

estrategias metropolitanas para granada norte

coordinado por José Luis Gómez Ordoñez



estrategias metropolitanas para granada norte

taller de planes y proyectos

máster de urbanismo universidad de granada. curso 2010-2011

Universidad de Granada, 2014

estrategias metropolitanas para granada norte

taller de planes y proyectos. máster de urbanismo universidad de granada. curso 2010-2011

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, David Cabrera Manzano, Alejandro Grindlay Moreno, Francisco Peña Fernández, Juan Luis Rivas Navarro, Luis Miguel Valenzuela Montes.

Estudiantes: Luis Aparicio Pérez-Mínguez, César García García-Conde, José García García, Miguel Huertas Fernández, Eloy López Trescastro, Pedro Antonio López Carvajal, Juan Francisco Martínez Benavides, Ana Montalbán Navas, Miguel Lorenzo Navarro Ligeró, Marcos Pérez Díaz, José María Ramírez García, David Rodríguez López, Monika Zielinska.

C.E. Colectivo de Estudiantes representado por Miguel Huertas Fernández y Ana Montalbán Navas.

Edición

Diseño, maquetación: Auguria. Taller de urbanismo.

Impresión: Godel Impresiones Digitales.

ISBN. 978-84-697-0678-7

Depósito legal: GR 1247-2014

Impreso en la Unión Europea, en julio 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 **el cuadro geográfico**
- 18 **la mirada al territorio soporte del norte
metropolitano de granada**
Juan Luis Rivas Navarro
- 20 **encrucijada y vertiente**
Luis Miguel Valenzuela Montes
- 22 **identidad e imagen**
Colectivo de Estudiantes
- 34 **urbanización**
- 40 **de rural a metropolitano**
Colectivo de Estudiantes
- 48 **una urbanización sin urbanismo**
David Cabrera Manzano
- 53 **urbanismo en la frontera de las cosas**
Juan Luis Rivas Navarro
- 56 **fragmentación y desigualdad**
Rafael Reinoso Bellido
- 58 **planeamiento**
- 68 **coherencia y multiescalaridad**
Colectivo de Estudiantes
- 68 **territorializar el plan**
Luis Miguel Valenzuela Montes
- 70 **sobre la planificación territorial en andalucía
y el plan de ordenación del territorio de la
aglomeración urbana de granada**
Alejandro Grindlay Moreno
- 74 **diagnos, objetivos y estrategias**
Colectivo de Estudiantes
- 77 **diagnos**
- 86 **objetivos y estrategias**
- 90 **e1. cooperación intermunicipal**
- 96 **e2_e3_e4. haz de hilos_plan integral de
equipamientos y servicios_activación de
economías innovadoras**
- 100 **e5. recuperación de la ecoestructura**
- 102 **e6_e7. desurbanizar y densificar_tejidos
residenciales singulares**
- 106 **propuestas**
- 108 **granada busca el norte: esquema director**
Colectivo de Estudiantes
- 120 **planes sectoriales y planes de desarrollo**
Colectivo de Estudiantes
- 129 **universidad norte**
César García García-Conde, Miguel Huertas Fernández
Juan Fco. Martínez Benavides, Miguel Navarro Ligeró
Marcos Pérez Díaz, David Rodríguez López
- 138 **eje cívico de asegra**
José María Ramírez García
- 144 **un ferial en el parque**
José García García, Eloy López Trescastro
Ana Montalbán Navas
- 152 **regeneración y arte urbano**
Luis Aparicio Pérez-Mínguez, Monika Zielinska
- 160 **bibliografía**
- 168 **créditos de las imágenes**







prólogo

José Luis Gómez Ordóñez
coordinador del máster 2010-2013

Con este primer cuaderno, correspondiente al curso 2010-2011, se inicia la publicación de los trabajos realizados, durante los tres últimos cursos, en el Taller de Planes y Proyectos, módulo docente del II semestre del Máster de Urbanismo de la Universidad de Granada.

Nuestro máster está orientado a la investigación y, por ello, parece diferenciarse de los másteres de carácter profesionalizante. Sin embargo, como su plan de estudios y sus objetivos y métodos ponen claramente de manifiesto, la práctica profesional del urbanismo necesita de una profunda innovación, ya que, de manera generalizada, adolece de actitudes tradicionales, cuando no rutinarias, que son incapaces de afrontar los problemas urbanos tal y como se vienen presentando en los últimos veinticinco años, en el marco de una economía globalizada y con dominio total del mercado sobre el Estado y sus órganos territoriales descentralizados. Registrándose procesos de aceleración de las desigualdades sociales, de obsolescencia de las infraestructuras, actividades y barrios residenciales, de consolidación de actividades terciarias muy jerarquizadas y segregadas en lugares centrales conllevando la consiguiente expulsión de la actividad residencial. Todo ello ocurriendo con gran rapidez y obede-

Imagen 0.1 Secadero en el camino
Granada-Peligros.

Fotografía de Marja Skotheim Folde

ciendo a impulsos instantáneos y cambiantes, haciendo que las estrategias de previsión a medio y largo plazo y de conducción de dichos procesos por los planes tradicionales, sean hoy inservibles. Así que este máster está orientado, efectivamente, a la investigación, pero con primordial atención a la práctica de nuevas maneras de elaborar estrategias, planes y proyectos para nuestras ciudades y regiones.

En los tres años transcurridos desde el semestre de primavera del 2011 —en que el máster da comienzo— hasta el del 2013, se han abordado en el taller tres diferentes entornos de fenómenos urbanos que, pudiera decirse, constituyen un conjunto conexo aunque cada uno de ellos tenga entidad propia, siempre teniendo el territorio granadino como laboratorio de investigación: el primero es el ámbito metropolitano, el segundo, un entorno barrial de la ciudad de Granada, lo que podría considerarse como la corona exterior de la ciudad central histórica, y el tercero, un espacio regional, plurimunicipal, del litoral granadino que, administrativamente, consideraríamos como una centralidad provincial. Del primero de ellos trata esta publicación y los otros dos serán abordados en los siguientes e inmediatos cuadernos.

Se decidió abordar, así, el primer año, el sector norte de la aglomeración urbana de Granada, ese sector que viene marcado desde la radiación viaria que converge en Triunfo, la puerta norte de la ciudad histórica. La elección era intencionada indicando que no cabe un tratamiento unitario ni genérico ni, quizás de procedimiento, de toda la aglomeración: el norte se abre a las relaciones regionales y nacionales importantes, dando centralidad a un espacio urbano incierto y degradado, con especiales conflictos de desintegración social y fracturación física en la periferia del municipio central. Con los pequeños —en población, grandes en tamaño— municipios lindantes con Granada disponiendo de una gran autoridad y responsabilidad en decisiones que habrían de tomarse desde una posición de “distritos de la metrópolis”, con capacidad de configurarse como piezas interesantes y diversas del mosaico metropolitano, y no desde la mal entendida soberanía municipal que concierta, con total autonomía, el destino de “su” suelo con los propietarios del mismo, tantas veces de manera torpe y dañina para los intereses generales. Sin que, frente a ello, el plan subregional de la aglomeración haya sido capaz de mediar e incidir de manera virtuosa. ¿ No ha podido, no ha querido o no ha sabido...?

Un ámbito metropolitano contemporáneo necesita ser soporte de centralidades nuevas y abrirse a otras relaciones que no sean exclusivamente las radiales y de dependencia absoluta del centro. Parecía oportuna la exploración de la ubicación de nuevas actividades universitarias, de equipamientos deportivos de carácter metropolitano, de otros como el ferial o actividades agrocomerciales, la oportunidad de lugares densos e intensos en torno a las arterias viarias... Se verá en la publicación que estas ideas fueron muy debatidas en el Taller y fueron fortalecidas y contrastadas con referencias metodológicas y procedimentales de otros planes y estrategias de otras administraciones autonómicas y municipales españolas, pero, muy particularmente, con experiencias francesas e italianas. Basta conocer lo que está pasando, de manera diferente, en otros lugares, tan próximos cultural y geográficamente al nuestro, para aprender que los instrumentos de planeamiento pueden y deben ser puestos al día de manera continua, y que no derivan de manera necesaria e ineludible, de las leyes y los reglamentos, sino que este marco legal se crea y reinventa, y siempre fue así, desde las buenas prácticas ajustadas a los lugares y a los tiempos.

También se debe destacar el importante papel educativo que tiene este módulo-taller en la dinámica de grupo, en el aprender a dialogar entre los estudiantes que acceden al máster desde estudios de grado o titula-

ciones que enfocan los fenómenos urbanos desde perspectivas muy diferentes. Se ha de tener en cuenta que este máster está abierto a todos los saberes interesados en el fenómeno urbano, pero se generó con una orientación decidida al plan y al proyecto, de manera que la decisión de intervenir, más allá del análisis y de la conceptualización, es innegociable. Es lógico, pues, que el Taller sea un módulo en el que todos han de alinearse y colaborar, desde esa actitud, constituyéndose en mesa de diálogo y trabajo compartido, en orquesta en la que todos los instrumentos se conciertan y en la que todos son importantes, sumando desde sus saberes específicos.

Finalmente, quede constancia de la invitación cursada, en dos momentos sucesivos del trabajo —con las primeras hipótesis esbozadas y en la presentación final de los resultados del Taller—, a los agentes sociales y políticos, en el gobierno y en la oposición, que intervienen en el proceso en el área de estudio. Los estudiantes aprenden así a escuchar y a explicar sus puntos de vista, a insertar su saber especializado en procesos de participación pública, haciendo más porosa y permeable su identidad profesional. Y no es poco importante que los responsables de la administración del urbanismo perciban la universidad como lugar fértil en ideas y recursos para sus problemas, como semillero de innovación de la práctica del urbanismo. Como es esencial, también, que las universidades se comprometan con sus territorios,

en estos tiempos en que los criterios ansiosamente perseguidos de internacionalización y de posición en *rankings* de excelencia les pueden convertir en fantasmas para las sociedades en las que deben estar inmersas.

el Plan de Trabajo del Taller Granada Norte

A.1. En el último medio siglo, la periferia norte de Granada se ha transformado de una ciudad compacta que terminaba en el Beiro y allí empezaba el campo, en una aglomeración cuya ciudad central ocupa hasta el límite de su término municipal, en la que, más al norte, las antiguas aldeas agrícolas, se han convertido en núcleos metropolitanos de creciente población y ocupación de suelo (Maracena, Albolote, Atarfe, Santa Fe, Peligros, Pulianas, Juncaril, Alfacar, Pinos Puente...).

De una clara dicotomía ciudad-campo se ha pasado a un espacio ubicuamente ocupado por usos muy diversos y segmentados, atravesado por flujos globales, y en el que los valores patrimoniales, sociales, culturales y ecológicos del territorio local luchan a la defensiva, si es que aún sobreviven, y donde el futuro se imagina desde una resistencia ecológica imposible o desde la inserción, ansiosa y sumisa, en la economía de las rentas del suelo y de la construcción.

A.2. En ese contexto, muy habitualmente, por desgracia, los planes de ordenación utilizan instrumentos perversos o anacrónicos:

- Los Planes Generales de Ordenación Urbana de los ámbitos municipales, pretendiendo regular el mercado del suelo e intentan prefijar usos y densidades desde la zonificación. Una vieja tradición española de estimular la economía desde el crecimiento urbano y que, si antaño creó ensanches ejemplares, hoy no produce espacios memorables. Concretamente en los municipios estudiados los planes se orientan a una ocupación de suelo extensiva, predominantemente residencial y de baja o media densidad.
- Los planes subregionales ejerciendo una autoridad constreñida a sugerir políticas, válidas sólo y cuando los municipios estén de acuerdo. Carencia de energía política, de apoyo social, pero, sobre todo, de ideas sobre qué podría ser y cómo podría emerger una Granada metropolitana contemporánea, solidaria, equilibrada y diversa con sus diversos territorios locales dotados de identidad y de capacidad de relación.
- Los planes sectoriales, como los de carreteras, yendo a lo suyo: una visión autista y carente de todo compromiso con el territorio local y con sus administraciones y ciudadanos que no sea el de imponerles sus criterios técnicos (circunvalaciones, VAU's...).

A.3. En este asunto nos proponemos incidir, desde el Taller del Máster de Urbanismo, elaborando:

- Una propuesta de gérmenes de una vida local intensa, con fuerte interacción y participación metropolitana —los ámbitos locales como mosaicos diversos de la metrópolis— y abierta a relaciones globales no dominantes.
- Una propuesta que genere valores patrimoniales, culturales y sociales, no sólo económicos pero, tampoco, sólo ecológicos.
- Proyectos que se inscriban en la cartografía de puntos, líneas y áreas de Granada Norte, dotándola de cognoscibilidad atractiva, de movilidad, corta y larga, de porosidad, de permanencia y adaptabilidad.

B.1. Una primera parte del Taller se dedicó a elaborar ideas y explorar oportunidades orientadas hacia los objetivos mencionados, estudiando de manera colectiva los diversos corredores que surcan el territorio, dos de ellos N-S, con ejes en los caminos de Granada a Córdoba y Jaén-Madrid, hasta Pinos Puente y Cubillas, y otros tres E-O: a- la franja límite norte del municipio de Granada, que enlaza los municipios de Jun, Pulianas y Maracena, b- la macroárea industrial, con sus contornos e intersticios, entre Peligros y Albolote, y c- la banda surcada por

las autopistas de circunvalación y sus márgenes, Atarfe, Albolote, Alfacar, desde el aeropuerto hasta el pantano de Cubillas.

Se trataba de descubrir posibilidades latentes en el territorio, real e imaginario, que se generan en el proceso de implantación de nuevos equipamientos locales y metropolitanos, nuevos crecimientos urbanos, tanto residenciales como destinados a otros usos, nuevos trazados viarios, para movimientos lentos y rápidos y servicios de transporte público...

Pero para poder descubrir, antes hay que sentir. En palabras de R. Smithson “[...]Se sugiere la idea de lugar en suspensión, dormido y expectante [...] donde la mente del viajero se adentra y [...] percibe la grava y el polvo de la memoria, en las fronteras vacías de la conciencia[...]”. Y, para sentir hay, pues, que recorrer, con todos los sentidos activados —no sólo la vista—, esos corredores y hacer derivas desde ellos para incorporar al corredor los lugares de las márgenes. Veamos qué invenciones imaginativas, qué estrategias, se abren paso a partir de esas sensaciones, de ese hilo narrativo.

Se sugieren algunas palabras clave como referencias conceptuales: una urbanización más densa y con menor consumo de suelo, nuevos equipamientos metropolitanos, paisaje,

preservación, restauración y reciclaje, crecimiento equilibrado, bordes entre espacios vacíos y llenos, agriculturas metropolitanas, secuencias de agua y verde, movilidad —ni hipermovilidad ni inmovilidad—, procesos vs. formas, fases y horizontes vs. imágenes finales.

Se tienen presentes algunas referencias metodológicas:

- Apreciar, descubrir, los rasgos del lugar, a diferentes escalas, topografía, luz, clima, sensaciones de lugar y tiempo. Intuiciones iniciales en el primer paseo por el territorio, atención al lugar por donde se entra, al itinerario que se recorre, a los lugares que tensionan al observador.
- Huellas, marcas... de la arquitectura, de la agricultura, del agua y los caminos, lindes-límites-interfaces, actividades... Maduración de las primeras impresiones subjetivas con sucesivas lecturas.
- El dibujo, la cartografía, como investigación, como idea que es a la vez representacional e instrumental, como construcción de relaciones y posibilidades, como modelo de los procesos en los que la(s) acción(es) proyectual se infiere en el territorio y lo revela.

- Atención a las piezas del mosaico metropolitano, sus tejidos y sus relaciones y distancias, con una cierta autonomía, ligada a la incertidumbre y a la complejidad.

B.2. Tras un periodo de gestación y tras haber discutido las estrategias y los gérmenes de proyecto con los agentes sociales, los estudiantes van esbozando los diferentes proyectos que se contienen en esta publicación.

En ellos, sobre un espacio más acotado, aunque sin perder la mirada larga de la fase anterior, los estudiantes del máster despliegan sus herramientas más propias, las que saben añadir a los lugares locales elementos de confort, de sorpresa, de identidad, de intensidad emocional, de simbolismo, de ocasiones para la trabazón social... Con la presentación de este proyecto llegamos al final del Taller sometiendo sus resultados a una nueva discusión con los agentes sociales y políticos en un aprendizaje de esta interacción. Y más tarde, en el III semestre del máster, en el seminario de gestión urbanística, se retomarán las propuestas para dotarlas del ropaje administrativo y de gestión necesario exigido por la legislación urbanística. Practicando así y aprendiendo el marco legal y administrativo en el que se ha de desarrollar la profesión del urbanista. Aprendiendo también a preparar sus cambios deseables en el futuro.



el cuadro geográfico





CAPARACENA

NOS PUENTE

Sierra Elvira

GUEVEJAR

NIVAR

PELIGROS

ALFACAR

ALBOLOTE

PULIANAS

VIZNAR

ATARFE

PULIANILLAS

JUN

MARACENA

EL FARQUE

EL RAO

EL JAU

SANTA FE

PURCHIL

GRANADA

BELICENA

AMBROS

HUETOR VEGA

CULLAR VEGA

CHURRIANA

HIJAR

ARMILLA

CAJAR

GABIA GRANDE

GABIA CHICA

OJINARES

LA ZUBIA

ALHEDIN

GOJAR



De Granada, ¿qué impresión tenemos? ¿Cómo la vemos con los ojos del espíritu? Hace veinte años [se refiere a 1897] que estuvimos en Granada; fuimos en ferrocarril hasta Jaén, y luego en diligencia —todo un día— hasta Granada. Granada estaba como apartada de todo el mundo, como en un rincón, como en un remanso del tiempo pretérito. La diligencia y el apartamiento de Granada hacen que tengamos la sensación de que hemos visitado esta ciudad en 1830. La vida moderna habrá puesto ya muchas cosas nuevas sobre las viejas. Hace veinte años en la ciudad había una profunda paz. Se gozaba del silencio.

Azorín

El paisaje de España visto por los españoles. 1917

LA SITUACIÓN

Granada es, en el conjunto de Andalucía, una ciudad de intensos contrastes humanos y físicos. Centraliza una región donde se ponen en contacto las tres grandes unidades de la antigua Bética: la Andalucía del Guadalquivir, la Andalucía del Mediterráneo y la Andalucía de las estepas. Situada en el corazón de la gran cordillera Bética, sobre esa esencial vía de comunicaciones que es el rosario de Depresiones Penibéticas, Granada se beneficia de su posición central en esa gran fortaleza natural que son las Béticas, y por su empleo de las excelentes facilidades viarias ofrecidas por el surco longitudinal penibético que une el Levante y el Mediterráneo. No obstante, su alejamiento de las grandes líneas de comunicación transversales, Andarax-Guadiana Menor, y Guadalhorce-Genil, le resta valor en las comunicaciones nacionales. Por el contrario, su significación en la circulación regional, concretamente en Andalucía oriental, es esencial.

EL EMPLAZAMIENTO

Esencialmente Granada es y, sobre todo, ha sido una ciudad acrópolis. Tres colinas conquistadas sucesivamente por la marea de las edificaciones, sostienen las porciones principales y más antiguas de la ciudad. Estos tres cerros, situados al pie de Sierra Nevada, en el extremo oriental de la depresión granadina, se extienden de norte a sur, entre la sierra antedicha y la de Harana. [...] Los ríos que proceden de las grandes alineaciones montañosas levantadas a su espalda los han tajado y erosionado profundamente, originando en la primera barrera de conglomerados su actual disposición.

Ciudad de montaña por su situación, lo es también por su emplazamiento. Su paisaje, formado por el binomio ciudad-campiña, se funde y penetra mutuamente adquiriendo una personalidad tan destacada, una originalidad tan extraordinaria, que explica su grandeza y garantiza su interés geográfico.

La Vega posee hoy una densidad de población anormal en el conjunto de las Béticas; con sus 123 habitantes por km², excluida Granada-capital, duplica la media provincial (62 hab.): su riqueza agraria constituye una justificación y su fundamento.

La población aparece distribuida en una serie de pequeños y medianos núcleos rurales con predominio de los que tienen entre tres mil y cinco mil almas. Estos municipios se encuentran muy concentrados, con un núcleo principal que encierra la mayor parte de la población y un hábitat intercalar de cortijos y caseríos diseminados entre ellos. La concentración crece hasta casi el 100 por 100 en el seco periférico a la vez que aumenta la población absoluta de las entidades, siendo éstas, en cambio, más pequeñas, más numerosas y más diseminadas en la Vega propiamente dicha.

Joaquín Bosque Maurel

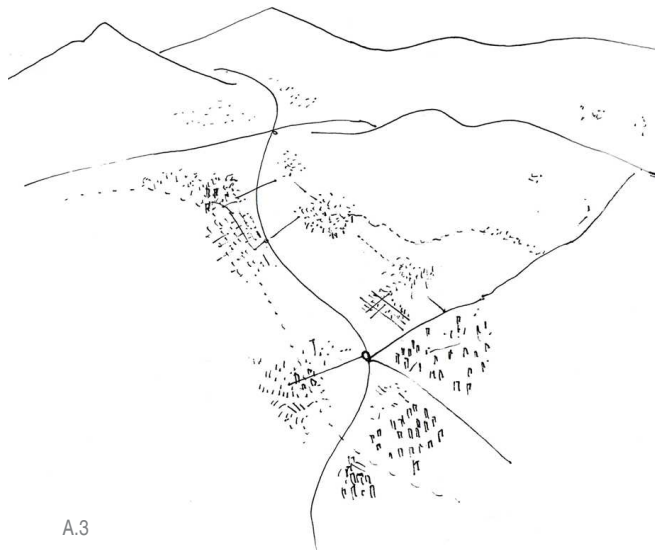
Párrafos extraídos de su libro *Geografía urbana de Granada.* 1956

A.1 (páginas 12 y 13). Plano general de la Vega de Granada, 1916.

Fuente: Titos, Manuel (dir.) (1998). *Historia económica de Granada*. Granada: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Granada. Publicación Original: Compañía de Tranvías Eléctricos de Granada, Memoria de Explotación.

A.2 (página 14). El triple paisaje del emplazamiento granadino: terrazas fluviales cubiertas por la marea urbana, colinas neógenas con las dos Cartujas y sierras calizas mesozónicas de Alfacar y Víznar.

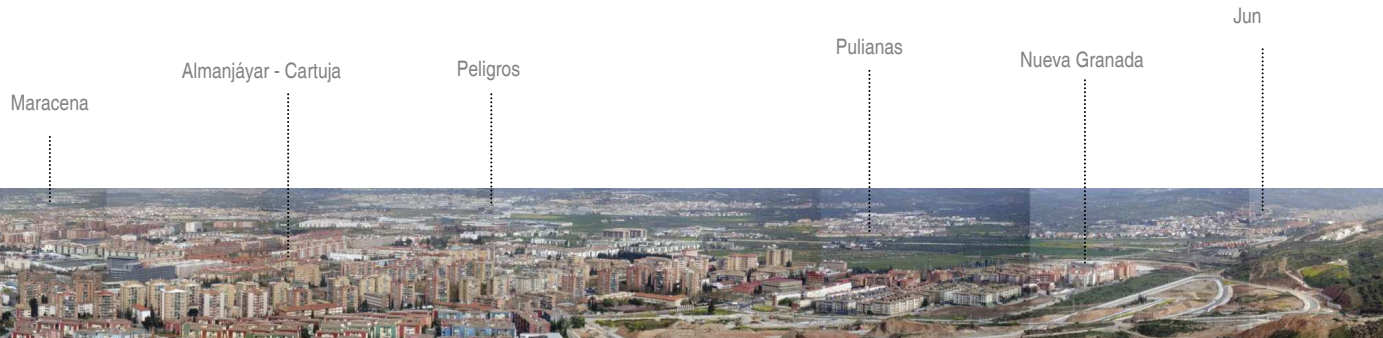
Fuente: Bosque Maurel, Joaquín (1988). *Historia económica de Granada*. Granada: Universidad de Granada. Publicación Original: 1956.



A.3

albolote (+649) maracena (+646) peligros (+687) granada (+678) pulianas (+649) jun (+775)

A.4



A.5

Granada Metropolitana Norte:

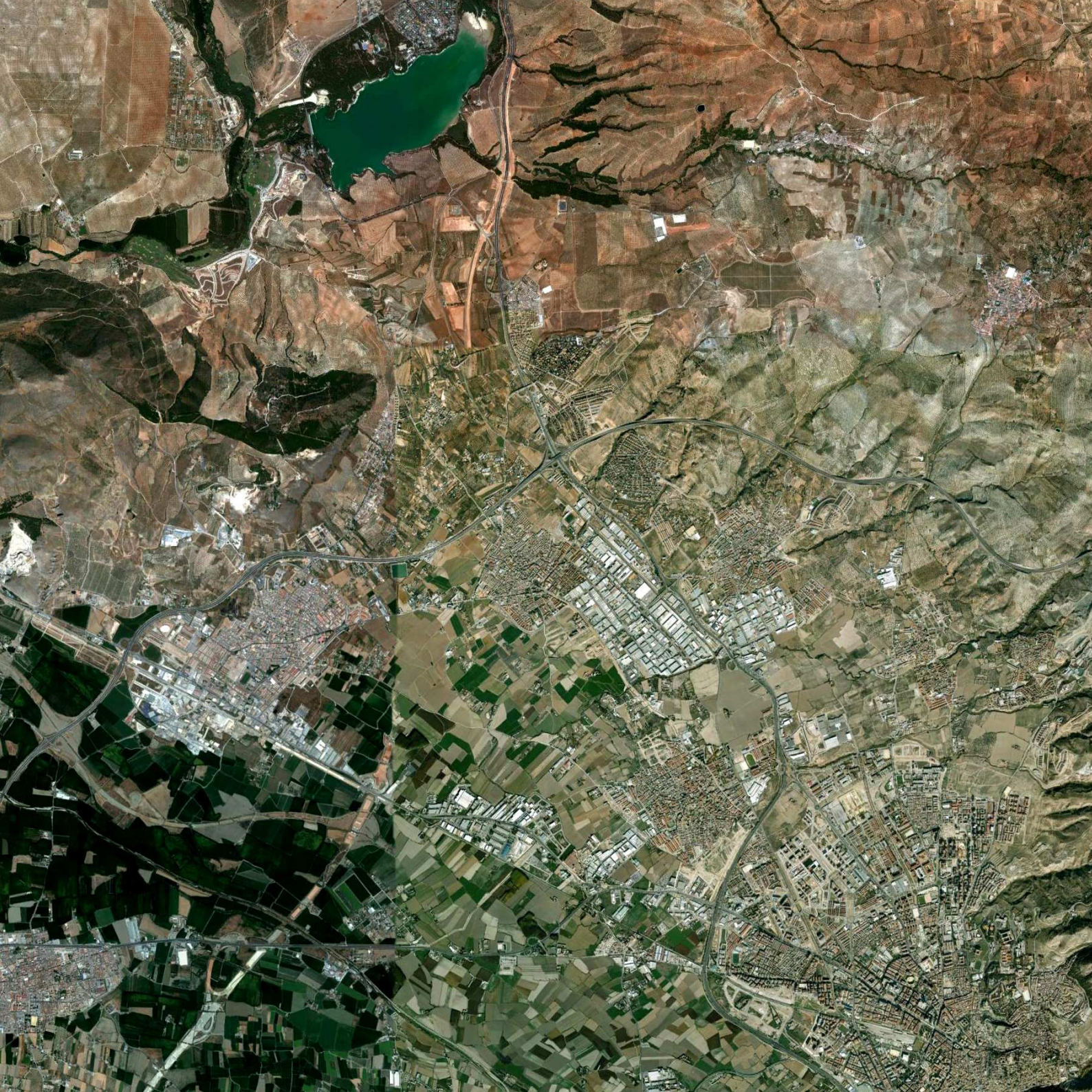
A.3 Red de núcleos y barrios vistos desde el aire

A.4 Sección Sureste - Noroeste

A.5 Vista panorámica desde Carretera de Murcia.

A.6 (página 17). Ortofoto. Fuente: Google Earth.





la mirada al territorio soporte del norte metropolitano de granada

Juan Luis Rivas Navarro

Podría decirse que la conjunción de forma y geografía natural supone la base más importante a la hora de considerar el hecho urbano, como conceptos integradores de muchos otros, como contribución fundamental a la percepción que tenemos de las ciudades. Desde que la disciplina urbanística se consolidó, el estudio de la ciudad y de la intervención en ella ha suscitado un rosario cada vez más amplio de tipologías de proyectación, tipos también de miradas de arquitectos, ingenieros, geógrafos, sociólogos y urbanistas en general, que han arrojado modos diferentes de juzgar y valorar el trabajo del urbanismo.

De este conjunto de opciones, el acento por el que aquí se apuesta es el de suponer que los hechos urbanos que son objeto de nuestro proyecto pueden ser vistos, sintéticamente, bajo dos perspectivas: la perspectiva morfológica y la perspectiva geográfica.

Lo que conocemos cómo lo urbano —la ciudad de ciudades en que muchas veces se convierte nuestro hábitat—, presenta una morfología contemporánea que no es sino la suma de formas que ha ido teniendo a lo largo de la historia y que acaba por situarse frente a nosotros como una visión concreta. Lo urbano como producto morfológico, contiene una información básica tanto para entenderlo como para proyectarlo (Corboz, 1984). Esta disposición de los elementos, nunca casual, establece un juego de rela-

ciones de dependencia que por sí mismo es capaz de transmitir, si se sabe observar, lógicas futuras o previsiones, siendo un lienzo magnífico para calibrar, desde el proyecto, nuevas posibilidades.

Pero centrémonos en la segunda perspectiva: la visión geográfica. En el proceso de construcción urbana sobre un lugar del territorio, se establece una red de elementos indisociables que constituyen la geografía de ese momento. En ella, la dosis de naturaleza y de arteificio es relativa, dinámica y cambiante. Observar la geografía de un lugar es básicamente observar su espacio en movimiento: mirar sus distintos tiempos, incluido el primigenio: aquél en el que la geografía natural de partida era exclusiva. Sería difícil imaginar lo urbano como producto en permanente construcción, superpuesto una y otra vez sobre sí mismo hasta tal punto de llegar a borrar completamente cualquier rastro de la naturaleza original. Lo urbano siempre se reescribe sobre sí mismo (Gandelsonas, 1999) y reutiliza siempre, sea de la manera que sea, las trazas anteriores para construir las futuras. Así, una observación mínimamente perspicaz obtendría resultados suficientes para servir de base a la reconstrucción de los estados previos.

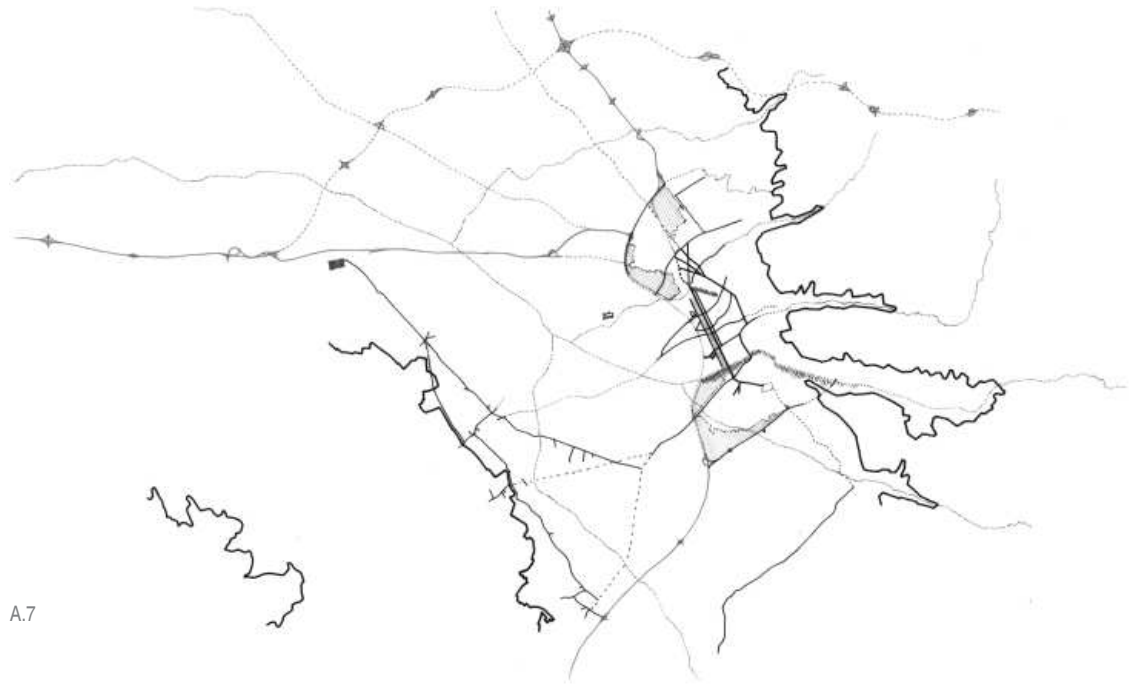
Tomemos como ejemplo Granada. En su ámbito metropolitano norte, una visión de los tiempos geográficos sucesivos nos da-

Granada metropolitana:
A.7 Paralelismos Este-Oeste.
A.8 Radialidad y centro.

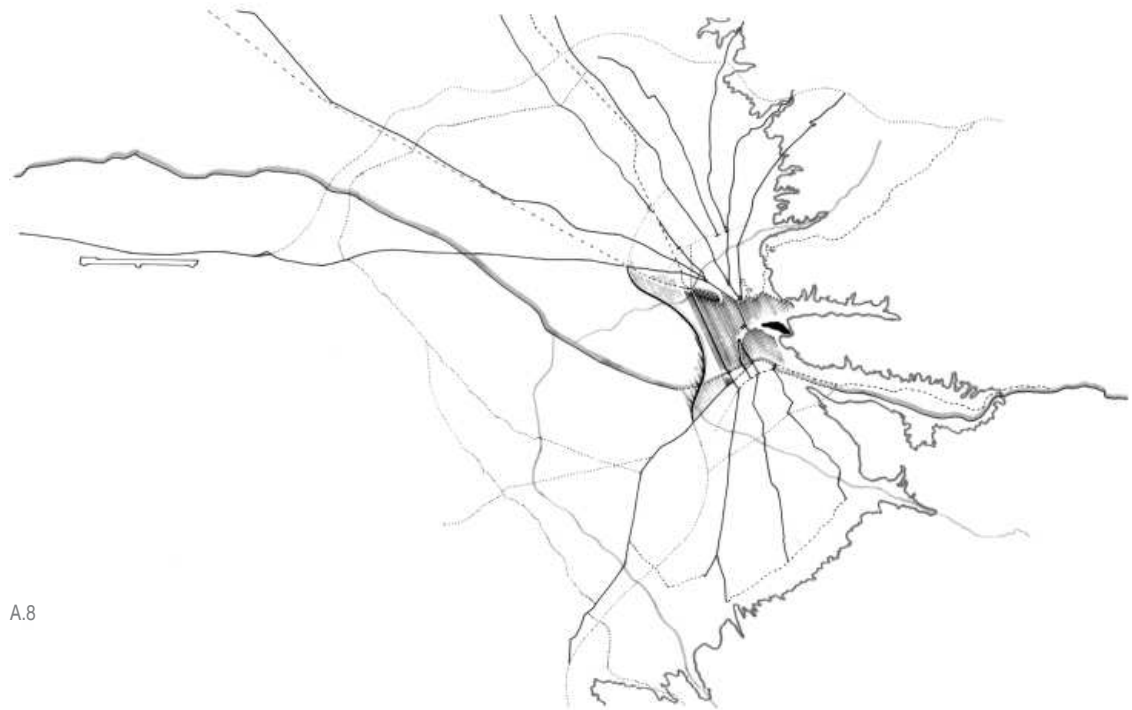


5 km

Fuente: Rivas, Juan Luis (2012). "Granada Traza Idea" en *La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad* (tesis). Granada: Universidad de Granada



A.7



A.8

ría como acción dominante el descenso de la montaña al valle. La radialidad desde la ciudad central, apoyada en las estribaciones de la sierra, produce un territorio de arcos topográficos —ríos, barrancos o ramblas— y radios urbanos —conexiones de la ciudad central con los asentamientos externos— de movimiento oscilatorio. Una pendiente suave del 8% de media y orientada a poniente, pero jalonada de múltiples diferencias: la forma de los ríos, vacíos urbanos, proyectos o singularidades, vías rápidas contenedoras, debilidades urbanas, orificios, etc. Un conjunto conformado como una suma de retales que deja entrever el lienzo de regadíos y secanos original, formas hídricas maltratadas que aún hoy resisten y que debieran

servir de guía para el urbanismo presente y futuro¹.

De la misma manera que Garnier puso su ciudad industrial al servicio del valle (Cinqualbre y Guiheux, 1989) y sacó a relucir toda la potencia espacial de las laderas y los márgenes de la ribera, ¿seremos capaces nosotros aquí de hacer que el territorio recobre su sentido geográfico?, ¿lograremos desarrollar sobre esta alfombra deshilachada un urbanismo que favorezca la convergencia entre las formas urbanas y el medio físico?

¹ De sur a norte o, dicho de otro modo, desde una posición más central a otra más externa, río Beiro, El Barranquillo o San Juan, Arroyo Juncaril, Barranco del Purcal o de la Alcaicería, Barranco del Membrillo y Barranco de las Cañadillas.

encrucijada y vertiente

Luis Miguel Valenzuela Montes

El potencial territorial de la encrucijada que constituye la Depresión de Granada se está devaluado en las últimas décadas porque no se ha aspirado a seguir construyendo su compleja topología, en ninguna escala o ámbito territorial, ni como nodo del Sudeste, ni como rótula del Surco Intrabético, ni como corredor fluvial, ni como red de ciudades de la Vega, ni como estructura eco-paisajística. Se ha desatendido el potencial del Río Genil como constructor del territorio capaz de reubicar y articular esta superposición de topologías desde una triple perspectiva: paisaje-patrimonio-policentrismo. Los desequilibrios-dinámicas territoriales, en los que la población se debilita claramente

desde el Centro de la Depresión en dirección Noroeste, reflejan la devaluación de la Vega como recurso, contexto y patrimonio a favor de funciones residenciales empobrecedoras que se concentran en el Sur y, sobre todo, en algunos núcleos cuya urbanización oportunista desequilibra la capacidad del Río Genil como directriz fundamental del desarrollo territorial.

En definitiva, son muchas las intersecciones que atender dentro de esta encrucijada debilitada. La aspiración infraestructural global sólo será eficiente si se hace eco de una malla contextual en la que construir muchos nodos complejos con múltiples funciones y conexiones: vías verdes, hitos patrimoniales,

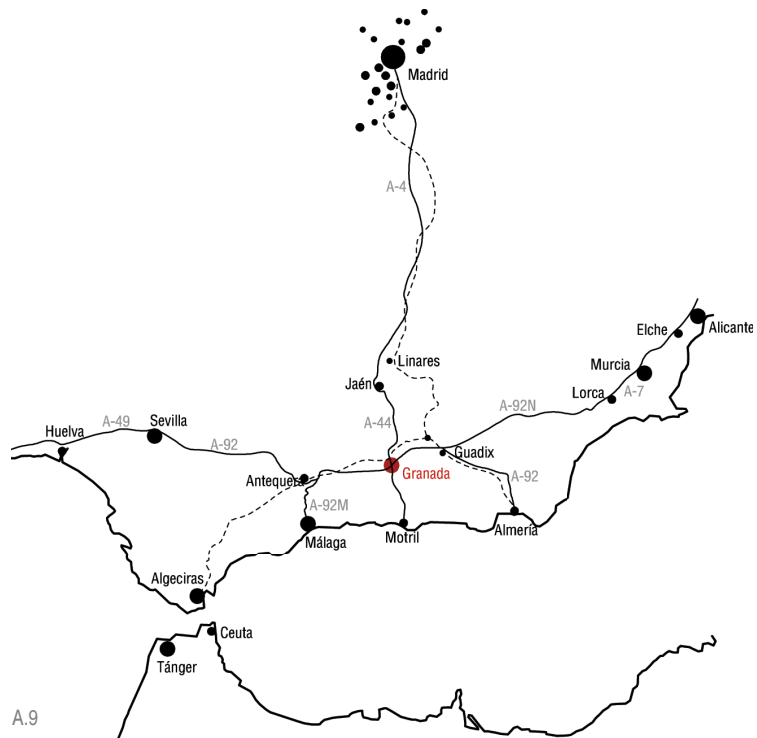
A.9 Contexto territorial: nodo del sudeste y rótula del Surco Intrabético

100 km

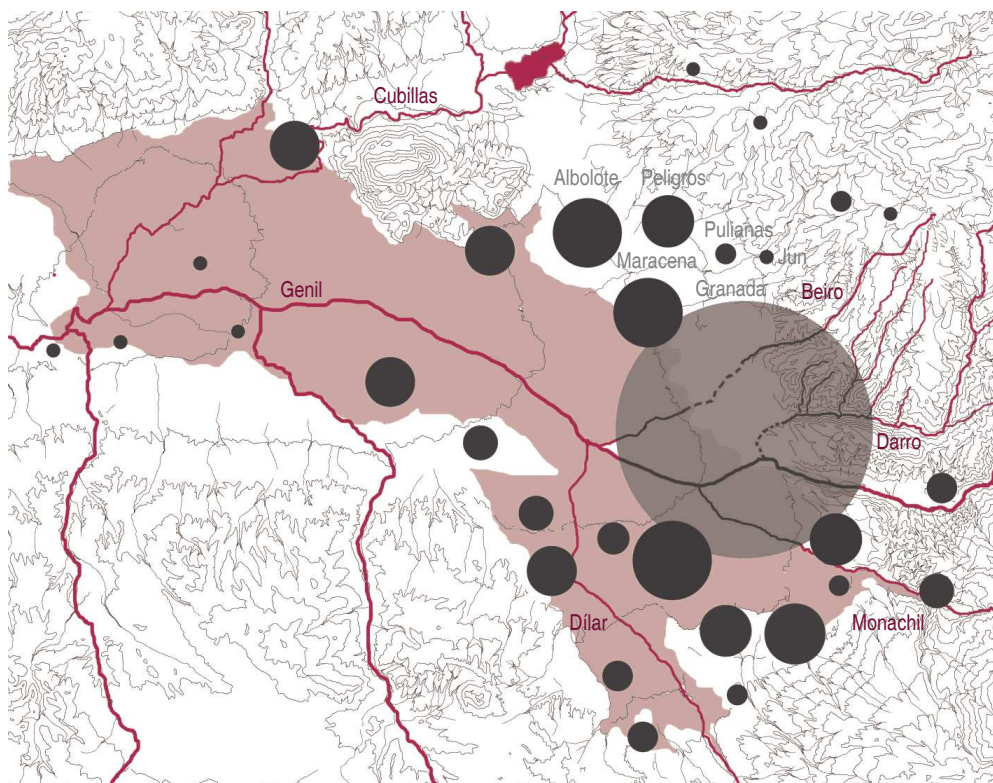
A.10 Corredor fluvial: Río Genil y núcleos del área metropolitana

5 km





A.9



A.10

rutas comerciales, flujos ambientales, focos de innovación, terminales sociales, etc., son la materia sensible y compleja de la nodalidad con un gran potencial pedagógico y técnico para redescubrir la encrucijada y la vertiente en este territorio.

Esta sugerencia de proyecto topológico del territorio puede ser inspirada por diversos

modelos de referencia, desde los nodos infraestructurales (“Node-Place” Model de Bertolini, 1998), desde los nodos territoriales (Lyon Confluence, en la confluencia de los ríos Ródano y Saona), o desde los ejes urbanos reciclados (la Spina di Torino, véase Boero, 2011) y también desde los corredores que articulan nodos de valores ecológicos (el Anillo Verde de Vitoria).

identidad e imagen

C.E.

