

Título:

INFRAESTRUCTURAS PARA LA COMPRENSIÓN: LA CALLE CIUDAD. EL CAMINO DE RONDA COMO NUEVO MOTOR ECONÓMICO Y CULTURAL DE GRANADA.

Autor:

JUAN LUIS RIVAS NAVARRO, DOCTOR ARQUITECTO. Profesor Ayudante Doctor del Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Granada.

Resumen:

Se analiza la ciudad desde la óptica de una de sus más importantes calles. La evolución de la ciudad ha sido paralela a la construcción en el último siglo de esta arteria fundamental de su estructura y su significado. Nuevas cartografías como método de aproximación a la calle ciudad: una forma esencial que precisa del reconocimiento de sus entramados relacionados, y de la asunción de las bondades urbanas del objeto, como marco para la activación de funciones, para la implantación de empresas y la conexión del conjunto. El trabajo con esta infraestructura establece un equilibrio entre intuición e información, entre crítica y objetividad, atravesando campos generales y locales del urbanismo. Se reconstruyen y se amplían las fronteras del elemento "calle", secuencias o travesías que narran la ciudad, al mismo tiempo que la conectan y la construyen. ¿Será la implantación del metro este impulso definitivo? Una construcción en red, donde los sistemas se retroalimentan: infraestructuras para la comprensión que canalizan el desarrollo: una nueva cultura de lo urbano que impulse la compatibilidad de la ciudad peatonal y turística o residencial de calidad, con la ciudad de los negocios, la innovación y las actividades.

1. FRAESTRUCTURAS PARA LA COMPRENSIÓN

"Proyectos-directriz" de referencia

2. LA CALLE CIUDAD

La infraestructura como sección urbana

Definición de calle ciudad

La visión de Granada en el contexto de una tesis

3. EL CAMINO DE RONDA: CALLE CIUDAD DE GRANADA

¿Cómo es esta traza?

La perspectiva local

1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA COMPRESIÓN

Las ciudades tienen una forma sustentante, existen elementos que son la base del crecimiento: la forma urbis. El resto de los elementos del plano son formas secundarias de las primeras, o subsidiarios de ellas. La discusión sobre estos elementos se centra en la concatenación de episodios claves, de esquinas valiosas, de arquitecturas trascendentes, en un conjunto integrado de piezas cruciales o proyecciones de la ciudad que lejos de simplificar, llevan consigo todo su significado, se mezclan con las demás en una especie de babel urbana sublimación del conjunto.

Incluidas en esta forma sustentante podemos reconocer con frecuencia determinadas trazas que suponen direcciones dominantes de la forma. La reducción de los elementos de un plano - reflejo de un territorio real- a elementos lineales, nos obliga a entender las líneas como vectores no únicamente geométricos sino también informacionales. Las líneas importantes de una estructura se encuentran cargadas de información, recogen el significado y el sentido de esa estructura.

Así pueden ser vistas las infraestructuras, como piezas o artefactos del proyecto que adopta posiciones y tamaños diferentes, divididas o superpuestas, con capacidad para insertarse en los tejidos que conocemos y actuar en ellos.

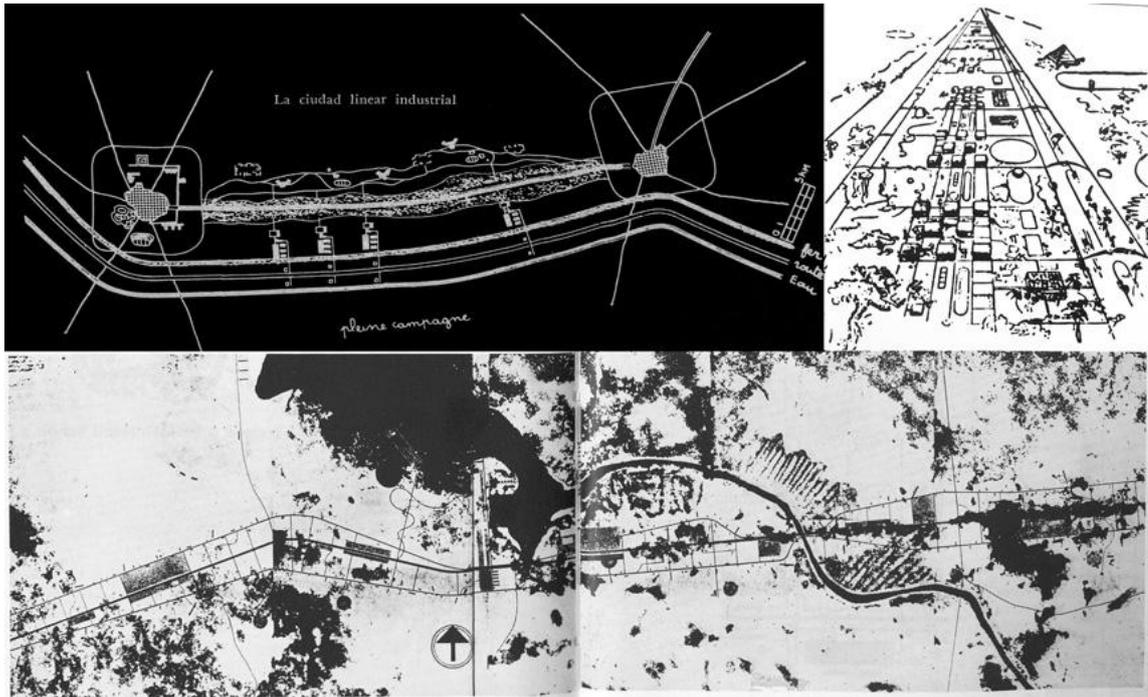
La transformación de la geografía urbana en un conjunto concreto de líneas fuertes nos permite jugar con esta forma descargándola, por momentos, de pesos innecesarios, aumentando su flexibilidad para ser modificada, extendida o desarrollada. El estudio y definición de las cualidades y las necesidades más importantes de este elemento formal principal es el punto de partida para el estudio del sistema en su conjunto, o dicho de otro modo, necesitamos comprender a la directriz dominante de la forma para comprender a la forma misma.

