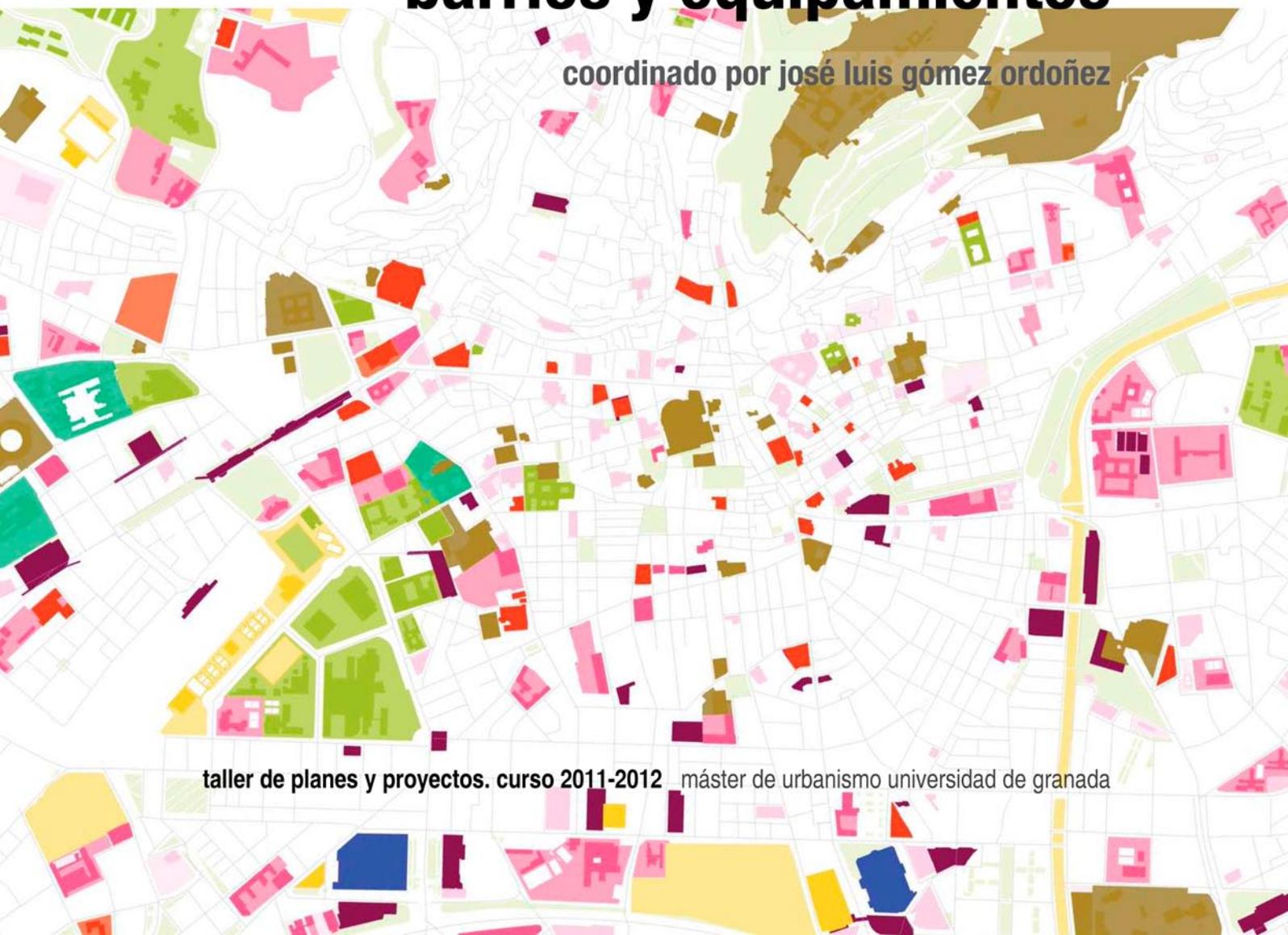


la ciudad cercana: barrios y equipamientos

coordinado por José Luis Gómez Ordoñez

taller de planes y proyectos. curso 2011-2012 máster de urbanismo universidad de granada



la ciudad cercana: barrios y equipamientos

taller de planes y proyectos

máster de urbanismo universidad de granada. curso 2011-2012

Universidad de Granada, 2014

la ciudad cercana: barrios y equipamientos

taller de planes y proyectos. máster de urbanismo universidad de granada. curso 2011-2012

Edita

Laboratorio de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada.
Auguria. Taller de urbanismo



ugr | Universidad
de Granada



Departamento
Urbanística y Ordenación
del Territorio

auguria
taller de urbanismo

Autores

Profesores: José Luis Gómez Ordóñez (coordinador), Rafael Reinoso Bellido, Francisco Javier Abarca Álvarez, David Cabrera Manzano, Sergio Campos Sánchez, Emilio Molero Melgarejo, Juan Luis Rivas Navarro, Luis Miguel Valenzuela Montes.

Estudiantes: Encarnación Alonso García, Monica Alves de Freitas, Jorge Asencio Juncal, Miguel Ángel Castro Tirado, María Isabel Cobalea Sánchez, Mariela Fernández-Bermejo, José Carlos Fernández Martínez, Isidora Karan, Manuel Eliberto Luque Guerrero, Jorge Moreno Mochón, Enikő Nagy, Antonio Jesús Palacios Ortiz, Richard Rassmann López, Óscar Riera Garrido, José Luis Sevilla Delgado, Marcin Szulc.

Edición

Diseño, maquetación: Auguria. Taller de urbanismo.

Impresión: Godel Impresiones Digitales.

ISBN. 978-84-697-1599-4

Depósito legal: GR 2152-2014

Impreso en la Unión Europea, en octubre de 2014.

Obra realizada con fines docentes y de investigación, no destinada a fines comerciales.

Todos los derechos reservados. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

índice

6 prólogo

José Luis Gómez Ordóñez

12 artículos de los profesores

14 lugares del civismo

José Luis Gómez ordóñez

28 equipamientos para mil cosas

Juan Luis Rivas Navarro

36 atractiva urbanidad:
el deseo y la necesidad de compartir

David Cabrera Manzano

41 presbicia

Rafael Reinoso Bellido

44 propuestas para el norte

46 el norte: un haz de oportunidades

David Cabrera Manzano,
profesor coordinador de las propuestas para el norte

48 el contorno de un parque de barrio

Isidora Karan
Marcin Szulc

62 pedro machuca:
de calle murada a paseo equipado

Miguel Ángel Castro Tirado
Manuel Eliberto Luque Guerrero

72 corredor chana - aynadamar

José Luis Sevilla
Óscar Riera Garrido

76 solares junto a un ferrocarril desactivado

José Carlos Fernández Martínez
Antonio Jesús Palacios Ortiz

90 propuestas para el sur

92 proyectos de equipamientos para la ciudad sur:
la articulación entre oportunidades y conflictos

Juan Luis Rivas Navarro,
profesor coordinador de las propuestas para el sur

98 reactivación de una centralidad

Jorge Asencio Juncal
Enikő Nagy

112 revitalizar el germen:
las tres placetas del zaidín

Encarnación Alonso García
María Isabel Cobalea Sánchez

122 nuevos usos y viejas trazas

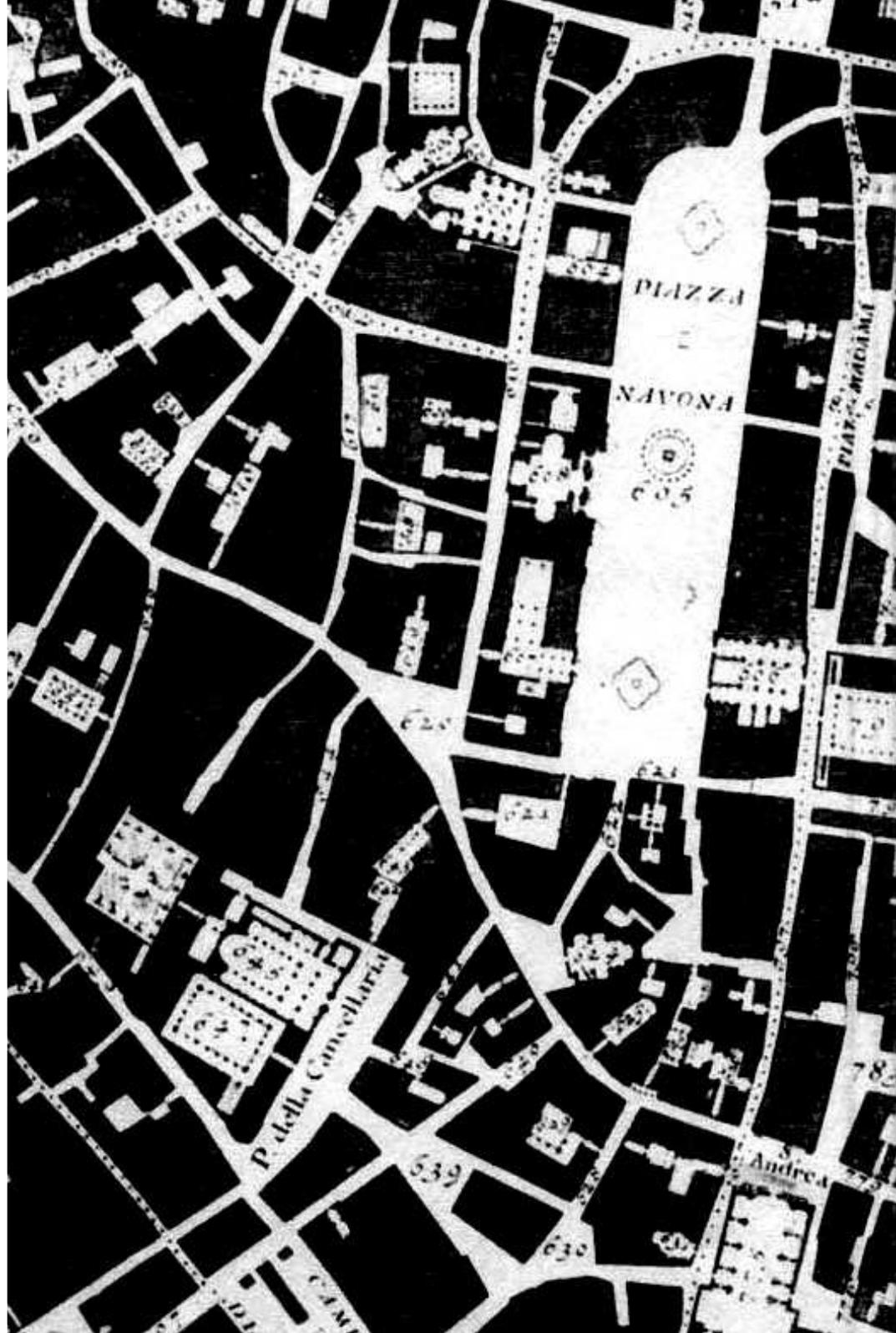
Monica Alves de Freitas
Jorge Moreno Mochón

130 ribera urbana del río monachil

Mariela Fernández-Bermejo
Richard Rassmann López

138 bibliografía

143 créditos de las imágenes





MONTI
CITORIO

Piaz. Colonn.

PIAZZA DI PIETRA

S. Ignazio

PANTEON

MINERVA

COLLEGIO ROMANO

Palazzo
S. S. Panfilj

S. Luigi

827

830

834

834

820

828

835

838

848

850

855

865

875

885

895

905

915

925

935

945

955

965

975

985

995

1000

707

709

711

713

715

717

719

721

723

725

727

729

731

733

735

737

739

741

743

745

747

749

751

753

755

757

759

761

763

765

767

769

771

773

775

777

779

781

783

785

787

789

791

793

795

797

799

801

803

805

807

809

811

813

815

817

819

821

823

825

827

829

831

833

835

837

839

841

843

845

847

849

851

853

855

857

859

861

863

865

867

869

871

873

875

877

879

881

883

885

887

889

891

893

895

897

899

901

903

905

907

909

911

913

915

917

919

921

923

925

927

929

931

933

935

937

939

941

943

945

947

949

951

953

955

957

959

961

963

965

967

969

971

973

975

977

979

981

983

985

987

989

991

993

995

997

999

1000



prólogo

José Luis Gómez Ordóñez
coordinador del máster 2010-2013

Las luces de la ciudad.

Esta publicación describe los trabajos del Taller de Proyectos y Planes del II semestre del Máster de Urbanismo, curso 2011-2012.

En este Taller nos propusimos trabajar sobre la ciudad de Granada, a escala de barrio, poniendo el centro de atención en los espacios dedicados a dotaciones, comúnmente llamados equipamientos. Y ello, desde la convicción de que una ciudad, para ser confortable y merecer el aprecio de sus ciudadanos, necesita que éstos puedan disponer y acceder, de manera cómoda y sin exclusiones, a aquellos servicios que constituyen hoy un derecho inalienable para todos.

En esos lugares, el espacio físico de la ciudad, *urbs*, interacciona fuertemente con el espacio social, *civitas*, y el encuentro en ellos de los ciudadanos, construye lazos comunitarios; en ellos se aprende a relacionarse con “los otros”, se confrontan ideas y maneras de vivir diversas, y se generan y comparten valores de respeto por el pasado y esperanzas de futuro.

Desde la guardería, en la que los niños tienen sus primeras experiencias fuera del en-

0.1 (páginas 4-6) Mapa de Nolli. Roma, 1748.

Espacios públicos abiertos (plazas y calles) y espacios públicos cerrados (iglesias, patios...) dibujan el espacio público como un *continuum* que define la ciudad.

Fuente: nolli.uoregon.edu/map

torno familiar, a los lugares de juego, a la escuela primaria y el instituto de enseñanza media, los equipamientos educativos y deportivos son lugares de socialización de los niños y también de sus padres, que traban en sus encuentros relaciones que pueden proyectarse de manera benéfica en el barrio. Los centros de salud, las sedes de la administración municipal descentralizada —centros de distrito, policía...—, centros asociativos y culturales —excursionismo, música y teatro, cineclubs y talleres de escritura...—, lugares de convivencia de mayores..., todos ellos son nodos de confluencia de personas que comparten así la experiencia del espacio físico cercano en el que habitan y/o trabajan y que forjan, así, en esa relación, sentimientos de pertenencia tanto al barrio, el *demos*, como a esa federación de barrios que es la ciudad. No es que la ciudad de hoy, como la que tan bien explicaba Fustel de Coulanges, esté construida desde la experiencia barrial, pero, en nuestra sociedad de la información, tan atravesada por relaciones lejanas en el espacio, ajenas a la contigüidad, aún cabe reconocer algunos rasgos identitarios fuertes, sobre todo en la niñez y la ancianidad, que se nutren del contacto cara a cara.

Efectivamente, podría atribuirse a estos lugares, las barriadas, la capacidad de evocar la memoria del pasado a través de sus ciudadanos mayores —lástima que nuestra cultura mediterránea cristiana haya sido ajena a los enterramientos en los rincones de las ciudades— y la de educar para el futuro a los más jóvenes, lugares de resistencia a un “presentismo” sin raíces en el pasado, ni esperanzas de porvenir, de evitar la experiencia de un tiempo disociado, discontinuo y desvanecido en instantes, que apenas llega, ya ha desaparecido, como de un espacio, igualmente fragmentado, tan característico de nuestra época.

No es que se haya de rescatar el barrio familiar, apenas evolucionado de la conjunción de tribus, desaparecido hace mucho tiempo; se trata de valorar ese barrio actual heterogéneo y vitalmente intenso, poblado de inmigrantes, de comercios diversos, de quioscos y cafeterías de vecindad, de entrecruzamiento de miradas conocidas por su reiteración diaria y, a diferencia de las del turista, teñidas de los mismos matices por su ejercitación repetida en el mismo paisaje, en el que la confianza tiene más fuerza que el miedo al otro.

Estos servicios a las personas y a las familias, han sido tratados, en el urbanismo de la segunda mitad del s. XX, en las primeras legislaciones urbanísticas nacionales europeas, como exigencias cuantitativas añadidas y proporcionales a la cantidad residencial. Una especie de alquimia socioespacial, con dosis precisas de componentes: los estándares, una cifra precisa, derivada de las buenas prácticas internacionales, de metros cuadrados de suelo por vivienda o por habitante, a destinar a las diversas dotaciones, parques, jardines, escuelas, aparcamientos..., han supuesto el procedimiento que garantizaba una ciudad bien dotada, a la espera de su posterior encaje en la trama residencial del barrio y de su adecuada formalización arquitectónica.

La ciudad se componía, así, como un ensamblaje de piezas residenciales, cada una de ellas dotada del equipamiento correspondiente y exigiendo equipamientos de mayor rango y jerarquía, —entre sistemas locales y sistemas generales diferenciará la legislación del suelo española en los 70's— cuando la agregación va acrecentando su tamaño.

En nuestro país, en muchos casos, las dotaciones exigidas por la ley no se realizaron, hasta el punto de que los primeros planes

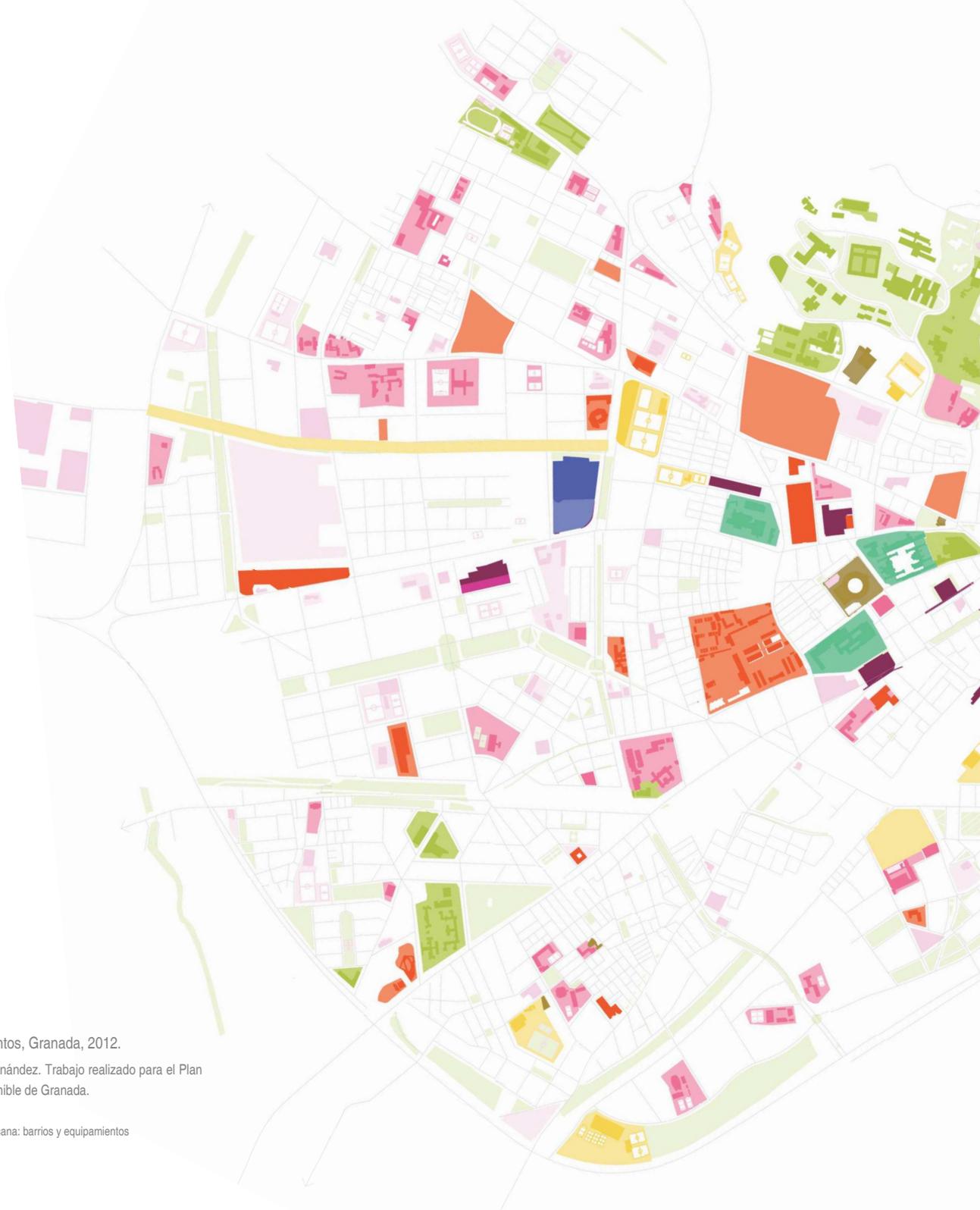
de ordenación urbana de la era democrática fijaron en esta reparación de déficits su principal objetivo, en consonancia con las reclamaciones de las asociaciones vecinales de las barriadas. También, frecuentemente, antes y después de los ayuntamientos democráticos, se reservaban, para destino dotacional, suelos poco favorecidos de los sectores de suelo urbanizable, de difícil topografía y acceso; en la mayoría de los casos, la gestión segmentada, mal articulada, del proceso de urbanización, entre los agentes públicos y privados, conduce al establecimiento de piezas de equipamiento aisladas y desconectadas de la trama del barrio. Podría decirse que el énfasis puesto en la cantidad dotacional, el llamado “urbanismo de los estándares”, ha relajado el criterio esencial de su calidad, sin la cual mal puede hablarse de ciudad equipada; lejos anduvimos de aquellos criterios de la práctica urbanística nórdica y centroeuropea que caracterizaba los lugares centrales a través de las mejores arquitecturas de bibliotecas, escuelas, teatros e iglesias, de aquella dignidad de los lugares de la ciudad, otorgada, a la vez, por el buen emplazamiento y la ejemplar arquitectura de las escuelas públicas en la España de la segunda república, o por las arquitecturas de hierro de los mercados pú-

blicos de finales del s.XIX, o las plazas de las fundaciones españolas en América, contorneadas por solemnes edificios administrativos y asistenciales... No seguimos aquellas buenas prácticas, que cayeron en el olvido, y la equipación de la ciudad y sus barrios pasó a ser un asunto de tamaño y una excrecencia compensatoria de los “aprovechamientos lucrativos” de la urbanización.

Otro aspecto a considerar es el de la segmentación administrativa de las dotaciones: por un lado, las escuelas, por otro el verde, de otro lado el deporte...; sin atender a los beneficios de su hibridación, en los equipamientos se impone, a escala micro, la especialización diferenciada de la zonificación; imposible pensar en una escuela dentro de un parque, con espacios para el deporte compartidos y con espacios interiores abiertos fuera de las horas escolares. Obviamente también se desalienta así su articulación espacial, en recorridos saludables y seguros, caminando y en bicicleta, que podrían hacer del camino entre casa y colegio una experiencia placentera, una base de adicción confiada al espacio abierto común.

Caminos de civismo, podrían denominarse estas secuencias espaciales articulando los es-

pacios públicos abiertos de plazas y parques con los espacios públicos cerrados que son colegios, instalaciones deportivas, mercados y centros culturales. Si se iluminasen estos mil lugares de la ciudad, heterogéneos en formas, tamaños y usos, pero de parecido valor simbólico, y se relacionan adecuadamente entre sí, el plano de la ciudad aparece a nuestros ojos como una geografía llena de vida y de energía social. Bien es verdad que para que esto sea posible se habrían de derribar muros físicos y mentales, cambiar de una gestión basada en las supuestas incompatibilidades y mutuas desconfianzas entre gestores sectoriales, a otra esperanzada en las posibilidades derivadas de una yuxtaposición y mezcla transgresoras. Necesitamos una ciudad que posibilite sorpresas, que negocie conflictos, no que los impida, que construya focos de solidaridad, eso son los equipamientos, y que les otorgue un alto valor simbólico a través de las mejores arquitecturas. El espacio social y el espacio físico de esta ciudad serán grandes, si prestamos la atención debida a esos mil espacios pequeños, esas luces de la ciudad, que ahuyentan la exclusión y abren oportunidades a la solidaridad y a esperanzas de futuro.

- 
- Cultural
 - Universidad
 - Comercial
 - Sanitario
 - Deportivo
 - Administrativo
 - Educativo
 - Transporte
 - Otros

0.2 Mapa de equipamientos, Granada, 2012.

Fuente: Miguel Huertas Fernández. Trabajo realizado para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada.



artículos
de los profesores





El siguiente artículo fue elaborado por su autor para el coloquio internacional que tuvo lugar en 2002 en el Centro de Investigaciones Etnológicas Ángel Ganivet en Granada y publicado en 2007 en *La ciudad: paraíso y conflicto*, editado por Juan Calatrava Escobar y J.A. González Alcántud, Junta de Andalucía y ABADA editores. Referido a lugares públicos y equipamientos, formó parte de la bibliografía analizada en el Taller.

lugares del civismo

José Luis Gómez ordóñez

Presento en este artículo unos aforismos —excesiva, quizás, resulte la palabra en cuanto refiere a certezas que expresan mejor que un texto trabado y unitario la forma que ha tomado mi reflexión sobre la ciudad, estimulada por la invitación a este encuentro que agradezco a sus organizadores y a la Diputación Provincial.

El primer epígrafe, Iluminaciones, es un explícito reconocimiento a W. Benjamin, que, en sus textos sobre Baudelaire hace constantes referencias a la fantasmagoría de los pasajes y sobre la errancia del hombre urbano, ese “flâneur” del XIX al que hoy tanto se evoca porque parece que pueda ayudarnos a entender al hombre de nuestra época.

Debo reconocer aquí la deuda, directa o no, de los orígenes de muchos de ellos. Así, el 1 lo he leído atribuido a P. Maragall, tras el 2 y el 3 están Wirth y Wright, E. Trías me inspira el 4, con J. Rykwert tienen que ver los 5, 6 y 14; Nietzsche envuelve las referencias del 7 al 13 y C. Magris la 17. Con este autor mi deuda es más grande.

Estos destellos se han de reconocer también en la multiplicidad de miradas que sobre la ciudad convergen, o que desde ella se reflejan y divergen, en la ciudad múltiple que enfocan la historia, la lingüística, la sociología, la economía, la geografía, la antropología, la arquitectura..., y, en fin, en los mil fragmentos en que la ciudad de hoy se compone y descompone. Esta es la razón de que haya agrupado algunas reflexiones en un segundo epígrafe que nombro Multiplicidad.

Mi particular manera de mirar la ciudad está dominada por una preocupación proyectual, interesada por el urbanismo en cuanto constructor de ciudades —de laberintos, como sugerimos en el bloque 3— frente a las imágenes unitarias y centralizadas de las ciudades ideales, una posición más desencantada, pero que no tiene por ello que resultar menos energética y comprometida, atiende a la ciudad hecha a trozos, a golpes, en el convencimiento de que la cantidad, la pluralidad de acciones, impulsadas en su proyecto por ideas generales de la ciudad, puede mejorar y ampliar los ámbitos de civismo en nuestras ciudades. El motor de estos aforismos es, así, la voluntad de no renunciar a descubrir lógicas de proyecto, ideas fuertes sobre la ciudad material, que enreden los mil fragmentos con un hilo de Ariadna. A encontrar y trazar una sección adecuada, que muestre la diversidad y haga legible el laberinto, nos enseña M. de Solá-Morales; he de reconocer también, en el apartado 3, mi aprecio esencial hacia una relectura de A. Van Eyck, conducida por Lefavre y Tzonis, y así, algunas diapositivas de sus proyectos de lugares para juego de niños, han acompañado esta conferencia cuando ha sido pronunciada; han estado también presentes

A.1 (páginas 12-13). Plaza Plateau Beaubourg vista desde el Centro Cultural Georges Pompidou. París, 2008.

Fotografía: Ana Montalbán

algunas reflexiones inducidas de la lectura de M. Delgado. La palabra “encontradiza” referida a la ciudad la he tomado de Estévez, un arquitecto-alcalde.

Autores como Arendt, Bobbio, Harvey, Hirschmann y Walzer están tras los aforismos “energéticos”. Y un firme propósito de no escribir una línea que no tenga que ver con el tiempo y el lugar donde vivo es el que desata el último bloque, el de Aplicaciones.

Además de en *La Dispersión* de E. Trías, con todas sus inducciones, y en rescoldos de una antigua pasión por Wittgenstein, debo reconocer en la reciente relectura de *Paisajes después de la batalla*, de Goytisolo, un argumento para presentar este texto así fragmentado.

A. Iluminaciones.

1. En cada zona oscura, de las muchas que las ciudades tienen, habría que encender una luz.
2. La ciudad es un lugar de luces y de sombras. Somos atraídos a ella como las mariposas por la llama y en ella podemos sumergirnos en la sombra de la anomia, de la masa, de lo personal.
3. En la ciudad nos abrasamos pero alimentamos sueños y deseos.
4. Bajo la luz nos vemos los rostros-máscara, los roles que jugamos. Focos, escenario, actores... constituyen la escena urbana. Detrás del escenario, fuera de los focos, se preparan los cambios de escena y de obra a representar. También es el lugar del desmaquillado y del cambio de máscara.
5. La primera iluminación es la del chamán-héroe fundador de la ciudad, que, iluminado, elige un lugar para el asentamiento, para el *oikos* colectivo de los colonizadores, de los que han experimentado un trance, el tránsito, el viaje.
6. La fundación de la urbe delimita un interior, colectivo, de un exterior, extraño, sombrío e insolidario: el templo interior, así delimitado, ha de recibir el tributo colectivo que administra el sacerdote-banquero.
7. Si la cultura, en cuanto conocimiento y memoria, es lo que nos liga al pasado, la vida es la que nos proyecta al futuro, en cuanto deseo.
8. Si la cultura es una compleja telaraña y la tarea de su entrelazado continuo y complejo, la vida es el zarpazo que la rompe.
9. El zarpazo no debiera ir contra la complejidad, sino contra la veladura en cuanto tiniebla y ocultación.
10. La tiniebla es, también, un exceso de luz que ciega y no deja ver. El zarpazo deshace las irisaciones centelleantes, las mil refracciones y reflexiones y convierte el deslumbramiento en alumbramiento.
11. Más allá de la ironía está el cinismo. Ambos del lado de la cultura. Más acá están la esperanza y la voluntad, éstas sí, del lado de la vida.
12. En medio está el individuo. Como el burro de Barán.

13. Cinismo se parece a civismo. Como policía a polis. Pero el abismo entre los términos lo salva el puente de la voluntad, el proyecto de futuro.

14. No nos reunimos en ciudad sólo para dar sepultura sagrada a nuestros antepasados. Queremos merecer ser honrados por nuestros descendientes.

15. La arquitectura, entre la cultura y la vida que elaboran ideas y sueños, elabora espacios externos e internos. Espacios reales para espacios mentales de los individuos y del imaginario colectivo.

16. Escenarios abiertos. Amueblamientos cambiantes o multivalentes.

17. Tras el fin de los mitos, de las grandes palabras, de los grandes proyectos revolucionarios, un indomable y realista idealismo debiera alimentar una reforma paciente y constante, incrementalista y ambiciosa, de nuestras ciudades.

18. El láser es luz emitida por átomos excitados. El plano de la ciudad debe ser excitado en algunos lugares para que irradie también luces cívicas.

B. Multiplicidad.

19. Las emergencias monumentales, el arco triunfal o el templo del evergeta o del rey, el Rockefeller Center, han sido instrumentos de orden, evocando el poder, invocando, atemorizando y seduciendo a las masas.

20. La monumentalidad, la centralidad única o múltiple, el simbolismo institucional, han constituido los focos de atracción de los hombres, congregándolos masiva y unitariamente. Pero, en la ciudad de los individuos y de las grandes distancias, el espacio del civismo es discontinuo y desagregado en relaciones y espacios múltiples: los que hay entre cada dos o más individuos que se cruzan en una acera o en una autopista.

21. Tanto las plazas del París de Patte (1765) como las fábricas de Ledoux en los claros del bosque de Chaux (1799), vacíos en el lleno y llenos en el vacío, eran la expresión de un orden policéntrico pero unitario. Ahora se han convertido, respectivamente, en lugares de conflicto y en fragmentos vallados.

22. La desagregación múltiple de esos espacios de intermediación supone la sustitución del ágora-faro por múltiples luminarias más débiles, galaxia de estrellas surgida de una gran explosión de lo único, central y múltiple.

23. De un espacio público, monumental y central, a muchos, confortables, sencillos y diversos. Como las farmacias, las tabernas, las paradas de taxi y las librerías. Cuantas más, mejor. Referencias para encontrarse, como los cruces de calles.

24. Frente a lo plural abierto, lo plural cerrado: del auge de las ciudades valladas habla el término Privato-pía; nada que objetar a su emergencia; sólo, que paguen el coste real de su segregación, en suelo, accesos, congestión, depuración y debilitamiento de la ciudad compacta.

25. Pluralidad como “ variaciones de Goldberg” de Bach, con cada variación como espejo de otra, anticipación de fractalidad en la primera mitad del XVIII.

26. Pluralidad, también, con asimilación de circunstancias del entorno y sus derivaciones; pero incluyendo reflejos especulares de otros entornos.

27. El todo es la nada porque carece de riqueza y de diversidad en su masa; las partes no son nada porque las partes relacionadas son todo. Es la relación la que hace pasar de la nada al todo. Los lugares del civismo son canales para la relación.

28. Cómo la acupuntura entiende los puntos desde dónde se pueden adormecer los sentidos, así la arquitectura de la ciudad debe encontrar la pluralidad de lugares donde excitar las relaciones urbanas.

C. Laberintos.

29. De la ciudad encontradiza, se ha hablado. Aquella en la que uno sale a la calle a cargar las pilas; al contrario que en la ciudad gris y hostil en la que uno sólo respira tranquilo cuando se encierra en casa. Pero, aburrido, ¡cómo una ostra!

30. Así se acrecientan el aburrimiento y la soledad que se derraman hacia fuera en una espiral acumulativa.

31. Lugares de encuentro son aquellos que multiplican sus pliegues y sus arrugas para adquirir resistencia y condición laberíntica.

32. Así que no sólo muchos, sino muy arrugados. El plegado, los diferentes niveles, las diversas fachadas, multiplican la exposición. Se ha hablado de frac-g-mentación; bastaría una diversidad conexas.

33. Los pliegues otorgan resistencia y se abren al futuro mientras las arrugas se prestan a la adherencia de la memoria.

34. Una cosa es la mera superficie que requiere el cuidadoso diseño de sus pavimentos y la escorrentía del agua de lluvia y otra el espacio público que necesita de la adecuada disposición de edificios alrededor para prolongarse en sus zaguanes. Trátase de la delimitación de un ámbito con sus límites, puentes y puertas.

35. Cercando lo interior está la piel: la piel no es una superficie sino un espacio con poros, arrugas y pliegues, una geografía dibujada por la historia, un tiempo sedimentado como espacio.

36. Los poros son los lugares de ventilación y de irrigación, donde la colectividad interacciona con el individuo.

37. Los poros están en la piel. La piel es porosa. En la piel radica el tacto y el placer del contacto.

38. A.V. Eyck multiplicó en Amsterdam los espacios de juego de los niños; hasta su casa para los huérfanos era un laberinto jubiloso.

39. Se podría decir que ahora no juegan los niños. Creo que si los arquitectos se ocupasen de ellos como hizo Van Eyck nacerían más niños para llenar los espacios de juego.

40. Claridad laberíntica. He aquí el sincretismo de la idea de orden y de diversidad caótica: el rechazo tanto del funcionalismo como de la despreocupación formal y la ignorancia compositiva.

41. Dédalos o croupier; laberinto o juego. No pueden faltar ni talento ni destreza en la tarea de crear espacios para el civismo.

42. El laberinto es un camino interior pero abierto a la invasión y que hace posible la evasión. Los lugares del civismo son aquellos que también posibilitan la invención.

43. El dragón o el minotauro a vencer y la princesa o la gloria a conquistar exigen una escena a la altura del drama o del juego.

44. Multipliquemos los monstruos y las princesas en la sociedad de individuos múltiples; necesitamos hacer más complejo el laberinto. Abramos nuevas brechas en los muros y coloquemos espejos que multipliquen las imágenes y las colisiones. El orden en el seno de la mayor confusión se logra desde inestabilidades, desde reflexiones y miradas cruzadas, nunca mediante cierres y control de las circulaciones.

45. V. Eyck nos enseña que un espacio se convierte en un lugar cuando combina memoria y anticipación, cuando suscita recuerdos y expectativas: un sincretismo de cánones clásicos y anticlásicos.

46. Los sueños y los juegos liberan represiones y enseñan a enfrentarse a la complejidad; así, los lugares cívicos deben tener dimensiones oníricas y lúdicas, donde cabe recuperar la desinhibición de la niñez. Donde exhibimos la máscara que queremos mostrar a los demás según los deseos que nos impulsa el día y la hora.

47. Los planes y proyectos han de anticipar y garantizar oportunidades de asociación, vínculos, entre las infraestructuras y los espacios públicos o de uso colectivo.

48. Una crisis del civismo se alimenta del entendimiento segregado de la eficiencia: las autopistas, las circunvalaciones y radios, los trenes... sirven para moverse velozmente de unos lugares a otros pero más importante es su contribución al surgir de esos lugares en sus accesos. Las redes se han de pensar desde sus enclaves.

49. También las redes, los espacios intermedios, para el movimiento, constituyen hoy lugares de potencial cívico si son accesibles y no excluyentes, y sirven para vertebrar múltiples geografías personales.

50. Los proyectos de redes y enclaves, al aumentar las posibilidades de choque entre partículas individuos, aumentan la energía cívica de la colectividad; el urbanista es el diablo de Maxwell que favorece iniciativas positivas y dificulta las negativas.

51. Ancianos, niños, parejas, un kiosco, inmigrantes, música, turistas y mendigos. Día, noche, sol, sombra. Pasar, mirar, pararse. Multiplíquense los decorados para variantes de esta escena, en cuantos lugares de la ciudad sea posible y se darán algunas de las condiciones objetivas que precisa el civismo.