La imagen de esta región urbana, que por su población podría ser una ciudad media de más de 60000 habitantes, dista mucho de la de la ciudad que podría ser: una red de núcleos vivos e intensamente poblados, interconectados entre sí y relacionados a través de importantes verdes dedicados al cultivo, al ocio, o simplemente, al equilibrio ecológico. La imagen de esta región urbana es la de un tiempo nuevo ortopédicamente injertado en un tiempo pasado. Imágenes propias del presente globalizado y poco humanizado —confusión de naves industriales y centros comerciales repetidos, autovías suturantes, plazas de pueblo asoladas y convertidas en aparcamientos bajo estériles losas de hormigón, carriles bici rojos como alfombras de asfalto...— se implantan sobre imágenes propias de un mundo bucólico, sólo en apariencia más abarcable y amable —acequias, cobertizos, secaderos, senderos sinuosos, pequeñas ermitas, un banco a la sombra de un castaño, un caballo, rebaños, un arado...

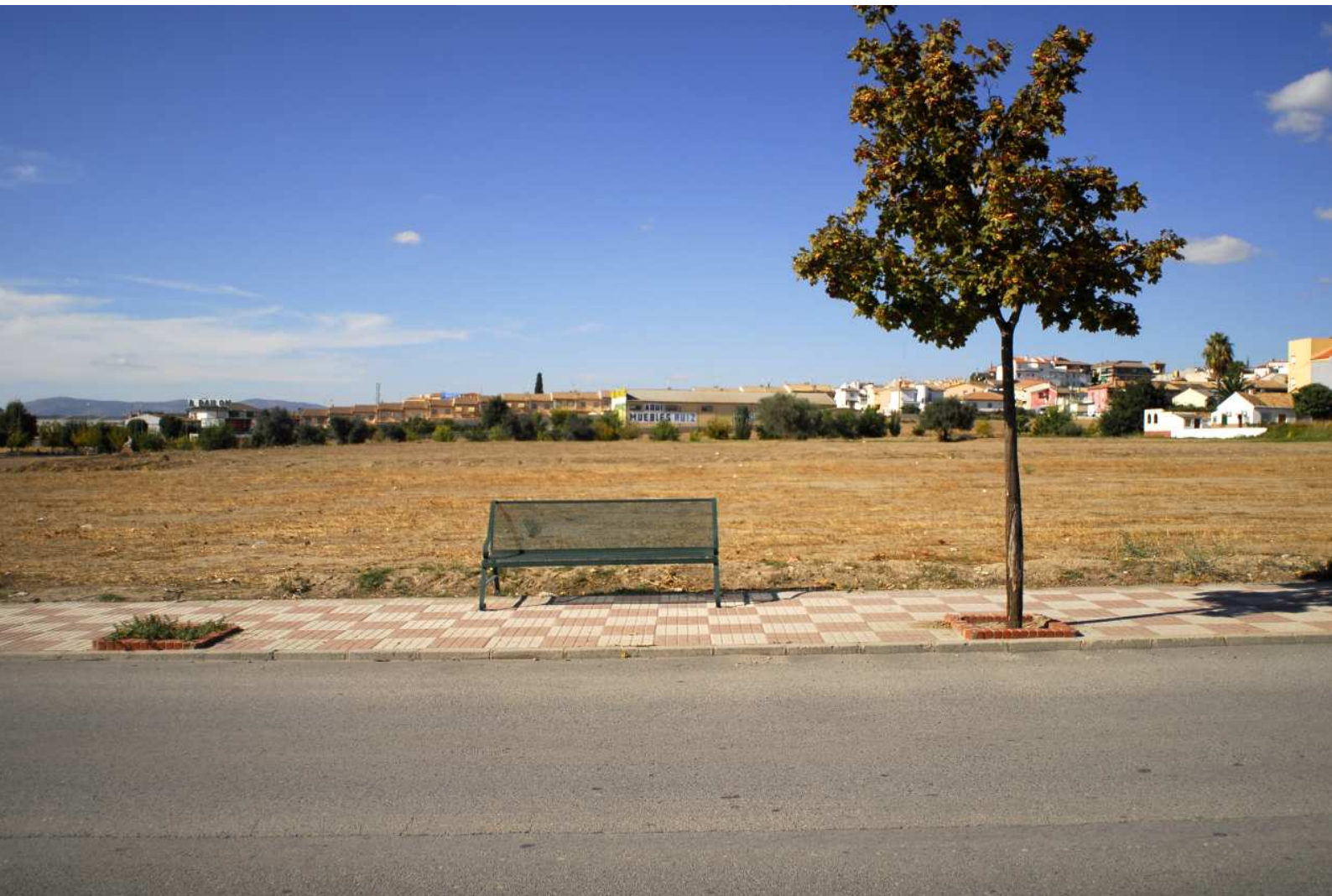
Y por encima de estos injertos, la falta de gente en sus calles. La dependencia del vehículo privado, de los centros comerciales y del

centro metropolitano dan lugar a la imagen un territorio despoblado, desproporcionado para el peatón, y sin embargo, sólo a pie pueden descubrirse sus rincones más bellos.

La contundencia, en muchos casos agresiva, y la generalizada falta de calidad de la imagen del tiempo nuevo producen una irremediable sensación de melancolía y añoranza de la imagen del tiempo pasado. La flamante urbanización de calles aún no edificadas, y los parques —muchas veces triángulos residuales en cualquier esquina— con bancos vacíos a la espera de ocupantes de casas aún no construidas producen también imágenes a medio camino entre la ironía y el drama.

En definitiva, imágenes inconexas de un territorio castigado por un crecimiento rápido y poco meditado, necesitado de nuevas miradas capaces de ver en él un futuro alternativo, en el que también tenga cabida una belleza renovada. Bastará en muchos casos con la belleza de calles animadas, largos paseos arbolados, riberas blandas y cuidadas... capaces de producir emoción también en los lugares del tiempo nuevo.

A.11 - A. 27 (páginas 23 a 33). Fotografías de Granada Norte, por Marja Skotheim Folde.

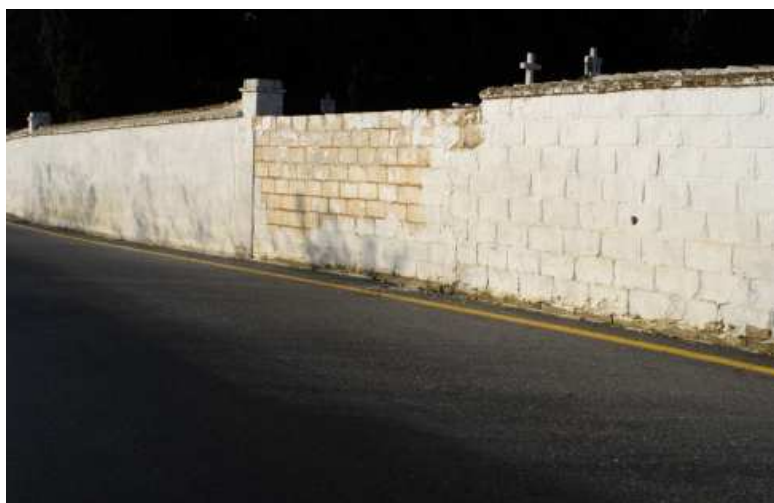














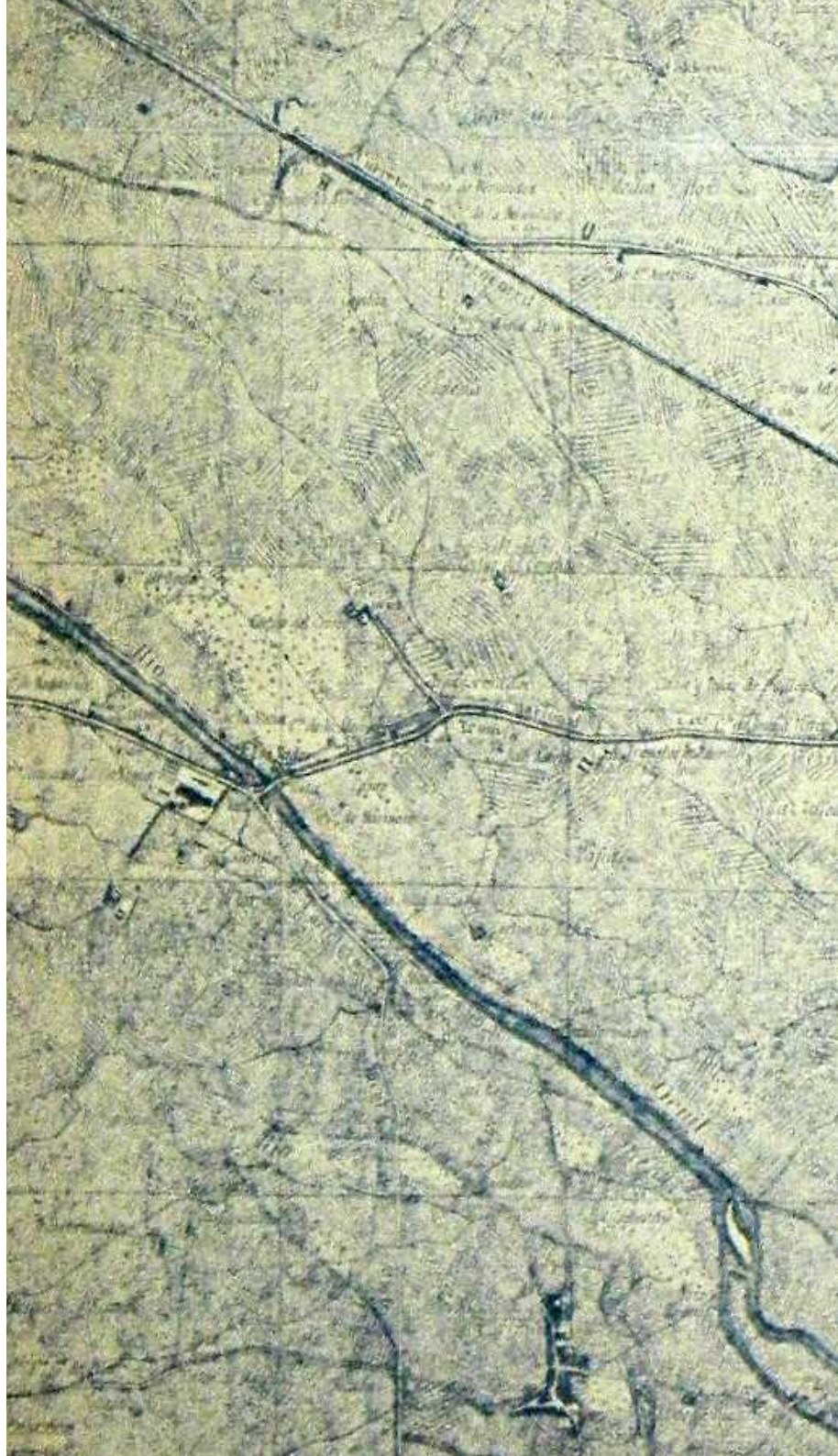


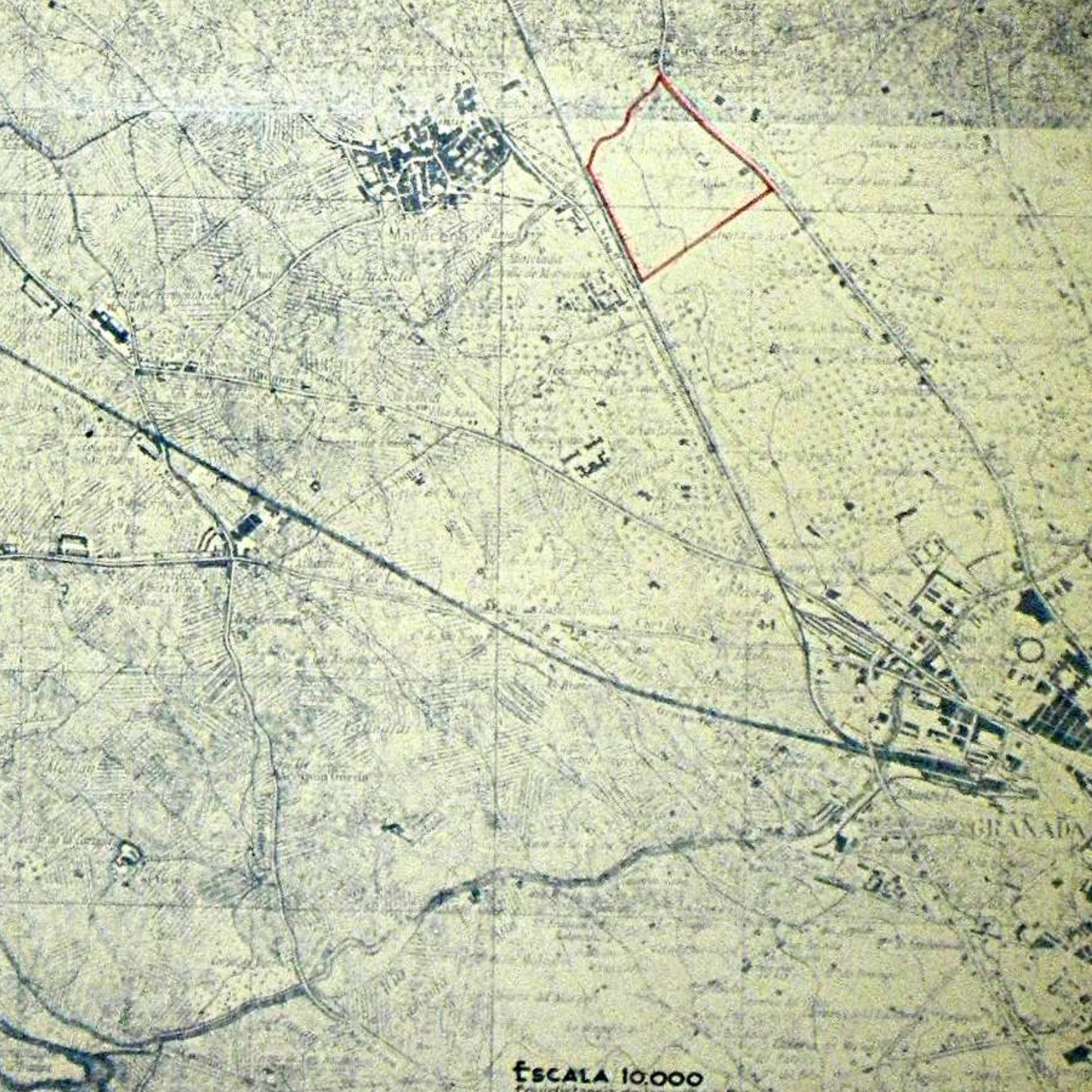






urbanización





ESCALA 10,000

B.1 (páginas 34-35). Mapa topográfico de la zona de Atarfe, Albolote, Peligros, Pulianas, Maracena, Granada y Purchil.1950.

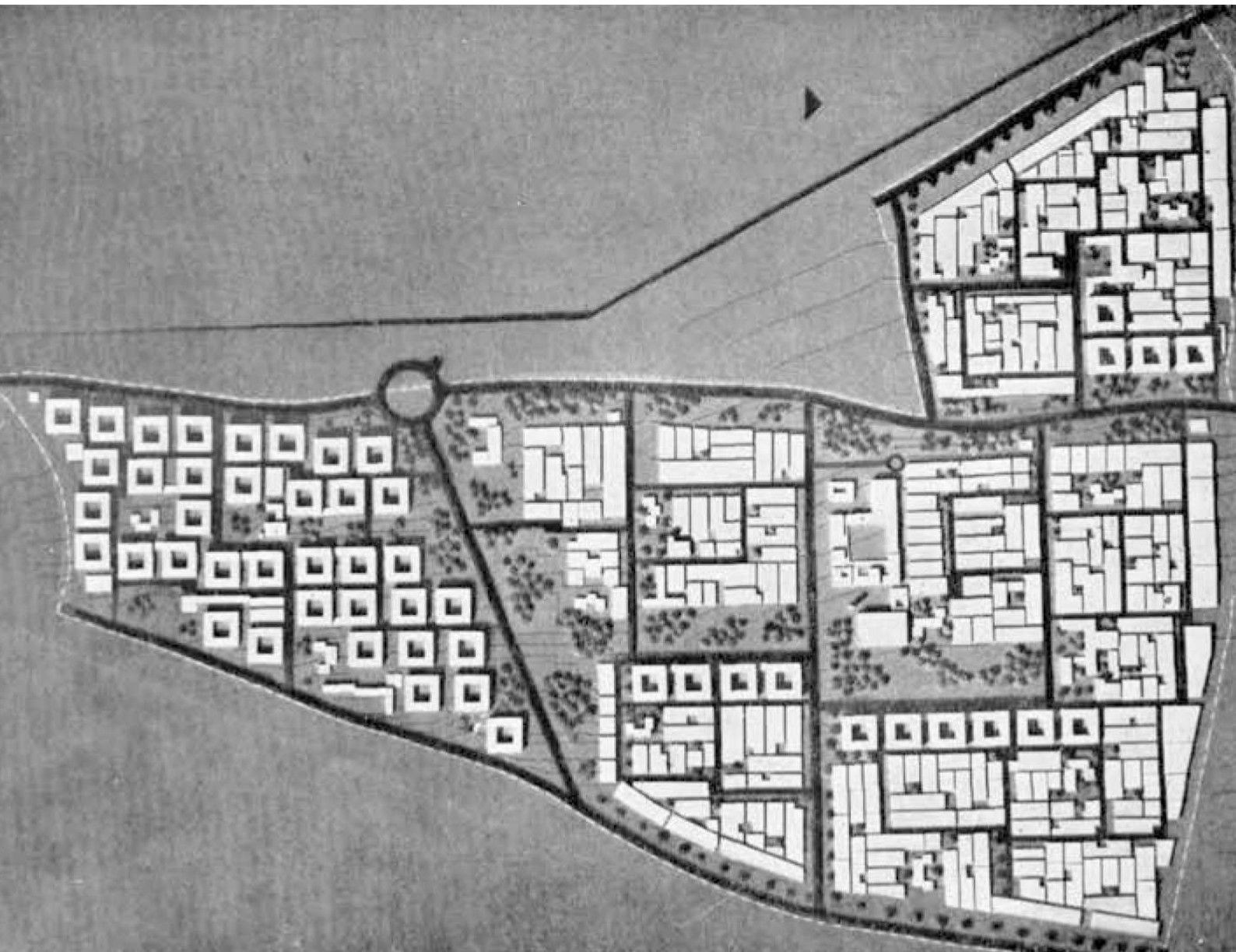
Fuente: Ayuntamiento de Granada. Archivo Municipal de Granada.

B.2 (páginas 35-36). Imagen de la Virgencica en 1963, hoy barrio Albayda, en Almanjáyar Baja.

Fuente: Ayuntamiento de Granada. Archivo Municipal de Granada.







La ciudad mira con lupa qué solares le quedan para edificar en su término municipal, y no hay ladera por empinada y carente de acceso y de servicios que parezca que no sufra el acoso de las grúas amparado, burdamente, en el prestigio visual de la Granada histórica –central y compacta– del Albaicín; y los municipios próximos saltan las acequias de sus pagos con una transformación directa y parasitaria de la parcela agrícola en urbana, de la acequia en alcantarilla, del camino agrícola en calle urbana.

Desde el último tercio del S. XX la ciudad central vuelve a experimentar un fuerte crecimiento. Pero esta vez la ciudad no invierte capital acumulado en la agricultura y los servicios urbanos, sino que, de manera dominante, extrae plusvalías del suelo. El vasto consumo de suelo viene apoyado, como se ha dicho, en la infraestructura del primer tercio pero lanzado –como en las carreras atléticas hacen las liebres– por el urbanismo de la autarquía del período anterior. Los barrios del Zaidín –la zona más fértil de la vega–, La Chana,... se habían iniciado entonces desde actuaciones oficiales de vivienda barata con la prestigiosa etiqueta urbanística de “satélites” pero pronto se mostrarán como periferia al alcance de las rentas diferenciales de la ciudad central. La ciudad de los 2 Kms. se duplica hasta 4 Kms., en la imagen de los 50, para extenderse hoy a los 8 Kms. de Norte a Sur, desde Huétor-Vega a Maracena, ocupando todo el término municipal. Los planes del 67 de Prieto Moreno, y del 72, afirmarán una bulimia de suelo que ya no podrán parar ni el plan del 85 ni el del 2000 y sus más recientes modificaciones que tampoco lo han pretendido. Así, en 1990 para 280.000 habitantes tenemos un parque de viviendas de 82.149 (una relación de 3,5 a 1), doblándose casi la relación habitantes/vivienda de los 70. La cifra en sí no es ni buena ni mala; la uso como un indicador de un altísimo consumo del suelo que no está sirviendo para compactar población y servicios dentro del A.M –que podría constituir un objetivo racional– ya que en los últimos 30 años, el crecimiento –constante, no se olvide, a lo largo de todo el siglo– de la corona metropolitana se ha avivado y ha adquirido un ritmo próximo al de la ciudad central (146.640 habitantes, en 1991 frente a los 88.480 de 1960), con una tasa de 1,65 frente a la de 1,83 en la ciudad de Granada, a la que incluso ha superado en la última década (tasa de 1,23 en la corona, frente a 1,09, en el núcleo central). Esta viveza permanente de la corona metropolitana, demostración de la potencialidad, reforzada a principios de siglo, de una dinámica y equilibrada región urbana, está aprovechándose de las ventajas de su renta diferencial respecto a la zona central; sólo la debilidad de servicios en la periferia evita que el suelo, como repercusión de los costos de vivienda –invertimos la tradicional y, en esencia, falsa afirmación de que los precios de la vivienda vienen inflados por los valores del suelo– alcance los valores de la ciudad central y cambie los términos en que se libra esa competencia por el crecimiento entre periferia y centro, que se está hoy dirimiendo entre los municipios en términos de oferta de suelo, de calificación de suelo urbanizable, a ver quién da más, pasando a jugarse necesariamente en términos de calidad, de la oferta de viviendas, características de la demanda, empleo, situación familiar..., y sobre todo, como indicaremos más adelante, de proyectos de futuro.

B.3 Maqueta del plan parcial para Polígono de Cartuja, realizado por la Gerencia de Urbanización en la década de los 60. (Dirección General de Urbanismo, Ministerio de la Vivienda)

Fuente: Terán, Fernando de (1978). *Planeamiento urbano en la España contemporánea: historia de un proceso imposible*. Barcelona: Gustavo Gili.

José Luis Gómez Ordóñez

Párrafos extraídos de su artículo “Granada perdió el tranvía”. 1998

de rural a metropolitano

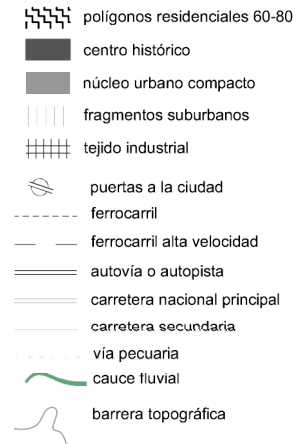
C.E.

El mapa humano de la Granada Metropolitana Norte es complejo y variado, cuajado de situaciones socio-económicas dispares —del lujo a la miseria, pasando por una clase media más ficticia que real— que tienden a distribuirse en el territorio según su pertenencia a un determinado grupo social, dando lugar a una urbanización del territorio a base de islas claramente diferenciadas:

- polígonos de vivienda social construidos entre los 60 y 80 para realojar — aislar — a grupos desfavorecidos.
- urbanizaciones residenciales exentas conformadas por viviendas unifamiliares para la clase social alta.
- centros históricos de los antiguos núcleos rurales, muy despoblados y habitados en gran medida por población envejecida.
- crecimientos recientes en forma de mancha de aceite, compuestos por bloques plurifamiliares, ocupados en un alto porcentaje por población joven procedente del centro metropolitano.
- vivienda diseminada en entornos rurales.
- polígonos pseudo-industriales en cuyos feos y anónimos entornos trabajadores y consumidores pasan su tiempo de trabajo, socialización y ocio.

Estas diferentes maneras de ocupar el territorio aparecen con frecuencia envueltas en barreras físicas —infraestructuras, tapias, verjas, vacíos...— que no sólo separan fragmentos sociales y espaciales, sino que además dibujan un triste y decadente paisaje de muros que invita poco al paseo. Las barreras y la distancia entre islas imposibilitan la visión de una imagen conjunta: sus gentes y, probablemente, sus dirigentes, nunca se han visto reflejados en un mapa que los dibuje como uno solo, con capacidad para reinventarse y reivindicarse como puerta norte del área metropolitana.

Esta forma de crecer extendiendo la periferia a base de islas está íntimamente relacionada con el tipo de evolución demográfica de Granada y su entorno: los asentamientos que rodeaban a la capital se han transformado de rurales a metropolitanos gracias a la llegada de gentes procedentes del centro, produciéndose una redistribución de la población pero no un crecimiento de la misma en el conjunto. La población reubicada tiende a mantener en su concepción territorial el centro metropolitano como escenario de su vida cotidiana —trabajo, ocio, trámites administrativos...— pudiendo afirmarse que esta reubicación de la población no se ha acompañado aún de una reinención de las viejas periferias, teóricamente rejuveneci-

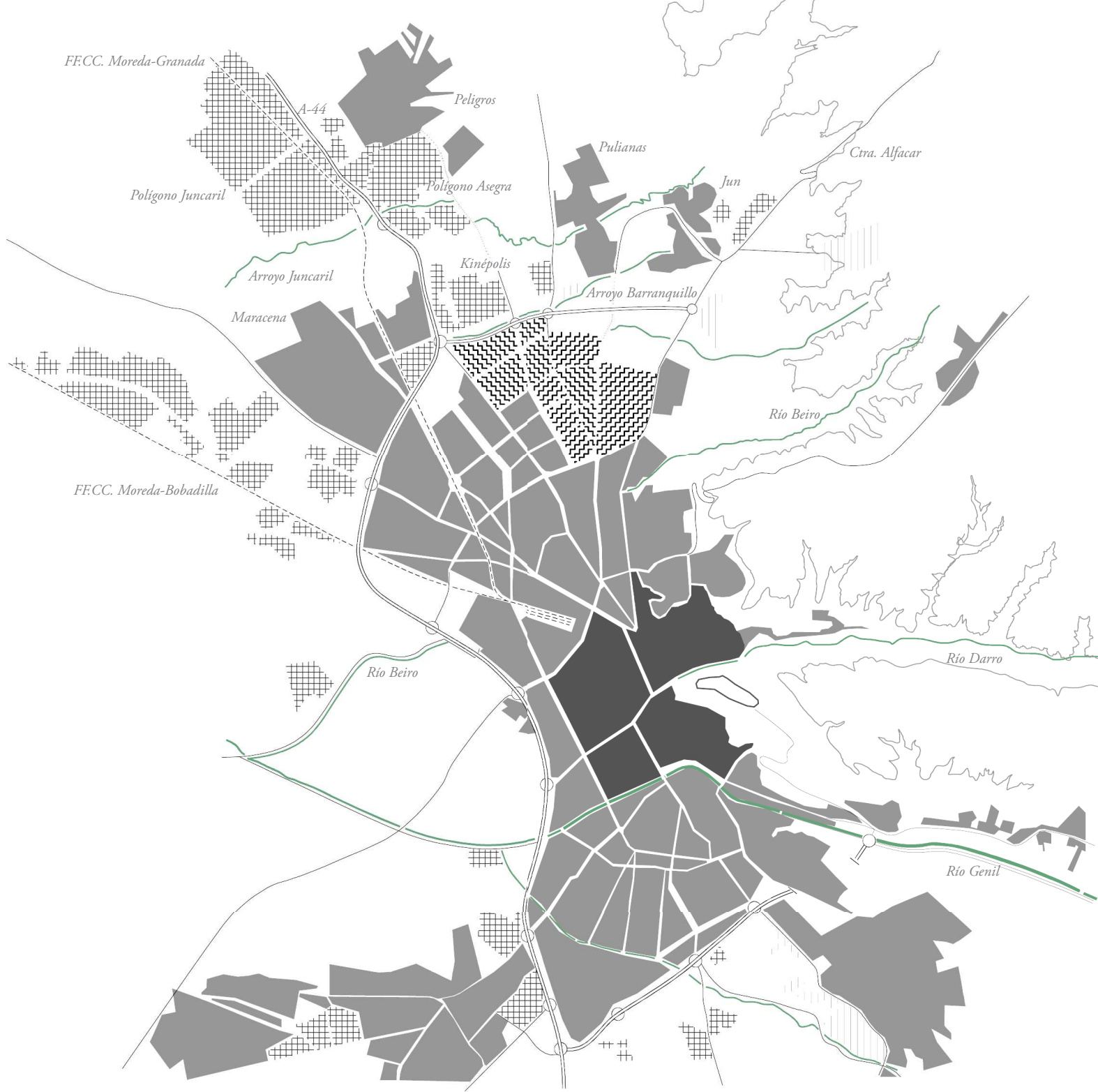


B.4 Marco metropolitano: urbanización del territorio

Fuente: Montalbán Navas, Ana (2012): *Miradas urbanas sobre barrios desfavorecidos: polígonos de vivienda social en Andalucía* (trabajo fin de máster)



1 km



FFCC. Moreda-Granada

A-44

Peligros

Pulianas

Ctra. Alfacar

Polígono Juncaril

Polígono Asegra

Jun

Arroyo Juncaril

Kinépolis

Arroyo Barranquillo

Río Beiro

Maracena

FFCC. Moreda-Bobadilla

Río Beiro

Río Darro

Río Genil

das por sus nuevos habitantes. En definitiva, el conglomerado metropolitano puede llamarse así por su número de habitantes, su forma y las relaciones de movilidad entre ellos y el centro, pero no por la existencia de un sentimiento de existencia verdaderamente metropolitano.

Observando detenidamente la evolución demográfica del conjunto se aprecian ciertas diferencias que permiten encuadrar cada uno de los municipios de la zona norte en alguna de las siguientes cinco tendencias:

1. Núcleos con ganancia constante desde la década de los 60. Muy próximos al centro, su pronto y continuado crecimiento está marcado por tal cercanía y por la creación en esta década de dos polígonos industriales en sus inmediaciones. La mayoría de núcleos del norte presentan esta tendencia —Mara-cena, Peligros y Albolote. Son los mejor dotados en cuanto a la diversidad de sus servicios, siendo moderado su carácter de “ciudad dormitorio”.

2. Núcleos con ganancia constante desde la década de los 80. Todos ubicados en el sur.

3. Núcleos con aceleración explosiva desde el 2000. Repartidos por la vega, el sur y el norte, son extensivos “asentamientos-dormitorio” —predominan urbanizaciones de viviendas unifamiliares— con escasos equipamientos y con identidad incierta: carente de atractivos urbanos, decadente en valores rurales. En la zona norte, Jun y Pulianas presentan esta tendencia.

4. Desaceleración desde la década de los 40 o 60. Núcleos de vega o montaña; más alejados del centro, sufren menos la dependencia de éste.

5. Decrecimiento: el centro sufre desde 1980 un proceso de paulatina pérdida de población a favor de los núcleos de la corona metropolitana, impulsado por el menor coste de la vivienda en aquellos municipios y la mejora de las infraestructuras que los comunican con el núcleo central.

Estas tendencias, en su conjunto, reflejan la evolución propia de un área metropolitana clásica: la pérdida de población del núcleo no implica la decadencia de su centralidad y éste sigue concentrando la mayoría de actividades, servicios urbanos y poder de decisión. El área metropolitana norte, compuesta principalmente por núcleos de crecimiento continuado a partir de los 60, evidencia una transformación algo más madurada que en el sur o en la vega, sin embargo no escapa al modelo general centrodependiente y precipitado, con indicadores socioeconómicos tales como nivel de estudios, analfabetismo, desempleo, eventualidad laboral, diversidad de fuentes de empleo, ubicación del lugar de trabajo respecto al de residencia... mucho más desfavorables que los observados en la capital. Estos datos arrojan luz sobre la necesidad de un cambio de modelo territorial que favorezca la transformación de los núcleos periféricos de meros soportes residenciales a piezas activas y creativas dentro del sistema metropolitano.

B.5 Distribución de la población en el área metropolitana norte, 2008.

Elaboración propia. Fuente: INE



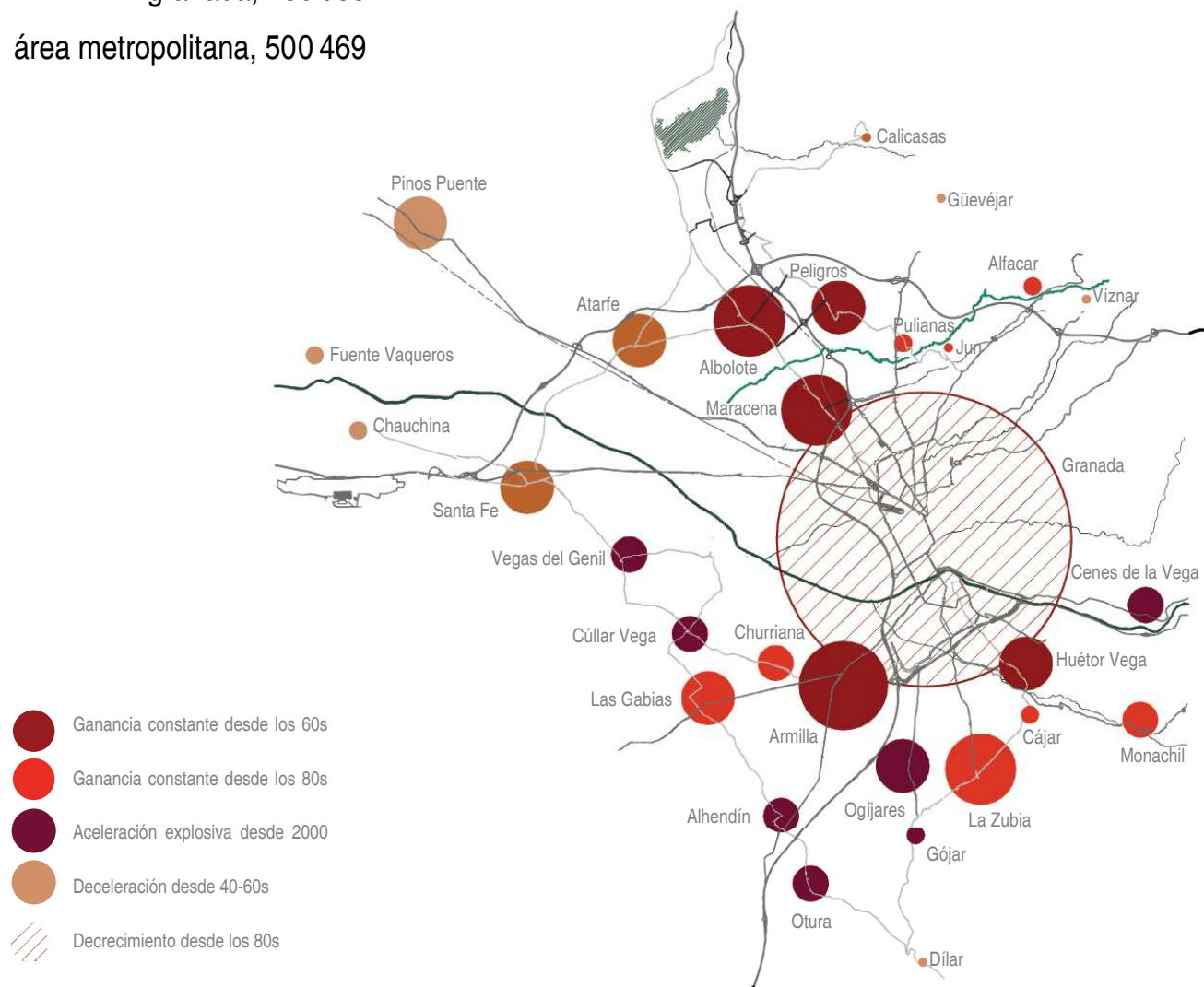
5 km

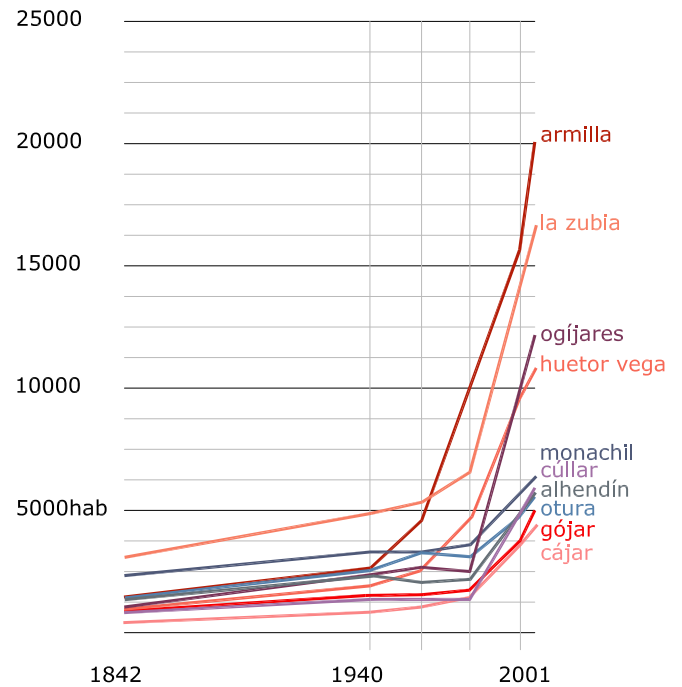
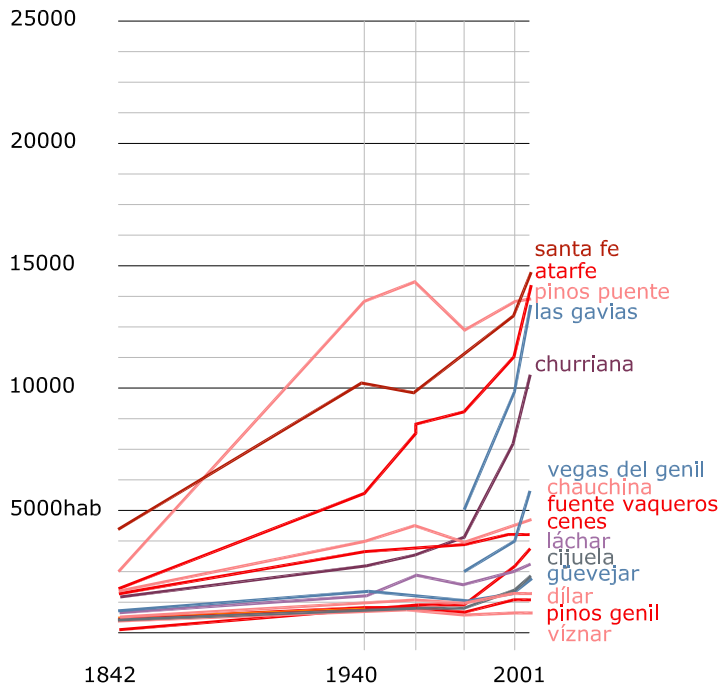
área metropolitana norte,

61418 habitantes

granada, 236 988

área metropolitana, 500 469





vega / montaña

1842-1940: crecimiento sostenido.

incremento medio de la población cada 10 años: 5-10%,
salvo en Santa Fe, Atarfe y Pinos Puente, que el incremento está
entre el 20 y el 40%.