“Proyectos-directriz” de referencia

En la historia del urbanismo son muchos los buenos ejemplos en los que la infraestructura lineal ha sido tanto el fundamento para crecimientos ex novo y exurbanos, con una lógica importante en su propia generación de forma, como directriz del espacio intraurbano, refundando estructuras urbanas existentes mediante el mecanismo de repensar líneas preexistentes del plano, seguramente minusvaloradas o problemáticas.

Dentro del primer grupo, podemos nombrar las propuestas clásicas de la Ciudad lineal de Arturo Soria y Mata, fechada en 1894, o las teorías urbanas de Le Corbusier, de organización también lineal (La teoría de los tres imanes, Los tres establecimientos humanos y su ciudad industrial) o la ciudad lineal soviética en proyectos para Stalingrado, Magnitogorsk o el sistema de Sosgorod de los desurbanistas soviéticos como N.A. Miljutin.¹ La línea era utilizada, a través de esquemas más o menos sencillos, tanto como un mecanismo organizador del asentamiento en relación con un contexto territorial, como para organizar según bandas paralelas los distintos usos de la ciudad, incluido el espacio libre.

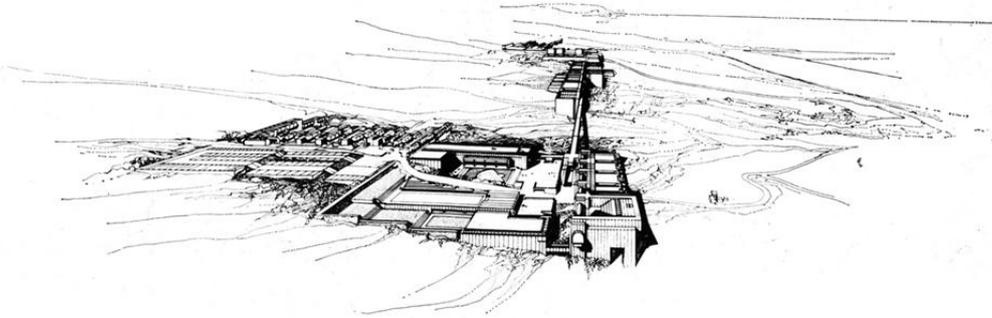
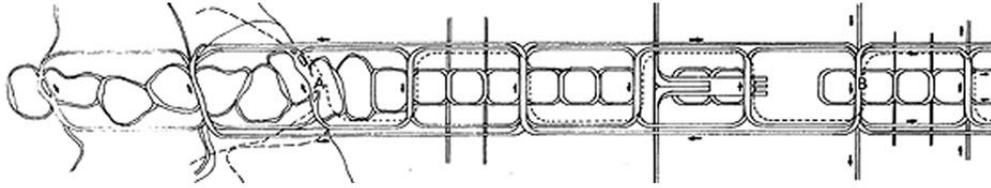
¹ “Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna” de Carlo Aymonino ; E. Howard ...[y colab.]. Ed.: Gustavo Gili , Barcelona, 1972.



Tres imanes de Le Corbusier y esquema de la ciudad lineal industrial; esquema de vista oblicua de Magnitogorsk en 1950.

Ya más adentrados en el siglo XX y como herencia de la potencia formal que transmitía el urbanismo lineal, los proyectos como el del Proyecto para la expansión de la ciudad de Tokio en 1960 (K. Tange), o el del Plan Pampus para Amsterdam en 1964 (Bakema y Van der Broek), o el de la Universidad de Calabria de Vittorio Gregotti en 1973, fueron el resultado de acercar a la arquitectura estos planteamientos en línea, donde la presencia de las infraestructuras que solucionaban los accesos y la movilidad ganaban peso y en una discusión en la que el peatón era también considerado como generador de espacios y flujos. Esta aproximación al edificio, como catalizador de lo urbano, era entonces válida para cualquier escala, convirtiendo a todo proyecto de expansión más o menos mayor de una ciudad en un proyecto sobre arquitecturas, edificios y espacios.²

² “Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente” de Reyner Banham. Ed.: Gustavo Gili, Barcelona, 2001.



Esquema del conjunto del Proyecto para la expansión de Tokio ocupando su bahía.

Maqueta de conjunto del Plan Pampus, esquema de cruce y perspectiva del territorio desde la arquitectura.³

Vista en perspectiva de la propuesta de Gregotti, de la universidad desde su extremo.⁴

¿Qué capacidades para el proyecto extraemos de estos sistemas lineales ejemplares?

En primer lugar, la voluntad de unir o dar continuidad a puntos distantes del plano, la del dominio de un territorio en base a una alianza, aquella que representa en eje principal. En este sistema se pueden generar lugares diferenciados, clasificaciones de territorios en relación a la cercanía o lejanía respecto de la línea principal.