52. Lugares para ejercitar el cambio de mirada de los individuos, para hacer *zooms*, para enfocar y cambiar de objetivo; para pasar de la mirada corta a la mirada larga, del ensimismamiento a la extroversión y al revés. Para fluir entre la identidad y la alteridad.
53. Lugares dotados de identidad son aquellos diferenciados de los que carecen de ella o presentan otra distinta.
54. Los juegos de lenguaje (Wittgenstein) como cultivo renovador de la tradición (de los fundamentos del sujeto, para Gadamer), abren paso a la idea de que una persecución de sugerencias pueda ser propulsora de cambios. Así podrían entenderse las proposiciones de lugares “sugerentes” para el civismo en las ciudades.
55. Una ciudad tiene más temperatura cívica cuanto más gente dispone de acceso próximo a un modo colectivo de transporte y este transporte accede a mayor número de lugares de interés colectivo y sin exclusiones.
56. Espacios centrales de proporción 2 a 3, dictaba Vitrubio. Imanes, hoy, en la Nueva Babilonia de Constant, de geometría variable.
57. La proporción y la cualidad perceptiva de los espacios de la ciudad histórica, fueron sustituidos, en el s.XX por intervalos y distancias. Vuélvese hoy a valorar la percepción pero no sólo visual sino táctil, auditiva, emocional y cultural.
58. Los lugares civilizados han de ser proteicos, adaptables a diferentes grupos y circunstancias; ambiguos y escurridizos, también, de difícil apropiación y dominio por algún grupo excluyente.
59. Frente a los espacios vigilados, reglados, iluminados por la mano derecha del Estado-Ciudad, espacios sostenidos, incluso en su policía, por su mano izquierda: la mano de la redistribución, de la cultura multiforme, de las políticas sociales.
60. Hacen falta lugares que se muestren usados, incluso gastados, por los ciudadanos, sin la dureza diseñada de los ropajes a estrenar.
61. La oposición entre arquitectura y ciudadanía, aún no careciendo de motivos para su enunciado, opera como una voluntad de disuadir y hacer fracasar un diálogo entre ambos.
62. Los lugares cívicos son como los museos en los que el arte ha sido sustituido por la vida.
63. La polis, escenario de lo político y la urbe de lo social, como el lenguaje representa la norma y el habla muestra el uso: los espacios cívicos son los lugares de encuentro y desencuentro de canon y vida.
64. Ciudad irreal bajo la niebla parda de un mediodía de invierno (T.S. Elliot, *Tierra Baldía*); la calle estaba llena de una luz... tan gris como un gran amasijo de algodón sucio (Céline, *Viaje al fin de la noche*). Crear lugares de neblina parda, como un algodón sucio, tal es la tarea de proyectar las nuevas plazas.
65. Lugares de mezcla de actividades. No lugares únicamente llenos de actividad comercial.

66. Los espacios para el encuentro son lugares abiertos a la posibilidad del encuentro. Que el gran arquitecto social quiera o no jugar a los dados no es asunto del pequeño arquitecto que bastante tiene con hacer de croupier.

67. El civismo no debe corresponderse sólo con lo público, ni siquiera con lo colectivo. Debe haber virtud cívica en lo privado, en su manera de exponerse, de aparecer al exterior.

68. Ese mostrarse hacia fuera de lo privado puede aparecer pedante, grosero, inoportuno, zafio pero también prudente, jovial, amistoso y discreto. Las arquitecturas privadas pueden contribuir al civismo desde su controlada presencia.

69. Aún cuando no parezcan ser apropiados los tiempos para lo público, la arquitectura tiene el reto importante de dar valor público a lo privado (M. de Solá-Morales).

D. Energía.

70. La fuerza plástica, la energía vital nitzcheana, de un grupo social, es su capacidad para remodelar la arcilla de su historia y de inventar futuro. La de una ciudad pudiera medirse por la cantidad, la calidad y la diversidad de las plazas y los pasajes de su plano y por la capacidad de construir otros nuevos.

71. Hay una polilla que carcome la fibra egoísta e insolidaria de la especie humana y que excava las galerías que arruinan una estructura social vieja mientras prepara la construcción de una nueva estructura.

72. Tönnies, 1887, *Comunidad y empresa*: Sentimientos frente a intereses como cemento de la agrupación y la diferenciación societaria.

73. Adam Smith celebró la capacidad de la sociedad para prescindir de la benevolencia y gestionarse desde los intereses individuales; pero la benevolencia, los afectos, hacen falta en alguna medida y hay que saber que se atrofian al no ser usados y se acrecientan con su ejercicio. Estamos razonando sobre los lugares donde hacer esta gimnasia.

74. Nuevamente Hirschmann: Hay períodos alternos de privacidad y de publicidad de los individuos. La decepción, el desencanto, pueden motivar esos cambios y, también, conducir a alzar la voz, a expresar la queja por las esperanzas defraudadas, sea en lo público o en lo privado. Construyamos espacios, habitaciones para la protesta colectiva, libros de reclamaciones para la colectividad.

75. Sigue A.O.H. “ Es probable que la razón de quienes sienten aversión a quienes se inclinan hacia la corrupción fluctúe de acuerdo con lo que se conoce como moral pública”. Añadamos que es probable que el número y la diversidad de lugares de encuentro —y conflicto— en una ciudad fluctúen también en proporción directa a esa denominada moral pública. De donde se filtra la sospecha de que la corrupción puede tener una armoniosa relación con la ausencia de conflicto social, medida por la carencia de lugares donde expresarlo.

76. Lugares para que el antagonismo y el conflicto se muestren en lugar de ocultarse, devengan agonismo, rivalidad y hostilidad civilizadas, expresión de las diferencias.

77. Más que lugares para la armonía y la reconciliación, lugares para el ejercicio de las estrategias laberínticas de competición y confrontación.

78. Lugares, diría Maquiavelo, para el republicanismo cívico: conglomerado de individuos hostiles que se agrupan en sociedad para mutuo beneficio.

79. Se dice que el lema “Libertad, igualdad, fraternidad” tiene hoy nueva expresión en el de Libertad, diversidad y tolerancia. También que la presencia de la tolerancia convierte la diversidad en un recurso y su ausencia en un peligro.

80. Espacios para articular el mayor número posible de luchas democráticas.

81. “El exiliado y el extranjero son los personajes en quienes mejor se resumen los valores cívicos puesto que están en condiciones de reclamar derechos y obedecer deberes de ciudadanía en nombre de principios abstractos de justicia e igualdad que no están inscritos en tradición ni idiosincrasia alguna sino que son la consecuencia del consenso impersonal entre desconocidos que deciden convivir” (M. Delgado, H. Arendt). Lugares, pues, para el exiliado, el extranjero y —añado— el inmigrante.

82. Lugares para la expresión de la identidad comunal, no; para expresión de la diferencia y la divergencia.

83. ¿Lugares, pues, para una pluralidad de individuos y de grupos diferentes? Sí, pero para proteger el derecho a la diferencia y no para abrir ocasiones de cancelación.

84. Frente a la idea de igualdad del Estado laminador y totalitario, la idea de igualdad compleja de Michael Walzer, igualdad en la pluralidad.

85. La conciencia cívica no implica un consenso en torno al bien común, sino que admite el disenso y se basa en su articulación.

86. Si el bien común es un horizonte o punto de fuga que funciona como imaginario social, constituyendo una “gramática de la conducta”, en el espacio urbano se han de preparar escenarios donde puedan escribirse conductas en base a esa gramática. Profundizar la democracia es, también, multiplicar las plazas.

87. Ni ciudadanos cohesionados en torno a unos valores universales compartidos, ni individuos defendiendo sus intereses individuales: agrupaciones múltiples, adscripciones compartidas, articulaciones complejas.

E. Aplicaciones.

88. Dice C. Magris que escribir es remontar el río de la historia para rescatar existencias naufragadas, borradas de la memoria del mundo por la ola del olvido ¡Tantas violencias indecibles olvidadas! Podría pensarse, en ciudades cargadas de historia, que construir espacios cívicamente significativos es también erigir memoriales a esas víctimas.

89. Un problema de las ciudades es que la evocación de la tradición sea casposa, nostálgica y ruin. Hay que dar nuevo sentido a los viejos lugares.

90. Hay hermosos parques barrocos cuya posición ha cambiado por el crecimiento de la ciudad; afueras que se han convertido en centros, atalayas y miradores en pasillos y rótulas de tránsito. Para que hoy sean entendidos, es decir usados, han de enriquecerse con nuevos atributos.

91. En los hogares se impone, de vez en cuando, lanzar lo apolillado e inservible a la basura: se tira un tabique, se moderniza la cocina y el baño, se cambia el sofá. Lo mismo hay que hacer con la calle, los parques y las plazas.

92. Las ciudades siempre han erigido esculturas a sus próceres. Nuestra generación tendría que hacerlo a aquellos que han acrecentado su patrimonio con mayor potencia y rapidez. Señalando la causa de su riqueza y la huella que han dejado en la ciudad.

93. Hay lugares en las ciudades adecuados para registrar la temperatura cívica. Encontrarlos y amueblarlos con un termómetro es tarea del urbanista.

94. El extremo de la carrera de la Virgen que entronca con los paseos de ribera del Genil y es rótula con el Zaidín es uno de estos lugares. Bajo cero, marca el termómetro.

95. ¿Alguien conoce un espacio más inhóspito y centrífugo que el grande y mezquino vacío del Triunfo? Y no será porque carezca en su contorno de notables edificios.

96. Temperatura y color. Gracias al grupo que hace poco enmarañaba de hilos de colores la plaza de la Trinidad. ¡Con qué poco, a veces, se rejuvenece en siglos un rostro!

97. Se puede discutir si un programa urbanístico de construcción de plazas —como el de Barcelona a finales de los 80 o el programa francés Banlieus 89— elevaría o no la temperatura cívica de la ciudad pero nadie negará que, embarcarse en esta aventura, exige un calentón mucho más alto que el que provoca el caballo de la plaza del Carmen.

98. La cuestión no quedaría en el urbanismo de las plazas. Una vez declarada la fiebre alta vienen los delirios de muchas otras políticas sociales, redistributivas, de movilidad, de reconocimiento de marginalidades y exclusiones...

99. Precisemos que hablar de plazas no es reclamar diseño de pavimentos, arbolitos y mobiliario. Ruskin no hablaba de belleza sino de verdad. La verdad en los lugares urbanos está en la conciencia de su emplazamiento.

100. Estar parado es bueno, moverse, malo. Eso parece pensar quién gestiona desde la Universidad lo que queda del parque de Fuentenueva, junto a la Avda. de la Constitución, en el que se puede entrar pero no atravesar.

101. A la Alhambra la tenemos tan interiorizada los granadinos que hemos confiado su uso a los turistas.

102. Bueno, en realidad es toda la ciudad que se ofrece al turista; habría que seguir la estadística de los atendidos en el Clínico por el síndrome de Stendhal.

103. Cacciari abomina del síndrome del rayo de luna que aqueja a Venecia. Seguro que también Granada sufre su belleza no menos de cuanto la goza.

104. ¡Vivo sin vivir en ti! Todo el futuro de la ciudad gira en torno a la colina roja. ¿Se imaginan cómo habrían de cambiar los negocios y el carácter de Granada si nuestra generación tuviese que generar sus propios motivos de orgullo urbanístico, si viviésemos como si la Alhambra no hubiera sido reconstruida?

105. La Feria es un anestésico del tedio pero el ferial es el lugar más tedioso. No caben las sorpresas, ni las emociones, ni las reflexiones. No hay diversidad de sonidos, hay ruido; no hay diversidad de conductas, ni siquiera diversidad de bailes.

106. La calle y las casetas rigidizan y separan lo público y lo privado; todas las calles son sensiblemente iguales y todas las casetas también. ¿A eso ha sido reducida la subversión de la fiesta? Pero si, como decía Larra, las máscaras de nuestras propias caras son más enmascaradoras que éstas...

107. La máscara es un instrumento para la osadía y la desinhibición social; la máscara ferial lo es para exhibir y afirmar las identidades excluyentes.

Epílogo

Vuelve T.S.Elliot, Tierra Baldía.
¿ Qué ramas crecen de esa pétrea basura...?
.....
una multitud fluía por el puente de Londres, tanta gente.
no creí que la muerte hubiese deshecho a tantos.
.....
Ese cadáver que plantaste el año pasado en tu jardín
¿ ha vuelto a retoñar? ¿ Florecerá este año?
.....
Pienso que estamos en el callejón de ratas
donde los muertos perdieron sus huesos.
.....

Pido excusas por prestar un eco al poema:

Muerte y germinación. Basura y fruto, este es el ritmo de la vida. Así surge el civismo del conflicto y la muerte, ahí, en callejones de ratas.

CONSTRUYAMOS ESOS CALLEJONES DONDE BROTE LA VIDA.

José Luis Gómez Ordóñez
“Los lugares del civismo”. 2002



Lugares del civismo en equipamientos de barrio, patios privados abiertos a la mirada pública, acogedoras zonas comunes... proyectados y construidos dentro del marco del Programa de Rehabilitación del centro Histórico de Cádiz, visitados durante el viaje del taller a esta ciudad:

A.2 Patio de acceso a viviendas sociales con pequeña biblioteca pública en planta baja.

A.3 Mercado Central

A.4 - A.5 (página siguiente). Patios en las zonas comunes de acceso a viviendas sociales.

Fotografías: Ana Montalbán







equipamientos para mil cosas

Juan Luis Rivas Navarro

Uno aprende de las grandes referencias clásicas que la ciudad es un conglomerado de materiales urbanos que ha ido sofisticándose a lo largo de la historia, pero que, desde sus orígenes, dista mucho de ser un conjunto ilógico. Si observamos las “esculturas urbanas” del escultor Miquel Navarro, encontramos un buen repertorio de posibles “órdenes” entre los elementos: la posición entre dos o más piezas, la repetición, la serie, el contraste, la creación de núcleos concentrados, las extensiones de baja densidad, y un largo etcétera de situaciones que la ciudad ha venido reproduciendo, en conexión directa con la lógica de funcionamiento de cada territorio en cada época, incluidas las contradicciones contemporáneas, donde muchas lógicas distintas se superponen y producen un resultado a veces de difícil lectura.

Volviendo a los clásicos, no se cansa uno de observar la planta de Mileto, por ejemplo, y la riqueza de espacios concatenados que quedan conectados con las bahías naturales. Allí y entonces, los principales edificios públicos y de representación social de la ciudad contorneaban esta suerte de plaza de plazas que, en buena lógica, necesitaba estar situada en el lugar de acceso a las comunicaciones que representaban los puertos naturales.

Serían muchos los buenos ejemplos de ciudades, reales o proyectadas, que han trabajado con la ubicación inteligente de los equipamientos principales urbanos y han sabido aprovechar los momentos singulares

de la geografía —natural, pero también la urbana o de la ciudad preexistente— para sacar partido del territorio y otorgar el protagonismo que el uso público precisa, al tiempo que permitían una lectura integrada del asentamiento¹: la posición central y en el salto de pendiente de la Ciudad Industrial de Garnier (1904); las localizaciones de ayuntamientos, teatros y bibliotecas, en las cimas de las pequeñas colinas de las ciudades proyectadas por Alvar Aalto (Seinäjoki, 1952-1969; Bjoernholm, 1959; Rovaniemi, 1963-1965), la articulación entre la rotonda central de acceso territorial y distribución principal interna, y el centro cívico de Tapiola (1951), construido en torno a su plaza central semiabierta y elevada; la potencia de la simbiosis entre plaza Plateau Beaubourg y el Centro Cultural Georges Pompidou en París (1977); la conexión entre el puerto y la línea de costa y los equipamientos centrales en Trieste, la Praça do Comércio en Lisboa, como punto de conexión ciudad-río, en el proyecto de Alvaro Siza para el barrio Pendino en Nápoles (1987), en el concurso para un nuevo puerto interior de Badalona (2003) de Manuel de Solá-Morales...

Un territorio para la articulación

La periferia es, precisamente, un área urbana que suele estar generada por la adición de

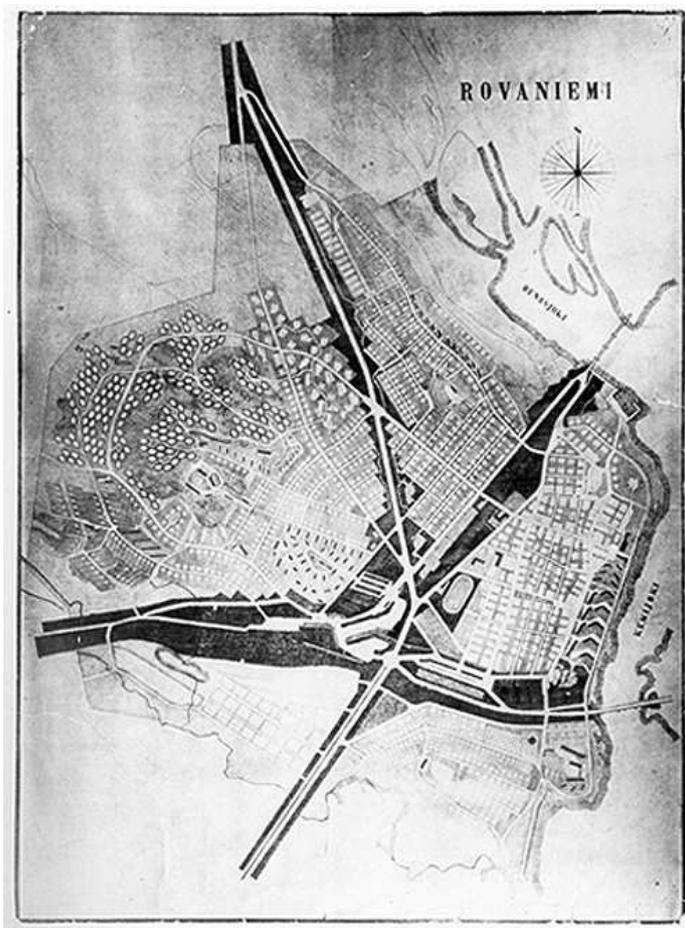
1 Tal y como Josep Parcerisa nos enseña en su capítulo “El corazón de la ciudad”, de *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo*, Ediciones ARQ, Santiago de Chile, 2000.

A.6 Plan urbanístico para la reconstrucción de Rovaniemi, en Finlandia. Alvar Aalto, 1945.

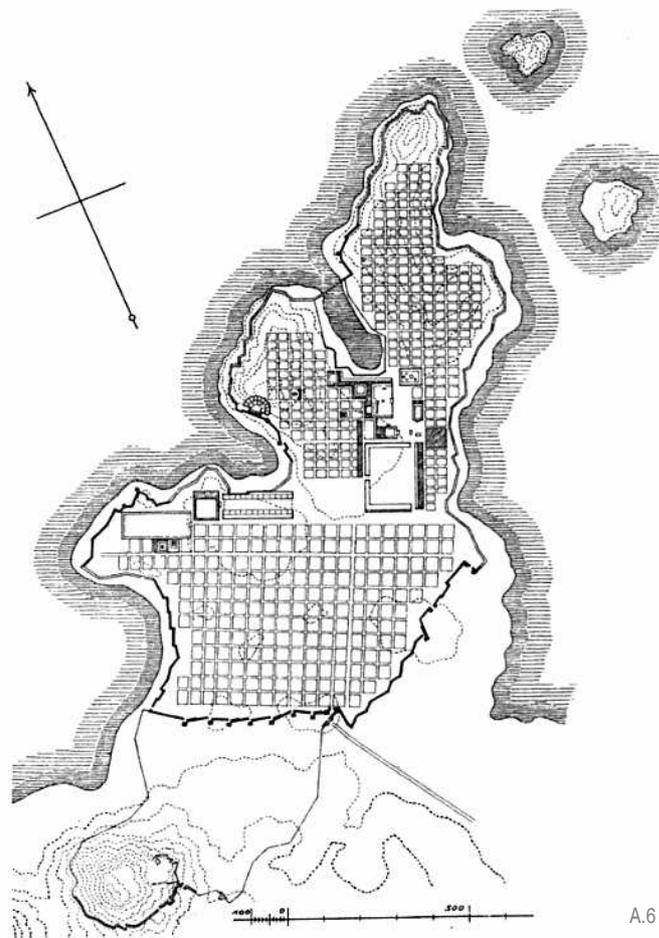
Fuente: julkiset.eokset.rovaniemi.fi

A.7 Planta de la ciudad de Mileto, según Gerkan

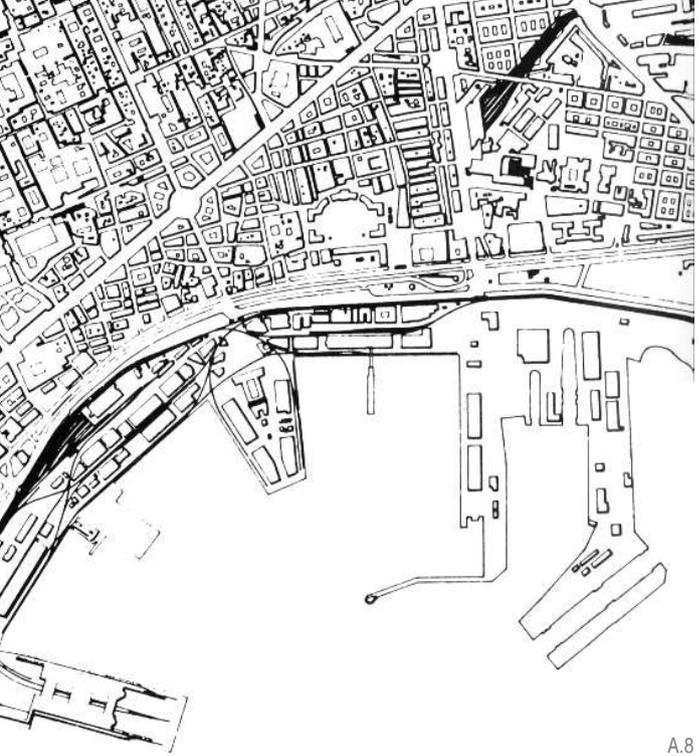
Fuente: García y Bellido (2009): Antonio. *Urbanística de las grandes ciudades del mundo antiguo*. Madrid: CSIC.



A.7



A.6



A.8



A.9

proyectos de iniciativa individual con una posición diferenciada, suma de pequeños sistemas residenciales de diferentes tipologías, escalas y formas. Más concretamente, en las ciudades del sur de España, el primer crecimiento periférico se desarrolló como superposición al tejido agrícola circundante —a diferencia del modelo de ensanche capitaneado por Barcelona e implantado en otras ciudades como Madrid, Valencia, Bilbao o San Sebastián. De este modo, este tipo de periferia o extensión de la ciudad fundacional, se corresponde bastante bien con esa idea de lo urbano como un modelo policéntrico, fragmentado y discontinuo, una ciudad-región todavía confusa y con un va-

riado y cambiante reparto de funciones entre el *Inner City* y las *Outer Cities*².

Sin embargo, a pesar de esa especie de confusión inherente, de debilitamiento del espacio urbano³, en esta periferia existen espacios donde el ciudadano va encontrando, de forma paulatina, su lugar de referencia en la ciudad.

2 SOJA, Edward: *Postmetrópolis: estudio crítico sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2008.

3 Así lo cuenta Zaida Muxí, en *La arquitectura de la ciudad global* (Gustavo Gili, 2004), tanto desde el punto de vista de su capacidad como estructurador urbano, como observándolo como espacio simbólico.

Intervenciones en el barrio Pendino, en Nápoles proyectadas por Alvaro Siza en 1987:

A.8 Estado previo

A.9 Estado tras las intervenciones.

Fuente: Revista UR, n.5. 1987.

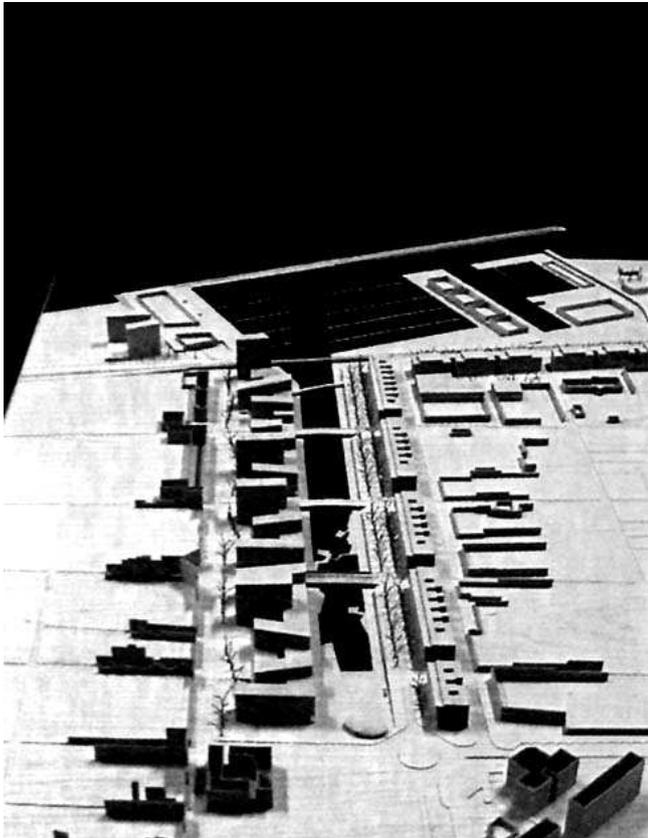
A.10 Maqueta para el proyecto del nuevo puerto urbano de Badalona. Manuel de Solá Morales, 1989-2003.

Fuente: arquitectes.coac.net/sola-morales

A.11 Proyecto urbano para la articulación entre el acceso territorial y el centro cívico de Tapiola. Alvar Aalto, 1951.

A.12 Hall Twon en Seinäjoki. Alvar Aalto, 1958.

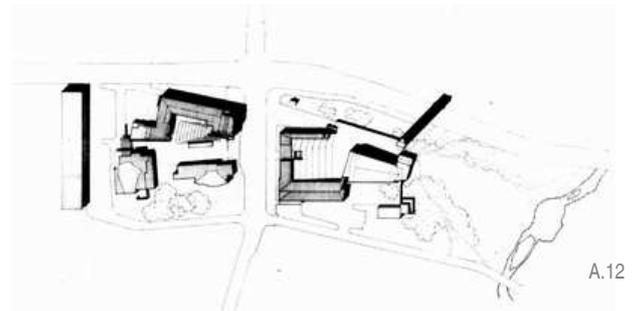
Fuente: file.alvaraalto.fi



A.10



A.11



A.12

Por eso es esencial comprender los procesos de formación de estos ámbitos, que conservan rasgos del soporte geográfico como caminos, parcelas, vegetación, encrucijadas, pequeñas edificaciones agrícolas... Ya que, en muchas ocasiones, son estos límites entre las piezas urbanas, respuesta de trazas heredadas, los que se convierten paradójicamente en los mejores lugares de encuentro e intensidad de lo colectivo (Rivas y Bravo, 2013).

Gestión compartida de equipamientos

Merece la pena asomarnos a las reflexiones sobre los equipamientos en la situación terri-

torial y urbana contemporáneas que los profesores Portas, Domingues y Cabral hacen en el texto que se reproduce a continuación. La descripción de muchas de las dificultades, que no sólo afectan a la nueva implantación de los equipamientos, y también la definición de los objetivos a diversas escalas que la administración puede marcarse a la hora de trabajar con los equipamientos de la ciudad, encuentran aquí las palabras adecuadas para problemas muy extendidos también en nuestras ciudades:

La diversidad, la especialización, la localización, la tipología y la cualidad de los equipamientos, se traducen en nuevas jerarquías urbanas y redefinen el papel de las aglomeraciones, bien en el contexto geográfico de inserción de sus territorios y sociedades de influencia, en el territorio nacional, o en el plano más extenso de la internacionalización.

En una época de profunda transformación del estado social, y dada la gran diversidad de instituciones —directamente gestionadas por el estado central, por los municipios, por fórmulas mixtas, por asociaciones, por privados, etc.— y programas de los equipamientos, se presentan, al menos, dos desafíos distintos:

A escala de cada unidad, se encuentran algunos buenos ejemplos, aunque escasos, de soluciones duraderas en la gestión equilibrada de recursos, formas de maximizar las plusvalías y de enraizar socialmente los equipamientos y sus programas de funcionamiento. El conocimiento de los distintos procedimientos para financiar y ejecutar las obras, contrasta con las dificultades para mantener actuaciones calificadas y aprovechar completamente el capital invertido. En esta materia, las mejores soluciones se encuentran casi siempre en estructuras organizativas imaginativas, articuladoras de recursos y saberes de distintas instituciones, insertas en proyectos urbanísticos y de política urbana, conocedoras del medio social envolvente y eficaces en la implementación de estrategias de movilización de población.

A escala del “sistema de equipamientos”, es necesario traspasar barreras fijadas hace tiempo —mediante las tutelas, por ejemplo, o mediante el exceso de normalización de los modos de funcionamiento— y aprovechar economías en red que faciliten la concepción y operatividad de proyectos transversales —a través de la articulación inter-institucional, movilizand o escuelas, museos, bibliotecas, teatros, casas de la cultura, centros de juventud, equipamientos deportivos, etc.— dirigidos a objetivos bien definidos. Antes de afrontar los desafíos más complejos de la trans-municipalidad —necesarios y urgentes en las conurbaciones— o de la construcción de redes de escala nacional e internacional, ya al nivel municipal se registran las mayores dificultades, debido a distintas razones: la transferencia de competencias sin el necesario soporte financiero; el exceso de presión sobre los organismos municipales para garantizar los costes corrientes de funcionamiento de los equipamientos ya construidos; falta de profesionales competentes; inestabilidad de los cuadros y los modelos de gestión; sobredimensionamiento, etc

Nuno Portas, Alvaro Domingues y Joao Cabral

Párrafos de su artículo “As dimensoes criticas das políticas territoriais”. 2007

Equipamientos para la mezcla

Los equipamientos son, básicamente y desde el punto de vista del funcionamiento de la ciudad, usos públicos. Podríamos decir que tal uso público contiene dos dimensiones urbanísticas: aquella que reúne, por un lado, las características genéricas correspondientes a su cualidad como uso urbanístico general, el dotacional; y también, por otro lado, aquella que refleja las características específicas que le otorga su uso pormenorizado, su rango y contexto espacial.

De la suma de su cualidad dotacional genérica, por un lado, y su especificidad espacial, por otro, podemos concluir una serie de aspectos importantes a tener en cuenta para establecer su relación con el ámbito urbano en el que se insertan: un conjunto de atenciones que cualquier iniciativa de implantación de ese uso colectivo y público debiera tener muy presente. Son las siguientes:

En primer lugar, los equipamientos deben ser vistos como una cuota social pero también como un proyecto. Esto significa que situar un equipamiento en la ciudad es también una oportunidad para hacer ciudad. Así

también, una oportunidad para reflexionar sobre lo urbano en general, sobre ese ámbito y sobre la relación entre el lugar y el territorio.

Debe cumplir, por tanto, unos parámetros superficiales pero no únicamente eso. Debe representar un tiempo y una sociedad, una forma de entender las relaciones sociales y urbanas, debe ser reflejo de unas sensibilidades adquiridas —medio ambiente, accesibilidad, confort urbano, etc.

Surge del planeamiento parcial pero que debe ser atendido por todos planeamientos generales, sectoriales y especiales, así como por los proyectos sobre el espacio público que existan, como una variable a considerar necesariamente.

En segundo lugar, los equipamientos han de verse como receptáculos de urbanidad, lo que significa atender a los accesos, a los ámbitos de llegada e intercambio para todo tipo de funciones y flujos; a los bordes urbanos, el contacto con los límites, la relación física y visual de su contorno con la ciudad, etc.

Significa también que poseen la capacidad de aglutinar a los tejidos y hacer crecer la idea de barrio. Debe responder a su estatus de usos colectivos y sociales preferentes y con capacidad para construir identidad urbana, lo que supone aprovechar su capacidad para identificar al usuario con su medio, con lo geográfico, lo histórico, lo paisajístico o lo natural.

En tercer lugar, los equipamientos, según los tipos pero también de una forma generalizada, pueden y deben verse como una red. Esto significa que deben entenderse desde sus problemáticas específicas pero también como un sistema de puntos ligados. Deben contagiarse de lo urbano, transmitir energía desde lo público, e introducir sus funciones colectivas en la ciudad y a la ciudad en sus propios espacios.

Trabajar los equipamientos en red supone modularlos en función de su protagonismo en la red, reconociendo la existencia de piezas aisladas.

Las redes dotacionales se construyen y se mejoran interaccionando con las otras redes de la ciudad y del territorio: la red de los espacios públicos, fundamentalmente, la red natural o ambiental, la red infraestructural, la red comercial, etc.

A la vista de la visión comparada entre dos polideportivos de la zona sur de la ciudad de

Granada (figuras A.13 a la A.16), encontramos situaciones de una mejor o peor predisposición del equipamiento a servir a muchas cosas al mismo tiempo. Y es que es a través de la observación del funcionamiento mismo del espacio y de las acciones humanas que en él se posibilitan o no, que podemos mostrar ciertos espacios singulares que pueden reconocerse como “lugares exitosos” desde un punto de vista social, lugares que favorecen la confluencia, el intercambio y la pluralidad de relaciones... En ellos los ciudadanos, más allá de optar a servicios necesarios y cada vez más igualitariamente demandados, tanto se identifican como se encuentran representados, ya que son configuraciones de arquitectura urbana que encierran elementos del pasado, valores culturales e históricos, y, desde un punto de vista disciplinar, son proyectos que, actuando en mayor o menor medida, permiten la libertad de uso y de apropiación.

Resulta paradójico que sea muchas veces a través de la ausencia de elementos de urbanización, que pueden en ocasiones rigidizar los diversos usos, que los espacios de intercambio entre equipamiento y ciudad pueden ser cualificados por las propias actividades ciudadanas, surgidas más naturalmente en los ambientes de indefinición. Como si nuestros proyectos futuros trataran de imitar la espontaneidad con que muchos de estos fragmentos de periferia se han ido cohesionando.

A.13 El Polideportivo “Núñez Blanca” se sitúa en el borde de la Carretera de la Zubia, hoy Avda. del Emperador Carlos V, y da servicio público a una serie de unidades residenciales muy densas de diversas épocas. La entrada al polideportivo se produce a través de esta acera ancha en comunicación directa con la pista de atletismo, en un cota inferior y a la izquierda de la imagen.

A.14 Vista en dirección a la salida de la plaza de acceso al Polideportivo “Núñez Blanca”, en el barrio del Zaidín (Granada). Lugar de interacción entre el equipamiento propiamente dicho y la vida urbana de usos mixtos del barrio.

A.15 Vista de conjunto, Polideportivo “Bola de Oro” (Granada). Situado en la margen izquierda del cauce del río Genil, ocupa un espacio cerrado entre las colinas del valle y ha sido recientemente urbanizado a su alrededor con espacios públicos muy direccionados.

A.16 El espacio circundante al polideportivo “Bola de Oro” queda conectado a la ciudad a través de la ruta peatonal paralela al río y por algunos puentes peatonales y rodados que, muy puntualmente, alcanzan la otra orilla, muy densamente ocupada desde los años 70 en adelante.

Fotografías: Belén Bravo Rodríguez.



A.13



A.14



A.15



A.16

atractiva urbanidad: el deseo y la necesidad de compartir

David Cabrera Manzano

Entre la intimidad del hogar de una persona o una familia y la ciudad —si no la concebimos como suma de viviendas sin relación alguna—, existen una multitud de espacios o edificios, donde podemos realizar infinidad de actividades e intercambios diversos, tomando así forma la idea de Polis original.

Estos espacios de uso público cotidiano, comúnmente llamados equipamientos o dotaciones urbanas, tratan de dar servicio o cubrir unas necesidades colectivas y comunes básicas, especialmente servicios públicos compartidos como el recreo, la educación, el bienestar y la salud. Sin ellos, la noción de ciudad se podría entender como incompleta; sin los rasgos de urbanidad propios de las ciudades que más admiramos o deseamos habitar. Gracias a la ciudad, y a su organización colectiva, logramos alcanzar aquello que, como individuos solos o aislados, no podríamos ni siquiera imaginar.

La ciudad, más que un lugar en el espacio, es un drama en el tiempo, escribía Geddes en algún momento; esto es, aunque la ciudad es un hecho físico y cultural en sí, lo que realmente ha de interesar a los arquitectos que piensan y diseñan la ciudad, es cómo la escena vital se desarrolla en ella y responde a su sentido.

Sobre la organización de los usos en la ciudad

Podemos observar como los servicios públicos se distribuyen por algunas ciudades tratando de cubrir la demanda y superar las dificultades de acceso a los mismos, ya sea por la distancia física, la dificultad económica o la diferencia social. No siempre esta distribución es la más justa o eficaz y la desigualdad social se acentúa con la desigualdad urbana, evidenciada habitualmente con la calidad arquitectónica o ambiental y, en especial, con la mala dotación de equipamientos básicos de la zona.

Véase cómo ciertas dotaciones a veces se adecuan a la gente en ciertos entornos, moviéndose ellas mismas a los lugares donde son temporalmente requeridas; por ejemplo, las relacionadas con la seguridad —policía o bomberos—, la sanidad —ambulancias o centros de salud portátiles de vacunación o donación de sangre—, las culturales —bibliotecas de playa— o las comerciales y de restauración.

Nos interesa resaltar aquí algunos usos cotidianos que permanecen en un lugar, que consolidan una serie de vínculos con el entorno próximo y, en cierto sentido, se convierten en una referencia urbana o foco social determinado.

A.17 Leer en la playa: biblioteca alternativa en Bondi Beach, Sydney. Promoción publicitaria organizada por Ikea.

Fuente: www.fresher.ru

De estos usos cotidianos nos gustaría destacar inicialmente aquellos equipamientos que representan una cierta concentración cívica relacionada con el bienestar colectivo, la educación y el recreo. Los colegios, como centros educativos, desde la más tierna infancia hasta la madurez universitaria, son focos potenciales de civismo concentrado. Su apertura diaria a los barrios y su permeabilidad en la experiencia vecinal le suponen ser uno de los equipamientos de más alto valor social y urbano para una ciudad. Poseen la capacidad de impulsar el desarrollo cultural y corporal de una sociedad a través de una mejor experiencia educativa y la diversidad de sus acciones —formación, deporte, estudio, asociacionismo, rituales colectivos...

Su integración con los oficios y las diferentes actividades del barrio ayudan a establecer una continuidad natural en el aprendizaje y el sentido de sus habilidades para la sociedad y la vida en la ciudad.

En un segundo término, queremos resaltar la relevancia urbana del comercio minorista y los mercados de barrio —en contraposi-

ción a los grandes *malls* o superficies comerciales de franquicias o secciones *gourmets*—, como puntos de encuentro e intercambio, de suministro de alimentos y productos básicos del día a día, no sólo como lugares de consumo anónimo, sino como dispositivos urbanos para la construcción de un espacio social de mayor calado donde la experiencia y el contacto personal les dotan de un valor añadido.

Y en un tercer término, y no por ello de menor interés, son los Cafés, los *Pubs* —término que proviene de *Public Houses*, o casas públicas, para tomar alcohol— o, los bares de tapas, más comunes en Granada. Tanto G. Steiner (en *La idea de Europa* escribe que el café ha sido el espacio social más representativo de este continente en los últimos siglos) como R. Sennett (*Carne y piedra*) nos recuerdan el valor de estos espacios característicos de sociabilidad urbana; cómo desde su origen en los *coffeehouses* —la compañía aseguradora Lloyd's londinense empezó como tal en el s. XVIII—, uno pagaba por un café incluyendo el derecho a hablar en el local y permitiendo así, conocer noticias de



otros lugares, hacer negocios, empatizar con el resto o llegar incluso a impulsar al debate y la conspiración política.