1960-1980: desaceleración del crecimiento y/o decrecimiento.

incremento medio de la población cada 10 años <5%

1980-2001: explosivo crecimiento en núcleos próximos a Granada.

incremento medio de la población cada 10 años: 75-200%

región sur

1842-1980: lento crecimiento.

incremento medio de la población cada 10 años: 10-20%

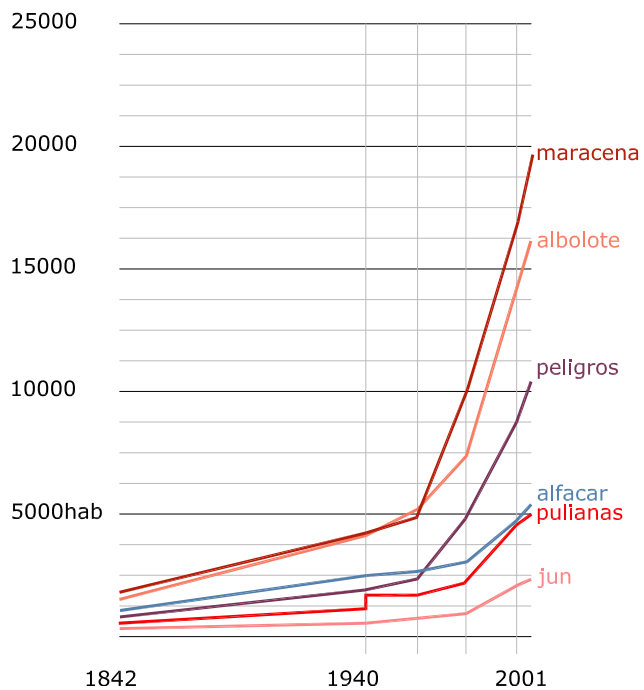
1980-2001: aceleración del crecimiento.

incremento medio de la población cada 10 años: 30-70%

B.6 Evolución de la población en el área metropolitana

1842-2008

Elaboración propia. Fuente: INE



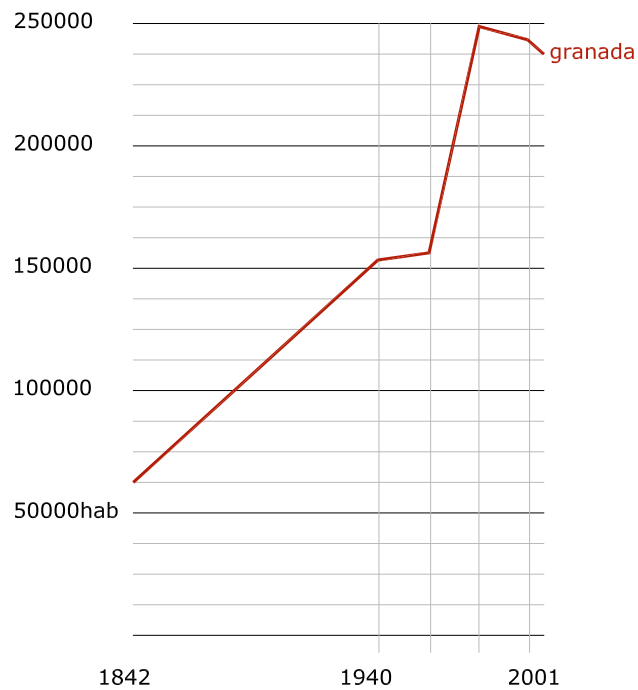
región norte

1842-1960: lento crecimiento.

incremento medio de la población cada 10 años: 10-20%

1960-2001: aceleración del crecimiento.

incremento medio de la población cada 10 años: 30-70%



granada

1842-1940: notable crecimiento

incremento medio de la población cada 10 años: 10-20%

1940-1960: desaceleración del crecimiento

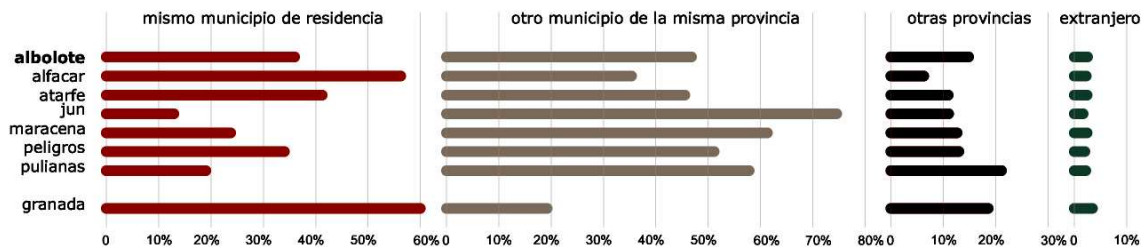
incremento medio de la población cada 10 años <5%

1960-1980: rápido crecimiento

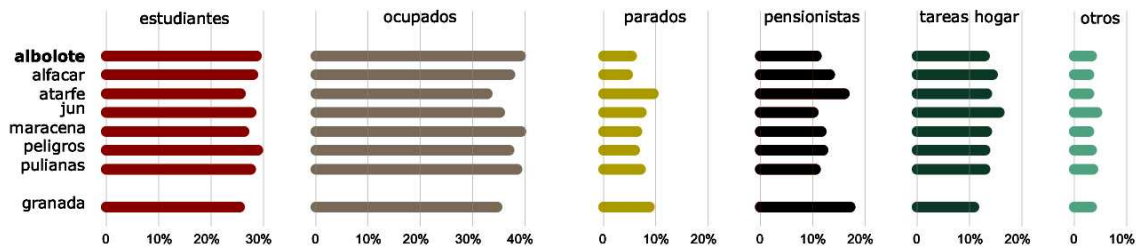
incremento medio de la población cada 10 años: 20-30%

1980-2001: decrecimiento

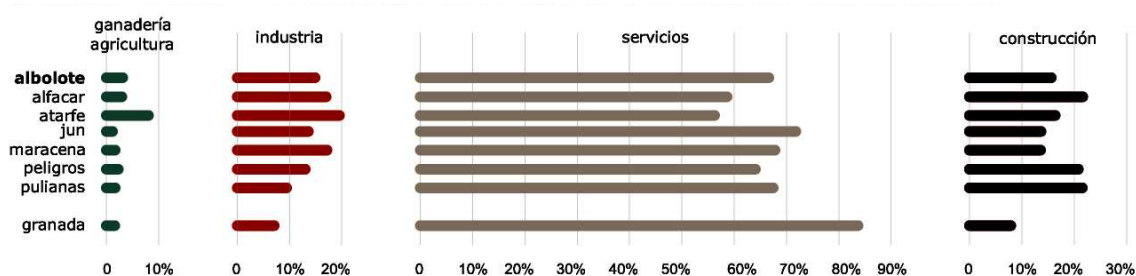
población ocupada mayor de 16 años según lugar de origen



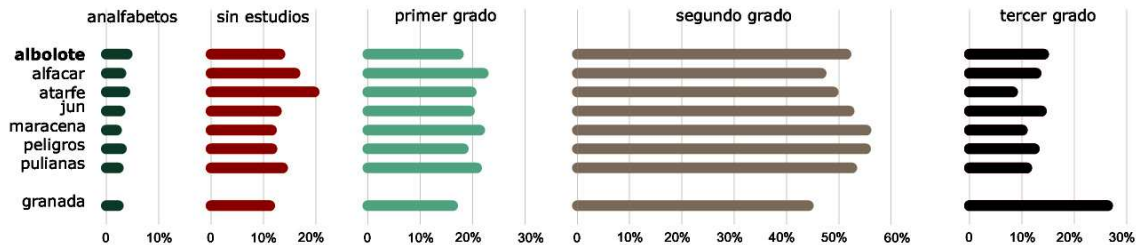
población según relación con actividad laboral



población ocupada mayor de 16 años según sector laboral



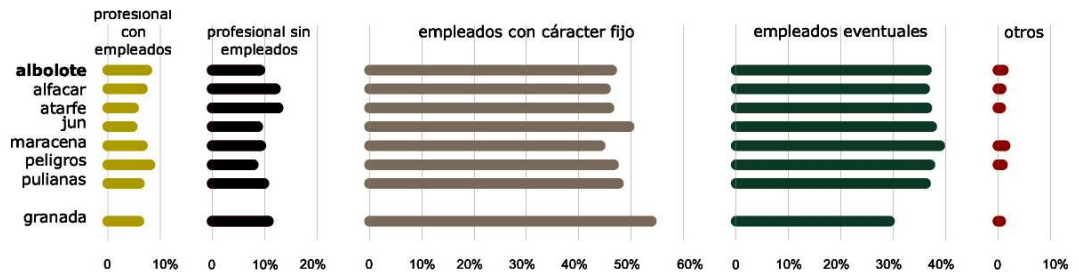
población mayor de 16 años con estudios terminados según nivel



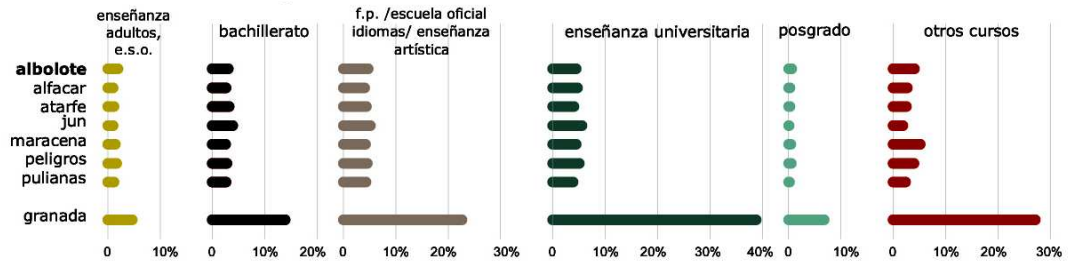
B.7 Indicadores socio-económicos Granada Norte

Elaboración propia. Fuente: INE, 2008

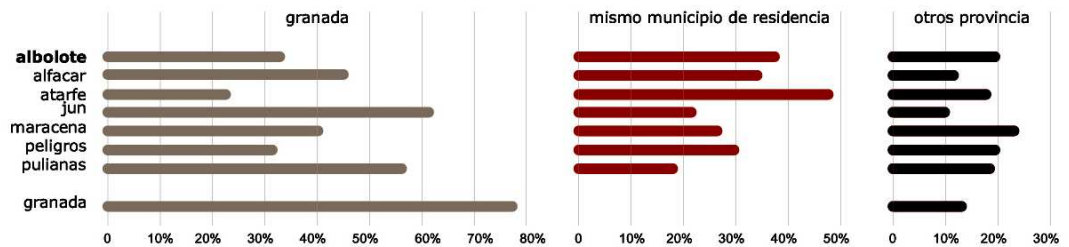
población ocupada mayor de 16 años según situación profesional



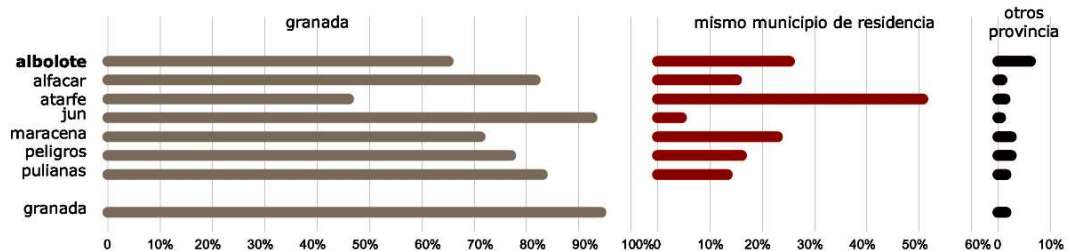
población mayor de 16 años según estudios en cursos



población ocupada mayor de 16 años según lugar de trabajo



población no ocupada mayor de 16 años según lugar de estudio



una urbanización sin urbanismo

David Cabrera Manzano

También Granada Norte es un territorio en evolución enfrentado a una forma completamente nueva de ciudad.

Los crecimientos metropolitanos observados en las últimas tres décadas han distorsionado el valor de la ciudad como centro simbólico y funcional.

En el caso de la ciudad de Granada la atracción concentrada sigue siendo importante, a pesar de la anestesia que inyecta habitualmente el miedo a cambiar y actualizar el entorno donde vivimos. Esta inseguridad, en muchos casos, ha bloqueado la creación de nuevos centros urbanos de relevancia socioeconómica y ha paralizado la posible descentralización de esa nueva metrópolis para Granada. A cambio —quizás fruto de esta desconfianza o interés del mercado inmobiliario— las formas de crecimiento surgidas, rápida y silenciosamente, se asemejan más a un puzzle anónimo, como suma de acciones individuales racionales, desvinculado de ideas y estructuras generales coordinadas— y el POTAUG (Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Granada) poco ha ayudado a este reto necesario.

Los modelos de asentamiento utilizados son los ya existentes, cuando ya no tiene sentido

mantener estos patrones al haber cambiado las condiciones y las relaciones que tensionan, desde lo local y lo global, este nuevo territorio.

Nos encontramos de repente con una multitud de espacios intermedios, cuya autonomía y debilidad contrasta con su falta de relación con los antiguos centros urbanos y con su nueva geografía, y que hubiera podido ayudar a revalorizar y reestructurar su aparición y condición metropolitana. Algunas de sus causas se explican por el deseo simultáneo de vivir en la ciudad y en el campo, la promesa de mejoras en la calidad de vida y la necesidad de encontrar suelos más baratos para satisfacerla. Estos objetivos contradictorios han sido erróneos desde su origen al producirse de forma incompleta y al hacerlos depender en exceso del transporte privado.

La libertad de urbanizar casi en cualquier lugar ha desatendido el esfuerzo de adaptación y el mantenimiento de los recursos del entorno. Por un lado, se ha reafirmado la dificultad de deshacerse del mito de ciudad, que impide reconocer los valores de la periferia; y por otro, se han ignorado los valores de identidad local que puedan construir nuevos lugares metropolitanos de interés, no centrados únicamente en la propiedad privada.

B.8 Paisajes intermedios en la vega central de Granada.

Fuente: AA.VV. (2010). *Ordenación Territorial del espacio fluvial del río Genil*. Granada: Universidad de Granada



500m



Destacamos por ello una pérdida de urbanidad en estos nuevos crecimientos, más como forma sociocultural de vivir y no tanto como una estructura espacial física. La debilidad del significado social del espacio público, ligado a su menor necesidad y asignación de valor como espacio político o forma de solidaridad ha forzado su desplazamiento y traslado a otros lugares más amplios, aislados y confortables. El aumento del bienestar y la calidad de vida ha fomentado la vida privada, excluyendo la convivencia —al querer evitar el conflicto— y disminuyendo la necesidad de compartir y disfrutar los recursos en común. De ahí que ciertos servicios colectivos básicos hayan sido privatizados, como ha ocurrido con la seguridad urbana mediante empresas de vigilancia y seguros, causando costes añadidos que aprovechan la ineficacia de los modelos urbanos implantados y el aumento del miedo y desconfianza en los otros —ya sean instituciones, inmigrantes o simplemente desconocidos.

La falta de limitación al uso del coche ha disminuido la densidad de uso y de contacto social y ha hecho irrelevante la proximidad espacial.

Sin embargo, y a pesar de todo este abandono, el espacio público —en todas sus escalas y significados— sigue siendo fundamental para la percepción y comprensión de la ciudad y el paisaje intermedio en el que vivimos, como marco de experiencia social y signo de identidad legible. Es por ello que insistimos en la importancia de crear nuevas formas y nuevos espacios de urbanidad en otros lugares metropolitanos, sin los prejuicios determinados por la historia. Tampoco podemos ceder esta tarea únicamente a los comercios —propensos a simplificar, tema-

tizar y vanalizar su escenificación como producto de consumo— sin involucrar a otras personas, que normalmente suelen quedar al margen, a pesar de ser fundamentales en su creación y mantenimiento. En esta labor tendrán, sin duda, una responsabilidad esencial la política cultural y deportiva, que en el caso de Granada se hace especialmente singular con la energía que mueve la universidad.

Por último, quisiéramos señalar algunas cuestiones valiosas para el proyecto en estos paisajes intermedios:

a) La necesidad de una nueva forma de planeamiento regional, que implica una gestión plurimunicipal de los recursos y una estrategia de acción que suponga una distribución y reparto totalmente diferente de las cargas y beneficios, para equilibrar y poner en valor el territorio. Esto significa trabajar en equipo con algunos objetivos que están por encima de intereses únicamente particulares, permitiendo que coexistan las posiciones competitivas y colaborativas en la transformación y mejora de la vida cotidiana de los habitantes.

b) Además de proyectos para la integración y cohesión del territorio a través de grandes infraestructuras de transporte, equipamientos y servicios intermunicipales, existe una labor esencial, menos visible y más operativa, que surge desde las acciones locales y desde lo pequeño, construyendo lenta y eficazmente un espacio de urbanidad contemporánea.

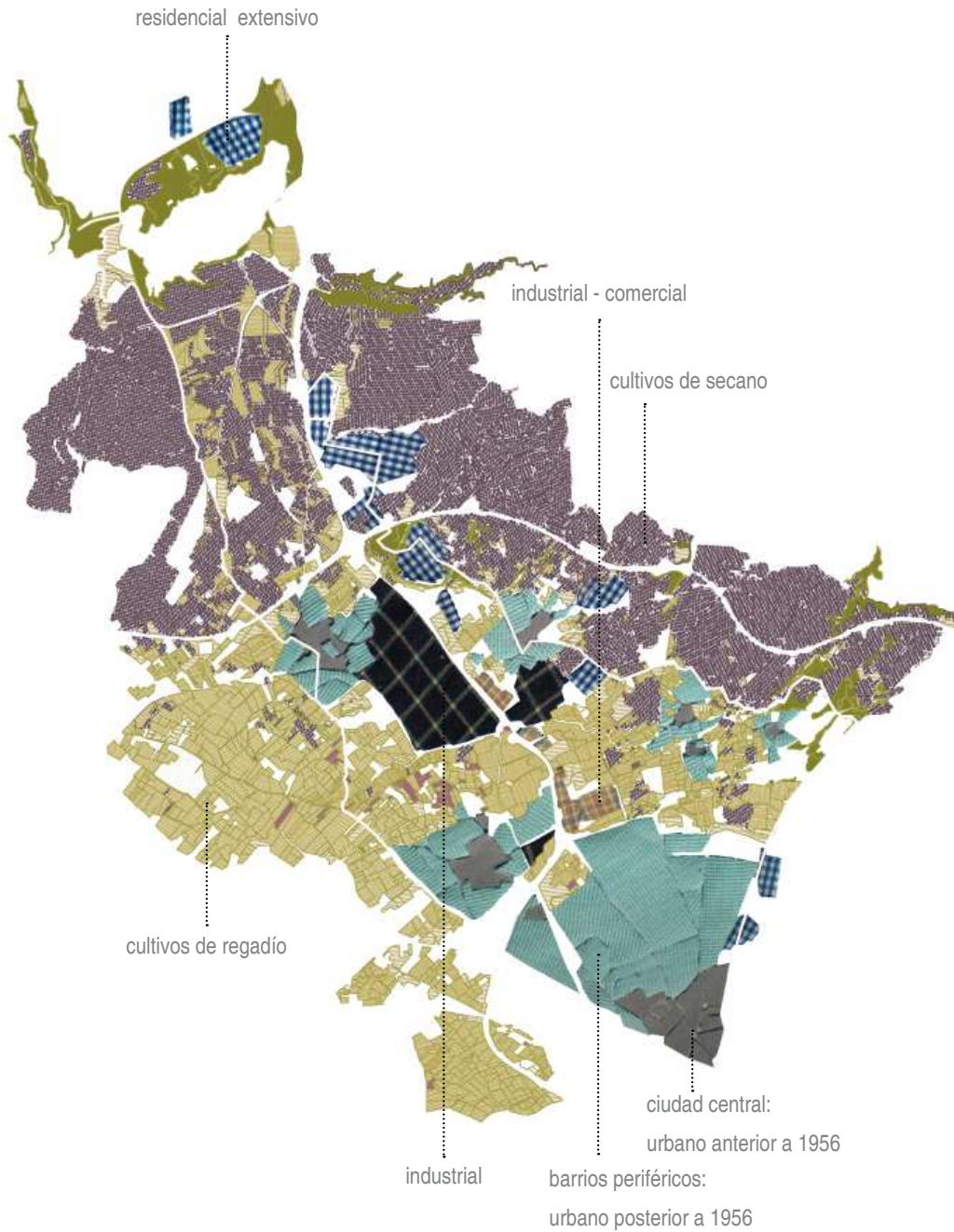
c) La puesta en valor de la legibilidad y la identidad de los lugares, aumentando la accesibilidad y la proximidad de los espacios y equipamientos de interés colectivo, y mejorando la calidad de los contactos físicos y

B.9 Paisajes intermedios en la Granada Metropolitana Norte.



1 km





sociales entre los espacios libres, el campo y las ciudades. Aquí el espacio público tendrá un papel primordial; desde la calle a la plaza, de los parques a los sistemas de espacios libres; poniendo en relación lo más cercano con la escala geográfica de los valles, los ríos y las montañas.

d) Experimentar con otras formas de vida en comunidad que optimicen tiempo y recursos, desde el hogar a los espacios de trabajo, ocio y cultura —externalizando ciertas actividades a usos públicos o semipúblicos— evitando su aislamiento urbano y social y haciéndolos más atractivos, versátiles y diversos.

urbanismo en la frontera de las cosas

Juan Luis Rivas Navarro

Hoy en día, pensar en las formas de crecimiento urbano, tal y como Manuel de Solá-Morales (1997) las presentó en su manual, supone ir más allá de la aceptación de unas u otras y del esfuerzo de entender cada una de sus necesidades y leyes de comportamiento particulares. Si atendemos al modo con que se han ido desarrollando los territorios urbanos, trabajar con las formas de crecimiento significa plantearse la necesidad de descubrir las posibilidades de generación de nuevas formas híbridas en los lugares fronterizos, para permitir así una rehabilitación que, asumiendo la diferencia, genere sobre todo la *urbis* de un espacio en el que antes sólo encontrábamos acciones individuales.

Al norte del municipio de Granada, en ese ámbito metropolitano que actúa a modo de ‘recibidor’ de las relaciones de la ciudad con el norte —Jaén y, principalmente, la meseta y Madrid— encontramos efectivamente una suerte inmensa de cosas urbanas de muy diversa procedencia.

Fruto de un planeamiento siempre demasiado preocupado por la ciudad central

—incluso sólo por la ciudad fundacional intermedia entre los ríos Beiro y Genil—, lo que hoy día consideramos Área Metropolitana Norte de Granada presenta una urbanización repleta de contactos, límites o barreras. Situaciones fronterizas motivadas por el surgimiento continuo de paquetes residenciales autónomos, siempre vinculados, de un modo sólo funcional pero no realmente urbano, a algunas poblaciones tradicionales.

En efecto, la diminuta escala municipal está en el origen de este caldo de cultivo para las diferencias: calles sin salida, unidades residenciales de apariencia inacabada, espacios agrícolas residuales, geografías olvidadas, autismos del terciario y del uso industrial, etc.

La disposición de las poblaciones rurales en paralelo a la Carretera de Jaén-Madrid dificultó la construcción de unas radiales suburbanas con mayor sentido —como sí existe, en cambio, en el sur metropolitano, donde las poblaciones se localizan formando un arco cerrado que favorece una relación de cierta equidistancia con Granada. Esto, unido al endurecimiento y a la complejidad



cada vez mayor de las infraestructuras viarias y ferroviarias, fue originando además un paisaje disfuncional que exagera su condición fronteriza: accesos individuales y anónimos, urbanizaciones desvalidas y monofuncionales, ausencia de equipamientos y espacio colectivo, y dependencia absoluta del *commuting* con Granada.

¿Cómo podría ser nuestro trabajo en este contexto ‘hiperdiferenciado’?

Para empezar sería importante sacar a relucir la geografía soterrada por estas capas de historia despreocupada e insensible a sus fortalezas. Sería como orientar hacia una identificación mayor de la urbanización resultante con la geografía física matriz.

En segundo lugar y muy en conexión con la acción anterior, ayudaría clarificar y dignificar los accesos, dotándolos de espacio suficiente para desarrollar actividades colectivas propias de las articulaciones, entradas y salidas de los recintos autónomos. Así, al mismo tiempo, podríamos orientar la percepción que se tiene de los pequeños centros de estas barriadas de viviendas y polígonos industriales, hacia una consideración más urbana, en un sentido amplio. Esto es, dotar a estas formas urbanas de unas relaciones más completas, como integradoras de tiempos distintos y grados de artificialidad diferentes: campo y ciudad, asentamiento histórico y nueva ur-

banización, terciario y residencial, residenciales autónomos entre sí, etc.

Por último, serviría mucho la propuesta de ‘equipamiento’ que formulan Portas, Domingues y Ferrao, situado en ámbitos de déficit, en posiciones multiescalares, pero con la doble responsabilidad de proteger el medio ambiente y rehabilitar la urbanización existente, induciendo así también a una buena urbanización posterior.

Consiste, en definitiva, en aprender de trabajos fronterizos como el de Siza en Quinta da Malagueira, entre otros ejemplos, que inauguraba un territorio periférico en Évora, al mismo tiempo que definía unos lugares centrales que habrían de servir de interlocutor con la ciudad interior y de apoyo al desarrollo envolvente.

Necesitamos el trabajo con la forma y con el programa. Con la forma, por un lado, descubriendo el repertorio de espacios potencialmente colectivos y definiendo la red de espacio social que guíe la reurbanización de aquí en adelante. Con el programa, por otro lado, buscando tipologías residenciales que logren difuminar los contactos y fronteras entre partes y funciones distintas, seguramente a través de la investigación sobre la vivienda rural y su transformación hacia primera residencia, con una menor dependencia de la ciudad central.

Quinta da Malagueira, Évora (Alvaro Siza, 1977-1979):

B.11 Espacio colectivo principal, balsa y presa.

B.12 Detalle de urbanización, cruce del arroyo.

Fotografías de Juan Luis Rivas Navarro.

B.13 Planta de conjunto.

Fuente: Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara (editores). 2002. "Urbanización de Quinta da Malagueira, Évora, Alvaro Siza, 1977-1979", en *Las ciudades de Álvaro Siza*. Madrid: Talls.

B.11



B.12



B.13



Granada Norte es el laboratorio perfecto. Un archipiélago de asentamientos urbanos bastante diferentes unos de otros y suficientemente aislados entre sí.

Las infraestructuras y los elementos de paisaje territoriales siempre pasan de largo, nunca dialogan con estas piezas en sus contactos, pues se interesan en encontrar esos contactos entre lejanos, dejando en medio ese conjunto de islas cuyo contenido y dominio los distintos proyectos municipales siempre se han cuidado de defender.

Seguramente esto también forma parte de sus ventajas, en tanto que debería favorecer endemismos locales que jueguen a favor de la identidad y la policentralidad de todo el territorio norte de Granada.

La Vega y sus importantes polígonos industriales también trabajan para distraerle a Granada-centro su jerarquía centrípeta, pese a que el planeamiento por una parte, y la mas talentosa inteligencia urbanística —no por otra, sino por la misma parte—, se esfuerzan por reconducir, desde intereses bien distintos, la cuestión hacia el mismo sitio: facilitar la integración —¿dominación?—, en el supuesto de que estructurar más flui-

fragmentación y desigualdad

Rafael Reinoso Bellido

damente el esqueleto metropolitano es lo correcto.

... hay algo interesante en todo esto que merece la pena pensar.

Desigualdad y fragmentación social podrían entenderse también como la opción deseada, y nada de esto tendría que ver con justificar los malos proyectos de integración de las infraestructuras, el abandono del pensamiento sobre el vacío que tan lastimosamente se ha diseminado en el lugar, o la violencia que se ejerce contra la convivencia.

Quiero lugares desiguales hermosos, justo al lado de otros lugares desiguales hermosos, lugares de amabilidad y permisividad, de identidades competidas, de inercias culturales diferidas. Quiero un territorio lleno de esquinas metropolitanas, de diversidad y oferta.

Aunque sea a costa del tiempo, quiero un territorio mas grande, porque trabajamos ya en un territorio con unas escalas espaciotemporales suficientemente optimizadas, donde encogerlo ganándole solo 5 o 10 minutos nos cuesta millones y millones de euros en infraestructuras prescindibles.

Quiero también comprensión, respeto y tolerancia para la fragmentación social elegida. Los emigrantes, los gitanos, los estu-
pendos, los gays o los estudiantes pueden
querer espacios de habitación mas homo-
géneos donde compartir más cómodamente
servicios y comportamientos *ad hoc* que son
difícilmente atendidos en espacios de inte-
gración habituales, donde el habitar, con
todas sus componentes, les es dado o se les
impone.

Acepto por eso cierta homogeneidad secto-
rial incompatible con la exclusión, donde
más homogéneo no sea necesariamente ho-
mogéneo, para no confundir fragmentación
social con marginalidad. Marginalidad es
apartar lo que no nos gusta con saña, escon-
dernos y protegernos del otro. Detrás, no
pocas veces, está, o ha estado, bien la hipoc-
resía de la caridad, que ha financiado y pro-
movido los principales problemas urbanos y
de convivencia de nuestras ciudades, o bien
el *buenismo* de los gestores públicos y pri-
vados de la integración, que interpretan su
oficio capando conductas que no pertenecen
a las de la mayoría, poseedora, según creen,
de los valores correctos ... y además de todos
esos también están los cínicos, que no han
sido pocos....

La marginalidad es costosa. Háganse las
cuentas. ¿Cuánto les ha costado a las ciu-

dades, y les sigue costando, todas esas ope-
raciones de realojamiento y confinamiento
realizadas y pensadas hace años?

A unos los expulsamos, otros se expulsan
voluntariamente para protegerse, otros se
encuentran expulsados sin saberlo, y en el
fondo a todos nos parece bien eso de estar
expulsados los unos de los otros. Ni me mi-
res ni me toques, ni lo mires ni lo toques...
¡que sumidero de potencia y recursos econó-
micos, sociales y culturales se pierden por esa
alcantarilla!

El laboratorio perfecto de Granada es solo
una utopía para pensarla. Un despropósito
de la razón sin un norte. Si como dicen mu-
chos, el espacio urbano es educador, están
entonces destruyéndose o malconstruyendo
a generaciones de ciudadanos, por mucho
que a cambio puedan surgir, de manera for-
zada y a contracorriente, conductas e inicia-
tivas alternativas, que practiquen nuevas for-
mas de convivencia. Pero parece imposible,
y al mismo tiempo, me cuesta creerlo, por-
que el urbanismo, en nombre de la razón, y
cultivado precisamente en esos territorios de
la expulsión del otro, habría hecho ya todo
lo que estuviese en su mano para impedirlo.

Una vez alguien a quien admiro dijo que
para ser urbanista hay que ser antes que todo
una buena persona, y yo añadiría además
que ese tipo no debe ser hipócrita.

planeamiento





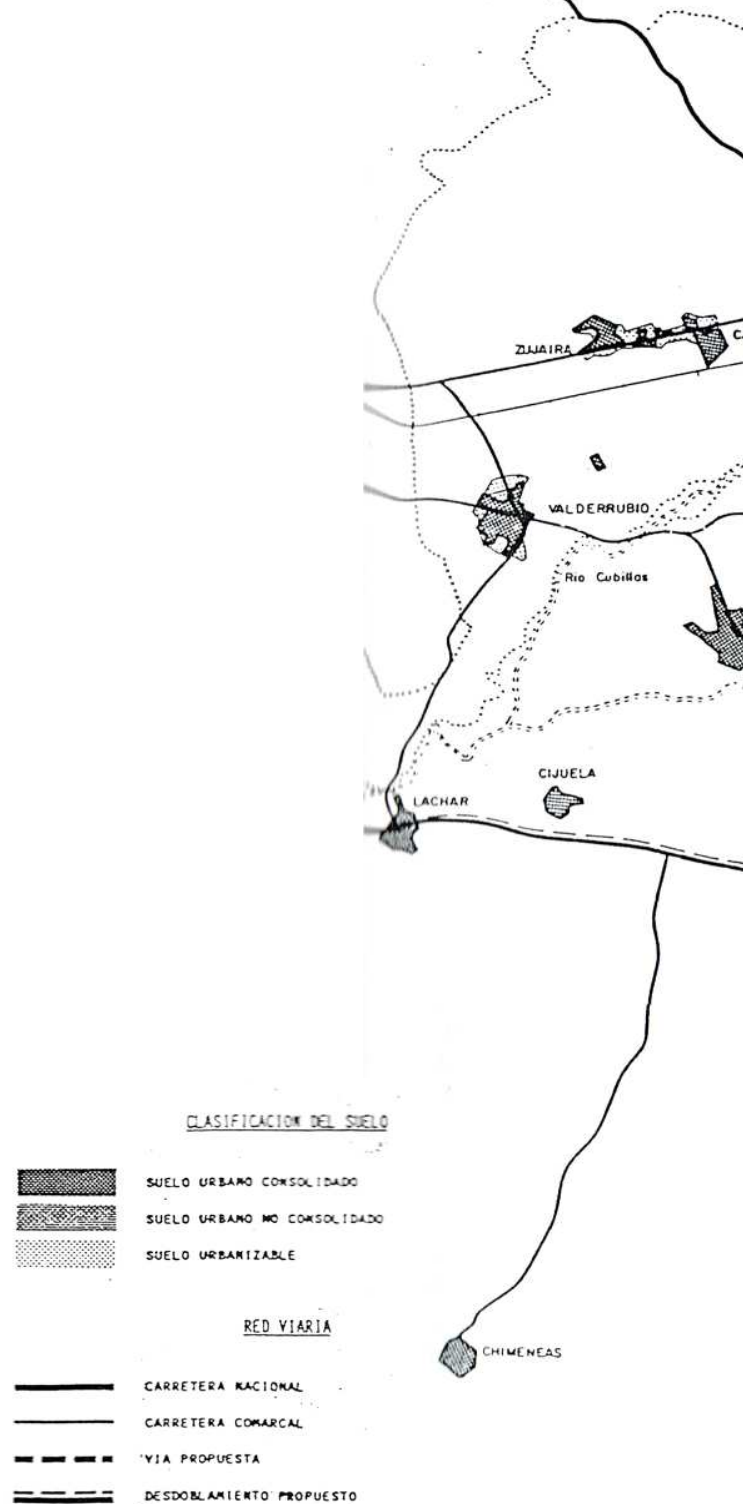
C.1 (páginas 58-59). Red viaria. Plan general de ordenación de la Comarca de Granada. 1973.

Fuente: Ayuntamiento de Granada. Archivo Municipal de Granada.

C.2 (páginas 60-61). Clasificación de suelos y red viaria según planeamiento en la Comarca de la Vega de Granada.

Fuente: AA.VV. (1987) Análisis del Planeamiento Urbanístico en la Comarca de la Vega de Granada. Sevilla: Dirección General de Urbanismo. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

60 planeamiento • estrategias metropolitanas para granada norte



La Vega como territorio suburbano de Granada, es en la década de los 70 un espacio con pocas tensiones y demasiadas desatenciones. Inmersos en el “subdesarrollo andaluz”, su designación como Polo de Desarrollo en el III Plan del mismo nombre puede señalarse como el inicio de este proceso urbanizador que se instrumentó mediante un Planeamiento de carácter comarcal, el Plan de Ordenación de 1973 y con intervenciones en infraestructuras y en promoción de suelo industrial y residencial.

La formulación del Plan General de Ordenación Urbana de la Comarca de Granada se inicia extendido a la capital y 9 Municipios que se distribuyen en tres ámbitos. La capital predominante y prestadora de Servicios. Los municipios del Norte como asentamientos de las Actividades Industriales y los del Sur como asentamientos residenciales. Obviamente, como soporte esencial de esta ideología urbanística de segregación funcional y zonificación de usos, se propone un modelo de comunicaciones basado en el transporte privado, tejiendo sobre el territorio una densa malla de Autovías y Carreteras de nuevo trazado.

En su aprobación definitiva se extiende a la capital y 21 Municipios con un horizonte de Población de 400.000 habitantes en el año 1992 y los siguientes objetivos:

- *Crear un Polo de Desarrollo Industrial*
- *Promocionar los Recursos Naturales y la producción Agrícola e Hidroeléctrica*
- *Aumentar la dimensión de la Universidad*
- *Mejorar las Comunicaciones, Aeropuerto, Bailén-Motril y Red Arterial*
- *Incentivar el crecimiento inducido de los Servicios*

Administrativamente se establecen unos rígidos procedimientos de control de la actividad urbanizadora radicados en el Ministerio de la Vivienda que relega a los Ayuntamientos el papel de celadores de un estatus impuesto. Solo los Alcaldes más osados o mejor situados en el régimen político podían intentar iniciativas propias en sus Municipios.

Las grandes intervenciones de suelo se sitúan en el Pago de Juncaril, entre Atarfe y Albolote, para Actividades Industriales y en la Cartuja, en Granada, para asentamiento de Viviendas protegidas. Se construye el Aeropuerto en Chauchina y se redacta un Proyecto de Red Arterial de 15 actuaciones —2 Autopistas y 7 Autovías entre ellas— que surcan el espacio comarcal. Red valorada en 1972 en 8.500 millones de pesetas que se quedan prácticamente sobre el papel.

El punto de inflexión de este proceso urbanístico marcado por el fracaso desde sus primeros pasos, lo define el Cambio Democrático y la Constitución. El Ayuntamiento de Granada inicia la formulación de un nuevo P.G.O.U y la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía mediante la ORDEN de 25 de mayo de 1983 “Autoriza la desagregación de los Municipios de Plan General de Ordenación Urbana de la Comarca de Granada y la formulación de su Planteamiento Municipal por cada uno de ellos”. Se acompaña esta disposición con la encomienda a la Dirección General de Urbanismo de unas Directrices de Coordinación y Compatibilización de Planeamiento de los distintos Municipios.

Estos asumen las competencias y protagonizan su ordenación urbanística con desigual capacidad, objetivos y resultados, generando en “esta campaña singular” un auténtico desconcierto urbano.

En ausencia de la coordinación y compatibilización citada, cada municipio establece su ordenación y organiza su crecimiento de forma endogámica, ajeno —si no en rivalidad— a los Municipios de su entorno. El urbanismo es un gran generador de recursos, de los que los Municipios están muy escasos y la Comarca se convierte en un amplio campo de posibilidades inmobiliarias donde se mezclan intereses económicos, políticos y sociales de muy difícil comprensión.

La construcción de la Circunvalación de Granada y la Ronda Sur en la primera mitad de los noventa, incentiva el proceso de crecimiento de la periferia en contraste con el estancamiento de la Capital que sigue manteniendo la prestación de Servicios y el mercado de empleo. La puesta en servicio de la A-92 y la Autovía Granada a Bailén, aporta nuevas sinergias a este proceso, que mantiene una relativa coincidencia con los planteamientos del Plan Comarcal de 1973. Los Municipios del Norte tienen un gran crecimiento en suelo industrial, produciéndose la colmatación de Juncaril y los del Sur ven un espectacular aumento de vivienda.

En este período, que calificaría como “Municipalista”, conviven dos situaciones urbanísticas ciertamente contradictorias:

Por un lado, la presión inmobiliaria origina la ocupación de suelos de alto valor productivo o ambiental así clasificado en el Plan Comarcal anterior. Se edifica sin ninguna previsión de equipamientos y con unas infraestructuras viarias y de abastecimiento muy precarias cuyas consecuencias se siguen sufriendo.

Por otro, las Corporaciones utilizan las importantes plusvalías que la actividad urbanística genera para mejorar la calidad urbana de sus ciudades, corrigiendo déficit crónico en los servicios urbanos, o promoviendo importantes dotaciones a nivel local. Es tiempo de Pavimentaciones, Alumbrado, creación de Plazas, Jardines, Polideportivos, Casas de Cultura, Ayuntamientos, etc... que sitúan los Municipios en unos niveles de calidad y autoestima desconocidos hasta ese momento.

Simultáneamente, los sistemas estructurantes de esta aglomeración urbana, competencia de las Administraciones, no se han ejecutado ni siquiera planteado en algún caso, agravándose los desequilibrios y disfuncionalidades interurbanas, sólo paliados en unos niveles muy elementales y con eficacia por la Diputación Provincial en el ámbito de sus competencias.

El principio del fin de esta situación lo marca el ACUERDO de 24 de mayo de 1994 del Consejo de Gobierno Andaluz por el que se formula el PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA, con un ámbito mayor —30 Municipios— al Plan Comarcal de 1973 [...]

Francisco Peña Fernández

Párrafos extraídos del libro *La Huella del Tiempo: 25 años de intervención en el territorio*. 2004

Para el crecimiento urbano, los planes urbanísticos han sido un instrumento garante de la oferta de suelo, extendiendo desmesuradamente la calificación o las perspectivas del suelo urbanizable pero sin elaborar la articulación espacial, el orden y la buena forma de los elementos componentes del proceso de urbanización, la parcelación, la edificación, y las infraestructuras. Los planes de los 50, 60 y 70, insistían en una ordenanza zonal y en unos trazados de la vialidad arterial sin entender ni pretender las articulaciones que vinculan a esos elementos entre sí y con la propiedad del suelo. Cuando los planes urbanísticos de los gobiernos democráticos han intentado corregir esos defectos han carecido de energía política para ello y, además, se han tenido que enfrentar a nuevos problemas: el déficit de equipamientos sociales desde el plan de los 80 —pagando altos precios por el rescate de suelos para uso público— y el proyecto de una capital metropolitana desde el de los 90 quedando, desgraciadamente, el territorio metropolitano fuera de su óptica y de sus posibilidades de regulación.

En las ciudades del capitalismo avanzado se han tipificado como procesos históricos sucesivos, la urbanización —concentración de residencia y empleo en los centros—, la suburbanización —desplazamiento de residencia hacia la periferia—, la desurbanización —descentralizando también el empleo—, y la reurbanización en el que los centros se revitalizan intensificando la actividad residencial —casi siempre sustituyendo sus residentes pobres y ancianos por otros más ricos y jóvenes—, e introducen simultáneamente nuevas actividades económicas, principalmente ligadas al ocio y a la cultura. En muchas ciudades tienen lugar procesos complejos que simultanean unas y otras fases. Los sistemas de planificación tienden a intervenir, para evitar la dualización centro-periferia, mediante estrategias de difusión de la centralidad, con proyectos urbanos en espacios “de oportunidad” que valoren la periferia y descongestionen el centro del terciario que no necesita del mismo para su buen funcionamiento, al mismo tiempo que lo reequipen tanto para sus residentes como para el uso global de la aglomeración —parques, museos...

En Granada, a lo largo del S. XX, se pueden apreciar bien el primero y el segundo de aquellos procesos, hemos anotado tendencias tímidas hacia el cuarto, a la espera de que se descomponga más la situación, y no identificamos el proceso de desurbanización, excepto en algunos lugares más dinámicos de la zona norte, con lo que ello implica de sobrecarga para un centro, por otra parte, tan amenazado en su vitalidad residencial.

Los problemas urbanísticos de la aglomeración granadina, implicados en estos procesos serían, 1) Un costo creciente de los transportes urbanos en congestión central, tiempo desperdiciado en los viajes, polución atmosférica y gasto energético. 2) Un costo unitario creciente de los demás servicios urbanos —abastecimiento de agua, desagüe y depuración... 3) Un despilfarro de suelo de gran valor potencial agrícola. 4) Un deterioro de la calidad de la urbanización y de los equipamientos difusos en la periferia. 5) Un déficit creciente de sistemas generales. 6) El deterioro del centro histórico ya referido. 7) El descenso de la calidad residencial tanto en el centro como en la periferia.

Tales problemas se derivan de un modelo inadecuado de crecimiento ubicuo que especula con las economías de escala de la aglomeración como rentas del suelo sin hacerse cargo de los costos en que incurre, sea por agotamiento de las infraestructuras en las que se apoya, sea por el descuido en generar nuevos soportes y sin afrontar seriamente la puesta en valor de la máquina productiva urbana, colocando los edificios y los usos oportunos en los lugares adecuados. Sobre antiguos caminos y acequias huertanos y sobre los mismos parcelarios agrícolas se apoyan todavía muchos crecimientos de la periferia granadina, aunque disminuyendo su eficiencia por las frecuentes rupturas de continuidad y la desestructuración progresiva de lo que hasta ahora han sido sistemas de servicios capilares pero consistentes y capaces.

A este despilfarro económico que supone, a medio y largo plazo, perseguir los máximos beneficios inmediatos, hemos de añadirle el carácter banal y falto de vigor, de belleza y de utilidad, de la mayor parte de nuestras fábricas urbanas, amontonamientos sin emoción alguna de ladrillos y asfalto, refractarias a los avances técnicos y culturales de la reflexión urbanística arquitectónica del último siglo.

Este irreflexivo y mecánico proceso se produce en un espacio enormemente valorado por esfuerzos e inversiones históricas y también con un grandísimo potencial futuro que si supiéramos entender, no tardaríamos en movilizar, encontrando los criterios y los objetivos que guiasen los proyectos de intervención urbanística adecuados.

Si presenta algún rasgo de sobresaliente singularidad la aglomeración urbana de Granada es el altísimo grado de cohesión de sus diferentes núcleos urbanos, resultado, en gran medida, de la referida red de tranvías que han ligado Granada a su huerta; cuando otras ciudades hablan de su área metropolitana están refiriéndose a articulaciones urbanas de núcleos distantes del núcleo central una veintena de Kms. y a sistemas multifocales de actividad económica. La aglomeración granadina a finales del S. XX tiene 1/3 de su población en un anillo de villas que distan del centro entre 5 y 10 Kms. solamente, y del 1,2 Millones de viajes diarios que se realizan en el A.M, solamente una tercera parte se realizan dentro de la ciudad central, que tiene una altísima densidad de más de 150 habitantes por hectárea que es, por hacer alguna comparación llamativa, 2 veces la de Madrid, 3 veces la de Bruselas o 7 la de Hamburgo. Ciudades como Málaga y Murcia, por hablar de ciudades vecinas, tienen en su entorno, a mayor distancia que los municipios del área granadina, barriadas de la ciudad central, cuando Granada está cercada por villas con rango municipal y autonomía administrativa. Es oportuno señalar cómo el proceso de crecimiento metropolitano de las dos primeras ciudades españolas, Madrid y Barcelona, sea asentó a principios de siglo sobre procesos administrativos de anexión de los municipios próximos para, así, hacer posible el acuerdo de las extensiones de la ciudad central con la singularidad de aquellos núcleos periféricos que habían estado hasta entonces experimentando un crecimiento de sustitución de la ciudad central amurallada. Y si aquellas villas hubieran seguido protagonizando el crecimiento, ni se hubieran podido producir los ensanches como episodio de crecimiento global y unitario de la metrópoli, ni aquellos crecimientos multifocalizados hubiesen podido tener el carácter y la escala requerido por el fenómeno metropolitano.

El problema metropolitano pasa, ya en el siglo XX, en las grandes ciudades europeas, de ser un problema de organización y potenciación del crecimiento de las aglomeraciones urbanas, a otro de descentralización del crecimiento, primero de los empleos industriales —Londres, 1940—, después del empleo terciario, —París, 1960—, evitando así los costes de la congestión y las deseconomías de la aglomeración. La segunda mitad del S. XX ha mostrado, sin embargo, el incontenible atractivo, para las actividades económicas, de la ciudad central, aunque también el cambio de escala de las operaciones y la utilidad metropolitana de las periferias, siempre que los proyectos y el planeamiento que los atienden y organizan sean conscientes de la dimensión espacial metropolitana. Las ideas de la ciudad-región, de los centros direccionales, de las centralidades difusas... han constituido intentos sucesivos de construir una teoría capaz de afrontar adecuadamente la planificación del hecho metropolitano frente a las simples respuestas funcionales en el ámbito de los transportes o de la zonificación.

Episodios como el de la ubicación del Campus de la Salud han cogido a la aglomeración granadina desprevenida, en el plano teórico y organizativo, para aprovechar sin titubeos lo que pudo ser una oportunidad irreplicable de resolver los problemas de la nueva escala metropolitana. Pocos hechos urbanos como una nueva y potente dotación universitaria tienen la capacidad de hacer Área Metropolitana, sea colocándose en el centro o en la periferia, pero desde un desenclave de múltiples energías técnicas y políticas. Sin embargo, el tiempo va creando desencanto y éste va poniendo angustia e impaciencia en el lugar de la reflexión y del proyecto de las oportunidades múltiples que abre aquella dotación. Por un lado se lucha por la Universidad de la Salud, por otro por el Área metropolitana, por otro por el Plan de Ordenación de Granada... Diversos aspectos del mismo problema, de un fenómeno rigurosamente unitario, sin ningún ajuste global entre ellos, y lo que es peor, sin que emerja —sino todo lo contrario— la conciencia de que esta situación es sumamente delicada.

