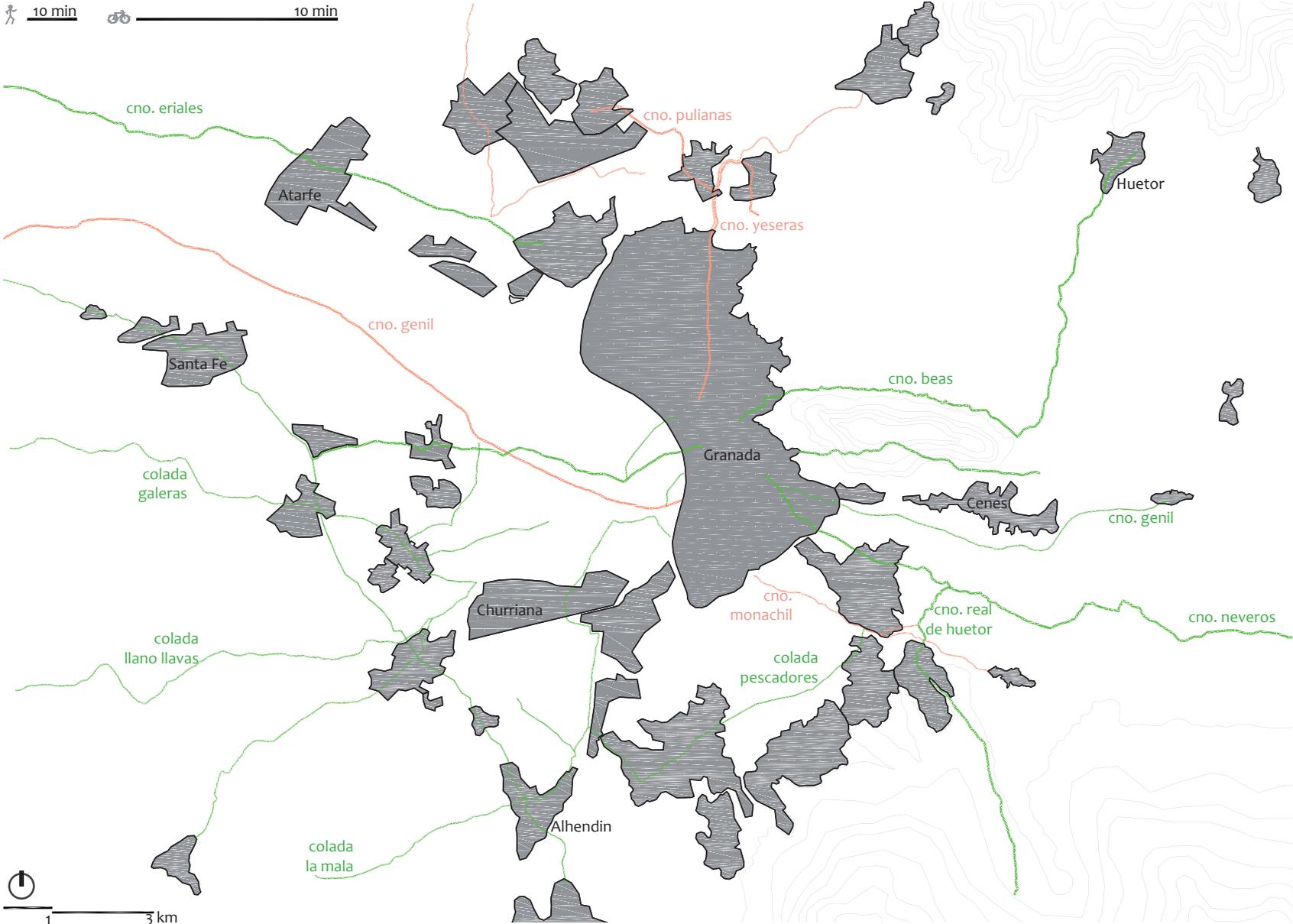
10 min 10 min



1 3 km

esquema de caminos (II):
via verde acondicionada 
via verde no acondicionada 

10 min 10 min



CORREDORES CULTURALES

Rutas históricas y caminos de fe

En este apartado encontramos aquellos itinerarios que han albergado alguna historia de importancia cultural, que fueron rutas por las que algún día transitaron personajes célebres o bien caminos que nos llevan en peregrinación hacia algún epicentro de fe.

En el caso de nuestro ámbito tenemos la ruta de los Almorávides y almohades que parte de Tarifa y acaba en la ciudad de Granada tras recorrer más de 400 km y que recoge vestigios musulmanes que son esencialmente defensivos.

La ruta de Washington Irving tiene unos 250 km que van desde Granada a Sevilla siguiendo los pasos que en 1829 dio el escritor.

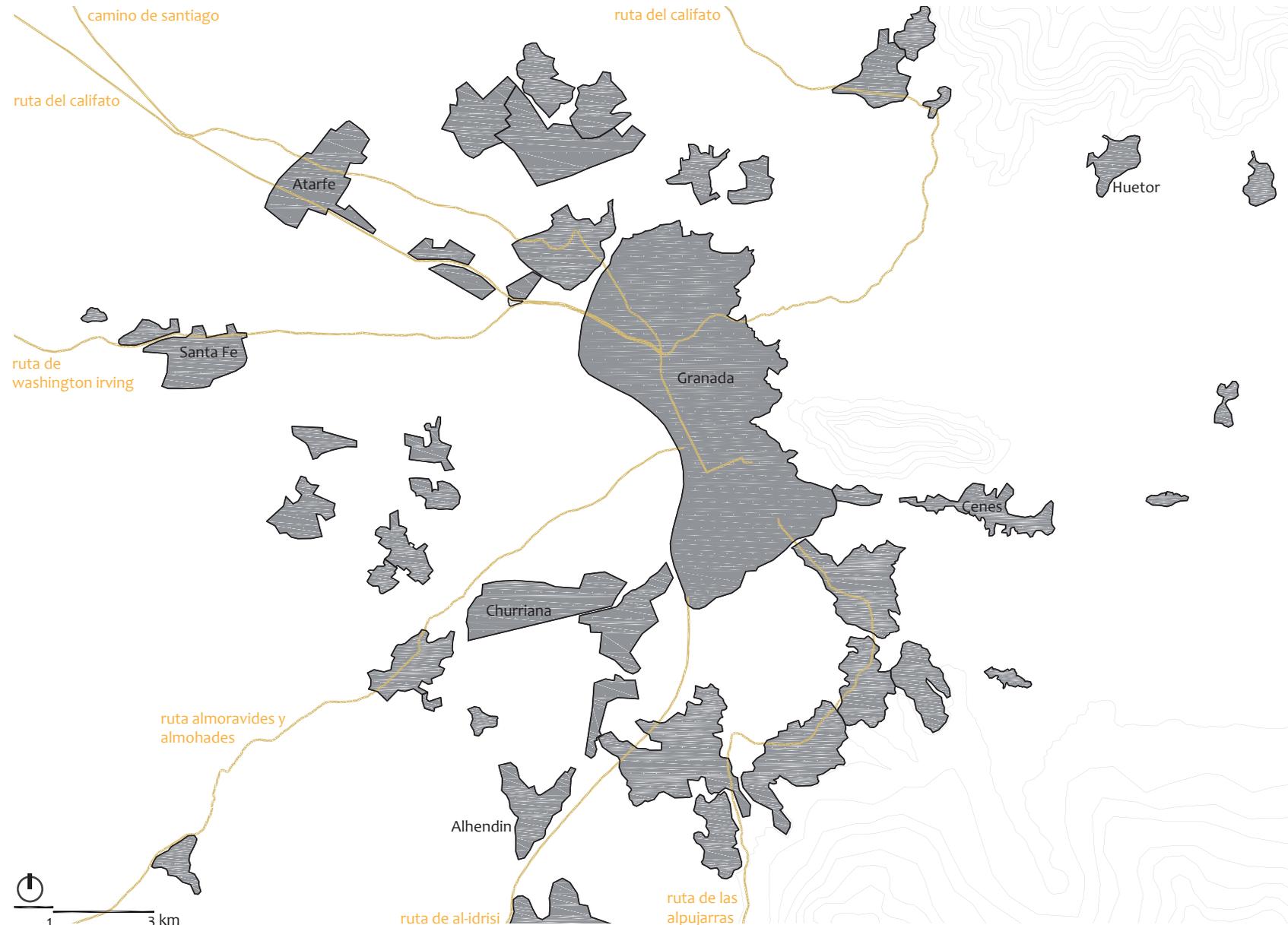
La ruta del Califato que conecta Córdoba y Granada pasando por Jaén y recoge en su recorrido alcazabas, castillos y fortalezas tanto árabes como cristianas.

La de las Alpujarras que conecta Granada con Almería y permite conocer los paisajes de Sierra Nevada, sierra de Gádor y la Contraviesa.

Y por último la de Al-Idrisi que es un recorrido descrito por el geógrafo y que recorre desde los pueblos de la costa de Málaga hasta la ciudad de Granada y permite conocer el al-andalus del s. XII.

Dentro de las rutas de Fe encontramos el Camino de Santiago, es el camino mozárabe y recorre 613 km desde la iglesia de Santo Domingo hasta alcanzar el templo del apóstol.

10 min 10 min



esquema de corredores:

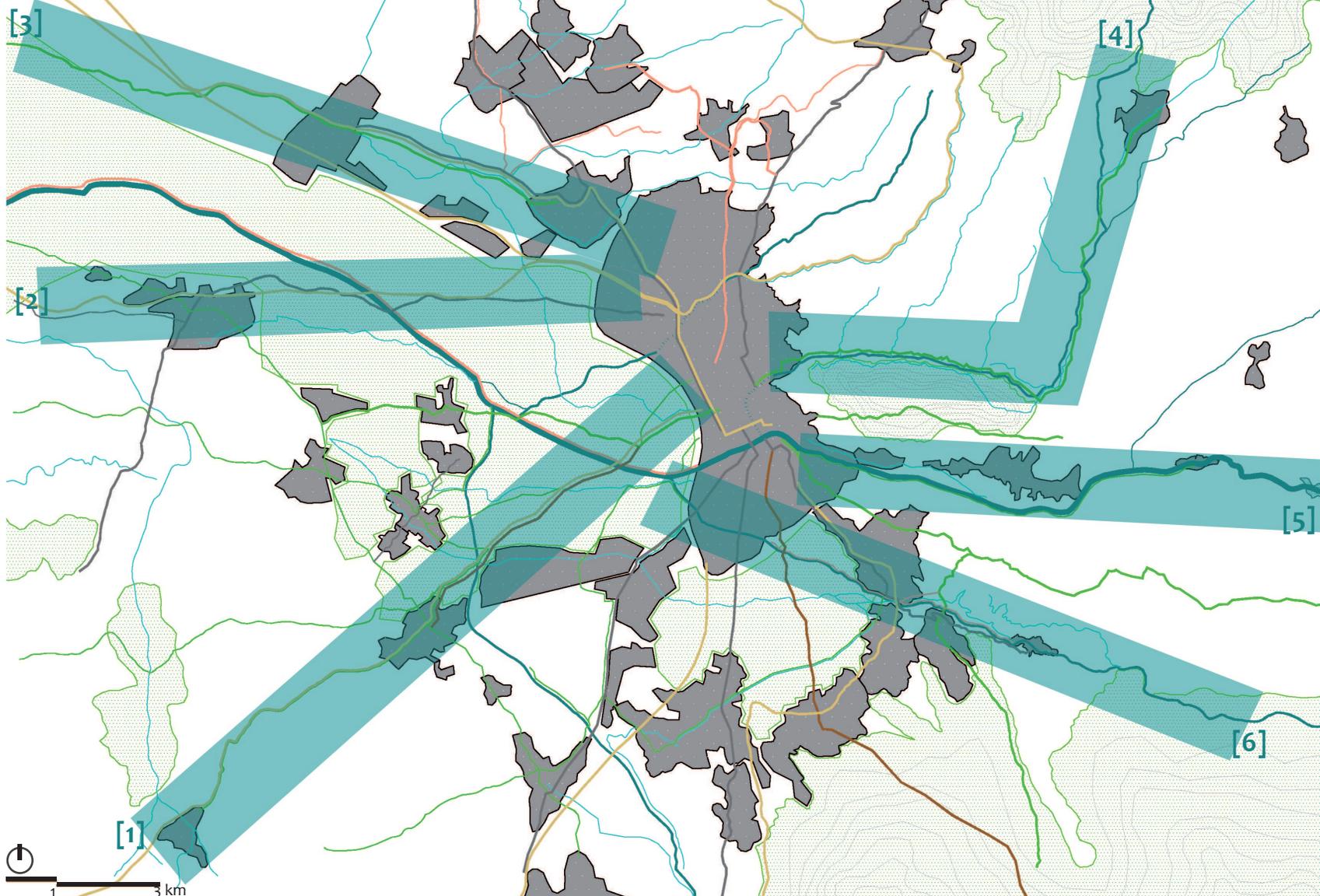
ríos	
arroyos, acequias y canales	
carretera	
camino paralelo a carretera	
via verde acondicionada	
via verde no acondicionada	
ruta cultural	
área de interés agrario-forestal	

Como definíamos anteriormente, un pasaje metropolitano es un híbrido entre naturaleza y urbanidad, una pieza que conecta y estructura el territorio apoyándose en un elemento natural como ríos, bosques o caminos históricos, al que complementa en ocasiones con una componente histórica y cultural con la finalidad de enriquecer la actividad social generada. Siguiendo esta definición y basándonos en los esquemas de corredores que acabamos de analizar, encontramos muchos en la Gran Granada que podrían funcionar como pasaje metropolitano, hay muchos elementos que están dando conectividad al territorio metropolitano y cuyo funcionamiento y puesta en valor sería muy factible e interesante; pero destacaremos aquellos en los que convergen diversos elementos tanto naturales, como culturales y sociales que le aportan al trayecto mayor interés.

Los seis destacados son:

- 1_ pasaje La Gloria. Granada-Las Gabias
- 2_ pasaje Central. Granada-Santa Fe
- 3_ pasaje Norte. Granada-Atarfe
- 4_ pasaje Darro. Granada-Beas
- 5_ pasaje Genil. Granada-Embalse de Canales
- 6_ pasaje Monachil. Granada-Los Cahorros

10 min 10 min

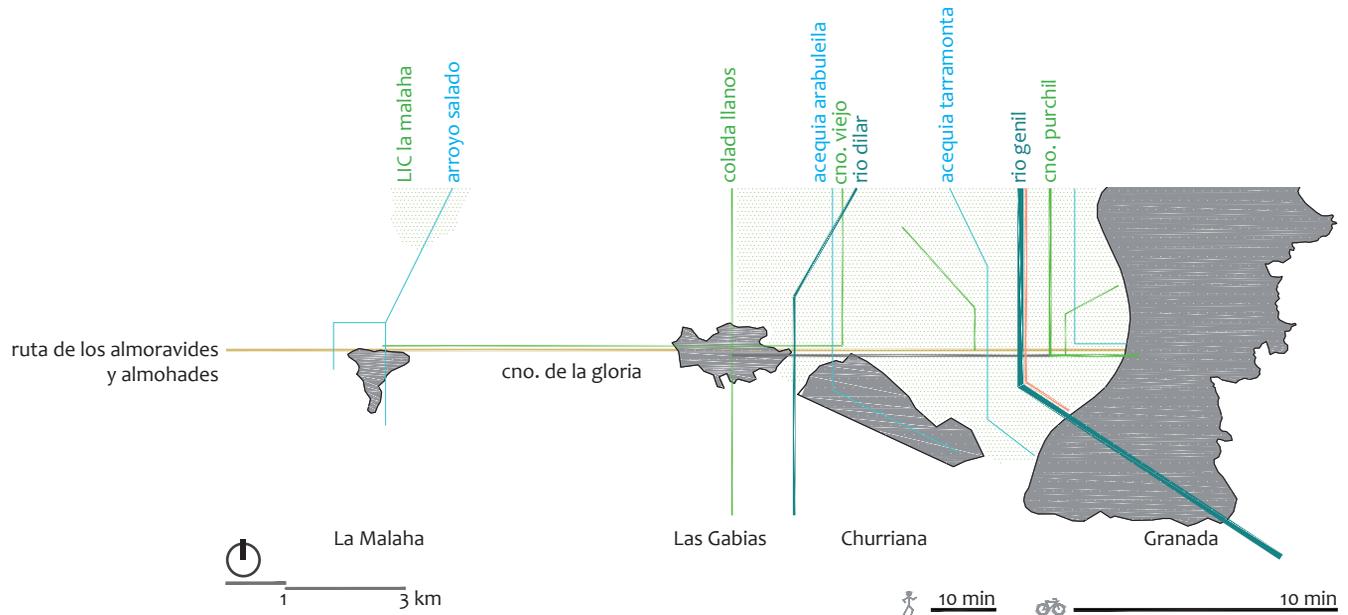
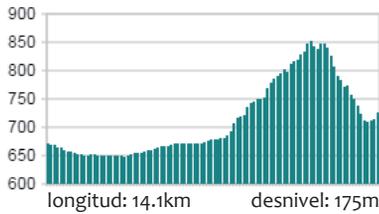


[1] pasaje camino de la Gloria. Granada-Las Gabias-La Malahá

Es un pasaje cuyo principal elemento es el camino de la Gloria que parte de la zona de Arabial, siguiendo el camino de Purchil y Camaura y llega hasta la Malahá. Hay un primer trayecto de Granada hasta Gabia Grande que es un camino natural acondicionado que discurre en paralelo a la carretera. Desde Gabia hasta La Malahá aparece un segundo tramo que es camino natural y acondicionado.