Proximidad y urbanidad

La adecuada distribución de la vivienda, el trabajo y los equipamientos básicos en un barrio y en una ciudad es una tarea fundamental para alcanzar la sostenibilidad y el bienestar necesario. Esto implica una proximidad física adecuada, así como la posibilidad de acceder a ellos principalmente a pie, evitando así desplazamientos innecesarios y despilfarros de tiempo y energía.

Recientemente, numerosos estudios y asociaciones peatonales, tratan de mostrar los enormes beneficios sociales, urbanos o económico-energéticos de las ciudades que se diseñan y favorecen poder caminar. Algunas aplicaciones web incluso miden estos parámetros (walkscore.com) y establecen una correspondencia entre el bienestar, la urbanidad y el atractivo para vivir como un valor económico a largo plazo y de inversión. Podríamos decir que la calidad de vida urbana es inversamente proporcional a la necesidad de usar el coche a diario, sobre todo viendo las posiciones de Nueva York o Indianápolis en el *ranking* de ciudades proyectadas para caminar. Es razonable pensar que cualquier persona prefiera pagar hasta un tercio de su salario para vivir en ciertos entornos urbanos si con ello evita el riesgo de accidente de tráfico, gana tiempo considerable a diario para hacer lo que se quiera, ejercita el cuerpo, disfruta del contacto seguro con la gente, contamina menos, propicia actividades más sociales, más saludables y de intercambio con el entorno, concentra más actividades y usos

al desaprovechar menos espacio para el uso del coche y su aparcamiento, etc.

Es obvio que en los últimos 50 años, especialmente en Norteamérica pero también en el resto del mundo, el coche ha gozado de una posición principal y absoluta en el diseño urbano y ha favorecido la destrucción casi completa de la urbanidad propia de las ciudades.

Hoy en día, todavía nos cuesta aceptar que una ciudad donde se use menos el coche es más agradable para vivir y sosteniblemente más razonable. Quizás se debe a que aún las ciudades no se han diseñado poniendo a las personas como parámetro fundamental en su definición.

Hacia una concentración descentralizada

En muchas ocasiones, con el objetivo de optimizar los recursos, se piensa que con la especialización y la agrupación funcional de las actividades similares —más comúnmente llamado como “zonificación” en la disciplina del urbanismo—, se consigue un mayor rendimiento productivo de la actividad fomentada, ya sea campus tecnológico, *cluster* empresarial, campus deportivo, parque temático, vivienda, etc.

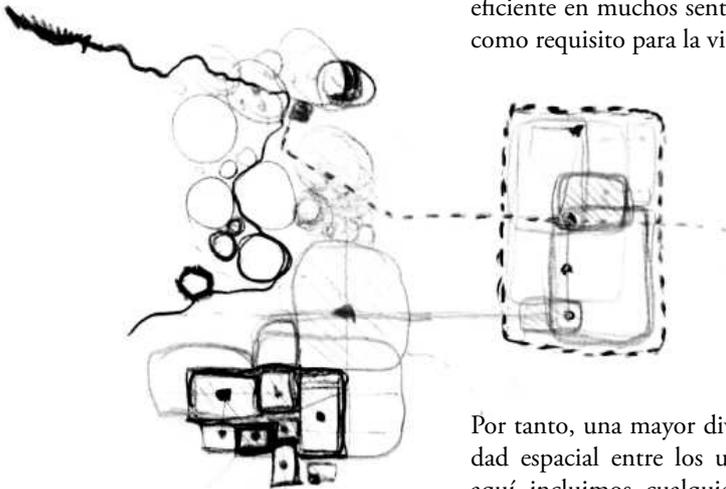
Con el tiempo y la experiencia urbana hemos podido comprobar que el exceso de homogeneidad de ciertas áreas urbanas reduce el atractivo y la propia creatividad de las funciones convocadas; que la diversidad y el mestizaje de usos provoca una ebullición imprevisible de los enlaces y acontecimientos vivificadores de cualquier lugar; que su concentración promiscua en el espacio y en el tiempo no hace más que multiplicar sus

A.18 Diagrama de sistemas de relación en entornos urbanos.

Fuente: David Cabrera Manzano, 2009.

posibilidades y su energía para el desarrollo, tanto social como económico o cultural.

Además, a pesar de la aparente desterritorialización que ha generado la globalización y las nuevas tecnologías de comunicación —ha aparecido una “nueva topología espacial de vecindades inmediatas” (*Pulgarcita*, Serres, 2014) para la cual nuestras instituciones no han sido creadas—, siguen existiendo unas limitaciones físicas concretas a la hora de movernos y encontrarnos en la ciudad. Todavía existe un gran número de actividades importantes que requieren de nuestra presencia, o al menos es deseable y más eficiente en muchos sentidos, especialmente como requisito para la vida social.



Por tanto, una mayor diversidad y proximidad espacial entre los usos cotidianos —y aquí incluimos cualquier tipo de equipamiento público— de cada persona o comunidad, normalmente recreo-trabajo-hogar, favorecería una mayor cohesión social y urbanidad sostenible en las ciudades.

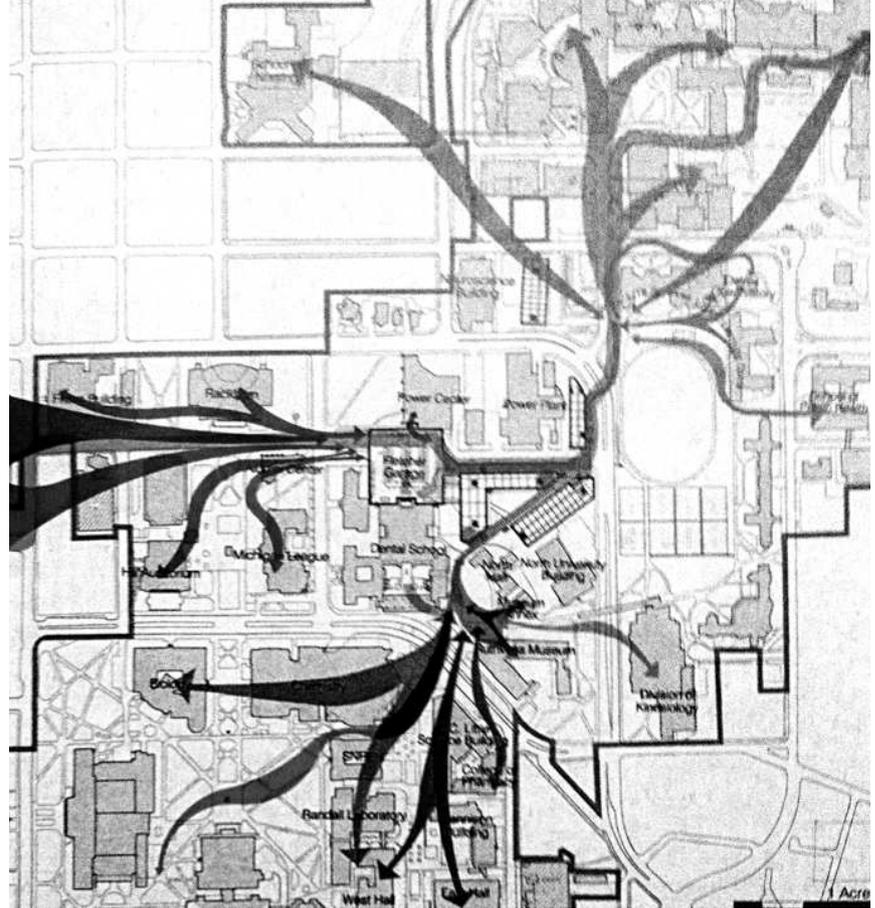
Esto implica también plantearse el tamaño de dichos equipamientos y su radio de acción o área de influencia, en función de la autonomía adquirida. Estudios de urbanismo participativo como el Experimento

Oregón, de Christopher Alexander, para la Universidad en los años 70, ya mostraban la mayor eficiencia obtenida con la creación de microrredes de equipamientos adecuadamente distribuidos por la ciudad, desde aparcamientos públicos hasta parques o salas de estudio y descanso.

Tras un periodo de gran mecanización en la vida urbana, entramos en otro de mayor profundidad social en los proyectos de reforma de la ciudad. Por ello, creemos que la mejora en el diseño urbano de equipamientos pasa por la atención a necesidades de tamaños menores, en dosis pequeñas, pero de efectos y contagios positivos de mayor magnitud, gracias en parte a la creciente conectividad social y mediática.

También, la manera de afrontar las dificultades y la carencia de recursos, pensamos que obligará a introducir prácticas colaborativas y reconsiderar el compartir como la opción más favorable además de necesaria, a pesar de los conflictos inevitables. Las limitaciones ayudarán a ver como posibles, fórmulas o estrategias que antes podrían parecer impensables; desde la opción de cierto tipo de residencia más taller como posible equipamiento social para nuevos proyectos de emprendimiento local o rural —que sirvan para la atracción de empleo y población para ciertas áreas del territorio en proceso de cambio— hasta combinaciones de *co-working*, *co-living*, *co-playing* o *co-moving* —como, por ejemplo, está ocurriendo con la web *Blabla-car*— que permitan resolver problemas o limitaciones que antes eran insalvables.

Lo que algunos han llamado infraestructura blanda, relacionada sobre todo con las tec-



nologías de información y comunicación, podría interpretarse aquí también como una capacidad de la ciudad y sus dotaciones públicas de incorporar nuevos medios a la arquitectura, solucionando con inteligencia colectiva carencias salvables desde otra forma de plantear los proyectos para la ciudad.

Revisando las propuestas de los estudiantes de este taller del Máster de Urbanismo del curso 2011-12, destacamos la gran diver-

sidad de formas posibles de enfrentar los problemas urbanos contemporáneos, relacionados en este caso con los equipamientos y los barrios de la ciudad de Granada. Quisiéramos resaltar e invitar a la valoración detallada de las situaciones y oportunidades de proyecto que ofrecen. El conocimiento de unas circunstancias generales de la ciudad y los barrios, el esfuerzo por concretar una estrategia de acción, la valoración precisa de los elementos arquitectónicos y urbanos a

A.19 Relaciones potenciales en el Campus de la Universidad de Oregon, Portland, según Robert Venturi y Denise Scott Brown.

Fuente: Brownlee, De Long and Hiesinger (2001): *Out of the ordinary: Robert Venturi, Denise Scott Brown and Associates: architecture, urbanism, design*. Philadelphia: Philadelphia Museum of Art.

cuidar o potenciar; son atributos de calidad del trabajo aquí mostrado.

La tarea pendiente del proyecto de los equipamientos en la ciudad requiere de actitudes valientes y propuestas arriesgadas que per-

Edwin Lutyens, el más amado arquitecto británico de principios del XX, autor de aquellas bellísimas casas de campo e iglesias del Reino Unido e Irlanda, enfrentado a la gran escala, tras su incontestada solvencia frente a la pequeña, falló. No hubo suficiente dinero en todo el Imperio Británico para resolver su impericia en un diminuto error de replanteo para su proyecto de nueva capital en Delhi.

Un capricho compositivo, procedente de un encargo anacrónico, como era proyectar una ciudad “imperial”, con los atributos propios de esos tipos de encargos que se autoexigían una ceremonial representación del poder, se convirtió en la pesadilla que arrastró el resto de sus días.

Lutyens, frente a la soledad, complacencia y seguramente bromas de sus compañeros, no pudo tener peor suerte. Un despiste echó por tierra un efecto emocional querido para el proyecto, aquel que buscaba la aproximación procesional hasta el descomunal Palacio del Virrey, el Rashtrapati Bhawan, con una rampa que debería presentarlo como fondo de paisaje, protagonista visual de un efecto imborrable copiado del Taj Mahal —igual que años más tarde haría Le Corbusier en Chandigarh, pero con mejor fortuna—,

mitan, mediante el inteligente trabajo de los equipos, ejercer la experiencia de la mejora urbana, a pesar de las equivocaciones que puedan ser cometidas, entendiéndose aquí el error como un sistema muy productivo para la arquitectura.

presbicia

Rafael Reinoso Bellido

donde tras cruzar un umbral se presenta majestuoso el blanco mausoleo de Mumtaz, tamizado entre las brumas indias del Yamuna, el mismo río de Delhi.

... No le salió bien, un error de diseño en la rampa del Rajpath, conocido como el Camino del Rey, ocultó el edificio, dejando ver sólo su cúpula...

En los proyectos XL el detalle no es fácil. Quizás porque el esfuerzo de ponerlos en pie, tras el de proyectarlos, parece vaciar de energía e interés la posibilidad de atender a lo pequeño. Se puede llegar a pensar que con las buenas prácticas de lo menor haremos bien lo intermedio, y con las de lo intermedio lo grande, y viceversa.

Enfrentarnos a la dificultad de la “multiescalaridad simultánea”, propia de nuestro tiempo, exige pericia y tensión para ver y actuar de lejos y de cerca al mismo tiempo. Y no ha ocurrido pocas veces que ese músculo compositivo para lo pequeño también se distrae en la confianza.

Egon Hartmann pensó que, para resolver la Stalin Allee, tenía suficiente con el repertorio formal de proyectación barrial ensayado en Alemania antes de la Segunda Gran Gue-

rra. Pero tampoco le salió muy bien. No son lo mismo 30 hectáreas que 300. No es lo mismo proyectar para un ideal que para una ideología. Lo que tan brillantemente se resolvió en Alemania durante la épica etapa *Siedlungen* de entreguerras, solventó el nuevo desafío de construir medianos fragmentos de ciudad amable con un reducido repertorio topológico. Y aquello fue sin duda ejemplar.

Pero los gestos proyectuales de Hartmann, inspirados en aquello, se desvanecían por la escala, mucho mayor ahora. El cuidadoso esfuerzo de atar, referenciar, de singularizar cada parte de lo nuevo en lo antiguo o de rescatar de las ruinas cuantas huellas aportasen densidad a la nueva idea, se hizo ilegible fuera del plano. El equilibrio compositivo en las manzanas con sus ideas singulares y escalados ritmos entre los espacios abiertos, quedó neutralizado con la uniformidad XL de una arquitectura sin gradientes emocionales ni jerarquías espaciales. ¿Qué ocurrió?... Presbicia, pienso que fue la presbicia, la dificultad para ver y trazar de cerca.

Algo muy común en la arquitectura y urbanística de posguerra. Las urgencias de la reconstrucción, con unas demandas escalares desconocidas, no tuvieron un protocolo testado sobre el que apoyarse. El auténtico test fue su realización, masiva, que anegó las ciudades de un cuerpo edificado distante para sus habitantes, desescalado y sin ornamento espacial.

De poco sirvieron las gafas que inventó Van Eesteren en Amsterdam antes de la guerra para evitar las disfunciones de la “multiescalaridad simultánea”: mirar de lejos y mirar de cerca.

Su estrategia de un abordaje fractal al proyecto de la ciudad, que según la escala, se sirviese de instrumentos proyectuales diferentes para el distrito, el barrio o la unidad vecinal hasta llegar a la arquitectura, no fue suficiente. El acomodo del ojo proyectual a esas diferentes distancias se contentó con atender a las cuestiones organizativas, a los gradientes de jerarquías para las infraestructuras, los equipamientos o el verde, acotando sus posiciones, como nadie lo había planteado antes con tanta ambición. Algo que nos explica de manera ejemplar Julian Galindo en su trabajo *Cornelis Van Eesteren: La experiencia de Amsterdam 1929-1958*.

Pudo Eesteren pensar que hasta ahí todo estaba atado, pues durante los veinte años anteriores a su plan habían producido tantos buenos proyectos cuidadosos del detalle, que el ojo proyectual había podido entrenar a toda una nueva generación de profesionales para rematar aquel buen trabajo. Pero eso tampoco ocurrió. Seguramente no hubo, gracias a Eesteren, violencia espacial al oeste de Amsterdam como desgraciadamente pasó en muchos otros lugares, pero el aburrimiento se convirtió otra forma de violencia.

La presbicia no se combate sólo con la experiencia o las buenas prácticas disciplinares existentes. Aquéllas son sólo buenos modelos, inocuos para el ejercicio proyectual si el ojo no se entrena en despiezar cada detalle de talento en ellos. Y la mencionada coyuntura posbélica no fue el medio más favorable para ejercitar ese músculo. La “cantidad con prisas” miraba ese épico pasado con ojos entornados, capturando su superficie sin sumergirse en su densidad.

Se necesitaron algunos años para ponerle freno a esa manera de afrontar el desafío de la multiescalaridad simultánea. Las necesidades devenidas de unas dificultades imprevisibles y fuera de toda previsión no dieron tregua. Pero es normal, la reacción necesitó igualmente alimentarse y organizarse, y tras un paréntesis gris llegaron los hermosos finales de los 50. Por fin algunos detalles, por fin el ojo del proyecto miraba de cerca el espacio urbano... otra vez. Y otra vez desde la arquitectura, que nuevamente ganó el crédito del proyecto de la ciudad, gracias precisamente a su solvencia en la pequeña escala...

... Hasta que sobreactuó, asumiendo el control de todas las escalas urbanas operándolas sin complejos, lo que nuevamente se convirtió en un problema. Y aprendimos con eso que se gana mucho cuando la arquitectura sabe apartarse a tiempo, que las prisas trabajan contra el proyecto porque le impiden sedimentar y enlazar los tiempos y las ideas, y también que la complejidad, cada día más espesa, exige soluciones complejas, porque aquel mundo casi plano cuyas propuestas proyectuales admirábamos e imitábamos, ya no existe.

Siempre estamos en crisis de alguna manera. Muchas ideas y actitudes proyectuales sólo llegaron después de haber hecho muchas cosas muy mal, y quizás esto no puede ser de otro modo. Toda cultura tiene su raíz en la barbarie y toda renovación de la cultura se engendra en ese fondo de barbarie. Cuando esta se agota, la cultura se seca, se anquilosa y muere, llega a decir Ortega.

Hoy podemos vernos reflejados en aquellos acontecimientos, como si de un nuevo ciclo se tratase. No han sido ahora las urgencias de

la reconstrucción, o las migraciones enormes hacia nuestras ciudades, sino las del capital financiero y el desquiciado comportamiento de toda una sociedad enferma de avaricia, las que han roto cualquier opción de racionalidad en la construcción de nuestro territorio contemporáneo.

Es posible deducir de todo esto, y aún es difícil saberlo, que ha sido necesaria esta nueva época de oscuridad para que nos obliguemos a repensar nuestras respuestas. Muchos no vemos nada aún, aunque si estemos convencidos de que nuevamente mirar de cerca, y atender y proyectar de cerca, el espacio de habitación, —tanto el social como particular—, sigue siendo tan esencial como lo fue siempre, aunque la manera de abordarlo deba de nuevo también ser pensada.

La responsabilidad y protagonismo otorgados a la gestión para administrar la complejidad durante tantos años ha degenerado en una ingente cantidad de “proyectos inconscientes”, que ha atendido a lógicas cada vez más abstractas y despegadas de la razón principal que es la de proyectar espacios de convivencia, de placer, de interacción... tan próximos a las decisiones proyectuales de la pequeña escala.

La reflexión de Ortega debiera animarnos en esa tarea que compromete nuestra responsabilidad profesional, y en una reflexionada confianza en el “proyecto consciente” que sea capaz de leer, interpretar y pensar lo cercano, En el protocolo de intervención proyectual lo que falta ahora nuevamente —y esto parece un endemismo inmortal— es también una actitud, donde el compromiso social de la urbanística se ensanche desde lo pequeño.

propuestas
para el norte





Corredor Chana-Aynadamar

Pedro Machuca: de calle murada a paseo equipado

El contorno de un parque de barrio

Solares junto a un ferrocarril desactivado

el norte: un haz de oportunidades

introducción a los trabajos propuestos para granada norte

David Cabrera Manzano, profesor coordinador de las propuestas norte

Desde Puerta Elvira, la ciudad de Granada extiende su ala norte en el territorio con rutas y líneas generatrices hacia Málaga, Jaén y Almería —Av. De Andalucía, Av. de Madrid— Juan Pablo II, Paseo de Cartuja—Camino de Alfacar— y atravesada por el río Beiro embovedado dirigiéndose hacia la Vega para encontrarse finalmente con el río Genil.

Los barrios del Norte constituyen un mosaico irregular de urbanizaciones y tejidos urbanos muy desiguales, surgidos de forma fortuita y respondiendo a impulsos políticos y sociales de diversa índole.

La marginación geográfica y estratégica que han sufrido estos sectores de la ciudad en los últimos cincuenta años, contenidos por la infraestructura —la circunvalación A-44 y la variante A-4006— y la orografía del lugar —las colinas de El Fargue—, sumado a la dependencia con el centro y a la carencia de un terciario básico y de dotaciones generales, que han ocupando a veces los vértices, distanciado aún más a estos barrios, ha supuesto una consolidación urbana muy lenta y todavía insuficiente.

La luz y la amplitud de sus espacios proyectados originales, que prometían hacer de estos lugares un entorno muy deseado para vivir, no consiguieron acabar de ensamblarse o soldarse con la ciudad. Las causas son innumerables y entre ellas pueden destacarse: la desigualdad social de algunos de sus barrios, la falta de urbanidad de sus espacios públicos

y sus arquitecturas singulares, la poca calidad urbana de sus calles y perímetros residenciales, la débil permeabilidad y vinculación con el resto de la ciudad, el rápido crecimiento, etc. Estas aparentes debilidades constituyen, a su vez, un conjunto innumerable de oportunidades y situaciones potenciales de mejora y mestizaje espacial. La diversidad del espectro social y urbano que existe en la zona Norte nos invita a la intervención y a la reparación urbana desde una experimentación y una actitud distinta. Los recursos son limitados y abundan los condicionamientos materiales de partida. Sin embargo, esta complejidad de circunstancias ha sido el reto afrontado desde el Taller de Proyectos y Planes por algunos de los estudiantes del Máster de Urbanismo de Granada durante el curso 2011-12.

Comenzamos en esta publicación con la brillante propuesta de Isidora y Marcin, titulada “El contorno de un parque de barrio” (I. Karan, M. Szulc) con la que se sumergen de lleno en los problemas sociales y urbanos del corazón de uno de los barrios más marginados de la zona. La diversidad étnica y espacial del sector, así como la naturaleza incompleta y abandonada de sus espacios públicos y edificios, explica que este proyecto opte por una estrategia de intervención evolutiva que aprovecha los recursos más significativos del entorno para potenciarlos y cohesionar el soporte público y social del conjunto. La sensibilidad a los comportamientos y hábitos cotidianos de la población vecina, como

B.1 (páginas 44-45) Localización de propuestas de intervención en barrios realizadas para Granada Norte.

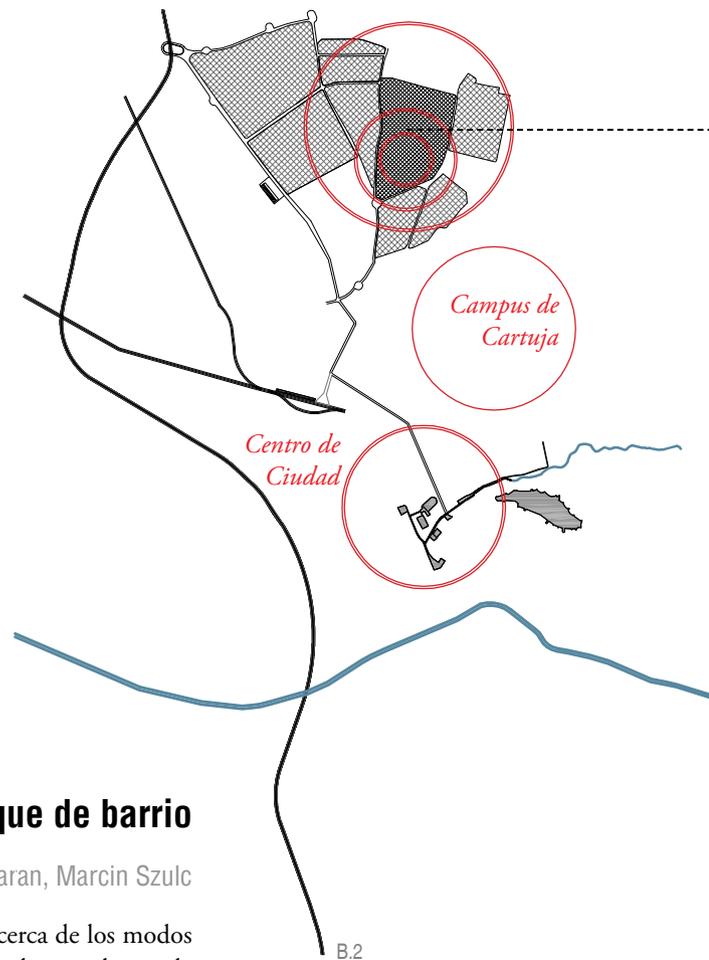
el ajuste cualitativo de la arquitectura y sus espacios, son este caso, las aportaciones más valiosas de este proyecto, además de la atención e implicación personal de los autores a la hora de afrontar este difícil desafío.

Con la segunda propuesta de Miguel Ángel y Manel, llamada “Pedro Machuca: de calle murada a paseo equipado” (M.A. Castro, M.E. Luque), el foco se dirige a la discontinuidad espacial y a la falta de permeabilidad urbana, tanto longitudinal, a través de las avenidas radiales, como transversal, por la falta de relación entre los sectores urbanos entre avenidas. El proyecto trabaja sobre la definición de los bordes de estas grandes avenidas y los contornos de los barrios y urbanizaciones colindantes. Se detecta la oportunidad que presentan muchos equipamientos de la zona, que actualmente hacen de tapón urbano, con su muros y vallas opacas, que impiden las relaciones y recorridos entre diversos lugares. El trabajo identifica numerosos espacios obsoletos que bloquean itinerarios interesantes y trata de intensificar la promiscuidad de actividades públicas y privadas en este archipiélago de recintos inconexos. A través de perforaciones y penetraciones, se trata de insuflar algo de alegría a las calles y avenidas, dotándolas de usos atractivos que creen ciudad e interacción. Unas infiltraciones de actividades privadas que salen a la calle para conquistarla con su uso cotidiano. Hay ejemplos acertados, como el caso de Melbourne, que hacen pensar que aquí también podría funcionar, aunque con otros resultados y salvando, posiblemente, otro tipo de obstáculos. En este trabajo se pone de manifiesto que en el Norte falta ciudad, y esto significa, espacios con mejor urbanidad

y una mayor autonomía; y por ello derriban muros y equipan paseos.

Cerrando este capítulo de propuestas en el Norte, el estupendo trabajo de José Carlos y Antonio, “Solares junto a un ferrocarril desactivado” (J.C. Fernández, A.J. Palacios), con el que consiguen resolver un lugar estratégico de la ciudad, como frontera del Norte con el núcleo central de la ciudad y la confluencia del río Beiro embovedado y un ramal desactivado del ferrocarril. La complejidad urbana de la situación del proyecto no es un freno para las habilidades y la atención de estos doctorandos, que asumen la responsabilidad de resolver el detalle arquitectónico y topográfico del lugar en el que se insertan. Su capacidad para inventar relaciones nuevas, infiltrarse con usos públicos que se propagan al interior de las manzanas circundantes y hacer del relieve de la parcela una oportunidad espacial dotando de valor al conjunto son algunas de las proezas y piroetas arriesgadas con las que presentan un campo de acción urbana inusual. Es para mí un placer, encontrar proyectos que descubren nuevas oportunidades a la ciudad y que constituyen en sí mismos una promesa de espacios para Granada en los que nos gustaría estar y disfrutar de vez en cuando.

Con estos comentarios iniciales de estos proyectos, nacidos y madurados en el ambiente creativo del Taller del Máster de Urbanismo, espero haber conseguido animar a la exploración y valoración minuciosa y atenta de otros aspectos atractivos no incluidos en estas líneas.



el contorno de un parque de barrio

Isidora Karan, Marcin Szulc

La propuesta se centra en el Distrito Norte de la ciudad de Granada, tradicionalmente caracterizada por poseer el nivel más alto de problemas sociales en relación al área metropolitana, pero al mismo tiempo por mostrar la misma intensidad en términos de fuerza y diversidad de raíces culturales, lo cual ha sido valorado en este trabajo como un aspecto positivo, a pesar de que en cierto modo, constituye la base de los problemas de integración en el contexto de lo que hoy se considera una ciudad europea o ciudad turística.

Desde el primer instante, a modo de un intento interdisciplinar, el objetivo fue conju-

gar cierto saber experto acerca de los modos de hacer ciudad con otro saber resultante de una aproximación empírica a una determinada realidad. Así, a medida que el objeto de la intervención se iba perfilando, el diálogo entre lo estrictamente urbanístico y lo estrictamente sociológico iba debilitando los límites establecidos, en pro de la constitución de un proyecto de intervención concreto que solucionase problemas específicos. El resultado fue una apuesta urbana con ciertas dosis de incertidumbre, pero con grandes deseos de responder a lo que se han ido entendiendo como los deseos de la población del barrio.

B.2 Situación del área de trabajo: relación con otras zonas de la ciudad y con las principales infraestructuras.

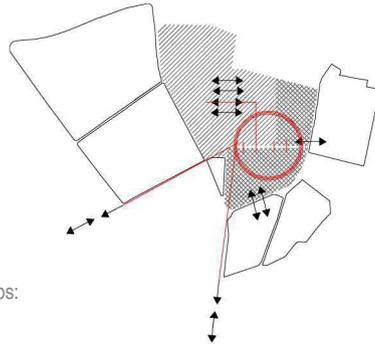
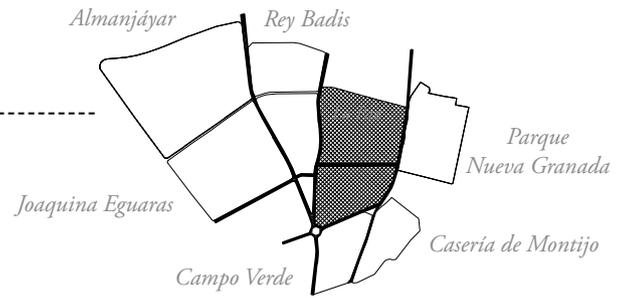


B.3 Esquema de centros y flujos.

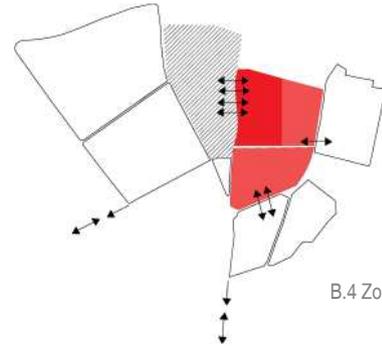
B.4 Zonificación interna.



*Barrio de Cartuja
en el Distrito Norte*

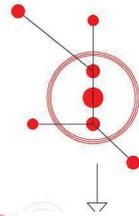


B.3 Esquema de centros y flujos:

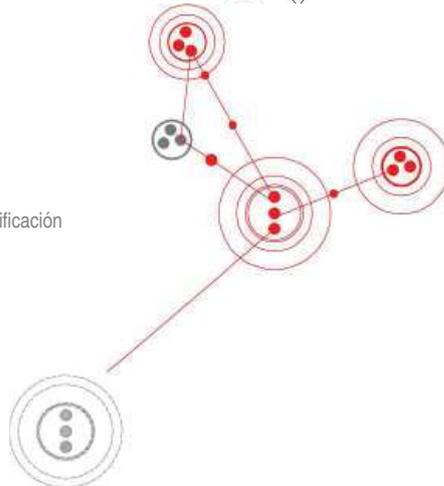


B.4 Zonificación interna:

Estado actual



Propuesta de diversificación



Estado actual



Propuesta de relación



Considerando el área metropolitana de Granada en su conjunto, los barrios del Distrito Norte no resultan especialmente carentes de equipamientos y espacios públicos abiertos, más bien se diría que, en términos de cantidad, están suficientemente equipados, relacionándose sus carencias con otro aspecto: sus capacidades y posibilidades están desaprovechadas.

Este problema de mal aprovechamiento de los espacios sociales puede entenderse más ampliamente en el ámbito de la cultura: se han percibido algunos usos que forman parte de cierta tradición que se va reproduciendo en estos barrios y que se concreta con la evidencia de un espacio público degradado; sin embargo, si bien es cierto que parte del peso explicativo de la degradación del espacio público en el Distrito Norte tiene sus raíces en una cultura concreta de trato de los espacios públicos —falta de cultura, incivismo, etc—, el Urbanismo y la Arquitectura tienen también parte importante de responsabilidad en estas conductas, por la forma, a menudo tan inadecuada, que han tenido para adaptarse o interpretar las necesidades culturales.

Frente a la principal causa por la que se considera que muchos proyectos han fracasado,

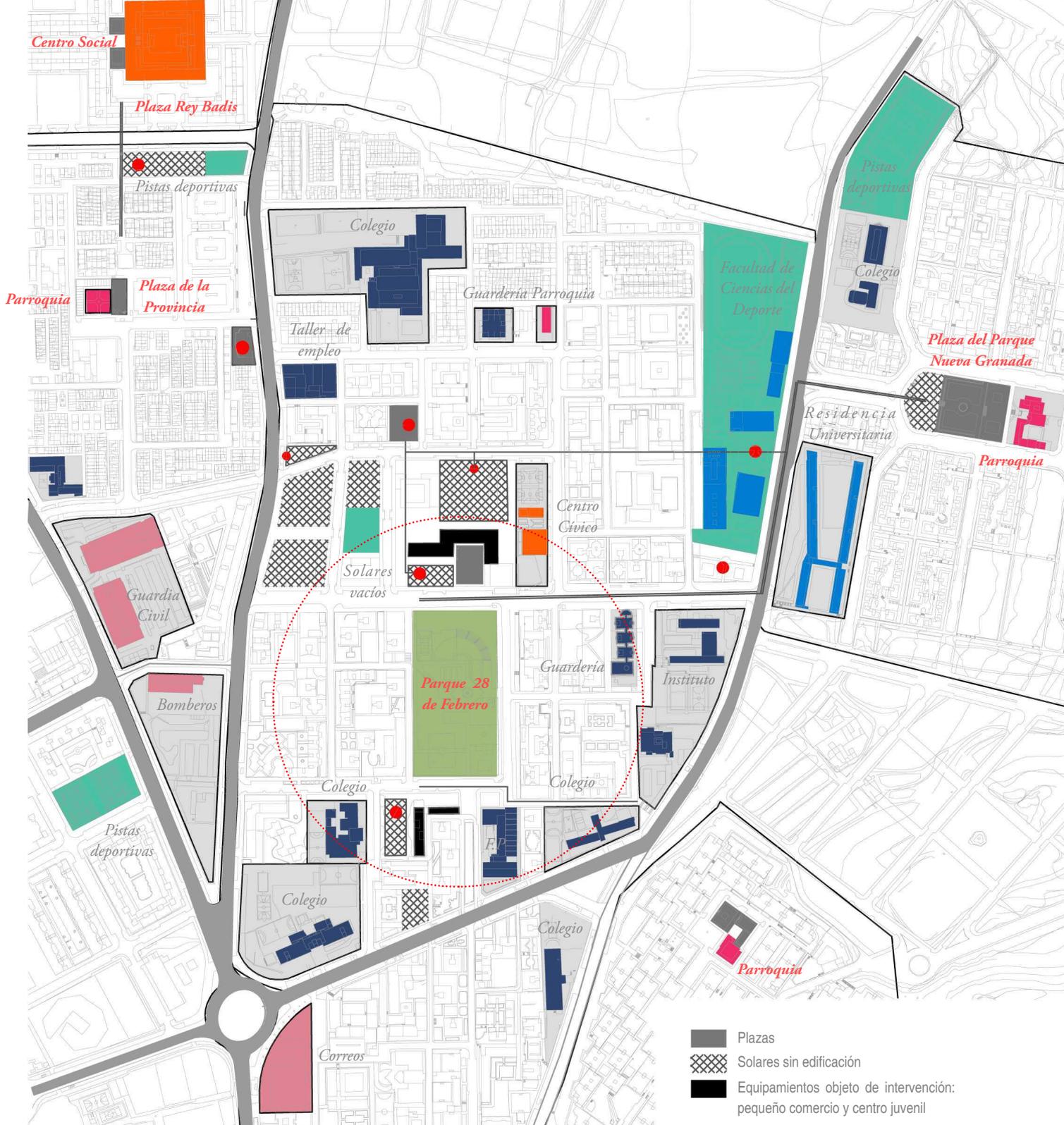
se plantea como melodía de fondo una manera de planear largoplacista, a la par que mediada por pequeños pasos. Se apuesta por intervenciones a través de cuales se intente acercar la infraestructura social —equipamientos y espacios públicos— a los habitantes de barrio de forma diferida en el tiempo; es decir, a modo de experimento paulatino, que vaya tomando forma al ritmo de pequeños y bien pensados pasos. Ello pasa por ir activando espacios públicos y equipamientos, en el sentido de ir creando impresiones e imágenes positivas del barrio, para lo que siempre debe tenerse en cuenta como se perciben los habitantes del distrito a sí mismos, así como esa misma percepción de lo que podemos llamar *exogrupo*. El objetivo final es inducir cambios positivos para la colectividad, en esa localizada cultura urbana del Distrito Norte. En este mismo sentido, ello debe pasar por integrar más estos barrios en el conjunto urbano de Granada; un trabajo siempre inacabado. El proyecto propuesto se concreta materialmente en una serie de intervenciones urbanísticas y arquitectónicas apoyadas en el análisis de condiciones sociales enfocadas desde la disciplina sociológica. Se plantea una estrategia general para mejorar el conjunto de los barrios de Distrito Norte basada en una red de intervenciones en ciertos puntos y sus conexiones.

B.5 Plano de equipamientos y espacios públicos abiertos en el barrio de Cartuja y su entorno inmediato.

En rojo se presentan los nombres de las plazas (y las parroquias asociadas) en las que se plantea la necesidad de acciones complementarias a la actuación desarrollada entorno al Parque 28 de Febrero (ver figura B.7)



200 m



Tras la observación del problema a nivel territorial se acordaron una serie de criterios para seleccionar los lugares estratégicos en los que intervenir. El corazón del barrio de Cartuja —Parque 28 de Febrero y entorno inmediato— se eligió como el punto más adecuado para la primera de estas actuaciones en red, por los siguientes motivos:

- El barrio se divide en dos partes; la parte norte marcada por una mayor problemática social y de seguridad, y la parte sur, que interactúa más con los barrios que pertenecen al Distrito Beiro.
- La línea divisoria entre la parte norte y la parte sur es una frontera mental que marca diferencias en el ambiente y el uso del barrio, al tiempo que separa el Distrito Norte del resto de la ciudad.
- Las viviendas y los equipamientos están orientados hacia diferentes clases sociales, que en la práctica, son usuarios que no se relacionan entre sí, lo cual influye en la infrutilización del gran espacio público que supone la céntrica superficie del Parque 28 de Febrero.