En segundo lugar, la posibilidad, a pesar de esta importante continuidad, de establecer tramos o capítulos de la narración continuos, mediante articulaciones que hacen más compleja a la línea. Es en estos momentos donde la arquitectura adopta el protagonismo en el espacio urbano, y mueve o desliza la directriz para adaptarla a los nuevos tramos.

En tercer lugar, la capacidad para aglutinar grandes escalas, para admitir grandes arquitecturas y poner en relación grandes territorios.

³ Op. cit. anterior.

⁴ Imágenes de la Revista DOMUS nº 540 (1974) y de la Revista LOTUS nº11 (1976).

Por último, sería necesario destacar la capacidad de estos proyectos basados en un directriz, para practicar cortes geográficos que permitan una lectura más clara del paisaje, que enfatizan los elementos constitutivos del territorio.

2. LA CALLE CIUDAD

La infraestructura como sección urbana.

La línea se transforma en calle adquiriendo espesor o anchura. El espesor de la línea no es otra cosa que el espacio interior de la calle, conformado por un plano del suelo –la calzada y la acera - , unos planos verticales, las fachadas o arquitecturas de borde, y un plano de techo – el cielo abierto-.

La calle supone la mayor superficie destinada a espacio no ocupado de la ciudad, sobre todo si la miramos a través de su longitud de contorno, es decir, de la línea del plano que supone la yuxtaposición del espacio construido u ocupado, del espacio libre. Su bondad, la calidad de su proyecto, depende en gran medida de buenas decisiones sobre muchos de los elementos anteriores, como materiales con los que componer su imagen global, más allá de su forma general o disposición en la trama urbana, o de las relaciones que establezca con la geografía urbana en donde se inserta.



El urbanismo trata siempre de recomponer entidades complejas a través del análisis de elementos concretos. Utiliza con frecuencia un método constructivo que, observando partes o componentes del conjunto, le sirva para valorar su protagonismo, generar jerarquías o dominancias y así poder formarse, con criterios fundamentados, una idea del objeto de estudio o de intervención. De ahí que sea pertinente esta lectura comprensiva de la ciudad a través de el elemento calle.

Reconocida la identidad urbana como una esencia que se renueva y se construye precisamente a través de las decisiones humanas, cabría preguntarse por los elementos que aportan sentido a la ciudad, ¿son estos los recintos clave para su desarrollo?

Desde un punto de vista conceptual lo que la infraestructura representa como sección es expresado con maestría por Manuel Solá- Morales en su artículo Ciudades Cortadas.

En un primer sentido, entiende la posibilidad de cruzar en diagonal una ciudad, esto es practicarle casi físicamente una sección, un escáner en palabras de Solá, que descubra la organización interna del tejido, y su presencia no sólo enriquezca la forma urbana global, sino que resuma una forma específica de comprensión de la

totalidad. El protagonista urbano de esta acción serían aquellas calles, secciones longitudinales de fuerte identidad, capaces de asumir sus distintas partes en una experiencia simultánea. En este primer sentido, el corte urbano representa un elemento físico existente o proyectable de una ciudad que produciría un efecto parecido a aquél de los sventramenti italianos pero con una escala mayor, de tal manera que pueden representar toda la complejidad de una ciudad que tiene en sus diferentes tramas, en sus cambios de topografía, en su variación de intensidad urbana, sus diferencias.



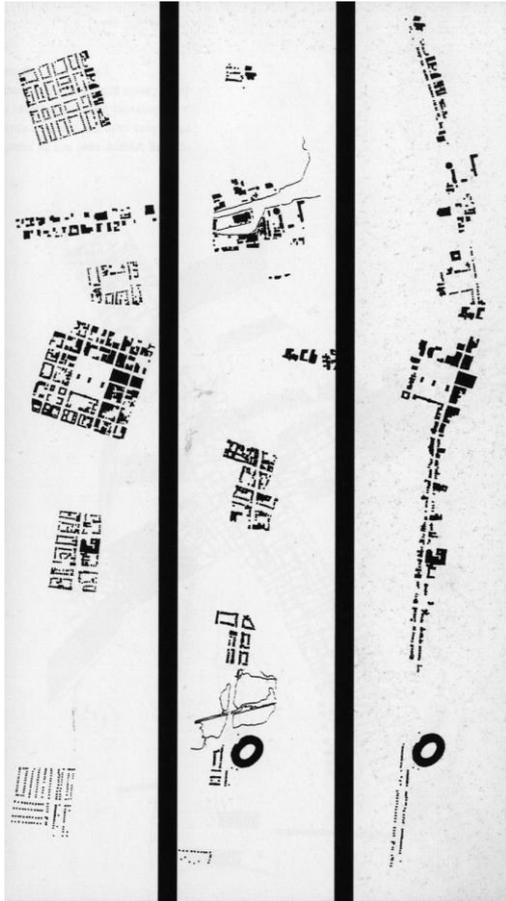
Chicago

Mexico D.F.

En un segundo sentido, el corte urbano es un instrumento operativo, susceptible de ser utilizado tanto como elemento de descripción y proyecto de la ciudad. La contigüidad del fragmento o de lo diferente -también de lo discontinuo en planta-, supone la base de la idea de sección urbana, como elemento abstracto así expresado, donde planta y sección son vistas simultáneamente, y según él, esto representa también la visión conjunta de “topografía y uso”.