Sobre este pasaje discurre la ruta de los Almorávides y los Almohades que le apor-

tan una vertiente cultural interesante. Además este pasaje destaca por su estructura, tiene como cabeceras Granada y La Malahá pero cuenta con el punto intermedio de Las Gabias que permite una división de su gran longitud. Cuenta en su discurrir con elementos transversales que le van dando ritmo a este pasaje, entre ellos el río Genil, diversas acequias, el río Dílar, la colada Llano Llavas o el arroyo Salado. La mayor particularidad de este pasaje es su ubicación, que cruza la vega granadina reconociendo sus cultivos y sus sistemas agrícolas.

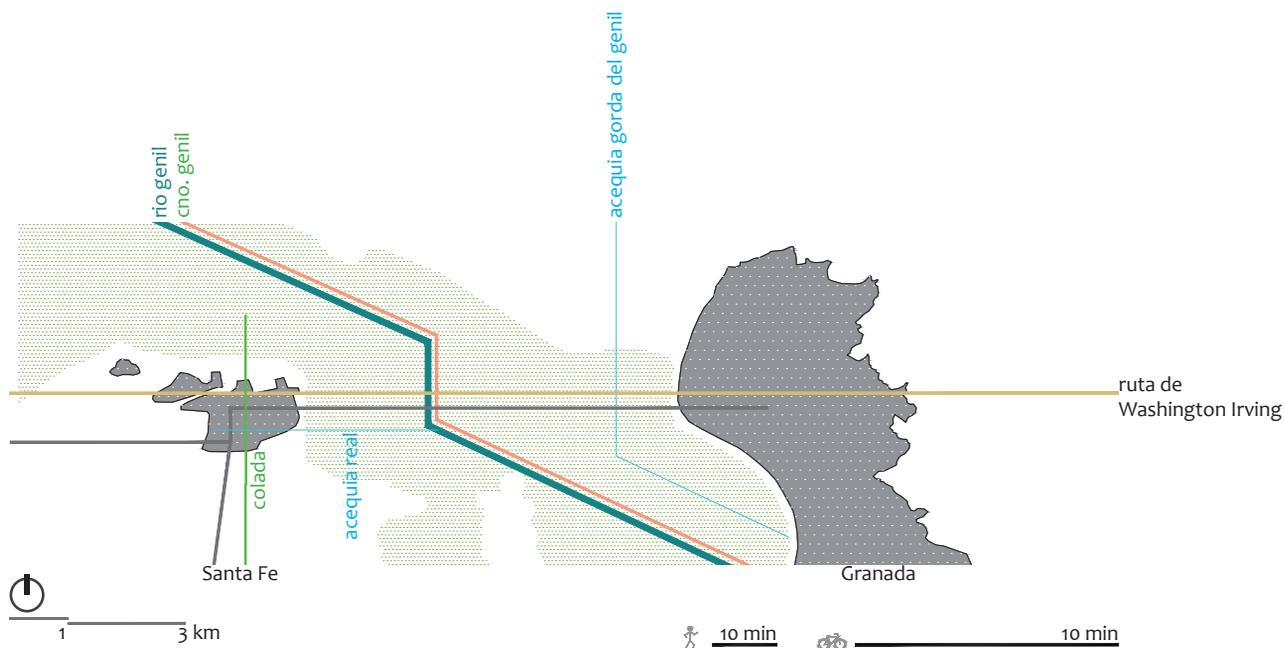
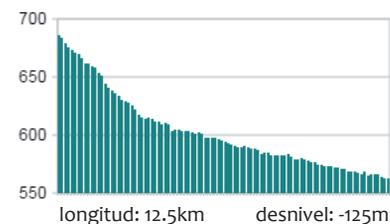


[2] pasaje Central. Granada-Santa Fe

Es un pasaje en el que el elemento central sobre el que discurre, una colada, no es lo principal sino que destacan más otros elementos transversales y sobretodo su discurrir por los territorios de la vega central de Granada. Su trayectoria fue la seguida por Washington Irving, del que recibe el nombre esta ruta, y en ella se cruzan transversalmente la acequia gorda del Genil, el propio río Genil con el camino natural que lo acompaña en su margen. También en pa-

ralelo le acompaña la acequia real que riega este terreno de vega.

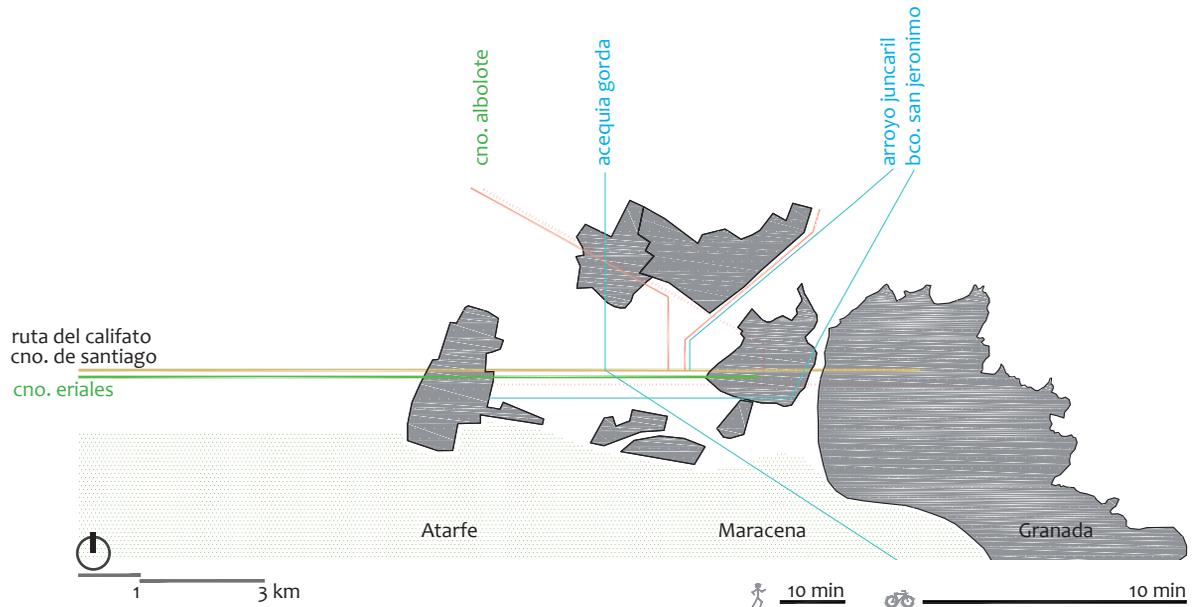
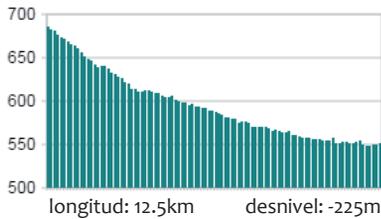
Fue uno de los caminos históricos de Granada que acabaron convirtiéndose en carreteras de la red de Granada. Es por eso que une de forma directa las poblaciones de Granada y Santa Fe, las cuales por su importancia hacen de este uno de los pasajes relevantes a destacar en el área de proximidad estudiada.



[3] pasaje Norte. Granada-Atarfe

Este pasaje discurre por la zona Norte de Granada y tiene actualmente distinta catalogación. Arranca como travesía urbana siguiendo el camino de Albolote hasta cruzar Maracena, a partir de ahí avanza hacia Atarfe por el camino de los Eriales, en un primer tramo como camino natural no acondicionado y después como camino natural acondicionado hasta alcanzar Sierra Elvira. Este es uno de sus puntos clave, tener como cabecera a este espacio, pero además este pasaje destaca porque por él discurre la

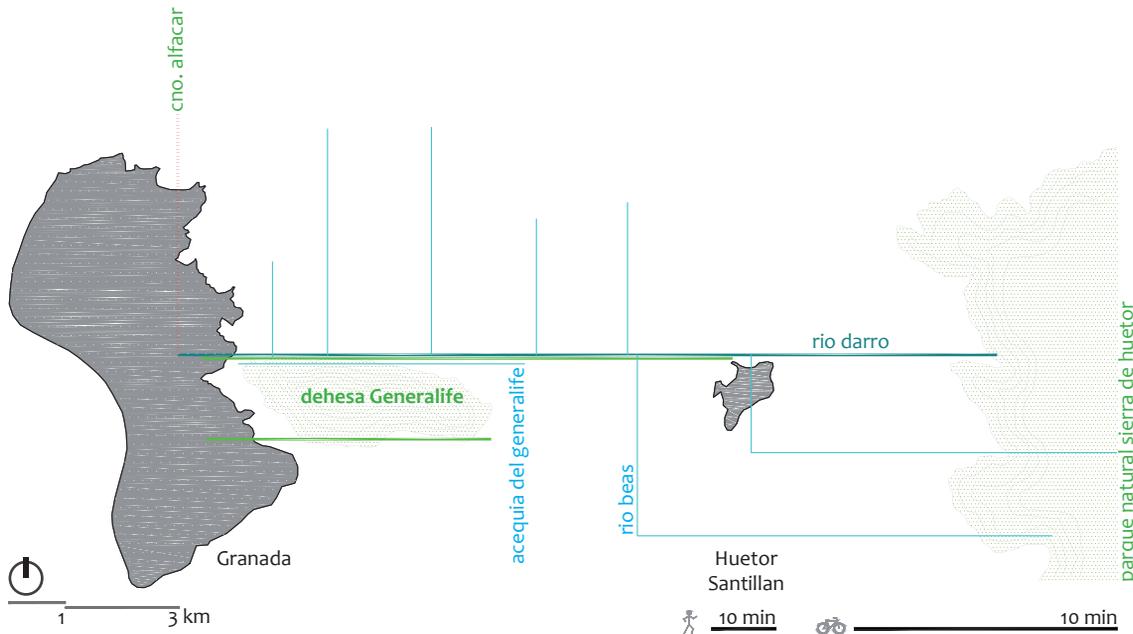
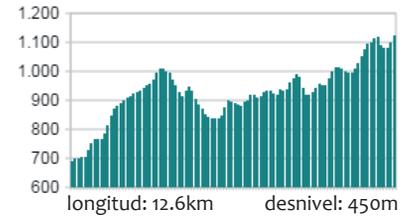
ruta mozárabe del camino de Santiago que parte desde Granada y por contar en su trayecto con elementos como la acequia Gorda, el arroyo Juncaril y otros caminos perpendiculares. Su asequible longitud, los distintos núcleos que tiene cercanos y el referente de Sierra Elvira que está presente en todo el recorrido hacen de este pasaje una de las rutas más interesantes del área metropolitana.



[4] pasaje Darro. Granada-Beas

El elemento central de este pasaje es el río Darro pero a este se suman otros elementos que, a diferencia de los otros pasajes, discurren en paralelo al eje central; son el camino de Beas y las acequias del Generalife y Real de la Alhambra. De este recorrido podemos destacar la peculiaridad de su discurrir más cercano a la ciudad, a los pies de la Alhambra y a través de todo el

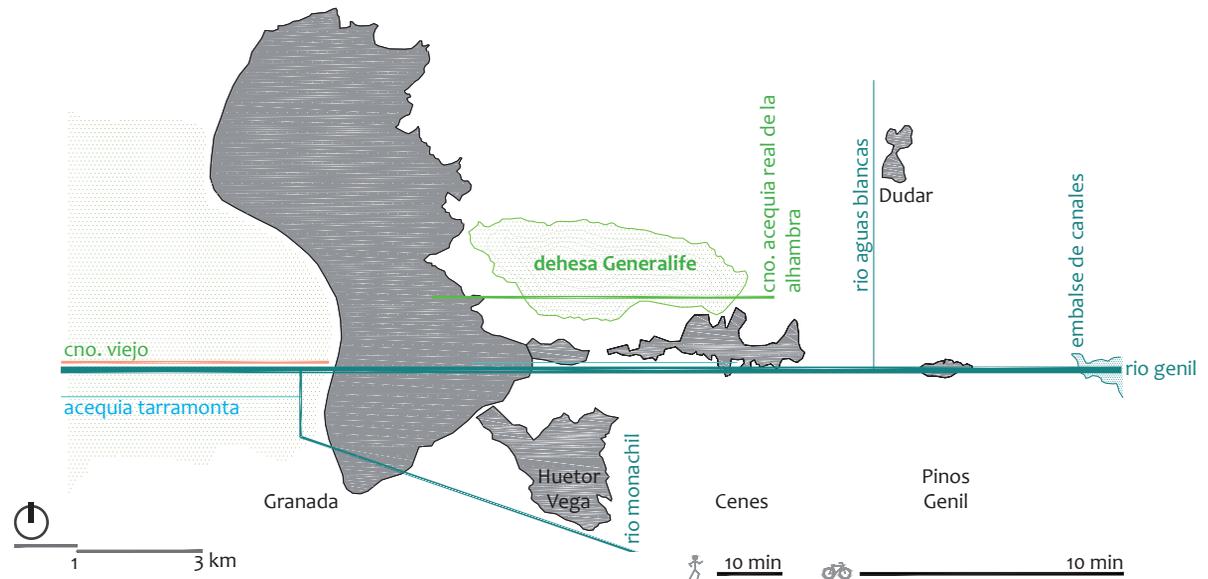
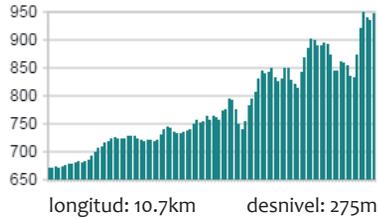
valle. Destacan su cabecera y la bifurcación que permite llegar hasta Huétor-Santillán siguiendo el río Darro, o continuar por el río Beas hasta los pies de la Sierra de Huétor. A este recorrido se van uniendo varios barrancos de manera perpendicular al trayecto que van generando un ritmo constante y algún elemento arquitectónico de interés que marcan hitos en el camino.



[5] pasaje Genil. Granada-Embalse de Canales

Este podría ser el pasaje principal de este espacio, de hecho podemos dividirlo en dos partes, la que sale de Granada en dirección Fuentevaqueros, recorriendo toda la Vega y dando sentido a todo el sistema de acequias y cultivos; pero más interesante aún es el trayecto aguas arriba que sale de Granada y llega hasta el embalse de Canales. Este trayecto tiene varios núcleos

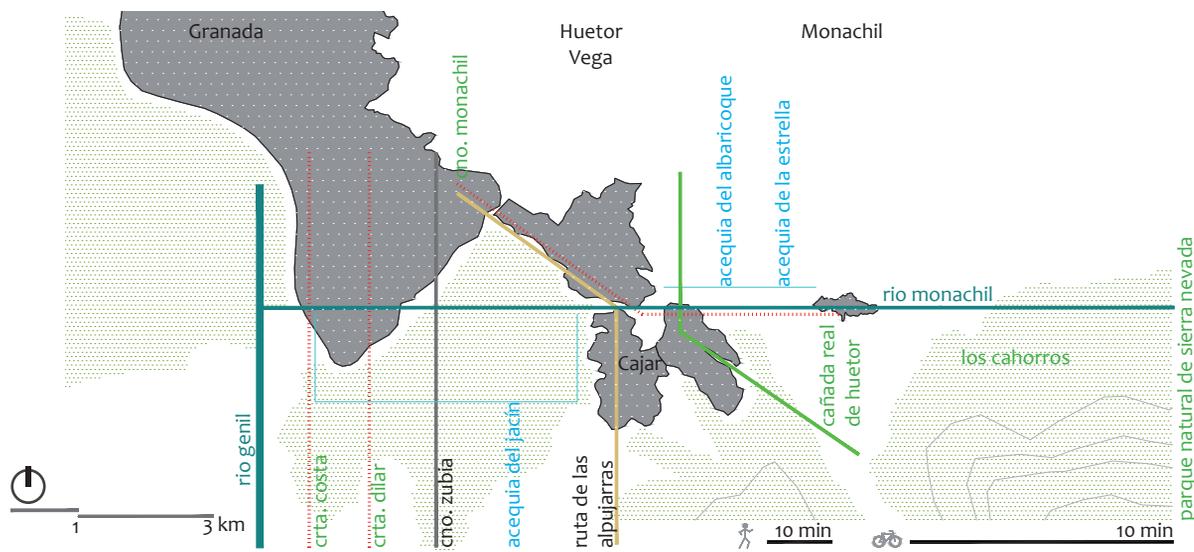
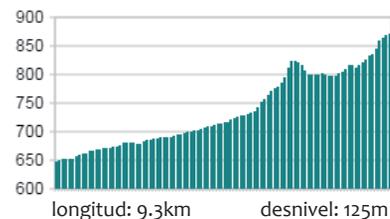
cercanos que podrían aprovecharse de sus beneficios, de hecho es el pasaje más consolidado en la actualidad a su paso por Lancha o Cenes de la Vega. En su recorrido cruza también la población de Pinos Genil y contacta con algún arroyo y con el canal de la acequia Gorda. Quizás no es el trayecto en que más elementos interactúan pero la entidad del Genil se impone en el territorio generando un pasaje por sí solo.



[6] pasaje Monachil. Granada-Los Cahorros

Uno de los pasajes más particulares que podemos destacar por su desembocadura en el Genil, atravesando la ciudad en su último crecimiento, su discurrir entre los núcleos de Huétor-Vega y Cájar, su paso por Monachil y su punto de cabecera, la conexión con Los Cahorros y el Parque Natural de Sierra Nevada. Su eje central es el río Monachil al que se suma un camino natural no acondicionado que discurre en paralelo al río. Otros elementos de interés que van

marcando este recorrido son los caminos de La Zubia y Monachil, la cañada Real de Huétor y la acequia del Jacín. Más adelante entre Huétor y Monachil aparece una red de acequias con Genital y Estrella como las más destacadas, que generan un paisaje de cultivos en el valle del río. Todo ello unido a su fácil y corto recorrido hacen de este pasaje uno de los más posibles y destacados dentro de la Gran Granada, será por esto el elegido para seguir profundizando en su estudio en el próximo capítulo.