Las actuaciones planteadas en este primer punto de intervención se basan en los siguientes objetivos:

- Intentar unificar las dos partes del barrio y erosionar la imagen de gueto que poseen algunos de los barrios del Distrito Norte.
- Generar identidad visual en la zona, activar espacios públicos abandonados o degradados e intensificar su uso.

- Relacionar equipamientos existentes.
- Generar nuevas actividades e introducir nuevas formas de diseño urbano.
- Generar continuidad espacial y reducir número de zonas vacías, contribuyendo con ello a la reducción de la sensación de inseguridad. Para ello se señalan determinados puntos en los que incorporar estructuras o usos particulares.

Este primer punto de intervención está constituido por dos grupos de equipamientos y espacios abiertos y el parque 28 de Febrero. A través del específico diseño urbano, que incorpora las distintas referencias culturales de los habitantes y los usuarios, se pretende:

- Activar pequeños espacios públicos o comunitarios.
- Ampliar y transformar el Centro Juvenil y relacionarlo con el Centro Cívico.
- Dar forma y actividad al equipamiento propuesto en el PGOU vigente.
- Acentuar el camino que conecta los dos grupos de equipamientos a través del parque 28 De Febrero y los caminos que conectan los equipamientos entre ellos.

Las intervenciones se formulan divididas en tres fases, que permiten la verificación de la validez de las ideas propuestas con un grado de inversión ascendente, aprovechando cada una los efectos germinadores de la anterior.

B.6 Red de intervenciones: centros, conectores y puntos intermedios.

Plaza Rey Badis

Plaza de la Provincia

Plaza del Parque Nueva Granada

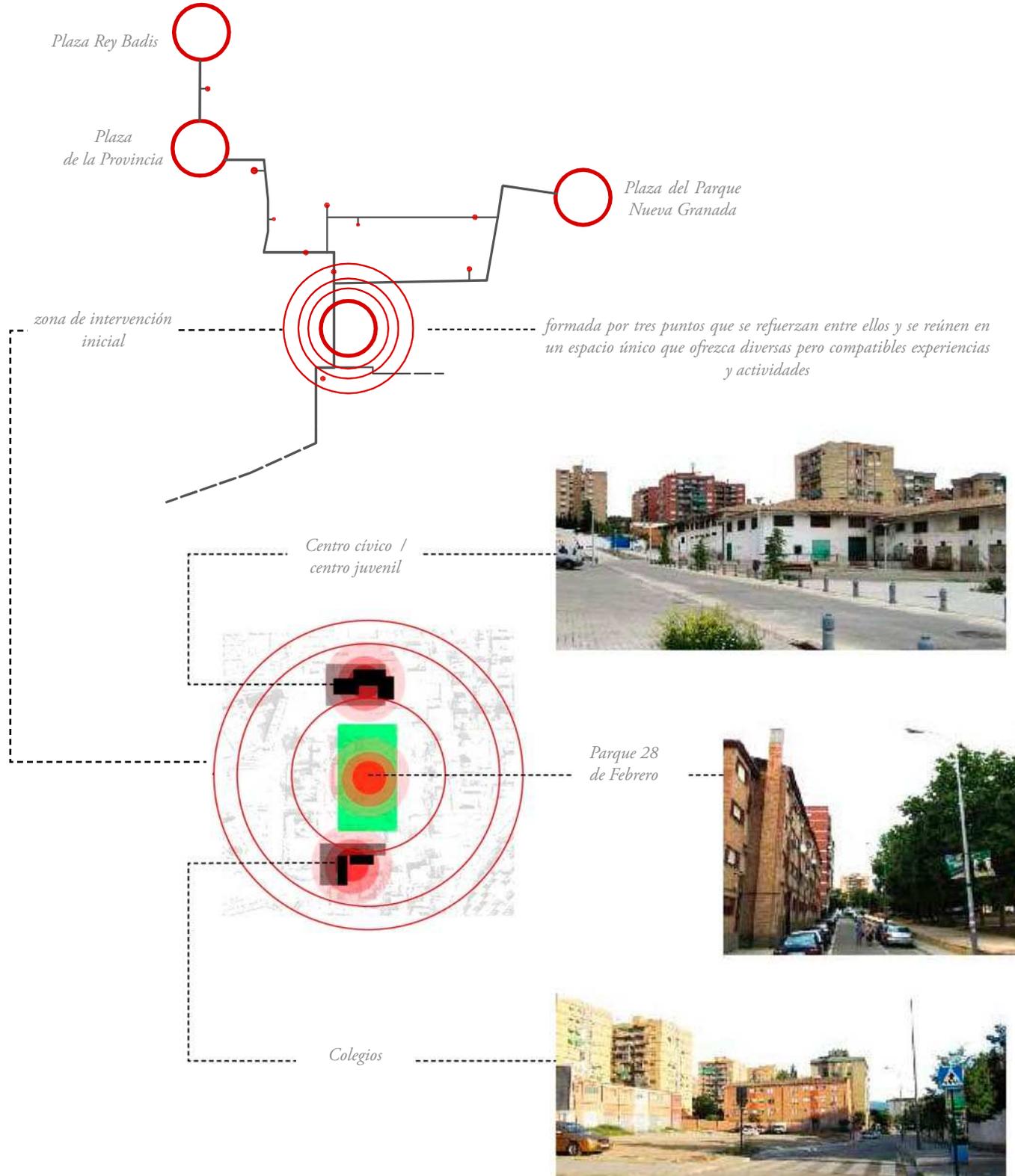
zona de intervención inicial

formada por tres puntos que se refuerzan entre ellos y se reúnen en un espacio único que ofrezca diversas pero compatibles experiencias y actividades

Centro cívico / centro juvenil

Parque 28 de Febrero

Colegios

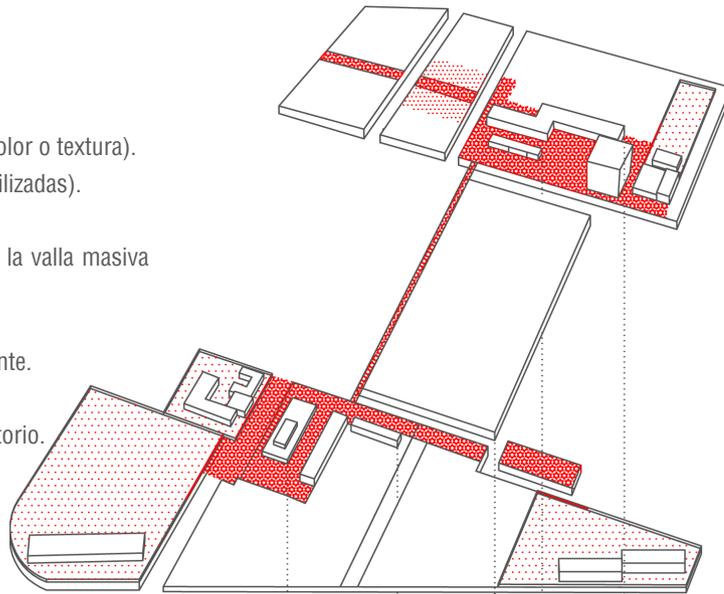


PRIMERA FASE

Elementos en el pavimento (diferente color o textura).
Mobiliario urbano (bancos, paredes estilizadas).
Plantación de árboles.
Sustitución de partes determinadas de la valla masiva por valla transparente.

EFFECTOS.

Marcan y conectan el espacio visualmente.
Muestran la dirección del movimiento.
Reflejan símbolos de la gente y su territorio.

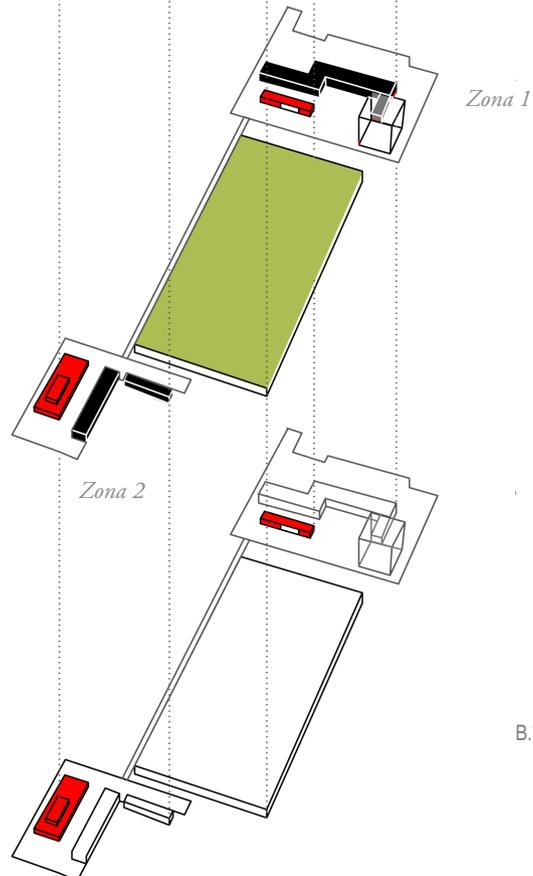


SEGUNDA FASE

Introducción de nuevas actividades o mejora de las existentes en los edificios marcados.
Adaptación de los espacios interiores acorde a las actividades que vayan siendo introducidas.
Remodelación de las fachadas de los edificios marcados.

EFFECTOS.

Aumento del nivel de uso de los equipamientos marcados.
Las nuevas actividades refuerzan actividades de los equipamientos existentes.
Sensación de una preocupación por la mejora de barrio.



TERCERA FASE

Introducción de los nuevos equipamientos en el espacio vacío de los solares existentes.
Priorizar la actividad joven en equipamientos de carácter social y/o cultural.

EFFECTOS.

Los nuevos equipamientos refuerzan el uso de lo equipamientos existentes creando espacios definidos y auténticos.
Mejora el nivel de seguridad.

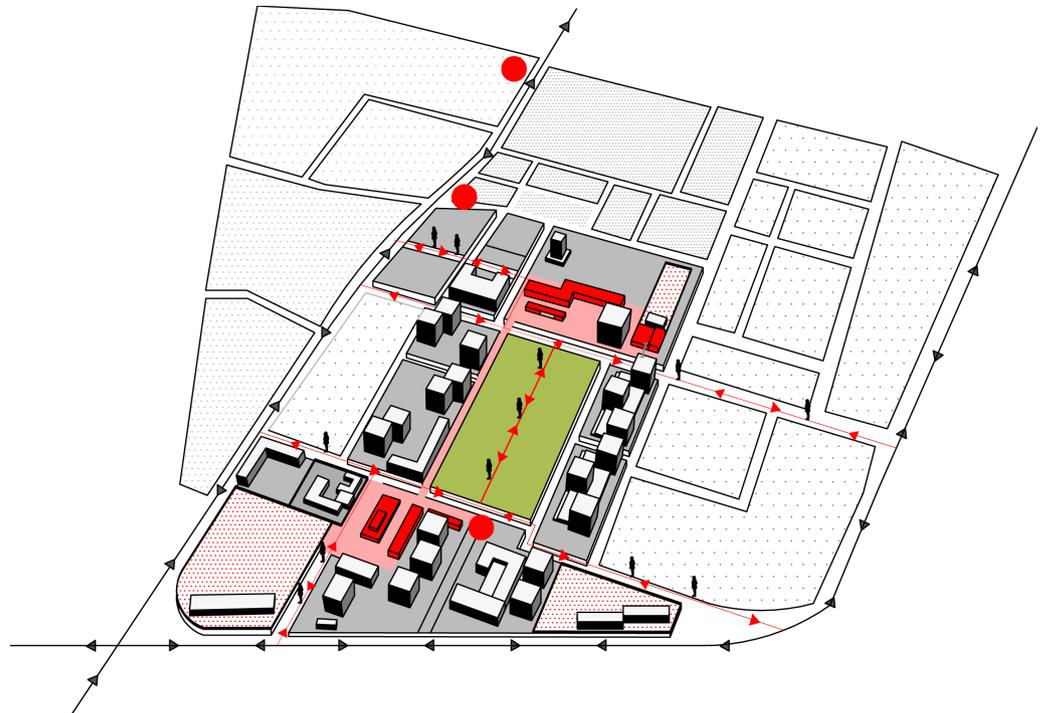
Nuevo esquema de flujos.

Las actuaciones de la Fase 2 se dividen a su vez en dos zonas de intervención diferenciadas, cada una de ellas situadas en un extremo del parque.

La regeneración urbana de estas zonas 1 y 2 se cree un factor desencadenante para la activación como espacio público de tránsito —más vivo, más seguro—, de las calles que sirven de charnela entre los equipamientos y el parque —Luz Casanova y Julio Moreno Dávila—, que son, además las únicas calles del barrio que lo atraviesan por completo,

conectándolo con avenidas principales de la ciudad, por lo que buena parte de los flujos atraídos al barrio por las actividades de los equipamientos renovados entrarían y saldrían del barrio por ellas.

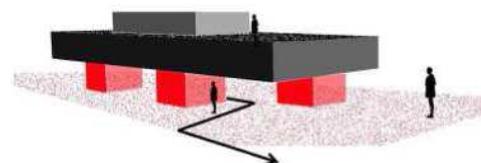
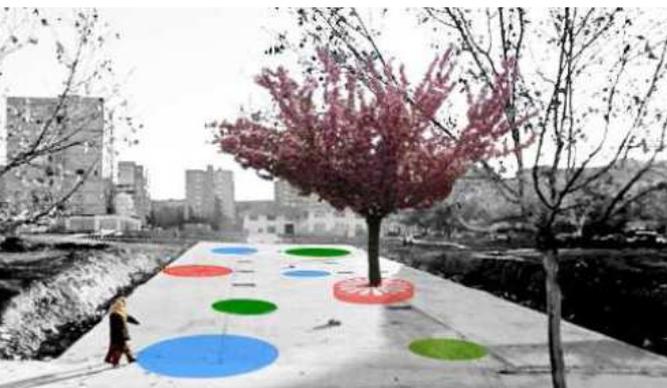
La conexión entre ambas zonas se piensa a través del propio parque y las calles que lo delimitan longitudinalmente, para las que se propone el traslado de las plazas de aparcamiento a otras zonas, sugiriéndose la creación de un aparcamiento público en las plantas subterráneas de la nueva edificación prevista para los solares vacíos localizados en la que se ha llamado “Zona 1”.



B.7 Fases de la intervención.

B.8 Nuevo esquema de flujos.

B.9 (página siguiente). Propuestas en el corazón del barrio de Cartuja: zona de intervención inicial.



El PGOU plantea un nuevo equipamiento social: se propone su dedicación a la promoción costumbres y tradición de diferentes grupos sociales y étnicos. La planta baja del edificio debe ser abierta para favorecer la permeabilidad y el atractivo de la calle



Espacio abierto existente se convierte en una pequeña plaza: 'extensión' del parque que combina diferentes tipos de pavimento y superficies verdes con árboles

Adaptación del edificio: redistribución de contenidos y remodelación de la fachada

Referencias visuales entre los dos puntos y el parque a través de elementos en el pavimento

Intervención en pavimento existente: se aplican formas y colores que marcan la dirección del movimiento, orientándolo hacia equipamientos. Formas y colores provienen de la descomposición de símbolos que se relacionan con la cultura de los habitantes del barrio

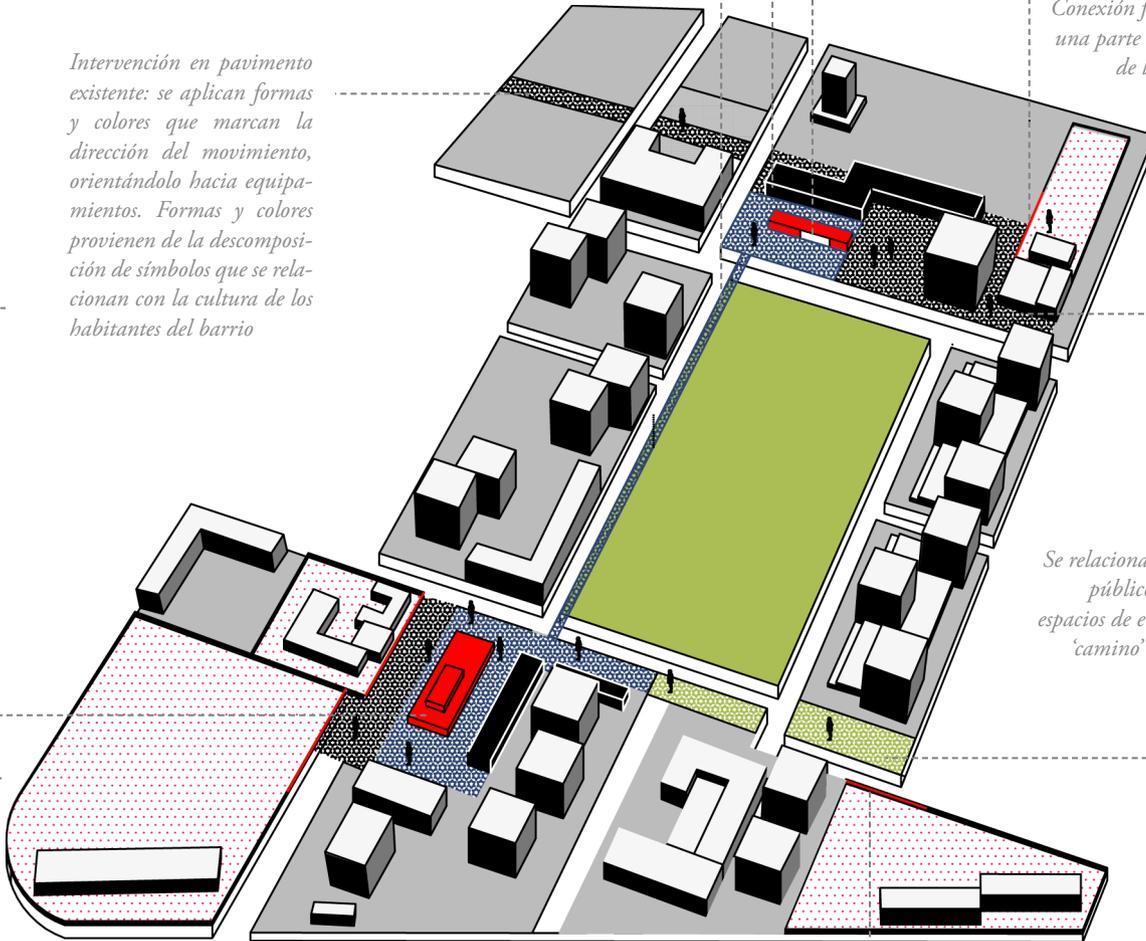
Estructura prefabricada desmontable con función de teatro abierto y espacio de exposición; papel de referente espacial

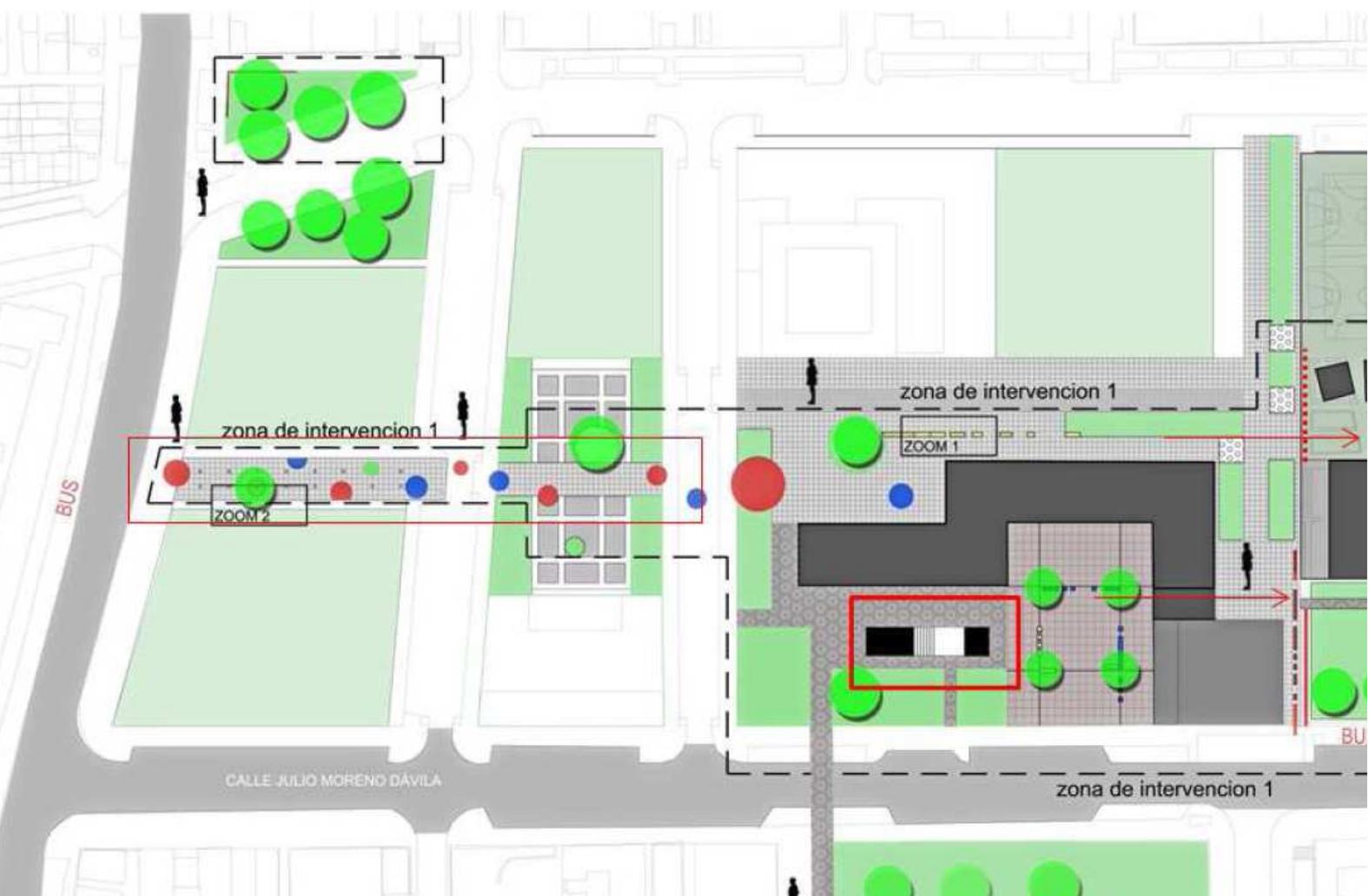
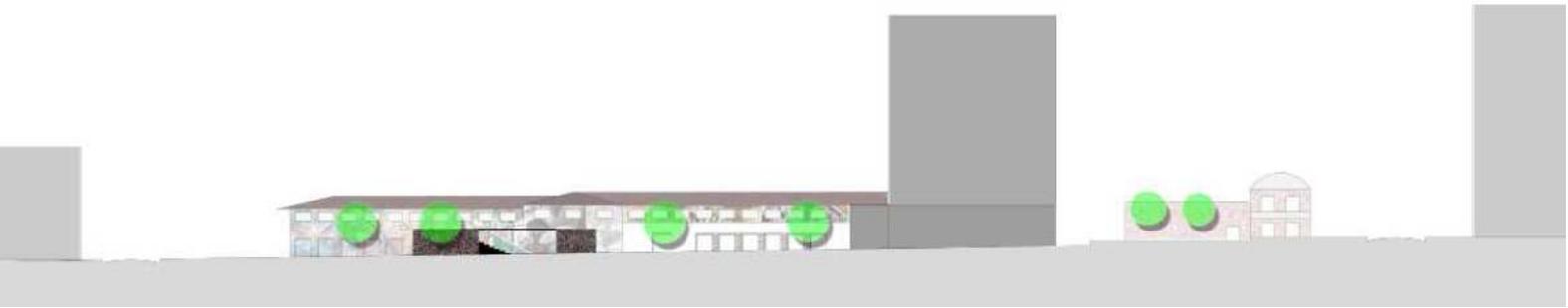
Conexión física de los equipamientos: se abre una parte de la planta baja (pasaje), y parte de la valla opaca se hace transparente

Repavimentación del espacio de acceso, completándose con superficies verdes y mobiliario urbano

Se relacionan pequeños espacios públicos, esquinas verdes y espacios de encuentro, que crean 'camino' conectando equipamientos cercanos

Parte de la valla opaca se hace transparente; conexión visual con los colegios del alrededor





Zona de intervención 1

La Zona 1 se encuentra al norte del Parque 28 de Febrero. Se compone de un edificio de uso mixto en medio de un fragmentado espacio público y de un solar orientado hacia la calle Julio Moreno Dávila. Casi la mitad del edificio está en desuso, funcionando su parte ocupada como pequeño comercio y como centro juvenil (Alegría). En el Este de la Zona 1, encontramos un Centro Cívico con equipamiento deportivo.

Habiendo examinado la morfología social de los usuarios, reales o posibles, de los equipamientos, se propone una ampliación del existente centro juvenil, ya sea en su sentido espacial o mediante la introducción de nuevas actividades culturales, tales como talleres o cursos. Se propone además que una parte del centro juvenil funcione como café-bar y/o sala de conciertos, de forma que el centro esté activo durante el día y también durante la noche, animando así los espacios públicos de alrededor. Esta medida fomentaría la creación de otros centros de ocio similares y, por lo pronto, ayudaría a sobrevivir al actual centro sin restarle capacidad de gestión (autogestión); asimismo, se supone una mejora en la seguridad de la zona.

Por otra parte, la propuesta pretende servir para tender lazos más fuertes entre el Centro Juvenil y Centro Cívico, que por el momento no parecen demasiado relacionados. Para ello se propone solucionar el problema de conexión física existente mediante la apertura de un pasaje que implicaría eliminar una parte de la planta baja del edificio de uso mixto, incorporar nuevos accesos peatonales y sustituir el muro que cierra el equipamiento deportivo por una valla más permeable.

Seguidamente se plantea que el espacio público que rodea el edificio de uso mixto, sea reflejo de los actividades del Centro Juvenil así como del Centro Cívico. En ese espacio abierto se proponen enfoques en el pavimento o en la forma del mobiliario urbano que conecten u otorguen referencia visual al conjunto que conforman el Centro Cívico, el Centro Juvenil, el norte del barrio Cartuja y el barrio de La Paz.

Enfrente del edificio mencionado, en el lado que da al Parque, se propone una estructura prefabricada de uso flexible y de tipo desmontable, que pueda servir como teatro abierto o espacio de exposición. Dicha estructura debe conformarse como un espacio singular y atractivo, capaz de despertar interés y actuar como un referente espacial.

B.10 Alzado desde el parque hacia el Centro Juvenil.

20 m

B.11 Planta de la intervención en la Zona 1

50 m





B.12 Planta de la intervención en la Zona 2 y alzado lateral del nuevo equipamiento.



B.13 Imagen de la posible adecuación de una de las esquinas públicas.

Zona de intervención 2

La Zona 2 se encuentra en el lado sur de parque y se compone de:

- Un solar vacío, destinado según el PGOU vigente a uso público, y pequeños espacios o esquinas públicas adyacentes.
- Un edificio de pequeños comercios, prácticamente vacío, con gran superficie en desuso. El espacio público en torno a este edificio, que funciona como uno de los pocos accesos al barrio, está mal cuidado, sin pavimento y se usa como aparcamiento improvisado.
- Equipamientos educativos, principalmente colegios, que desde el exterior se asemejan más a espacios privados que públicos, rodeados con muros que no permiten la conexión visual, por lo que se puede decir que no interactúan con el resto del barrio, sino que crean barreras dentro del mismo, y también entre el propio barrio y los que lo rodean.

Su imagen urbana resulta muy fragmentada y los equipamientos no parecen relacionarse entre sí, y tampoco con el parque.

La propuesta está dirigida al establecimiento y refuerzo de relaciones entre equipamientos existentes —colegios, parques, etc— y nuevos equipamientos que aquí se plantean. Estas nuevas relaciones se piensan como un sistema de pequeños espacios y equipamientos. Para crear este sistema, resultaría necesario que varios de los espacios abiertos existentes se reparasen, incorporando una nueva dimensión de diseño de mobiliario urbano, superficies verdes y pavimento. Se sugiere para estas calles, que en realidad no tienen mucho tráfico, un uso mixto, donde el peatón tenga prioridad, expresado mediante pavimentos y texturas que sobrepasan el límite estricto de la calle y saltan al parque o a los pequeños espacios acondicionados para el encuentro. Además, se propone que partes determinadas de los muros que rodean los colegios se abran y se conviertan en más permeables en las zonas de juego y deporte, contribuyendo así a la creación de ambiente más animado y vivo.

pedro machuca: de calle murada a paseo equipado

Miguel Ángel Castro Tirado, Manuel Eliberto Luque Guerrero

El proyecto se centra en el distrito Norte de Granada, donde se localiza la mayor bolsa de habitantes en riesgo de exclusión social debido a factores económicos y culturales en la ciudad.

En este entorno encontramos dos importantes y dispares ejes paralelos: la avenida Joaquina Eguaras que, con una sección de aproximadamente 100 metros y una longitud de unos 1600 metros, conforma un gran

bulevar arbolado, con uso principalmente residencial y bajos comerciales, caracterizado por la abundante y diversa presencia de personas en su espacio público; la calle Pedro Machuca, antítesis de la anterior, es un importante eje de equipamientos, que se formaliza, sin embargo, en una barrera entre las zonas más deprimidas del barrio y el resto de la ciudad, una calle “fortificada”, en cuyo recorrido predominan muros opacos que la convierten en una calle murada.



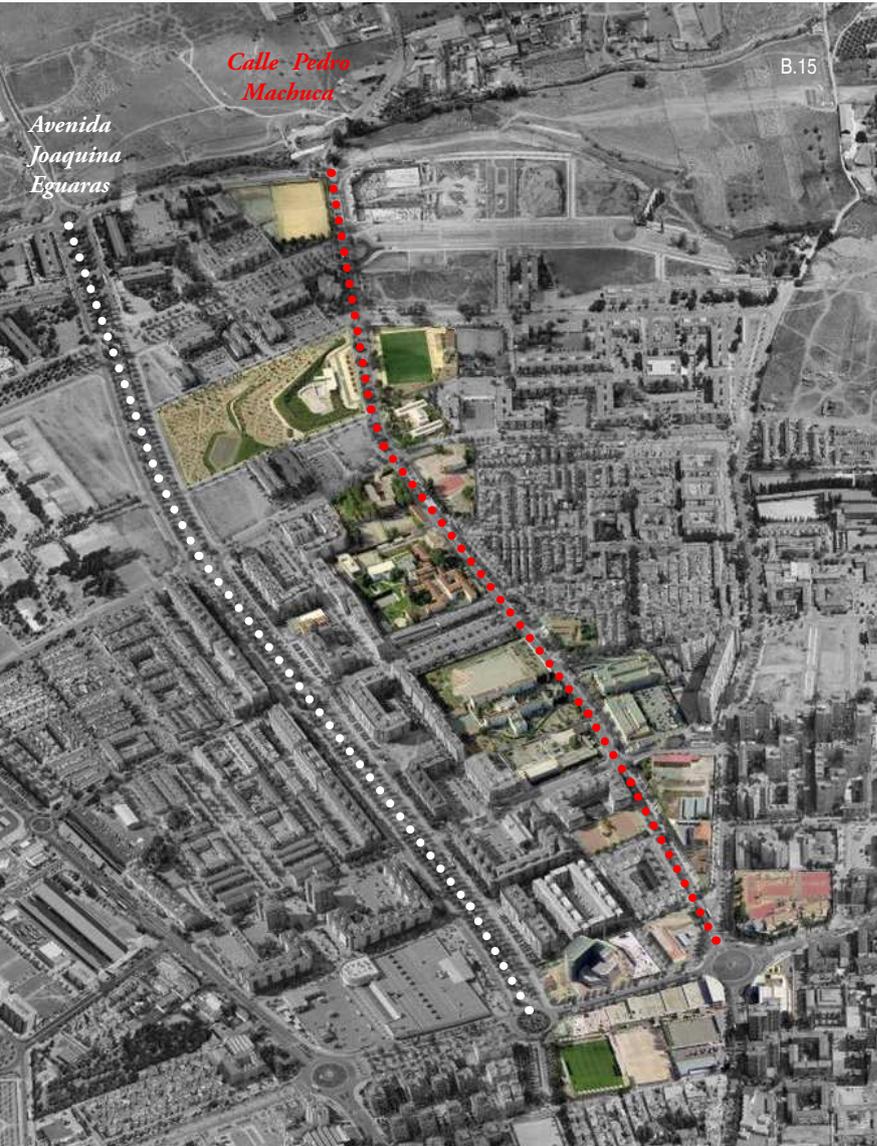
B.14 Equipamientos y muros en Pedro Machuca y Joaquina Eguaras.

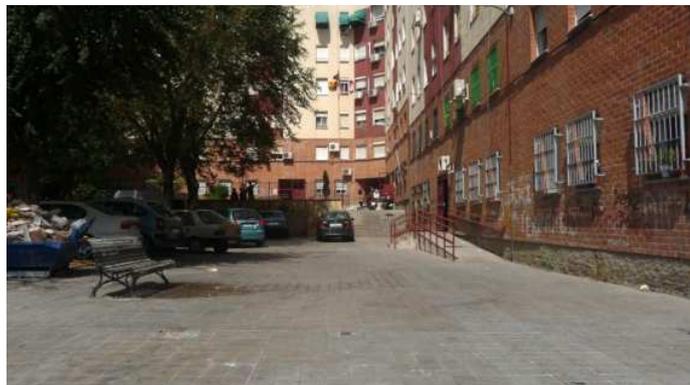
300 m

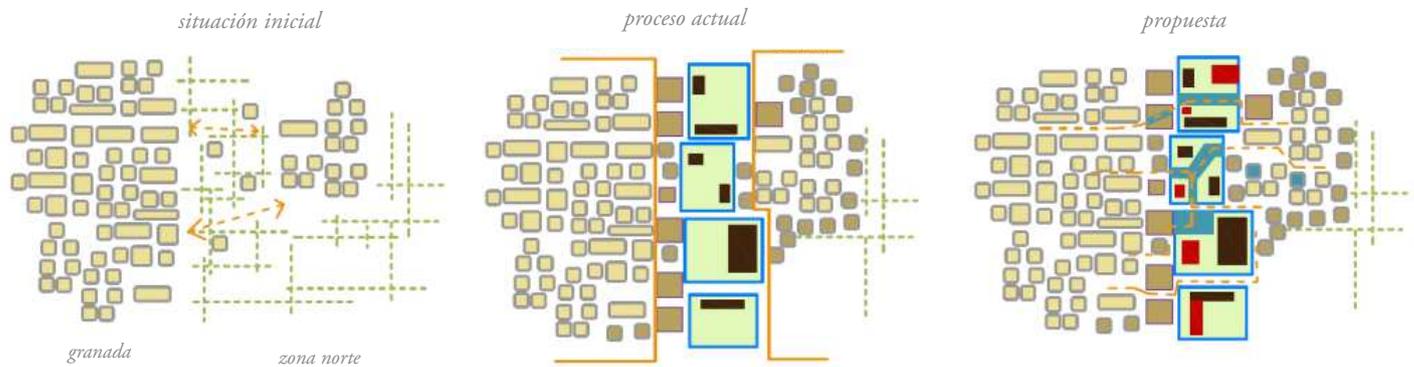
B.15 Vista aérea del entorno de Pedro Machuca y Joaquina Eguaras.

B.16 Situación del área de trabajo en la ciudad

1000 m







B.17 - B.22 Fotografías de la calle Pedro Machuca y su entorno.

B.23 Esquema de relaciones entre la zona norte y el resto de la ciudad.



Los muros y las grandes dimensiones de la mayoría de los equipamientos situados a lo largo de la calle Pedro Machuca no sólo la convierten en una frontera poco permeable, sino que además la configuran como un lugar poco atractivo, que invita poco a pasear por ella, constituyendo un territorio inhóspito para el peatón. Sólo los coches parecen presentes, circulando raudos y ruidosos por sus cuatro carriles infrautilizados.

Esta ruptura del tejido urbano acrecienta aún más la problemática social de los barrios de la zona norte, con todo lo que ello conlleva, ya que quedan excluidos de la ciudad en un gueto aislado.

El proyecto tiene por objeto abrir estos barrios al resto de la ciudad, derribando límites y muros y estableciendo nuevos usos y permeabilidades. Con ello se pretende dotar de

vida a este entorno, generando una mayor intensidad de uso por parte de los vecinos y del resto de la ciudad en estas calles, creando así un tejido integrado en la ciudad.

En la actuación el vehículo privado queda en un segundo plano, eliminando carriles sobredimensionados y zonas de aparcamientos para dar prioridad al espacio peatonal, intentando suprimir el carácter hostil que tienen estas calles hoy en día para el viandante.

Para ello se propone sustituir los grandes muros de ciertos equipamientos por elementos más permeables y una transformación en la gestión de sus instalaciones para obtener de ellos su máximo provecho, abriéndose, por ejemplo, las pistas deportivas de los colegios, insertando usos como un gimnasio que sirva al colegio durante las mañanas y al barrio en las tardes...

Densificar (viviendas de alquiler) y renovar espacio público

Apertura y transformación: mezcla de usos

Cambio de uso: Centro Social

Apertura y ampliación de instalaciones deportivas

Apertura y cambio de uso: Centro de Integración Social y Mercado de Cartuja

Densificar (viviendas para alquiler) y renovar espacio público

B.24

Coexistencia coche-peatón
Permeabilidad visual

Semipúblico peatonal

Público peatonal

Zonas verdes
Equipamientos abiertos

No modificados

Viviendas alquiler

Equipamiento

Muro

Muro-fachada

Valla

Recorridos



B.25



B.26



B.27

Página anterior:

B.24 Planta general de la intervención en el barrio

200 m

B.25 Imagen actual del perímetro del colegio María Zambrano

B.26 Posible imagen tras la intervención propuesta.