Por otro lado, trabajar con la infraestructura como elemento que secciona lo urbano implica trabajar con el tiempo. Ahí radica su oposición de origen con la planta: una, o más bien secuencia, diferentes identidades. Como hemos dicho, valora en una experiencia simultánea lo grande y lo pequeño, pero sobretodo la sección urbana es útil como apoyo al reconocimiento y la invención de la escala de los lugares.

No sirve sólo como un elemento físico sino que espacialmente es libre, es deformable. Interesa también por su capacidad para desprestigiar lo que no interviene, ya que deja lugares sin resolver, no lo incluye todo y permite seleccionar. Así únicamente se muestra como el desvelamiento de un camino. Nosotros proyectamos al decidir la línea de corte y al ser así, la ciudad puede crecer en ella.



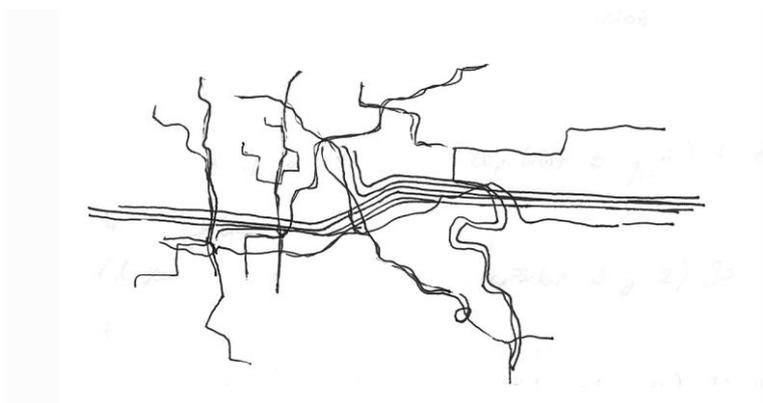
Urbanizaciones engarzadas o serie de paquetes residenciales. Una serie de estructuras tipológicas diferentes se organizan de acuerdo a una rigurosa lógica urbana. Los dibujos representan el papel de la Chapel Street como un mecanismo que enlaza áreas malladas de diferentes tejidos y diferentes densidades alternando con una serie de tejidos irregulares o edificaciones objeto tales como el estadio. El primer dibujo representa la secuencia tipológica a lo largo de la calle, el segundo las mallas regulares y el tercero los elementos irregulares producidos en una secuencia en forma de ábaco.⁵

⁵ Drawing New Haven, Mario Gandelsonas, "X-Urbanism", Princeton Architectural Press, 1999.

Definición de calle ciudad.

El concepto de calle ciudad surge de la combinación de los atributos que aportan los conceptos de corte o sección urbana, y de universo urbano de la calle. De la primera acepción, el término adquiere la cualidad para realizar, mediante la selección de su momento y lugar de corte, una lectura comprensiva de la ciudad. De la segunda, el término adquiere la complejidad necesaria para recoger las informaciones funcionales, fundacionales, geográficas y de desarrollo futuro, tanto de la ciudad como de su territorio de asentamiento.

Respecto a la posibilidad de entender a las calles como construcciones de deseos o intenciones de tránsito, la calle ciudad no sería sino aquella forma en la que se produce la mayor concentración de itinerarios personales de una ciudad, de deseos de desplazamiento y relación canalizados por unas formas urbanas que contribuyen en menor o mayor grado en la consolidación de este tipo de clasificaciones.



Calle ciudad como sumatoria de líneas de deseo o intenciones de tránsito. Elaboración propia.

La calle ciudad es una manera de mirar la ciudad en su conjunto, desde un singular punto de vista, canalizado a través de un itinerario o recorrido basado en lo existente. La elección de este punto de vista representa el objetivo del corte. Desde ese punto de vista la calle ciudad es una sección urbana, una de muchas posibles, la que se corresponde quizá con mayor fiabilidad con la esencia o la identidad más profunda de lo que la ciudad es. Desde ese prisma, la calle ciudad es una forma esencial de la ciudad, y debe por tanto estar integrada en la forma urbis de la ciudad.

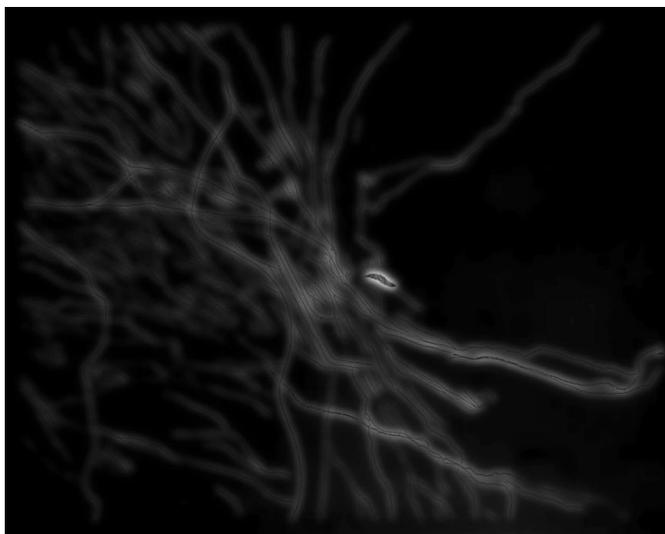
Definimos calle ciudad a través de una concepción estructural, ósea y radiográfica de aquellos elementos que guardan mejor que ninguno el equilibrio entre pasado y futuro, entre tradición y oportunidad. Así mezclados los términos, podríamos hablar de una forma que tanto respeta o protege el futuro que el territorio tiene en su horizonte, como apuesta decididamente por las posibilidades de su pasado. Incluye en su definición la posibilidad de incidir en una realidad que es mezcla de la realidad existente y del proyecto futuro, encadenando decisiones que van desde la conservación de piezas, el fortalecimiento o la sustitución de otras, o el engarce de nuevas ideas. Desde este punto de vista la calle ciudad es más una intención que un objeto, más un método que un hecho físico, situándose en un plano cognoscitivo que no le obliga a traducirse en proyecto concreto, sino en ideario descriptor de una realidad urbana que atraviesa.