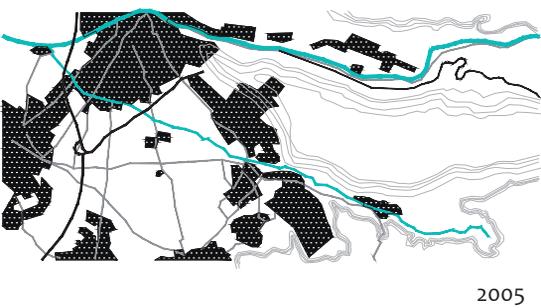
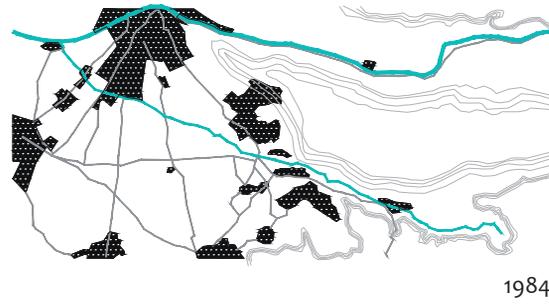
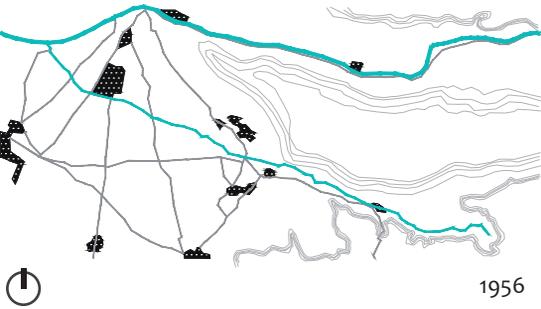




7. Caso-estudio: el pasaje metropolitano del Monachil

primer acercamiento
marco legal: dominios
propuestas de intervención

primer acercamiento



Nos encontramos ante uno de los pasajes más factibles de entre todos los que hemos destacado en la búsqueda del capítulo anterior. Por su menor longitud (9km) y por su escaso desnivel (125m) es un recorrido agradable y que no requiere de un gran esfuerzo físico, siendo asequible para cualquier público lo que le aporta un aliciente más.

Son muy importantes sus dos cabeceras, por un lado Granada en su zona sur, junto al nuevo hospital y campus universitario, junto a la zona deportiva de mayor peso en la ciudad, junto a un nudo de autovía y junto a la línea de metro de inminente puesta en funcionamiento que acaban por convertir este espacio en un polo atractor para Granada y para su área metropolitana que además funciona de intercambiador de transportes. Por otro lado, Los Cahorros como punto lúdico/deportivo que ya es un gran valor en la actualidad, recibiendo un gran número de visitas y que puede verse reforzado con este pasaje. Destaca también su fuerte carácter relacional, ya que en su trayecto conecta Armilla, Granada, Huétor Vega, Cájar, Barrio de la Vega, Monachil e incluso Pradollano, cerca de la cabecera del río Monachil.

Por otro lado, las poblaciones anexas han ido incrementando su población y su extensión y este pasaje es el único elemento que puede mantener en la actualidad la unión de toda la vega evitando la separación de la vega sur, que acabará siendo fru-

to de la especulación.

Los esquemas de evolución anexos han sido elaborados a partir de las imágenes de vuelos aéreos del visor ideA [36] y corresponden a los años 1956, 1984, 1995, 2005, 2011 y 2015. En ellos podemos observar cómo ha ido variando este territorio en estos 60 años:

-En **1956** nos encontramos con un territorio accidentado por el que discurren los ríos genil y monachil que riegan toda la vega granadina y sobre el que se asientan diversos municipios de escasa entidad, destaca la radialidad que marca el movimiento a través de los caminos que conectan con la capital.

-En **1984** Granada había crecido hacia esta zona mediante el barrio del Zaidín y los municipios aumentan su superficie considerablemente.

-En **1995** el elemento más destacado es la incorporación de la autovía y que actuará de atractor para los flujos motorizados de todo el área generando un crecimiento en futuros años.

-Si la autovía suponía una barrera física, en **2005** el crecimiento de Granada y de Armilla acabará por cortar la conexión de la vega y generar la bolsa de vega sur.

-**2011** y **2015** vienen a confirmar el crecimiento de los municipios que acaban generando un anillo casi continuo en torno a la vega sur, cuyo único elemento de conexión agraria con el resto de vega, es el río monachil.



Parque Tecnológico de la Salud

cruce bajo la autovía

antiguo puente, cruce peatonal

carretera de la zubia

zona de caseríos y cortijos

bajada al río

zona de mayor anchura del río

estación de servicio

traperas

almacen y venta de leña

bajada al río

CÁJAR.....

..... GRANADA

estadio "Los Cármenes"

palacio de deportes

metro de Granada

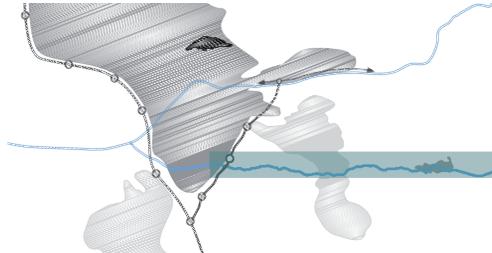
A-395

A-4026

A-4027

GR-3202

..... HUÉTOR VEGA





BARRIO DE LA VEGA

— acequia de la estrella

— yacimiento argarico
restos arqueologicos

— zona merendero

— centro de hipica

MONACHIL

— area deportiva

— puente, cruce peatonal

— sendero de acceso al parque
natural de sierra nevada

— aparcamiento acceso
a los cahorros

— los cahorros

7.0

Como se puede apreciar en las páginas anteriores, se ha dividido el pasaje en tres tramos que se diferencian claramente mientras se está recorriendo debido a las peculiaridades que presenta cada uno de ellos y que tratándolas por separado podrán ponerse en valor y resaltarse de manera más concisa. A continuación se cuenta cada uno de los tramos a través de sus **secciones e imágenes más representativas**, de manera podamos tener una idea global de cómo es cada uno de ellos.

Las secciones se han ordenado aguas arriba (de Granada hacia Monachil) y en todas ellas aparecen tres elementos, el río Monachil, el itinerario recorrido y los cultivos existentes que de manera icónica representan frutales, arbóreos, herbáceos, matorral o monte. La finalidad es entender en todo momento la posición en la que discurre el itinerario actual con respecto al río (eje vertebrador del pasaje). A estos elementos se suman calles, carreteras, acequias, casas y cortijos que van apareciendo a lo largo del recorrido y en algunas ocasiones se incluye un fondo que nos permite entender en qué posición nos encontramos ya que el perfil de Monachil, en algunas ocasiones, y los picos de Sierra Nevada, en todo momento, nos acompañan en nuestro recorrido ayudando en la orientación.

El **tramo 1** comienza dentro de la zona urbana de Granada donde el río Monachil está encajonado artificialmente hasta alcanzar el cruce con la carretera de la Zubia donde pasa a discurrir de manera natural durante el resto del tramo. Mientras está encajonado presenta una sección muy singular con 4 carriles, dos en cada margen, que se presentan a diferente altura y que dan servicio a peatones y a bicis de manera separada. Tiene una rampa que permite bajar hasta el agua en una ocasión y su paso bajo la autovía es otro de los puntos de mayor interés pues deja un espacio amplio, cubierto y sombreado que permite acoger algunas actividades al aire libre. Hasta ahora hemos discurrido por la margen izquierda entre eriales buscando la A-4028, paralela al río. Será así hasta mitad del tramo donde cruzaremos a la margen derecha para continuar entre cultivos cada vez más alejados del río llegando a cruzar parte del municipio de Cájar antes de volver a cruzar a la margen izquierda en el encuentro entre Cájar y Huéctor Vega, donde concluye este tramo.

El **tramo 2** comienza a discurrir en Huéctor Vega, entre sus calles, cogiendo altura a través del camino de la estrella hasta alcanzar la acequia del Albaricoque. Precisamente este tramo se caracteriza por la fuerte presencia del agua ya que al río Monachil se unen de manera temporal varios barrancos y de manera permanente las acequias Alba-

ricoque, Estrella y Genital entre otras que hacen de este tramo el más productivo del pasaje y en el que abundan frutales, huertos y numerosos cultivos herbáceos. Siguiendo la acequia del Albaricoque vamos avanzando por el valle hasta alcanzar la de la Estrella donde el valle adquiere su mayor dimensión, siguiendo su trazado pasamos por uno de los puntos de mayor interés de la zona, el yacimiento argárico con los restos arqueológicos que se encontraron en la ladera y que son objeto de estudio. Más adelante encontramos un merendero y un centro de hípica. Todo el tiempo discurremos por la margen izquierda y bastante alejados del río, es en la llegada al pueblo de Monachil donde ambos trayectos de nuevo se acercan hasta tocarse. En esta entrada el camino se estrecha y encontramos algunas cuevas y vegetación como pitas o chumberas, que nos transportan a una imagen similar a la que podemos encontrar en el sacromonte granadino.

El **tramo 3** comienza en el pueblo de Monachil, donde el río discurre encajonado de manera artificial hasta que abandona el pueblo, entonces pasa a serpentear entre cultivos hasta que lo accidentado del terreno cambia los olivos y frutales por matorrales, riscos y piedras. En este punto encontramos un aparcamiento que sirve de puerta a los senderistas que acceden a los Cahorros y es que este tramo es el que

más exigencias físicas nos pide por ser el de mayor desnivel de los tres. A partir de aquí el pasaje está mucho más tratado y no encontramos casi impedimentos ya que son numerosas las visitas lúdico-deportivas que acoge este paraje anualmente y, finalmente, alcanzamos Los Cahorros donde podemos encontrar un tramo de recorrido hormigonado que circula a la altura del río o el puente colgante que cruza el río a una mayor altura. El río continúa aguas arriba hasta alcanzar su nacimiento cerca de Pradolano pero lo escarpado de ese trayecto hace que quede fuera de nuestro pasaje.

río monachil
recorrido actual

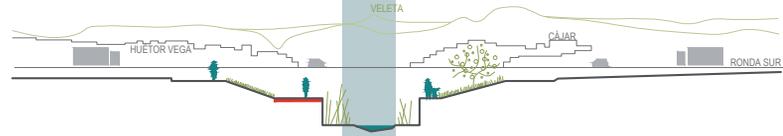


tramo 01

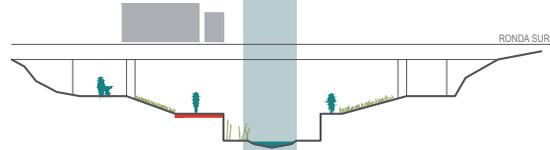


7.0

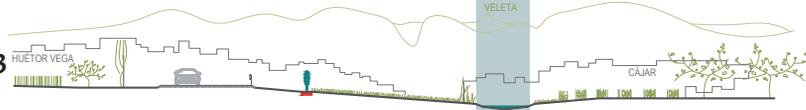
1.1



1.2



1.3



1.4



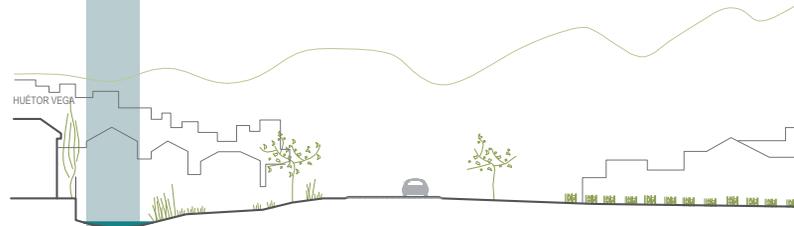
1.5

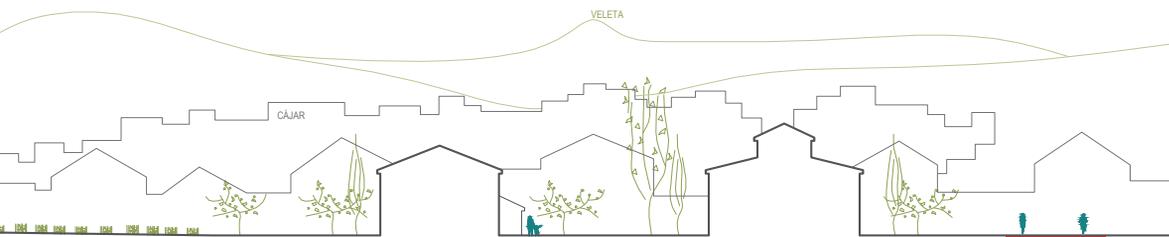
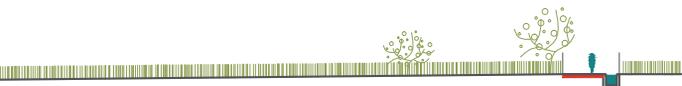