B.27 Planta actual del barrio

200 m

Planta de la intervención en torno al colegio María Zambrano, el IES La Paz y la Residencia de las Hermanas Hospitalarias:

B.28 Estado actual

B.29 Intervención propuesta



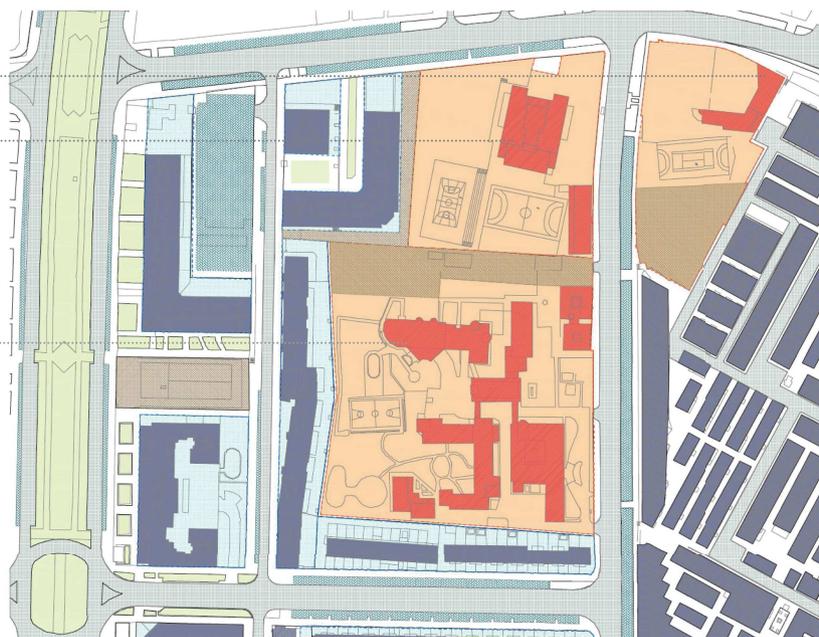
100 m

Instituto

Colegio

Residencia de mayores

B.28



- Equipamiento propuesto
- Equipamiento existente
- Jardines
- Viviendas
- Reserva para vehículos
- Vía rodada
- Espacio privado viviendas
- Parcela equipamientos
- Área de intervención
- Nueva calle semipública
- Parcela de equip. semipúblico
- Juegos infantiles
- Actividades para mayores
- Espacios de sombra
- Espacios domesticados
- Entrada a equipamiento
- Apertura por horas

Viviendas alquiler

Guardería

Gimnasio

Residencia estudiantes. Mediateca

Centro Social

Piscina

VPO

Centro ocupacional

Centro de educación especial

Centro de día

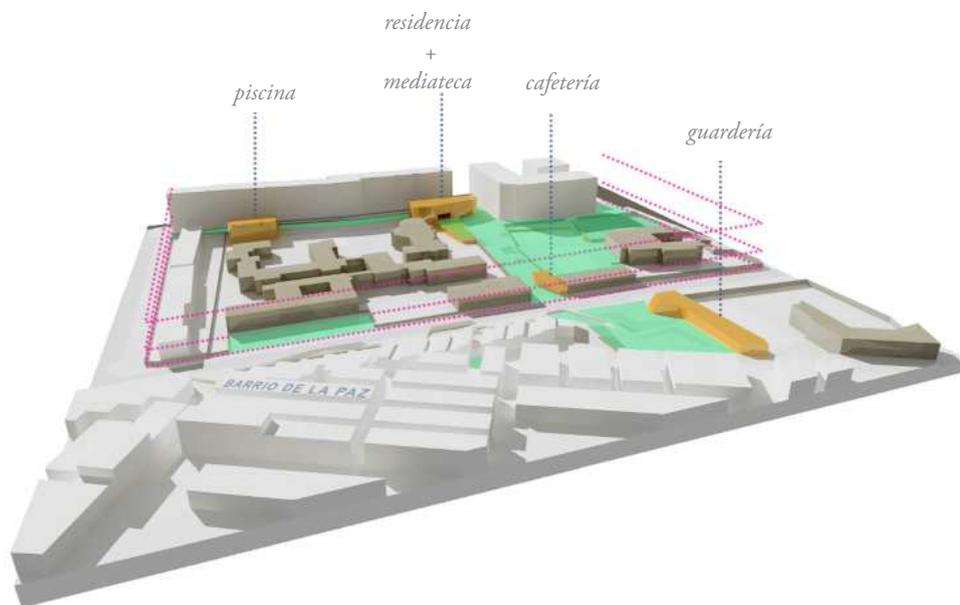
B.29



En espacios actualmente degradados y en desuso y en espacios ganados al coche se proyectan calles peatonales, plazas con equipamientos como residencias de estudiantes —complementos a campus cercanos y nueva vida al barrio—, una mediateca, una guardería en el entorno del barrio de la Paz —atención a la maternidad juvenil—, viviendas temporales para reinserción social, pequeños comercios, bares en plazas, una piscina cubierta... que servirían para los usuarios de los propios equipamientos en los que se insertan y también para los vecinos. A partir de estos cambios introducidos en el barrio —nuevos servicios y apertura de nuevos itinerarios asociados a actividades— se imagina la atracción de nueva población y nuevas relaciones entre los ciudadanos, que ayuden a superar la frontera que actualmente les separa.

En el entorno del colegio María Zambrano, el Instituto de Enseñanza Secundaria La Paz y la Residencia de las Hermanas Hospitalarias se plantea la intervención más desarrollada en este trabajo, compuesta por seis tipos de acciones:

1. Densificar las parcelas de equipamientos implementando nuevos usos, bien con nuevas edificaciones o con la adaptación de algunas existentes: mediateca, centro social, piscina, gimnasio, cafetería, guardería, residencia de mayores y residencia de estudiantes; se propone también densificar la población a través de las residencias y de la construcción de nuevas viviendas de alquiler.
2. Recualificación de espacios urbanos: espacios de más calidad para el peatón —sombras, agua, mobiliario...
3. Redefinición de contornos de equipamientos y vivienda colectiva: de cerrado a poroso.
4. Aumento de permeabilidad de la trama urbana: apertura de nuevas calles.
5. Apertura de espacios privados: transformación en espacios semipúblicos.
6. Nuevos espacios comerciales: fortalecimiento de la vida en la calle.



B.30 Volumetría de la propuesta en torno al colegio María Zambrano, el IES La Paz y la Residencia de las Hermanas Hospitalarias.

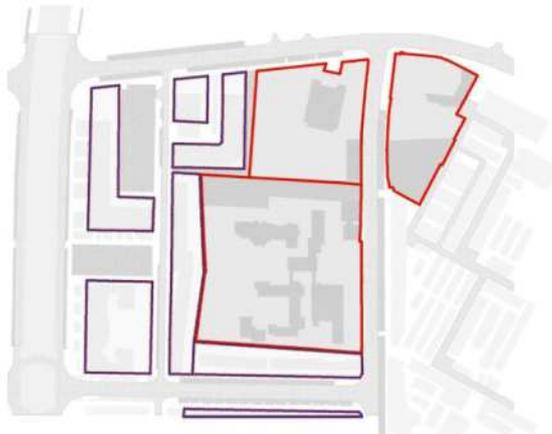
B.31 (página siguiente). Tipos de acciones propuestas



1. Densificación de las parcelas de equipamientos



2. Recualificación de espacios urbanos



3. Redefinición de contornos de equipamientos y vivienda colectiva



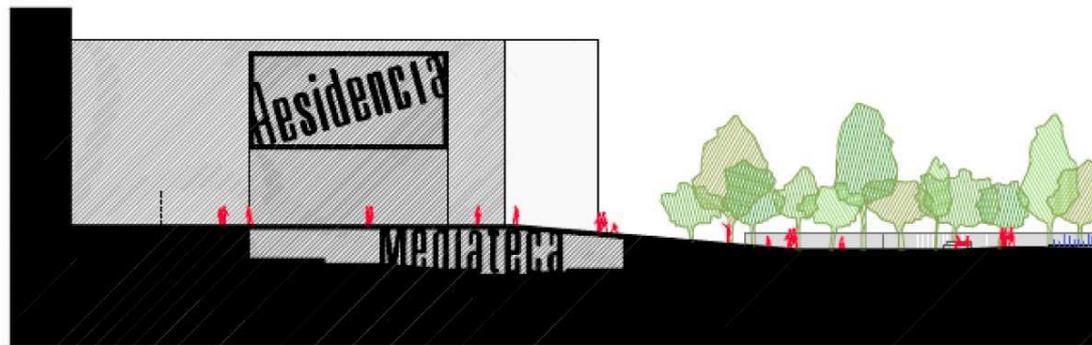
4. Fragmentación: aumento de la permeabilidad de la trama urbana



5. Apertura de espacios privados: carácter semipúblico



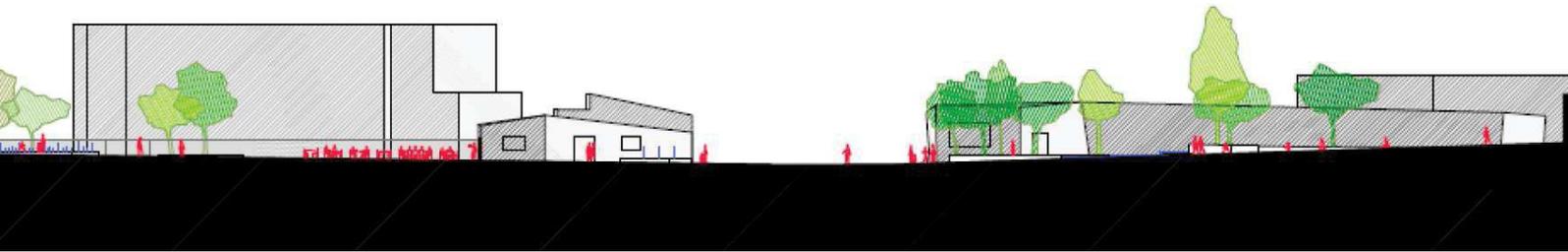
6. Nuevos espacios comerciales



B.32 Posible vista del encuentro entre colegio y residencia

B.33 Sección longitudinal

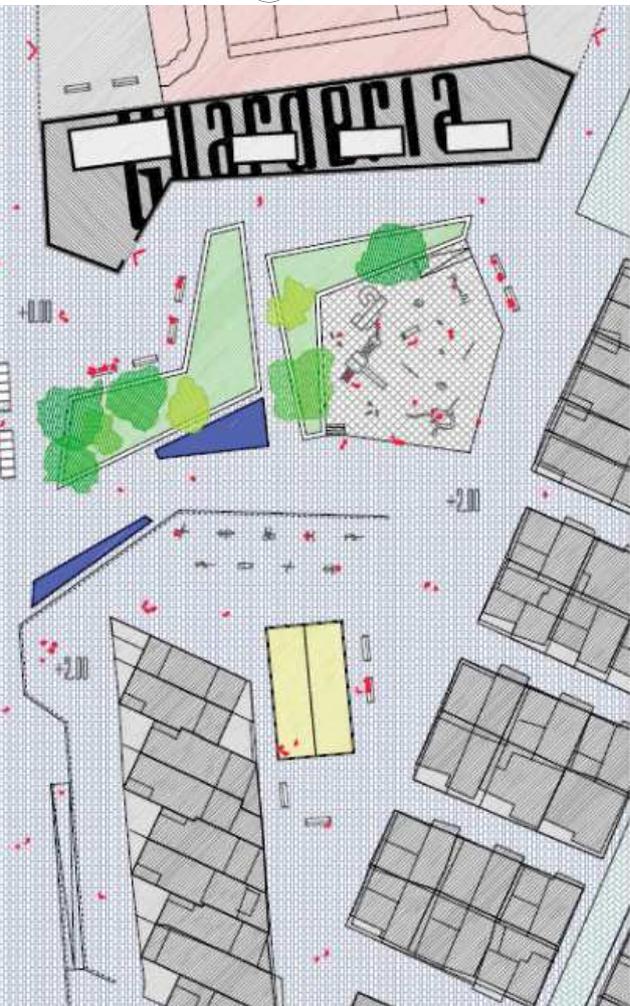




B.34 Planta de detalle



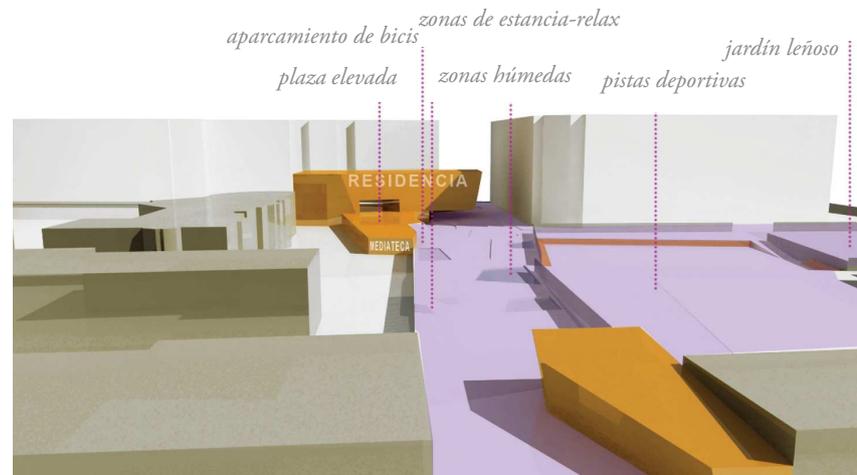
20 m



B.35 Vista desde Pedro Machuca hacia el centro



B.36 Vista desde Pedro Machuca hacia Joaquina Egúaras



corredor chana - aynadamar

Óscar Riera Garrido, José Luis Sevilla

Análisis de lo urbano

Nuestro campo de trabajo se centra en la mitad norte de la ciudad de Granada. El ámbito de actuación aparece fuertemente delimitado por la autovía de circunvalación, donde varios ejes radiales penetran en la trama convirtiéndose en las principales vías de entrada y salida del tráfico rodado —carreteras de Jaén y Málaga, principalmente. Del estudio previo percibimos una ciudad fragmentada en áreas de diferente morfología: vía férreas que actúan a modo de barreras, vías poco amables de tráfico intenso, vacíos urbanos generados por infraestructuras obsoletas, etc. También detectamos una distribución espacial de importantes equipamientos que nos sugerían cosas... Veíamos que era necesario buscar mecanismos que conectasen estos ámbitos generados por un no-urbanismo, al mismo tiempo que pusiesen aún más en valor la dotaciones existentes. Partimos de dos premisas fundamentales, la humanización progresiva del espacio público, por una parte, y el desmantelamiento y soterramiento de las líneas del ferrocarril de Moreda y Bobadilla, a su paso por la Chana, por otra. Esto nos llevó a plantear un eje peatonal que actúe a su vez como un flujo multidireccional, con el que se ligan dotaciones existentes, pero que son poco accesibles sin la ayuda del coche.

Objetivos y propuesta

Buscamos una puerta con la Vega por la Chana, recorriendo las entrañas del barrio, cruzando potentes ejes transversales con criterios de prioridad, llegando al Parque

Almunia para afrontar la conexión con el barrio de Aynadamar. Durante el recorrido van apareciendo importantes dotaciones, parques que se abren al corredor —Alquerías y Almunia—, centros deportivos o sanitarios, universidad, etc. Ahora la ciudad si se puede vivir a pie o en bicicleta, con otros tiempos, con otras actitudes, con nuevas funciones...

El corredor peatonal presenta una serie de cualidades tangibles que podemos enumerar:

Desfragmenta la morfología urbana, interconecta, cose la trama, acorta tiempos, dinamiza los flujos de movimiento, aparecen nuevas escenografías urbanas, alternativa al vehículo privado, compatibilidad con el plan municipal de movilidad intermodal.

Estrategias

Las estrategias necesarias para poder materializar el eje peatonal pasarían por una toma de decisiones previas, principalmente relacionadas con la movilidad, las cuales potencian el sentido al proyecto. Dichas estrategias serían:

1. Desmantelamiento del eje ferroviario Granada - Moreda por cambio de trazado para la integración urbana de la Alta Velocidad: liberación de suelo para la ciudad generando un corredor verde o parque urbano lineal que se conectaría con el corredor peatonal a la altura de la carretera de Granada a Maracena.

2. Soterramiento del eje ferroviario Granada - Bobadilla en el tramo de integración ur-

B.37 Localización del corredor en la ciudad: conector peatonal entre barrios y otras actuaciones complementarias

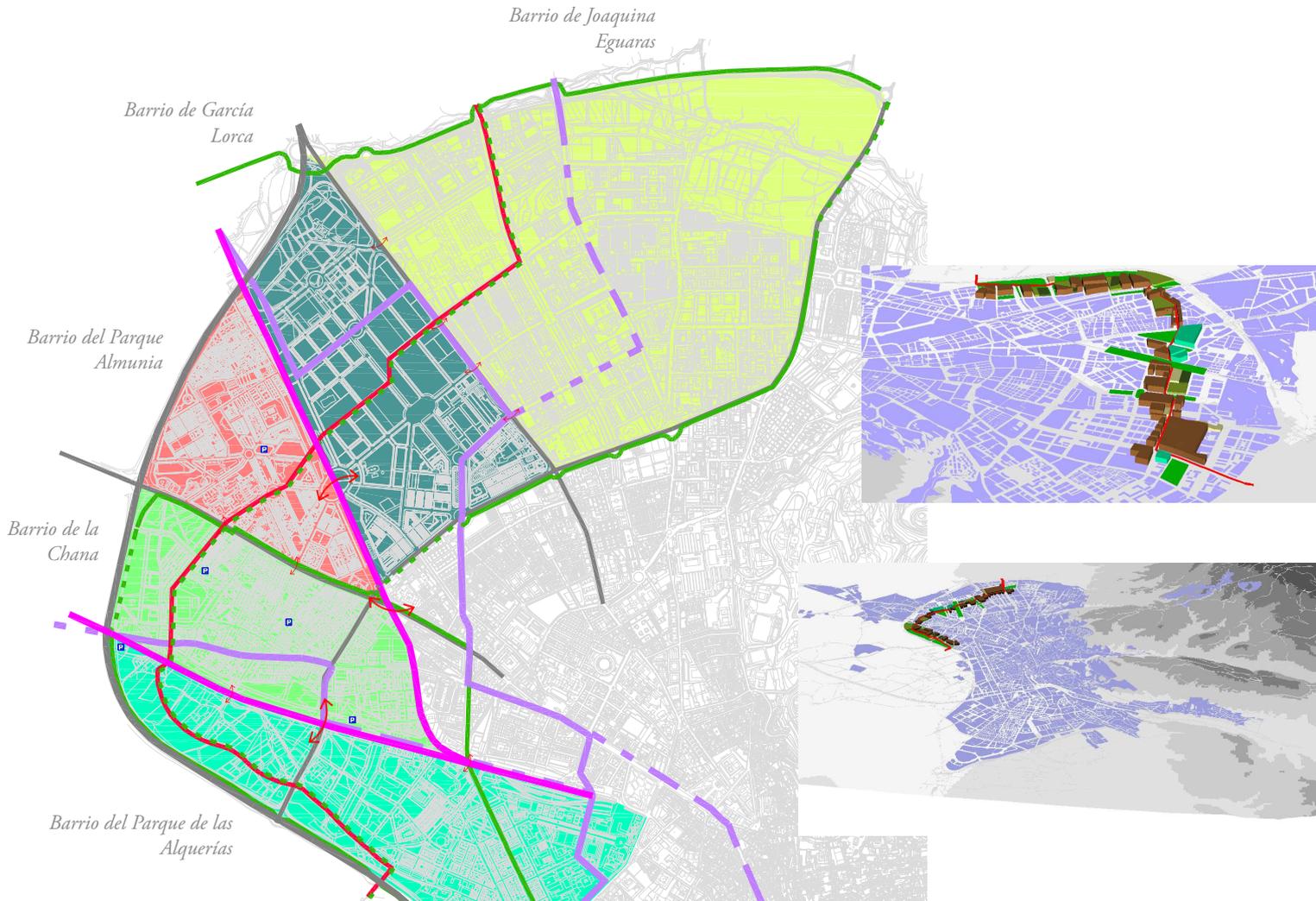


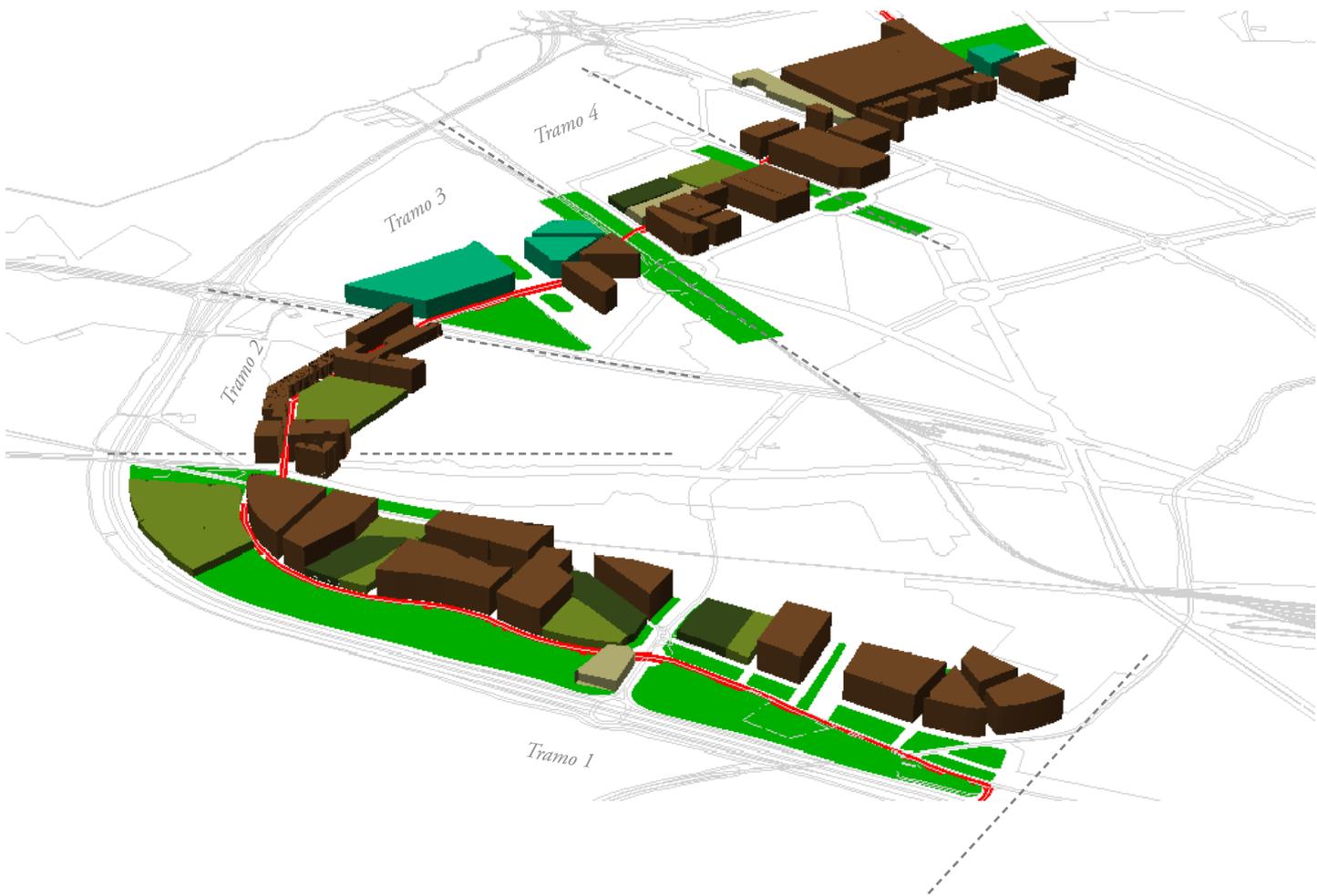
bana comprendido entre la circunvalación y la ubicación de la estación terminal del AVE.

3. Puesta en funcionamiento de la Línea 1 del Metropolitano de Granada; creación de una línea de metro ligero de superficie que conecte el Aeropuerto con la estación terminal de AVE, discurriendo su trazado por Santa Fe, Puente de los Vados, y los barrios de Bobadilla, Chana y estación de RENFE.

Todo ello compatibilizado con el Plan de Movilidad de Granada.

4. Potenciar el eje Chana - VAU Norte como un gran colector de tráfico rodado interior, cuyo trazado iría desde la salida de la circunvalación por la Chana, pasando por Calle Encina, Avenida Luis Miranda Dávalos, Calle Periodista Luis de Vicente, Carretera de Alfacar.





Fases del trazado

Tramo 1: Parque de las Alquerías - eje FFCC Granada-Bobadilla.

El trazado lo marca un vial sin apenas tráfico en los dos sentidos de circulación —calle Pintor Fernando Belda. Si bien hay que resaltar que esta zona se encuentra en fase de desarrollo.

Proponemos la eliminación del aparcamiento en superficie del margen próximo al

Parque de las Alquerías para que el corredor pueda integrarse con el mismo.

Tramo 2: eje FFCC Granada-Bobadilla - Avenida de Andalucía.

Nos encontramos con una trama mucho más densa. El trazado discurre por la calle María Goyri y calle Goleta, encontrándonos a su paso con importantes dotaciones como el polideportivo de la Chana o el Centro de Salud, zona de mercadillo o la biblioteca municipal. Una reordenación del tráfico in-

- Parques y jardines
- Universitario
- Colegios e institutos
- Deportivo

B.38 Equipamientos ligados por el corredor propuesto.

terno del barrio permitiría suprimir uno de los dos sentidos de circulación de este eje, junto con el aparcamiento en superficie del margen izquierdo, espacio que ganamos para el trazado del carril bici. Para compensar el déficit de aparcamientos, el PGOU de Granada ya recoge la creación de un aparcamiento subterráneo de borde junto a la carretera de Bobadilla, donde se crearía una puerta de entrada a la ciudad como consecuencia del soterramiento del ferrocarril, ganando un gran espacio público lineal que llegaría hasta la futura estación terminal de Alta Velocidad.

En el otro extremo del trazado de este tramo, nos encontramos con el eje de la avenida de Andalucía: aquí proponemos la construcción de una rotonda que canalice el tráfico de entrada y salida y los giros desde esta avenida hasta el parque Almunia, ayudando al mismo tiempo a la transición del corredor a través de esta vía de entrada y salida de Granada.

Tramo 3: Avenida de Andalucía - eje FFCC Granada-Moreda.

Llegamos a una zona de nuevos desarrollos con viales de mayor sección, generosos en asfalto pero con poco tráfico rodado, y una potente presencia de equipamientos como el parque Almunia, Facultad de Bellas Artes o la ETS de Ingenieros Informáticos y de Telecomunicaciones. El vial del trazado —calle Periodista Eugenio Selles— presenta hasta cuatro carriles, dos en cada sentido. Aquí

planteamos suprimir uno de los carriles ascendentes, el más próximo al parque Almunia, así como los aparcamiento en superficie, con la misma intención que en el tramo 1, es decir, integrar el corredor peatonal en el parque. La integración sería más potente si se eliminasen las vallas del parque, consiguiendo que el corredor peatonal fuese una extensión del mismo, justo en frente de la Facultad de Bellas Artes.

Tramo 4: Eje FFCC. Granada-Moreda - Bulevar García Lorca (Aynadamar).

El objetivo esencial de este tramo es dar continuidad a dos ámbitos de la ciudad fuertemente fragmentados por la presencia del eje ferroviario Granada-Moreda. Tras su desmantelamiento, planteamos un parque lineal de alcance metropolitano, generando en el cruce con el corredor un nodo peatonal. Pero este sería objeto de otro proyecto.

Volviendo al desarrollo del corredor, avanzamos hasta adentrarnos en el barrio de Aynadamar, consiguiendo conectar con equipamientos como el polideportivo García Lorca o el bulevar del mismo nombre, en el que se generaría otro nodo peatonal al plantear la extensión del paseo-bulevar con el margen del polideportivo. El tratamiento de la sección de la calle sería similar al de los tramos anteriores.

solares junto a un ferrocarril desactivado

José Carlos Fernández Martínez, Antonio Jesús Palacios Ortiz

La desmantelación de la línea férrea Moreda-Granada en su tramo comprendido entre Albolote y la estación de trenes de Granada, prevista por el planeamiento vigente, es una oportunidad para transformar el efecto barrera de esta vía en un efecto conector, hilo conductor de relaciones entre barrios, campus universitarios y otros equipamientos que se han construido de espaldas a las vías, y por tanto, de espaldas los vecinos situados al otro lado de las mismas.

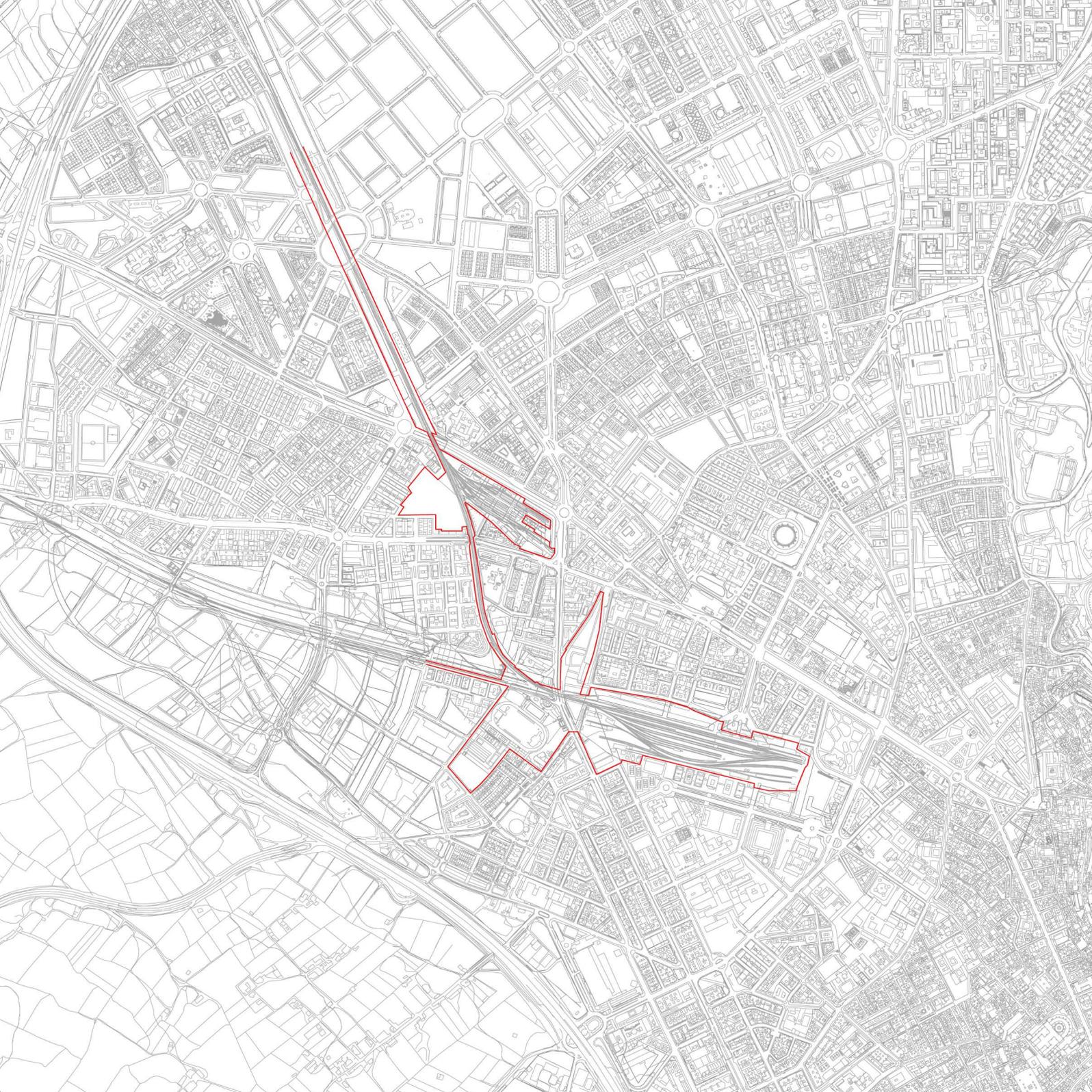
Las diversidad de los equipamientos situados a lo largo del eje es muy alta: universitarios, sanitarios, deportivos, educativos y adminis-

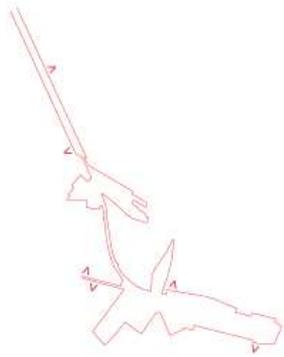
trativos; no obstante, prácticamente todos ellos se encuentran encintados por muros que se suman al perímetro de la franja ferroviaria aumentando el espesor de la barrera que ésta constituye.

A parte de equipamientos tan singulares como los campus de Fuentenueva y Aynadamar, o el malogrado Estado de la Juventud, este potencial corredor urbano cuenta con un importante hito que lo atraviesa: el río Beiro, que pasa, sin embargo, inadvertido debido al total soterramiento que sufre en su recorrido a través de la ciudad.

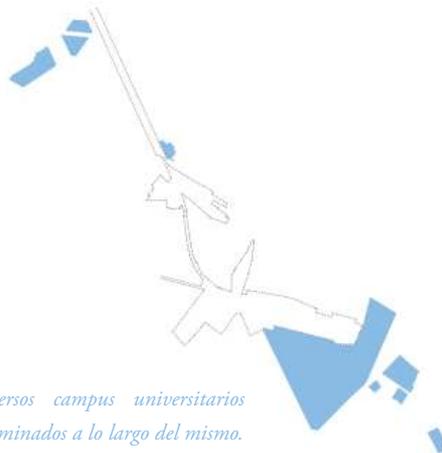
B.39 Corazón ferroviario de Granada



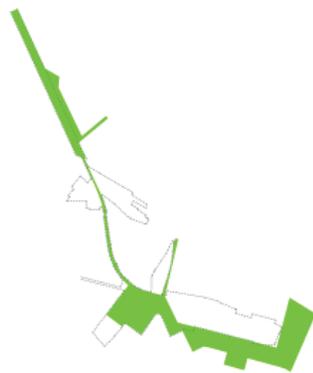




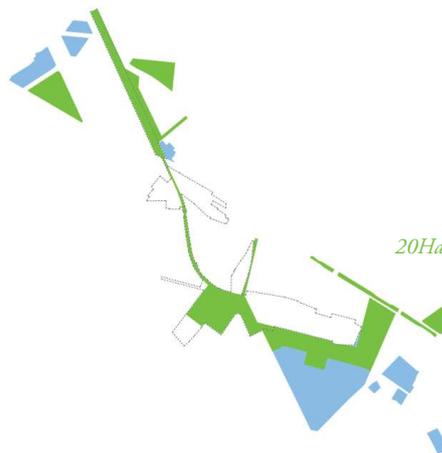
Perímetro cerrado. Escasos puntos de acceso a su entorno inmediato.



Diversos campus universitarios diseminados a lo largo del mismo.



Posibilidad de un gran corredor verde a lo largo del eje ferroviario.



La potencial red verde equivale a más de 3 veces el parque García Lorca



7Ha

B.40 Condiciones del entorno público del eje ferroviario Moreda-Granada en la ciudad de Granada.

2000 m

B.41 (página siguiente). Equipamientos y parques existentes a lo largo del tramo ferroviario Plaza de Europa - Campus Universitario Fuentenueva



500 m

Plaza de Europa



Río Beiro

Plaza Einstein

- Deportivo
- Jardines privados
- Jardines públicos
- Sanitario o administrativo
- Universitario
- Colegios e institutos
- Gasolineras
- Muro de equipamientos
- Perímetro del corredor

La transformación de este eje ferroviario en un corredor verde constituye una oportunidad para el emprendimiento de ciertos proyectos de regeneración urbana de algunos de los barrios que se disponen a lo largo del mismo, destacando por su potencial como centralidad urbana el popular barrio de Los Pajaritos.

Situado en el corazón de Granada, entre dos de sus arterias principales —Camino de Ronda y Avda. de la Constitución—, su papel conector entre ambas avenidas, que lo convertirían en uno de los lugares de mayor tránsito y actividad de la ciudad, queda anulado debido a la obstrucción que suponen algunos de los elementos que lo rodean: Estación de Ferrocarriles, Campus de Fuentenueva y dependencias militares de automovilismo. La necesidad de control creada en torno a estos equipamientos hace que estos se hayan formalizado como bolsas de uso cerrados, claramente delimitadas por un perímetro de control muy poco permeable; este hecho hace que el barrio se presente como una suma inconexa de tres ámbitos contiguos, pero prácticamente independientes respecto a su uso —residencial, estación y campus—, encontrándose sus grandes elementos urbanos abiertos a otros lugares de la ciudad y cerrados al propio barrio.

En su zona noroeste el barrio se encuentra delimitado por tres grandes ejes: Avenida de la Constitución, Avenida del Sur y Camino de Ronda. En esta parte se sitúan gran cantidad de servicios y comercios que sirven a las grandes avenidas y dan la espalda al propio barrio. Desde este borde noroeste, que define su punto de mayor cota, la zona residen-

cial se desarrolla con una suave pendiente descendente que culmina en las tapias de la explanada de la estación. Este pequeño desnivel, unido a la tipología de bloque lineal que predomina en los bordes, acentúa su desvinculación de los mismos y su situación de aislamiento.

Por su parte, las relaciones entre el Campus de Fuentenueva, situado al sur, y el barrio se caracterizan por la siguiente paradoja: el campus es un espacio mucho más vinculado físicamente al resto de la ciudad que al propio barrio, debido a la fractura infranqueable que supone el recinto de la estación; sin embargo es elegido como lugar de residencia por numerosos estudiantes universitarios, que se ven obligados a salir del barrio y rodearlo para acceder al campus. El precio barato de sus viviendas —muchas de ellas en avanzado estado de deterioro— es un importante factor atractor no sólo de estudiantes, sino también de familias de inmigrantes, favoreciendo la mezcla social del barrio y el desarrollo de una intensa vida interior, que se ve reforzada por la existencia de pequeños comercios y elementos identitarios —asociación de vecinos, Plaza del Caribe, bares y sus parroquianos...— supliendo ciertas carencias que podrían derivar de su falta de relación con el exterior.

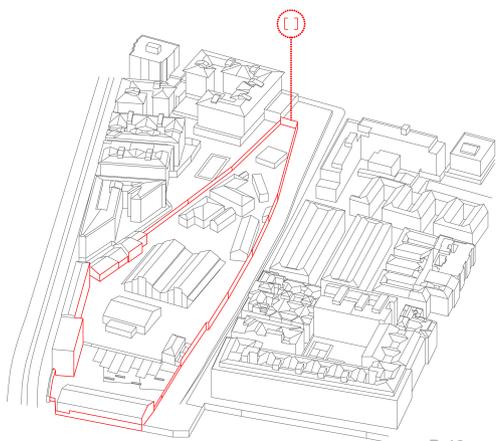
El proyecto propuesto se centra en las antiguas Instalaciones Militares de Automovilismo, una pieza hermética, actualmente carente de función, que impide, sin embargo, interesantes relaciones urbanas. La intervención en este recinto obsoleto se plantea como el germen desencadenante de un proceso de integración y regeneración del barrio.

B.42 Fotoplano de situación del barrio Los Pajaritos. El área sombreada señala el recinto de las Dependencias Militares de Automovilismo en las que se centra el proyecto propuesto.