La visión de Granada en el contexto de una tesis.

En una mirada inicial sobre las ciudades, apoyada en el conocimiento previo que de estas se tiene y en la observación cuidadosa de su plano actual, surgen una serie de consideraciones generales sobre su modo de asentamiento y de crecimiento en el tiempo y en el espacio. Esta operación asigna valores distintos a los diferentes ámbitos de la ciudad, y sitúan en posiciones y órdenes diferenciados a sus elementos urbanos. Es el comienzo del establecimiento de un criterio – un juicio crítico sobre los hechos urbanos-, proceso inagotable y creciente en función de los sucesivos acercamientos a la ciudad que se practiquen.⁶

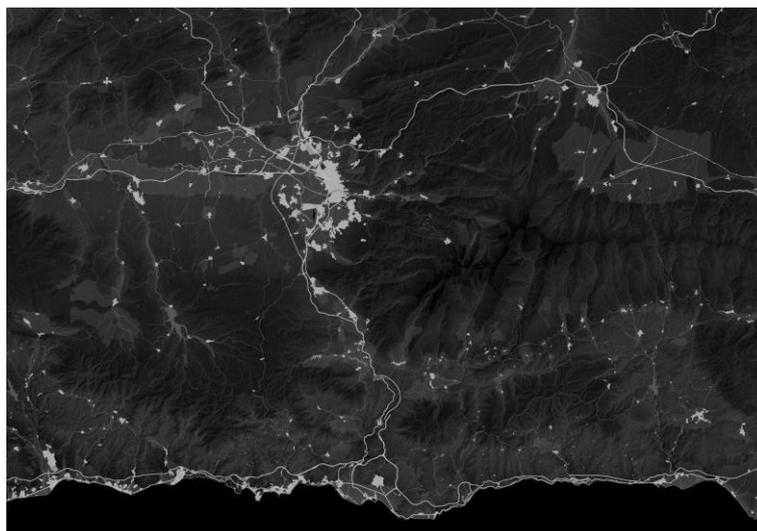
Los elementos urbanos elegidos -como definidores hipotéticos de las calles ciudad- suponen una forma urbana implícita que pertenece tanto a la ciudad como al territorio en el que esta se encuentra, en términos propios de la investigación son formas implícitas de su geografía urbana.

Los dibujos llevados a cabo como búsqueda de relaciones entre las distintas partes del plano, búsqueda también, de órdenes y de jerarquías, de dependencias y autonomías se basan en la adjetivación como mecanismo de conocimiento. Plano a plano los elementos van adquiriendo peso en función de cualidades asignadas, de rasgos que cada plano anterior atribuye y cada plano posterior confirma o cambia. Sumado a esta visión “imparcial” e igualitaria de los materiales del plano surge la concentración o focalización de la mirada hacia ciertas calles que se producen cortando y uniendo, vertebrando la ciudad, tal y como se expresaba con anterioridad en la ciudad media andaluza, desde sus orígenes, que es germen y futuro del centro histórico fundacional en relación con la ciudad completa.



GRANADA. Sin título 9. La estructura que se apoya en la dirección del valle. Elaboración propia. Las relaciones del paralelismo irregular entre la vega y la ciudad. Cuando la ciudad tiene que cruzarse de Norte a Sur. Hay en el interior un orden mayor con sentido. Limpieza conceptual, lugares para el entendimiento urbano.

⁶ La presente comunicación refleja en parte el trabajo de investigación desarrollado en la Tesis Doctoral: “*La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad*”. Autor: Juan L. Rivas Navarro. Tutor: José Luis Gómez Ordóñez. Fecha de lectura: 20 de noviembre de 2009. Universidad de Granada.



Granada desde su perspectiva territorial. Escala de dibujo 1:300.000. Elaboración propia. Granada, muy aglomerada, se entrelaza con infraestructuras presentes y futuras, con fuertes extremos en los tres brazos que la conectan más allá de su “hoya”. La intensidad que refleja su interior contrasta con la debilidad y dificultad de sus comunicaciones, como una entidad fronteriza en sí misma, enrocada a pesar de su dinámica interna.



La travesía de Granada y su Universo Urbano. Escala del dibujo 1:15000. Elaboración propia. La calle ciudad va de norte a sur, como lo fue en su día la Gran Vía; esta era un corte, ahora viene de ser una frontalidad que ha sido sustituida por la infraestructura de circunvalación.⁷

3. EL CAMINO DE RONDA: CALLE CIUDAD DE GRANADA

Todas las cualidades de esta infraestructura que nos permite leer –y también escribir– la ciudad, descansan sobre la traza del Camino de Ronda de Granada, sobre su pasado y su presente, y sobre todo en sus posibilidades futuras.