1.6



1.7







2.1

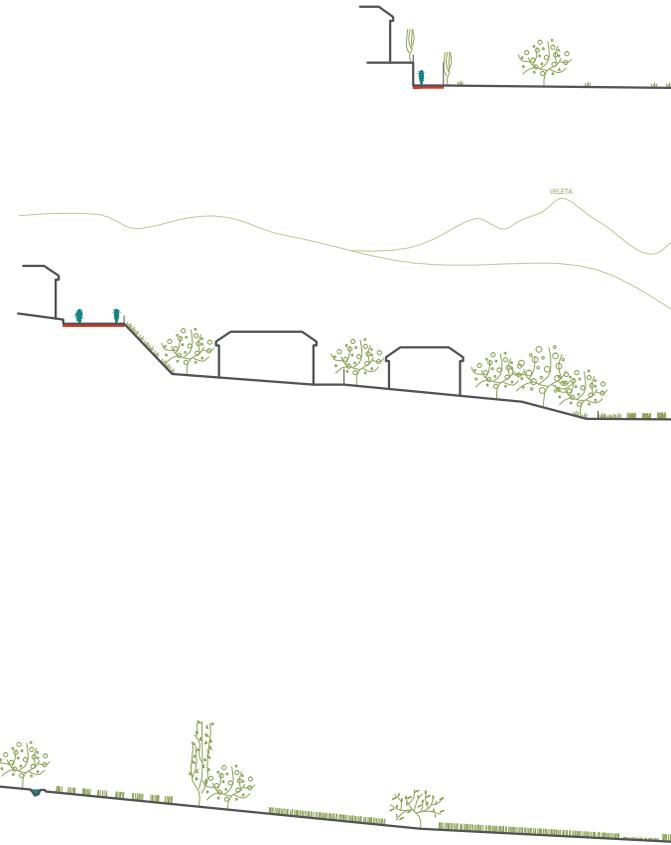
2.2

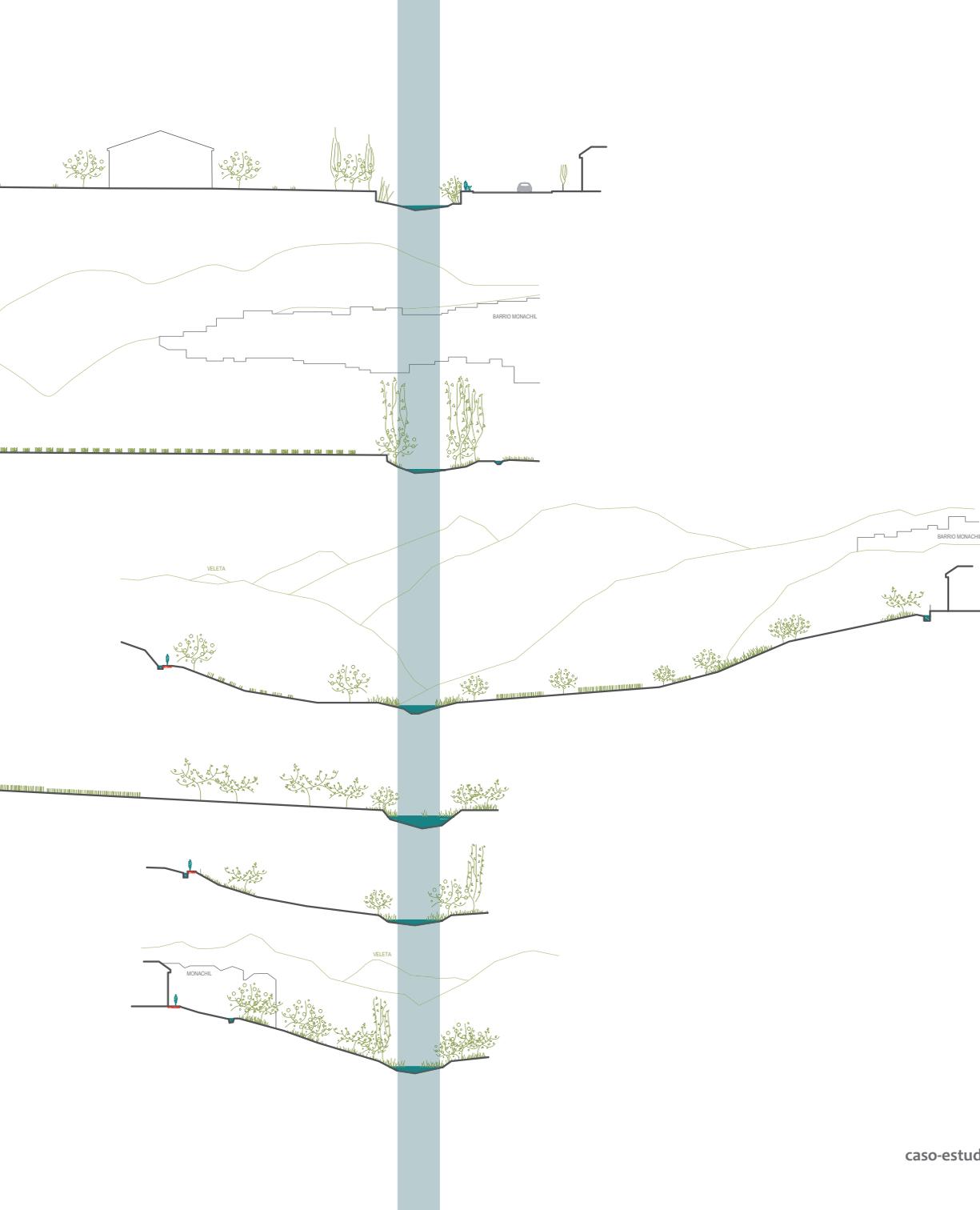
2.3

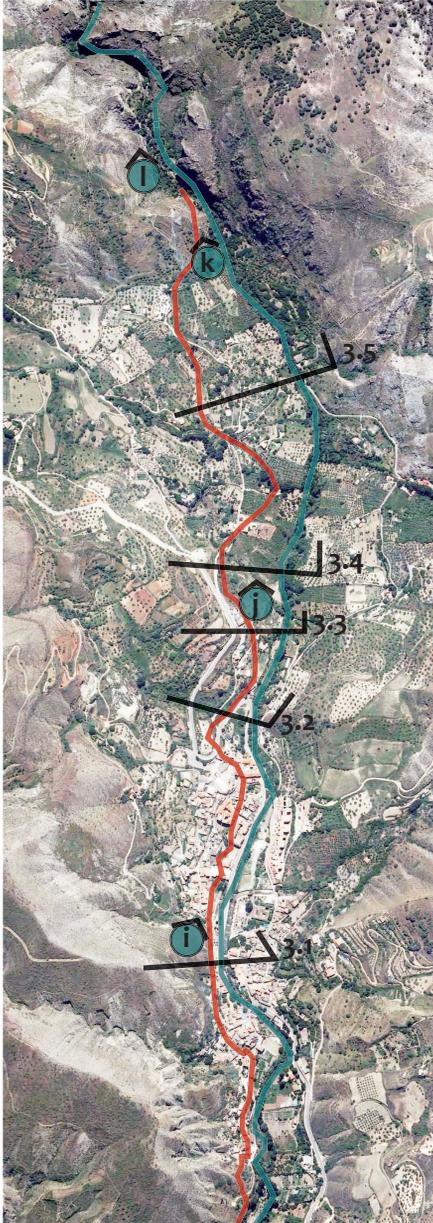
2.4

2.5

2.6







7.0

3.1

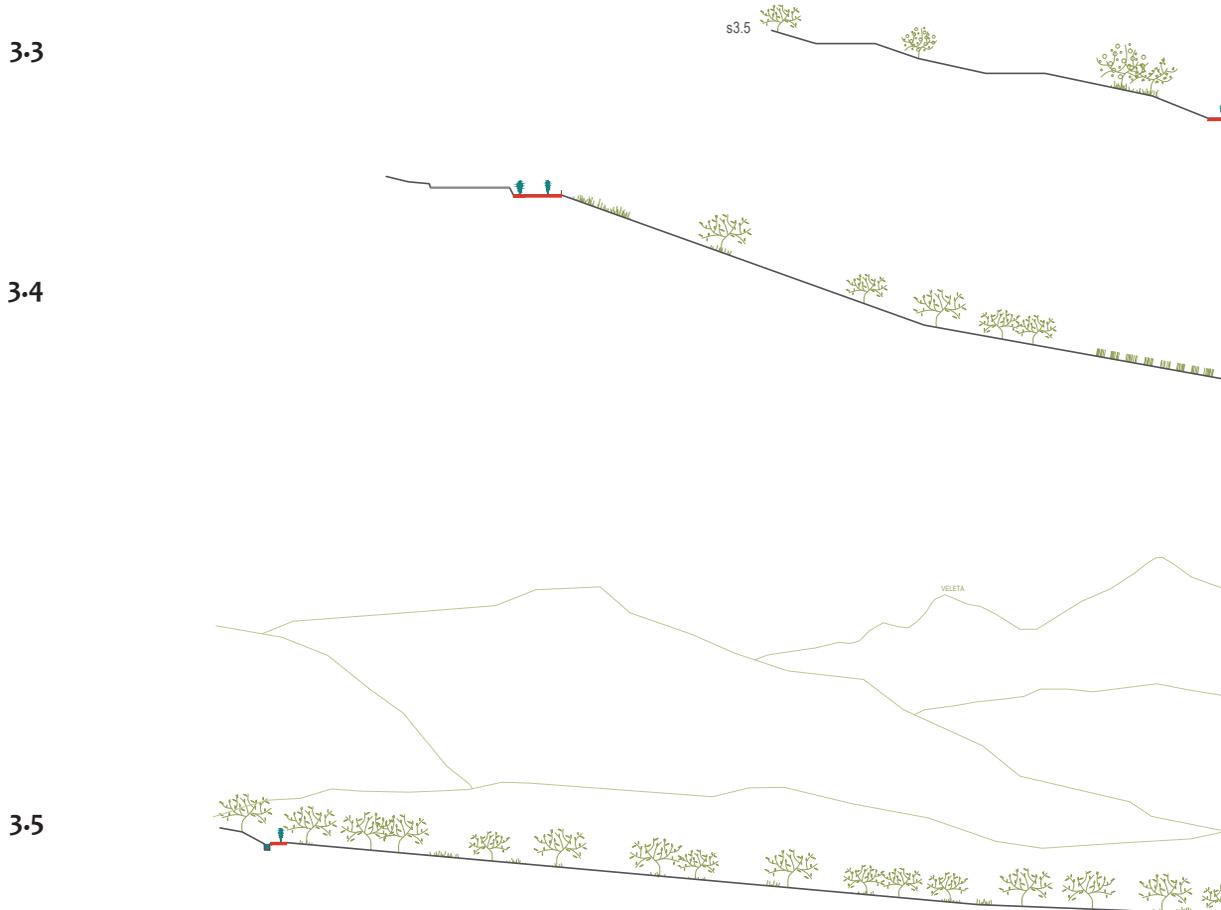
3.2

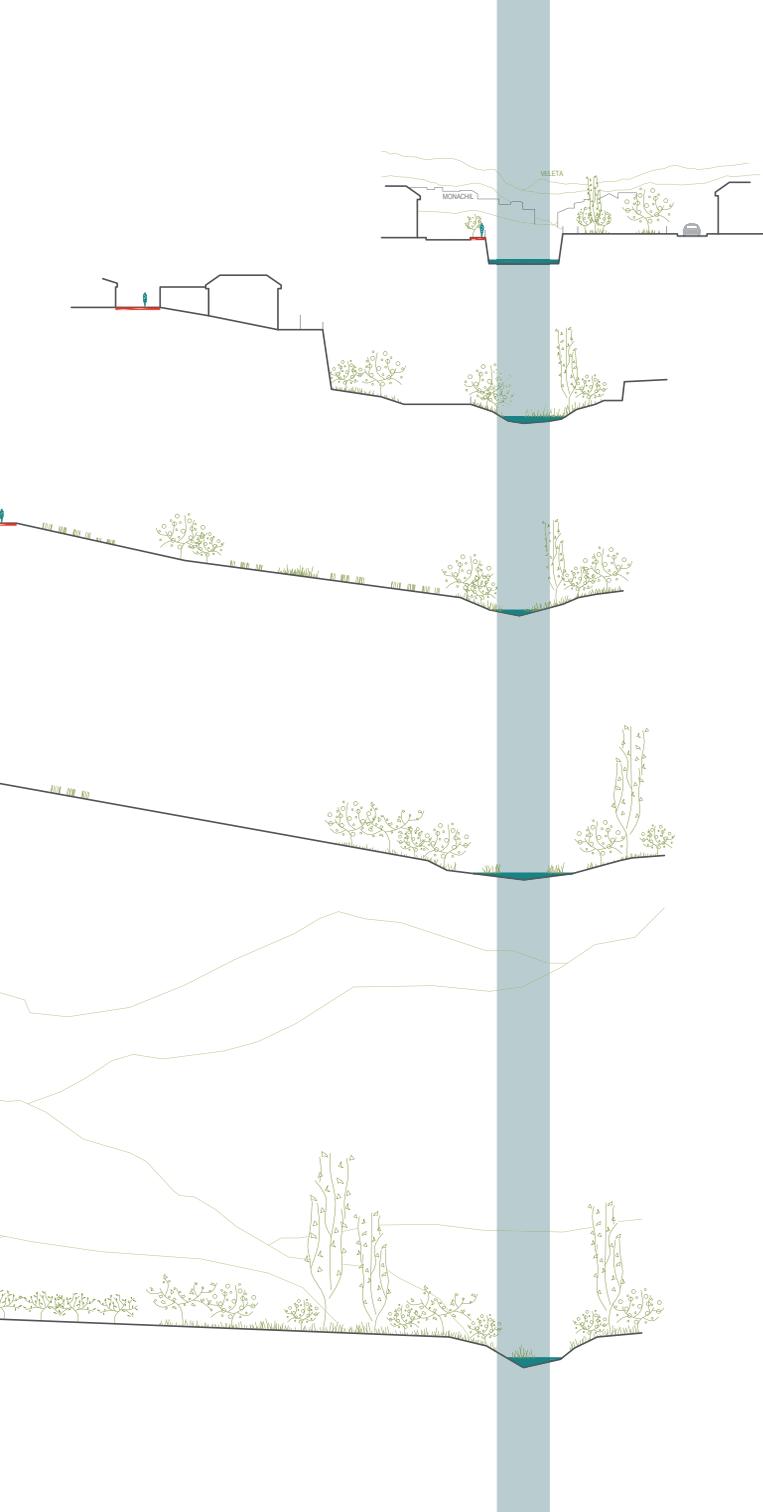
3.3

3.4

3.5

5 15 m





marco legal: dominios

Una vez realizada la primera toma de contacto con el recorrido propuesto y tras recorrerlo varias veces para comprobar cuál es el estado actual del mismo y si realmente es factible convertirlo en un pasaje, tenemos suficiente información de campo para estudiar más a fondo los problemas que se han ido detectando.

El principal inconveniente que encontramos en todo el recorrido es no poder circular por espacios que legalmente deberían de ser de libre circulación y que nos obliga a realizar un recorrido que en ocasiones se aleja demasiado del río, lo que nos hace perder la visibilidad y la pertenencia a un único pasaje. En ocasiones encontramos unas márgenes que están descuidadas y en las que el matorral se ha adueñado del firme haciéndolas intransitables. En otras ocasiones son las propias parcelas las que se han adueñado de todo este terreno y alcanzan hasta el río marcando su dominio con vallas que impiden la circulación. Y en otros casos ese camino de servidumbre no existe directamente.

Es esta problemática la que considero de mayor preocupación en este pasaje y por tanto estudiaremos a continuación lo referente al tema de dominios públicos enfocados a nuestro pasaje y que afectarán al río Monachil, al camino itinerario y a la carretera A-4028. Por lo cual pasamos al análisis de cada uno de ellos.

Siguiendo el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, encontramos un **dominio público hidráulico** (d.p.h.) que se establece a partir de la máxima crecida ordinaria, esto es la llanura de inundación para un periodo de retorno de 10 años. A partir de esta marca se establecen la zona de servidumbre (5m en los que tienen que estar totalmente despejados y accesibles) y la zona de policía (100m en los que hay que respetar una serie de condiciones que faciliten las labores propias de mantenimiento y rescate en el río garantizando visibilidad, accesibilidad...por ello, se prohíben todo tipo de construcciones permanentes) *ver esquema adjunto*. En el caso del río esta superficie supone casi triplicar la que tiene en la actualidad y pasaría de los 132mil m² a 352mil m².

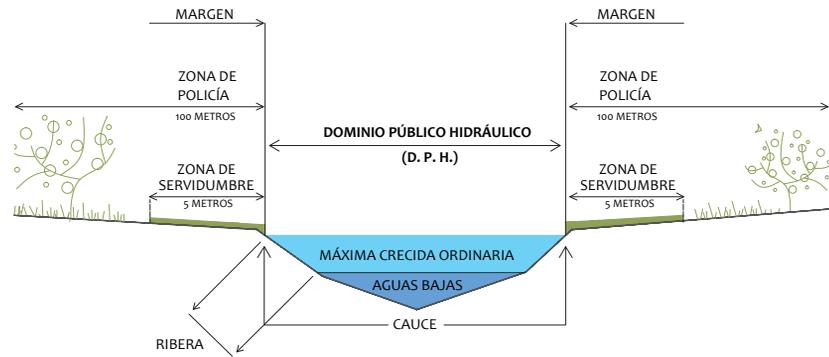
En el caso de los **caminos y carreteras** seguimos lo establecido por la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Fomento y Vivienda y que depende del rango de la

carretera en cuestión. Así, encontramos que siempre una zona de dominio público adyacente (3m en los que no puede haber ningún elemento y deben de ser transitables), zona de servidumbre legal (8m en los que no puede haber elementos que dificulten labores asociadas al uso de la vía) y una zona de afección (25-50m, en función del tipo de vía, en los que no habrá edificación permanente) *ver esquema adjunto*.

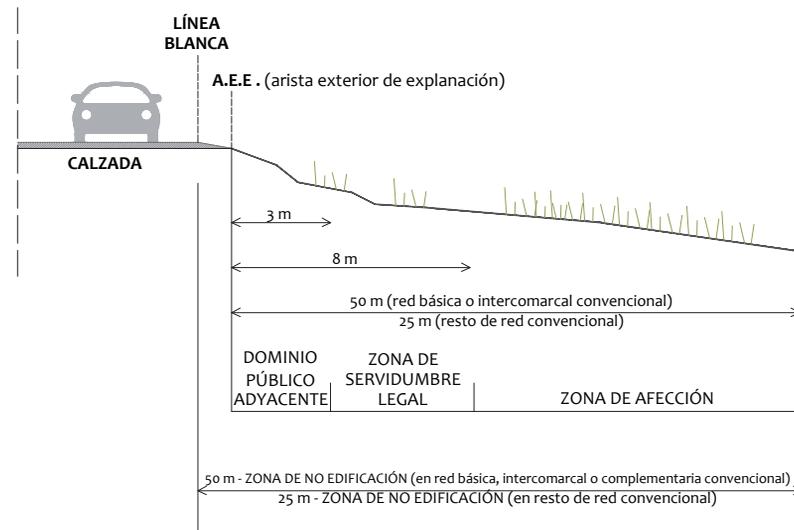
La superficie actual de la carretera es de 165mil m2 que pasarían a ser 214mil al incorporar su dominio.

Junto a estas líneas se muestran los esquemas elaborados a partir de los documentos y organismos antes mencionados y que reflejan de manera gráfica lo que acabamos de recoger.

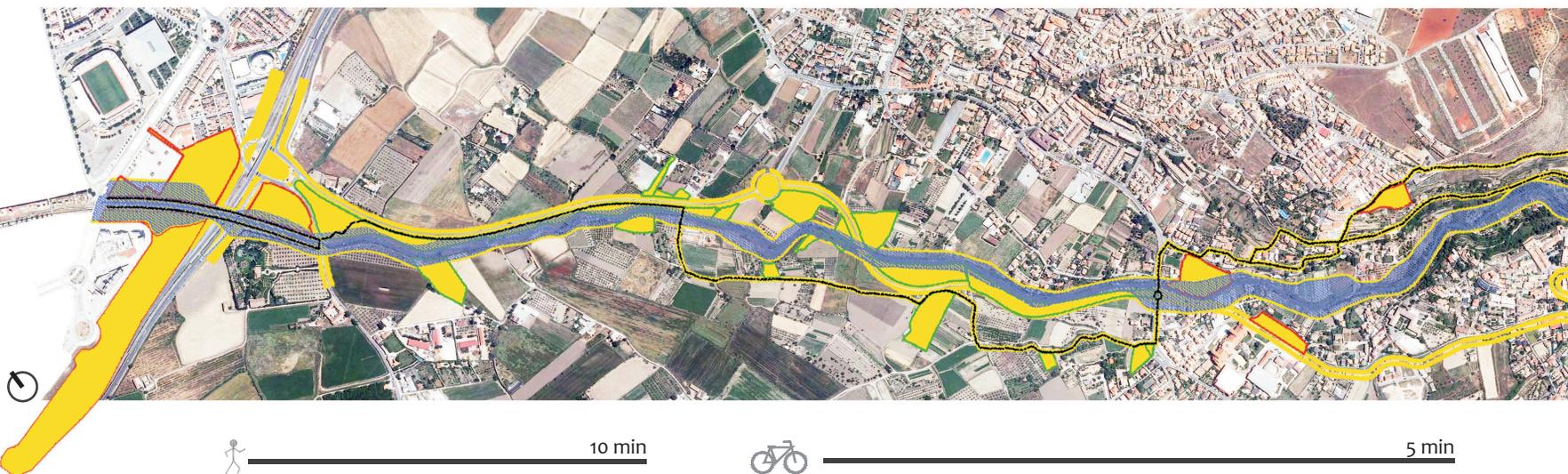
A partir de estos datos se estudia cómo sería el trazado de estos dominios con especial atención a la tipología de parcelas que se ven afectadas ya que algunas de ellas son parcelas rústicas que no tienen cultivo, están en desuso o abandonadas y otras son parcelas urbanas que se encuentran actualmente en la misma condición y que podrían ser de interés para incorporar en posibles intervenciones. Todo esto lo podemos observar resumido en una única imagen en la página siguiente en la que podemos ver los dominios aplicados a todo el pasaje metropolitano del Monachil.