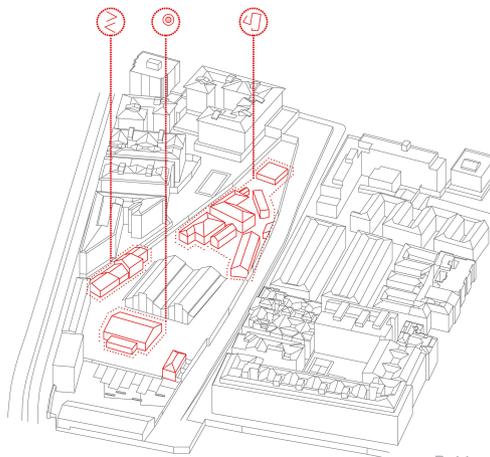


cerrado



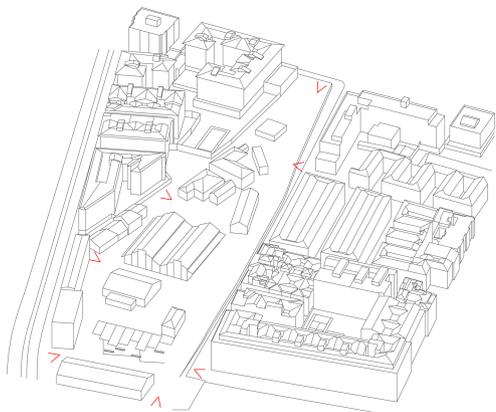
B.43

obstrucción aislado caótico



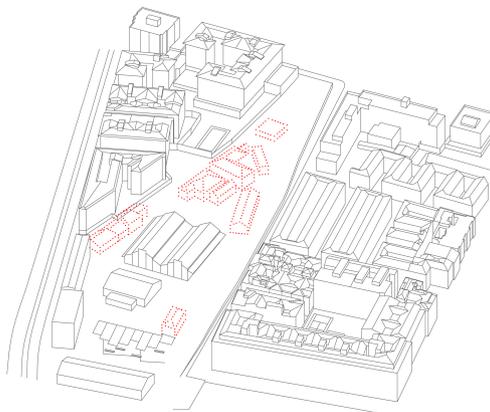
B.44

abrir



B.48

limpiar

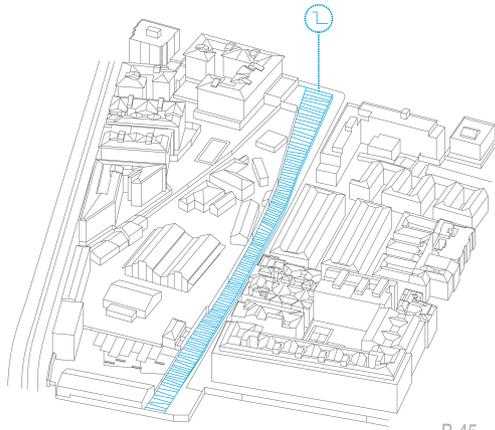


B.49

B.43 - B.47 Análisis de la zona de actuación (dependencias militares automovilísticas y su entorno inmediato).

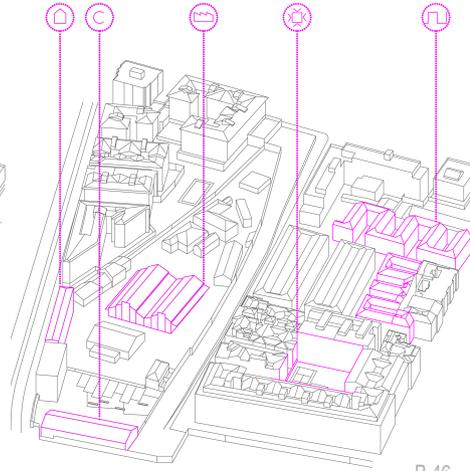
B.48 - B.52 Estrategias de actuación en la intervención propuesta.

embovedado



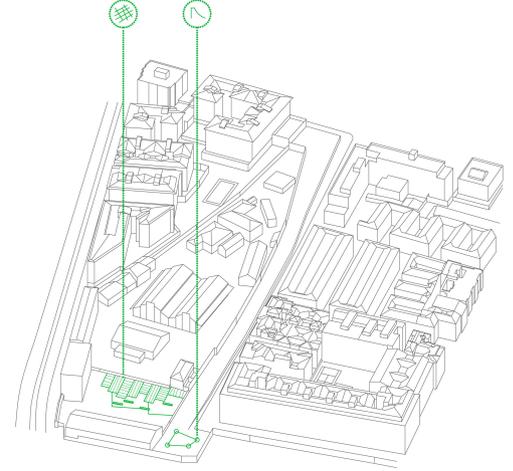
B.45

residencial común industrial patio bloque zig-zag



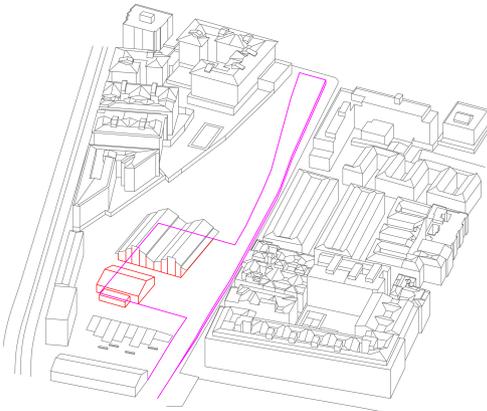
B.46

huertos juegos de niños



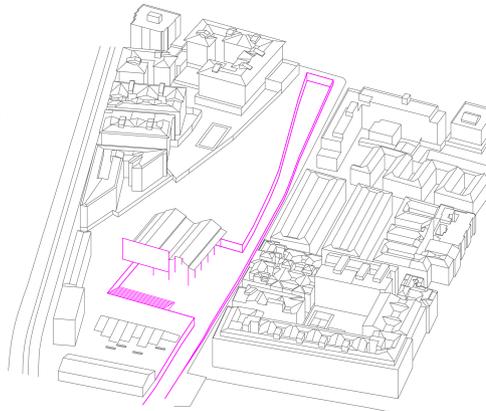
B.47

redescubrir e incluir



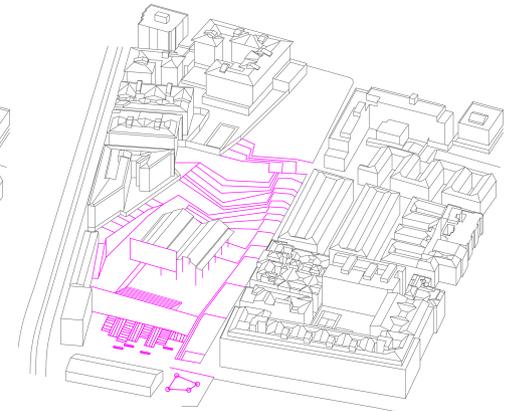
B.50

equipamiento central



B.51

redefinir topografía



B.52

Objetivos

Reencuentro: recuperar las conexiones, entendidas como el acercamiento de la parte más residencial del barrio a estas realidades cercanas que forman parte de él.

Rehabilitación del sentido de lugar: dotar y mejorar la centralidad de un barrio que, pese a no ser periférico, ni en cuanto a situación ni a uso, se comporta como tal.

Dinamización social: introducir en el tejido del barrio usos de ciudad mediante el reaprovechamiento de elementos obsoletos que actúan como borde.

Estrategias

Recuperación del río Beiro, mediante la reintroducción de su topografía natural topografía, dotando al barrio de una singularidad paisajística que genere un lugar de atracción para el resto de la ciudad.

Recuperación de un elemento obsoleto que hace de borde (recinto militar de automovilismo), vinculado al río, como espacio de relación entre barrios.

Gestión eficaz de los bajos comerciales para la introducción de nuevos usos.

Intervención selectiva en algunas manzanas como forma de rehabilitar las unidades residenciales más herméticas y revitalizarlas.

Actuaciones

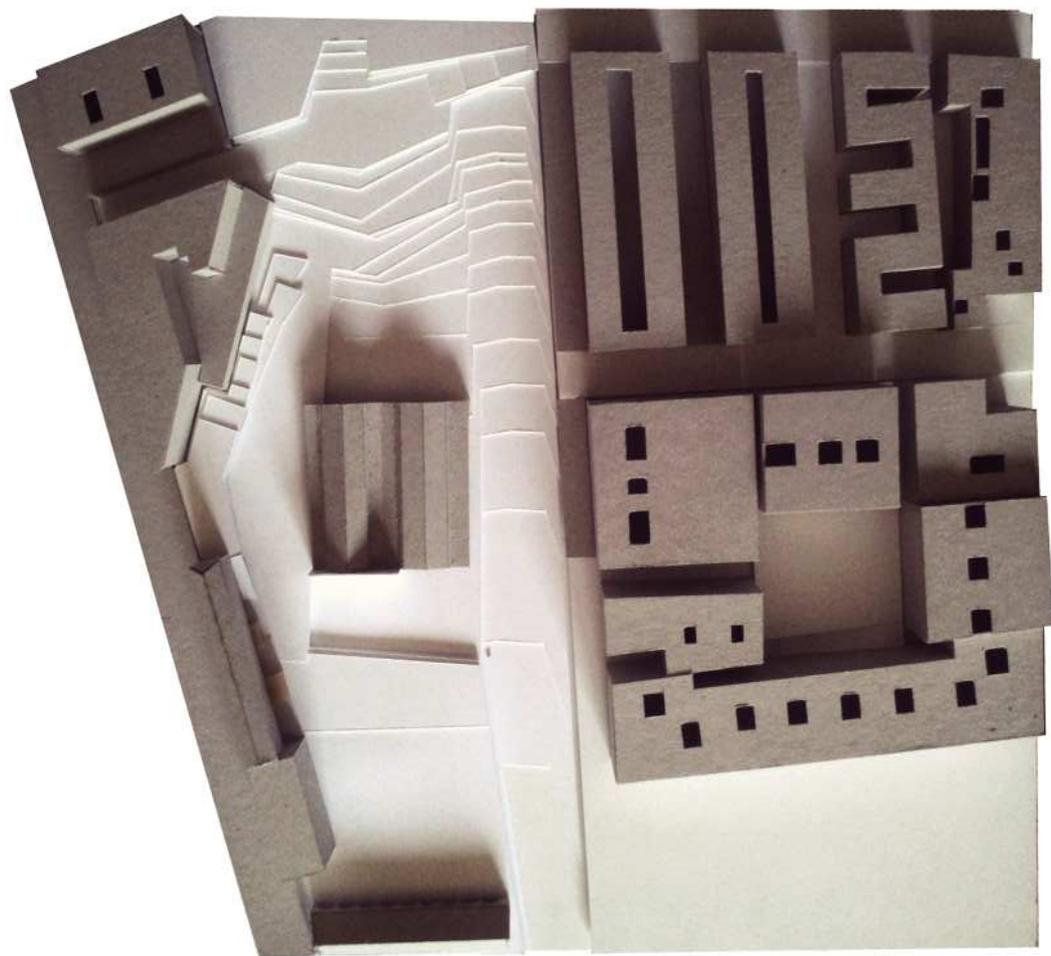
Proyecto del Parque de Automovilismo

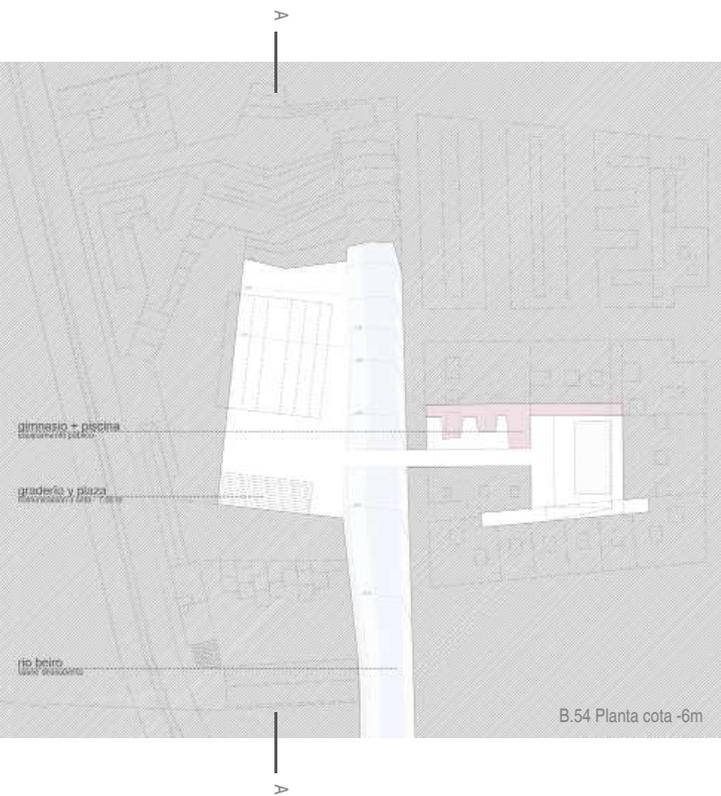
1. Redescubrimiento del río Beiro, convirtiéndolo en un elemento más del barrio y principal eje verde del mismo.

2. Conversión del perímetro cerrado de Automovilismo en un gran parque abierto que comunique el barrio de Pajaritos con Camino de Ronda. Se plantea eliminar edificios obsoletos y conservar otros, rehabilitándolos funcionalmente de manera total —caso de los edificios de borde, de carácter residencial— o parcial —cubierta de la nave principal. Estas acciones, encaminadas a potenciar usos existentes, como la asociación de vecinos, los huertos urbanos y las zonas de juegos de niños, irían unidas a la inserción de nuevos usos en los edificios a rehabilitar.

El rediseño de la topografía tiene como referencia el río, parte esencial de este espacio redescubierto.

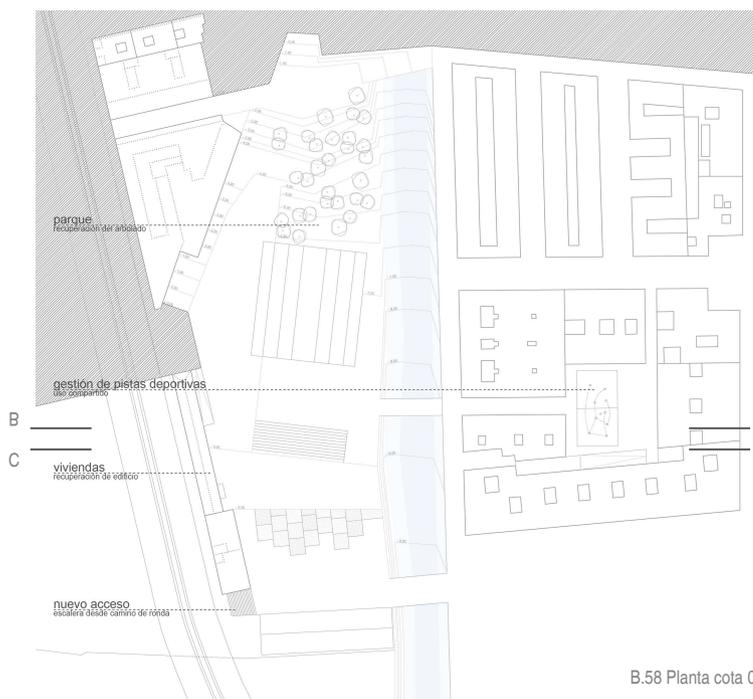
B.53 Maqueta de la intervención







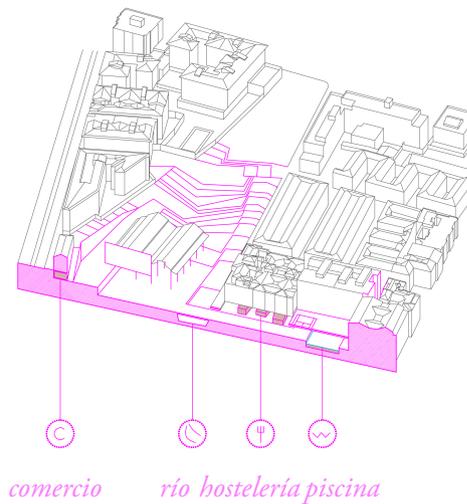
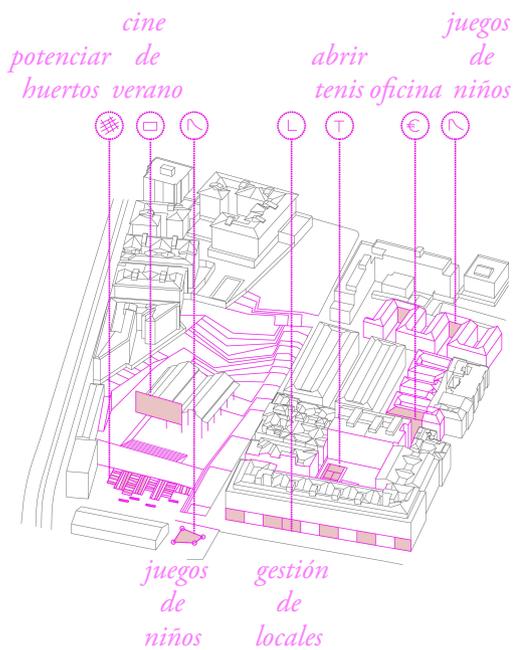
B.57 Sección B



B.58 Planta cota 0



B.59 Planta cota +1.0m



Proyectos en la zona residencial

• En manzanas cerradas con grandes patios interiores, contenedores de usos comunitarios, que se consideran, sin embargo, infrautilizadas: abrir accesos públicos a los patios incorporando usos que podrían estar relacionados con el parque y que supondrían un claro ejemplo de la proyección que el parque puede tener hacia el resto del barrio. Se prevé un sistema de gestión de estos usos por parte de las comunidades de vecinos: mediante el alquiler de los espacios se contribuiría a sufragar los ingresos de las propias comunidades y al mantenimiento de las instalaciones.

El ejemplo propuesto contempla la apertura a cota del parque de una de estas manzanas como espacio anexo al mismo y la construcción de una zona deportiva que contaría con gimnasio y piscina cubierta.

- En manzanas abiertas en forma de bloque lineal plegado, entre cuyos pliegues existen fragmentos de espacio público con un carácter muy residual: regeneración de estos espacios públicos como lugares singulares de gran belleza potencial y usos públicos particulares, muy ligados a las viviendas, convirtiéndose en una extensión directa de las mismas, integrando en ellos, por ejemplo, nuevos juegos de niños.

- En plantas bajas, en las que se ha generalizado su uso como cocheras privadas, contribuyendo a la desactivación funcional de muchas de las calles del barrio: sistema de gestión de locales sin actividad mediante la creación de un lugar de aparcamiento en los antiguos edificios de la estación y la implantación de mecanismos que incentiven económicamente a aquellos que decidan liberar su local para destinarlo a la instalación de usos comerciales que doten de vida a las calles.

B.60 Operaciones complementarias sobre otros puntos del barrio

Página siguiente:

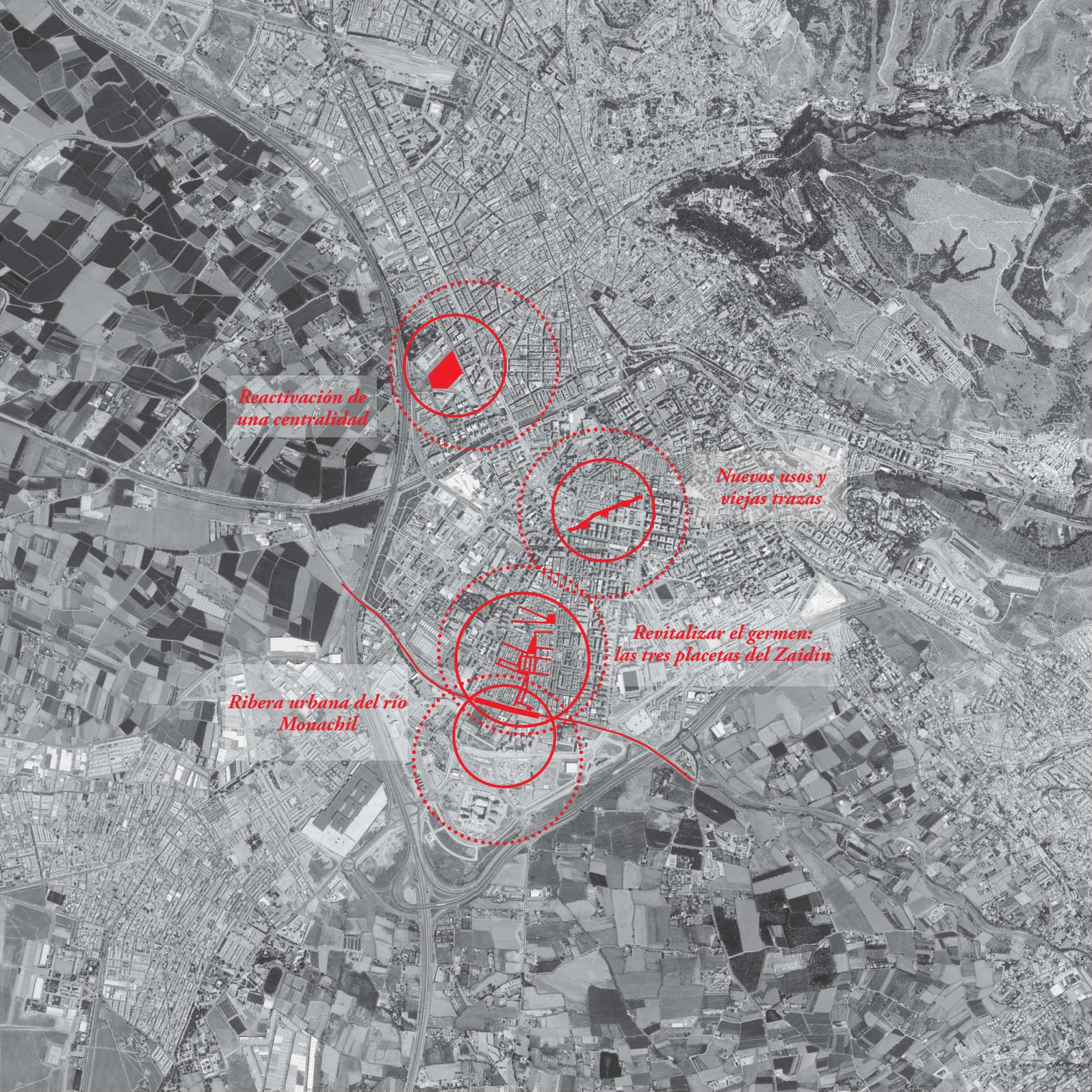
B.61 Sistema de gestión de locales sin actividad: mejor aprovechamiento del espacio y fortalecimiento de la porosidad y la intensidad de la calle en su contacto con las plantas bajas.

B.62 Sección C en su estado actual.

B.63 Sección C en una posible imagen según el proyecto propuesto.

propuestas
para el sur





Reactivación de una centralidad

Nuevos usos y viejas trazas

Revitalizar el germen: las tres placetas del Zaidin

Ribera urbana del río Monachil

proyectos de equipamientos para la ciudad sur: la articulación entre oportunidades y conflictos

Juan Luis Rivas Navarro, profesor coordinador de las propuestas para el sur

El sur como escenario urbano

El caso del Distrito Sur de Granada supuso una extensión de la ciudad central, antes de asumir los movimientos de expansión acelerados, tipo *sprawl*, que constituyeron en muchas ciudades su área metropolitana¹.

Esa especie de ‘periferia histórica’, despreciada durante sus primeras décadas, fue en su momento reivindicada como potente campo de experimentación² y ha sido y sigue siendo el escenario donde desarrollar la vida urbana contemporánea.

Fue definida como un espacio para la esperanza, donde conseguir vivienda económica y construir equipamientos de grandes dimensiones... La periferia significaba también que la ciudad pasaba de ser sólo un lugar de proximidad, asequible a pie, a ser un espacio para la distancia, necesitado de nuevas infraestructuras. Supuso un aumento

1 RIVAS, Juan L. y BRAVO, Belén “Quality Social Spaces in Casual Urban Style: Traces and Interstices and Their Ability to Integrate the Peripheral Areas” *Constructed Environment International Conference*. Lisbon, 2013

2 Recordemos la contraposición entre periferia vil y periferia espléndida de Manuel de Solá-Morales en su artículo “Territorio Sin Modelo” (1995)

significativo de población, un lugar receptor de usos y puestos de trabajos, de zonas de almacenamiento industrial, nuevas escalas y nuevos formatos.

El sur como articulación de territorios

Más allá de un ámbito espacial, este ámbito de la margen izquierda del Genil es un tipo de ciudad que en España responde principalmente a un momento histórico que unas ciudades experimentaron antes que otras, que vino a suponer un cambio de mentalidad urbana y de forma de “estar integrado” en la ciudad pre-existente.

Era el inicio de un modelo urbano donde el paisaje empezaba a no responder a una única lógica. Territorios complejos cada vez más difíciles de leer; un paisaje fragmentado, consecuencia de la suma o yuxtaposición de paquetes privados carentes de la cohesión necesaria.

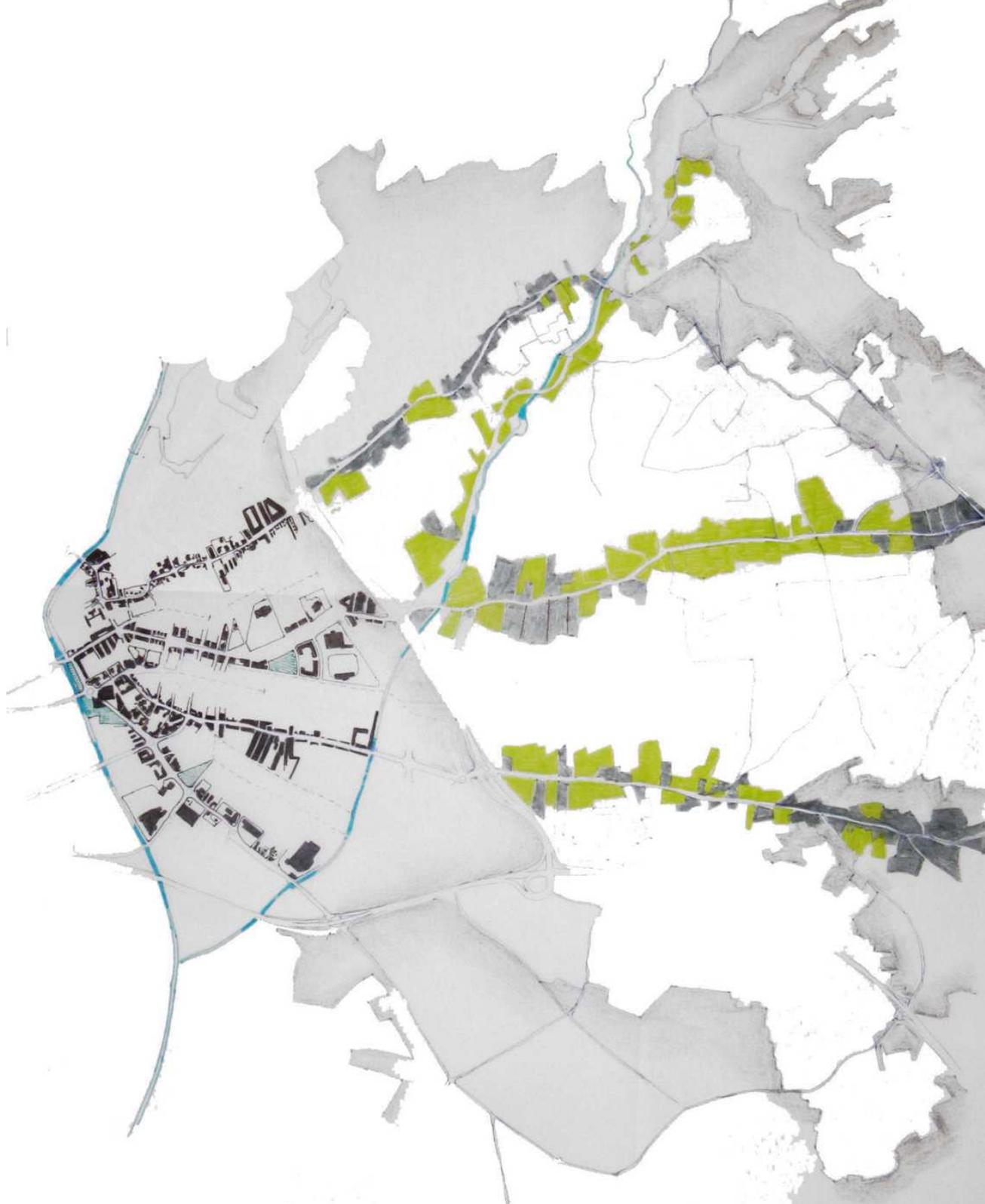
Es ahora, precisamente, cuando la ciudad se extiende y se dispersa por el territorio, cuando la periferia adquiere un posicionamiento central. Se convierte así en el principal espacio de intercambio entre el área metropolitana y el centro histórico, manteniendo a la vez su papel como espacio en transformación.

C.1 (páginas 90-91) Localización de propuestas de intervención en barrios realizadas para Granada Sur.

C.2 Corredores territoriales Sur.

Fuente: Belén Bravo Rodríguez, tesis doctoral en elaboración.







Es pues ahora el momento adecuado para crear formas nuevas. Sistemas que cosan las escalas sobrepuestas, que, desde una percepción más global del territorio, revaloricen estructuras obsoletas o vacíos olvidados por un desarrollo urbano demasiado veloz.

Granada y su crecimiento sur

Para comprender el caso de Granada hay que conocer las circunstancias que marcaron su crecimiento urbano.

Granada es una ciudad del interior, al este de Andalucía —al sur de España—, la ciudad histórica se asentó en las estribaciones de Sierra Nevada, en el borde de un espacio de depósito fluvial determinado por el valle del río Genil. Durante muchos siglos, Granada se mantuvo concentrada en esta posición, hasta que a principios del siglo XX la ciudad se vio obligada a crecer.

Se pueden reconocer en ella tres sectores: el sector central histórico y cultural, un distrito al norte separado del centro por el río Beiro, y el Distrito Sur³ tras cruzar el río Genil.

Estos distritos laterales han sido y siguen siendo las zonas de crecimiento de la ciudad, si bien se consolidaron con formas de ocupación del territorio muy diferentes.

En ambos sectores, aunque de forma más intensa en el sur, pequeños asentamientos

rurales y residenciales, han servido de apoyo a tales desarrollos de la Granada periférica, y han condicionado, como veremos la forma global de la ciudad.

Todo ello muestra una ciudad muy abierta en sus extremos, plagada aquí de posibilidades o alternativas, y, sin embargo, muy cerrada y unívoca en su centro, muy condicionada por importantes prejuicios sobre su propia forma o su evolución futura⁴.

Estrategias de proyecto

Tenemos ante nosotros una zona de la ciudad básicamente bien equipada. En los últimas tres décadas, desde la llegada de la democracia y el aumento del poder municipal, los ayuntamientos han ido reclamando igualdad de oportunidades para sus ciudades y, al mismo tiempo, se ha producido internamente una “democratización” de los distintos distritos de las propias ciudades. Nos estamos refiriendo aquí al surgimiento de todo tipo de “centros de barrio”, los cuales han servido para ir canalizando las demandas de los vecinos de otro barrio.

Visto así, en el caso de Granada, la construcción y puesta en funcionamiento de los Centros Cívicos ha sido una constante de los últimos veinte años, y el Distrito Sur, uno de los barrios más antiguos y poblados de la ciudad, no iba a ser menos. La Junta Vecinal, una especie de “alcaldía de barrio” en diálogo con las distintas asociaciones —de vecinos,

4 PARCERISA, Josep. “La forma urbis” Laboratorio de Urbanismo de la ETSAB. Barcelona, 2013.

C.3 Colonia de San Conrado.

C.4 Calle Bruselas.

C.5 Calle Andrés Segovia.

C.6 Calle Primavera.

Fotografías: Belén Bravo Rodríguez.

3 BRAVO, Belén, “La ciudad doméstica. Sistemas residenciales contemporáneos en la periferia sur de Granada”, III seminario de investigación en urbanismo. DUOT .UPC. Barcelona 2010.

de mujeres, juveniles, etc.— gravitan en torno a estos equipamientos multifuncionales, lo que permite a su vez la aparición de nuevas asociaciones, más actividades e interacción entre unos grupos y otros.

Desde luego que las acciones llevadas a cabo por la administración local y autonómica, repartiendo equitativamente los servicios o respondiendo equilibradamente a cada uno de los ámbitos de una ciudad, son positivas, pero pueden también convertirse en elementos paralizantes cuando no van acompañados de visiones de conjunto.

Esta es la sensación que se produjo en nuestro Taller del Máster de Urbanismo cuando decidimos dividir el objeto de estudio en dos grandes ámbitos: el Distrito Sur y el Norte en la ciudad de Granada. Podían encontrarse en cada uno de ellos equipamientos y servicios urbanos más o menos adecuados, pero estos parecían responder más a una cuestión relacionada con las cuotas de lo público frente a lo privado, y no tanto a enfoques estratégicos y de aprovechamiento de las potencialidades espaciales y urbanísticas, una observación de las prioridades urbanas o “situaciones clave” en las cuáles los equipamientos iban a ser proyectados.

De ahí que el objetivo principal del taller, al menos en el Distrito Sur que aquí presentamos, fuese el de generar proyectos realmente significativos, que fuesen capaces de aunar las diferentes demandas para poder solucionar más de una situación problemática.

La estrategia consistió, en general, en la búsqueda de situaciones de proyecto en donde la oferta espacial fuese de gran calado, donde encontrásemos oportunidades urbanas más

allá de la simple ubicación de un equipamiento necesario.

Así, a modo de introducción de cada uno de los proyectos que se desarrollaron en la zona sur, podemos citar:

En el proyecto que reconsideraba la arquitectura del Centro Comercial Neptuno, “Reactivación de una centralidad” (J. Asencio, E. Nagy) se valoró la oportunidad de resolver los problemas de bordes sucesivos que la propia ciudad ha ido generando entre las tramas propias del Camino de Ronda y los suelos no urbanizables de la vega del municipio de Granada. Al mismo tiempo se pretendía proporcionar mayor dimensión y continuidad a los espacios públicos en un lugar que carece de ellos. Espacio público, vertebrando a su vez los modos de transporte, en especial el autobús, con esta nueva propuesta de “externalización” de un edificio cada vez más aislado.

En la propuesta de equipamiento sobre la barriada de Casillas Bajas, “Revitalizar el germen: las tres placetas del Zaidín” (E. Alonso, M.I. Cobalea), se trabaja con la idea de patrimonio urbano, esto es, centrando la atención de la planificación urbanística en una de las barriadas fundacionales de la primera periferia granadina, aprovechando la necesidad de más espacio público para reivindicar una morfología y tipología características. De ahí que el proyecto no se limitara a la búsqueda de oportunidades en las mallas estudiadas, sino que trabajar intensamente en la reconsideración del carácter de los espacios de las propias mallas: más calles locales, mayor importancia de ejes transversales centrales, más vinculación entre las aceras y los portales de viviendas, entre la reurba-

nización y localización de innovaciones y la rehabilitación residencial, fundamental para la supervivencia del tejido social del barrio.

En el proyecto de nueva plaza en la Cañada Real, “Nuevos usos y viejas trazas” (M. Alves, J. Moreno) se quiso incidir en uno de los ejes de mayor continuidad espacial y temporal de este ámbito sur, dando una solución no sólo de aumento de la peatonalidad de este eje, sino también proponiendo una solución integral al problema de la vivienda, la falta de aparcamiento y la creación de tejido comercial, que permita salvaguardar la calidad de los nuevos espacios colectivos.

Por último, el proyecto de mejora del cauce y los márgenes del Río Monachil a su paso por el Zaidín, “Ribera urbana del río Monachil” (M. Fernández-Bermejo, R. Rassmann) trataba de hacer justicia con uno de los elementos geográficos de mayor importancia en la configuración urbana de la ciudad sur; pero, a la vez, ofrece una solución a las tramas residenciales y comerciales de borde, aumentando la continuidad del espacio público, su habitabilidad y accesibilidad, y recuperando los objetivos del proyecto de referencia fruto del Concurso de Rehabilitación del Paseo del Salón⁵ en el cuál se defendía la idea de que un proyecto de un río no es un proyecto sobre su cauce —no sólo—, sino que es fundamentalmente un proyecto de bordes y un proyecto en red, la red en la que esta línea de agua participa.

La renovación de las estructuras comerciales “icónicas”, la reivindicación de caminos

5 RIVAS, Juan Luis, CABRERA, David y colab. “Genil central” Propuesta Segundo premio Concurso de Rehabilitación Paseo del Salón, Granada (2005-2006).

agrícolas de base en la formación urbana del distrito, la revitalización de ejes de la geografía, la revisión de tramas urbanas fundacionales... estos son los campos de acción de los proyectos que acabaron por producirse en el Sur dentro del Taller de Planes y Proyectos del Máster. Una estrategia colectiva que equipaba más, que equipaba mejor, pero que seleccionaba las inversiones de esfuerzo y capital en la recuperación de la buena relación entre forma urbana y geografía, el papel articulador de ciertas esquinas urbanas y territoriales que dentro de la ciudad se han de revelar como guías para el urbanismo de este siglo.

Es tanto como decir que el problema de los equipamientos en la ciudad no es tanto una cuestión jurídica o exclusivamente política, que da respuestas simples a cuestiones relativas al reparto o a cuotas basadas en superficies y cantidades, sino mucho más: un problema responsabilidad del buen urbanismo, que éste puede y debe resolver mediante el equilibrio de las prioridades urbanas y la búsqueda de la igualdad de oportunidades de los ciudadanos.

Necesitamos presentar proyectos sobre las mesas de participación vecinales que sepan formular un buen conjunto de preguntas y permitan abrir procesos de articulación entre las necesidades sociales, políticas y económicas de nuestras barriadas y ciudades, y la oportunidad para afrontar nuevos y viejos retos, desvelando lugares centrales que el territorio urbano tiene en muchas ocasiones ocultos bajo capas y capas de un urbanismo administrativista, pero que en esencia viene demandando desde hace mucho tiempo.