El Campus de la Salud que tomamos aquí como pretexto, podría ser, de todas formas, una iniciativa que cambiase de perfil o bajase el nivel de ambición inicialmente pretendido, la enfrentarse a la realidad; pero la lección debería quedar aprendida en sus rasgos más característicos: Primero, que es positivo hacer proyectos de futuro en la periferia metropolitana donde entre las autopistas, los hipermercados, los recintos feriales, los almacenes de chatarra, los desarrollos residenciales, los secaderos de tabaco, los ricos cultivos de maíz, tabaco y habas, las acequias y los caminos rurales..., se han de salvaguardar lugares vacíos para las generaciones futuras pero también hemos de construir elementos arquitectónicos e infraestructuras que, conviviendo con ese aparente desorden, muestran con la mayor dignidad posible y paisaje de finales del XX, por desolado que aparezca. Segundo, que inventemos los nuevos criterios de intervención y de salvaguarda en estos lugares, aparentemente faltos de identidad y de carácter porque no pueden ser exclusivamente aquellos criterios tomados de la intervención en la ciudad central, los de redención de déficits,

los de monumentalización, de reordenación de lo caótico, los que determinen aquel paisaje, donde se han de desarrollar la actividades de los próximos 15, 20 ó 30 años, que hoy sería ridículo intentar dibujar con nitidez. Así, los valores positivos de la dispersión, de la difusión, de la flexibilidad, de la indeterminación, de la diversidad, de la improvisación, han de ser explorados frente a las certidumbres, la articulación, el orden..., frente a los valores que se atribuyen al planeamiento en sus aceptación más común.

Una última nota, cerrando esta reflexión, apuntaría a la escasa energía con que parece que se estén afrontando los problemas de la Granada metropolitana. En el diagnóstico de los fenómenos y, sobre todo, en la elaboración de estrategias para hacerles frente, se pueden constatar las menguadas fuerzas de nuestro sistema político-administrativo-técnico para articular, potenciar y canalizar los procesos de base local; la creación del gobierno autonómico que pretendió este acercamiento entre decisiones y territorio, no ha tenido éxito en acelerar la descentralización y la articulación sino que parece más bien que haya necesitado, para su propio fortalecimiento, drenar energías del ámbito local —sea éste ayuntamiento, comarca, subregión o provincias— y fomentar los procesos de jerarquización y dependencia, dominando siempre, en los procesos de gobierno territorial, el flujo de control, de arriba abajo sobre el de análisis y propuesta, de abajo arriba. Algunas veces, justo es decirlo, para corregir estrategias locales poco ejemplares. Cabe, en este sentido, explorar dónde están las causas, las responsabilidades, de esta pérdida de sentido de lo local, en qué sectores o grupos de poder, porque en la superación de éste problema se podrán fundar dinámicas de progreso importantes. A los gobiernos metropolitanos, en el mundo, y también en España, se les ha hecho la vida imposible —sobre todo en la era reciente neoliberal— entre la presión y la resistencia de los poderes municipal y estatal o autonómico y se han buscado soluciones ligeras o débiles, menos comprometedoras para el *status quo*. Pero las fórmulas de cooperación que están surgiendo, con enorme dificultad —respecto a ciertos servicios como el agua y el transporte— sólo pueden atenuar la necesidad de los gobiernos metropolitanos, allá donde las Administraciones que confluyen hacen una decidida y generosa apuesta metropolitana y mantienen abiertas mesas de diálogo y concertación también en cuestiones de ordenación urbanística, sin cuya adecuada resolución no pueden distribuirse los servicios.

José Luis Gómez Ordóñez

Párrafos extraídos de su artículo “Granada perdió el tranvía”. 1998

territorializar el plan

Luis Miguel Valenzuela Montes

Si el Planeamiento es supuestamente un instrumento de construcción y promoción de la “territorialidad” está podría ser entendida como la aspiración de construir la identidad de un contexto, la cohesión ciudadana y un modelo de gobernanza. En consecuencia, el planeamiento de las últimas décadas todavía vigente precisa de una gran evolución hacia nuevos “zonning” que consideren procesos, escalas y flujos con un carácter paisajístico, supramunicipal y ciudadano. Las clasificaciones de suelo de los municipios del área metropolitana evidencian un mosaico fragmentario que reproduce lógicas alejadas de las prioridades de la “territorialidad”. El contexto de La Vega como recurso multifuncional y ámbito multiescalar tendría que ser el núcleo inspirador de un planeamiento apoyado en directrices de “territorialización” de cada proyecto municipal. Son muchos los corredores, los recursos y los colectivos que necesariamente demandan un proyecto metropolitano basado en un contrato-programa

que co-responsabilice a municipios, ONGs, asociaciones, empresarios, administraciones, mancomunidades, etc., con una representatividad operativa que defina la agenda del planeamiento, o sea, la identidad y la cohesión territorial a la que éste debe atender. La participación, la contabilidad de los recursos, la gestión del paisaje, la innovación local, la revalorización del patrimonio, o la cadena de valor de la economía local son ejes de la “territorialidad” escasamente atendidos por el planeamiento, que plantean el reto de una revisión profunda del concepto y métodos tradicionales de la cultura de producir planes municipales.

Los fundamentos para territorializar el plan son esencialmente los del proyecto local basado en la vocación de la identidad (Magnaghi, 2000) mediante instrumentos (Modelo Slot; véase Dematteis y Governa, 2005) que declinen y ponga en práctica la idea de “Territorialidad” (Raffestin, 1977).

coherencia y multiescalaridad

C.E.

El vigente Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG), planeamiento subregional que trata de aportar unidad territorial a los planes municipales, se aleja mucho de la figura de un plan director que ofrezca estrategias para dar coherencia al territorio: podría decirse de él que adolece de rigidez y uniescalaridad —manchas y rayas a

vista de pájaro—, así como de la falta de mecanismos de control sobre su cumplimiento, incidencia real y sobre los desequilibrios que él mismo va generando en el territorio, en contradicción con sus propios objetivos, surgidas estas contradicciones, quizás, por la dificultad de concertar la soberanía municipal y el papel tutelar de la Junta de Andalucía.

C.3 Granada Norte, 2010: Ortofoto

Fuente: Google Earth.

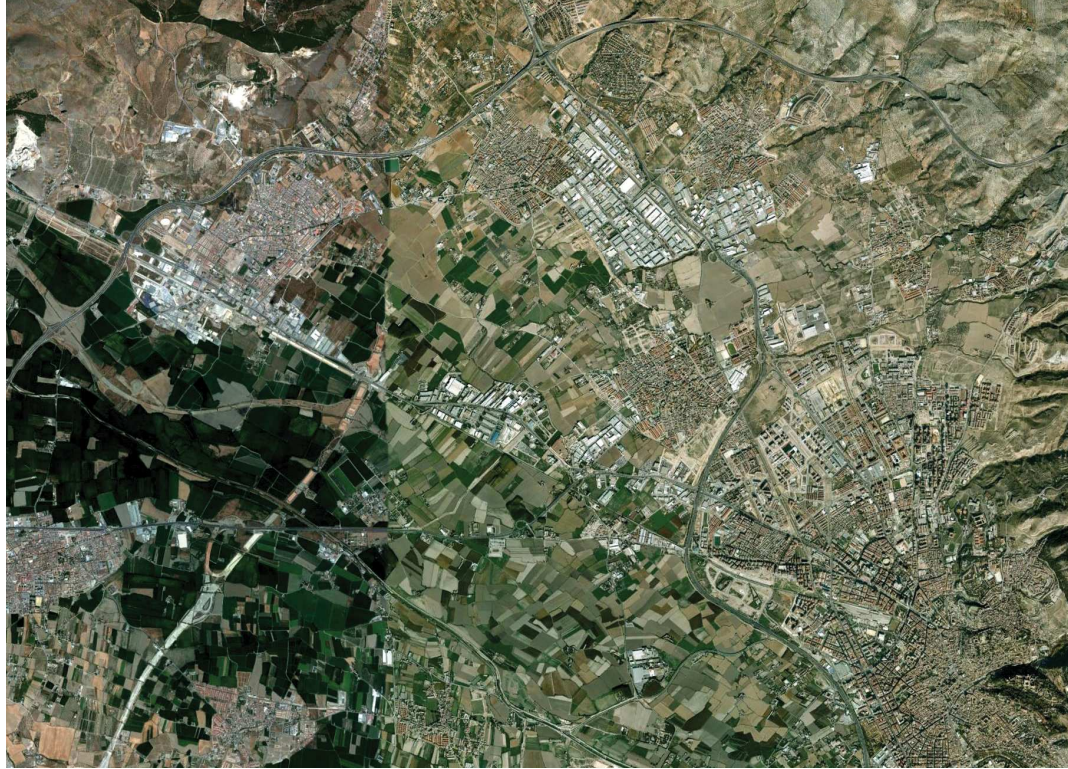
C.4 Usos del suelo según planeamientos municipales vigentes en 2010.

Elaboración propia. Fuentes: PGOU de Albolote, Alfacar, Granada, Peligros, Viznar, NN.SS. de Atarfe, Maracena, Peligros, Jun.



2 km

C.3



C.4

Urbano y urbanizable:

-  zonas verdes
-  industrial
-  mixto
-  residencial
-  equipamientos



Ejemplos de esas contradicciones pueden encontrarse entre su objetivo 1.3 “Proteger el paisaje de la Aglomeración” y el trazado de VAUs ejecutadas como vías rápidas que segmentan el territorio, sobre terrenos que, según el propio plan, son de excepcional valor productivo. La constante reubicación de proyectos y construcciones ilegales en la vega son también ejemplos de la ambigüedad de un plan cuyas directrices sólo son “vinculantes en cuanto a sus fines, de tal forma que las Administraciones a las que corresponda su aplicación establezcan las medidas concretas para su consecución” (LOUA).

Frente a esta forma de planificación territorial cabe pensar en un planeamiento subregional coherente y multiescalar que señale áreas de interés para el conjunto de la aglomeración, para las que se enunciasen objetivos y estrategias concretas a desarrollar mediante Planes de Ordenación Intermunicipal (POI), se definiese áreas de gestión por Consorcio y la creación de un órgano de control metropolitano que facilitase su cumplimiento por parte de los municipios y lo convirtiese en un documento vivo, capaz de asumir cambios, corregir errores y responder

a nuevas necesidades y circunstancias tanto por la vía del planeamiento, como por el control de lo ejecutado.

Fuera de nuestro territorio encontramos alternativas a esta forma de planificar y de ejecutar. En La Habana, el Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital (GDIC) creó la Maqueta de La Habana, que nació como un elemento de verificación y planificación, consistente en una maqueta a escala 1:1000 en la que se insertan las maquetas de proyectos para que el grupo pueda evaluar su impacto y su adecuación, siendo un documento vivo. En Francia el SCOT de la Aglomeración Urbana de Lyon, dividido en tres documentos, realiza un diagnóstico general del territorio en el primero de ellos (*Rapport de Présentation*), establece las grandes líneas estratégicas elegidas para regir el desarrollo de la aglomeración en los próximos 20 años tras su redacción —de ahí su lema Lyon 2030— y los proyectos territoriales en las que estas se apoyarán, (*Projet d'Aménagement et de Développement Durable*) y establece orientaciones generales y un plan de etapas en el tercero de ellos (*Document d'Orientations Générale*).

Sobre la planificación territorial en Andalucía y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada

Alejandro Grindlay

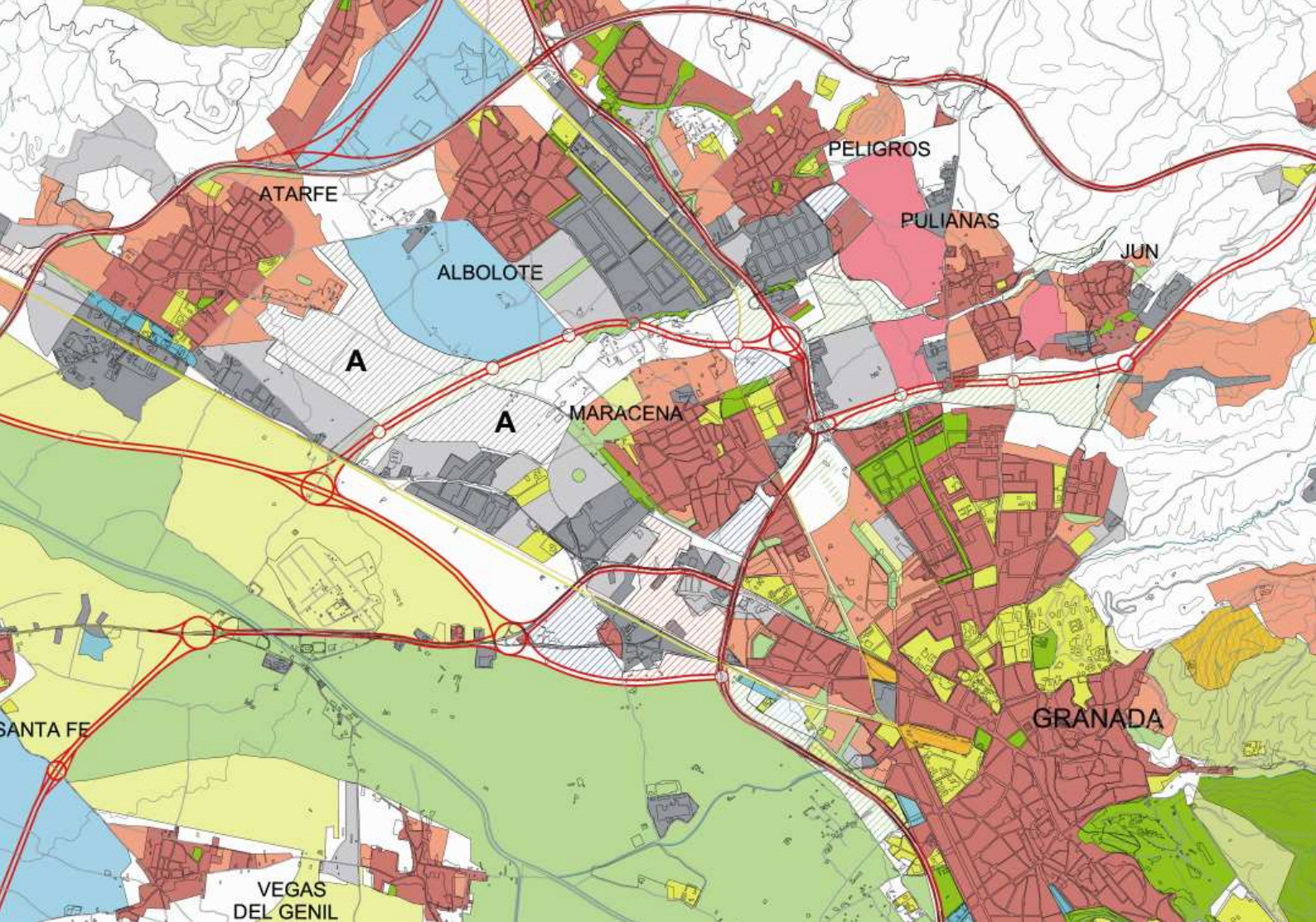
En el marco de la tradición urbanística —acepción comprensiva de la actividad de todo aquello que de diversas maneras participa en la transformación del espacio (Gabellini, 2011)—, la Ordenación Territorial se va a configurar, en las últimas décadas del siglo XX, como la función pública responsable

de la acción y el resultado de ordenar el territorio. Constituyéndose como una propuesta integral y global, que intenta abarcar todas las planificaciones y actuaciones posibles de las distintas administraciones públicas en el territorio.

C.5 Usos del suelo según POTAUG



3 km



SUELO URBANO

- RESIDENCIAL
- INDUSTRIAL
- TERCIARIO
- EQUIPAMIENTO
- ZONAS VERDES
- TRANSPORTES
- INFRAESTRUCTURAS URBANAS

SUELO URBANIZABLE

- RESIDENCIAL
- INDUSTRIAL
- TERCIARIO
- EQUIPAMIENTO
- ZONAS VERDES
- TRANSPORTES

- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E INCLUIDO EN LOS PARQUES NACIONAL/NATURAL DE SIERRA NEVADA
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E INCLUIDO EN EL PARQUE NATURAL DE SIERRA DE HUETOR
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES E INCLUIDO EN EL PARQUE PERIURBANO DE LA DEHESA DEL GENERALIFE
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES CON EXCEPCIONALES VALORES DE CARACTER ECOLOGICO-AMBIENTAL
- SUELO AFECTADO AL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES CON EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO

ZONAS PROTEGIDAS POR SUS VALORES PRODUCTIVOS

- ZONAS DE EXCEPCIONAL VALOR PRODUCTIVO, Artículo 3.25
- ZONAS DE ALTO VALOR PRODUCTIVO, Artículo 3.36
- ZONAS DE MEDIO VALOR PRODUCTIVO, Artículo 3.37

ZONAS INCLUIDAS EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

- PARQUES NACIONAL/NATURAL DE SIERRA NEVADA, Artículo 3.20

En nuestro país coincidirá el desarrollo de esta función como disciplina, impulsada desde el documento fundacional de la *Carta Europea de Ordenación del Territorio* (1983), con la profunda transformación política que instauró la democracia, marco imprescindible para su implantación.

Esta función pública se desarrollará en todos los niveles de las administraciones territoriales, por medio de diferentes instrumentos, según el ámbito espacial y las acciones requeridas —políticas, leyes, estrategias, agendas, planes, directrices, programas, proyectos, informes, etc. No obstante, en el nuevo estado democrático, la Ordenación Territorial será una competencia transferida a las nuevas comunidades autónomas, completamente ligada a su política y a su organización territorial, y muy relevante para la conformación del desarrollo de su identidad y autoafirmación regional.

Así, desde los ochenta, se ha producido en todas las comunidades autónomas un amplio desarrollo legislativo en esta materia, tratando de conformar un sistema de planeamiento urbanístico-territorial integrado. A pesar de la diversidad existente, la legislación autonómica ha definido un esquema común de instrumentos referidos a tres tipos principales de ámbitos: por un lado, las escalas regional y subregional y, por otro, para regular la intervención sectorial. En todos ellos los instrumentos fundamentales serán los distintos planes de ordenación territorial, o territorial-sectorial. Tal será el caso de Cataluña, que será un referente desde su Plan Territorial General de 1995, y sus Planes Territoriales Parciales y territoriales-sectoriales, así mismo, la coordinación de la ordenación urbanística de un territorio de alcance supra-

municipal, de acuerdo a aquellos, se realizará mediante los Planes Directores Urbanísticos (PDU). Como reconocía J. Esteban (2011), el planeamiento territorial con voluntad propositiva va a constituir “una referencia necesaria e inexcusable para el planeamiento de ordenación urbanística municipal”.

Los principios de política territorial serán ampliamente consensuados y definidos a nivel europeo en la *Estrategia Territorial Europea* (1999), que va a tener un amplio eco en la política territorial autonómica y en el desarrollo de sus instrumentos.

En Andalucía, al igual que en otras CC.AA., existe una práctica ya consolidada en esta materia. Así, desde la Ley de Ordenación del Territorio de 1994, pasando por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de 2006, hasta hoy ha habido un amplio desarrollo de Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, con 17 aprobados y otros 5 en tramitación, que cubren el 36% de la superficie y afectan al 78% de la población andaluza. Entre otras cosas, estos han supuesto un avance en la coordinación de la planificación urbanística municipal, en la decidida protección de los espacios libres metropolitanos, y en el desarrollo de las infraestructuras supramunicipales; sin embargo, estos han carecido de carácter estratégico y de suficientes propuestas de intervención, así como de organismos de cooperación interadministrativa o de gestión de los mismos.

De esta serie de planes subregionales de Ordenación del Territorio, el primero en aprobarse fue el del complejo ámbito territorial de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUGR), en 1999, formado

por 31 municipios en torno al de la capital provincial. Un espacio de intensas dinámicas territoriales, y cuyo ámbito libre central, la valiosa vega granadina, estaba sometida a fuertes presiones urbanizadoras en todo su perímetro.

Desde su aprobación se ha continuado dando un intenso desarrollo de múltiples actuaciones, muchas de ellas en sus márgenes y al margen de sus determinaciones, como grandes áreas empresariales e industriales y centros comerciales, todas ellas afectando profundamente a la movilidad metropolitana.

La definición del sistema de infraestructuras de transporte fue, en su momento, una mera adición de diferentes intervenciones previstas por las distintas administraciones sectoriales. Desde la autonómica destacar la serie de Vías de la Aglomeración Urbana, interconectando todo el sistema urbano, y apenas actualmente desarrolladas (como el Distribuidor Norte, o VAU02 y VAU06, parcialmente concluido, o el Distribuidor Sur, o VAU08, actualmente solo en proyecto); igualmente destacar su apuesta por el transporte público, que tendrá su actuación más relevante en el Metro Ligero que discurrirá por su eje central Norte-Sur enlazando Albolote y Armilla, pero que tendrá posteriores modificaciones en el trazado considerado, y en la constitución y desarrollo del Consorcio Metropolitano de Transportes. Desde la administración estatal, se plasmará el nuevo trazado de la Variante exterior de Granada, o 2ª Circunvalación, de acuerdo al Estu-

dio Informativo en ese momento existente, compartiendo un tramo con la A-92, con un enlace hacia el Aeropuerto, y respetando así la Vega del Genil. Sin embargo, una modificación posterior del mismo va a dar lugar a un desarrollo viario que, constituyendo una falta de integración territorial-sectorial, pasará por áreas industriales en desarrollo del municipio de Atarfe y afectará al mismo centro de la Vega protegida por el Plan, para inducir en ella una mayor presión para su transformación en el futuro.

La incapacidad del POTAUGR de controlar los desarrollos en la Vega de Granada, motivará la promoción de un nuevo instrumento de protección de carácter urbanístico, el Plan Especial de Ordenación, actualmente en redacción. Mostrándose la necesidad, para la coordinación de la ordenación urbanística, de un nivel intermedio entre el planeamiento territorial y el municipal, tal como los PDU catalanes. Este sin embargo no va a considerar inicialmente a la futura Área Logística de Granada, promovida por la misma administración como actuación de interés autonómico. Todo ello revela la carencia de coordinación entre administraciones, y también dentro de las mismas, con relación a sus desarrollos territoriales.

A pesar de estas experiencias, ante la gran complejidad territorial y la dificultad de los intentos de establecer un cierto orden espacial, los retos de la Ordenación y Planificación Territorial serán siempre crecientes, e invariablemente será una tarea incompleta e inacabada.

diagnosis, objetivos
y estrategias





accesibilidad y visibilidad territorial



colapso de tráfico mo-

torizado



contaminación fluvial



crecimiento

extensivo y voraz



desequilibrio norte-sur

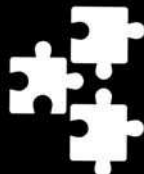


espacios ocio-recreativos



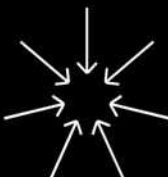
fragmen-

tación e incoherencia territorial



grandes centros atractores

plurimunicipales



industrias en decadencia



lugar de

nadie



modelo territorial radiocéntrico



patrimonio urbano

descentralizado



patrimonio rural



pervivencia de

prácticas agroganaderas



sistema de transporte público defi-

ciente



reforma del sistema ferroviario



universi-

dad motor socio-económico



valores ecopaisajísticos



problemas

Fragmentación e incoherencia territorial.

Impide el entendimiento del lugar como un conjunto cohesionado: su imagen es la de una amalgama de piezas yuxtapuestas, en muchos casos amuralladas, ajenas unas respecto a otras a pesar de su proximidad espacial.

Las causas de este fenómeno son múltiples, pero entre ellas destaca la falta de acuerdo y cooperación entre los diversas figuras administrativas que intervienen en la gestión del territorio, gobernado en función de unos límites administrativos (figura D.3, página 78) que dificultan la visión de conjunto y el emprendimiento de proyectos comunes a varios municipios —no necesariamente a todos—, como podría ser, por ejemplo, la renaturalización y puesta en valor de los arroyos Juncaril y Barranquillo.

El planeamiento subregional existente, en este caso el POTAUG, que podría aportar una mayor coherencia al territorio, es poco ambicioso en este sentido y desaprovecha, entre otras, la oportunidad de fortalecer la relación entre núcleos mediante una puesta en valor del sistema de espacios libres que los

conectan. El dibujo de este sistema como un plano de manchas residuales —el negativo resultante de lo construido y lo programado como urbanizable por los distintos planeamientos municipales— es sintomático de la falta de estrategias e ideas para este territorio (figura D.4, página 78).

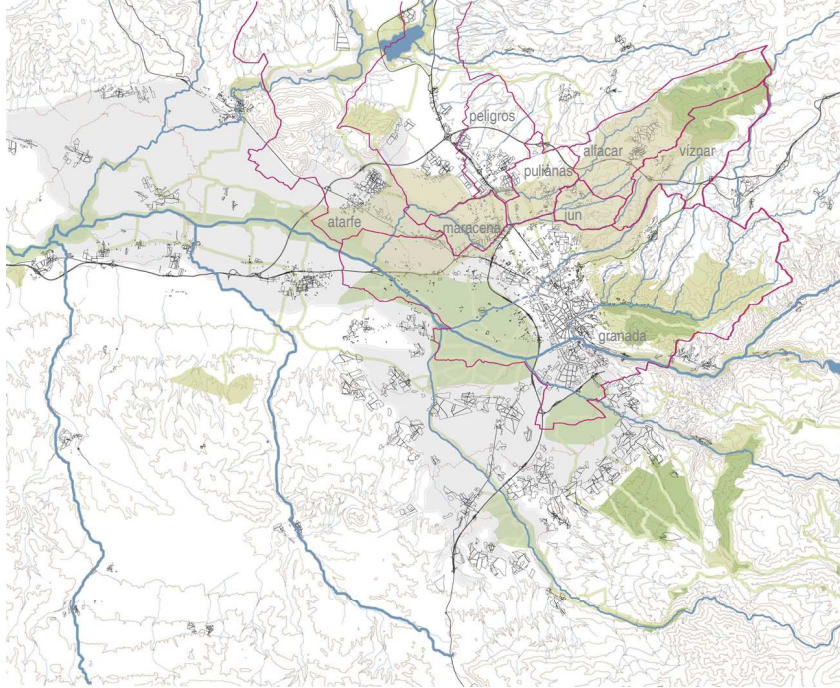
La proyección de una nueva vía rápida de comunicación territorial, la VAU Norte, concéntrica e interior respecto a la A-92, sobre el corredor ecopaisajístico del arroyo Juncaril no incluido en el sistema de espacios libres del POTAUG (figura D.5, página 79), es más que un síntoma de la falta de estrategias e ideas: es una dificultad añadida al aprovechamiento de las oportunidades que tal hito geográfico ofrece como referencia central y vertebradora de este territorio.

Crecimiento voraz y extensivo. Predominan las formas de baja densidad y los tejidos monofuncionales —polígonos industriales, comerciales o residenciales. Esta forma de crecimiento ha generado kilómetros de bordes urbanos configurados de manera rígida y simplista, poco favorecedora de relaciones ricas entre lo urbano y lo rural, perímetros efímeros de un entorno agrícola cada vez más deslocalizado y puertas abiertas a la continuación de un crecimiento ilimitado (figura D.6, página 79).

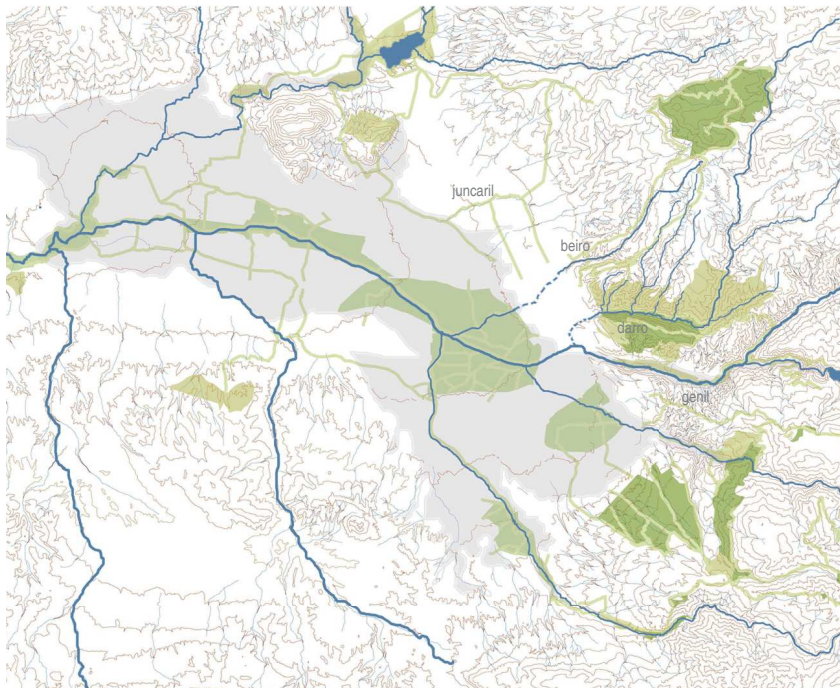
D.1 (páginas 74-75). Sierra Elvira.

Fotografía de Marja Skotheim Folde

D.2 (página 76). Problemas y oportunidades en Granada Metropolitana Norte



D.3



D.4

D.3 Límites administrativos

D.4. Sistema de espacios libres propuesto por el POTAUG

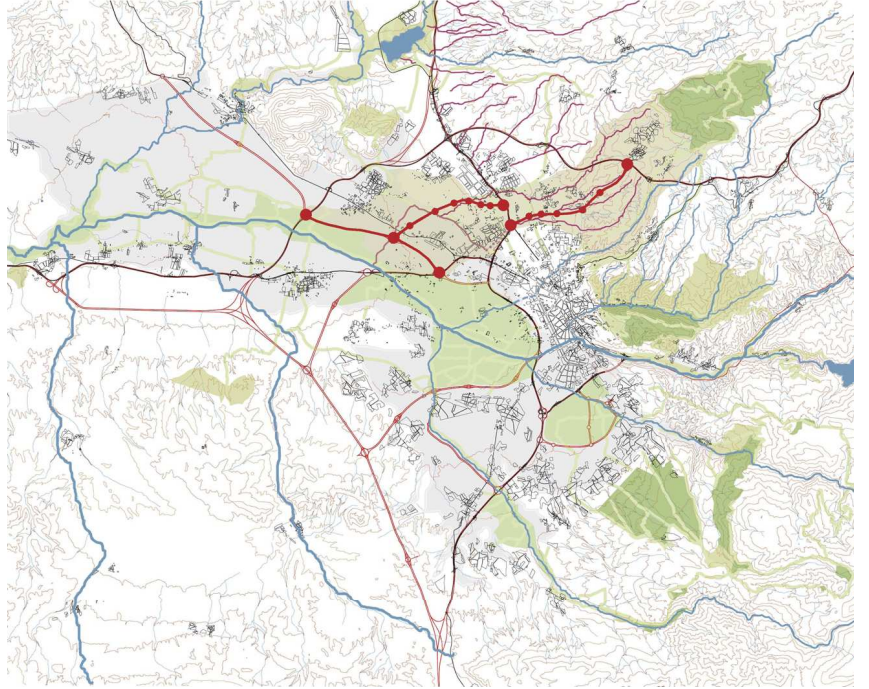
D.5 Infraestructura prevista en el POTAUG

D.6 Bordes urbanos

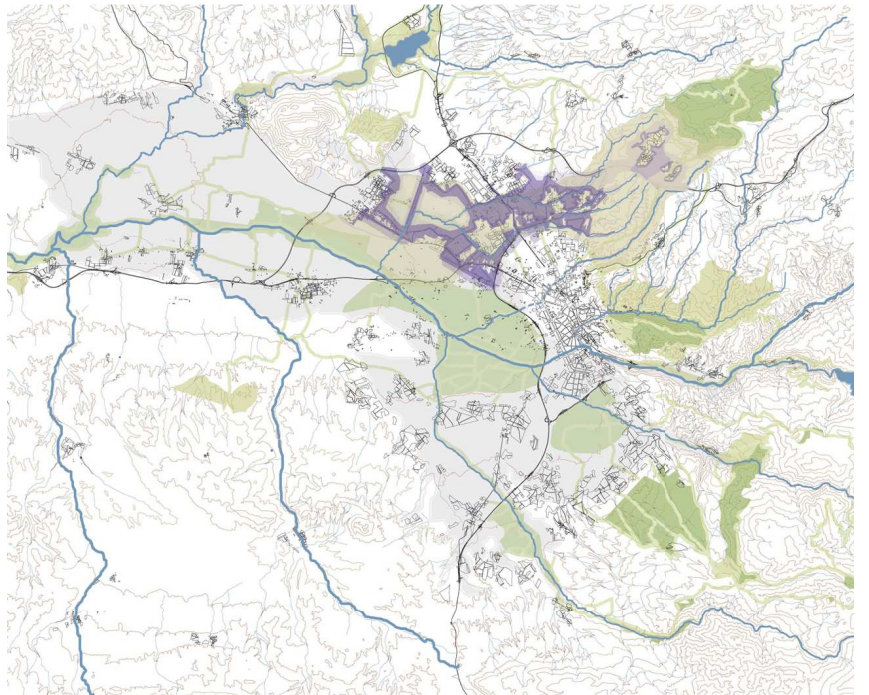
Elaboración propia. Fuente: POTAUG



10 km



D.5



D.6

Lugar de nadie. Anónimo y poco valorado. Esta condición favorece su abandono ante amenazas como el consumo de suelo desmedido y la construcción de infraestructuras que crean barreras entre los diferentes núcleos que lo componen.

Modelo territorial radiocéntrico. La ciudad de Granada ocupa el centro del sistema y los núcleos de su entorno gravitan a su alrededor, siendo poco frecuentes las relaciones urbanas entre núcleos periféricos.

Colapso del tráfico motorizado. Pérdida de calidad de vida; lugar inhóspito, no apto para otros modos de movilidad. Las principales causas de este colapso se encuentran en fenómenos asociados a las vías rápidas A-92 y A-44, que conforman los ejes principales de la estructura viaria de este territorio (figura D.8, página 82):

1. Inadecuado diseño de algunos nudos.
2. Inexistencia de conexiones metropolitanas entre núcleos a un lado y otro de la A-44 sin relación con esta vía rápida: en cualquier modo de transporte es obligado penetrar en algún nudo de esta carretera.
3. Inexistencia de una vía alternativa a la A-44 apta para la conexión motorizada entre Peligros y Granada.

4. Proliferación de tejidos residenciales, industriales y terciarios a los que sólo es posible el acceso en modos motorizados.

Sistema de transporte público deficiente. (figura D.9, página 83). Contribuye al modelo radiocéntrico por la ausencia de líneas directas entre núcleos periféricos. Asimismo, contribuye al colapso de la A-44: por una parte, no es una alternativa eficiente respecto al transporte privado; por otra, todas las líneas salvo el metropolitano poseen un tramo que discurre por esta vía rápida, existiendo ciertos servicios redundantes que parten del centro de Granada, la atraviesan y penetran en la A-44 para llegar a zonas muy próximas entre sí, como Peligros, el Polígono de Asegra y la urbanización Monte Luz.

Desequilibrio norte-sur (figura D.10). Clara concentración de equipamientos y servicios relacionados con la innovación y las nuevas tecnologías en el área metropolitana sur, encaminada a su consolidación como área de cultura y ciencia, en virtud de la suma de referentes tales como el Parque de las Ciencias, el Parque Tecnológico de la Salud o el Museo de la Memoria Histórica de Andalucía, mientras que en el norte predominan polígonos industriales y comerciales, que caracterizan a la zona como lugar de mercancías, **industrias obsoletas y contaminación de cauces fluviales.**

D.7 Trazas transversales a la A-44: conexiones perdidas y principales arroyos

Fuente: Montalbán Navas, Ana. Regeneración urbana en *Granada Norte* (PFC) a partir de Mapa topográfico de la zona de Atarfe, Albolote, Peligros, Pulianas, Maracena, Granada y Purchil (Archivo Municipal de Granada)









2 km





D.8 fenómenos asociados a las vías rápidas





-  nudos habitualmente colapsados en hora punta
-  tramos habitualmente colapsados en hora punta
-  conexiones transversales perdidas tras la construcción de la A-44
-  tramas aisladas
-  crecimiento residencial previsto según planeamientos urbanos vigentes
-  crecimiento terciario previsto según planeamientos urbanos vigentes










5 km



D.9 actual red de transporte público





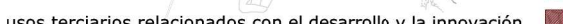
-  Estación de autobuses
-  Estación de trenes (AVE) metropolitano
-  Línea 1 (en construcción)
-  Línea 2 (en proyecto)

autobuses interurbanos

- | | |
|--|---|
|  Puerta Elvira - Huelma |  C. Universitarios - Albolote |
|  Puerta Elvira - Calicasas |  Puerta Elvira - Maracena |
|  Puerta Elvira - Atarfe |  Puerta Elvira - Pulianas |
|  Puerta Elvira - Asegra - Vista Alegre |  Puerta Elvira - Güevéjar |
|  Puerta Elvira - Monteluz |  Puerta Elvira - Jun |
|  Puerta Elvira - Asegra - Peligros |  Puerta Elvira - Jun - Alfacar |



D.10 distribución de las principales actividades terciarias en la periferia

-  industria
-  grandes superficies comerciales
-  zonas verdes periféricas
-  centros de educación primaria y/o secundaria
-  usos terciarios relacionados con el desarrollo y la innovación

oportunidades

Pervivencia de prácticas agrarias. En este entorno masivamente urbanizado, la pervivencia de suelo con actividad agrícola y ganadera representa una fuerza capaz de responder, aunque sólo sea en cierta medida, a las necesidades del ecosistema urbano al que pertenece: producción de alimentos y oxígeno, retención de agua y consiguiente reposición del acuífero del que se abastece, reducción del riesgo de inundaciones, lugares para el silencio y la calma... Estas prácticas agrarias son también una fuente de trabajo que fijan, e incluso atraen, población a núcleos pequeños que, pasado el auge de la expansión urbanística, podrían verse inmersos en procesos de despoblación.

A pesar de que en la zona de la Vega Norte el suelo agrario se encuentra ya muy fragmentado y amenazado por el continuo urbano, su pervivencia es un punto de partida no sólo para su conservación, sino para su puesta en valor, su fortalecimiento e incluso para la recuperación de suelos destinados al uso agrario.

Patrimonio rural. Directamente relacionado con el punto anterior, deben incluirse en él tanto elementos materiales —acequias, secaderos, caserías, ingenios, molinos, caminos...— como inmateriales —técnicas, conocimientos, leyendas... Representa un triple valor:

- Define y refuerza la identidad de quienes habitan este territorio.

- Es una herramienta para el conocimiento del medio: un mapa a escala real por el que pasear para aprender.

- Es un atractivo para un turismo interesado en lo rural, en la geografía y/o en el descubrimiento de una imagen de Granada más amplia y compleja.

Valores ecopaisajísticos. Ligados con los dos anteriores, tanto lo agrario como lo natural —sierra, valles, arroyos, bosques y sotobosques, alamedas...— contribuyen al equilibrio ecológico del territorio en su conjunto, generando además paisajes de gran atractivo turístico y utilidad educativa.

Actividades ocio-recreativas al aire libre. Directamente relacionadas con el turismo y, sobre todo, con la calidad de vida que un territorio es capaz de ofrecer a sus habitantes.

Por una parte destaca la notable existencia de actividad cinética a lo largo de sendas y caminos —senderismo, ciclismo, caminatas solitarias o en grupo, paseos a caballo...—, lo cual pone de manifiesto la importancia de estas redes no asfaltadas como soporte de este territorio, su necesidad de conservación y de mejora, especialmente en cuanto a tramos perdidos se refiere.

Por otra parte merece especial atención la concentración de estas actividades en torno al enclave del Embalse Cubillas, que destaca también como pulmón verde del área metropolitana. En él se ubican instalaciones tales como campings, merenderos, club náutico universitario y club de tiro, además de una residencia de ancianos. La mejora de las instalaciones situadas en él, de su imagen como

espacio verde y abierto y de su acceso en transporte público lo harían consolidarse como un cercano contrapunto a la ciudad propiamente dicha: un parque recreativo a pocos minutos del centro.

Grandes centros atractores plurimunicipales. Destacan entre ellos polígonos industriales y/o comerciales como Juncaril, Asegra y el Parque Comercial Kinépolis. Hoy día su calidad urbana es muy dudosa debido a cuestiones tales como la nula diversidad de usos y tipologías, la omnipresencia del automóvil, la falta de amabilidad de sus espacios libres, el aislamiento respecto a otras realidades urbanas y la simplicidad de sus bordes, que definen el contacto con lo rural o con lo residencial como líneas duras e inquebrantables. Sin embargo, a pesar de estos problemas, son centralidades plurimunicipales que actúan ya como referentes en el territorio, en torno a los cuales giran energías que pueden ser redirigidas y reformuladas para conseguir transformaciones puntuales que tiendan hacia un sistema territorial menos jerarquizado y centrodependiente, e incluso a la germinación de proyectos de mejora en los barrios adyacentes.

Patrimonio urbano descentralizado. Los antiguos núcleos rurales en torno a la capital cuentan con abundante patrimonio urbano, testimonio de su identidad antes de su transformación en conurbados. Estas plazas, iglesias, fábricas o torres son una oportunidad para poner en valor la identidad propia de estos núcleos, reforzando su atractivo como enclaves de interés histórico y turístico, contribuyendo también con ello

a la transformación del territorio metropolitano en una red menos centralizada.

Accesibilidad y visibilidad territorial.

La ubicación de la intersección entre las autovías A-92 (Sevilla-Levante) y A-44 (Madrid-Motril) y de la estación de trenes en este cuadrante metropolitano favorecen la ubicación aquí de usos que incidan en la activación de la economía, tales como industrias innovadoras, oficinas, centros de investigación, centros de transformación de materias primas producidos en sus tierras de cultivo, salas de congresos, hoteles...

Reforma del sistema ferroviario. La desmantelación del tramo de vía ferroviaria entre Albolote y Granada es una oportunidad para reconvertir esta vía en una calle metropolitana, poniendo fin a la barrera histórica que esta infraestructura ha creado entre barrios y núcleos limítrofes.

Universidad como motor socio-económico. En este distrito metropolitano se localizan campus y centros universitarios que constituyen nodos de actividad e intercambio; si embargo, muchos de ellos se han formalizado ajenos al entorno en el que se ubican. Situar cerca de ellos de nuevas fórmulas de residencia para estudiantes e investigadores y viveros empresariales universitarios, junto con pequeñas reformas para la apertura e integración de sus espacios comunes en el tejido del espacio público de la ciudad puede constituir un revulsivo para este territorio, desfavorecido respecto al sector sur, en el que actualmente se concentran empresas relacionadas con las innovación tecnológica, el emprendimiento y la cultura.

objetivos y estrategias

José Luis Gómez Ordóñez

objetivos

El tiempo de los proyectos. Un plan para un territorio implica una consideración temporal múltiple. Pretende orientar deseos y posibilidades a largo plazo —...dentro de un tiempo aquí habrá un parque, la ciudad se extenderá por aquella soleada ladera...—, pero también debe incluir acciones a medio y corto plazo. Que el futuro esté teñido de lógica incertidumbre no debe restarle firmeza al propósito de hacerlo posible, mientras los hechos no obliguen a cambiar el rumbo. Y la tenacidad en la persecución de los objetivos marcados, en buena medida, se forjará en el atractivo que tengan para la comunidad, los primeros pasos que se den, las acciones inmediatas y la organización y la dinámica adoptadas.

Reforzar la identidad geográfica. La adhesión comunitaria se fundamentará en una cierta pulsión, en eso que Max Weber denominaba la comunidad afectiva. Y para movilizar afectos y deseos colectivos, las acciones diseñadas han de encadenarse en microprocesos variados que sean sentidos por múltiples y diversos agentes sociales. Tal federación de intereses, reveladora de la fuerza y trabazón de la sociedad, redefinirá la identidad local, esto es, la voluntad de ser y moverse en una determinada dirección. Los proyectos y el plan serán más fuertes, si al arraigo local añaden la ambición de ser significativos a escala regional y de insertarse en las redes globales de intercambio.