7m. dominio público hidráulico y partes de un río



7n. dominio público viario y partes de una vía convencional



Han sido reflejados gráficamente varios elementos:



El **curso del río** Monachil



La **llanura de inundación** para un periodo de retorno de 10 años



La **zona de servidumbre** del río



El **itinerario** posible en la actualidad



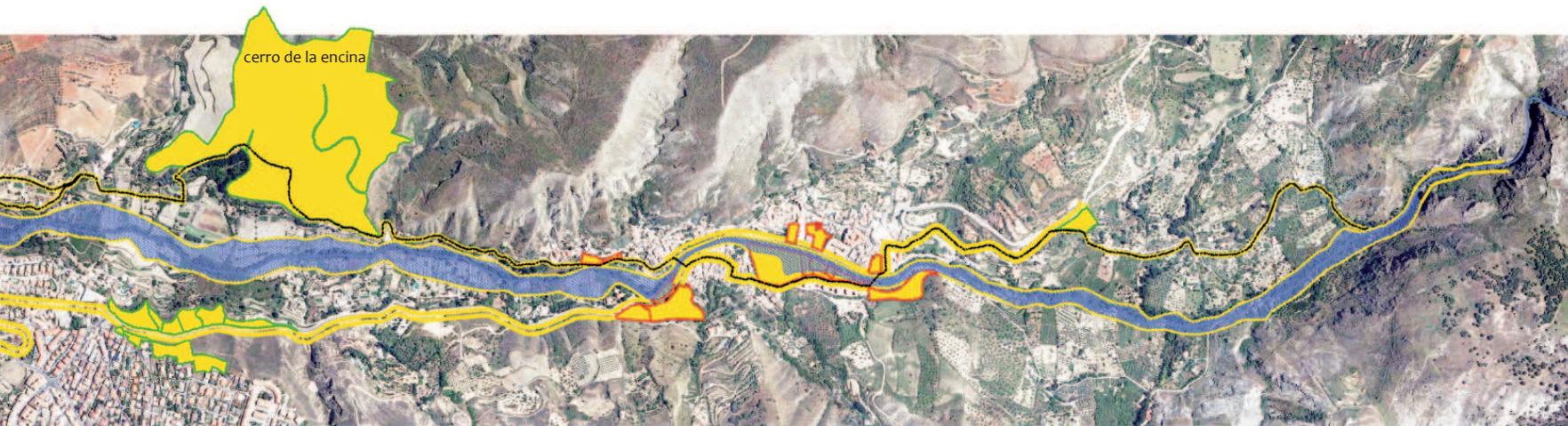
La **carretera** y su servidumbre



Parcelas urbanas afectadas, en desuso actualmente y de interés para su incorporación a este pasaje debido a su localización y posible ubicación de usos



Parcelas rústicas afectadas, en desuso actualmente y que destacan por su interés para posibles intervenciones. Destacar la parcela de mayor dimensión y que ocupan los restos argáricos encontrados.



7.0

En esta imagen queda recogido gráficamente y de manera resumida todo un análisis previo en el que se estudia cuáles son las parcelas que se verían afectadas por los dominios. Se muestra en amarillo toda la superficie que pertenece al itinerario seguido y a los dominios tanto del río (5m en cada margen) como de la carretera (8m en cada margen). El objetivo de este gráfico es delimitar unos ámbitos que puedan ser recorridos libremente de manera agradable generando toda una red que abraza el territorio integrándose en él y estableciendo el sentido de pertenencia a un lugar que

buscamos con el pasaje metropolitano.

Además, como se cuenta en la leyenda, se han incorporado también otros elementos de interés para el proyecto como son las parcelas que se ven afectadas por la franja de dominios pero sólo aquellas que en la actualidad no albergan ningún uso, son eriales o solares en estado de abandono. Destacan de ellas su ubicación y las posibilidades que aportan para poder albergar distintos usos. Entre ellas sobresalen por dimensión la rústica en la que se hayaron los restos argáricos y las urbanas en el borde de Granada lindando con la autovía.

propuestas de intervención

En este último bloque del capítulo vamos a introducir algunas propuestas de intervención sobre el territorio que ayuden a consolidar la idea de pasaje metropolitano.

El resultado ideal sería poder recuperar los dominios legales de cada elemento que componen el pasaje y generar así la continuidad deseada, no obstante, las propuestas que se plantean tratarán de dar respuesta tanto a ese futuro hipotético como a la realidad actual, la de varios itinerarios que se van entrelazando para permitirnos alcanzar nuestro objetivo de avanzar en el terreno. El hecho de plantear una intervención a gran escala que recoja todo el pasaje dotándolo de un tratamiento generalizado es algo difícil de contemplar por varios motivos. Por un lado, son varios los ayuntamientos afectados (Armillá, Granada, Huétor Vega, Cájar y Monachil) y es difícil llegar a un acuerdo en cuanto a las preferencias y prioridades que en este tema tiene cada uno de ellos y, por otro lado, ya hemos comentado la diversidad de espacios que recorre este pasaje y no es la intención realizar un tratamiento generalizado que dé al pasaje una imagen única sino interven-

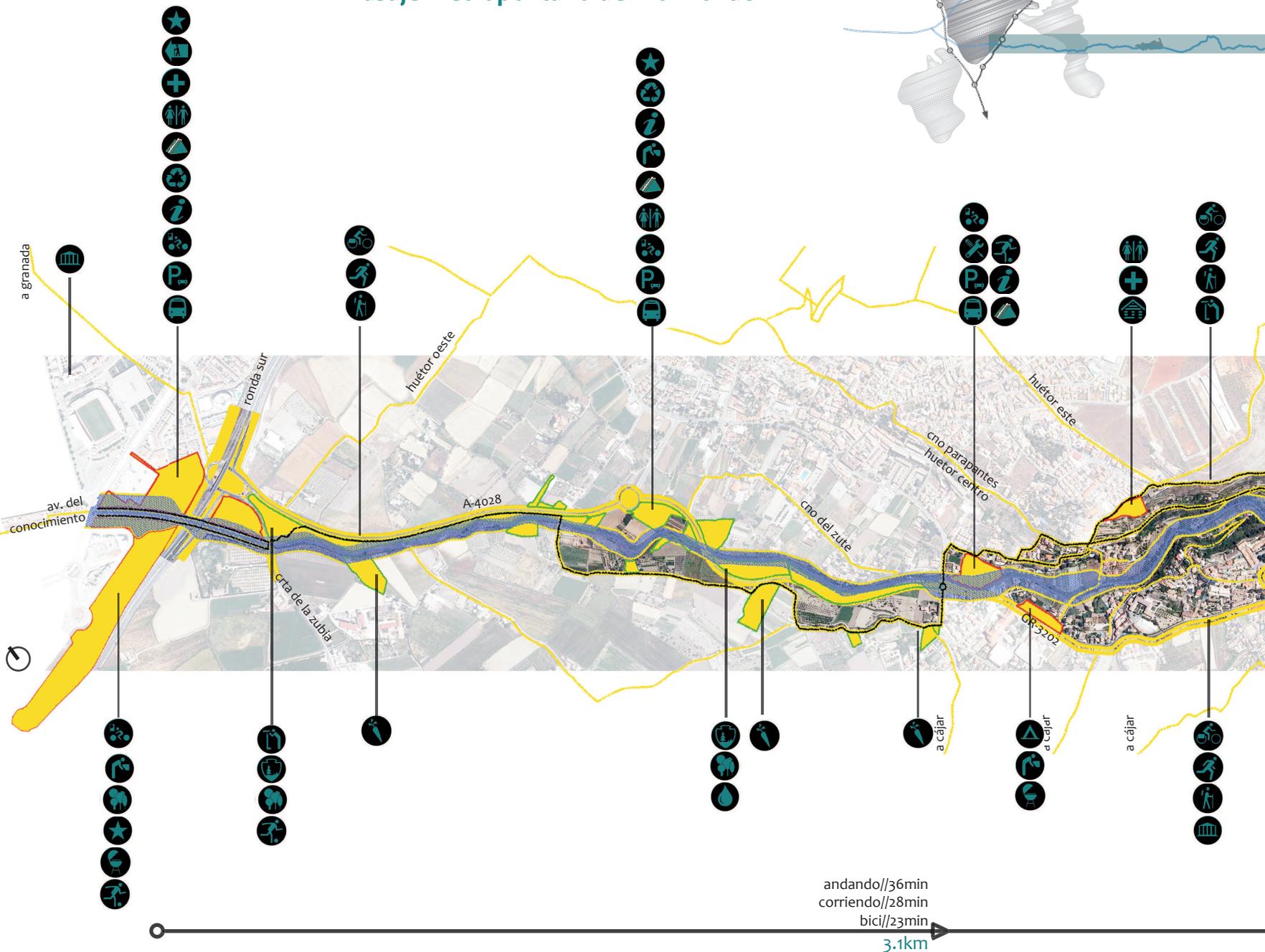
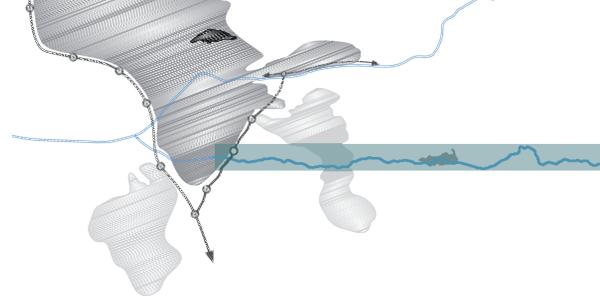
ciones que ayuden a consolidar el pasaje sin transformar su esencia, sin cambiar las características propias de cada territorio y que son las que le dan su valor.

Lo primero que haremos es localizar todas las oportunidades que nos ofrece el pasaje para después estudiar alguna de ellas con más detenimiento. En la página siguiente encontramos un plano en el que recogemos todo lo mencionado. Podría ser la imagen de este pasaje y usarse a modo de plano-guía o información. En él aparecen todos los elementos del pasaje que ya hemos presentado antes y a los que se suman la red de caminos que introducen transversalidad y nuevos recorridos al entorno del pasaje, lo cual lo dota de mayor interés y de nuevos puntos de acceso y acercamiento. Iremos señalando las posibilidades a través de iconos que nos describen la diversidad de usos que va desde actividades, información, lugares de interés, ecología, necesidades básicas, pernoctación y transportes. Todos ellos irán fortaleciendo la carta de intereses que ofrece este pasaje tratando de atraer a la mayoría de personas posible y satisfacer los gustos de los posibles usuarios para que encuentren en este espacio respuesta a su demanda. No debemos olvidar que el uso principal de un pasaje es el de “atajo”, debe de unir dos puntos de la forma más directa posible para agilizar el trayecto y convertirlo en una verdadera

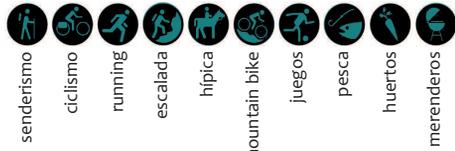
alternativa al transporte rodado. Pero en el caso del pasaje del Monachil es diferente ya que al uso de atajo se unen otros como lúdico-deportivo que pueden completar la oferta de cada municipio, esto ocurre por la peculiaridad de que en su trayecto se crucen hasta cinco términos municipales distintos. Así, debe dar respuesta tanto al usuario que vea en este elemento su vía de comunicación intermunicipal, como al visitante que lo use como espacio deportivo o al que busque en él una forma de ocio en contacto con la naturaleza que complete la oferta de sus municipios a una distancia cercana.

A continuación mostramos la imagen resultado de este análisis propositivo que acabamos de introducir y con el que daremos paso a las propuestas de intervención.

Pasaje metropolitano del río Monachil



actividades



ecología



información



lugares de interés



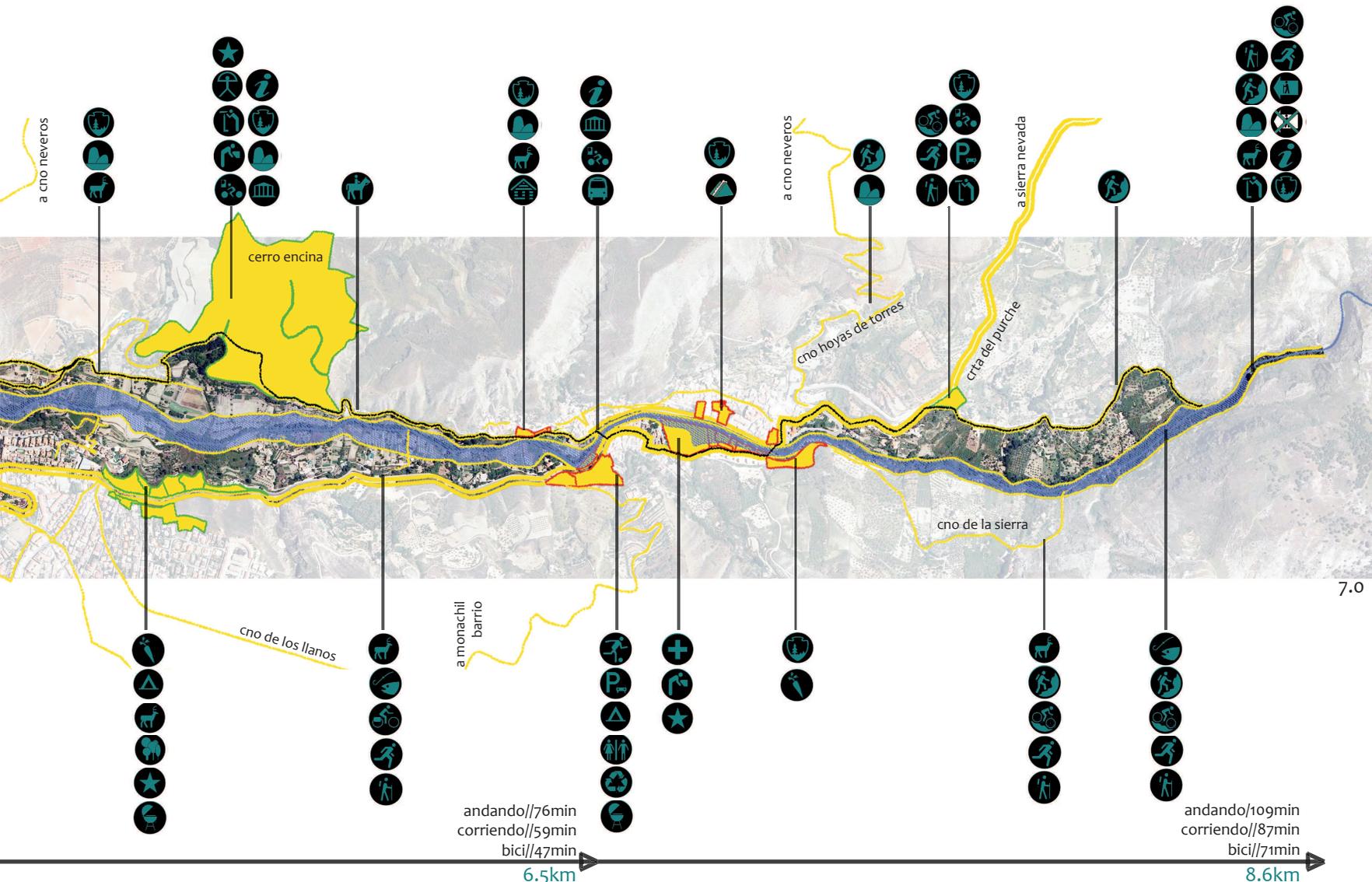
necesidades

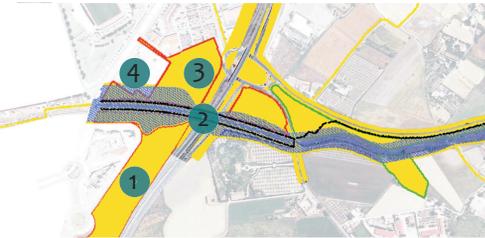
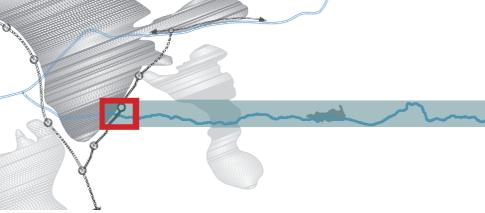


pernoctación



transportes

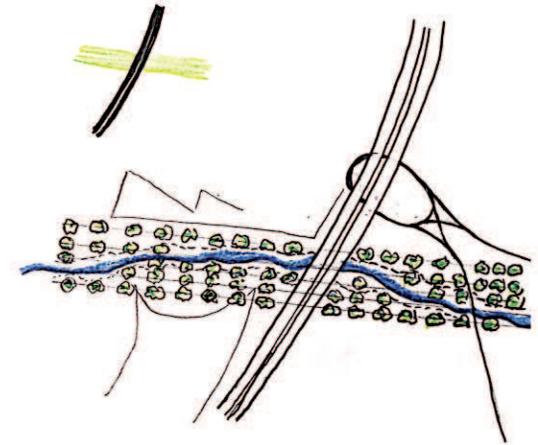




En esta zona de Granada se han concentrado algunos de los hitos deportivos de mayor importancia, pero no son accesibles a la práctica para el público en general. Esta cabecera podría ser un enclave deportivo que refuerce el carácter de esta zona de la capital y es un reflejo de lo que podemos encontrar en la otra cabecera. Además, la autovía es un elemento clave para adquirir visibilidad. Con una intervención potente que marque la linealidad y la direccionalidad del pasaje mediante una arboleda que genere el efecto deseado. El aparcamiento es un elemento clave. En ocasiones puntuales necesita el uso de su cubierta, pero la mayoría del tiempo es un espacio desocupado. Su tratamiento como parque e intercambiador de transporte aportarán un uso esencial a este espacio cabecera de pasaje.