⁷ Parece claro que estas travesías fundamentales se van desplazando con el tiempo, en una dirección que corta la acción dominante del territorio, en el caso de Granada el descenso de la montaña al llano.

¿Cómo es esta traza?

La direccionalidad de la travesía se encuentra condicionada por la pendiente. En primer lugar por la posición en la sección topográfica en la que las inclinaciones dejan de ser superiores al 8%. En segundo lugar, por las direcciones territoriales que atraviesan el llano de la vega del Genil, en el sentido entre el interior peninsular y la costa. Por último, la posición de “fondo de la escena” de Sierra Nevada parece ayudar en el establecimiento de una posición clara, con la coincidencia del eje de la directriz de la travesía, en su tramo central (El Camino de Ronda concretamente), con el Pico del Caballo de la sierra, uno de los últimos en sus estribaciones más septentrionales.

Cuando estas primeras trazas de la ciudad se relacionan potentemente con la lógica de utilización del territorio, la reflexión sobre los sistemas de apropiación del medio por el hombre se torna limpia o clara, y dota al urbanismo de una gran cualidad cercana al sentido común. Esta primera dirección dominante del plano marcará seguramente el resto de decisiones sobre la forma de la ciudad en el futuro, confrontando siempre ya cada nuevo elemento urbano a esta geometría original. En este sentido, podríamos decir que el plano queda “polarizado” o “imantado” por este gesto inicial, tan cargado de buen sentido, por lo que la ciudad pasa bien a emular el gesto o bien a enfrentarse a él.

Tal es el gesto del Camino de Ronda: una traza intensificada ahora por la construcción del Metro Ligerero, pero que durante buena parte de su vida útil ha sido criticada y estrangulada (la sacralización del espacio inmediato de vega, la localización de la Circunvalación y su arquitectura masiva y potente, la deficiente arquitectura de sus flancos que hizo descender hasta el ridículo su cuantía de espacio libre, etc), al mismo tiempo que ha sido usada continua y necesariamente para la comunicación norte-sur de la ciudad –la más importante-.



Dos kms de longitud en línea recta. 140 edificios en su fachada, que suman más de un 1 millón de m² de residencia. Construidos más de 180.000 m² de usos comerciales y contagiando a un trozo de ciudad que es la mitad de la superficie de toda la ciudad anterior – la ciudad “cristiana” que llegó a la Magdalena.

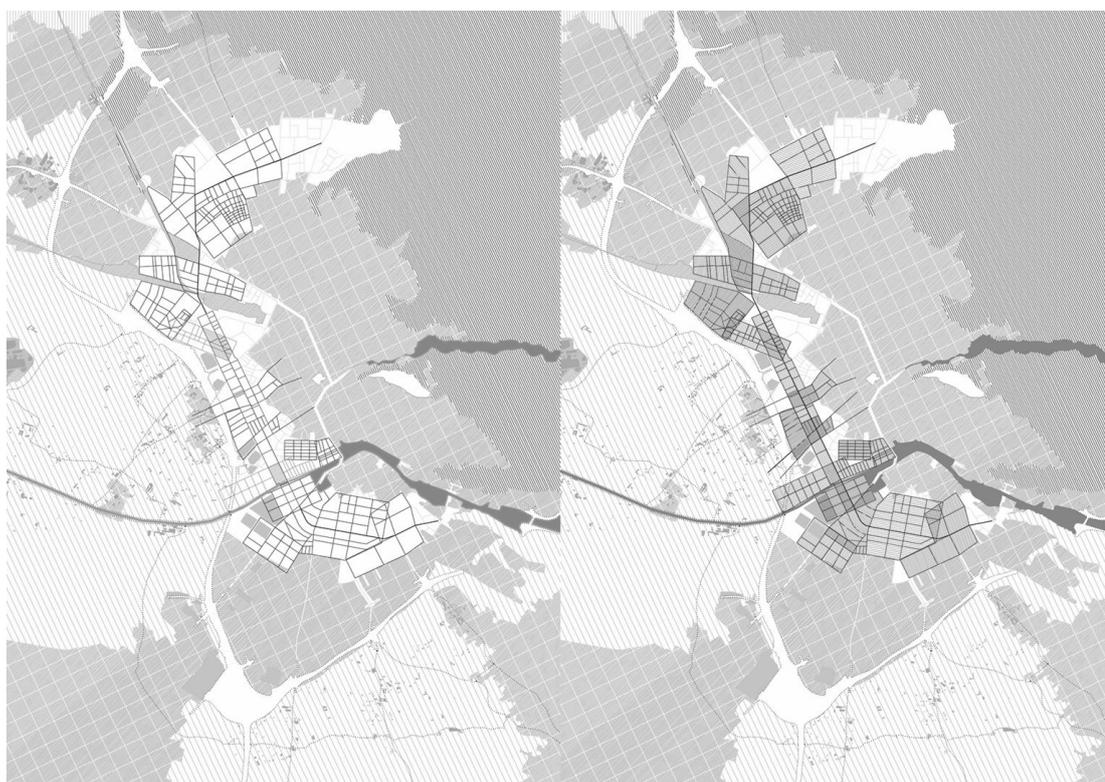
48 calles que entran o salen, dan 142 esquinas –potencias comerciales desaprovechadas u olvidadas por la centralidad-. 3 gasolineras demuestran el contraste entre su olvido y su condición indispensable. 1 puente sobre el extenuado Río Genil. Otro sobre las vías de la estación de ferrocarril. El Beiro también lo cruza invisible. Si repasamos sus calles transversales más importantes, descubrimos su capacidad para interpretar la historia y la geografía de la ciudad, a lo largo de una frontalidad radical, de un gesto iluminado: Recogidas, Emperatriz Eugenia, Severo Ochoa que, unidas a las dos líneas (fluvial y ferroviaria) son la malla estructural del desarrollo de este a oeste que la ciudad tuvo durante siglos.