Enlazar fragmentos y alcanzar valor metropolitano. Los microprocesos puestos en marcha, generadores de diversidad y de valores específicos para los lugares en los que se emplazan, multiplican su efecto desde su encadenamiento espacial y temporal; articulándose, por ejemplo, en una secuencia espacial, a lo largo de un valle o un camino, su efecto global es mayor que el de su agregado sumatorio. Y en la individualidad diferenciada de cada uno de ellos, encuentra el territorio un atributo propio. El lugar particular, el barrio, el distrito, se hace global, ciudad, metrópoli, mediante su contribución a la riqueza que supone su diversidad.

Contra la desigualdad. La mejor planificación urbanística no puede abordar las diferencias entre clases y grupos de un sistema económico y social, pero siempre ha luchado contra ellas y por la garantía de derechos, para todos, a la vivienda, a la movilidad, a los servicios, al confort ambiental... En las fronteras entre grupos se deben disponer los servicios comunes y abrir en sus muros dispositivos de relación. La atención a la vivienda social y al transporte público serían buenos indicadores de la orientación a este objetivo de cualquier intervención.

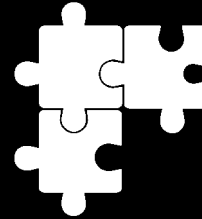
Favorecer la mezcla. De personas, así como también, la de usos y actividades. Los lugares son más significativos y mejoran su capacidad para ser elementos de cohesión espacial y temporal, cuánto mayor sea su riqueza en diversidad interna, diversidad que incrementará los intercambios y la densidad y entrecruzamiento de las relaciones sociales.

objetivos

reforzar la identidad geográfica



enlazar fragmentos



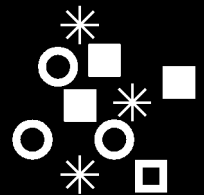
otorgar valor metropolitano a los distritos



atenuar barreras sociales



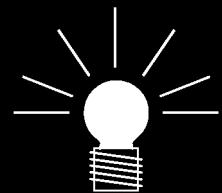
favorecer la mezcla de usos



valorar el patrimonio



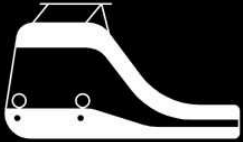
alumbrar futuros



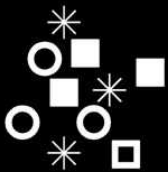
estrategias



cooperación intermunicipal



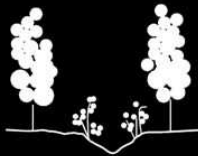
haz de hilos



plan integral de equipamientos y servicios



activar economías innovadoras



refuerzo de la ecoestructura



desurbanizar y densificar



tejidos residenciales singulares

En contra de las prácticas de segregación funcional, cualquier acción del plan en el territorio debiera implicar la satisfacción de necesidades diversas —vivienda, comercio, equipamientos, movilidad, ocio...— y para grupos sociales diferenciados en renta, género, edad y etnia. En el esfuerzo de orientación hacia este objetivo, han de acordar su colaboración, y ceder en su autonomía, los agentes privados y públicos que intervienen en cada proyecto urbano.

Valorar el patrimonio y alumbrar futuro.

Es esta una exigencia cultural de solidaridad intergeneracional de tiempo largo, y atributo de construcción de nuevos dispositivos materiales, el respeto al patrimonio se erige como condición mediadora entre lo nuevo y lo viejo, entre presente y pasado. Por tanto, como soporte de esperanza de futuro.

En este valor de futuro radica la movilización de deseos mayoritarios y a largo plazo

de una comunidad. Y con tal movilización se activa la energía cívica de la sociedad que habita un territorio. Con su despliegue se realiza también su adaptación a los cambios que experimentan la realidad material y el cuerpo social. El comunitarismo de aldea o de grupo tiende a federarse en organizaciones territoriales más complejas y el ejercicio de su participación y discusión en las decisiones a tomar sobre asuntos de su territorio, es sentido como una exigencia, derecho y deber, fundamental. Ese futuro, así, como enseña W. Lепенies, ya no será nunca más la utopía que dibujan algunos visionarios, en la que no creemos tras sufrir tantos desencuentros, ni será algo que adviene a nuestra condición melancólica, pasiva, descreída y desencañada; la participación en el diseño del futuro es la medida de nuestra voluntad de ser y de nuestra capacidad para hacerlo posible.

estrategias

Para movilizar a los grupos sociales y a los agentes económicos y políticos hacia esos objetivos enunciados, se han de articular algunas pautas de organización, de dispositivos que faciliten el camino en la orientación marcada, equipos de trabajo y acciones concretas que atiendan a esas hojas de ruta. Así, el establecimiento de unas plataformas plurimunicipales que negocian, desde el interés común, equipamientos y servicios, líneas de transporte público, promoción de actividades económicas innovadoras, construcción de viviendas, el refuerzo de una red

ambiental... es un procedimiento que viene siendo cada vez más apreciado en sustitución de las agrupaciones permanentes que anulan la autonomía municipal, de administraciones nuevas que vacían de competencias a las antiguas. En el desarrollo del taller se han visto con detalle experiencias europeas, —atención especial se ha prestado a las *Communautés d'agglomération* francesas—, conocimiento enriquecido con el viaje de prácticas realizado a Montpellier. Tomando como referencias estos modelos de planificación territorial se eligieron en el taller las siguientes estrategias como la pautas para el desarrollo de Granada Norte en los próximos veinte años.

e1. cooperación intermunicipal

C.E.

Cualquiera de los objetivos citados, muy especialmente reforzar la identidad geográfica, unir fragmentos y otorgar valor metropolitano a los distritos, pasan ineludiblemente por estrategias de cooperación intermunicipal que, por otra parte, no siempre tienen porque englobar a todos los municipios de la zona, ni desembocar en planes absolutos para la ordenación de todo el territorio de aquellos que cooperen en una acción concreta.

Algunos de los municipios incluidos en la zona de estudio, susceptibles de participar en estrategias propuestas en este taller, ya forman parte de entes de gestión intermunicipal, como son el Consorcio para el Desarrollo de la Vega de Sierra Elvira o la Mancomunidad de Municipios Juncaril-Asegra. Los objetivos con los que nacen tal consorcio y tal mancomunidad distan mucho de la transformación territorial que en este taller se propone, por lo que la elaboración y ejecución de un plan para la Granada Metropolitana Norte, tal como aquí se plantea, debería acompañarse de la creación de un órgano de gestión urbanística distinta a aquéllos, integrada no sólo por los municipios participantes en el plan —Granada, Maracena, Albolote, Atarfe, Peligros, Pulianas, Jun— sino también por otras administraciones regionales.

Algunos modelos de cooperación intermunicipal acordados al plan propuesto:

1. **Consorcio.** Regulado por la LOUA —artículo 90, Gestión Pública, y artículo 93, Consorcios Urbanísticos— cuenta con entidad jurídica propia y un alto grado de autonomía para desarrollar proyectos.

Entre los numerosos casos de buenas prácticas que pueden tomarse como ejemplo para Granada Norte, en el taller se estudió el Consorcio del Barrio de la Mina, creado con la finalidad de “dirigir, coordinar y ejecutar la aplicación del Plan de transformación del barrio de la Mina” (Consorcio del Barrio de la Mina, 2013), situado en el borde del municipio San Adriá de Besos, limítrofe con Barcelona, con la que se relacionan de manera más intensa que con el centro del municipio al que pertenece, al encontrarse separado de éste por el río Besós y la Ronda del Litoral. El estudio de este caso incluyó una visita al barrio, acompañados y guiados por Carlos Llop, arquitecto coautor del plan especial de transformación.

Como órgano de gestión, este Consorcio se encarga de establecer los objetivos, el plazo y las responsabilidades del Plan de transformación:

- **Objetivos:** lograr, de forma progresiva, una mejora sustancial sus condiciones sociales, educativas, cívicas, de seguridad, de urbanización, de lucha contra la exclusión social, de desarrollo de la vida comunitaria, de la vida asociativa.
- **Plazo:** diez años.

D.11 Biblioteca de la Mina, 2011

Fotografía de Miguel Huertas, durante la visita realizada por el Taller.





- Responsabilidades concretas:

1. Realización de actuaciones en los ámbitos educativo, cultural, de inserción laboral, social, de vivienda, seguridad y prevención.
2. Coordinación y colaboración para la correcta aplicación de las actuaciones sociales, laborales, culturales, educativas, sanitarias, de vivienda y urbanísticas.
3. Actuaciones para el desarrollo económico del sector de actuación, en coordinación con el Ayuntamiento de Sant Adrià de Besòs.
4. Establecimiento de relaciones con otras administraciones, organismos y entidades.
5. Colaboración en la elaboración de los instrumentos urbanísticos aprobados por el Ayuntamiento de Sant Adrià.
6. Emisión de informes con respecto a las actuaciones urbanísticas que se realicen en su ámbito territorial de actuación.
7. Previsión de vías de financiación por parte de personas o entidades no consorciadas.

Este consorcio es además un buen ejemplo de cooperación y coordinación no sólo intermunicipal, sino también de entre distintos rangos de la jerarquía administrativa, ya que en él participan los ayuntamientos de San Adrià del Besos y Barcelona, la Generalitat de Cataluña y la Diputación de Barcelona. Destaca también por sus labores de coordinación con la Plataforma de Entidades Vecinales del Barrio de la Mina.

2. **Asociación.** Acuerdos puntuales entre organismos —ayuntamientos, confederacio-

nes hidrográficas, universidades, comunidades de regantes, asociaciones sin ánimo de lucro...— para la puesta en marcha, desarrollo y gestión de determinados planes y/o proyectos para abordar situaciones complejas, imposibles de acometer de manera sectorizada, tales como la degradación ambiental de un arroyo, el proyecto de una vía entre dos municipios o la rehabilitación urbana de un barrio de borde. En ocasiones estas asociaciones se establecen de manera complementaria a la existencia de un consorcio; a diferencia de aquel, su carácter puede ser más efímero y sus objetivos más concisos ya que su finalidad es más concreta: alcanzar acuerdos y compromisos compartidos para la ejecución de un determinado proyecto, plan o renovación de un plan existente.

Como ejemplo, la asociación entre el Ayuntamiento de Zaragoza, la Asociación Doce (A12), compuesta por entidades educativas, sociales y empresariales, y las asociaciones de vecinos del distrito Casablanca para la redacción y ejecución de un proyecto de huertos sociales urbanos en tal distrito (Ayuntamiento de Zaragoza, 2013)

3. **Schéme de Coherence Territoriale (SCOT)**, figura de planeamiento plurimunicipal empleado para la ordenación estratégica de distintas aglomeraciones francesas. Durante el taller se estudió con detenimiento el SCOT de la Aglomeración Urbana de Montpellier, aprobado el 17 de febrero de 2006. Su estudio llevó aparejado un viaje a la ciudad de Montpellier durante el cual se pudo conocer de primera mano la labor desempeñada por el órgano de gestión creado para el desarrollo del SCOT.

Esta figura de planeamiento surge en Francia por la necesidad de controlar el crecimiento de la urbanización extensiva y la movilidad motorizada, así como el consecuente decrecimiento de las áreas rurales y la pérdida de paisajes de difícil recuperación. Para este fin se constituye en 2001 la Comunidad “Agglomeración de Montpellier” formada de manera plurimunicipal con el fin de movilizar comunidades en torno a una visión compartida de la tierra bajo un marco común, otorgándole medios para un verdadero control público del desarrollo urbano. A su vez se aprueba la “Ley de Solidaridad y Renovación Urbana” como herramienta para armonizar de una manera “coherente” las políticas de planificación locales: el esquema de coherencia territorial.

El SCOT presenta una estructura en tres documentos en los que se atiende simultáneamente a la coherencia territorial, al proyecto urbano y a la gestión de su desarrollo, controlado y estructurado en etapas:

Documento 1. *Schema de Coherence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier*. (Esquema de Coherencia Territorial de la Aglomeración de Montpellier). Dividido a su vez en tres partes:

1. *Rapport de présentation*. Diagnóstico a partir del análisis del crecimiento humano y económico, del medio ambiente en su estado actual y tras las incidencias previsibles desde una perspectiva socio-territorial.

2. *Le projet d'aménagement et développement durable*. Se definen los tres objetivos fundamentales del proyecto:

- Preservar la calidad de vida del lugar. Se decide proteger permanentemente espacios naturales y agrícolas como bienes heredados y a transmitir.
- Construir una ciudad para todos. Se apuesta por fortalecer la convivencia con los pueblos y aldeas, combinando la accesibilidad a pie de la ciudad con la comunicación mediante tranvía con la aglomeración.
- Intensificar el desarrollo, ahorrar espacio. Se fija como objetivo densificar las formas urbanas más eficientes en el espacio, revalorizando el patrimonio del suelo así como su preservación para el futuro.

Se encuadran además los fundamentos del esquema territorial: marco de espacios naturales y agrícolas, marco de la movilidad y límites e intensidades de desarrollo urbanos. Y se localizan sitios estratégicos de intervención, para cada uno de los cuales se dan pautas de actuación que atienden al esquema general y a la pequeña escala.

3. *Document d'orientations générales*. Documentos de orientación general en los que se definen los objetivos de las políticas públicas de desarrollo, así como los planes para los distintos sectores de la aglomeración.

Documento 2. *Cahier de recommandations*. (Cuaderno de recomendaciones). Define las etapas de un proyecto de desarrollo controlado y genera una guía de proyectos urbanos, tanto de extensión urbana como de reinversión sobre lo existente. Es una guía de los planes locales de urbanismo, desarrollando su parte más normativa y una identificación

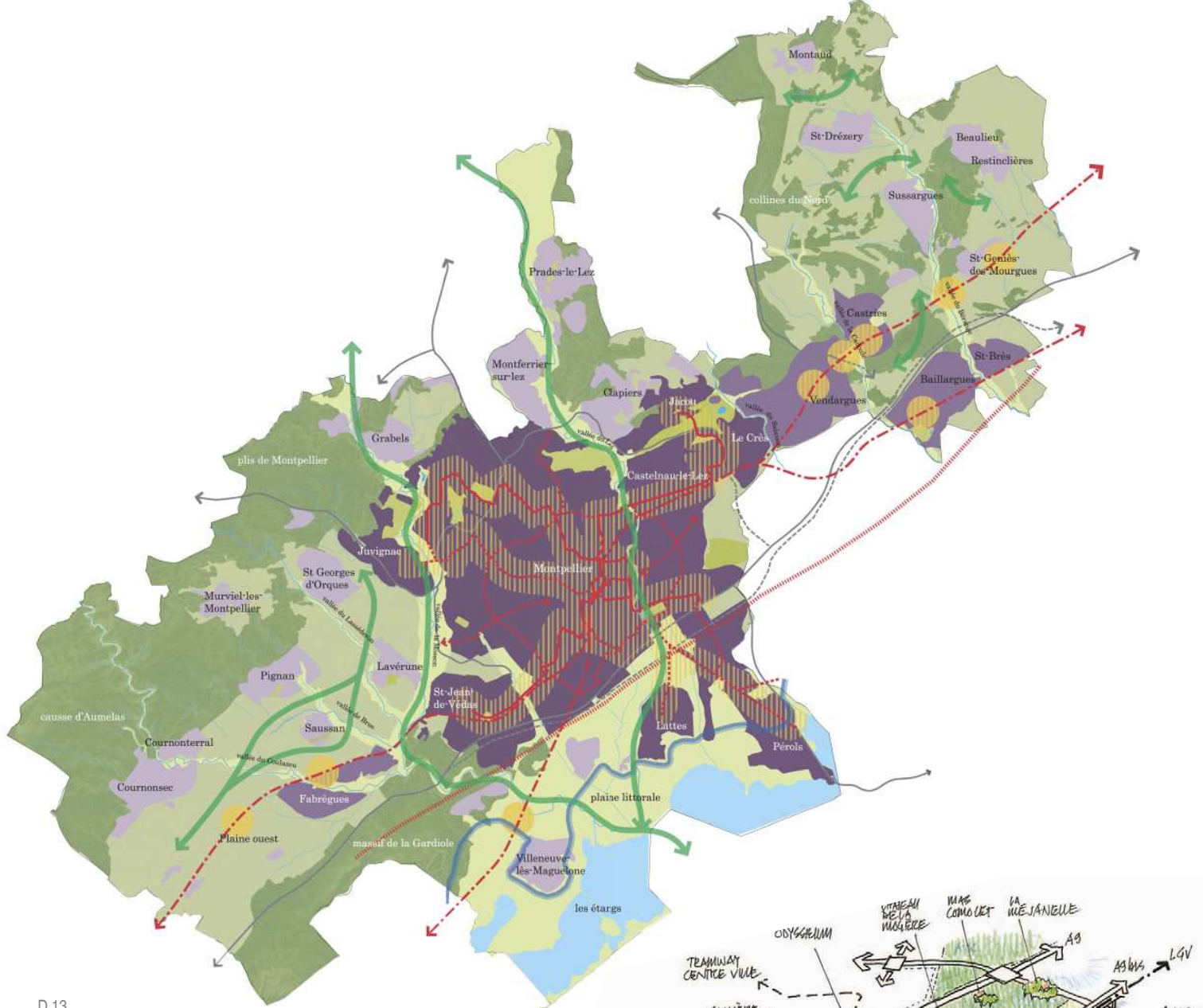
SCOT de Montpellier:

D. 13 Mapa de síntesis del proyecto d'aménagement et développement durable.

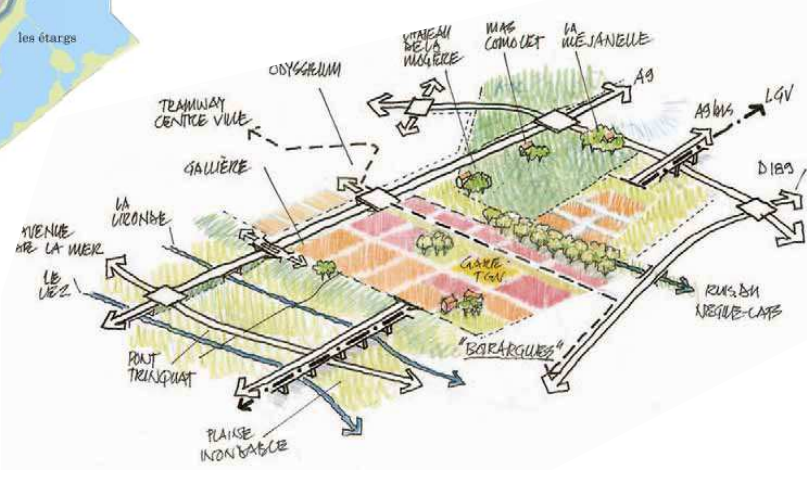


D.14 Esquema de pequeña escala para uno de los once sitios estratégicos señalados.

Fuente: SCOT de l'Agglomération de Montpellier



D.13



D.14

de los espacios públicos clasificados según la jerarquía viaria que los interrelaciona.

Documento 3. *Bilan d'étape. 6 années d'actions pour un développement plus durable de notre territoire.* (Plan de etapas. 6 años de acciones para un desarrollo más sostenible de nuestro territorio). Sirve como manual para la implantación del SCOT en el territorio y define los indicadores de seguimiento para controlar el cumplimiento de los objetivos y fundamentos del proyecto. El propio SCOT,

como órgano de gestión para procurar “coherencia territorial”, tiene entre sus responsabilidades supervisar e implementar todos los planes y programas de menor escala, distinguiendo entre dos niveles paralelos y coordinados: planes de escala intermunicipal, que afectan al común de la aglomeración (Plan de Movilidad, Programa de Vivienda y Plan Director de Saneamiento) y planes de escala municipal (Planes de Desarrollo Local y Planes de Desarrollo Conjunto).

e2_e3_e4. haz de hilos plan integral de equipamientos y servicios activación de economías innovadoras

C.E.

Estas tres estrategias se plantean de una manera íntimamente relacionada: la activación de economías innovadoras se apoya en la creación de un haz de hilos cualificado mediante un plan integral de equipamientos y servicios; a su vez éstas economías innovadoras deben retroalimentar al haz de hilos equipados para procurar su conservación y fortalecimiento.

Con la primera de ellas, **haz de hilos**, se quiere rescatar el valor conectivo del haz de caminos que surcaban la vega, a través de la que Granada se abre al Norte por un estrecho surco entre montañas. Con ella se pretende definir un nuevo modelo de movilidad, en el que cualquier actuación propuesta deberá estar guiada por los siguientes principios:

1. En los barrios, recuperación de calles y plazas como espacio público para la estancia y el juego frente a la actual hegemonía del uso circulatorio (Gehl, 2009).

2. En las relaciones interurbanas, diversificación de los tipos de infraestructuras de comunicación entre los núcleos de la zona:

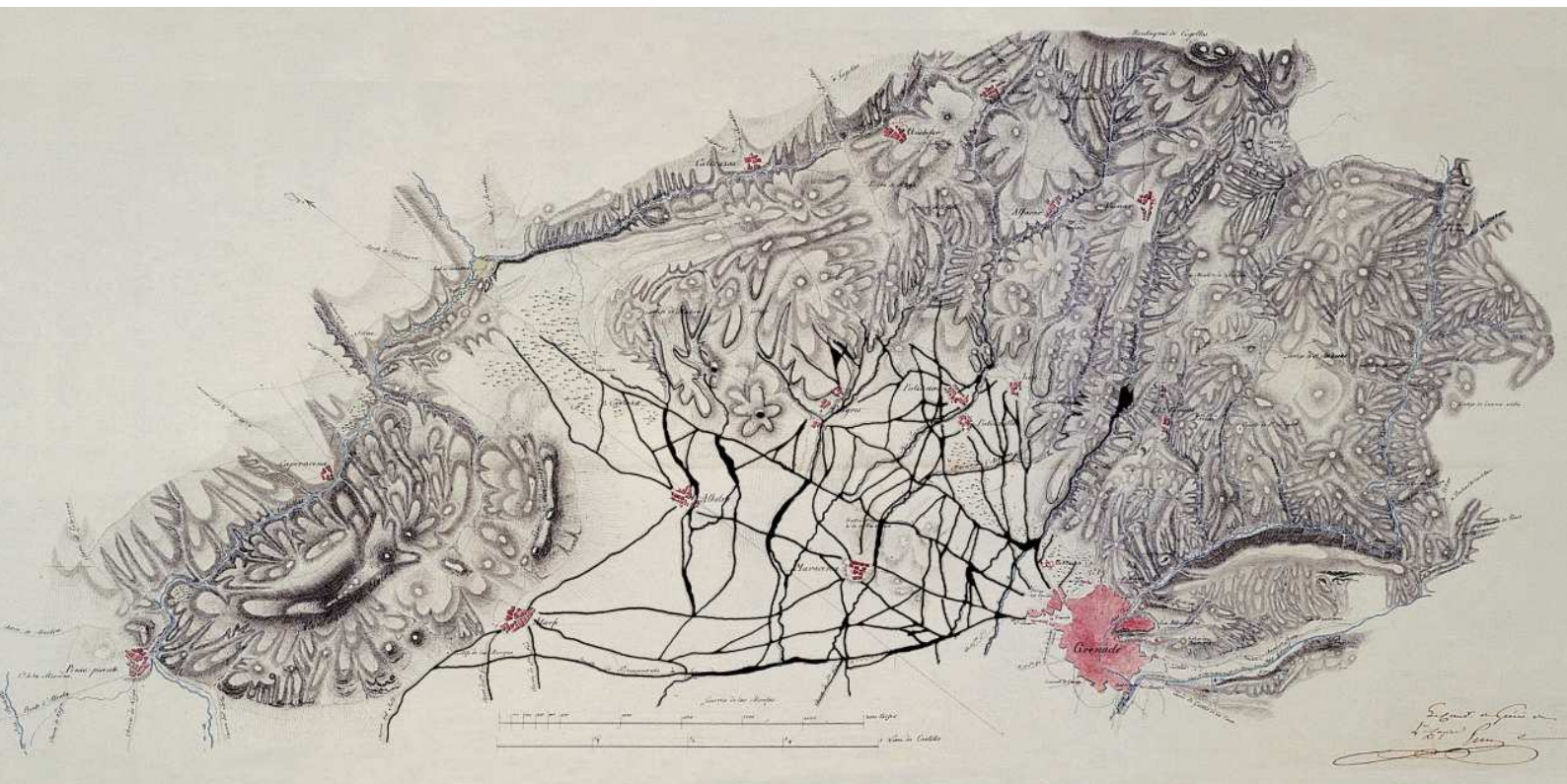
- Red de transporte público eficiente, estructurada en forma de malla.
- Recuperación de conexiones transversales a la A-44, sumadas a corredores longitudinales capaces de asumir los desplazamientos interurbanos que ahora discurren por dicha vía.
- Espacio para del paseo y el transporte no motorizado.

D.15 Geografía y malla.

Elaboración propia sobre el plano militar francés “Granada y Sierra Elvira” de 1812.



2 km



Con la segunda, **plan integral de equipamientos y servicios**, se pretende mejorar la situación en el conjunto de la zona para cuatro aspectos fundamentales:

- Dotación. Corregir la carencia o exceso de cada tipo de equipamiento según el total de la población.
- Distribución en el territorio, grado de utilización y accesibilidad intermunicipal: equipamientos y servicios de cierta entidad —piscinas, estadios, teatros, centros comerciales...— no tienen por qué existir en cada uno de los núcleos que componen un distrito metropolitano si entre sus núcleos existe una buena planificación de la movilidad. En muchas ocasiones núcleos separados por escasa distancia cuentan con grandes equipamientos de igual función, infrautilizados al ser previstos sólo para uso municipal. Una adecuada distribución territorial de estos grandes equipamientos, acompañada de una eficiente accesibilidad intermunicipal, permitiría un aprovechamiento más racional de los recursos al conseguir intensidades de uso más elevadas, así como la posibilidad de diversificar el tipo de equipamientos mediante la progresiva transformación de aquellos que resulten redundantes e infrautilizados en otros inexistentes o con necesidad de ser renovados.
- Estado. La existencia de un equipamiento no siempre implica un correcto cumplimiento de su función. Esta disfunción puede ser de puertas hacia adentro, en lo puramente arquitectónico, pero también será interesante comprobar si su función en lo urbano es la deseable; en este sentido

es alarmante la cantidad de equipamientos que por sus grandes dimensiones y su hermetismo producen efectos negativos en las tramas urbanas en las que se sitúan: falta de permeabilidad, falta de porosidad, falta de visibilidad...

La reconversión, renovación o rehabilitación de equipamientos existentes siempre habrá de procurar un argumento para inocular semillas de mejora en su entorno próximo.

Este plan de equipamientos y servicios debe atender a la situación de centralidades supramunicipales en este territorio. La creación y la consolidación de algunas existentes es necesaria —aunque no suficiente— para avanzar en el objetivo enunciado como “otorgar valor metropolitano a los distritos”. Para las propuestas relacionadas con este tipo de centralidades se sugieren tres líneas de actuación complementarias:

1. Fortalecimiento del carácter supramunicipal de ciertos equipamientos existentes. Esta vía está estrechamente relacionada con lo expuesto en el punto anterior, sobre la posibilidad de que cada municipio pudiera encaminarse hacia la especialización de sus grandes equipamientos. El complejo deportivo de Maracena, entre la A-44 y las vías del tren, es un buen ejemplo de este tipo de lugares.
2. Sumar valores a centralidades supramunicipales ya existentes, especialmente cuando las energías territoriales que se mueven en torno a ellas no se traducen en una mejora de sus entornos más próximos. Como ejemplo de esta situación cabe citar al llamado Parque Comercial Kinépolis, uno de los principales

hitos de consumo de la provincia y su entorno: su monofuncionalismo, la dureza de sus espacios, la falta de entendimiento como una pieza urbana —pensado únicamente como un lugar de destino al que se accede en vehículo privado— y la desatención desde la planificación urbana a las relaciones de proximidad que pudieran establecerse con su entorno inmediato, en el que se sitúan los barrios más desfavorecidos de Granada, ha impedido que estos puedan beneficiarse de las energías generadas por esta potente centralidad. El caso del Polígono Juncaril puede entenderse similar al anterior, sumando en este caso el agravante de su obsolescencia funcional que debilita su condición de centralidad.

3. Descentralización de grandes equipamientos. Frente al esquema centro-dependiente del área metropolitana se propone trabajar hacia su equilibrio territorial ubicando en sus antiguas periferias, nuevos, grandes e importantes equipamientos como medio para conseguir plusvalías en un territorio devaluado, así como una nueva imagen con la que sus vecinos se sientan orgullosos de identificarse. En esta línea se sugieren actuaciones encaminadas a la descentralización de la universidad, ubicando sus futuros crecimientos en esta zona, y la creación de un ferial metropolitano vinculado al ocio, pero también a un sentido clásico, y al tiempo renovado, de las ferias de muestras donde se concentren salas de exposiciones, congresos, oficinas, hoteles, incubadoras empresariales, restaurantes...

Finalmente, con la tercera estrategia, **activación de economías innovadoras**, apoyada

en las dos anteriores, se pretende instigar el cambio en el panorama productivo y laboral actual, concentrado en la construcción —hoy en día en paro prácticamente total— y en el almacenaje y distribución de mercancías— frente a lo que sucede en el área metropolitana sur, donde se concentran la mayoría de las empresas de base tecnológica (EBT) de la provincia. Para revertir esta situación se consideran prioritarios proyectos urbanos que contribuyan a una renovación de las actividades económicas que sustentan este territorio, proponiéndose aquí tres posibles líneas de actuación:

1. Descentralización de la universidad, antes apuntada. Junto a la construcción de nuevos centros pueden tener cabida en este territorio experiencias innovadoras como la creación de incubadoras empresariales y viviendas-taller para *spin-off* universitarias.

2. Renovación de polígonos industriales obsoletos dirigida a la atracción de empresas innovadoras. El proyecto 22@ para las transformaciones del barrio industrial Poblenou en Barcelona puede ser un referente para impulsar la renovación del Polígono Juncaril.

3. Impulso a las industrias de productos locales de calidad. Esta línea puede además estar relacionada con las anteriores: las industrias locales podrían asociarse con la universidad para llevar adelante proyectos de investigación —tecnologías de producción, estrategias de marketing y publicidad...— llevados a cabo en un barrio industrial renovado que formaría parte de la propia marca de calidad de estos productos.

e5. recuperación de la ecoestructura

C.E.

El agua, en su mansa forma de acequias o en su forma torrencial de arroyos que cada pocos kilómetros atraviesan este territorio desde la Sierra de Alfacar a la Vega del Genil, debería tener un papel protagonista en la planificación, debido a los problemas y a las oportunidades perdidas que supone su olvido. Por contra, las relaciones agua-territorio se observan cada vez más complicadas debido, en buena medida, a que la discreta existencia de estos cauces es obviada por los crecimientos urbanísticos y, en muchos casos, también por las nuevas infraestructuras: ni los planes de ordenación urbana municipal, ni el POTAUG han tenido en cuenta la incidencia de la ocupación del suelo sobre las escorrentías, los acuíferos o el riesgo de inundaciones y/o desprendimientos, y tampoco han sabido ver las posibilidades de los arroyos como vertebradores del territorio.

Los principales problemas detectados como consecuencia de esta falta de atención —incluso podría decirse de respeto— a los cursos de agua y a la propia topografía son la erosión y pérdida de suelos fértiles, el aumento del riesgo de inundaciones, la contaminación de las aguas, la desecación de acuíferos y la pérdida de biodiversidad, motivada sobre todo por encauzamientos artificiales. Frente a estos problemas y riesgos potenciales, esta estrategia de recuperación de la ecoestructura debe plantearse apoyada en dos pilares básicos:

1. Una gestión integral del agua, en la que prime la interacción de los fenómenos territoriales frente a las delimitaciones sectoriales, fomentando la imbricación entre las políticas hídricas y las territoriales.

2. Acciones concretas sobre el actual ciclo del agua destinadas fundamentalmente a disminuir los caudales punta y aumentar el tiempo de concentración (Direction de l'Urbanisme et des paysages, 1982). Estas actuaciones serán enmarcables dentro del enfoque de la planificación territorial y de la ingeniería hidráulica conocido en Australia como Water-Sensitive Urban Design¹ (WSUD), entre cuyas técnicas más reseñables se encuentran:

- Biorretención de sedimentos y otros sólidos mediante vegetación, charcas, arenales...
- Creación y mantenimiento de depósitos de retención y almacenamiento de agua de lluvias, zanjas y espacios públicos abiertos con predominio de pavimentos porosos.
- Infiltración y recuperación de acuíferos.
- Sistemas integrales de reutilización de agua para usos no potables.

¹ Conocido con este nombre en Australia, es similar a Low-Impact Development (LID) en Estados Unidos y Sustainable Urban Drainage Systems (SUDS) en Reino Unido.

Ejemplos de Water-Sensitive Urban Design en Australia:

D.16-D.17 (arriba). Recogida y filtración de aguas pluviales en perímetro de edificación en Melbourne.

D.18 (abajo izquierda). Filtración de aguas pluviales entre vías de circulación separadas en Marrickville Council.

D.19 (abajo derecha). Naturalización de canal en Mackay Regional Council.

Fuentes: www.wsud.org
www.mackay.qld.gov.au



e6_e7. desurbanizar y densificar tejidos residenciales singulares

C.E.

Se engloban aquí las dos últimas estrategias propuestas en el taller para la Granada Metropolitana Norte: “tejidos residenciales singulares” y “desurbanizar y densificar”. Ambas estrategias tratan de dar respuesta a una de las situaciones predominantes en este territorio, aunque no exclusiva del mismo: la extensión del suburbio gracias al crecimiento monótono y extensivo de urbanizaciones unifamiliares. La mayoría de investigadores sobre cuestiones territoriales reconoce en este fenómeno un grave problema ambiental, no sólo por la merma de terrenos agrícolas y forestales, sino también por la dependencia del vehículo privado que sufren sus habitantes —la distancia entre viviendas, trabajo y equipamientos y la baja densidad hacen inviables redes de transporte público eficaz— y por el coste de llevar servicios urbanos a lugares dispersos y alejados. A estos problemas ambientales y económicos ha de sumarse el riesgo de la segregación social.

Desurbanizar y densificar. Se plantea como una estrategia de freno —desurbanizar— y de remedio —densificar—. El primer término se refiere a la “desurbanización” del suelo urbanizable innecesario: se propone una revisión del suelo clasificado como urbanizable por los planes urbanísticos vigentes y aún no desarrollado como tal. Muchos de los suelos así clasificados permanecen en la práctica como rústicos, debido en buena medida al tope que la crisis económica ha puesto a los desarrollos urbanísticos. Esta coyuntura debe ser aprovechada para evitar que, tras

una futura recuperación económica, se continúen extendiendo los suburbios en estos terrenos.

El segundo término se refiere a la densificación de los suburbios existentes, entendida como aumento de su población sin ampliación significativa del terreno ocupado, y como incremento de su diversidad de usos. Para esta estrategia de transformación, sobre la que ya indagan grupos de investigación como Grupo Habitar —UPC—, se apuesta por introducir vivienda colectiva de alta densidad en tejidos residenciales, e incluso terciarios, ya existentes. Sin embargo es fundamental tener presente que no consiste en reproducir aquí la ciudad compacta, sino que requiere un lenguaje propio en el que deben respetarse y posibilitarse las “aspiraciones vitales del habitante suburbial” de las que habla Roger Sauquet (2011), miembro del citado equipo de investigación:

1. Individualidad. Requieren especial atención cuestiones como el acceso, la relación espacial entre viviendas —no necesariamente contiguas y alineadas— la posibilidad de creación de viviendas “a medida”, en las que incluso sea posible ir transformando las estancias según las necesidades de cada habitante, facilitar la personalización de la envolvente, del interior e incluso de los espacios comunitarios...

2. El valor de la tierra. Terrazas, patios, huertos y jardines individuales y colectivos, vistas

Viviendas sociales en la ciudad industrial de Mulhouse, Francia

D.20 Plano del conjunto de la ordenación general, realizada por Jean Nouvel. En rojo, la propuesta realizada por Lacaton y Vassal.

50m

Viviendas sociales diseñadas por Lacaton & Vassal para el Plan Director de Jean Nouvel:

D.21 Planta baja

D.22 Planta alta



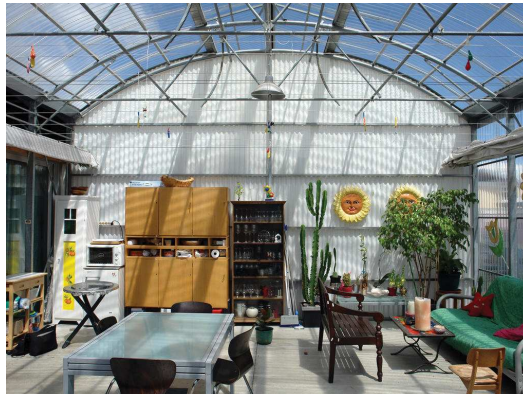
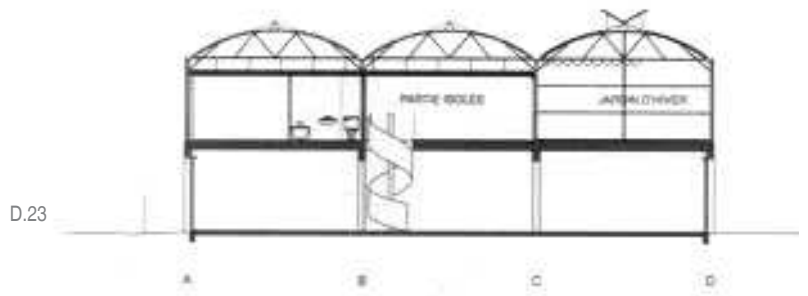
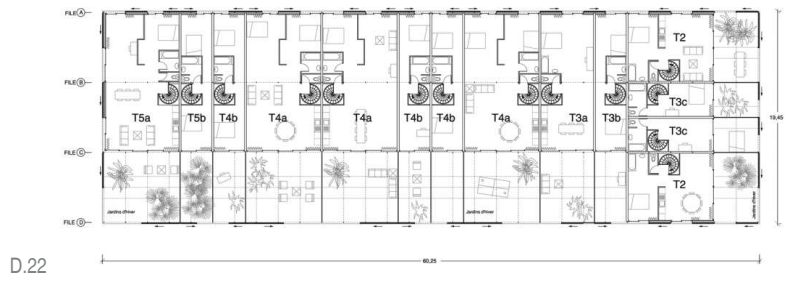
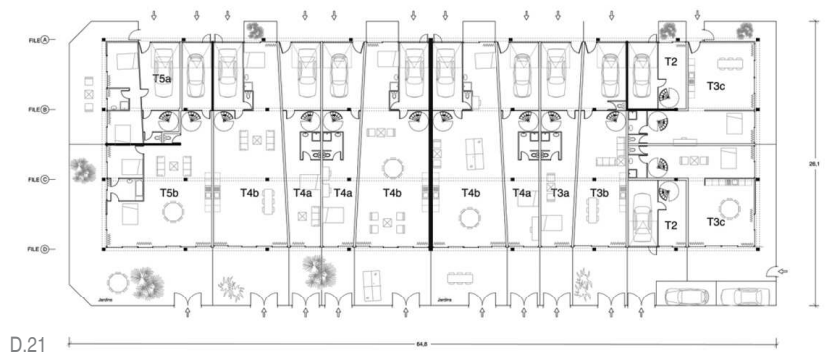
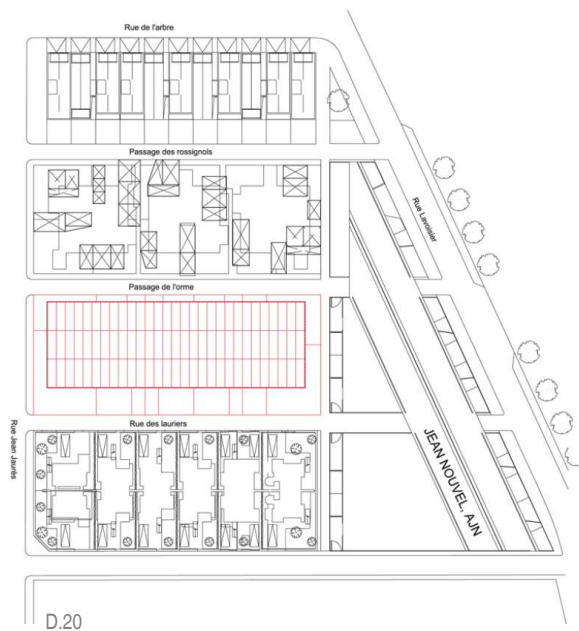
10m

D.23 Sección longitudinal de una vivienda

5m

D.24- D.26 Imágenes del jardín cubierto (planta alta) en una de las viviendas.

Fuente: www.lacatonvassal.com



al paisaje agrícola y a las sierras circundantes a través de los huecos, junto con la conexión directa entre la casa y los caminos agrícolas existentes son interesantes recursos para conseguir este anhelo.

3. La libertad. También desde la vivienda colectiva puede intentar satisfacerse, mediante la garantía de la privacidad, la posibilidad de intervención en proyectos inacabados, la autoconstrucción, el predominio de los espacios versátiles, flexibles, mutables...

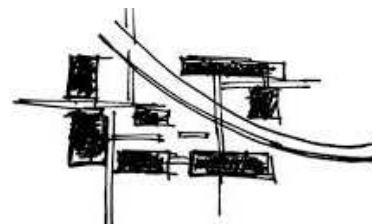
Tejidos residenciales singulares. Aunque podría tratarse de una creación *ex novo*, si un crecimiento de población así lo demandase, se trataría, en principio, de operar sobre los tejidos ya existentes, residenciales o no, buscando en el conjunto del tejido la mezcla de la función residencial con actividades terciarias, equipamientos, servicios comunitarios, agrícolas e incluso industriales, apostando por “células residenciales” en manzanas de alta densidad y usos híbridos, construidas o reformadas según los principios siguientes:

- Plantas bajas ocupadas por actividades terciarias, equipamientos, servicios comunitarios y/o espacios libres, de manera que la calle pueda convertirse en un espacio complejo, socialmente diverso y vivo.
- Viviendas flexibles, adecuadas a las nuevas formas de habitar, a los nuevos modelos familiares y a las nuevas tendencias laborales y sociales: casas que pueden ir creciendo o decreciendo en el tiempo, con posibilidad de diferentes accesos a pesar de no ser unifamiliares, casas oficina o casas-taller—en inglés, SOHOs: Small Office, Home Office—,

con espacios para trabajar dentro de la propia vivienda o asociadas a talleres, oficinas, despachos o estudios fuera de ésta. Se busca con esto la creación de espacios versátiles y económicamente asequibles que favorezcan la iniciativa de microempresas —profesionales liberales necesitados de un espacio para emprender su profesión de manera autónoma— y la diversidad social y funcional.

- Dotaciones comunitarias tales como lavanderías, guarderías y comedores que favorezcan la conciliación de la vida social, familiar y laboral, extendiendo la vivienda más allá de sus límites estrictos y reforzando las relaciones de vecindad de sus habitantes.
- Reconsideración del aparcamiento como un espacio colectivo, bien privado colectivo, bien como un equipamiento del vecindario no necesariamente ubicado debajo de la propia vivienda, de manera que se favorezca su acceso a pie, y por extensión, las relaciones entre vecinos y de cada individuo con su entorno más cercano.

Fuera del espacio privado y comunitario, la calle, las plazas, los parques y los equipamientos constituyen también un jugoso campo de experimentación. Crear espacios públicos adecuados para usos polivalentes—un partido de fútbol improvisado, un concierto al aire libre, una reunión de vecinos, la celebración de una fiesta...—, queridos por sus vecinos y entendidos por ellos como una prolongación de sus casas, no como un conjunto de elementos ajenos, es una plusvalía para el espacio estrictamente privado de la vivienda, que se ve así ampliado y cualificado por el valor de lo público.