El Centro Comercial Neptuno, situado en el borde entre la ciudad de Granada y su Vega, junto al principal nudo que enlaza el centro urbano con la autovía A-44, es hoy día una centralidad obsoleta debido tanto a aspectos funcionales como a aspectos formales, entre los que destacan:

- Fuerte competencia del centro histórico como centro comercial y de los nuevos centros comerciales periféricos —fundamentalmente Kinopolis y Serrallo Plaza— en los que existe mayor diversidad de servicios y predominan las franquicias internacionales.

reactivación de una centralidad

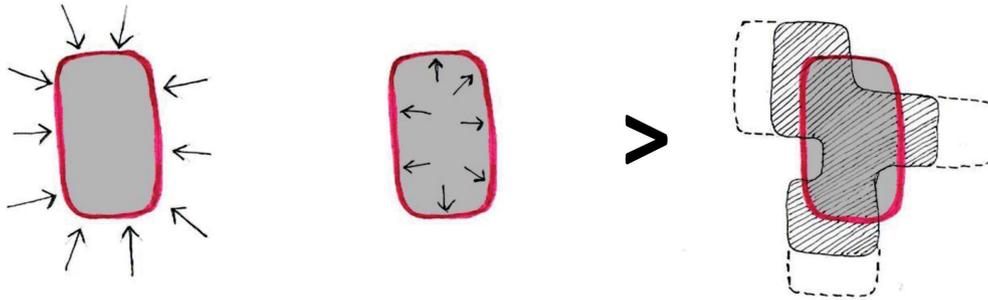
Jorge Asencio Juncal, Enikő Nagy

- Posición urbana indefinida: suficientemente cerca del centro como para ir a pie, sin embargo su percepción es de lejanía, debido a su posición de borde; su acceso en vehículo, a pesar de su buena accesibilidad, se ve limitado por la mayor dificultad para llegar a su aparcamiento—frecuentes atascos en su entorno— frente a los nuevos centros comerciales periféricos.

- Mala definición de la envolvente del edificio y mala relación de éste con su entorno, apareciendo como una pieza aislada, cerrada y poco atractiva, con la mayor parte de sus caras configuradas como traseras.







Metodología

Se realiza un estudio de las condiciones urbanas: fuerzas externas, resultantes tanto de su entorno inmediato, como de su significado en una escala más lejana, en la que se analiza su relación con el centro de la ciudad y con la vega. Se realiza también un estudio de las condiciones arquitectónicas del propio edificio: fuerzas internas. A partir de lo observado en ambos estudios se plantean unas estrategias encaminadas a la reactivación de esta centralidad obsoleta mediante la fluidificación de las relaciones entre la ciudad y el edificio.

Fuerzas externas

Se han encontrado dos importantes argumentos para poner la regeneración de este espacio urbano sobre las mesas en la que deberían debatirse las cuestiones urbanísticas de interés para la ciudad:

1. El Centro Comercial Neptuno, actualmente en un proceso de abandono a favor de nuevas áreas, ocupa un lugar estratégico como puerta de entrada al centro de la ciudad debido a tres factores fundamentales:

- Cercanía al centro y a otros hitos urbanos: escasos 800 metros —menos de diez minutos a pie— lo separan de Puerta Real; menos de 200 metros al Parque Federico García Lorca y al inicio de la calle Recogidas, uno de las principales avenidas comerciales del área metropolitana; unos 500 metros al río Genil, posible futura zona de centralidad.
- Excelente accesibilidad en vehículo privado desde la A-44, favorecida por la existencia de tres aparcamientos en su entorno inmediato; buena accesibilidad también en transporte público, con una parada del futuro metropolitano a menos de 150 metros, que lo conecta en dirección norte-sur con el

C.7 (página anterior). Centro Comercial Neptuno: acceso principal en su estado actual.

C.8 Metodología: esquema del análisis de condiciones interiores, condiciones exteriores y propuesta de estrategias basadas en su relación.

C.9 Transporte público, carril-bici y caminos en torno al centro comercial.

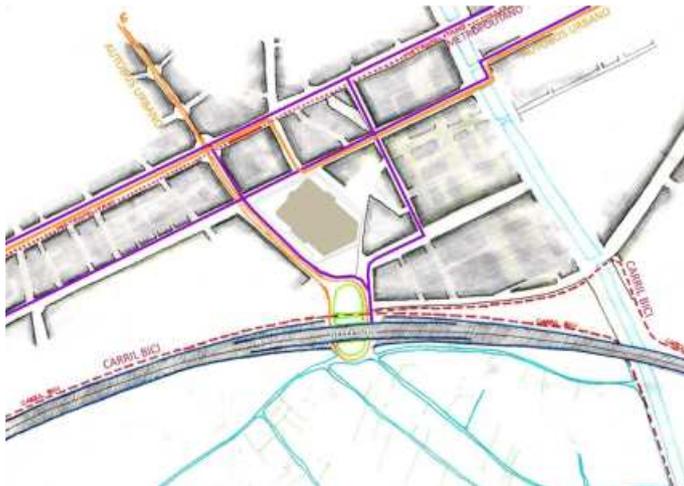
C.10 Equipamientos y espacio abierto en torno al centro comercial.

500 m

C.11 Proximidad a hitos urbanos.



1000 m



C.9



C.10

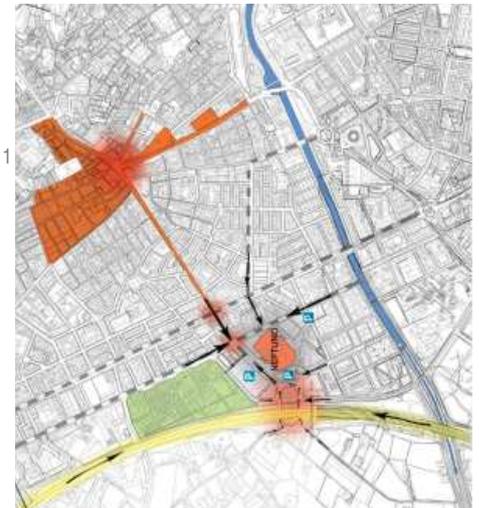
resto del área metropolitana y paradas en varias de sus entradas de líneas urbanas que lo conectan con otros barrios de la ciudad no irrigados por el metro; por su parte los carriles bici de Camino de Ronda y Circunvalación, a menos de 150 metros, lo flanquean por el Este y el Oeste.

- No se trata de un espacio social aislado, sino que forma parte de una concentración

de equipamientos y espacios verdes que refuerzan su condición de centralidad.

Estas magníficas condiciones para haberse consolidado como un vivo y animado receptor urbano, como un gran intercambiador modal equipado, quedan arruinadas por tres motivos principales:

- Falta de continuidad peatonal entre los corredores urbanos que lo rodean.
- Prevalencia del vehículo privado: la calle Recogidas, eje urbano rodado y uno de los accesos principales a la ciudad, soporta excesivo tráfico, a lo que se une la importancia de las vías de tráfico rodado Camino de Ronda y Arabial, que actúan como barrera física y psicológica para la conexión de Neptuno con el centro de la ciudad.
- Mala relación del edificio con su entorno inmediato, debido en buena medida a la falta de calidad del espacio público que lo bordea, especialmente de las pequeñas calles de sus traseras, concebidas como simples vías para conducir los vehículos a los aparcamientos.



C.11



C.12



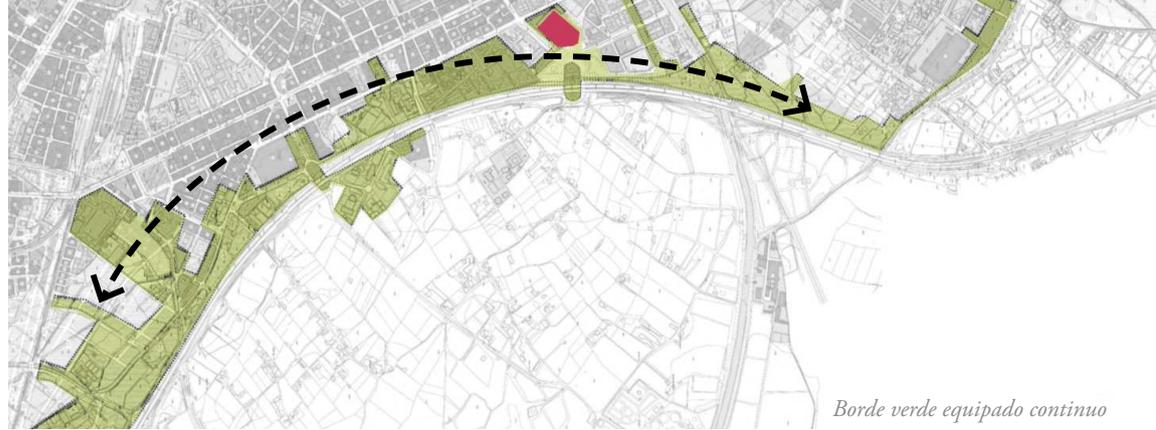
C.13

2. El Centro Comercial Neptuno forma parte de un gran espacio de ámbito metropolitano y carácter lineal: el borde entre la ciudad y la vega, configurado inicialmente como la línea simple de la autovía, salpicada de espacios verdes y equipamientos, que sin embargo, debe tender a su consolidación

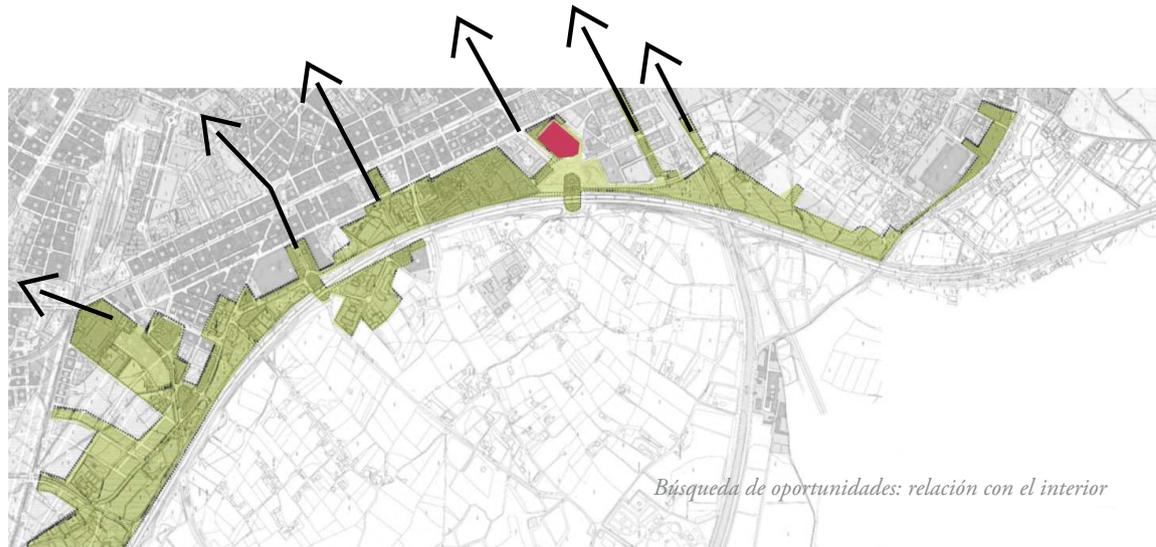
como un borde espeso y rugoso. La intervención en el Centro Neptuno como parte de este collar de parques y servicios es una oportunidad para avanzar hacia la construcción de un borde verde equipado continuo, con consolidadas relaciones hacia el interior urbano y reinventadas relaciones hacia la vega.



C.14



Borde verde equipado continuo



Búsqueda de oportunidades: relación con el interior

C.12 - C.13 De verdes aislados a verde continuo y equipado

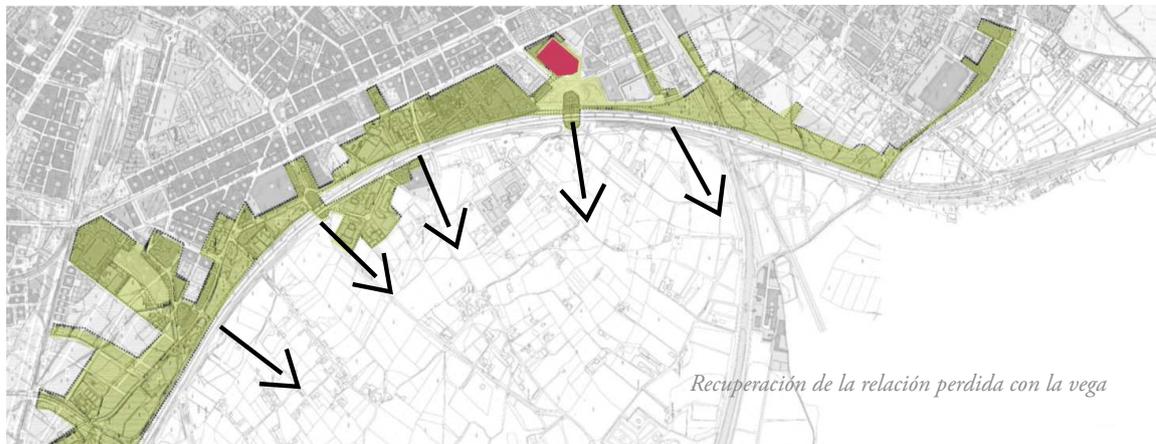
500 m

C.14 Usos de suelo en el borde según PGOU de Granada

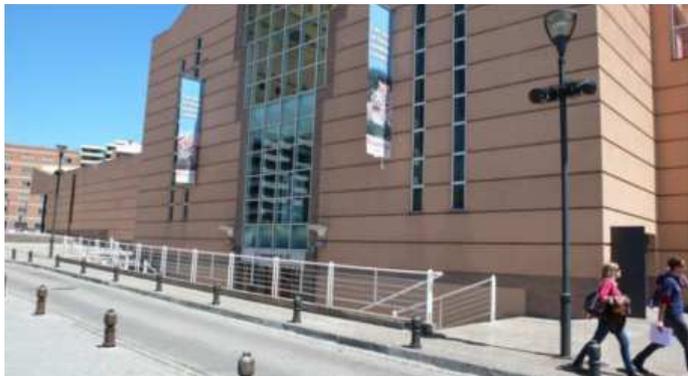
1000 m

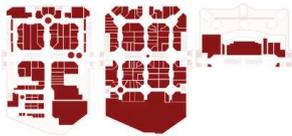
C.15 - C.17 Estrategias a gran escala

500 m



Recuperación de la relación perdida con la vega





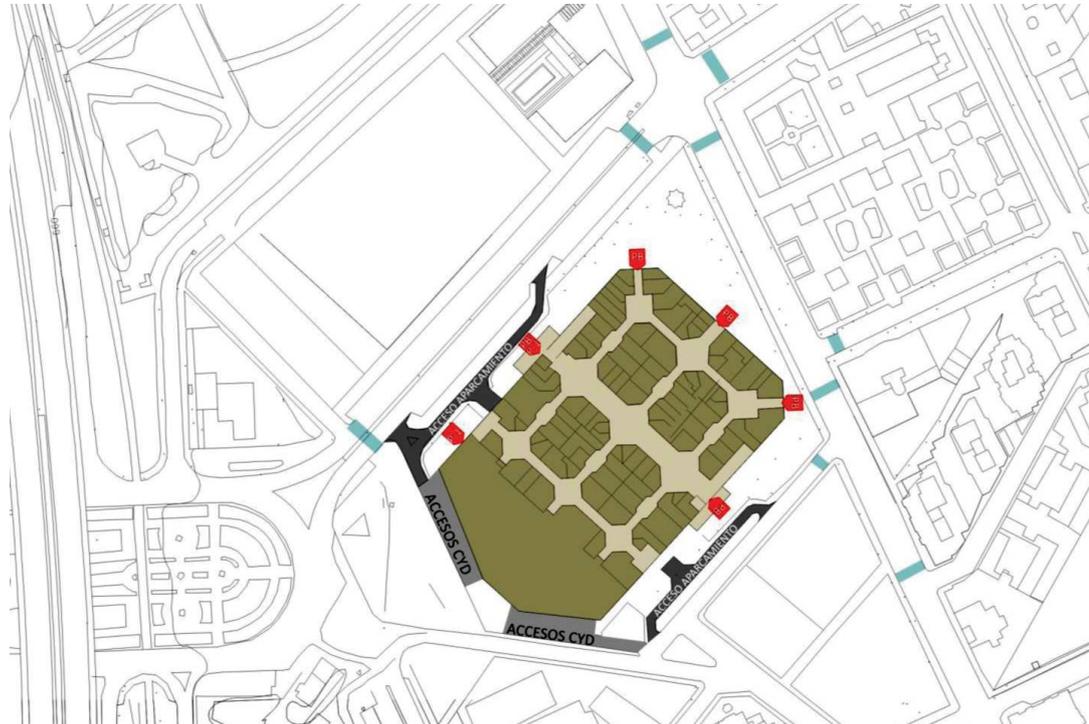
C.18 - C.23 Fotografías del estado actual de su envolvente

C.24 Plantas del edificio en su estado actual (de izquierda a derecha: sótano, baja y primera)

C.25 Planta baja y su entorno inmediato



50 m



Fuerzas internas.

El edificio, compuesto por plantas baja, subterránea y alta, se caracteriza por un interior rígido, organizado a partir de una trama más o menos ortogonal en la que no resulta fácil orientarse. Su piel es opaca y poco permeable contribuyendo al aislamiento respecto a su entorno próximo. Los accesos rodados al aparcamiento y las escaleras de las salidas de emergencia, cines y discoteca crean barreras

adosados a la envolvente a modo de coraza poco atractiva en la que señalética, bordillos y otros elementos del mundo del automóvil definen su imagen urbana.

Sus accesos, a pesar de ser abundantes en número, no siempre son fácilmente visibles, ocultos en ciertas ocasiones por las rampas de accesos al garaje, que interrumpen, además, la relación de las calles interiores con las calles de la ciudad.

Objetivos y estrategias.

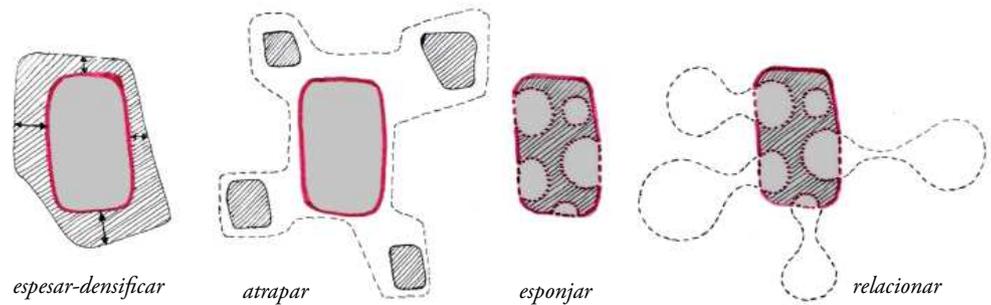
Como resultado de los análisis anteriores se plantea una intervención sobre el edificio y su entorno inmediato con la que se pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

1. Reconocimiento de oportunidades: recualificación como una de las principales puertas de la ciudad, incluyendo en este concepto su función como intercambiador modal del área metropolitana, antesala de un espacio de movilidad principalmente peatonal.
2. Búsqueda de continuidad de un verde equipado en el borde de la ciudad y recuperación de relaciones perdidas con la vega.
3. Redinamización de un centro comercial obsoleto y reinención como centro de actividad no sólo comercial.
4. Mejora de la calidad del espacio urbano compuesto por el edificio y su entorno inmediato basada en la rotura de límites en-

tre el edificio y la calle, en la búsqueda de relaciones externas y en la incorporación de elementos del entorno.

Para su consecución se proponen las siguientes estrategias:

1. Nuevo contorno de espesor variable y denso en actividades. Se propone crear una nueva envolvente perimetral adecuada para la consecución de las siguientes metas:
 - Activación del espacio público que configura su entorno inmediato. La envolvente debe estar diseñada para acoger en su interior usos variados abiertos hacia el exterior: mercado de productos frescos —comercio de proximidad—, usos temporales —mercadillo, feria del libro, feria de artesanía, exposiciones...—, alquiler y aparcamiento seguro de bicicletas, punto de información turística... integrándose, incluso, un intercambiador metropolitano en esta misma envolvente.



- Creación de una nueva imagen exterior, más atractiva y legible, basada en la concentración de los elementos de comunicación que en la actualidad se adosan a su fachada: concentración de comunicaciones verticales del edificio, integración de las salidas de emergencia y de los accesos al aparcamiento subterráneo...

- Apertura del conjunto, configurándolo como una pieza permeable y mejorando su accesibilidad.

2. Esponjamiento interior. Por una parte se propone la rotura de sus límites para conseguir un centro comercial convertido en espacio urbano permeable, con nuevos y variados accesos y relaciones externas; por otra parte se propone la creación de espacios estanciales abiertos que funcionen como una calle cubierta: un adecuado espacio para el encuentro y para la relación urbana entre las distintas zonas de la ciudad que lo rodean.

3. Atrapar, aglutinar, acercar, integrar: relación con usos análogos cercanos. Se propone potenciar su imagen como centro de muy diversas actividades mediante el fortalecimiento de la relación con otros edificios de equipamientos y servicios próximos, en busca de sinergias que favorezcan al conjunto. Para ello se proponen usos compatibles y nuevas relaciones físicas.

4. Relacionar, potenciar, expandir: favorecer la continuidad urbana. En cuanto a relaciones urbanas a gran escala, renovar el carácter duro de su espacio exterior para dar continuidad al cinturón verde que pretende consolidarse en el borde ciudad y mejorar la relación peatonal con espacios públicos cercanos. En cuanto a relaciones urbanas a media escala, la ya citada rotura de los límites y permeabilización del conjunto: de centro comercial cerrado a vía urbana cubierta.

Se proponen además las siguientes actuaciones complementarias:



NUEVO CONTORNO DE ESPESOR VARIABLE Y DENSO EN ACTIVIDADES

ACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO:

Usos variados abiertos hacia el exterior

Intercambiador metropolitano

NUEVA IMAGEN EXTERIOR

Concentración de comunicaciones verticales

Integración de las salidas de emergencia y de los accesos al aparcamiento subterráneo

APERTURA DEL EDIFICIO

Permeabilidad

Accesibilidad



ESPONJAMIENTO INTERIOR

ROTURA DE SUS LÍMITES

Nuevos y variados accesos

Nuevas relaciones externas

ESPACIOS ESTANCIALES ABIERTOS

Calle cubierta

Encuentro social

Relación urbana

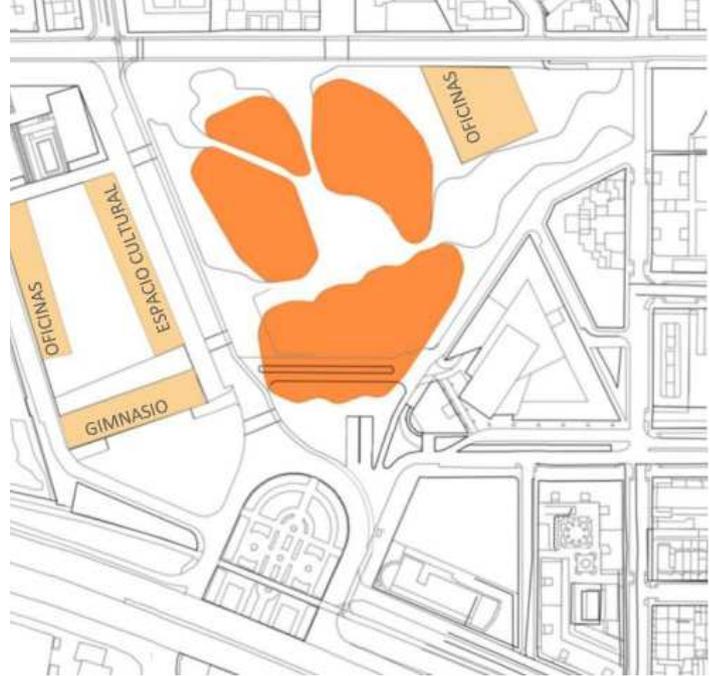
C.26 - C.29 Estrategias



100 m

**ATRAPAR, AGLUTINAR, ACERCAR, INTEGRAR:
RELACIÓN CON USOS ANÁLOGOS CERCANOS**

Relación con otros edificios de equipamientos y servicios próximos: sinergias, usos compatibles, nuevas relaciones físicas



**RELACIONAR, POTENCIAR, EXPANDIR: FAVORECER
LA CONTINUIDAD URBANA**

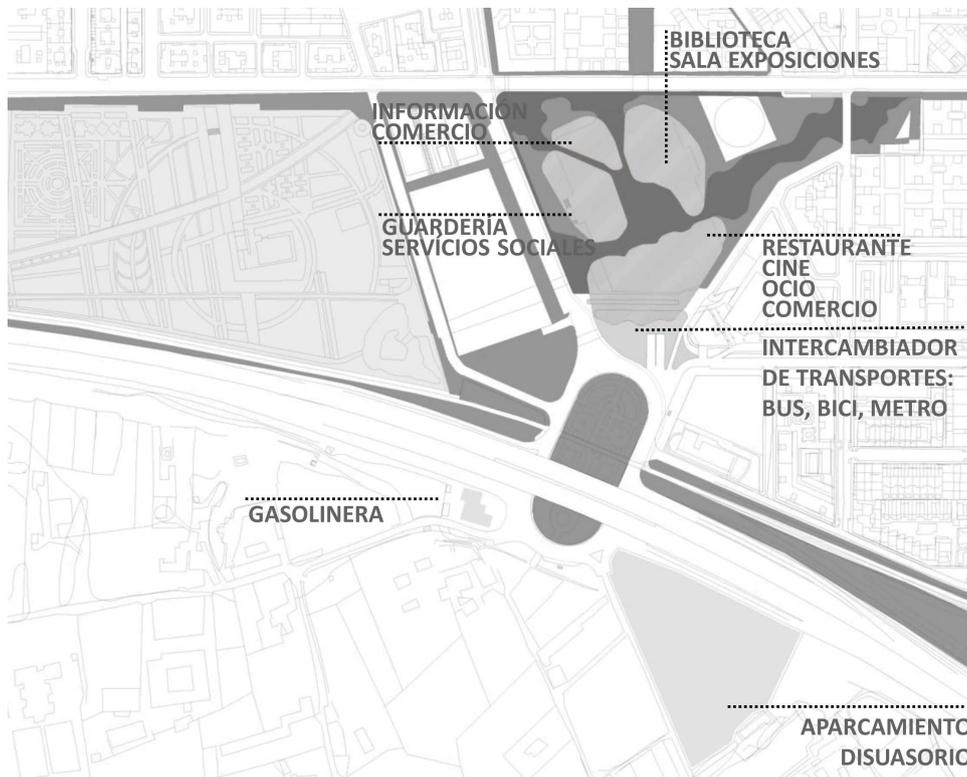
RELACIONES URBANAS A GRAN ESCALA

Dar continuidad al cinturón verde del borde
Mejorar la relación peatonal con espacios públicos cercanos

RELACIONES URBANAS A MEDIA ESCALA

Rotura de los límites
Permeabilización del conjunto
De centro comercial cerrado a vía urbana





1. Reordenación de viales, sentidos de circulación, accesos a aparcamientos y espacios reservados para carga y descarga.

2. Aparcamientos disuasorios como medida para el calzado de tráfico en el interior de la

ciudad, apoyado además en el intercambiador de transportes propuesto.

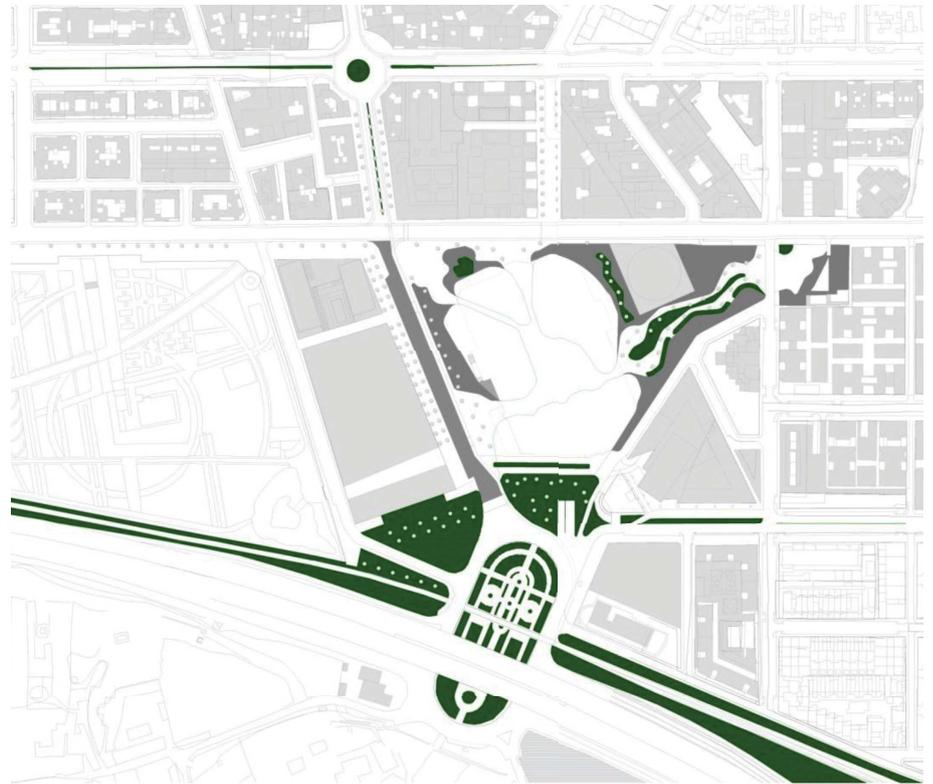
3. Reubicación de gasolinera y del punto de información turística.

C.30 Planta de conjunto: reordenación de usos

C. 31 Planta de conjunto: reordenación del espacio público



200 m



4. Dotación de nuevos equipamientos inexistentes en el barrio: guardería, biblioteca/sala de lectura y servicios sociales.

5. Peatonalizaciones puntuales. Incremento de espacios libres relacionados con usos pú-

blicos existentes y propuestos y conexión entre éstos.

6. Tratamiento con nuevos pavimentos que den protagonismo al peatón y a la función estancial y relacional del espacio público.

revitalizar el germen: las tres placetas del zaidín

Encarnación Alonso García, María Isabel Cobalea Sánchez

El Zaidín nace en la margen izquierda del Genil, a unos tres kilómetros del centro de Granada, como resultado de promociones de viviendas sociales por organismos locales, en este caso del Patronato Santa Adela, dependiente del Gobierno Civil y la Obra Sindical del Hogar.

En la década de los años 50 el Patronato construye inicialmente 722 viviendas, ampliándolas después a 2012, situadas entre las avenidas de Dílar y de Cádiz, ejes de conexión con la ciudad. Se trata de viviendas unifamiliares de una sola planta, de características rurales, que acogen a una población humilde, procedente del densificado barrio antiguo y también a los damnificados por el

terremoto de 1956. Surge así el núcleo originario del Zaidín.

Posteriormente, y en la margen izquierda del camino de Purchil, la Obra Sindical del Hogar construye la barriada Comandante Valdés, constituida por pequeños bloques de cuatro y cinco plantas, con un total de 1050 viviendas sociales y 750 de renta limitada.

A partir de estos núcleos el barrio experimenta un crecimiento no planificado, desordenado y espontáneo, colmatando los espacios que lo separan de la ciudad, carente de las más mínimas infraestructuras y equipamientos y con unos pésimos accesos. Y permanece así, casi invariable, desde su creación hasta la actualidad. Esto fue lo que nos atrajo para iniciar nuestra propuesta.

C.32 Evolución urbana de la Granada Sur (1956 - 2012)



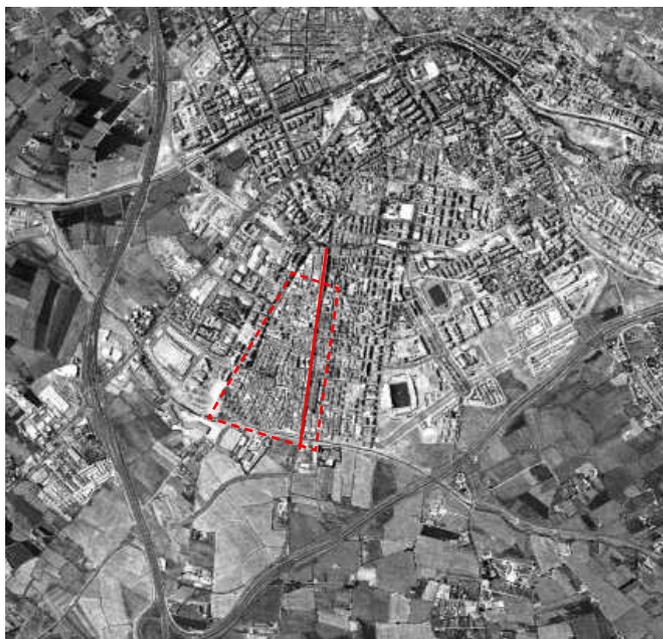
1000 m



1956



1978



1998



2012

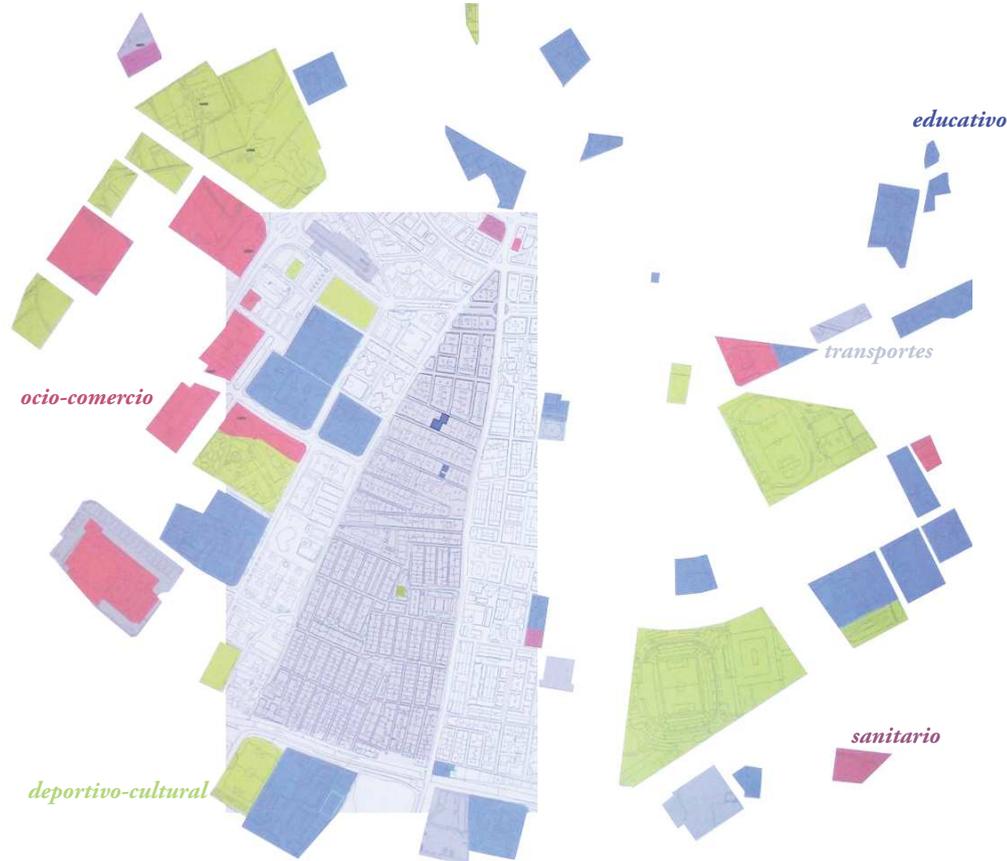


C.33 Vista aérea del barrio con el Campus de la Salud en primer plano

C.34 Equipamientos en el entorno originario del Zaidín y su entorno próximo.



300 m



Problemática

1. Zona aislada y desvinculada de su entorno. Escasa relación con el exterior.
2. Inexistencia de equipamientos de escala intermedia en el propio barrio; no obstante la presencia de éstos en torno al mismo es elevada.
3. Trazado viario con escasa continuidad. Calles de pequeña longitud y estrechas dimensiones que dificultan la movilidad de peatones y cualquier otro tipo de transporte.
4. Poca posibilidad de aparcamiento.
5. Grandes variaciones de densidad: coexistencia de edificios de una planta y seis plantas, dando lugar a una baja calidad urbana puesto que el ancho de calles se mantiene constante, ajeno a las diferentes alturas, y una baja calidad estética, principalmente por la aparición de medianeras descuidadas.
6. Ausencia de espacios públicos. Tan sólo tres pequeñas plazas que parecen surgir de la propia trama que genera el viario en sus encuentros.



C.35 Red principal de espacios públicos en el barrio: plazas, conexión entre ellas y conexión con las avenidas que lo circundan.



100 m

C.36 Vista panorámica: paisaje de bordes y medianeras.

Ámbito de actuación y objetivos

La actuación propuesta se centra en las tres plazas existentes en el núcleo original del Zaidín —Sol y Luna, de las Palomas y Federico Mayo— y en su entorno cercano, viendo en ellas la posibilidad de ser reinterpretadas como focos centrales de la red de espacio público, extendiendo su influencia más allá del propio barrio.

Se trata, por tanto, de una actuación en el espacio público, que entendido como capital social, adquiere especial interés en barrios como el Zaidín, donde la conciencia de pertenencia al barrio y la identidad del mismo son incuestionables.

A través de la intervención en la plazas y, sobre todo, en la conexión entre las mismas, se pretende alcanzar dos grandes objetivos: permeabilizar —hacia el exterior y hacia el interior— y reequipar el barrio. De manera más pormenorizada las intenciones que se persiguen pueden desglosarse de la siguiente manera:

Objetivos funcionales:

- Mejorar la relación de la residencia con sus equipamientos, introduciendo nuevos equipamientos de escala intermedia.

- Más y mejor espacio público: una nueva red que relacione al barrio con el exterior, basada en el fortalecimiento de los ejes principales —Avenidas Dílar y Cádiz— y la mejora de las conexiones transversales.

Objetivos formales:

- Calles más permeables y abiertas, eliminando vallas y límites donde sea posible.
- Mayor relación de la superficie de espacios libres con respecto a la superficie del espacio edificado.

Objetivos sociales:

- Participación ciudadana, basada en la fuerte conciencia de barrio que existe en el Zaidín y en el entendimiento del espacio público como suyo.
- Fomentar las relaciones sociales con habitantes del exterior del barrio.

Objetivos estéticos:

- Mejor calidad y calidad urbana.
- Tratamiento de medianeras y bordes.

Estrategia 1. Crear en el barrio una centralidad interna, nodo de rango intermedio en torno a equipamientos ligados al espacio público.

Esta concentración de equipamientos (figura C.34, página 115) se sitúa en los puntos de intersección con las avenidas de Dílar y de Cádiz para dotarlos de una mayor accesibilidad.

Estrategia 2. Mejorar la inserción del barrio en la trama urbana.

Se propone potenciar la red de espacios públicos existentes, reforzando la estructura y el contenido de una secuencia de calles que conectan sus plazas principales entre sí y con el exterior, dando lugar a dos ejes que atravesarían el barrio encadenando una serie de equipamientos y servicios urbanos de distinto rango.