*La Calle Arabial y Pedro A. de Alarcón son su única ayuda. Tampoco tienen mejor fama, masificadas de automóviles aparcados, desertizadas y maltratadas en sus extremos.*⁸

Una forma urbana como esta necesita un impulso para consolidar sus potencialidades y aportar a la ciudad mucho más, por encima de su capacidad conectora, su cohesión transversal y su intermediación entre ciudad interior y “campo”. ¿Será la implantación del metro este impulso definitivo? ¿Es esta actuación catalizador suficiente de este salto hacia delante?

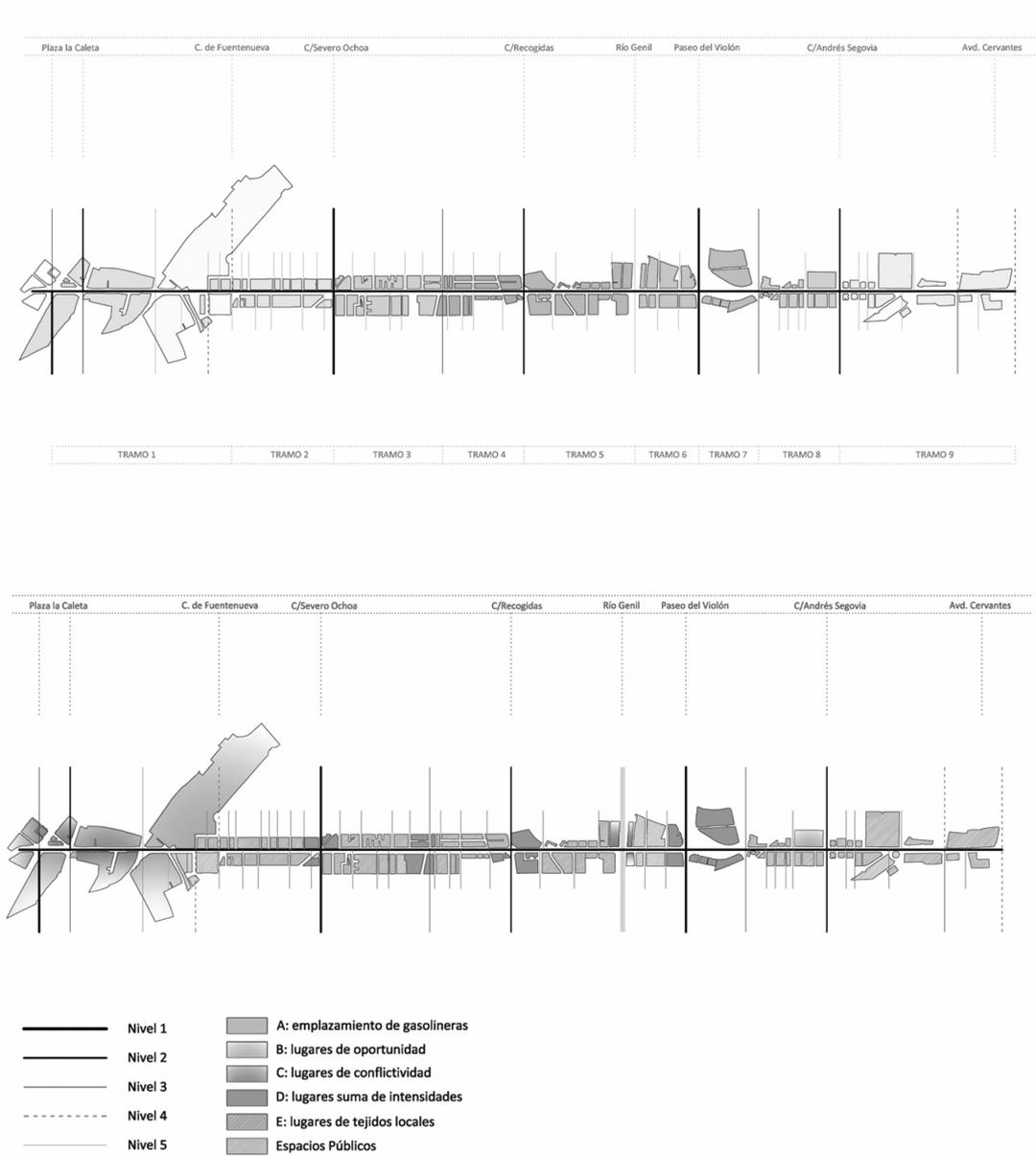
Una ciudad que se mueve bien es una ciudad sana, y una ciudad sana genera externalidades positivas más allá del confort urbano: la eficiencia en los desplazamientos, la libertad de decisión de sus ciudadanos – en cuanto a sus posiciones, sus intercambios, sus operaciones, sus movimientos-, una autonomía e iniciativa potente, base para el despegue social, cultural y económico.