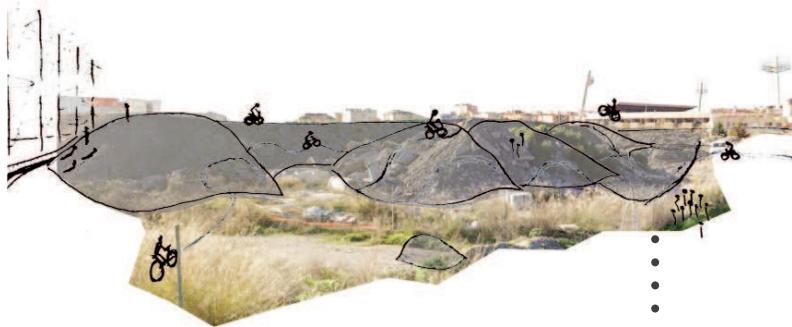


1 Cabecera || zona deportiva, pistas e itinerarios que marcan la esencia de la cabecera.

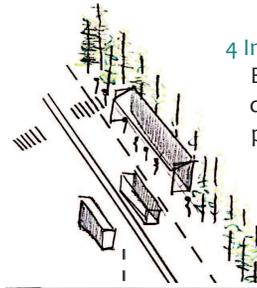


2 Hito en el camino || la vegetación aporta sombra, linealidad y direccionalidad a este punto del pasaje.





3 Colina fluvial y zona skate || aprovechando el montículo existente se genera la zona verde junto al río y el parque/ circuito de skate y bicis



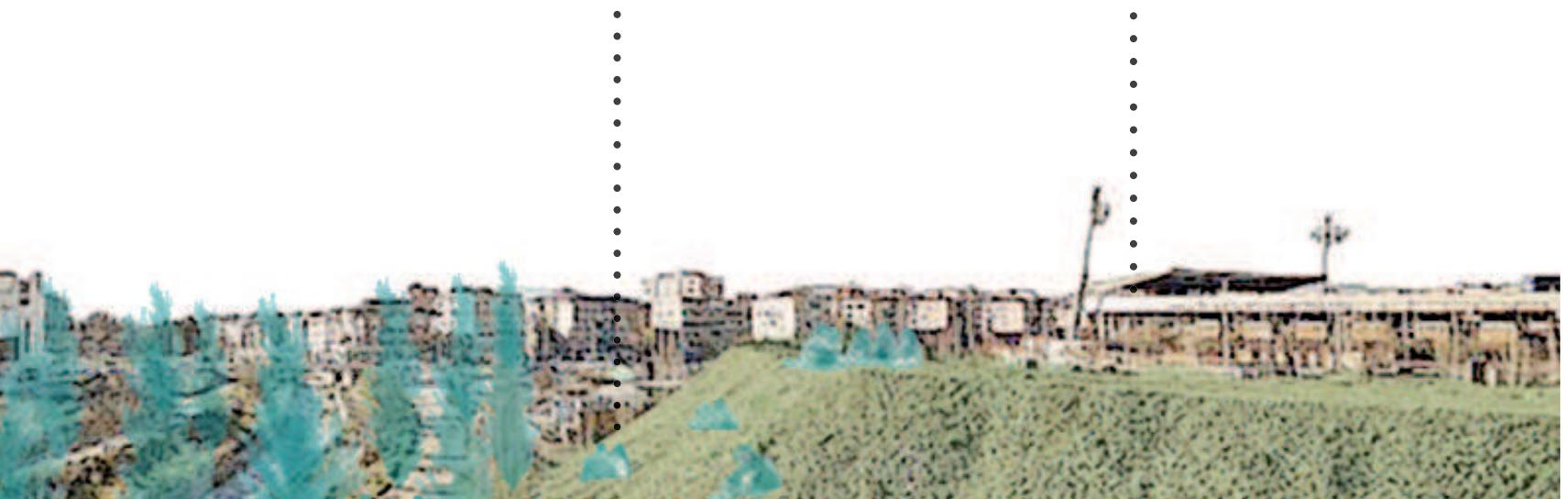
4 Intercambiador || punto clave para la conexión del pasaje. En este espacio se plantea la parada de metro, parada de distintas líneas urbanas y parada también para los metropolitanos. Junto al parking ya existente generan un nudo intermodal y apeadero en la cabecera del pasaje.

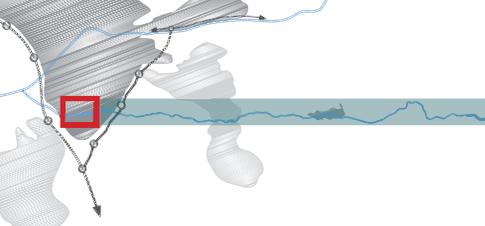


Parking bici || Se plantean unos módulos jaula junto a las salidas del parking que completan la oferta intermodal permitiendo un uso de la bici con seguridad.

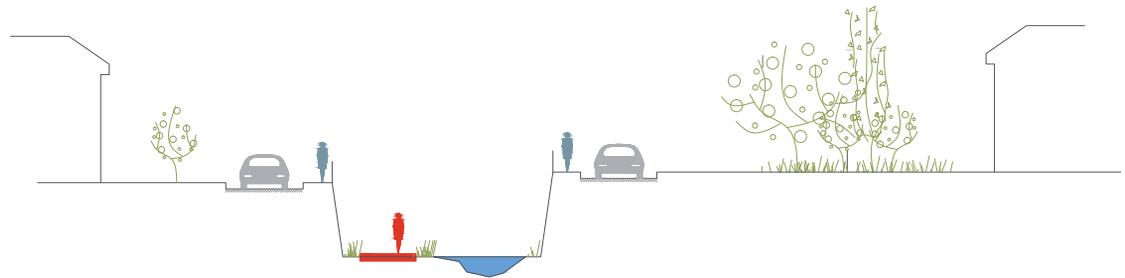
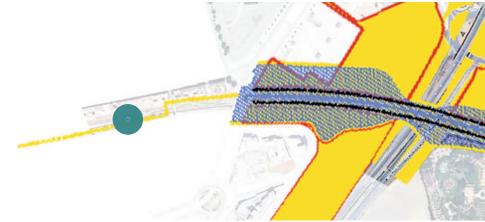


Tratamiento superficie || se plantea un pavimento de adoquines que dejen crecer la vegetación en sus juntas para conseguir un espacio más cálido y práctico.

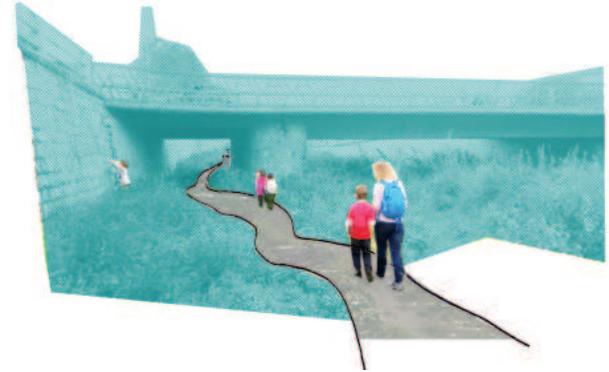




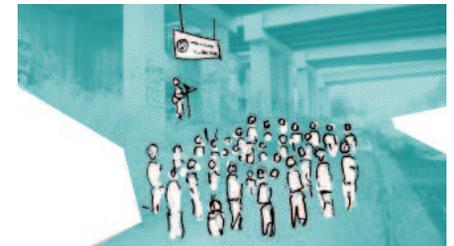
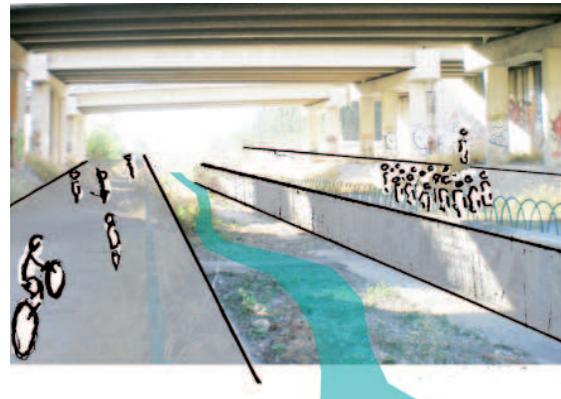
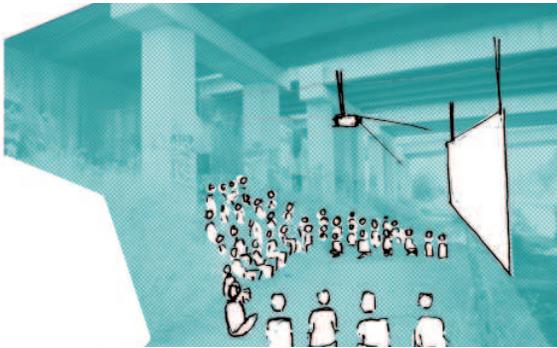
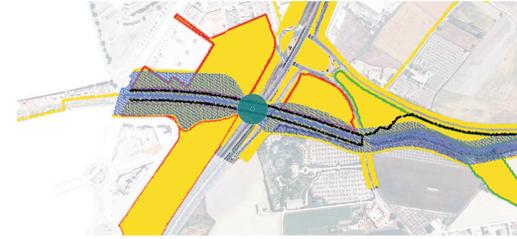
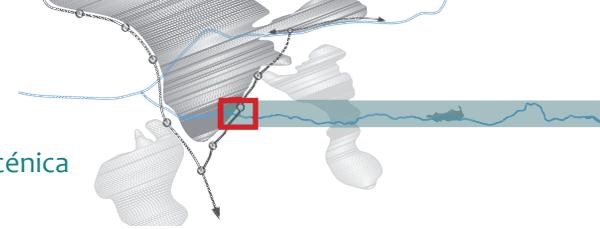
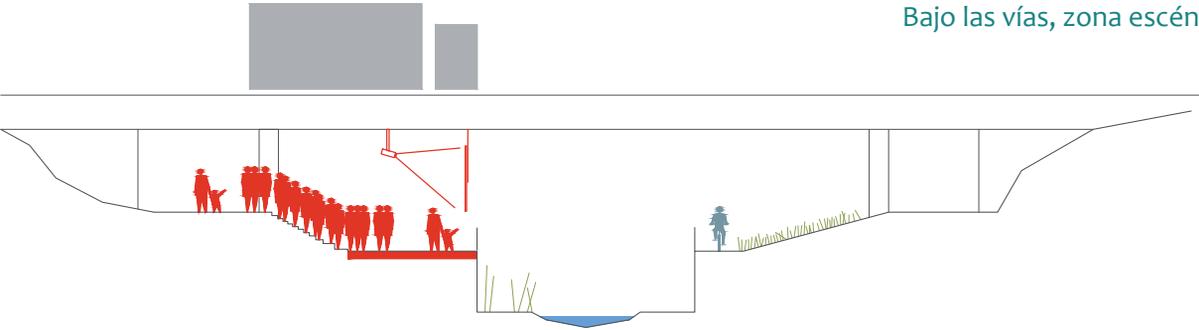
Bajada al río, nuevo itinerario urbano



En su tramo urbano, el río Monachil discurre encajonado artificialmente por la ciudad de Granada. Sin embargo, su paso es aislado al tránsito de la ciudad pues a ambos lados aparecen carriles para coches y el parque y zona de juegos se encuentra separado del río por medio de un carril lo cual genera desconexión e inseguridad. Se plantea como alternativa generar un itinerario dentro del cajón, a la altura del curso del agua y al que se acceda desde diferentes rampas en puntos estratégicos. Esto permitiría un uso mucho más seguro de cara a los usuarios infantiles y un itinerario muy agradable para cualquier persona que desee un recorrido alternativo, en contacto con el río y mucho más atractivo. Sería un espacio peatonal, sin acceso a ningún tipo de vehículo, tampoco bicis.



Bajo las vías, zona escénica



El paso elevado de la autovía sobre el río Monachil genera un espacio bajo vías de gran interés para este pasaje. Muy cercano a la ciudad, es el primer referente atractivo que puede generar flujo en el discurrir del pasaje. Es un espacio agradable, sombreado, con el sonido del río de fondo, con varias alturas, escaleras que pueden servir de grada. Es un espacio ideal para crear una zona escénica en la que poder realizar ensayos/actuaciones para grupos de baile o música, escuela de graffiti o zona expositiva al aire libre. Podrá aprovechar el flujo de personas del pasaje para ofrecer una alternativa cultural.

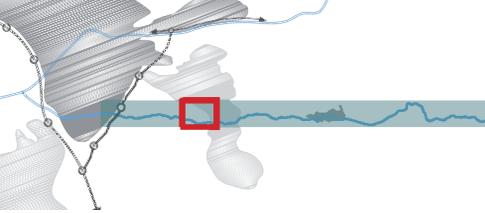
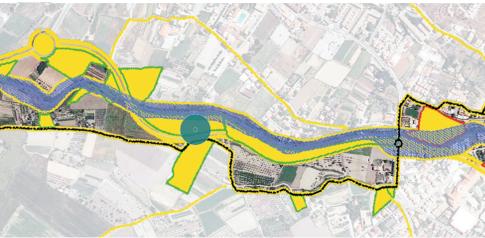
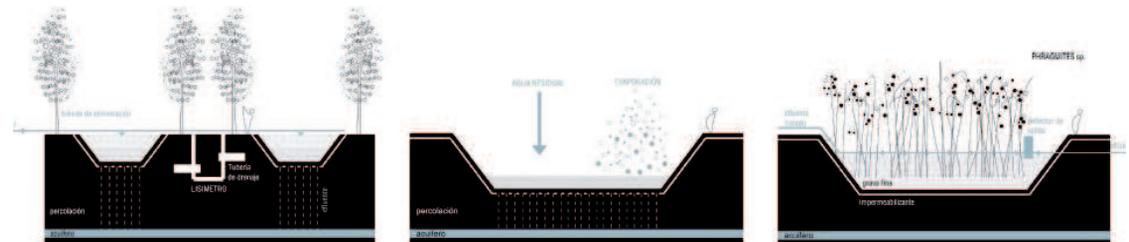
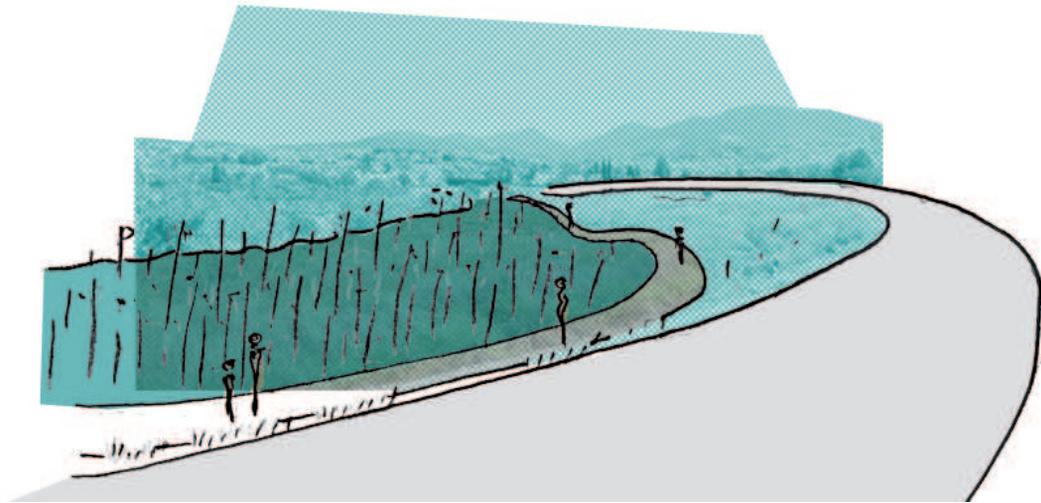