D.25 - D.32 Imágenes de Shinonome Canal Court: proyecto de vivienda plurifamiliar experimental en Tokio. Promovido por el ayuntamiento de la ciudad, la idea principal es crear viviendas de alquiler versátiles capaces de acomodar a familias, solteros, ancianos y microempresas dentro del propio hogar, renovando además un devaluado frente de ribera.

Fuentes:

Revista *Pasajes* n.57

Blog *Mi Moleskine arquitectónico*

Web oficial de Riken Yamamoto



propuestas



SOL
NACIENTE



granada busca el norte: esquema director

C.E.

A partir de los objetivos y estrategias enunciados en el capítulo anterior, se planteó en el taller un Esquema Director en el que se recogieron todas las actuaciones propuestas sobre la dimensión espacial de este territorio. Este Esquema Director, al cual se identificó con el lema “Granada busca el Norte”, se materializó en forma de un plano a escala 1:10000 en el que se localizaron sitios estratégicos, definiendo además el tipo de actuación propuesto para cada uno de estos lugares (figura E.3, página 110).

Siguiendo la lógica de la planificación estratégica territorial, que puede encontrarse, por ejemplo, en el modelo francés del *Schéme de Coherence Territoriale* (SCOT), el esquema director propuesto en el taller carece de una delimitación en forma de perímetro continuo y cerrado, es decir, no se define un área de actuación a reordenar en su totalidad, sino que es una herramienta para el enunciado y localización de proyectos concretos,

en coexistencia con espacios sobre los que no se propone nada.

Las actuaciones planteadas, interrelacionadas en algunos casos, pero siempre con capacidad para ser ejecutadas de manera independiente, se apoyan en la idea de crear **un parque agrario central** que proteja y potencie las actividades agrícolas y ganaderas persistentes entre los arroyos Juncaril y Barranquillo y **dos calles metropolitanas** a través de diferentes municipios (figura E.2):

- Calle 1, entre el conjunto Estación de Trenes-Campus Universitario Fuentenueva, y Albolote, pasando por Maracena y el Polígono Juncaril.
- Calle 2, entre el nudo de Hipercor y El Chaparral, pasando entre los polígonos de Almanjáyar y Cartuja, por Pulianas, Peligros y Monteluz.

E.1 (páginas 106-107). Calle Sol Naciente, Maracena.

Fotografía de Marja Skotheim Folde

E.2 (página 109) Parque agrario central y dos calles metropolitanas.



2 km



En cuanto al parque agrario, el principal frente de actuación habrá de ser la **ideación de estrategias para añadir valor económico al trabajo de los agricultores y ganaderos**, única vía posible para frenar el progresivo abandono de su actividad productiva. Potenciar el comercio de proximidad, el consumo de calidad e incluso considerar ciertos tipos de bonificaciones económicas a cambio de las externalidades que se obtienen de su labor —beneficios para el interés común tales como la reducción de la erosión, la captación de CO₂, la generación de biodiversidad...— pueden ser algunas de las vías a seguir.

En cuanto a las calles metropolitanas, será preciso actuar para transformar su estado actual —una sucesión de vías entre las cuales no siempre existe una clara continuidad y cuyas condiciones espaciales y simbólicas no siempre coinciden con el papel revulsivo que desde aquí se les pretende atribuir (figura E.4, página 111)— en verdaderos corredores metropolitanos capaces de articular y cohesionar este territorio, favoreciendo la eclosión de su centralidad.

A lo largo de estas calles metropolitanas se plantean los siguientes tipos de actuaciones, localizados en el plano de la figura E.3 (página 110):

1. Creación de una **infraestructura apropiada para dar soporte a ambas calles intermunicipales**, que se imaginan irrigadas por sendas líneas de transporte público en plataforma reservada, con espacio también para bicicletas y peatones, bien acondicio-

nado no sólo en cuanto a dimensiones, sino también en cuanto a sombras, fuentes, puntos de descanso y encuentro, equipamientos y servicios. Tal infraestructura implica la apertura de ciertos tramos nuevos, la transformación de la traza de la línea férrea entre la estación de mercancías de Albolote y la estación de Granada y la remodelación de ciertas calles y tramos de carretera existentes.

2. **Mejora de las relaciones transversales** entre ambas calles, prácticamente anuladas por la barrera que constituye la A-44. Esta mejora habrá de incluir:

- Operaciones en la autovía para hacerla más permeable: se imagina, por ejemplo, la elevación de ciertos tramos sobre soportes verticales.
- Creación de diferentes conexiones transversales, adecuadas al transporte motorizado privado, al público, a la bici y al peatón.
- Recuperación y puesta en valor de senderos, vías pecuarias y arroyos, con especial atención a la renaturalización de los arroyos centrales, Barranquillo y Juncaril.

3. **Densificación y diversificación de población, actividades y espacios urbanos en tejidos existentes**. Se propone la creación de nuevos equipamientos, servicios y tipologías residenciales de alta densidad en suelos urbanos no consolidados y en barrios necesitados de proyectos de rehabilitación urbana, entre los que, en el caso de la Granada Norte, cabe diferenciar dos tipos:

- Barrios de vivienda social, como Almanjáy, Cartuja, Rey Badis y La Paz, afectados por graves problemas de marginación y pobreza económica, pero al mismo tiempo ricos en vínculos vecinales y familiares.

- Urbanizaciones de unifamiliares, como Monteluz, Chaparral y Cortijo del Aire, creados según los parámetros de un urbanismo basado en el individuo y no en el colectivo, que pueden comenzar a considerarse obsoletos, entre otros muchos factores, por su alejamiento de lo que puede llamarse “la ciudad cercana” y su consiguiente dependencia del vehículo privado para el acceso a servicios, equipamientos y trabajo.

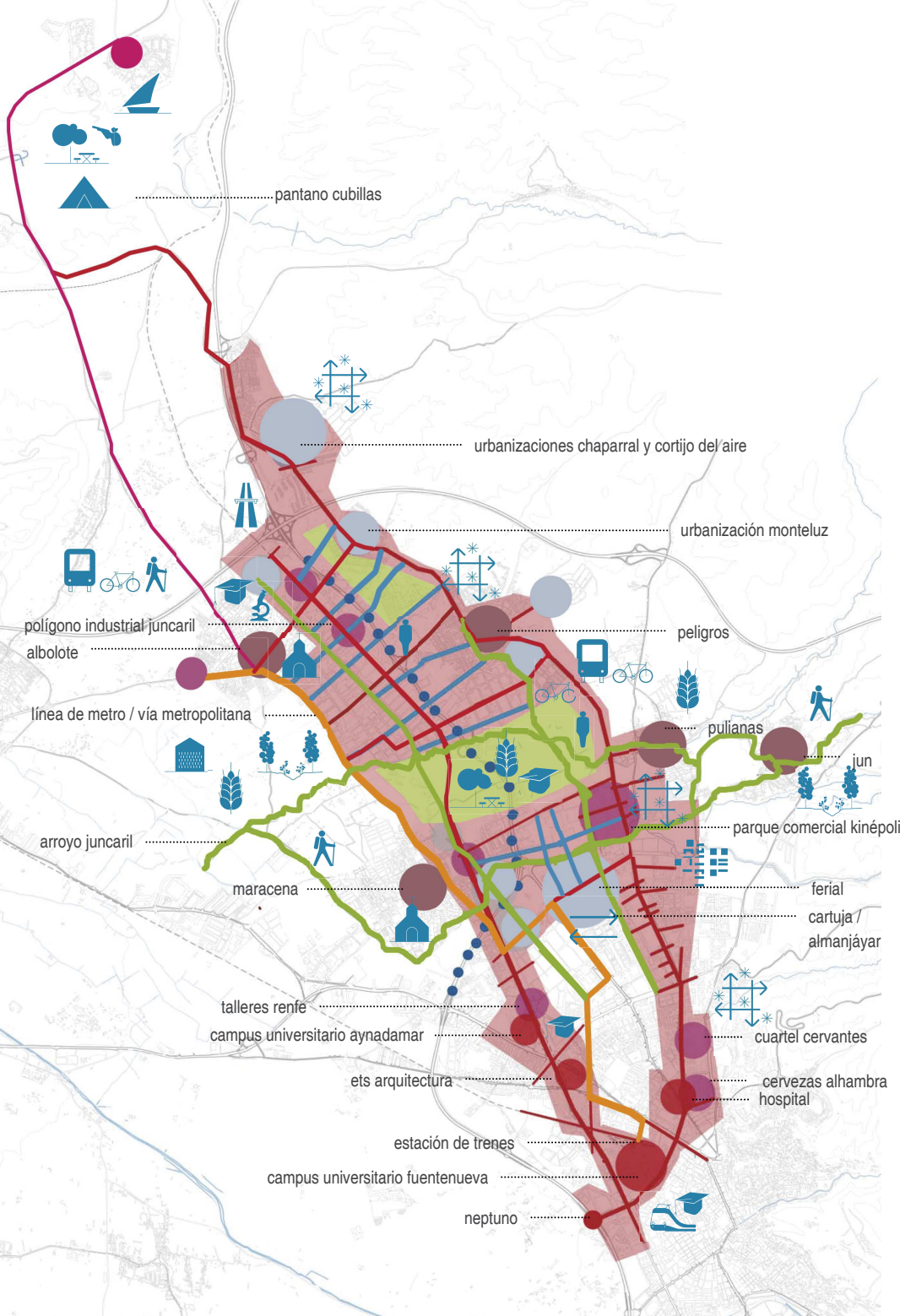
4. Renovación y/o regeneración de equipamientos y servicios. Se plantean proyectos de renovación —cambio de uso— en lugares que se han convertido en claves para la transformación urbana de vastas piezas de la ciudad y que en la actualidad albergan actividades susceptibles de desarrollarse en otros puntos del área metropolitana, más adecuados por sus accesibilidad desde ciertas infraestructuras, como es el caso de la fábrica Cervezas Alhambra, los talleres de RENFE frente a Villarejo o el cuartel Cervantes.

Los proyectos de regeneración —conservación de los equipamientos existentes incorporando ciertas reformas espaciales y sumando nuevos usos— se plantean en conjuntos más complejos, como el Polígono Juncaril, el Parque Comercial Kinépolis y la Ciudad Deportivas de Maracena, en los que se han detectado graves problemas urbanos

como aislamiento, obsolescencia, inseguridad, elevado consumo energético, lugares de trabajo inhóspitos y dependientes del uso del vehículo privado, falta de calidad de los espacios públicos en los que se insertan, falta de diversidad de usos...

5. Puesta en valor del patrimonio. Se propone en los centros históricos de las antiguas poblaciones rurales —Maracena, Albolote, Peligros, Jun, Pulianas y Pulianillas. No se plantea en términos de restauración arquitectónica de objetos aislados, sino que engloba un conjunto de actuaciones más amplio, entre las cuales juegan un papel fundamental el impulso a la atracción turística, pero también la mejora de la accesibilidad, la gestión de la movilidad, el mantenimiento y fomento del pequeño comercio y la habitabilidad de las viejas viviendas.

6. Fortalecimiento de centralidades existentes. Se señalan lugares caracterizados por ser ya fuertes centralidades metropolitanas que, sometidos a ciertas operaciones de mejora, irradiarían una potente energía para desencadenar cambios positivos en el entorno en que los rodea. Dentro de este tipo de actuaciones se propone una reforma de la estación de ferrocarriles que permitiese una relación entre el barrio de Pajaritos y el Campus Universitario de Fuentenueva, una consolidación del Campus Universitario de Aynadamar fijando población en los tejidos suburbanos donde se encuentra y la reinención de Méndez Núñez como puerta urbana a la ciudad.



-  zona ocio-recreativa
-  club náutico universitario
-  club de tiro
-  camping
-  vía ciclable
-  línea de transporte público
-  patrimonio rural
-  tejidos residenciales singulares
-  equipamientos plurimunicipales
-  renaturalización de arroyo
-  potenciar actividad agraria
-  senderos
-  patrimonio urbano
-  terciario innovador
-  centros universitarios
-  parque agrario
-  densificación y diversificación de tejidos existentes
-  renovación y/o rehabilitación de equipamientos y servicios
-  puesta en valor de patrimonio
-  fortalecimiento de centralidades existentes
-  potenciales corredores metropolitanos (tp)
-  permeabilización de la A-44
-  conexiones transversales peatonales
-  recuperación y puesta en valor de vías pecuarias, senderos y arroyos.

E.3 (página anterior). Esquema director
"Granada busca el Norte"

E.4 Estado actual de las potenciales
calles metropolitanas Fuentenueva-
Albolote y Méndez Núñez-El Chaparral



2 km



— calle o carretera existente

— vía férrea existente

● extremo definido por centralidad consolidada

○ extremo definido por centralidad sin consolidar

○ extremo sin definir

renfe

méndez
núñez



un parque agrario central

La franja territorial delimitada longitudinalmente por los arroyos Juncaril y Barranquillo —en torno a 10km longitudinales y 1km transversal— constituye un magnífica oportunidad para crear en este distrito metropolitano un gran parque agrario que actúe como emblemático espacio de comunión entre los núcleos que lo bordean: Alfacar y Víznar en su parte alta, Jun, Pulianas, Peligros y Granada en su parte media, Albolote y Maracena en su parte baja. Con esta idea se pretende:

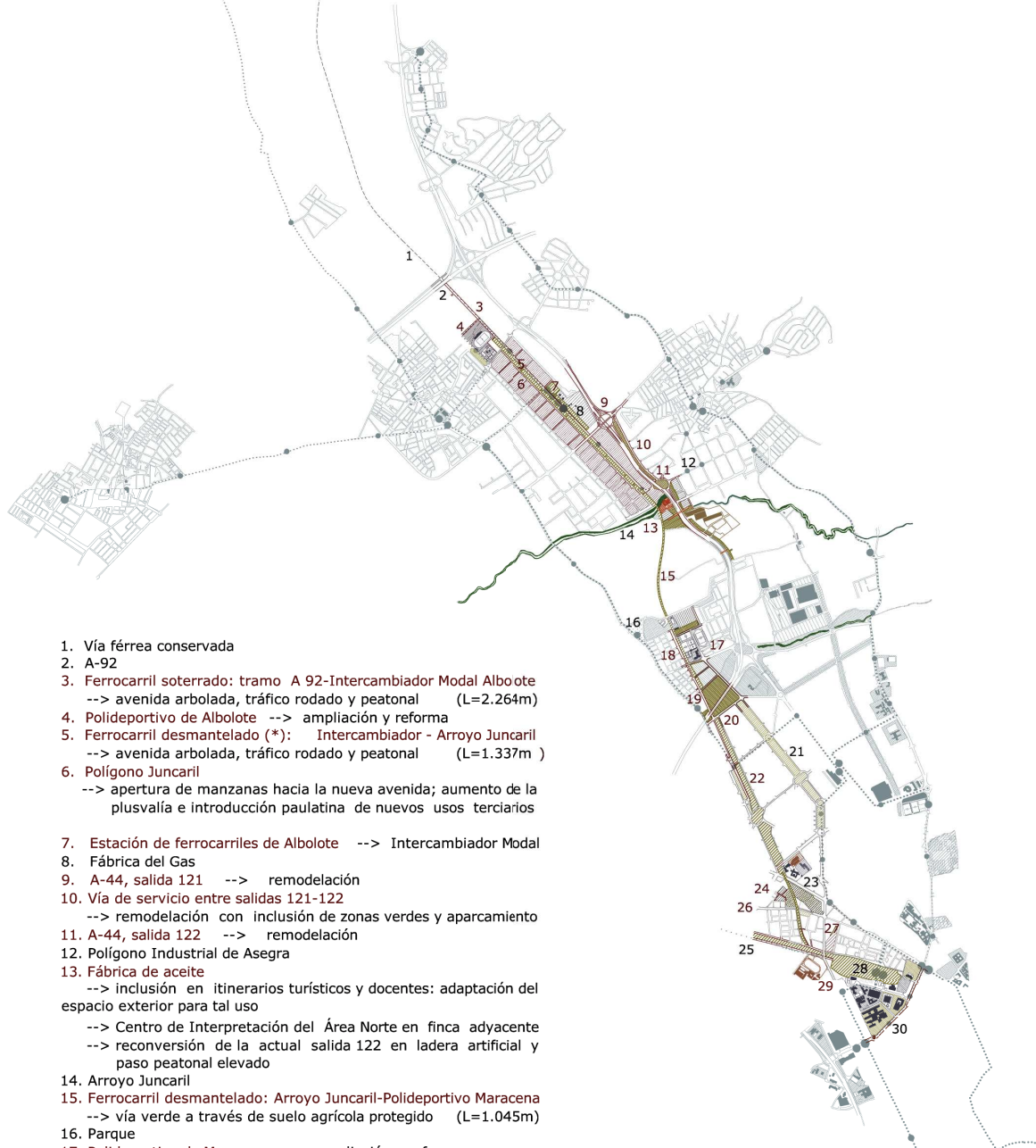
1. Proteger y fortalecer la **actividad agrícola y ganadera** persistente, caracterizada por pequeñas explotaciones, muchas de ellas de carácter familiar, las cuales constituyen un importante capital social, tanto por sus externalidades —favorecen la biodiversidad, actúan como filtro en el ciclo del agua, contribuyen a la transformación del dióxido de carbono en oxígeno, se incorporan a la vida urbana como escenario complementario al asfalto y al ruido...— como por su capacidad para generar recursos económicos y alimenticios en redes locales en las que el pequeño agricultor o ganadero, con verdaderas dificultades para acceder al mercado global, puede encontrar beneficio económico a su pequeña producción. Como se ha apuntado anteriormente, el fomento del consumo de productos cercanos y de calidad en el área metropolitana, el impulso a las industrias de

transformación de la materia prima producida y de reutilización de los propios envases y la bonificación económica por la contribución al bien común que estas actividades suponen pueden ser vías para este pretendido fortalecimiento.

2. Proteger y potenciar de los **valores ecopaisajísticos** característicos de este espacio entre arroyos, amenazados por los nuevos urbanizables y las nuevas infraestructuras propuestas en los planes vigentes. Este corredor de suelo prácticamente libre de construcciones conecta, sin apenas interrupciones, el paisaje de montaña y secanos de Alfacar y Víznar con el paisaje de la Vega del Genil, desempeñando un papel fundamental en el **equilibrio ecológico** de su territorio inmediato. Las actuaciones englobadas dentro de este proyecto de parque agrario deben prestar especial atención al encauzamiento artificial de los arroyos y la drástica merma de su sección en ciertos puntos —especialmente en su intersección con la A-44—, que ponen en riesgo la función equilibradora y bio-conectora de este corredor, procurando su progresiva renaturalización.

3. Poner en valor en **patrimonio rural**. Caserías, secaderos, acequias, caminos, eras, técnicas de cultivo... que han tenido un importante papel en la construcción de la identidad de este territorio. Su inclusión en rutas turísticas y en rutas educativas puede ser un medio para su puesta en valor. En el caso de construcciones que ya han perdido su función puede considerarse la posibilidad





1. Vía férrea conservada
2. A-92
3. Ferrocarril soterrado: tramo A 92-Intercambiador Modal Albolote
--> avenida arbolada, tráfico rodado y peatonal (L=2.264m)
4. Polideportivo de Albolote --> ampliación y reforma
5. Ferrocarril desmantelado (*): Intercambiador - Arroyo Juncaril
--> avenida arbolada, tráfico rodado y peatonal (L=1.337m)
6. Polígono Juncaril
--> apertura de manzanas hacia la nueva avenida; aumento de la plusvalía e introducción paulatina de nuevos usos terciarios
7. Estación de ferrocarriles de Albolote --> Intercambiador Modal
8. Fábrica del Gas
9. A-44, salida 121 --> remodelación
10. Vía de servicio entre salidas 121-122
--> remodelación con inclusión de zonas verdes y aparcamiento
11. A-44, salida 122 --> remodelación
12. Polígono Industrial de Asegra
13. Fábrica de aceite
--> inclusión en itinerarios turísticos y docentes: adaptación del espacio exterior para tal uso
--> Centro de Interpretación del Área Norte en finca adyacente
--> reconversión de la actual salida 122 en ladera artificial y paso peatonal elevado
14. Arroyo Juncaril
15. Ferrocarril desmantelado: Arroyo Juncaril-Polideportivo Maracena
--> vía verde a través de suelo agrícola protegido (L=1.045m)
16. Parque
17. Polideportivo de Maracena --> ampliación y reforma
18. Ferrocarril desmantelado: tramo Polideportivo -Cerrillo Maracena
--> avenida arbolada, tráfico rodado y peatonal (L=821m)
19. Fábrica de pavimentos
--> traslado y transformación en suelo urbanizable con uso mixto
20. A-44 --> elevación de la vía rápida sobre nuevo parque
21. Avenida Argentinista
22. Ferrocarril desmantelado: tramo Cerrillo Maracena- Estación AVE
--> vía peatonal (L=2.264m)
23. I.E.S Virgen de las Nieves y actual E.T.S.A.

24. Área de mantenimiento de RENFE y S.U.N.C. adyacente
--> ampliación Campus Universitario Aydanamar, incluyendo residencia universitaria
25. Ferrocarril soterrado según proyecto implantación AVE
26. Barriada de las Torres y Barrio de los Pajaritos
--> conexión peatonal sobre ferrocarril soterrado
27. Área de mantenimiento de RENFE
--> traslado (*) y transformación en S.U. Residencial hotelero
28. Estación de Ferrocarriles, en proyecto de ser remodelada (*)
29. Estadio de la Juventud --> rehabilitación
30. Campus Universitario Fuentesnueva, en proyecto de reforma

Se indican en rojo los puntos identificados como objeto de reforma (*) según el protocolo dado para la implantación del AVE en Granada

de dotarlas de nuevos usos que no supongan la pérdida de su tipología original.

4. Mejorar el estado de **sendas y vías pecuarias**. Son elementos vivos del territorio en los que su tradicional uso agrario —fundamentalmente, acceso a las parcelas— se combina con nuevos usos asociados al ocio, al turismo y al deporte. Su recorrido favorece

un mejor entendimiento de este territorio y procura experiencias más amables, atractivas y sorprendentes que la asociadas a las vías rápidas que lo atraviesan. Son susceptibles de adecuarse para medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, y para su puesta en valor como soporte de actividades económicas relacionadas con el turismo y el ocio en entornos rurales y naturales.

dos calles metropolitanas

El proyecto de cada una de estas calles se concibe como un argumento para intervenir en puntos estratégicos descubiertos a lo largo de las mismas, trabajando distintos ayuntamientos de manera coherente y coordinada en un único proyecto plurimunicipal para alcanzar los siguientes objetivos:

- Avanzar de un modelo centralizado a un modelo más transversal, menos jerárquico: mejora de la visibilidad, accesibilidad y atractivo de los núcleos y barrios conectados por cada una de estas dos calles.
- Mejorar la movilidad metropolitana: estas calles funcionarían como arterias complementarias a la A-44, que se vería aliviada de desplazamientos intermunicipales.
- Planificar de manera racional, responsable y participada la transformación de antiguas periferias en nuevas centralidades.

El trazado propuesto para estas calles atiende al carácter consolidado de sus trazas y a la conjunción de las siguientes oportunidades:

1. Calle Fuentenueva-Albolote

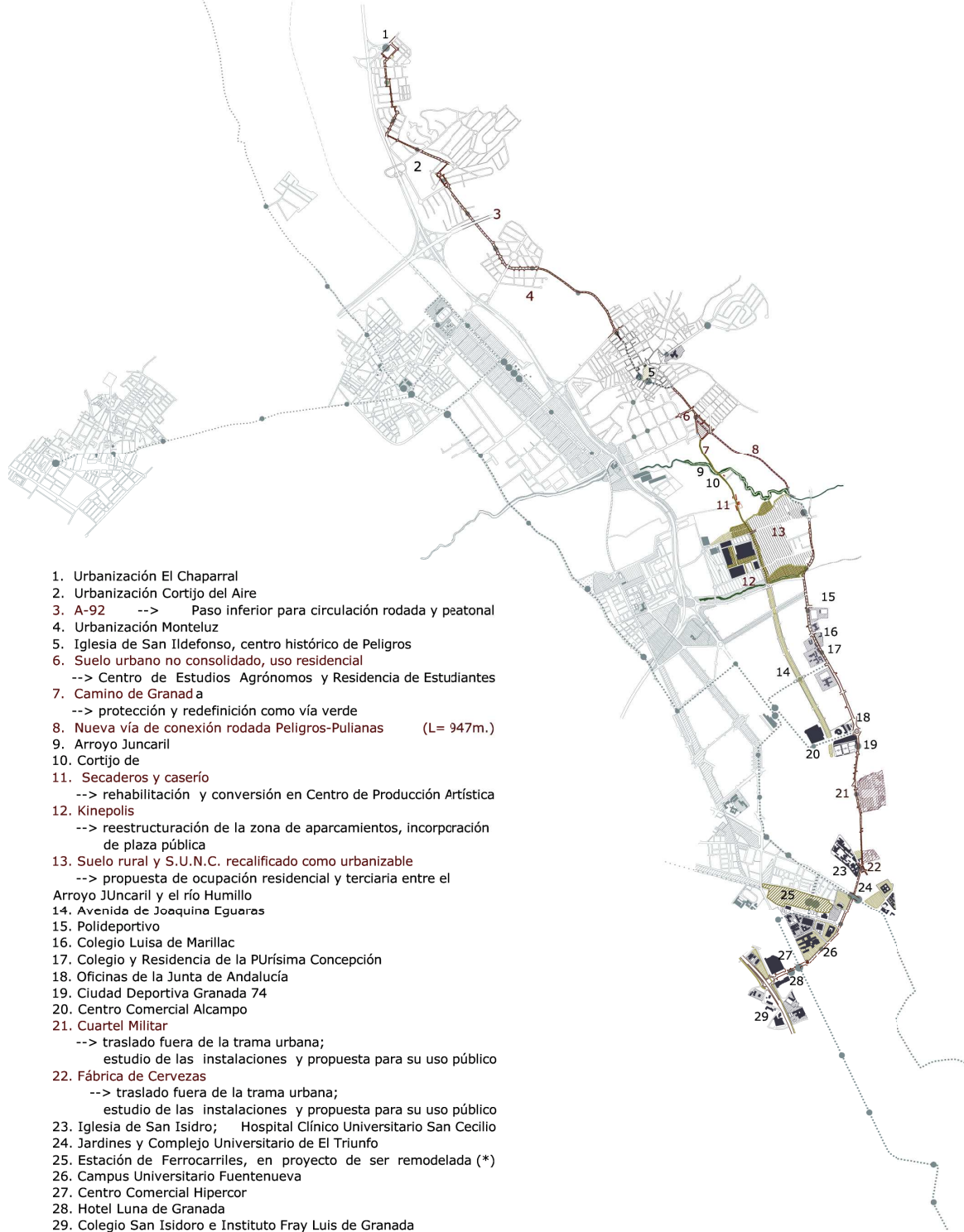
Reordenación del sistema ferroviario. La prevista desmantelación del tramo de la línea Moreda-Granada comprendido entre Albolote y la estación de trenes de Granada es una oportunidad para crear sobre la infraestructura liberada una arteria de conexión entre Granada, Maracena y Albolote alternativa y complementaria a la A-44 —modos no motorizados, transporte público, vehículo privado a baja velocidad —y transformar una barrera entre barrios limítrofes en un lugar de centralidad y encuentro para los mismos.

Proximidad a la zona ocio-recreativa del embalse del río Cubillas. La posición intermedia de Albolote entre el centro de Granada y el embalse —aproximadamente 7km entre Albolote y ambos extremos— es una oportunidad para reforzar la identidad metropolitana de esta calle: su extremo norte puede convertirse en un intercambiador mo-

E.6 Calle Fuentenueva-Albolote



2 km



1. Urbanización El Chaparral
2. Urbanización Cortijo del Aire
3. A-92 --> Paso inferior para circulación rodada y peatonal
4. Urbanización Monteluz
5. Iglesia de San Ildefonso, centro histórico de Peligros
6. Suelo urbano no consolidado, uso residencial
--> Centro de Estudios Agrónomos y Residencia de Estudiantes
7. Camino de Granada
--> protección y redefinición como vía verde
8. Nueva vía de conexión rodada Peligros-Pulianas (L= 947m.)
9. Arroyo Juncaril
10. Cortijo de
11. Secaderos y caserío
--> rehabilitación y conversión en Centro de Producción Artística
12. Kinopolis
--> reestructuración de la zona de aparcamientos, incorporación de plaza pública
13. Suelo rural y S.U.N.C. recalificado como urbanizable
--> propuesta de ocupación residencial y terciaria entre el Arroyo Juncaril y el río Humillo
14. Avenida de Joaquina Egueras
15. Polideportivo
16. Colegio Luisa de Marillac
17. Colegio y Residencia de la Purísima Concepción
18. Oficinas de la Junta de Andalucía
19. Ciudad Deportiva Granada 74
20. Centro Comercial Alcampo
21. Cuartel Militar
--> traslado fuera de la trama urbana;
estudio de las instalaciones y propuesta para su uso público
22. Fábrica de Cervezas
--> traslado fuera de la trama urbana;
estudio de las instalaciones y propuesta para su uso público
23. Iglesia de San Isidro; Hospital Clínico Universitario San Cecilio
24. Jardines y Complejo Universitario de El Triunfo
25. Estación de Ferrocarriles, en proyecto de ser remodelada (*)
26. Campus Universitario Fuentenueva
27. Centro Comercial Hipercor
28. Hotel Luna de Granada
29. Colegio San Isidoro e Instituto Fray Luis de Granada

(*) según el protocolo dado para la implantación del AVE en Granada

dal, puerta de una lanzadera hacia el embalse y sus singulares servicios y equipamientos —zona ocio-recreativa, club náutico universitario, club de tiro, residencia de ancianos—, mejorándose así, además, la accesibilidad metropolitana a este hito geográfico.

Accesibilidad y visibilidad territorial. La ubicación de la estación de trenes en su extremo sur y su proximidad a las vías rápidas A-44 y A-92 y a la intersección entre las mismas en su extremo norte le confieren una posición privilegiada para implantar en esta calle usos terciarios renovados tales como oficinas, hoteles, industrias tecnológicas, culturales, artísticas, universidad... La ubicación de estos nuevos usos en ciertos puntos del obsoleto Polígono Juncaril puede ser el detonante para el inicio su regeneración urbana y económica.

Patrimonio urbano y patrimonio rural. Disperso y descentralizado respecto a la hegemonía del centro de la ciudad de Granada, se localiza salpicado a lo largo de la traza de esta calle o en su entorno próximo dotándola de identidad propia para constituir por sí misma un atractivo turístico y cultural.

Universidad. La ubicación del Campus Universitario Fuentenueva en su extremo sur favorece que esta calle, bien dotada con un transporte público eficiente, gane en densidad de población y servicios.

2. Calle Méndez Núñez - El Chaparral

Grandes centros atractores. Se disponen a lo largo esta calle, especialmente en su tramo perteneciente a Granada, cuantiosos centros

comerciales, universitarios, administrativos, hospitalarios, deportivos... que generan numerosos desplazamientos hasta los mismos. La creación en esta calle de una línea de transporte público eficiente contribuiría en buena medida a la descongestión de tráfico procedente de Jun, Pulianas, Peligros y las urbanizaciones de El Chaparral, tanto en los flujos correspondientes a la A-44 —única vía posible para una comunicación rodada y directa entre Peligros o El Chaparral y Granada— como en los flujos ya dentro de Granada, dirigidos a dichas centralidades.

Asimismo, actuar renovando o rehabilitación algunos de estos grandes centros atractores ubicados en los barrios degradados por los que pasa esta calle es una oportunidad para inocular semillas de mejora en estas áreas humildes.

Accesibilidad y visibilidad territorial. Igualmente próxima a las autovías A-44 y A-92 que la calle Fuentenueva-Albolote, por lo que también se perfila como un buen lugar para la ubicación de usos terciarios y equipamientos renovadores.

Patrimonio urbano y patrimonio rural. Similar a la anterior en cuanto a su riqueza patrimonial —centros históricos, iglesias, puentes, caserías, secaderos...—, también puede hablarse de ella como un elemento con valor turístico y cultural propio, en conexión, además, con vías pecuarias y senderos que la conectan con otros lugares de gran atractivo paisajístico.



planes sectoriales y planes de desarrollo

C.E.

Acompañando al Esquema Director, como herramientas para posibilitar su ejecución, se planteó la necesidad de elaborar tres Planes Sectoriales —figuras de planificación de carácter operativo que concretan los objetivos, directrices y actuaciones para determinados ámbitos sectoriales concretos— que servirían para la regulación y coordinación de las actuaciones en él propuestas:

Plan de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana Norte. Desde la integración sectorial de la movilidad debe ofrecer un guión —dictar los proyectos, los medios, los agentes, el orden de prioridad y los plazos— para conseguir cuatro objetivos:

1. Transformación de la autovía A-44: de barrera a arteria urbana. Posibilitada por la futura existencia de una nueva ronda exterior ya en construcción, estaría principalmente fundamentada en los siguientes tipos de actuaciones:

- Reforma de sus rótulas: sus trazados obsoletos favorecen el colapso de la vía y son puntos negros en cuanto a seguridad vial.
- Modificaciones de cota para eliminar su efecto barrera.
- Modificación de su sección para dotarla de al menos dos tipos de vías: carriles de velocidad rápida para los desplazamientos hacia el exterior del sector metropolitano y ca-

lles de velocidad propia de entornos urbanos —30km/h según las últimas propuestas de la Dirección General de Tráfico— para dar acceso a los frentes que la flanquean.

2. Creación de una red de transporte público eficaz en la que se propone incluir:

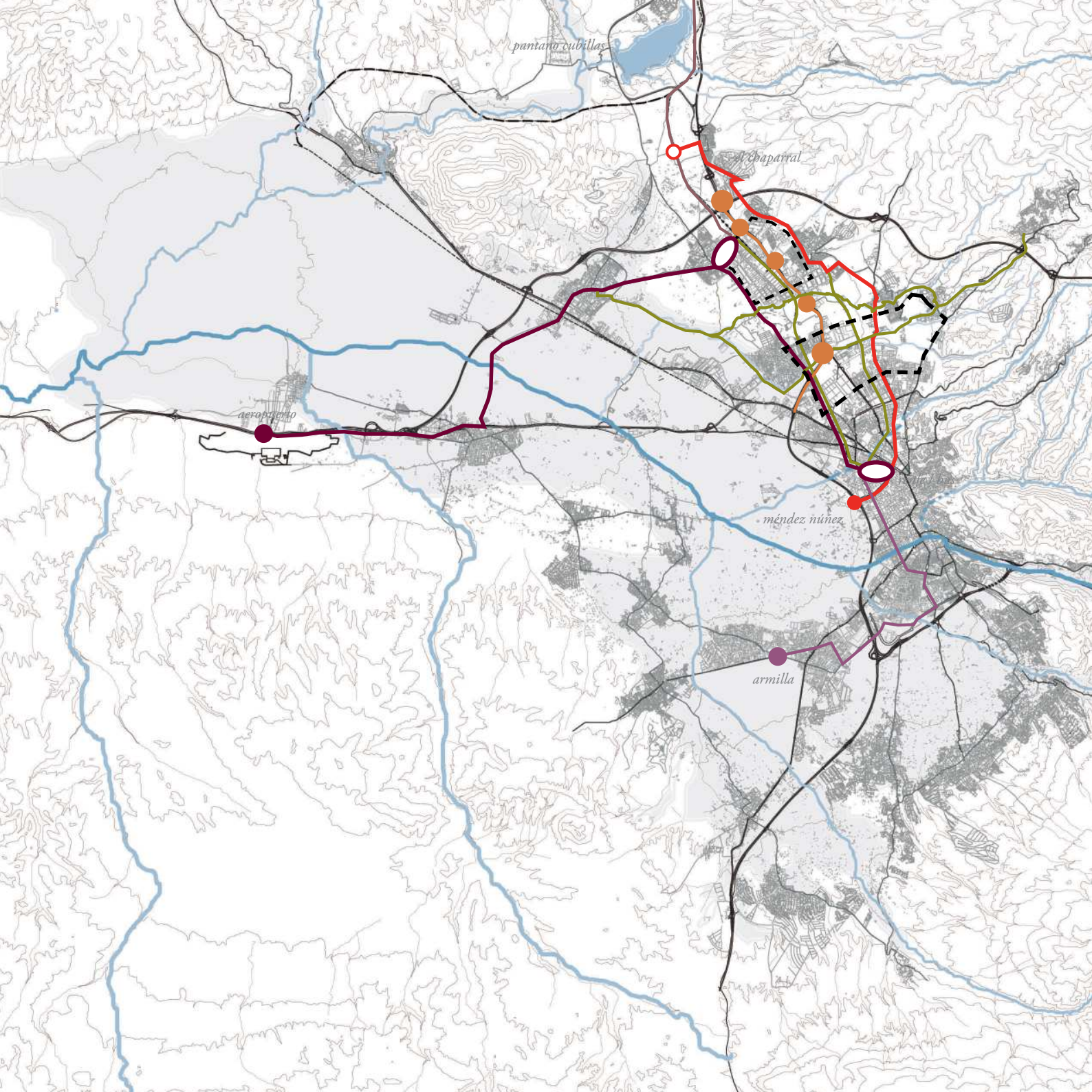
- Traslado de la estación de autobuses a la estación de trenes en su posición propuesta por el arquitecto Rafael Moneo —Camino de Ronda— y reforma del actual trazado de la línea 1 de metro, descomponiéndolo en dos líneas diferentes: Armilla-RENFE y RENFE-Aeropuerto, mejorando así la intermodalidad en todo el conjunto metropolitano.
- Una línea de autobús de alta capacidad (LAC) a lo largo de la calle metropolitana Méndez Núñez - El Chaparral.
- Una línea de cercanías sobre la traza de la línea Granada-Moreda para la conexión entre la Granada Metropolitana e Iznalloz, pasando por el Pantano Cubillas.
- Dos líneas circulares servidas por microbuses para resolver la conectividad entre núcleos periféricos —conectividad transversal. Estas líneas formarían parte del largo plazo, acompañando al desarrollo de una verdadera dinámica metropolitana entre los núcleos no centrales.

- Transformación A-44
- Reforma nudos A-44
- Metropolitano Línea 1: RENFE-Aeropuerto
- Metropolitano Línea 2: Armilla-RENFE
- Metropolitano Línea LAC
- Cercanías Granada-Iznalloz
- Intercambiadores entre líneas de transporte público.
- Extremo de línea con aparcamiento disuasorio
- Microbús circular
- Senderos y vías verdes

E.8 Directrices para un Plan de Movilidad Sostenible en el Área Metropolitana Norte.



3 km



3. Mejora de la conectividad peatonal, con especial atención a la recuperación y puesta en valor de vías pecuarias y sendas como son el caso del Camino de Peligros, entre Joaquina Eguaras y Peligros, y las sendas que discurren en las riberas de los arroyos Junca-ril y Barranquillo.

4. Mejora de la permeabilidad en los polígonos de Cartuja, La Paz y Almanjáy, en cuanto a su relación con sus barrios adyacentes se refiere.

Plan Integral para la Recuperación de la Ecoestructura. Debe guiar el proceso de transformación en todo lo relacionado con el agua, lo agrícola, lo forestal y el verde urbano, ofreciendo herramientas precisas para alcanzar los siguientes objetivos:

1. Renaturalización y puesta en valor de los arroyos.
2. Fijación de suelos contra la erosión.
3. Recuperación de acuíferos.
4. Mantenimiento y fortalecimiento de las actividades agrícolas y ganaderas.
5. Conexión entre verdes periurbanos y verdes estrictamente urbanos.

6. Mejora de los bordes urbanos, buscando una mayor complejidad y una transición más suave hacia los ámbitos menos transformados.

Plan Integral de Equipamientos, Servicios y Vivienda. Apoyado en los dos anteriores, está dirigido a la creación de nuevas centralidades, al fortalecimiento de algunas existentes y a la mejora y ampliación de la red de servicios, equipamientos y viviendas sociales. En este caso debería guiar los procesos de transformación basados en los tipos de acciones descritas en el Esquema Director:

1. Densificar y diversificar tejidos existentes
2. Renovar y/o rehabilitar equipamientos y servicios.
3. Poner en valor el patrimonio.
4. Fortalecer centralidades existentes.

De igual modo que el Esquema Director se propone acompañado de Planes Sectoriales para la definición, coordinación y puesta en marcha de proyectos, a su vez estos Planes Sectoriales deben ir acompañados de instrumentos de mayor detalle en los que se definan de manera concreta las actuaciones

determinadas en el Esquema Director y los Planes Sectoriales. De estos instrumentos de definición serán fundamentalmente dos:

1. Plan de Ordenación Intermunicipal (POI). Según la ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) su objeto es establecer la ordenación de áreas concretas, integradas por terrenos situados en dos o más términos municipales colindantes, objeto de una actuación urbanística unitaria, refiriéndose el alcance de sus determinaciones y contenidos exclusivamente a los terrenos objeto de ordenación y a los objetivos del plan. Su formulación puede realizarse por acuerdo entre todos los municipios o por la comunidad autónoma. Su aprobación, que corresponde a ésta última, implica la modificación simultánea de los Planes Generales de Ordenación Urbana de los distintos municipios afectados (LOUA, artículo 11).

2. Plan Especial (PE). Pertenecen a los llamados “planes de desarrollo”, que tienen por objeto desarrollar, sin contradecir, los planeamientos generales, a los que pertenece el anteriormente citado POI. El grado de precisión del Plan Especial debe ser tal que permita ejecutar un determinado desarrollo urbanístico —definición detallada de la conformación espacial de cada área homogénea,

condiciones sobre las parcelas, tipo de obras y condiciones de las edificaciones, definición de las infraestructuras, equipamientos y servicios públicos... Frente a otros planes de desarrollo como el Plan Parcial, su principal diferencia es su carácter más flexible y su destinación a fines con una mayor complejidad:

- Establecer, desarrollar, definir, ejecutar o proteger infraestructuras o equipamientos, considerados sistemas locales o generales.
- Implantar actuaciones de Interés Público en suelo no urbanizable
- Conservar, proteger o mejorar el medio urbano o el medio rural.
- Vincular el destino de terrenos o construcciones a viviendas protegidas.
- Establecer reservas de terrenos para el patrimonio público de suelo.
- Cualesquiera otras finalidades análogas.

Su ámbito de aplicación puede ser inframunicipal, municipal o plurimunicipal.

De los muchos planes de desarrollo y proyectos posibles, en el taller se enunciaron los siguientes:

1. **POI Universidad Norte**, entre Albolote, Maracena y Granada. Se propone desarrollado por seis planes especiales:

En Albolote:

- 1.1 Puerta Norte
- 1.2 Renovación de Polígono Juncaril

En Granada:

- 1.3 Consolidación Campus Aynadamar
- 1.4 Fuentenueva Plus
- 1.5 Renovación RENFE-Campus Universitario Fuentenueva

Entre Granada, Maracena y Albolote.

- 1.6 Vía Verde Albolote - RENFE

2. **Plan Especial Eje Cívico de Peligros-Asegra**, entre Peligros y Albolote.

3. **POI Nuevo Ferial**, entre Peligros, Pulianas, Maracena y Granada, desarrollado por ocho planes especiales:

Entre Granada, Pulianas, Peligros, Albolote:

- 3.1 Tren-Tram Méndez Núñez - El Chaparral.
- 3.2 Vía verde Granada-El Chaparral

Entre Granada, Maracena, Albolote, Pulianas y Peligros:

- 3.3 Parque Central.

Entre Granada y Pulianas:

- 3.4 Plus Kinopolis: Granada, Pulianas
- 3.5 Tres Supermanzanas en torno al Arroyo Barranquillo.

En Granada:

- 3.6 Nuevo barrio en el antiguo ferial.

4. **Plan Especial Cartuja - La Paz - Rey Badis**, en Granada.

5. **Plan Especial Renovación Cervezas Alhambra**, en Granada.

6. **Plan Especial Río Beiro**, en Granada.