El Eje Interno Multiescalar (figura C.40, página 120) es un eje peatonal que recorre el barrio en su dirección longitudinal —noreste-suroeste—enlazando dos bolsas de equipamientos de la misma capacidad: una nueva centralidad propuesta y el centro deportivo, colegio y aparcamientos situados al otro lado del río Monachil, incluyendo además una red de pequeñas plazas equipadas que resuelven las necesidades más locales de barrio.

El Eje Externo (figura C.41) es un eje peatonal en dirección este-oeste que pretende aumentar la relación y accesibilidad a los equipamientos existentes a localizados al

otro lado de las avenidas de Dílar y Cádiz, donde se localizan diversos parques de mayor envergadura, centro de salud, colegios... y otros propuestos como aparcamientos y una oficina de rehabilitación situada en la intersección de este eje con la Avenida Dílar.

Para una mayor conexión del barrio con la ciudad se propone además una modificación del recorrido de la línea 5 de autobuses urbanos a su paso por el barrio.

Estrategia 3. Obtener mayor superficie de espacio público liberándola de su función de aparcamiento.

La viabilidad de los dos ejes peatonales propuestos va ligada a una reordenación del tráfico motorizado (figura C.42) en el interior del barrio y a la reubicación de plazas de aparcamiento existentes en superficie en tres bolsas de aparcamientos situados en los extremos de ambos ejes. La reordenación del tráfico motorizado propuesta se basa en la existencia de cinco tipos de calles diferentes:

1. Calle Peatonal: acceso motorizado restringido a residentes sin plazas de aparcamiento.
2. Calle rodada solo para residentes: acceso motorizado restringido a residentes con plazas de aparcamiento.
3. Calle rodada sin aparcamiento.
4. Calle rodada con aparcamiento.
5. Calles con acceso restringido al autobús.

C.37 Red principal de espacio público y transporte público actual.

C.38 Red principal de espacio público y transporte público propuesto



200 m



C.37



C.38



C.39 Centralidad interna

- Centro de formación sanitaria y social
- Centro de día
- Centro de Formación Profesional
- Gimnasio existente
- Residencia existente

Espacio público existente

Avenidas Dilar y Cádiz

50 m



C.40 Eje Interno Multiescalar

- Centro de formación sanitaria y social
- Centro de día
- Centro de Formación Profesional
- Oficina de rehabilitación urbana
- Centro cultural compartido con centro juvenil y biblioteca existentes
- Teatro de barrio
- Gimnasio existente
- Centro juvenil
- Biblioteca existente
- Centro de Asociaciones
- Comisaría de Policía
- Guardería
- Centro deportivo existente
- Colegio existente
- Zonas de paso
- Bus urbano línea 5



200 m

C.41 Eje Externo

-  Parque existente
-  Colegios existentes
-  Centro de Salud existente
-  Oficina rehabilitación urbana
-  Aparcamientos

200 m



C.42 Reordenación del tráfico

-  Calle peatonal
-  Rodada sin aparcamientos
-  Residentes
-  Rodada con aparcamientos
-  Bus

200 m



nuevos usos y viejas trazas

Monica Alves de Freitas, Jorge Moreno Mochón

Esta propuesta se sitúa en el distrito sur de la ciudad de Granada, concretamente en el acceso al barrio del Zaidín desde la ciudad histórica. Se trata de un ámbito que inició su transformación, de rural a urbano, a mediados de la década de 1950, siendo un caso particular de desarrollo urbano por tratarse de suelos frontera entre los pertenecientes al ensanche sur de la ciudad histórica —márgenes del cauce del Genil— y los terrenos más alejados de la ciudad, que ofrecían un bajo coste de repercusión para construir las viviendas demandadas por un aumento de población que contaba con escasos recursos económicos: Santa Adela y Casillas Bajas.

Otra característica a destacar en cuanto a la traza histórica del lugar es su localización en una encrucijada de caminos, situado entre los siguientes recorridos de interés: la Vereda de los Tramposos —actual avenida de Cádiz—, la Vereda del Camino de los Abencerrajes —coincidente en parte con el Antiguo Camino de la Zubia— y la Cañada

Real, usada para trasladar los rebaños desde el valle a las cumbres de Sierra Nevada, en busca de pastos en época estival.

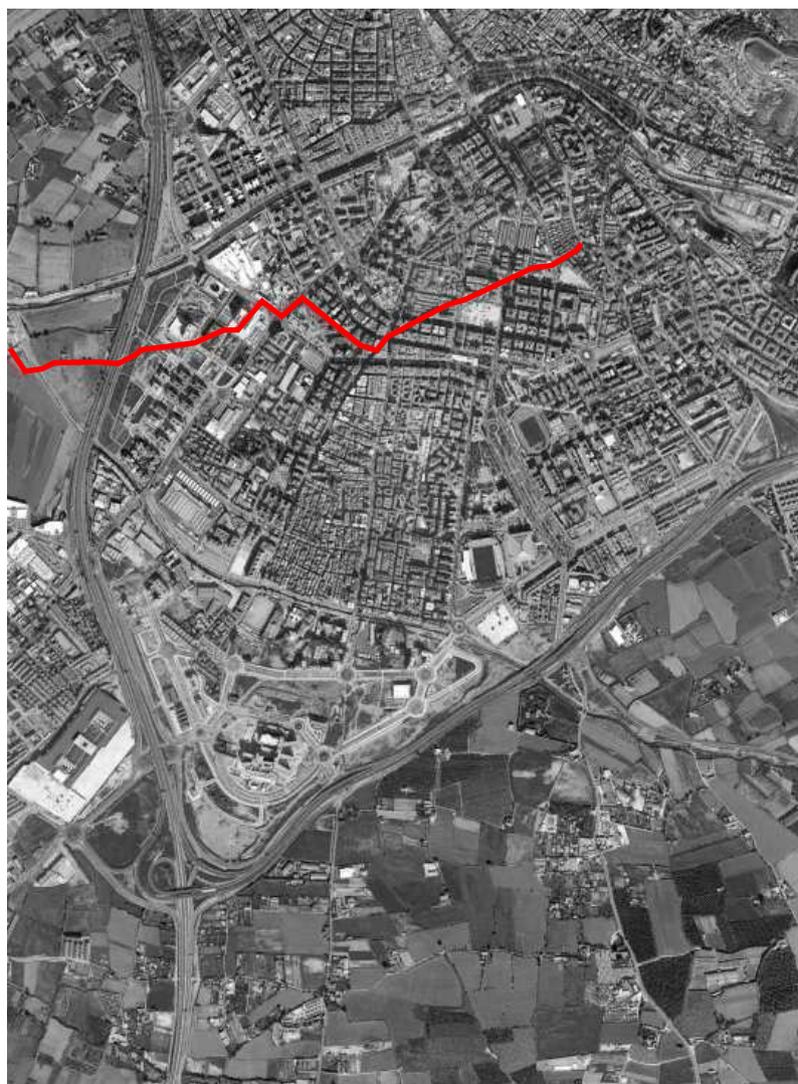
En la actualidad el plano urbano de este lugar conforma una retícula en la que destaca la diagonal de la Cañada, cuya traza se ha mantenido atravesando las manzanas que surgieron con posterioridad, consiguiendo desviar la atención sobre la ortogonalidad impuesta. La Cañada actúa además como elemento divisor entre tipologías edificatorias y épocas de desarrollo urbano, pudiendo distinguirse las siguientes zonas:

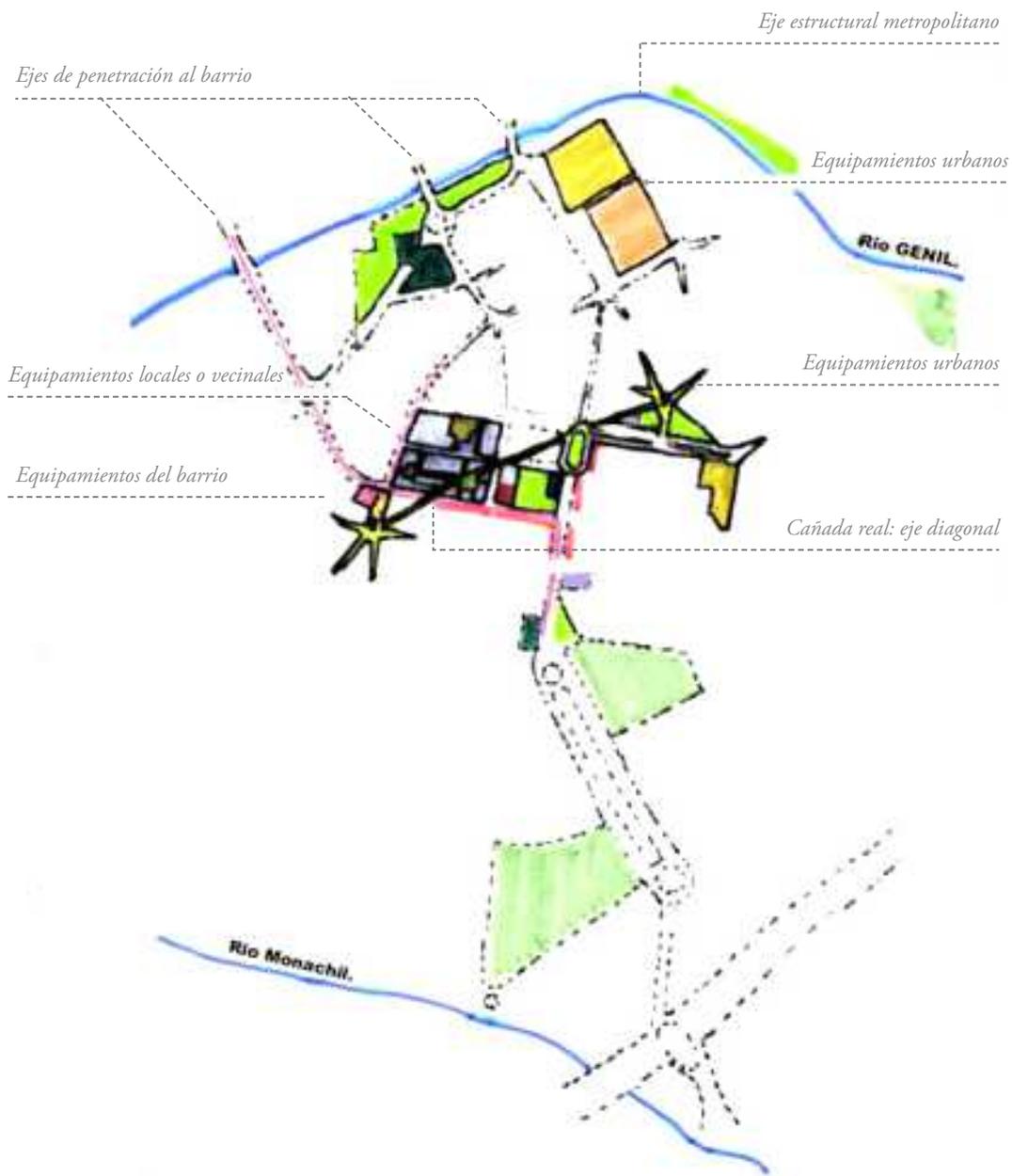
- Década de 1950: viviendas unifamiliares adosadas, con dos plantas de altura y patio trasero.
- Décadas de los 60 y 70: bloques plurifamiliares adosados, de seis a siete plantas.
- Décadas de los 70 y 80: bloques de más de diez plantas.

C.43 Situación de la Cañada Real en su entrada a Granada en 1956.

C.44 Situación de la Cañada Real en su entrada a Granada en 2012.









C.45 Esquema general.

500 m

C.46 Problemas espaciales.

-  Obstáculos
-  Invasión del espacio público (coche)
-  Vacío urbano
-  Zona arqueológica desocupada



100 m

Espacio Público y Paisaje.

El proyecto planteado se centra en el Pasaje Lirios, nombre que recibe en la actualidad un tramo de esta Cañada Real. Se trata de un itinerario diagonal del barrio, que permite recorrer el espacio existente entre la avenida de Dílar y la calle Andrés Segovia. Su proyección se prolonga al suroeste como Pasaje Arabial y prosigue al noreste como Camino de las Peñuelas.

Su longitud, aproximadamente unos 700 metros, hace reconsiderar la capacidad de este Paseo como referente urbano, si es

comparado con otras vías principales de Granada, como es el caso de la Gran Vía de Colón, de 860 metros de longitud. Sin embargo, mientras Gran Vía constituye un eje funcional y simbólico, que supuso, entre otras cuestiones, la conexión del centro comercial con el núcleo ferroviario, el Pasaje Lirios, por su localización a espaldas de los edificios que conforman la fachada de la Avenida de América, ocupa una posición secundaria y de carácter residual, favoreciendo esto su falta de protagonismo en la escena urbana, menospreciado como improvisado aparcamiento en superficie.



Otorgarle la categoría de “Paseo” a esta línea articuladora no es casual, pues se trata de un elemento de la traza rural preexistente que, aún siendo una pieza hostil al trazado urbano de manzanas uniformes, consigue subsistir y perdurar en un plano secundario, que a la larga le dará una posición de ventaja, como espacio de vida cotidiana capaz de hilvanar distintos ámbitos de un mismo barrio y ensartar diferentes escenarios: dos vacíos urbanos, terrenos expectantes, geografía doméstica... Se trata de un eje vertebrador de lugares diversos, distintas identidades y encrucijadas en las que las personas se cruzan, encuentran y reúnen. Además, la evolución de este espacio público y su paisaje, que no ha sido planificado ni programado, sino que es resultado de las continuas adaptaciones al desarrollo urbano producido en la zona durante la segunda mitad del siglo XX, ha marcado la identidad y el carácter de sus habitantes, que llegaron a implicarse en la defensa continuada de su Cañada —recordemos la lucha durante la década de 1980 en la que los vecinos se movilizan para recuperar la salida natural a la avenida de América.

La identificación y localización de elementos como la Cañada y los terrenos huérfanos que deja a su paso el desarrollo urbano en nuestras ciudades, permite plantear una estrategia de “segunda oportunidad”, entendida

como una enseñanza o posibilidad que da la ciudad y sus habitantes al urbanismo contemporáneo. Recuperando el sentido común se pretende incorporar en la planificación criterios de equilibrio social —señalando espacios para ser compartidos y vividos, aportando éstos un valor añadido al espacio público urbano—, equilibrio económico, —empleo de materiales más adecuados al lugar, modestos y populares, así como generar nuevas oportunidades de desarrollo económico— y equilibrio medioambiental —incorporar recorridos peatonales de calidad, recuperar suelos permeables en la ciudad y texturas menos domesticadas que favorezcan la regulación de temperaturas. En resumen, una sostenibilidad real y creíble.

Propuesta

Aceptando la identidad del lugar y su diversidad, se pretende mantener la sección de la Cañada, reforzando su carácter de Paseo a través de la incorporación de un pavimento uniforme y permeable, el cual se continúa por las vías rodadas que la atraviesan, sobreelevado respecto de la calzada e implantando la pasarela sobre la trinchera del metro, marcando por tramos las márgenes con líneas arboladas. Esta línea vegetal actuará además como elemento que evitaría el estacionamiento de vehículos, a la vez que miti-

garía el efecto túnel que generan las fachadas de los edificios en altura sobre el pasaje, recuperando la percepción de camino.

Como lugar de interacción o encrucijadas se genera una plaza en el centro de la manzana y tangente a la Cañada, lugar de encuentro y articulación de tránsitos, produciendo un efecto similar al de una turbina. Se proponen además los siguientes equipamientos de “unidad vecinal” que apoyan estos recorridos: un centro *okupa* juvenil, que trabajará con la integración de los jóvenes de distintas etnias y clases sociales, un taller de lectura, actividades artísticas y culturales, una sala de

usos múltiples asociada al colegio y el centro cívico del barrio, una ludoteca y un centro de día.

Además la Cañada, en su extremo sur, se aprovecha como elemento catalizador de conexiones entre los diferentes modos de transporte urbano e interurbano, reubicando la estación del metro de Avenida de América, cercana a la parada del autobús de Avenida de Dílar y en conexión con el carril-bici.

En definitiva, se apuesta por convertir la Cañada en un Paseo y en un eje transversal de intermodalidad.



C.53 Planteamiento general: Paseo, eje de coexión intermodal y equipamientos.

- Autobús
- Metro
- Carril Bici
- Peatonal
- Prioridad peatonal
- Parada autobús
- Parada de metro en subsuelo
- Estación Intermodal
- Estacionamiento de vehículos
- Cañada Real
- Equipamientos
- Nueva Centralidad

C.54 (página siguiente) Planta de conjunto.



50 m

C.55 - C. 57 Propuesta pormenorizada en torno al Pasaje de los Lirios

1. Salón multiuso y huerto ecológico

8. Recualificación vivienda - casa ocupa de la juventud

5. Acceso a paso subterráneo y parada de metro

7. Paso subterráneo y parada de metro en el subsuelo

5. Acceso a paso subterráneo y parada de metro

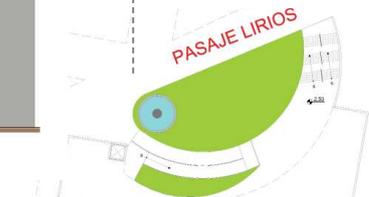
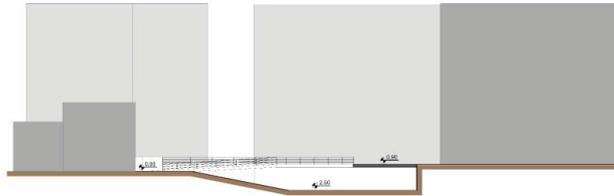
6. Paso a nivel Avda. América

4. Recualificación edificio para alquiler estudiantil

9. Equipamientos de vecindad

3. Peatonalización de Cañada Real

C.55 Sección Pasaje de los Lirios.



2. Plaza de la vecindad



C.56 Estado actual

C.57 Posible imagen de la solución propuesta



ribera urbana del río monachil

Mariela Fernández-Bermejo, Richard Rassmann López

El espacio público urbano es un elemento dinamizador y fundamental en la socialización de las personas, donde se generan espacios de interacción entre los habitantes de una ciudad. El espacio público tiene una clara incidencia y contribución a la calidad de vida social y material en la ciudad, particularmente de los sectores de la población en riesgo de exclusión. Se trata de un punto de encuentro entre diferentes generaciones, diferentes realidades, en el que se deberían producir gran parte de las relaciones sociales entre los habitantes de una ciudad.

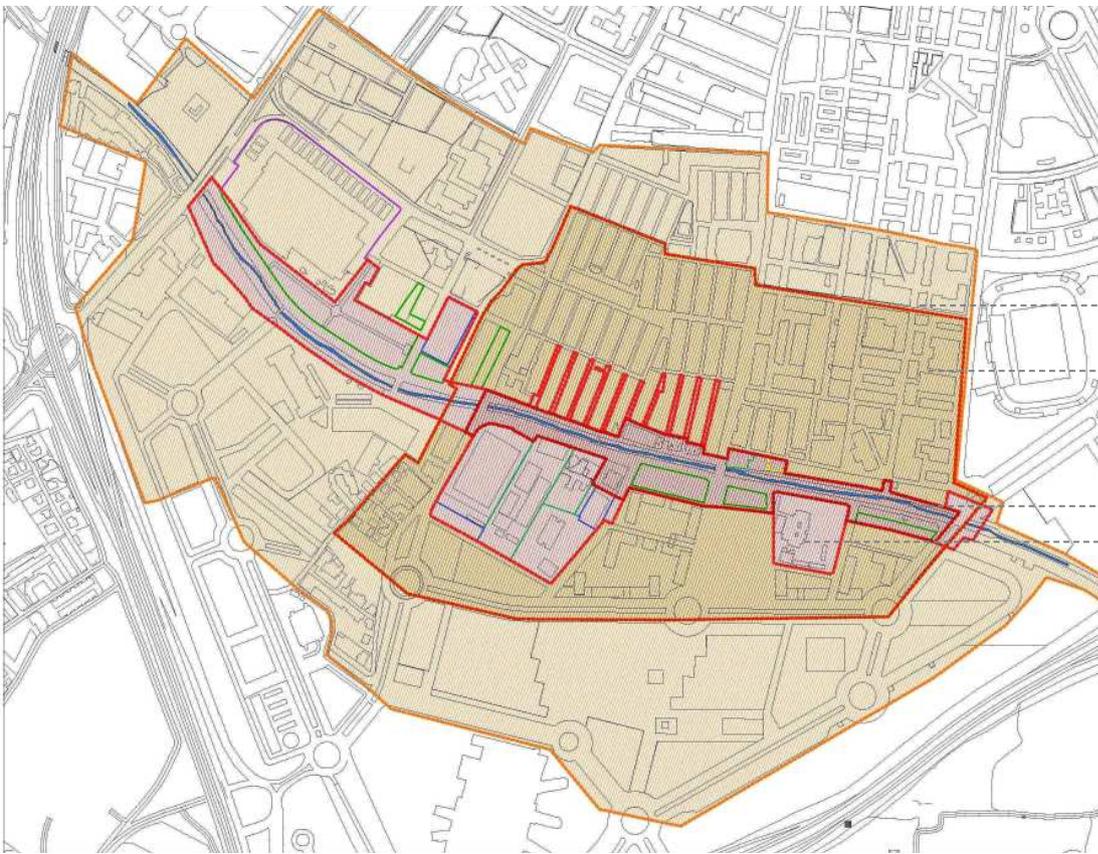
La propuesta aquí planteada se centra en la mejora del espacio público —accesibilidad

universal, habitabilidad y sostenibilidad— como eje de la dinamización social de la ribera urbana del río Monachil.

En la actualidad este espacio urbano, límite administrativo entre los términos municipales de Granada y Armilla, se caracteriza por ser un espacio trasero y discontinuo, resultando el paseo de sus riberas poco adecuado para el tránsito peatonal y el encuentro social que en ellas se produce —o podría producirse—, derivado de la concentración de equipamientos, principalmente educativos y deportivos, que en en estas riberas existe.







Zona de influencia secundaria

Zona de influencia inicial

Zona de actuación inicial

Zonas de actuación secundaria



- Plataforma única: tráfico motorizado restringido y recuperación del espacio público
- Espacio libre cualificado. Creación de espacio de calidad
- Aparcamiento ecológico y amable: zonas arboladas y pavimento permeable
- Mejora del manto del río: recuperación del entorno natural, plataformas de paseo y bajadas
- Mejora cualitativa del equipamiento.

El proyecto propuesto en este ejercicio se basa en tres ideas fuerza u objetivos:

1. Sostenibilidad Ambiental y Económica. Es pertinente generar espacios amables desde la planificación ambiental, como por ejemplo, aumento de zonas verdes de calidad, recuperación y aprovechamiento ambiental de los sistemas fluviales urbanos, como corredor ecológico en conexión con otros sistemas agroambientales, integración bio-paisajística de aparcamientos en superficie con sistemas de drenaje urbano sostenibles, aumento del arbolado autóctono urbano... Estas ideas, entre otras, repercuten directa e indirectamente de forma positiva en la salud humana, en el clima urbano, en el ahorro energético e hídrico, en el mantenimiento de parques,... que finalmente implican un ahorro económico en el lugar a medio y largo plazo.

2. Accesibilidad. Democratización de la ciudad. Para la mejora de la accesibilidad universal es oportuno introducir mejoras en el espacio libre existente: reurbanización de calles para utilizarlas en plataforma única, como espacios libres donde el peatón sea el protagonista, permitiendo únicamente tráfico residencial controlado, apertura peatonal de viario y de paso lateral por el río.

En este sentido, se identifica la accesibilidad urbana con la carencia de barreras u obstáculos que permitan a cualquier persona el acceso y disfrute de los espacios de uso público. La accesibilidad constituye una variable clave en la evaluación de la calidad de los servicios públicos y una exigencia de la calidad de vida de la sociedad en general y en particular de algunos colectivos.

3. Integración social. Conexión ente Zaidín y Campus de la Salud.

- Mejora del equipamiento existente con un nuevo edificio de usos vecinales.
- Dotación a la escuela infantil de espacio adicional.
- Mejora de la conexión entre la banda de equipamientos del campus y el Zaidín.
- Creación de espacios públicos accesibles para todas las personas independientemente de sus capacidades, edad, sexo o condicionantes sociales.

4. En lo que a gestión urbanística se refiere, la propuesta se encaja dentro del PGOU como Estudio de Detalle para completar y adaptar algunas determinaciones del Plan; así se pretende un aumento del suelo dotacional público y mejora de su funcionalidad.

El proyecto se plantea en dos zona de actuación: una inicial, ubicada en el espacio público abierto que flanquea el cauce del río y en la que se centra su desarrollo, y una secundaria, relativa a la adaptación de los equipamientos educativos y deportivos a los que este paseo da servicio. Con ellas se pretende generar una influencia para la transformación de su entorno más inmediato —área de influencia principal— que podría también extenderse a un área secundaria, algo más alejada de la zona central que constituye el cauce.

Para conseguir estos objetivos se han establecido cuatro estrategias principales de actuación que se han representado en el proyecto:

C.58 (página anterior). Vista aérea del río Monachil a su paso entre Granada y Armilla.

C.59 Zonas de actuación y áreas de influencia.

300 m

C.60 Actuaciones en la zona de intervención inicial

100 m



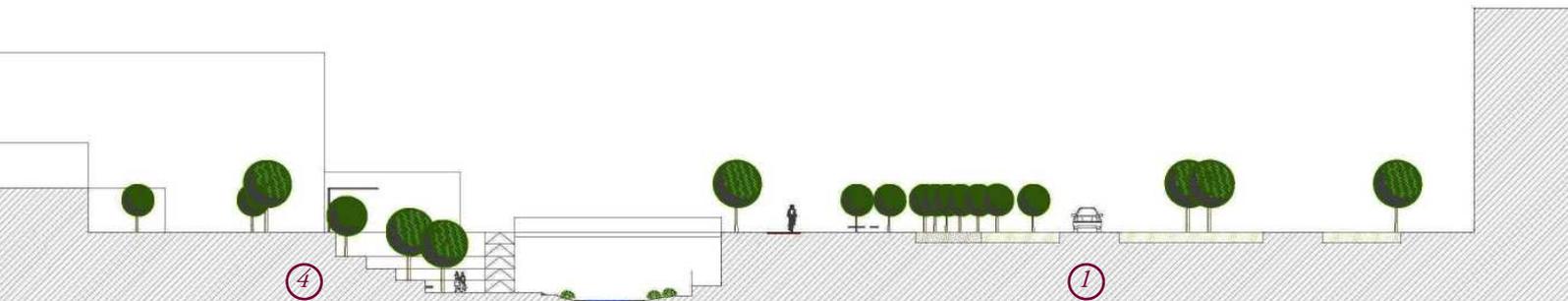
1. Ecoparking. Se trata de reciclar un aparcamiento espontáneo que ha surgido en la zona, recogiendo una necesidad demostrada. Se denomina ecoparking porque se trabaja de forma especializada con pavimentos para que sean permeables, además de contar con abundante vegetación que permita su uso diferente y agradable cuando no esté ocupado por coches.

2. Plaza Intergeneracional. En este espacio se ha pretendido realizar un proyecto de parque diferente al establecido, donde predominaría el pavimento blando con zonas de bosque y también donde se combinarían actividades diseñadas para diferentes edades, de modo que se convierta en un espacio de relación intergeneracional.

3. Mejora de equipamientos. La mejora de equipamientos se produce mediante la demolición de una nave industrial abando-

nada, de modo que se libera espacio y se propicia una apertura en la comunicación de la zona. Además se complementan los dos equipamientos existentes: por una parte, se añade espacio a la guardería, que ahora tiene un grave problema de salida hacia la avenida de Dílar y se propiciaría así la salida hacia esta nueva zona de apertura peatonal; por otra se mejoraría el edificio donde estaba el IMFE que es también una zona de equipamiento.

4. Plaza aterrazada de conexión con el río. Para fomentar la relación con el río se propone una plaza en diferentes niveles, con diferentes ambientes donde se produzca una relación directa con el río y con el paseo fluvial que se ha generado en el mismo. Además se proponen ciertos puntos de atracción como zonas de pequeño comercio y kioskos.



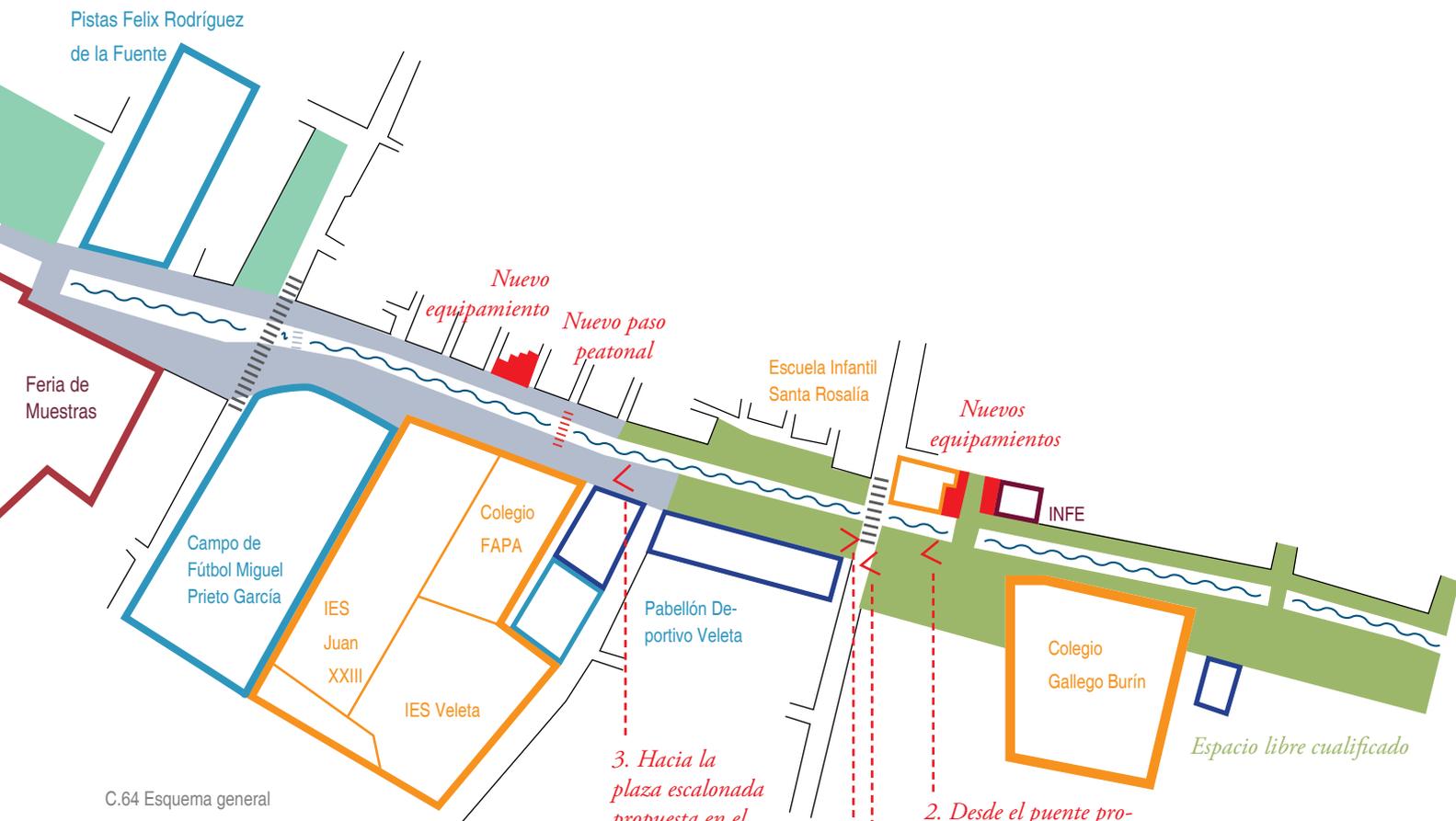


- C.61 Sección A
- C.62 Planta general
- C.63 Vista aérea



20 m





C.64 Esquema general

C.65 - C.68 Fotografías de los puntos 1 a 4



100 m

D.1 (página siguiente) Paseo del Salón.
Granada, 2014.

Fotografía: Ana Montalbán

*Nuevo
equipamiento*

*Nuevo paso
peatonal*

Escuela Infantil
Santa Rosalía

*Nuevos
equipamientos*

INFE

Campo de
Fútbol Miguel
Prieto García

IES
Juan
XXIII

IES Veleta

Colegio
FAPA

Pabellón De-
portivo Veleta

Colegio
Gallego Burín

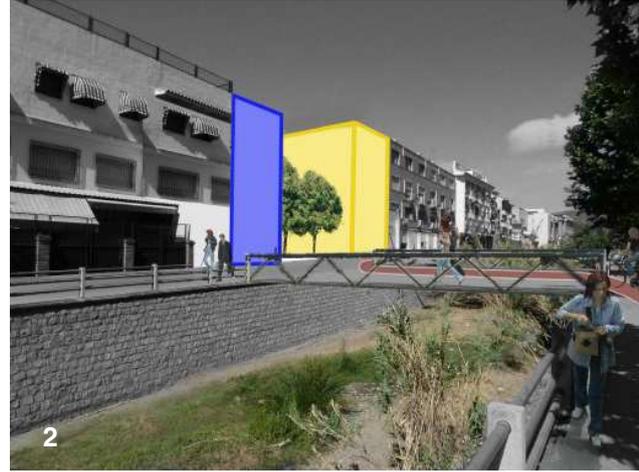
Espacio libre cualificado

*3. Hacia la
plaza escalonada
propuesta en el
margen derecho*

*2. Desde el puente pro-
puesto hacia los nuevos
equipamientos*

*4. Desde el puente exis-
tente hacia el Parque Intergeneracional
propuesto*

*1. Desde el puente
existente hacia el Eco-
parking propuesto*







bibliografía

Libros y artículos

AA.VV. 2014

Playgrounds: reinventar la plaza. Madrid: Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía y Siruela.

AA.VV. 2013

Estrategia Urbana para el Guadalmedina. Granada: Laboratorio de Urbanismo de Granada.

Alexander, Christopher. 1980

A Pattern Language. Barcelona: Gustavo Gili.

Bardet, Gastón. 1977

El Urbanismo. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Dunham-Jones; Williamson. 2010

“Retrofitting Suburbia: an introduction”, Revista *D’UR*, papers 01/2010. Barcelona: Laboartori d’Urbanisme.

Gehl, Jan. 2006.

La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Reverte.

Gómez Ordóñez, José Luis. 2002

“Los lugares del civismo”, en Calatrava, Juan y González, José Antonio (eds) *La ciudad: paraíso y conflicto.* Madrid: Abada.

Isac, Ángel. 2007

Historia Urbana de Granada. Granada: Diputación de Granada.

Jones, Karen R; Wills, John. 2005

The invention of the park: recreational landscapes from the Garden of Eden to Disney’s Magic Kingdom. Cambridge: Polity.

Lefaivre, Liane; Tzonis, Alexander. 1999

Aldo van Eyck, Humanist Rebel: Inbetweening in a Post-War World. Rotterdam: 010 Publishers.

Parcerisa, Josep. 2000

“El corazón de la ciudad” en *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del Urbanismo.* Santiago de Chile: Ediciones ARQ.

Perry, Clarence. 1932

The neighbourhood unit: from the Regional survey of New York and its environs.

Colección Early urban planning volume VII, Neighbourhood and community planning. London: Routledge, 2000.

Portas, Nuno; Domingues, Alvaro; Cabral, Joao. 2004
Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades Lisboa: Fundação Calouste Goulbenkian.

Rivas, Juan Luis; Bravo, Belén. 2013
“Quality Social Spaces in Casual Urban Style: Traces and Interstices and Their Ability to Integrate the Peripheral Areas”
Constructed Environment International Conference. Lisbon.

Sennet, Richard. 2007
Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Madrid: Alianza Editorial.

Sitte, Camilo. 1926
Construcción de ciudades según principios artísticos. Barcelona: Canosa.

Solá Morales, Manuel de. 2008
De cosas urbanas. Barcelona: Gustavo Gili.

Terán, Fernando de. 1978
Planeamiento urbano en la España Contemporánea: historia de un proceso imposible. Barcelona: Gustavo Gili.

Unwin, Raymond. 1909
Town planning in practice; an introduction to the art of designing cities and suburbs. London: T.F. Unwin.

Revistas

Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île de France (IAU-IDF). n.133-134, 157

Urbanisme. número especial 309, año 1999: *Le XX siècle: de la ville a l'urbain, 1900-1999*

Urbanistica. Istituto Nazionale di Urbanistica

Fuentes electrónicas

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île de France (IAU-IDF): <http://www.iau-idf.fr/>

Istituto Nazionale di Urbanistic: <http://www.inu.it/urbanistica/>

Genil Central (concurso de Rehabilitación Paseo del Salón): <http://digibug.ugr.es/handle/10481/23309#.U4Rp8yhuQrU>

créditos de las imágenes

portada

imagen 0.1 pág. 4-6
imagen 0.2 10-11

imagen A.1 pág. 12-13
A.2 - A.5 24-27
A.6 29
A.7 29

A.8 - A.9 30
A.10 31
A.11-12 31
A.13-16 35
A.17 37
A.18 39
A.19 40

imagen B.1 pág. 44-45
B.2 - B.13 48-60
B.14 - B.36 62-71
B.37 - B.38 73-74
B.39 - B.63 76-89

imagen C.1 pág. 90-91
C.2 - C.6 93-94
C.7 - C.31 98-111
C.32 - C.42 112-121
C.43 - C.57 122-129
C.58 - C.68 130-137

imagen D.1 pág. 138-139

Huertas Fernández, Miguel

prólogo

Nolli, Giambattista
Huertas Fernández, Miguel

artículos de los profesores

Montalbán Navas, Ana
Montalbán Navas, Ana
Aalto, Alvar
García y Bellido, Antonio
(plano elaborado por Gerkan, A. von, 1924)
Siza, Alvaro
Solà Morales, Manuel de
Aalto, Alvar
Bravo Rodríguez, Belén
www.fresher.ru
Cabrera Manzano, David
Brownlee, De Long and Hiesinger

propuestas norte

Montalbán Navas, Ana
Karan, Isidora; Szulc, Marcin
Castro Tirado, Miguel Ángel; Luque Guerrero, Manuel Eliberto
Riera, Óscar; Sevilla, José Luis
Fernández Martínez, José Carlos; Palacios Ortiz, Antonio Jesús

propuestas sur

Montalbán Navas, Anas
Bravo Rodríguez, Belén
Asencio Juncal, Jorge; Nagy, Eniko
Alonso García, Encarnación; Cobalea Sánchez, María Isabel
Alves de Freitas, Monica; Moreno Mochón, Jorge
Fernández-Bermejo, Mariela; Rassmann López, Richard

bibliografía

Montalbán Navas, Ana

taller de planes y proyectos

máster de urbanismo universidad de granada. curso 2011-2012

Universidad de Granada, 2014