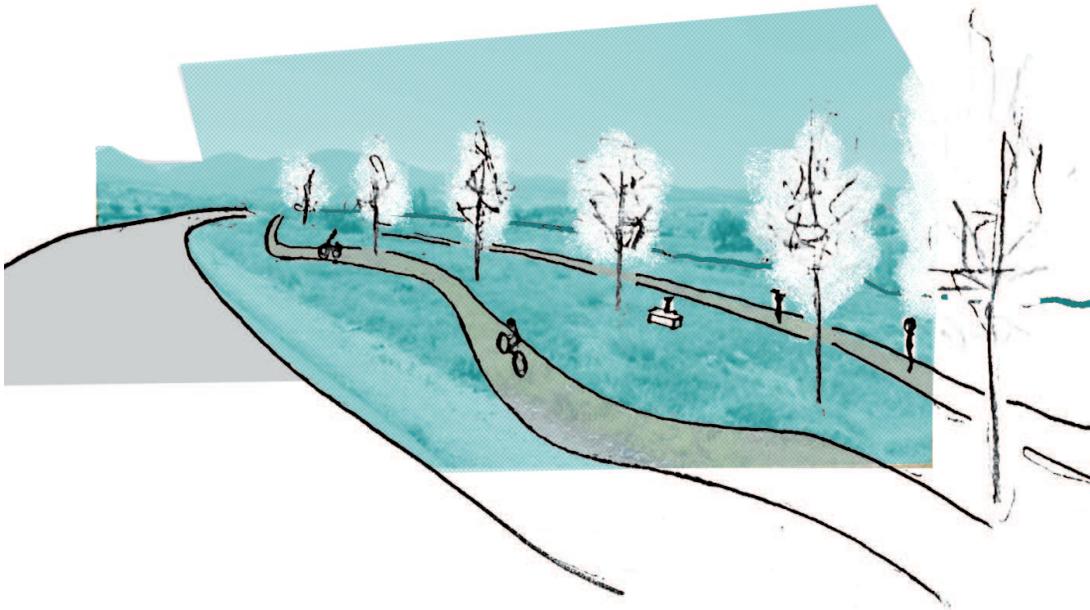
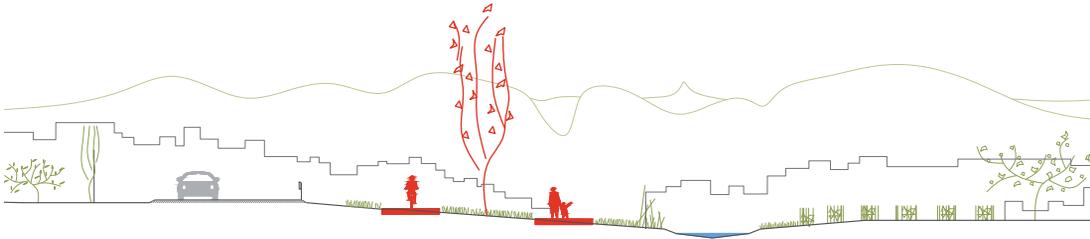
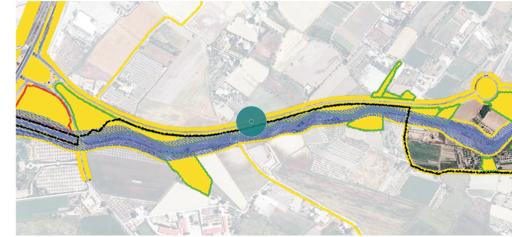
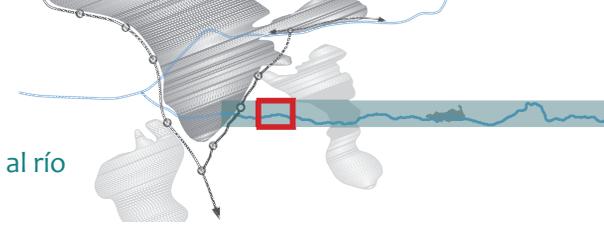
Lámina de agua, depuración alternativa



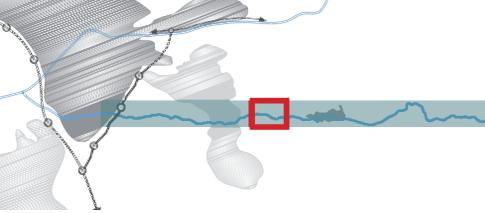
El río Monachil recoge en su discurrir agua procedente del deshielo de sierra nevada, de la lluvia que recorre los barrancos y a ella se suman algunos vertidos del propio municipio de Monachil, que no cuenta con canalización para depurarla. Además de una entubación paralela al río que se podría aprovechar para generar un camino registrable en su superficie, otra alternativa podría ser depurar las aguas de manera natural mediante la introducción de plantas que ayuden en este proceso. Para ello se ha elegido esta parcela que es muy longitudinal y nos permite filtrar las aguas durante un tramo considerable. Estos métodos no producen quizás una depuración total, pero si que limpian el agua de cara a su inminente incorporación al cauce del río Genil.



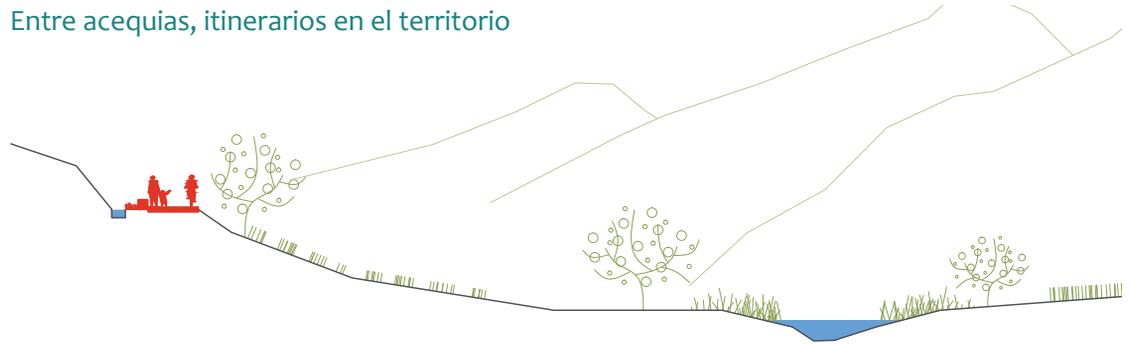
Caminos junto al río



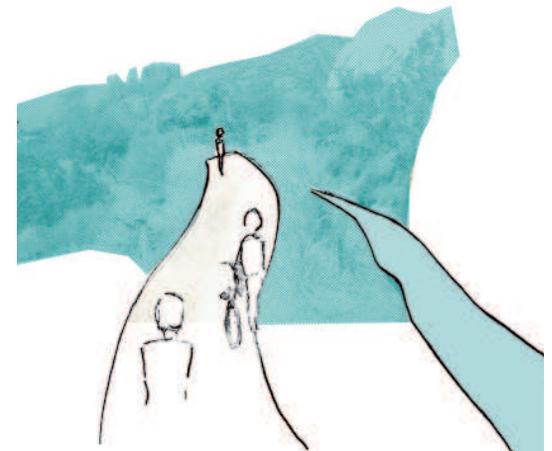
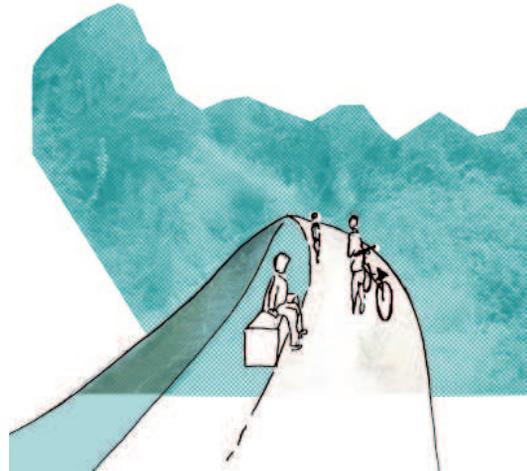
En el discurrir del río Monachil, se producen diversos espacios, entre ellos algunos de acercamiento con la carretera y el itinerario a seguir. Si unimos los dominios de todos ellos se generan espacios de interés que van articulando el pasaje. En esta zona incorporaremos sendas peatonales y otras ciclables que en la medida de lo posible discurrirán por separado dado que son dos velocidades, dos formas de recorrer el pasaje y merecen al menos esta separación que puede ser física o mediante un tratamiento diferenciado del firme. Esta sección se prolongará en el resto del dominio del río permitiendo su recorrido. Su trazado en zonas inundables puede materializarse con elementos que permitan su uso de manera rápida una vez el cauce vuelva a su altura normal.



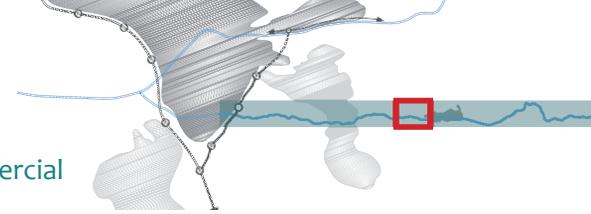
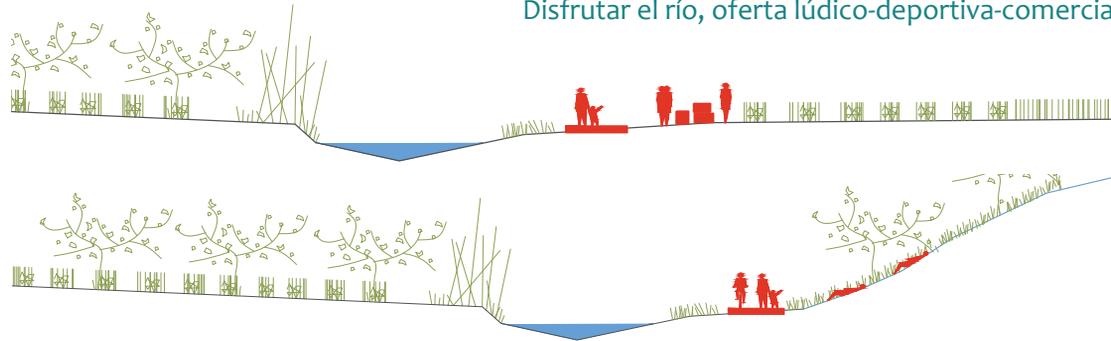
Entre acequias, itinerarios en el territorio



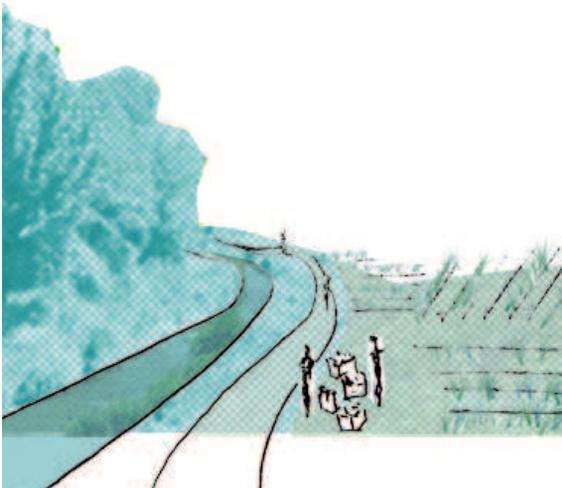
El agua es elemento central de este pasaje y en esta zona en concreto las acequias son protagonistas espaciales, destacan Albaricoque, Estrella y Genital. Todas ellas tienen asociados caminos de mantenimiento que pertenecen a la comunidad de regantes y en ocasiones no son accesibles. Estos caminos paralelos a las acequias son de especial relevancia en el territorio, discurren a una cota superior a la del río y generan unas buenas vistas. Suelen rodearse de vegetación que genera una agradable sombra junto al sonido del agua en la refrescante acequia. Es un trayecto muy recomendable para cualquier público. Trataremos de generar un camino que permita el paso de ciclistas y peatones, siendo conscientes de que no podemos contar con una gran anchura y la velocidad aquí será menor.



Disfrutar el río, oferta lúdico-deportiva-comercial



El dominio público en ocasiones está en contacto con parcelas agrícolas en las que se pueden insertar huertos que se sumen a los ya existentes. El flujo de personas por estos itinerarios, lejos de ser motivo de hurtos genera más seguridad que en la actualidad, pues el paso de personas es más frecuente. Esto puede aprovecharse como zona de intercambio y venta de productos directamente entre el cliente y el hortelano. Esto genera un medio de beneficio para el habitante de los municipios que pertenecen al pasaje. Esto que puede empezar de manera espontánea puede acabar como una iniciativa colectiva que genere días de mercadillo e intercambio y que serán otro atractivo más para el pasaje metropolitano.





8. Conclusiones

Granada y su área metropolitana se entienden en la actualidad como un espacio de proximidad ampliada, sus habitantes así lo perciben y es algo que subyace en la manera de concebir todo lo asociado a la movilidad en este territorio. Nos encontramos ante una ciudad que es consciente de este hecho y ha detectado los lugares de oportunidad que se encuentran en las periferias y busca convertirlos en la nueva centralidad, en los nuevos puntos de encuentro cívicos y urbanos. Sin embargo las respuestas que se dan parecen generarse a dos tiempos; por un lado, se ha dado una respuesta rápida a las conexiones rodadas que generen proximidad y contribuyan en el uso de estos nuevos ágoras metropolitanos, pero, por otro lado, no se han buscado con la misma inquietud otras alternativas no rodadas.

Esta es la causa que puede explicar que los habitantes de la Gran Granada sean conscientes de que viven en un área de proximidad pero la imagen que tienen asociada a este espacio es solamente una vinculada al coche o similares. Y esto hace que cualquier medio no motorizado genere una primera actitud de rechazo de la población debido al desconocimiento de viabilidad es-

pacio-temporal del trayecto. En ocasiones por falta de medios físicos que permitan una movilidad segura y en la mayoría de casos por falta de una concienciación sobre la posibilidad de alternativas. Consolidar los elementos físicos que permitan esta conexión espacial, por un lado, e informar de los beneficios y cualidades de estos, por otro lado, deben de ser las prioridades a la hora de abordar este espacio.

Ante el territorio, ante la gran escala, no son necesarios proyectos de esa dimensión; lo que realmente necesitamos son objetivos de gran escala y estos pueden materializarse de manera multiescalar (desde grandes intervenciones a otras que en esa escala puedan parecer insustanciales). Es por esto que no nos vale el planeamiento al uso sino detectar aquellos ‘no-lugares’ que consiguen aportar singularidad a cada territorio y pensar de qué manera pueden ponerse en carga.

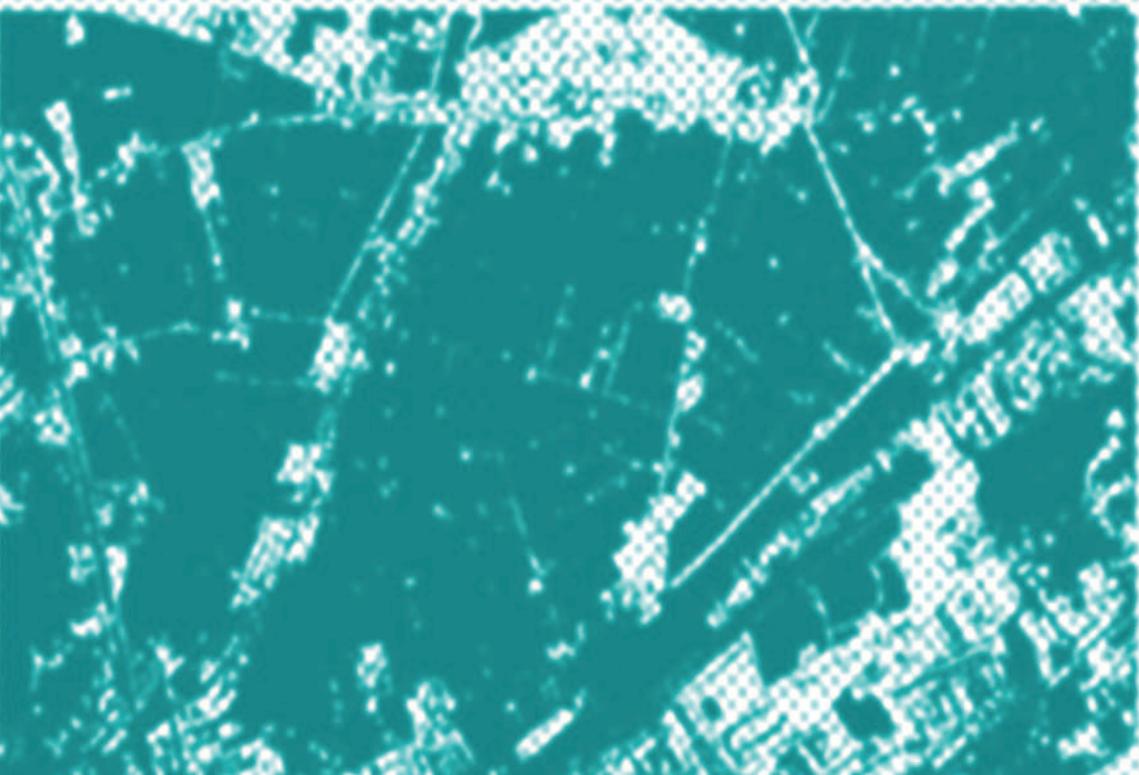
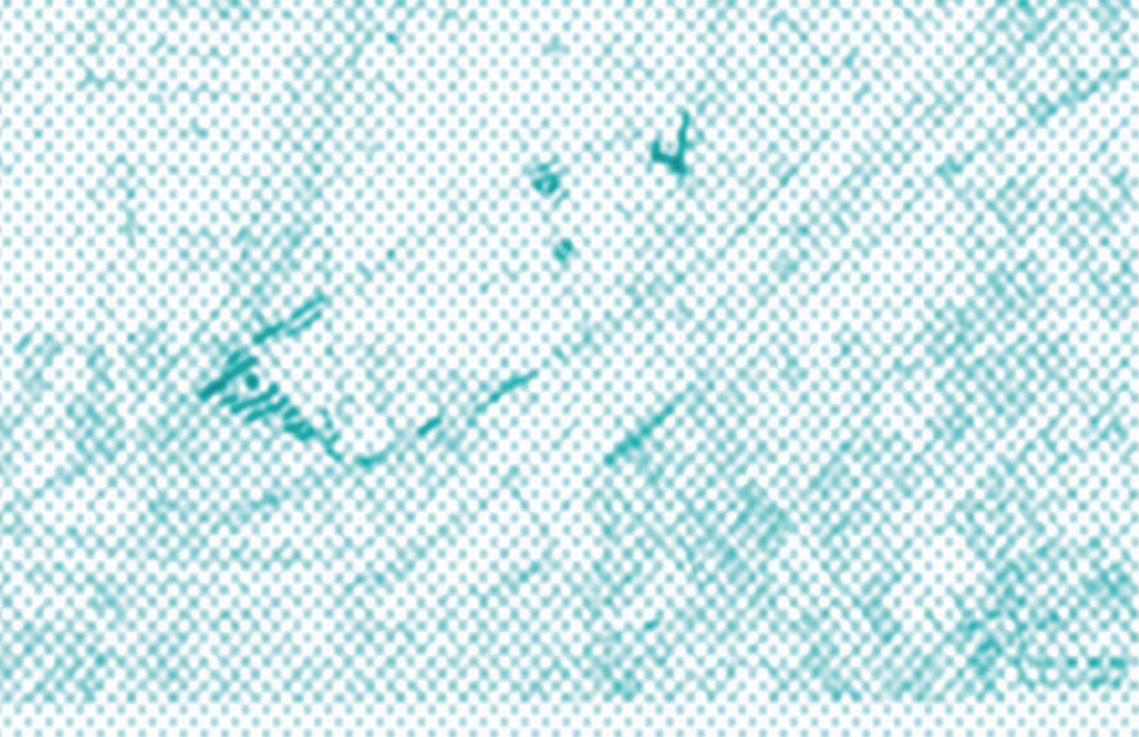
Granada y su área metropolitana cuentan con elementos y patrimonio más que suficiente de cara a poner en valor todo su territorio. Una extensa red hídrica que mediante ríos, arroyos y acequias consigue re-

gar su gran superficie de cultivos que marcan la imagen más característica de este territorio, a ellos se suman caminos, cañadas y veredas que en su día recogieron el discurrir de diferentes culturas y personalidades y que hoy son el reflejo de la historia de estos espacios. Pero la Gran Granada necesita proyectos que logren ensalzar estos aspectos forjando, por ejemplo, vínculos campo-ciudad que consigan satisfacer necesidades básicas.