7. **Plan Especial Arroyo Barranquillo**, entre Granada, Jun, Pulianas y Maracena.

8. **Plan Especial Arroyo Juncaril y Barranco del Membrillo**, entre Jun, Pulianas, Peligros, Albolote y Maracena.

9. **Plan Especial renovación de la A-44 en sector metropolitano norte**, entre Granada, Maracena, Pulianas, Peligros, Albolote.

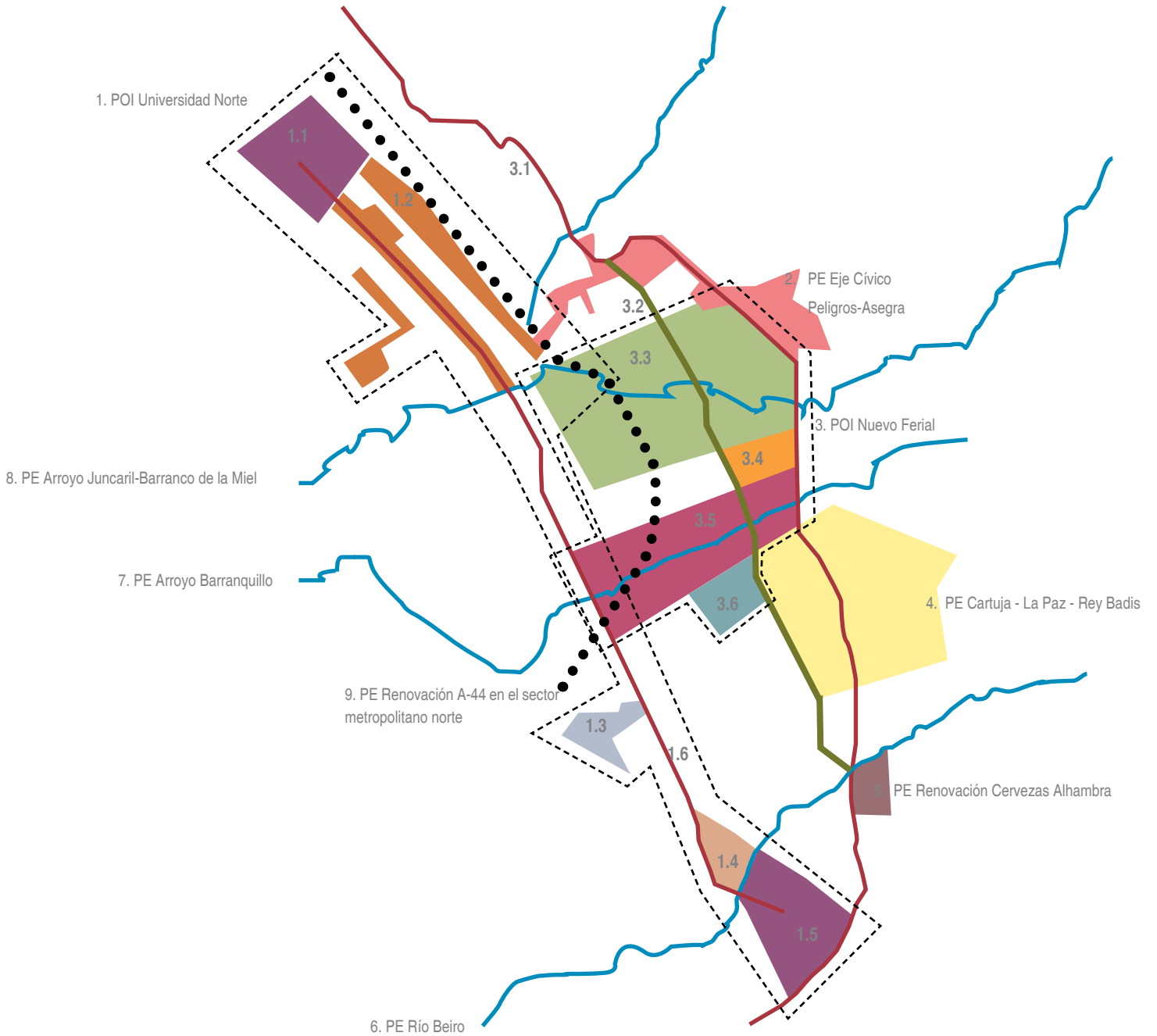
El ámbito espacial al que se circunscriben este conjunto de planes especiales se señala en la figura E.10 (página 126) Estas delimitaciones no implican la transformación ni la reordenación de la totalidad del territorio en ellas comprendido, sino que, como puede apreciarse en la figura E.11 (página 127) son áreas dentro de las que se plantean proyectos puntuales.

En los apartados siguientes se explican las ideas que han alimentado la propuesta de algunos de los planes arriba enunciados. Este lanzamiento de ideas, formuladas por equipos de alumnos del taller, no pretende ser un imposible simulacro del desarrollo real de estos planes, sino un ejercicio de la habilidad para descubrir y transmitir ilusiones sobre este territorio y, sobre todo, para abrir debate sobre ciertas posibilidades reales y concretas del mismo.

E.9 Planes de ordenación intermunicipal y planes especiales propuestos.



1 km



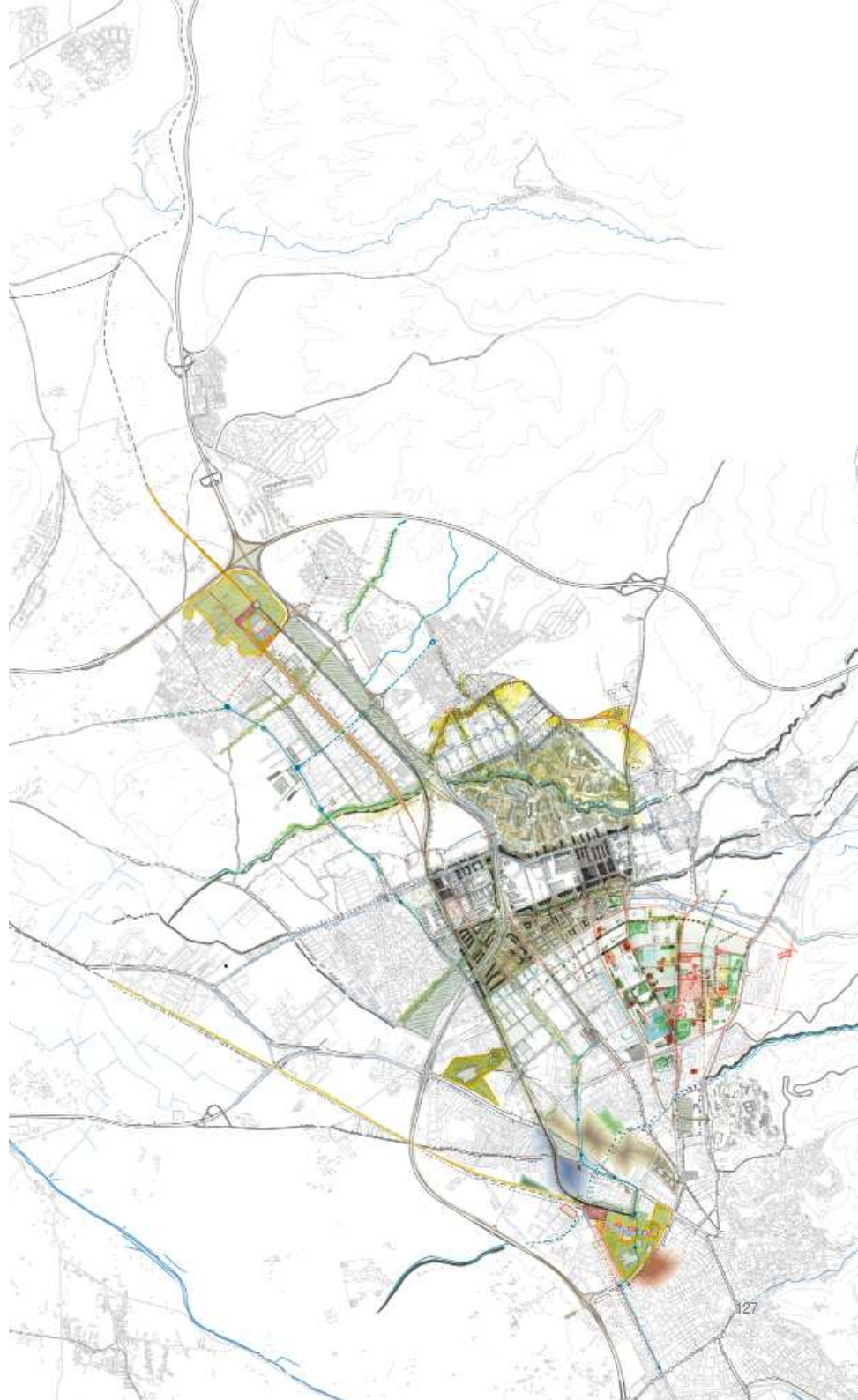


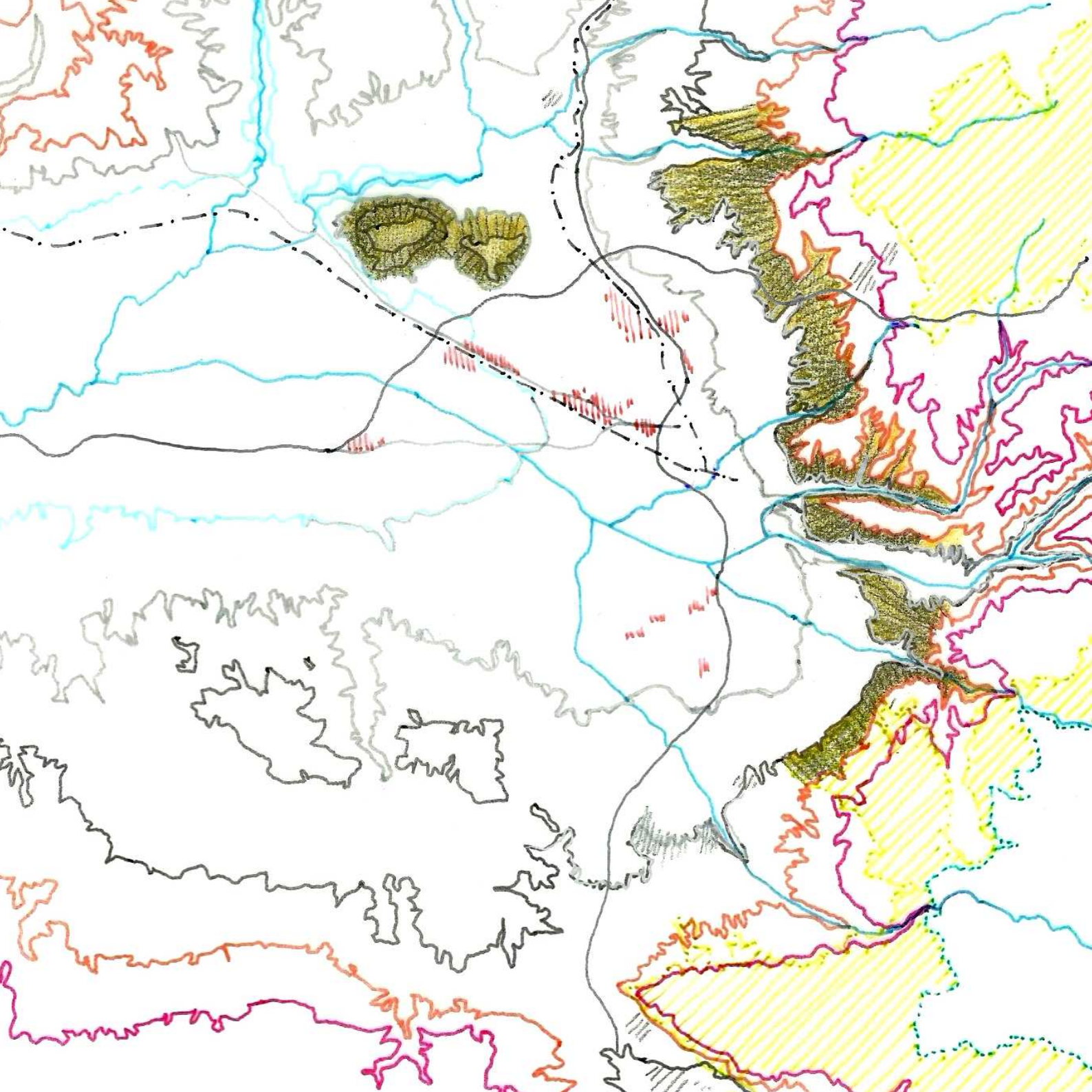
E.10 Ámbito de los Planes Especiales propuestos sobre el territorio.

E.11 (página siguiente). Imagen del conjunto de las actuaciones propuestas en el taller.



2 km





E.12 Marco metropolitano: agua, topografía, distribución de centros industriales y conectividad territorial.



3 km

Esta idea trabaja sobre la oportunidad llamada en este taller “Calle metropolitana Fuentenueva-Albolote”, planteada sobre la traza ferroviaria de la línea Moreda-Granada, cuyo desmantelamiento entre Granada y Albolote se incluye en el Plan de Infraestructuras de Andalucía.

Sus principales puntos de interés se fijan en torno a tres estrategias: a) crear una nueva centralidad en el norte capaz de equilibrar la

balanza entre la concentración, al norte, de industrias de almacenaje y distribución — polígonos industriales— y la concentración tecnológica del sur, b) plantear un nuevo esquema de conectividad y c) reforzar de la identidad geográfica mediante la recuperación de la ecoestructura, especialmente trabajando con el agua y la topografía. Para su comprensión y su desarrollo, estas estrategias deben enmarcarse en el ámbito completo del área metropolitana de Granada.

universidad norte

César García García-Conde, Miguel Huertas Fernández,
Juan Francisco Martínez Benavides, Miguel Navarro Ligeró,
Marcos Pérez Díaz, David Rodríguez López

La idea consiste en descentralizar y extender al área metropolitana la Granada Universitaria a través de proyectos en los extremos de su traza:

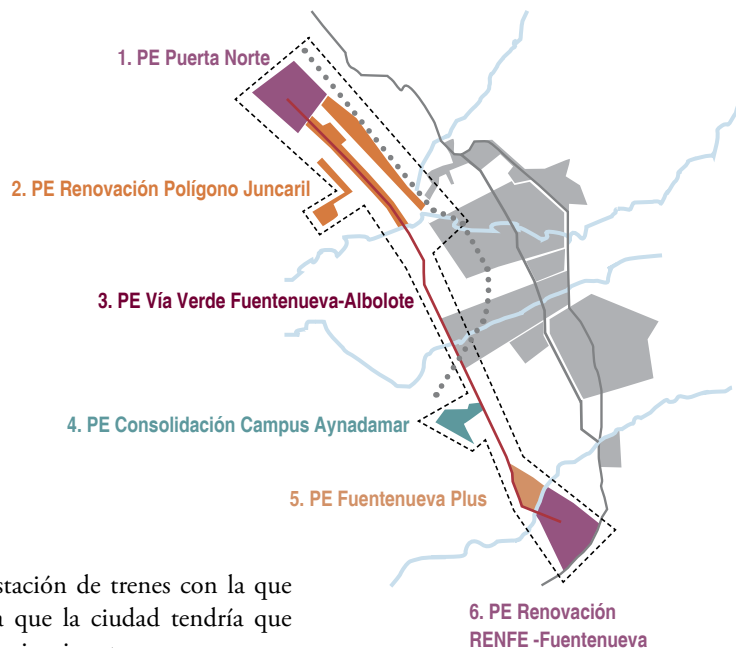
1. Renovación del espacio urbano, la imagen y las actividades del extremo devaluado y amenazado por la pérdida de empresas: **Polígono Juncaril**, en Albolote. Su transformación debe encaminarse a la atracción de actividades productivas innovadoras —entre ellas muchas de las ligadas a la universidad, especialmente en su faceta investigadora y empresarial—, a la mezcla de usos —ciudad 365 días, 24 horas—, a la permeabilización de sus bordes y a la mejora de la calidad de su espacio público. La renovación de este polígono debe posibilitar la consolidación del espacio urbano junto a la encrucijada entre A-44 y A-92 como Puerta Norte de la ciudad.

2. Renovación del espacio urbano del extremo consolidado: **Campus Universitario de Fuentenueva**. Esta renovación debe pensarse en clave de rotura de barreras e integración urbana y en sintonía con la transfor-

mación de la estación de trenes con la que limita y para la que la ciudad tendría que preparar cambios inminentes.

3. Conexión de extremos a través de la traza de la **línea férrea Moreda-Granada**, reconvertida en vía verde con una sección de entidad, en la que se incluyan equipamientos al aire libre, tales como merenderos, pistas deportivas, espacio para juegos... El desmantelamiento de este tramo de línea ferroviaria en el que se apoya esta propuesta permite pensar que también se producirá un traslado de los talleres de RENFE situados en suelo urbano —Villarejo y Pajaritos— a lo largo de esta línea, eliminando así históricas barreras entre barrios y ofreciendo la posibilidad de sumar a esta nueva calle metropolitana espacio para ciertos equipamientos, e incluso viviendas sociales de referencia.

Para su ejecución se propone elaborar un Plan Estratégico Intermunicipal entre Granada, Maracena y Albolote, desarrollado por los seis Planes Especiales enunciados en el apartado anterior —figura E.13.



E.13 Planes especiales para el desarrollo del Plan de Ordenación Intermunicipal Universidad Norte.



2 km

Campus Juncaril.

El Polígono Industrial Juncaril, como tantos otros creados en España alrededor de los años 70, se ubicó a cierta distancia de los núcleos de población, en la periferia comarcal Norte de Granada, y que hoy día, debido a su crecimiento, han llegado hasta sus límites, no siendo ya tan fácil discernir qué es polígono industrial y qué no lo es, al quedar éste envuelto por viviendas e infraestructuras, excepto en su fachada suroeste, que se abre a la vega del Genil.

Por su parte, tanto las edificaciones como las actividades productivo-económicas que lo alimentan sufren un visible proceso de decadencia.

La falta de habilidad y/o de criterios urbanísticos para la formalización del encuentro entre el polígono y su entorno más inmediato —vega, arroyo, infraestructuras, barrios residenciales—, la decadencia de su actividad y la obsolescencia de muchas de sus edificaciones y de su espacio público llevan a pensar en la necesidad de su renovación urbana.

Como herramientas clave para esta renovación se plantean dos:

- Mejora de la calidad del espacio público, incluida la dotación de ciertos equipamientos que ayuden a la conciliación de la vida laboral, familiar y social en el entorno del trabajo —guardería, colegio, pistas deportivas, un parque donde almorzar al sol... — puesto que un alto grado de población metropolitana pasa en este “no lugar” la mayor parte de su tiempo activo.
- Diversificación de las actividades. Esta transformación ha comenzado ya de manera no inducida, y pueden observarse en él actividades que van desde el almacenaje y la distribución, a la construcción, pasando por la hostelería, el ocio o el reciclaje de residuos, sin embargo no puede decirse que ninguna de estas actividades constituya una semilla para la activación en este territorio de economías innovadoras —uno de los objetivos enunciados para el plan director propuesto en el taller.

Para lograr esta activación económica y la mezcla de usos pretendida se propone introducir aquí un campus universitario abierto, entretejido con industrias y otros usos existentes o de nueva creación, atraídos por la energía del campus, constituido no sólo por facultades y escuelas, sino también por oficinas para empresas vinculadas a la universidad —vivero empresarial—, viviendas-taller o en su denominación inglesa *Small Office-Home Office*, viviendas en alquiler para estudiantes, residencia, centros de investigación —algunos de ellos podrían estar vinculados a las actividades agrícolas en la vega—, biblioteca, comedor...

La ubicación de estas nuevas instalaciones y viviendas se propone repartida en dos zonas del polígono:

1. Campus Juncaril Norte, destinado a ciencias de la Energía y la Industria. Situado en el extremo norte de la calle metropolitana sobre la que se apoya esta propuesta, en suelos urbanizables de Albolote, ocupados en la actualidad por eriales que conforman un espacio residual comprendido entre el borde de este núcleo y las autovías A-92, A-44, que pasarían a convertirse en la nueva imagen de la puerta de entrada a la ciudad metropolitana. Su implantación podría ser un argumento añadido para la remodelación del nudo entre ambas autovías. El equipamiento

deportivo y el parque existentes en la zona podrían servir como elementos de articulación en la relación con las industrias

2. Campus Juncaril Sur, destinado a ciencias Agricultura, Ganadería y Montes. Se sitúa en la fachada oeste del polígono, en contacto con una zona de vega de regadío y con la línea 1 de metro.

Propuestas complementarias

Junto a la implantación de este campus, y alimentadas por ella, se proponen otras actuaciones complementarias dentro del propio polígono (figura E.15, página 134):

- Progresiva sustitución de las industrias pesadas situadas en la franja situada entre la traza del ferrocarril y la A-44 por usos terciarios —oficinas, hoteles, comercios, centros de ocio...— que configuren la nueva fachada a la autovía y a la calle metropolitana sobre la traza del tren.
- Adquisición de suelo privado para aumentar la dotación de espacio público en forma de pequeñas plazas y calles transversales intercaladas en la retícula que conforma la trama del polígono, consiguiendo así una mayor permeabilidad y una escala más humana que favorezca los recorridos a pie dentro de este nuevo tejido urbano.

E.14 Actuaciones en los Campus:
crear, consolidar, ampliar, rehabilitar.



1 km

- 1 Campus Juncaril Norte:
Nueva creación
Desarrollo de urbanizables.
Vivero empresarial.
Construcción de la Puerta Norte.
- 2 Campus Juncaril Sur:
Nueva creación
Renovación y rehabilitación urbana.
Construcción de una nueva fachada a la A-44.
Reinvención del borde hacia la vega
Recuperación de los arroyos Juncaril, Barranco del Membrillo y Barranco de las Cañadillas.
- 3 Campus Aynadamar:
Consolidación
Cambio de uso del suelo dedicado a talleres de Renfe.
Consolidación del campus existente.
Eliminación de barreras entre La Chana y los nuevos barrios a espaldas del tren
- 4 Campus Fuentenueva Plus
Ampliación
Cambio de uso del suelo dedicado a talleres de Renfe y rehabilitación equipamiento deportivo La Juventud
Viviendas para estudiantes + SOHO + Hotel + Alquiler de oficinas.
Eliminación de barreras entre barrios
Recuperación del Beiro
- 5 Campus Fuentenueva
Rehabilitación urbana
Eliminación de barreras entre centros del campus
Eliminación de barreras entre barrios
Integración Campus-Estación

Línea FFCC
Granada-Moreda

Autovía A-44

Autovía A-92

Barranco de las Cañadillas

Barranco del Membrillo

Peligros

Albolote

Metropolitano Línea 1
(hacia aeropuerto)

Pulianas

Arroyo Juncaril

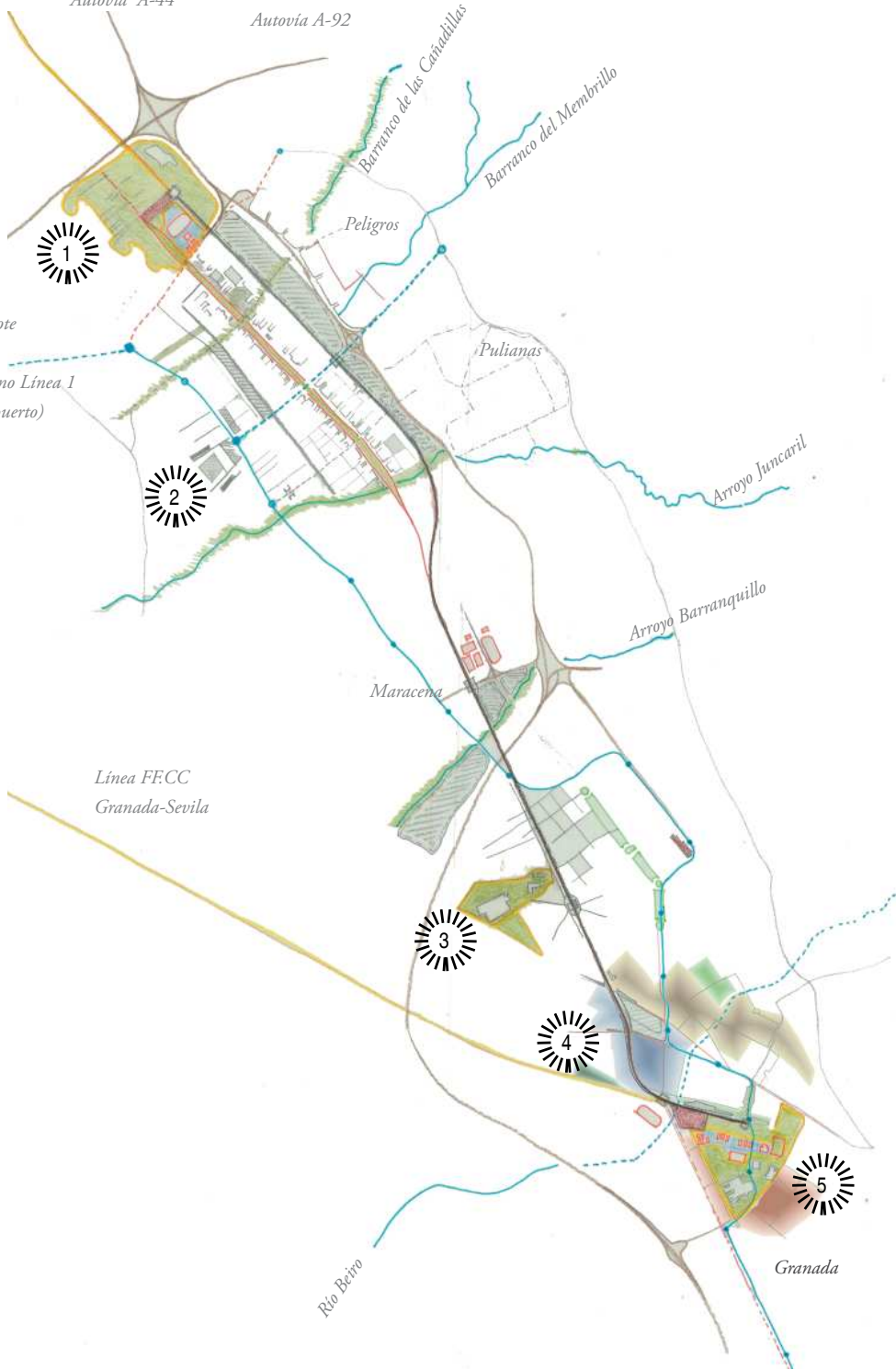
Arroyo Barranquillo

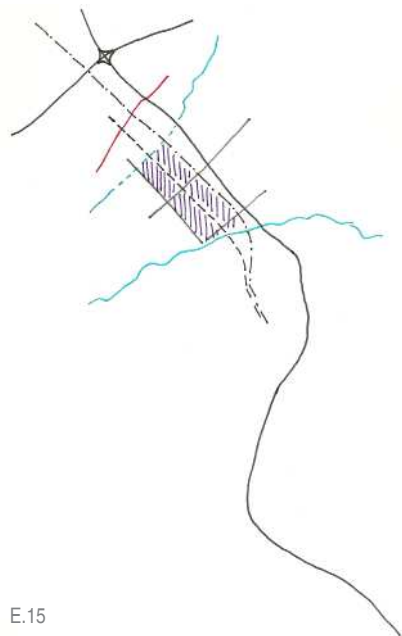
Maracena

Línea FFCC
Granada-Sevilla

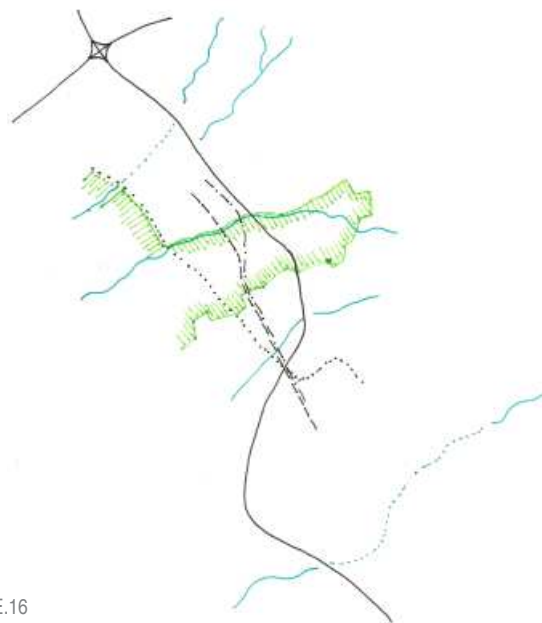
Río Beiro

Granada

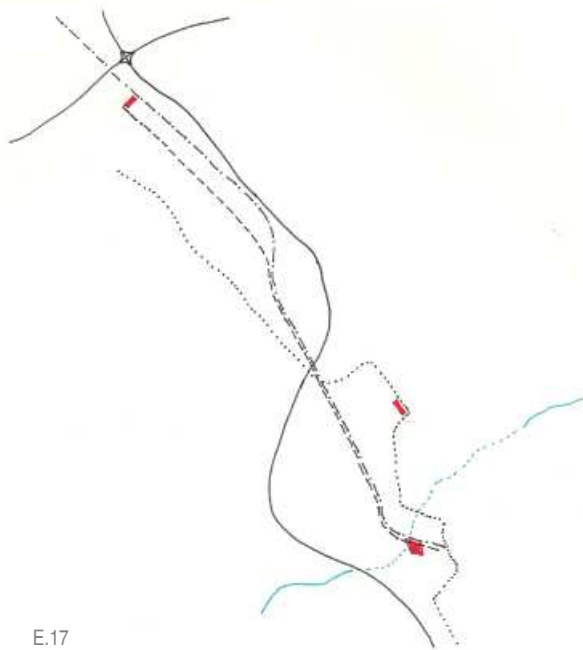




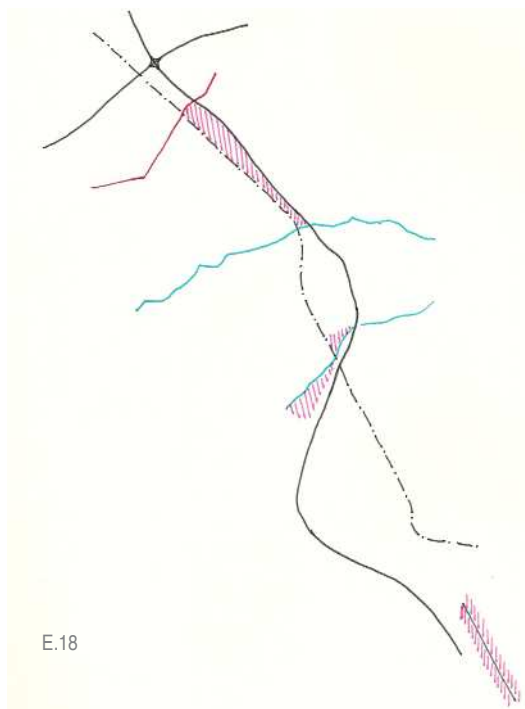
E.15



E.16



E.17



E.18

E.15 Rehabilitación del polígono industrial mediante operaciones puntuales entretejidas en su malla actual.

E.16 Recuperación de las relaciones agua-territorio.

E.17 Transporte público e intercambiadores.

E.18 Nuevas fachdas urbanas a la A-44.



2 km

- Adecuación de las calles también para el uso del peatón y mejora de su función como espacio público. Esta actuación requiere una reordenación del tráfico rodado dentro del conjunto —el tráfico de vehículos pesados seguirá siendo una realidad en parte del mismo—, así como la incorporación de vegetación y mobiliario urbano especialmente pensados para un espacio en el que predominarán usos industriales y terciarios: será necesario pensar en las diversas formas en que pueden vivirse las calles de este nuevo lugar.

Y fuera de los límites estrictos del polígono:

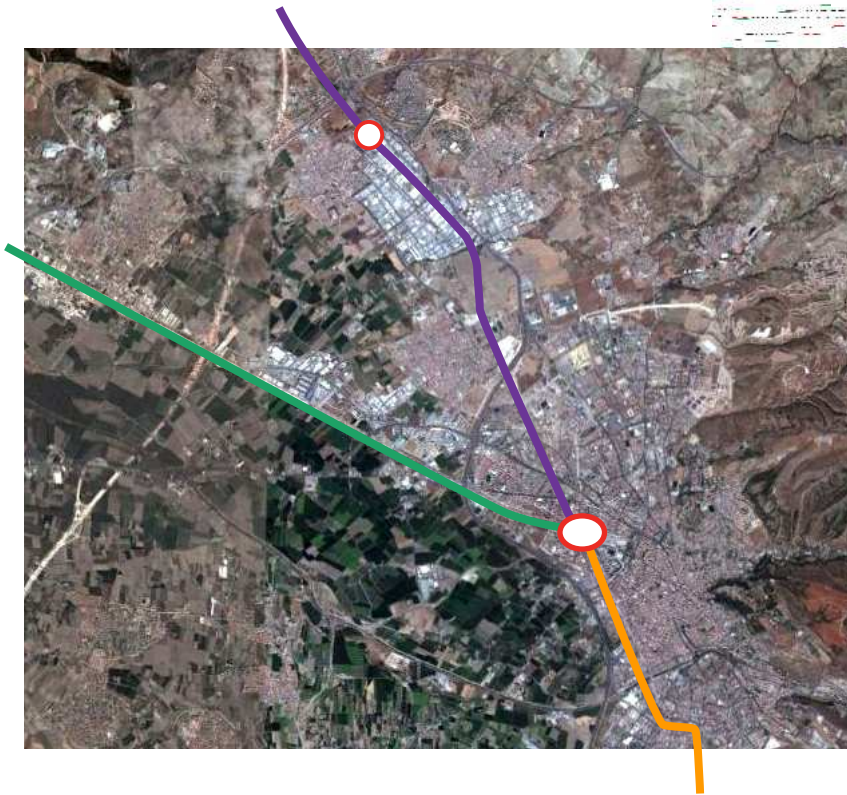
- Preservar los suelos fértiles aún sin edificar como espacios libres, públicos o privados, en los que se puedan desarrollar actividades vinculadas a la tradición agrícola y ganadera, integradas en nuevas lógicas urbanas, como es el caso de los huertos familiares y de los huertos comunitarios, que ofrecen como extra, respecto a los primeros, la creación de un espacio para el encuentro social.
- Recuperación de las relaciones entre agua y territorio (E.16), y con ella la recuperación de la relación montaña-vega, obstruida con la construcción de este polígono. Para esta recuperación se propone intervenir en el ciclo del agua aplicando técnicas de Water-Sensitive Urban Design, como reforestacio-

nes en las partes altas, pequeñas presas en las partes medias y la recuperación de agua de lluvia, infiltración en acuíferos, sistemas de biorreciclaje en las partes bajas, donde además se proponen acciones específicas sobre tres de los arroyos transversales a la calle metropolitana que conecta los dos extremos de esta propuesta:

1. Descubrimiento del Barranco de las Cañadillas, embovedado en su paso por el polígono. Esta acción podría ser el argumento principal para crear, a largo plazo, un nuevo espacio público naturalizado que sirviera de hito más o menos central en la malla ortogonal del nuevo parque industrial.

2. Apertura hacia el Arroyo Juncaril. Este corredor natural, central en el territorio de la Granada metropolitana norte, destaca por su estado de deterioro: encajonamiento de su línea de agua en cauces artificiales que disminuyen su papel como generador de biodiversidad, vertedero en el contacto con las industrias, construcciones al límite de sus cauces, olvido en la planificación territorial debido a su condición de límite administrativo... En su contacto con el polígono Juncaril, al que además da nombre, encuentra uno de sus puntos más críticos, ya que el arroyo funciona aquí como una simple línea límite a la que las edificaciones se adosan hasta el

- Iznalloz
- Deifontes
- Calicasas
- Embalse Cubillas
- Pinos Puente
- Albolote
- Campus Juncaril
- Atarfe
- Maracena
- Parque agroindustrial
- Campus Aynadamar
- Bobadilla
- Chana
- Campus Fuentenueva
- Méndez Núñez
- Recogidas
- Dílar
- Campus de la Salud



Fuentenueva Aynadamar Maracena Campus Juncaril Albolote Embalse Cubillas Calicasas Deifontes Iznalloz

T1

Fuentenueva Chana Bobadilla Parque Agroindustrial Atarfe Pinos Puente

T2

FuenteNueva Méndez Núñez Recogidas Dílar Campus de la Salud

T3

límite de sus posibilidades, sin ningún tipo de relación espacial. Para revertir esta situación y convertir este encuentro en uno de los espacios de referencia del renovado parque industrial será necesario plantear una nueva alineación de las manzanas de ribera, que deberán ceder suelo al dominio público del arroyo. Esta actuación de transformación del borde debe coordinarse con la propuesta de renaturalización completa de su cauce, desarrollada mediante un Plan Especial específico.

3. Regeneración del arroyo Barranquillo, en su tramo ligado a las cocheras del metro y a la parcela de la antigua fábrica de cerámica de Maracena.

- Estación intermodal en el Campus Juncaril Norte. En ella se produciría intercambio entre la línea de cercanías a Iznalloz —con salida desde este punto—, la líneas 1 de metro, según se plantea en el Esquema Director —RENFE - Aeropuerto—, un posible microbús circular entre Albolote, Peligros, Asegra y Juncaril, la vía verde sobre la traza del tren desmantelada, y la propia A-44, por ubicarse una de sus salidas muy próxima a esta estación en la que también se incluiría un aparcamiento para vehículos

privados. Esta estación del norte da cuerpo a la idea de crear una puerta norte a la ciudad metropolitana, con capacidad simbólica para convertirse en un significativo elemento de regeneración local y territorial.

- Cambio de uso del suelo dedicado a talleres de RENFE a lo largo del tramo de vía desmantelada: en Villarejo, consolidación del Campus Aynadamar, eliminando barreras entre La Chana y los nuevos barrios que se han creado de espaldas del tren; en Pajaritos, ampliación del Campus de Fuentenueva —Fuentenueva Plus— creando viviendas de alquiler para estudiantes, viviendas taller, oficinas y un hotel o albergue universitario, mediante un proyecto urbano que debe abordar el histórico problema de barreras entre barrios y una emblemática recuperación del Beiro, al menos en este pequeño tramo.

- Permeabilización del Campus de Fuentenueva hacia la estación de RENFE, y hacia Camino de Ronda, en el que además se apuesta por el fomento del pequeño comercio y por una domesticación de la vía rodada que le da nombre, disminuyendo la velocidad de los vehículos y reforzando la movilidad peatonal y en bicicleta.

eje cívico de asegra

José María Ramírez García

En el análisis inicial se detectaron posibles áreas de trabajo en las que podrían inducirse cambios ambientales, económicos y sociales mediante proyectos de renovación urbana, que han sido objeto de los ejercicios de investigación que he trabajado en el marco de este Máster. Entre las diversas áreas detectadas destacan principalmente dos:

1. La zona norte de Granada capital: Almanjáyar, La Paz, Cartuja y Rey Badis. Destaca sobre todo por problemas de segregación y vulnerabilidad social y por las deficientes condiciones de habitabilidad en su tejido residencial y en su espacio público.
2. Las áreas extensivas de usos industriales de Peligros —Polígono Asegra— y Albolote —Polígono Juncaril—, especialmente en su contacto con los núcleos urbanos. Destacan sobre todo por la decadencia de su actividad como tejido económico-productivo, su obsoleta imagen urbana y por las barreras que constituyen sus bordes.

La propuesta de renovación urbana que aquí se plantea se centra en el límite entre el Polígono Asegra y el núcleo principal de Peligros, por ser éste un lugar de contacto y conflicto entre las manzanas de uso terciario/industrial del primero y las manzanas residenciales del segundo, siendo al mismo

tiempo una oportunidad para un rediseño de sus bordes, reinventando relaciones entre lo construido y lo vacío, entre la vivienda y la nave industrial, urdiendo las mimbres para la implantación de nuevas centralidades metropolitanas en este borde reconvertido en eje.

Objetivos y metodología

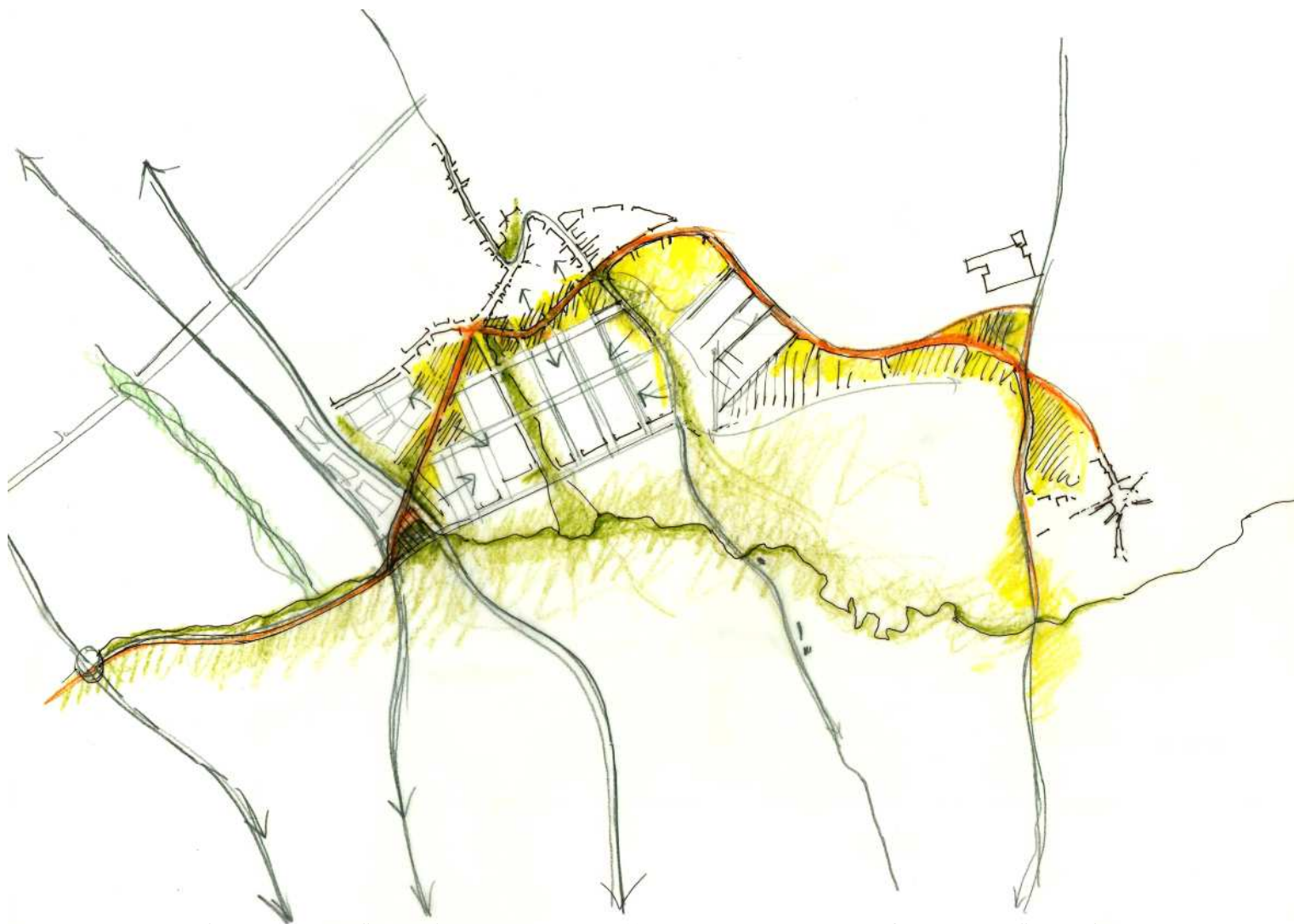
Los principales objetivos son:

1. Procurar una relación transversal entre los corredores metropolitanos en los que se apoya el Plan Director *Granada busca el Norte*, tratando con ello de dar respuesta a la necesidad de definir continuidades en diferentes estratos. En esta continuidad entre estratos se incluye la apertura hacia el arroyo Juncaril, con el que Asegra limita en su flanco sureste: los proyectos del Eje Cívico deberán estar cuidadosamente coordinados con la renaturalización del arroyo, enunciada como acción estructurante del Plan Director para ser desarrollada por un plan especial complementario, que se ocuparía también de la liberación del borde sureste para la reconstrucción de su ribera y de la transformación de ciertas calles transversales en espacios más blandos y arbolados, introduciendo así el parque de ribera en el eje cívico propuesto al otro lado del polígono.