Así podemos verlo, como una construcción en red, donde los sistemas se retroalimentan: la ciudad que físicamente responde positivamente a las demandas sociales, impulsa al mismo tiempo el auge económico, la ciudad del conocimiento es también la ciudad funcional, y así también es la ciudad de la economía y del negocio mejor entendido.



TRAMA PROPIA DEL CAMINO DE RONDA. Formas en continuidad con la dirección de la trama, diagonalidades, y espacios de superposición. Relación con el conjunto urbano.

⁸ Sobre la base del artículo “*Vieja y cansada*”. Juan L. Rivas. Publicado en La Opinión de Granada, el 15 de Diciembre de 2005.



*Tramos del Camino de Ronda. Rectificación del eje
Manzanas de corte. Diferencias, intensidades y homogeneidades en el eje rectificado.*



El espacio que ocupa el Camino de Ronda debe ser visto ahora como un contenedor de posibilidades. El ancho fijado en 25 metros, que visto desde hoy puede resultar insuficiente, fue una conquista del Ayuntamiento de Granada, que propuso a Obras

Públicas (que había fijado una vía de 7 metros de anchura), la realización de las obras con esta dimensión interior.⁹

La intensidad fluctuante de la calzada del Camino de Ronda, contrasta con una actividad en sus aceras muy heterogénea. En las proximidades de las transversales mayores, la confluencia de peatones es muy importante, la mayoría atraídos por las grandes superficies comerciales de los accesos principales de la Circunvalación, son lugares de encrucijada entre ciudad central y territorio, de tráficos y personas.

La perspectiva local.

Más allá de estos cruces, la mayor parte del Camino de Ronda presenta un aspecto de barrio muy local. Se organizan ambientes menores con personalidad propia: el barrio humilde y de estudiantes a partir de la Plaza Einstein-Gonzalo Gayas; hacia el extremo Sur, el “barrio” presenta un mayor nivel de renta, reflejado en sus arquitecturas y en el estado de sus comercios (a pesar de ello sigue plagado de talleres de motos, funerarias, o tiendas de muebles, continúan reflejando la personalidad de carretera-mercado que “La Redonda” tuvo durante décadas; al oeste, esto es, la calle Arabial, su vida urbana de privilegiada posición -soleada, accesible y con grandes dotaciones de espacios libres anexas- y una amplísima oferta comercial de acceso peatonal contrasta con un tráfico intensísimo de entrada/salida a la Circunvalación.



	Venta		Otros comercios menores
	Bancos y cajeros		Seguros
	Bares		Administrativos
	Comestibles		Enseñanza
	Estética		Hoteles
	Internet		Salud
	Muebles		

⁹ Esto era así porque el proyecto preveía el paso de tranvías en el futuro, y la calzada estaba prevista entonces para que por ella circularan vehículos eléctricos por doble vía. “La reforma de Granada de Gallego y Burín (1938-1951)” de Julio Juste. Granada, 1ª Edición de 1979.



Usos comerciales en planta baja. Ámbito local de estudio. Escala ~1:8000

Por último, el eje de Pedro A. de Alarcón tuvo la responsabilidad de la actividad nocturna granadina, repleto de pubs, bares de tapas y comida rápida (un cierto éxito desde la perspectiva de los centros urbanos y la facilidad en el acceso, pero al mismo tiempo, un sentimiento de marginalidad de los lugares condenados a “sufrir” sus inconvenientes).



Alturas de la edificación en el entorno del Camino de Ronda

Para un estudio profundo de las posibilidades del eje y de la trama sus cantidades son fundamentales: el nº de comercios y su superficie, su techo residencial, sus números dotacionales, sus alturas y sus densidades, la superficie de urbanización, la calle y la plaza; pero también es crítico la cualidad de esos metros, la tipología comercial y residencial, la sofisticación de sus espacios públicos, su buen posicionamiento y sus relaciones entre sí.

El metro ligero es una variable más, que lleva aparejada una aumento de la conectividad territorial, la creación de nuevas “puertas urbanas”, nuevos centros, la activación de una red o un sistema de la ciudad clave para su dinámica, unido esto a las nuevas posibilidades de los pueblos de extremo: Armilla, Maracena, Albolote, etc.

La ciudad necesita formas esenciales -infraestructuras para la comprensión-, las calles precisan del reconocimiento de sus entramados relacionados, y de la asunción por parte de la propia sociedad de las bondades urbanas del objeto, como marco para la activación de funciones, para la implantación de empresas, para la conexión del conjunto.

Sobre las posibilidades de investigación no emprendidas, y las tareas abiertas desde una mirada profunda, como la que exigimos desde esta tribuna, podemos continuar hablando; sobre las necesidades de estas “buenas formas urbanas” para

canalizar el desarrollo, tanto desde el punto de vista social y cultural, como empresarial o económico. Todo ello para transformar las utopías constructivas - aunque fueran inconscientes- de los modernos de Granada en la primera mitad de siglo XX, en realidades urbanas de este nuevo siglo: una nueva cultura de lo urbano que impulse la compatibilidad de la ciudad peatonal y turística o residencial de calidad, con la ciudad de los negocios, la innovación y las actividades; un aumento de la versatilidad de las ideas, de los grados de libertad de los espacios intraurbanos y periurbanos, permitiendo así también las sinergias “ciudad/territorio”. ¿Será todo ello posible sin que se produzca un cambio de escala del pensamiento urbanístico y político? ¿Deberán los técnicos y los empresarios iniciar esta visión más transparente hacia el futuro?