_Los pasajes metropolitanos son una alternativa al transporte motorizado y en la Gran Granada suponen un complemento a la movilidad en el ámbito de proximidad ampliada y una nueva manera de concebir y sentir el territorio. En el desarrollo de este trabajo he podido comprobar que es un tema de interés general para gran parte de la población y que en la actualidad existe una demanda de espacios lúdico-deportivos vinculados a la naturaleza que está en auge. Los pasajes son una buena forma de dar respuesta a esta demanda y aunar fuerzas para poner en valor elementos naturales y/o antropizados que conforman el territorio.

Existen programas y fondos destinados a este tipo de iniciativas, como se ha mostrado en el trabajo ha habido diferentes intentos de poner en marcha iniciativas en este ámbito (desde planes especiales, como el de la vega, hasta el planes directores, como el de caminos). Sin embargo hay una falta de entendimiento a la hora de poder llevarlos a cabo y que viene producida por la multitud de organismos y entidades de muy diversa índole que se ven afectadas y que dificultan poder llegar a acuerdos. La manera de intervenir ha de ser mediante grandes objetivos que consigan aunar fuerzas, tratando de dar respuesta a todos los particulares mediante la pequeña escala.

_Este proyecto es un ejemplo de trabajo multidisciplinar donde la arquitectura y especialmente el urbanismo tienen mucho que aportar, pero sin olvidar que el resultado tiene que ser fruto de un trabajo colaborativo en el que participan técnicos y especialistas de muchos ámbitos y donde la población local y futuros usuarios también tienen mucho que decir. Todos han sido piezas de este puzle y no se puede entender un trabajo de esta índole sin esta colaboración.



Wipac is a...
Bris is a...

Wipac is a...

Wipac is a...
Bris is a...

Wipac is a...
Bris is a...

Wipac is a...
Bris is a...

Bris is a...

Bris is a...
Wipac is a...



9. Referencias

bibliografía y artículos
créditos de imágenes

bibliografía y artículos

- [1] **KOOLHAAS**, Rem (2014): *¿Qué fue del urbanismo?* en *Acerca de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [2] **TABUCCHI**, Antonio (1988): *La línea del horizonte*, Anagrama.
- [3] **SECCHI**, Bernardo y **VIGANÒ**, Paola (2013): *Le Grand Paris une ville preuse et une métropole horizontale*, Atelier International du Grand Paris, París.
- [4] **MARTÍ ARÍS**, Carlos (2006): *De la periferia urbana a la ciudad policéntrica* en *Habitabilidad y ciudad*. Escuela Técnica Superior de Sevilla, Sevilla.
- [5] **FORMAN**, Richard T.T. (2004): *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [6] **SECCHI**, Bernardo y **VIGANÒ**, Paola (2013): *Le Grand Paris une ville preuse et une métropole horizontale*, Atelier International du Grand Paris, París.
- [7] **SIEVERTS**, Thomas (2015): *Paisajes intermedios: una interpretación del “zwischenstadt”*, Promotora Cultural Malagueña, Granada.
- [8] **SECCHI**, Bernardo y **VIGANÒ**, Paola: *Antwerp*, extraído de la memoria del proyecto Theaterplein.
- [9] **SECCHI**, Bernardo y **VIGANÒ**, Paola: *Antwerp*, extraído de la memoria del proyecto Theaterplein.
- [10] **MAC HARG**, Ian L. (2000): *Proyectar con la naturaleza*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [11] **VENTURI**, Robert (1974): *Complejidad y contradicción en arquitectura*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [12] **OLMSTED**, Frederick L. (1870): *Public parks and the enlargement of Towns*, American Social Science Association Address, Boston.
- [13] **SIEVERTS**, Thomas (2015): *Paisajes intermedios: una interpretación del “zwischenstadt”*, Promotora Cultural Malagueña, Granada.
- [14] **BATLLÉ**, Enric (2011): *El jardín de la metrópoli*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [15] **SIEVERTS**, Thomas (2015): *Paisajes intermedios: una interpretación del “zwischenstadt”*, Promotora Cultural Malagueña, Granada.
- [16] **BATLLÉ**, Enric (2011): *El jardín de la metrópoli*, Gustavo Gili, Barcelona.

- [17] **DE SOLÀ-MORALES**, Manuel (2004): *Ciudades y esquinas urbanas*, Lundweg, Barcelona.
- [18] **COLLOVÀ**, Roberto (1987): *Una calle hecha de esquinas* en revista UR.
- [19] **LYNCH**, Kevin (1985): *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [20] **OLMSTED**, Frederick L. (1982): *Biography*, JE Todd
- [21] **FORMAN**, Richard T.T. (2004): *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [22] **SENNETT**, Richard: *La ciudad abierta* en revista *Pensamiento Urbano*.
- [23] **GÓMEZ ORDÓÑEZ**, Jose L. (2003): *Puentes solidarios* en *Ingeniería y Territorio* nº65 puentes urbanos.
- [24] **FORMAN**, Richard T.T. (2012): *corredores verdes ecológicos* en *Paisea* 030.
- [25] **NOGUÉ**, Joan: *Paisaje e identidad* en *Paisea* 020
- [26] **SABATÉ**, Joaquin (2004): *De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje* en *ID_ensayos*.
- [27] **SABATÉ**, Joaquin y **BENITO**, Paz: *Paisajes culturales y proyecto territorial: un balance de treinta años de experiencia* en *ID_Ensayos*.
- [28] **VV.AA.** (2000): *Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa*, Asociación Europea de Vías Verdes, Namur-Bélgica.
- [29] Extraído del programa-documental *vive la vía*, en la2 de tve.
- [30] **VV.AA.** (2014): *Impacto económico y social del programa de caminos naturales*, Ministerio de agricultura, alimentación y medio ambiente.
- [31] **ZAHONERO**, Anna (2012): *El proyecto de la conectividad* en *Paisea* 030.
- [32] **BATLLÉ**, Enric (2011): *El jardín de la metrópoli*, Gustavo Gili, Barcelona.
- [33] **MARTÍ ARÍS**, Carlos (2006): *De la periferia urbana a la ciudad policéntrica* en *Habitabilidad y ciudad*. Escuela Técnica Superior de Sevilla, Sevilla.
- [34] **LAVADINHO**, Sonia (2014): *Dinámicas de proximidad en la ciudad: ideas para la transformación urbana* en *ciudades* 17.
- [35] **VV.AA.** (2015): *Passatges metropolitans: una mirada als projectes metropolitans des de la petita escala*, AMB, Barcelona.
- [36] Visor de uso público a través de la web www.ideandalucia.com
- [37] Datos obtenidos de la consulta sobre Granada en www.wikipedia.es [consultada en julio 2016].
- [38] Noticia extraída del periódico *Ideal* de Granada en su edición del día 30 de mayo de 2016.
- [39] **VV.AA.** (2012): *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada*, Área de movilidad del Ayuntamiento de Granada. De consulta pública en www.movilidadgranada.com

- [40] **VV.AA.** (2010): *Plan director de caminos naturales en la vega de Granada*, Área de obras, servicios y desarrollo de la Delegación de medio ambiente, Granada.
- [41] **VV.AA.** (2015): *Plan especial de la Vega de Granada*, Consejería de medio ambiente y ordenación del territorio, Granada.
- [42] **LUOT** Laboratorio de urbanismo y ordenación del territorio (2010): *Ordenación del espacio fluvial del río Genil*, Confederación hidrográfica del Guadalquivir, Granada.
- [43] **ZURITA**, Eduardo (2016): *Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. La vega de Granada*, Tesis, Universidad de Granada.

FORMAN R., DRAMSTAD W. y OLSON J. (1996): *Landscape ecology principles in landscapes architecture and land-use planning*, Harvard University Graduate School of Design, Cambridge.

MEIJSMANS, Nancy (2010): *Designing for a region*, SUN, Amsterdam.

CABRERA, David (2010): *Figuraciones de la ciudad región de Granada*, Tesis, Universidad de Granada.

CCRS Architectes: *Pla director del Ter i del patrimoni industrial*, publicación digital, Ajuntament de Manlleu.

webs

__ “Parques sin Fronteras”: el plan de Nueva York para hacer parques más accesibles (plan-propuesta)

[<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/01/24/parques-sin-fronteras-el-plan-de-nueva-york-para-hacer-parques-mas-accesibles/>]

__ Intervención del río Fucha en Bogotá (concurso 2015) MOBO Architects, Ecopolis y Concreta

[<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/02/06/primer-lugar-concurso-publico-de-ideas-para-intervencion-del-rio-fucha-en-bogota/>]

__ Corredor Verde del centro direccional de Cerdanyola (concurso)

[http://www.azpaisatge.com/concursos/album/corredor_verd?p=1]

__ Nueva política para recuperar los ríos (noticia-prensa)

[<http://www.ideal.es/granada/201512/17/podemos-propone-nueva-politica-20151217155654.html>]

Rutas para andar y pedalear desde Metrosur Madrid(documento informativo)

[http://www.crtm.es/media/148321/5_rutas_para_andar_y_pedalear_desde_metrosur.pdf]

Parking ciclista

[<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/12/estocolmo-disena-un-estacionamiento-para-700-bicicletas-y-ni-un-solo-auto-movil/>]

Recuperación del sena en la candidatura de parís 2024

[<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/18/paris-lanza-candidatura-para-los-jj-oo-2024-con-plan-que-permitiria-nadar-en-el-sena/>]

Intermodalidad transporte público cuba

[<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/29/ciclobuses-la-opcion-intermodal-en-el-transporte-publico-de-cuba/>]

Ciudades y movilidad sostenible 7 realidades

[<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/06/26/7-ciudades-que-están-reinventando-la-movilidad-para-mejorar-la-calidad-de-vida-urbana/>]

créditos de imágenes

Imágenes portada de capítulo:

1_ imagen propia del autor

2_ imagen base obtenida de www.pensandoelterritorio.com

3_ imagen propia del autor

4_ imagen propia del autor

5_ imagen propia del autor

6_ imagen base “granada y sus alrededores” Dalmau, 1857. Archivo histórico de Granada

7_ imagen base obtenida de www.otragranada.org

8_ imagen propia del autor

9_ imagen base obtenida de COLLOVÀ, Roberto (1987): *Una calle hecha de esquinas* en revista UR.

capítulo 4

4a-4g_ esquemas de elaboración propia
4h_ [www.metropolismag.com]
4i_ [www.archittetura.it]
4j_ [www.archidialog.com]
4k_ [www.slideshare.net]
4l_ [www.encyclopedia.org]
4m_ [www.wikipedia.es]
4n_ [www.search.credoreference.com]
4ñ_ [www.nycgovparks.com]
4o_ [www.dearq.uniandes.edu.co]
4p_ [www.dialnet.unirioja.es]
4q_ [www.slideshare.net]

capítulo 5

5a_ [extraído de paisea 030]
5b_ [www.slideshare.net]
5c_ [extraído de “Landscape ecology principles in landscape architecture” R. TT. Forman]
5d_ [www.infohuevar.es]
5e_ [www.civico.com]
5f_ [www.ces.fau.edu]
5g_ [www.unono.net]
5h_ [www.nevasport.com]
5i_ [www.blogdruta.com]
5j_ [extraído de los paneles presentados para la candidatura de capitalidad cultural 2016]
5k_ [extraído de los paneles presentados para la candidatura de capitalidad cultural 2016]
5l_ [www.chimevapor.wordpress.com]
5m_ [www.viasverdesandalucia.blogspot.com]
5n_ [www.escapadarural.com]
5ñ_ [www.caminodelcid.org]
5o_ [www.triatarfe.com]
5p_ [www.caminodesantiagooescribano.wordpress.com]
5q_ [www.aisghuelva.es]
5r_ [www.senderismoenlasierradecordoba.blogspot.com]
5s_ [www.magrama.es]
5t_ [www.scoopnest.com]
5u_ [www.diariorural.com]
5v_ [www.google.maps.com]
5w_ [www.google.maps.com]

capítulo 6

- 6a_ [“país de Granada”, Francisco Fernández Navarrete, 1970. Archivo de la provincia franciscana de Catalunya, extraída de “figuraciones de la ciudad región de granada” de David Cabrera]
- 6b_ [extraído de: Plan director de caminos naturales en la vega de Granada, VV.AA (2010), área de obras, servicios y desarrollo de la Delegación de medio ambiente, Granada.]
- 6c_ [extraído de: Plan director de caminos naturales en la vega de Granada, VV.AA (2010), área de obras, servicios y desarrollo de la Delegación de medio ambiente, Granada.]
- 6d_ [extraído de: Plan director de caminos naturales en la vega de Granada, VV.AA (2010), área de obras, servicios y desarrollo de la Delegación de medio ambiente, Granada.]
- 6e_ [extraído de: Plan director de caminos naturales en la vega de Granada, VV.AA (2010), área de obras, servicios y desarrollo de la Delegación de medio ambiente, Granada.]
- 6f_ [extraído de: Plan especial de la Vega de Granada, VV.AA. (2015), consejería de medio ambiente y ordenación del territorio.]
- 6g_ [extraído de: Plan especial de la Vega de Granada, VV.AA. (2015), consejería de medio ambiente y ordenación del territorio.]
- 6h_ [extraído de: Plan especial de la Vega de Granada, VV.AA. (2015), consejería de medio ambiente y ordenación del territorio.]
- 6i_ [extraído de: Plan especial de la Vega de Granada, VV.AA. (2015), consejería de medio ambiente y ordenación del territorio.]
- 6j_ [extraído de: Ordenación del espacio fluvial del río Genil, LUOT Laboratorio de urbanismo y ordenación del territorio (2010), Confederación hidrográfica del Guadalquivir, Granada.]
- 6k_ [extraído de: Ordenación del espacio fluvial del río Genil, LUOT Laboratorio de urbanismo y ordenación del territorio (2010), Confederación hidrográfica del Guadalquivir, Granada.]
- 6l_ [extraído de: Ordenación del espacio fluvial del río Genil, LUOT Laboratorio de urbanismo y ordenación del territorio (2010), Confederación hidrográfica del Guadalquivir, Granada.]
- 6m_ [extraído de: Ordenación del espacio fluvial del río Genil, LUOT Laboratorio de urbanismo y ordenación del territorio (2010), Confederación hidrográfica del Guadalquivir, Granada.]
- 6n_ [extraído de: Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. La vega de Granada, ZURITA Eduardo (2016), Tesis, Universidad de Granada.]
- 6ñ_ [extraído de: Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. La vega de Granada, ZURITA Eduardo (2016), Tesis, Universidad de Granada.]
- 6o_ [extraído de: Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. La vega de Granada, ZURITA Eduardo (2016), Tesis, Universidad de Granada.]
- 6p_ [extraído de: Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. La vega de Granada, ZURITA Eduardo (2016), Tesis, Universidad de Granada.]
- 6q_ [www.juntadeandalucia.es información descargable sobre el PAB en Granada]
- 6r_ [extraído de: Plan especial de la Vega de Granada, VV.AA. (2015), consejería de medio ambiente y ordenación del territorio.]
- 6s_ [extraído de: Plan especial de la Vega de Granada, VV.AA. (2015), consejería de medio ambiente y ordenación del territorio.]
- 6t_ [www.juntadeandalucia.es información descargable sobre el PAB en Granada]
- 6u_ [“granada y sus alrededores” Dalmau, 1857. Archivo histórico de Granada]

capítulo 7

7.o_[elaboracion propia a partir de la ortofotografía aerea de www.iberpix.es]

7a-7k_[cedidas por auguria taller de urbanismo]

7l_[www.blog.fuertehoteles.com]

7m_[elaboracion propia a partir del real decreto legislativo 1/2001]

7n_[elaboracion propia a partir de Junta de Andalucía, consejería de fomento y vivienda]

El resto de imágenes-propuesta son de elaboración propia del autor.