E.20 Eje Cívico Peligros-Asegra y su conexión con el Arroyo Juncaril renaturalizado.



500m



*Metropolitano
Línea 1*

*Calle metropolitana
Fuentenueva-Albolote*

A-44

*Vía verde
Peligros-Granada*

*Calle metropolitana
Méndez Núñez- El Chaparral*



2. Dinamizar la economía y diversificar usos en el núcleo de Peligros mediante una intervención que suponga un consumo de suelo cero.

Para conseguirlos se propone un trabajo multiescalar en el que se conjuguen la visión y los objetivos territoriales definidos en el Plan Director con el grado de detalle que aportan el estudio del parcelario del lugar y la observación *in situ*.

Para su desarrollo se propone una combinación Plan+Proyectos desarrollados en paralelo, permitiendo así el acercamiento del Plan a los problemas físicos y una respuesta a lo global desde el conocimiento y la intervención en lo particular. La figura de planeamiento propuesta es la de un Plan Especial dentro de los ámbitos municipales de Peligros y Albolote.

Propuesta

Se plantea la creación de un Eje Cívico, de aproximadamente 1 kilómetro, destinado a la renovación urbana del área, transformando un límite entre lo industrial y lo residencial, que en la actualidad funciona como una línea divisoria simple y vacía, compuesta

a base de traseras (línea azul, figura E.22), en un espacio con espesor y complejidad —franja amarilla de la misma figura— de transición y encuentro entre el espacio residencial y el industrial, a través del cual, además, se pretende responder a la búsqueda de conexión espacial y modal entre las calles metropolitanas propuestas, en las que se incluirán carriles bici y transporte público, y los paseos peatonales propuestos a lo largo del arroyo Juncaril y sobre el antiguo camino Peligros Granada.

En cuanto a la dinamización económica y la diversificación de usos, se propone la configuración de una mezcla de usos metropolitanos, compuesta por:

- Red de equipamientos integrados en el centro del conjunto. El uso deportivo se atisba como adecuado, aprovechando ciertas naves industriales existentes y reutilizables como contenedores de tal uso.
- Residencias en alquiler y residencias colectivas, implementando viviendas para universitarios y para personas de la tercera edad, generando sinergias de acompañamiento en la población.

E.21 Plan especial para el desarrollo del Eje Cívico Peligros-Asegra.

2 km

E.22 De límite simple (línea azul) a borde de complejo (trama amarilla)

200m






E.23 Edificación afectada

E.23

E.24 Espacio público abierto y conservación de edificación para equipamientos.

 Edificación eliminada

 Edificación conservada con cambio de uso

 Nuevo espacio público

200m



E.25 Alineaciones y formas de ocupación: ejemplo de una posible formalización de la propuesta.

E.26 Espacio público abierto y conservación de edificación para equipamientos.

E.24

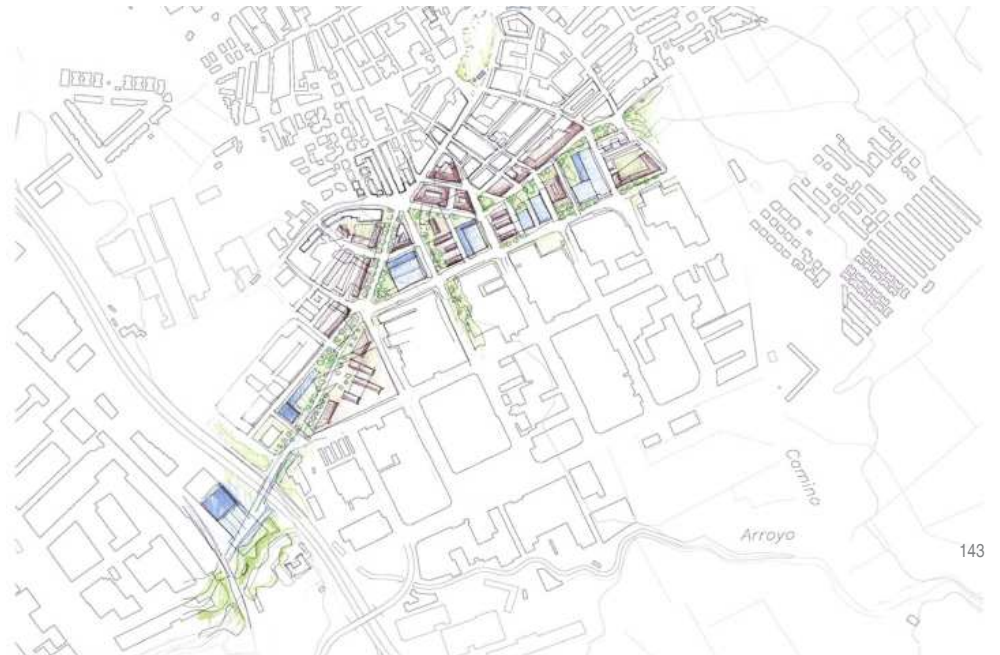


200m

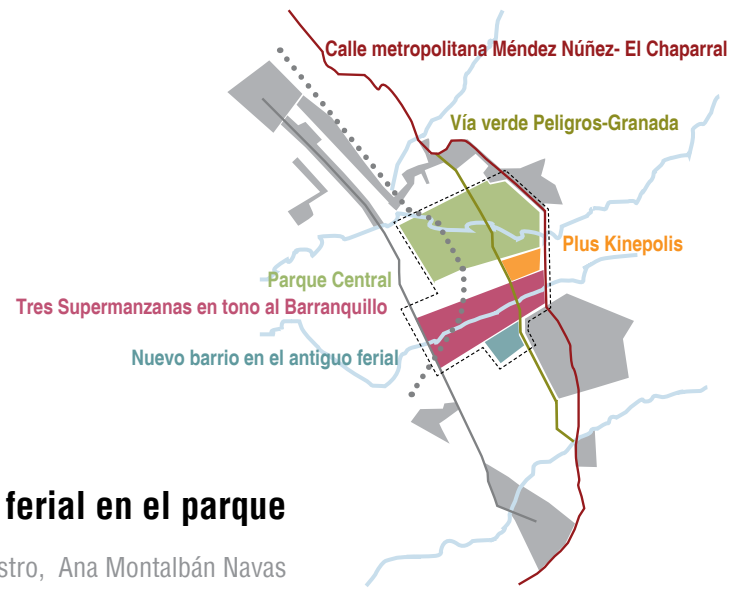




E.25



E.26



un ferial en el parque

José García García, Eloy López Trescastro, Ana Montalbán Navas

Se plantean una serie de acciones integradas para el sector central del área de trabajo, al que se ha denominado Sector Ferial, compuesto por tres zonas de carácter muy diferente, vacío urbano, rural, borde urbano:

1. Actual ferial, cuya falta de actividad durante la inmensa mayoría del año es causa de una **discontinuidad** en la trama urbana, agravando los problemas de marginalidad y aislamiento social de la zona.
2. Entorno del arroyo Barranquillo comprendido entre las dos calles metropolitanas estructurantes del Plan Director definido en el taller. Se caracteriza por la presencia de un gran hito intermunicipal, el Parque Comercial Kinépolis, y el principal conjunto de equipamientos deportivos de Maracena, así como por el efecto fragmentador que la autovía A-44 y la nueva VAU 9 originan sobre esta **zona de borde**.
3. Entorno del arroyo Juncaril comprendido entre la propuesta calle metropolitana Méndez Núñez--El Chaparral y la autovía

A-44, caracterizada por la pervivencia de una **actividad agrícola residual** bordeada por usos terciarios en expansión.

El objetivo principal de las acciones propuestas es doble: por un lado proteger, mediante su fortalecimiento, las cada vez más estrechas franjas no edificadas entre Peligros-Albolote y Maracena-Pulianas, y entre éstos y Granada; por otro, reforzar el papel de centralidad que ha conferido al sector el Parque Comercial Kinépolis, mediante la densificación y diversificación del significado de su centralidad actual.

Para su definición y desarrollo se propone la figura del Plan de Ordenación Interurbana entre los municipios de Granada, Pulianas, Peligros, Albolote y Maracena, desarrollado por seis Planes Especiales —figura E.27—, dos de los cuales dos —Calle Metropolitana Méndez Núñez-El Chaparral y Vía Verde Peligros-Granada— habrían de ser también objeto de planes de desarrollo del Plan Sectorial de Movilidad Sostenible.

E.27 Planes especiales para el desarrollo del POI Ferial Norte

2 km

E.28 Ámbito territorial de las propuestas: los marcos indican la ubicación aproximada en la que se encuadraran sus correspondientes proyectos, lo que no quiere decir que se proponga la ordenación integral de todo el área delimitada por ellos.



1 km



Actuaciones sobre infraestructuras

El Sector Ferial, debido a su posición central en la región metropolitana norte, ocupa un lugar clave en cuanto a la aplicación de las directrices enunciadas para la elaboración de plan sectorial de movilidad. Según estas directrices, se proponen las siguientes actuaciones relacionadas con la movilidad y las infraestructuras (Figura E.29):

1. Adecuación de las vías existentes —calles, avenidas y carreteras— al nuevo carácter metropolitano que se pretende conferir a esta traza. Especial estudio de la sección, del arbolado y del mobiliario urbano. En su nueva sección habrá de incluirse un carril reservado para una línea de transporte público de alta capacidad (LAC) y un carril bici.

2. Apertura de un tramo de vía entre la calle Diamante y la avenida Blas Infante, ambas pertenecientes al término municipal de Pulianas.

3. Reforma de la autovía A-44 en el tramo que separa Maracena del Parque comercial Kinépolis, en Término Municipal de Pulianas, incluyendo la reforma del nudo de acceso a Maracena —salida 123 de la A-44. El objetivo de esta transformación, para la que se apunta como más adecuada su elevación sobre pilares, es reducir el efecto barrera que esta vía crea entre los núcleos de Granada, Maracena y Pulianas, posibilitando relacio-

nes interurbanas transversales, que hoy sólo son posibles a través del nudo de la salida 123, lo cual revierte en su frecuente colapso, interfiriendo los flujos metropolitanos en aquellos de una escala territorial mayor.

4. Apertura de un tramo de vía entre la estación de trenes de Albolote y la calle San Sebastián de la Gomera de Granada. Esta actuación es complementaria a la anterior y forma parte de la propuesta, enunciada en el Esquema Director, de transformar este tramo autovía en una arteria verdaderamente urbana, compuesta por vías de diferentes usos y característica.

5. Reconversión del tramo de vía férrea comprendido entre el polígono Juncaril y Cerriello Maracena en una vía verde para peatones, ciclistas y animales.

6. Mejora de las condiciones de la vía pecuaria Granada-Peligros, que pretende preservarse como una vía de carácter lento —vía verde—, preferente para peatones, bicis y animales, incluyendo la mejora de la conexión peatonal entre ésta y Joaquina Egarras, muy dificultada por el paso de la nueva VAU 9 que las separa, y, muy especialmente, por el efecto barrera de la rotonda de acceso al Parque Comercial Kinépolis.

7. Apertura de nuevos tramos de calle que permitan la conexión entre calles de Pulianas y calles de Maracena, transversales a la A-44.

E.29 Esquema de actuaciones



1 km

Hasta El Chaparral

Planes especiales

P1. Parque Central Norte

P2. Tres Supermanzanas en el Barranquillo

P3. Plus Kinépolis

P4. Nueva Barriada en el Ferial

Hasta aeropuerto

Metropolitano línea 1.

Descomposición en dos líneas:

1. Aeropuerto-Renfe.

Requiere ampliación desde Albolote al aeropuerto sobre carretera existente y desde Cerrillo Maracena a Renfe sobre vía férrea Moreda-Granada.

2. Renfe-Armilla

Actuaciones sobre infraestructuras

- Vía existente
- Reforma de vía existente con reserva de carriles para LAC y bicis
- - - - Apertura de nueva vía con reserva de carril para transporte público y bicis
- ||||| Reforma de infraestructura férrea existente con línea de metro (forma parte de otro POI)
- ~~~~ Vía verde sobre vía pecuaria existente
- - - - Adecuación peatonal de carretera existente
- ==== Adecuación peatonal de calles y avenidas existentes
- ||||| Vía verde sobre vía férrea existente
- ==== Calle existente
- ==== Carretera existente
- - - - Apertura de nueva calle
- ◇◇◇◇◇◇◇◇ Reforma de autovía existente

Albolote:
actual estación
de mercancías

N-432

Arroyo Baranquillo

Intercambio
línea 1-línea 2

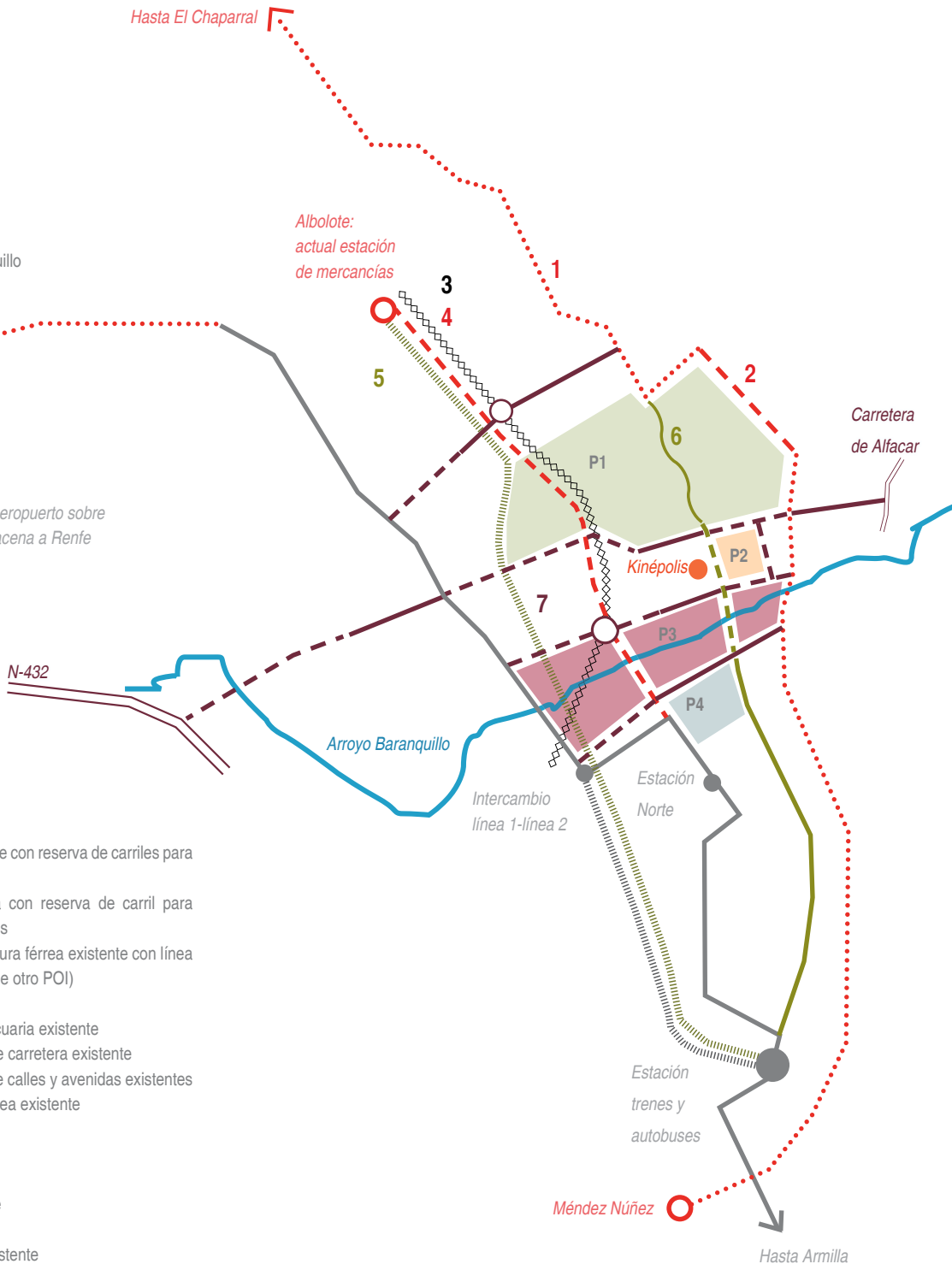
Estación
Norte

Estación
trenes y
autobuses

Méndez Núñez

Hasta Armilla

Carretera
de Alfacar



Parque Central

Comprendido entre la calle metropolitana Méndez Núñez-El Chaparral, el Polígono de Asegra, el Parque Comercial Kinépolis y la traza de la línea ferroviaria Moreda Granada. Quedan dentro de su ámbito tramos de infraestructuras que lo atraviesan, como la A-44 y la vía pecuaria Granada-Peligros, de cuya transformación paralela ya se ha hablado en el apartado anterior.

Su objetivo es preservar la franja de territorio no edificado entre Albolote-Peligros y Maracena-Pulianas, recorrida por el arroyo Juncaril, que hace de límite administrativo entre el primer y el segundo par intermunicipal. En su estado actual este tramo del corredor natural del Juncaril, exiguo en algunas de sus partes, se encuentra amenazado por la presión expansiva de los núcleos que lo rodean y por la devaluación económica de las actividades agrícolas que persisten en estas tierras de labor. Para su reserva y protección se propone una actuación no embalsamadora, sino fortalecedora de este gran espacio libre, muy valioso por su función en el equilibrio ecológico del área metropolitana: se propone convertirlo en un lugar central, ocupado por un gran parque intermunicipal dentro del cual se ubique el ferial metropolitano.

Esta actuación supondría los siguientes cambios:

- Nueva concepción de las ferias: en las fiestas de cada pueblo podría volverse a la idea tradicional de feria de día inundando calles y plazas, sin embargo, las actividades requeridas de mayor espacio, incompatibles además con descanso nocturno —atracciones, tiro al plato, carreras de bicis...— podrían tener cabida en este ferial metropolitano norte, en que algunos de estos dispositivos de ocio podrían tener incluso un carácter permanente, integrados dentro del parque.
- Ampliación del concepto de ferial para celebración de festividades, sumándole el concepto de feria de muestras: integración en el parque de equipamientos y servicios propios de una feria de muestras con capacidad para albergar encuentros internacionales, exposiciones anuales, muestras de ganado al aire libre, trabajos permanentes para la mejora de la calidad y la promoción de los productos locales...
- Liberación de los suelos en los que en la actualidad se ubica el ferial de Granada, permitiéndose su reurbanización y con ella la eliminación de un vacío urbano con efecto de barrera.
- Renovación de la identidad de Granada Norte como lugar de referencia metropolitano: escenario de encuentro local, regional e internacional, dispositivo de relaciones múltiples capaz de activar nuevas vías de sustento económico para la zona.

E.30 Posible imagen de la formalización de las propuestas Parque Central y Tres Supermanzanas en torno al Barranquillo y la relación entre ambas.



500m



Juncaril

Barranquillo

Plus Kinépolis

Comprendido entre el Parque Comercial Kinépolis, Almanjáyar, el Parque Central y el borde suroeste de Pulianas. Se propone la urbanización de esta pieza de unas 18Ha de extensión, clasificada por el planeamiento de Pulianas como urbanizable.

Su objetivo es doble: por un lado actuar como pieza articuladora entre el parque comercial, en la actualidad un recorte aislado, y los bordes urbanos que lo rodean, caracterizados por altos niveles de degradación; por otro aportar densidad de población y diversidad de usos al parque comercial, convirtiéndolo también en servicio local para los barrios que lo rodean y activando la vida en su entorno, más allá de la subida o bajada en el vehículo con el que se accede.

Los usos planteados en esta nueva pastilla son híbridos: residencial de alta densidad que aporte vida a sus calles, más allá de la presencia circulatoria hacia los comercios, oficinas, nuevas superficies comerciales —¿sería esta una buena oportunidad para Ikea?—, un mercado y algún gran equipamiento de carácter territorial, de uso administrativo u hospitalario, aprovechando la buena conectividad del barrio. Otros equipamientos más locales —colegio, pistas deportivas, centro de salud...— se piensan integrados en el barrio limítrofe de Almanjáyar, al que pertenecerían las tres supermanzanas referidas a continuación.

Las circulaciones dentro de la pastilla, que también podría considerarse una supermanzana, son peatonales. Bajo la nueva edifica-

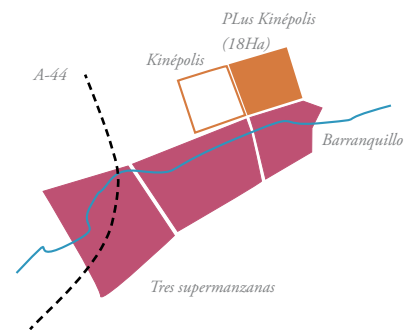
ción comercial se plantea un aparcamiento subterráneo con plazas de uso público y plazas en alquiler o venta para residentes. El acceso al aparcamiento se realizaría desde el perímetro, liberando así el espacio entre edificios.

Tres Supermanzanas en el Barranquillo

Se propone una reordenación del borde Noroeste del barrio de Almanjáyar y el arroyo Barranquillo, cuya renaturalización se incluye en un Plan Especial complementario. Los objetivos principales son dos: saltar la barrera de la nueva VAU, introduciendo el parque del arroyo en el barrio, e implementar nuevos equipamientos y servicios en un barrio casi exclusivamente residencial, debido en buena medida a la disposición de vivienda en sus plantas bajas.

La estructura de las supermanzanas se presenta atravesada por infraestructuras preexistentes, A-44 y VAU-9, que son salvadas mediante relaciones a distintos niveles: en el caso de la autovía, se propone su reforma elevando su cota y permitiendo bajo ella paso del espacio público —peatonal y tráfico vehículos autorizados—; en el caso de la Vía de la Aglomeración Urbana, mediante pasarelas peatonales elevadas, que se convierten al final en puentes sobre el arroyo.

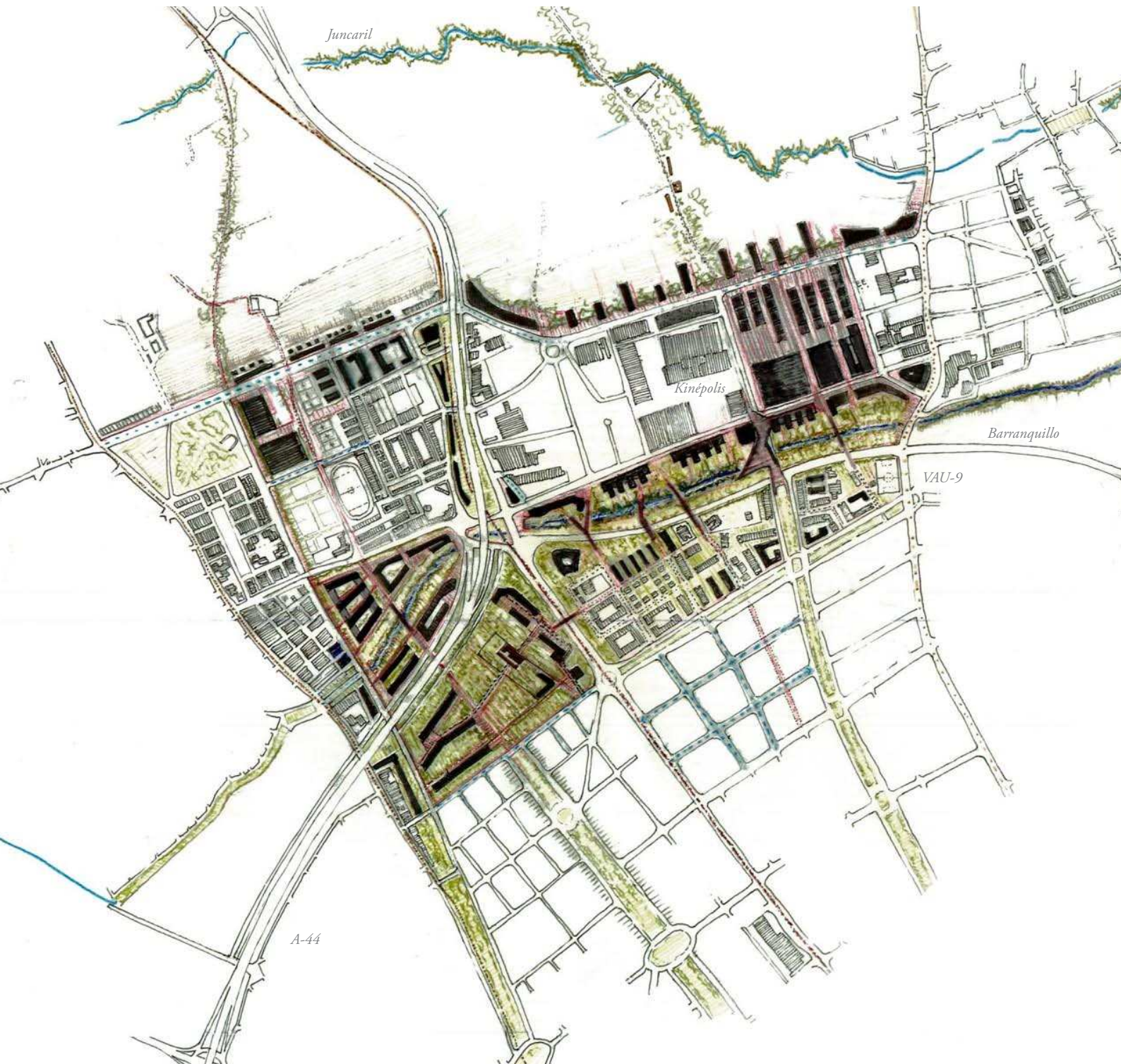
Los nuevos equipamientos públicos se plantean en algunas de las zonas verdes del barrio, que por su cuantía y la baja densidad del mismo, se han convertido en zonas deterioradas e incluso inseguras, debido a la debilidad de su uso como espacio público.



E.31 Alineaciones y formas de ocupación: ejemplo de una posible formalización de las propuestas Plus Kinépolis, Tres Supermanzanas en torno al Barranquillo y borde del Parque Central.



300m



Juncaril

Kinépolis

Barranquillo

VAU-9

A-44

regeneración y arte urbano

Luis Aparicio Pérez-Mínguez, Monika Zielinska

Esta propuesta se centra en los barrios de Cartuja, La Paz, Rey Badis y el perímetro de Almanjáyar en contacto con ellos. Su objetivo es intervenir en determinados aspectos de su espacio físico para promover un cambio en la imagen proyectada —degradación, pobreza, inseguridad, marginalidad— y en su aislamiento respecto al resto de la ciudad metropolitana.

Se sugieren una serie de intervenciones puntuales que afectan principalmente a elementos total o parcialmente públicos de los barrios: calles, plazas, parques, equipamientos, transporte público colectivo, fachadas, medianeras, portales, terrazas, balcones.... Desde la regeneración de lo público, se pretende iniciar un proceso de rehabilitación integral cuya onda expansiva alcance también a lo privado, tanto en lo que se refiere a rehabilitaciones de vivienda, como a cambios de conducta personal en cuanto al cuidado de lo público: los vecinos deben poder enorgullecerse de su barrio.

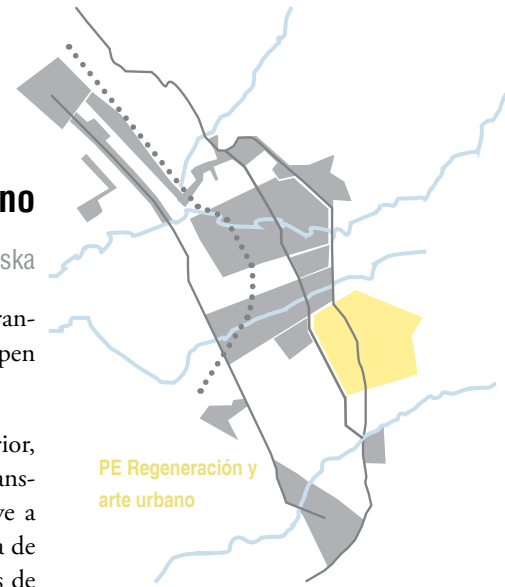
Tipos de intervenciones propuestas:

Equipamientos. Su dotación puede parecer suficiente en cuanto a número y tipos se refiere: colegios, centro cívico, centro de salud, piscina, pistas deportivas, Facultad de Ciencias del Deporte..., sin embargo, atendiendo más al cómo que al cuánto, podemos decir que su deficiencia es más que cuestionable debido a cuatro problemas fundamentales:

- Se han materializado en forma de grandes recintos amurallados que interrumpen recorridos y separan vecindarios.
- Su forma de relacionarse con el exterior, mediante interminables tapias opacas, transmite una imagen hermética y contribuye a la inseguridad en la calle debido a la falta de porosidad y de vida a lo largo de cientos de metros de muros ininterrumpidos.
- Carecen de calidad estética, sin ninguna atención al pequeño detalle. Son edificios que no acogen, sino que expulsan.
- La mayoría se sitúan en el perímetro, con sus accesos en las grandes avenidas urbanas: el acceso a los mismos no contribuye a la entrada de gente en el barrio procedente de otros lugares de la ciudad.

Sobre ellos se propone:

1. Permeabilizar su perímetro: eliminar muros cuando estos sean prescindibles, incorporando a la calle el espacio libre en torno a la edificación propiamente dicha; cuando la existencia de un cercado exterior no pueda suprimirse —caso de los colegios— sustituir muros opacos por otros sistemas que al menos permitan la permeabilidad visual, ampliando además el número de entradas, para permitir también el acceso desde el interior de los barrios.



E.32 Ámbito del Plan Especial

E.33 Localización y tipificación de actuaciones.



200m



- intervención en equipamientos
- intervención estética en viviendas
- centralidades
- intervención estructural en viviendas
- ruta del arte urbano
- recorridos verdes

2. Mejorar sus cualidades estéticas mediante obras de arte urbano en su envolvente.

3. Elaborar un plan de usos de manera que estos se puedan ver ampliados fuera de su horario ordinario, destinado sobre todo a los colegios, cuyo espacio por la tarde podría estar abierto a actividades culturales, talleres de formación, deportes...

Centralidades. Se trata de crear o reforzar espacios sociales en el interior de los barrios. Algunas de ellas ya existen, como la Plaza de la Libertad en el centro de la Paz, donde se concentran la mayor parte de sus servicios; en ese caso se propone el acondicionamiento del espacio público en el que se insertan, mediante pequeñas operaciones, como la cualificación del mobiliario urbano, el pavimento o la iluminación... En otros casos no existen, proponiéndose entonces lugares adecuados para su creación, principalmente esquinas interesantes por su posición respecto a equipamientos o plazas.

Intervenciones estéticas en bloques de vivienda social: se pretende embellecer el espacio público mediante el embellecimiento de aquello que lo delimita, dotarlo de referencias y fortalecer la identidad del barrio mediante obras de arte urbano sobre sus fachadas y medianeras, representando valores identitarios propios.

Intervenciones estructurales residenciales: Rehabilitación, sustitución o eliminación de viviendas. Las operaciones de sustitución y eliminación se reservan para casos puntuales y muy específicos en los que el estado de las viviendas es de tal deterioro que resulta in-

viable su rehabilitación; el realojo de vecinos habrá de procurarse en el mismo barrio.

Recorridos verdes. Se propone la creación de unos itinerarios arbolados, claramente legibles e identificables, que atraviesen los barrios conectándolos con su exterior, lo cual resulta muy complicado en su estado actual, sobre todo en el barrio de la Paz. Con esta actuación se pretende favorecer su permeabilidad hacia el exterior y su legibilidad mediante la mejora de los mecanismos de orientación. Aparte de la plantación de árboles, será necesario trabajar en algunas edificaciones abriendo pasos a su través o con derribos completos.

Ruta del arte urbano. Complementaria a la anterior, es la invención de un recorrido por las obras de arte urbano propuestas. Además de su acondicionamiento físico para el uso peatonal requiere una difusión hacia el exterior, contribuyendo así a la atracción de gente foránea.

Minibús. A pesar de la vasta extensión del conjunto ninguna línea de autobús lo atraviesa. Frente a ello se plantea una línea microbús que lo relacione, pasando por su interior, con algunos de los lugares de centralidad propuestos en el Plan Director: Kinépolis Plus, Parque Central y su ferial, Maracena y su centro deportivo y la estación de autobuses norte. Esta propuesta va encaminada a mejorar la accesibilidad desde el barrio hacia el exterior —la dependencia del vehículo privado es un factor que agrava el riesgo de exclusión social— y la visibilidad desde el exterior hacia el interior.

E.34 a E.39 Localización de intervenciones estéticas en viviendas

Páginas siguientes:

E.40 a E.44 Centralidades

E.45 a E.47 Recorridos verdes







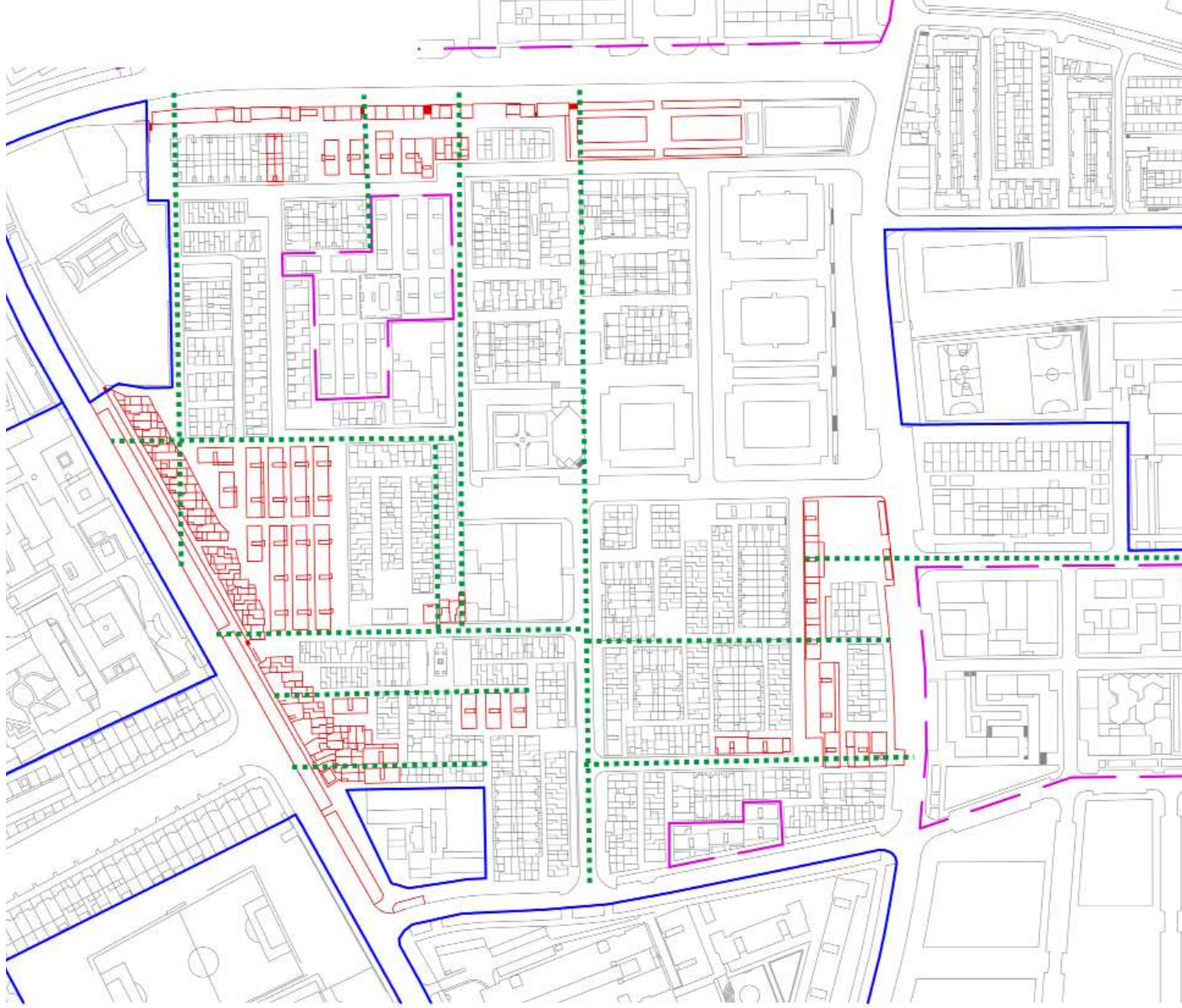



- residencial + terciario
- equipamiento reformado
- m parada de microbus
- arbolado
- plazas arboladas
- intervención estética en viviendas
- equipamiento local


E.48 - E.49 Pormenorización de actuaciones en el barrio de La Paz





100m



 sustitución de viviendas

 apertura de calles en continuidad con algunas existentes

 intervención en el perímetro de los equipamientos

 intervenciones estructurales en vivienda (segunda etapa)

bibliografía





Libros y artículos

AA.VV. 2010

Ordenación Territorial del espacio fluvial del río Genil. Granada: Universidad de Granada.

AA.VV. 2010

SCOT de Lyon.

AA.VV. 2006

SCOT de Montpellier.

AA.VV. 1987

Análisis del planeamiento urbanístico en la Comarca de la Vega de Granada. Dirección general de Urbanismo. Consejería de Obras Públicas y transportes. Junta de Andalucía.

AA.VV. 2007

Planes muy especiales. Barcelona: Col·legi d'arquitectes de Catalunya.

Ballarin, Joaquina; Magrinya Francesc. 2009

Cerdà, 150 años de modernidad. Barcelona: Actar D.

Bertolini, Luca. 1996

“Nodes and Places: complexities of railway station redevelopment”. *European Planning Studies*, n4, págs. 331–346.

Boero, Ezio. 2011

La spina 3 di Torino. Transformazioni e partecipazione: il Comtato Dora Spina Tre. Torino: Impremix Ed. Visual Grafika.

Bosque Maurel, Joaquín. 1988

Geografía urbana de Granada. Granada: Universidad de Granada.

Busquets, Joan. 2004

Barcelona. La construcción urbanística de un ciudad compacta. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara (editores). 2002

“Urbanización de Quinta da Malagueira, Évora, Alvaro Siza, 1977-1979”, en *Las ciudades de Álvaro Siza.* Madrid: Talis.

Ciucci, Giorgio; Dal Co, Francesco; Manieri, Elia, Mario; Tafuri, Manfredo. 1979

The american city from de Civil War to the New Deal. Cambridge: The MIT Press.

Comité interministeriel d'aménagement et de développement du territoire. 2001
Programmes agrouurbains.

Commission of the European Communities. 1990
Green paper on the urban environment.

Corboz, André. 1983
“El territorio como palimpsesto” en Martín Ramos, Ángel (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos.*
Barcelona: Edicions UPC.

Dematteis, Giuseppe; Governa, Francesca. 2005
“Territorio y territorialidad en el desarrollo local. La Contribución del modelo SloT”,
Boletín de la A.G.E., n.39.

Direction de l'Urbanisme et des Paysages. 1982
La maîtrise du ruissellement des eaux pluviales. París: Ministère de l'Urbanisme et du Logement.

Druot, Frédéric; Lacaton, Anne; Vassal, Jean-Philippe. 2007
Plus. Barcelona: Gustavo Gili.

Esteban i Noguera, Juli. 2011
La Ordenación urbanística: Conceptos, herramientas y prácticas. Barcelona: UPC.

Font, Antoni, y otros. 2003
Planteamiento urbanístico: de la controversia a la renovación. Barcelona: Diputación de Barcelona.

Gabellini, Patrizia. 2011
Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria. Roma: Carocci Editore.

Gaeta, Luca. 2011
“Programmi integrati de intervento nelle vicende urbanistiche milanesi”, *Urbanistica*, n.145.
Roma: Istituto Nazionale di Urbanistica

Gandelsonas, Mario. 1999
“The city as the object of architecture” en *X-Urbanism.* New York: Princeton Architectural Press.

Gómez Ordóñez, José Luis.

2002. “La planificación territorial. De qué tiempo, de qué lugar y de qué problemas hablamos”.

Revista *OP Ingeniería y Territorio*, nº 60. pp. 86-91.

1998. “Granada perdió el tranvía”, en *Cuadernos Económicos de Granada*, nº 7.

Granada: Caja General de Ahorros de Granada.

Güller, Michael; Güller, Mathis. 2002

Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto. Barcelona: Gustavo Gili.

Holl, Steven. 1991

Pamphlet Architecture 13: Edge of a city. Princeton Architectural Press.

Hough, Michael. 1998

Naturaleza y ciudad: planificación urbana y procesos ecológicos. Barcelona: Gustavo Gili.

Hulst, Rudie; Montfort, André van (editores). 2007

Inter-Municipal Cooperation in Europe. Dordrecht: Springer.

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.

Lanzani, Arturo; Pucci, Paola. 2009

“Infraestructuras y territorio: Le ragioni di un incontro ancora difficile”. *Urbanistica*, n.139.

Roma: Istituto Nazionale di Urbanistica.

Larsson, Gerhard (editor). 2006

Spatial planning systems in western Europe. Washington, DC: IOS Press.

Le Gates, Richard; Stout, Frederic (editores). 2000

Selected essays. London: Routledge.

Lynch, Kevin. 2012

La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili.

- Magnaghi, Alberto.** 2011
El proyecto local: hacia una conciencia del lugar. Barcelona: Ediciones UPC.
- Maruani, Tseira; Amit-Cohen, Irit.** 2007
“Urban open spaces planning models: a review of approaches and methods”, *Landscape and Urban Planning*, Volumen 81.
- McHaarg, Ian.** 2000
Proyectar con la naturaleza. Barcelona: Gustavo Gili.
- Monclús, Francisco Javier.** 2006
Exposiciones internacionales y urbanismo: el proyecto Expo Zaragoza. 2008 Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.
- Monteys, Xavier; Pere Fuentes.** 2001
Casa Collage: un ensayo sobre la arquitectura de la casa. Barcelona: Gustavo Gili.
- Newman, Peter; Thornley, Andy.** 1996
Urban planning in Europe : international competition, national systems, and planning projects. London: Routledge.
- Olmsted, Frederick Law.** 2005
“Parques públicos y el crecimiento de las ciudades”, en Le Gates, Richard T. y Stout, Frederic, *The city reader.*
London: Routledge.
- Portas, Nuno; Domingues, Alvaro; Cabral, Joao.** 2004
Políticas urbanas: tendencias, estrategias e oportunidades Lisboa: Fundação Calouste Goulbenkian.
- Poulot, Monique; Fleury, André; Vidal, Roland.** 2012
Agriculture et ville, vers un nouveau dialogue. París: Éditions CTHS.
- Raffestin, Claude.** 1977
“Paysage et territorialité”, *Cahiers de géographie du Québec*, n.21.
- Rivas, Juan Luis.** 2012
“Granada Traza Idea” en *La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad* (tesis).
Granada: Universidad de Granada.
- Rogers, Richard.** 2006
Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Gustavo Gili.

Sauquet Llont, Roger Joan. 2011

“La colectivización de la vivienda en el suburbio de baja densidad. Aproximaciones a propósito del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona”, revista *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, n5. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Secchi, Bernardo; Viganò, Paola. 1998

“Un programma per l'urbanistica”, *Urbanistica*, n.111. Roma: Istituto Nazionale di Urbanistica.
“Descrizioni”, *Urbanistica*, n.111. Roma: Istituto Nazionale di Urbanistica.

Soja, Edward W. 2008

Postmetropolis: estudios críticos sobre los lugares y las regiones. Madrid: Traficantes de sueños.

Solà Morales, Ignacio de. 2002

“Del patrimonio histórico al parque temático” en *New working and living conditions in cities: from workshop at the Venice Biennale*, september 2000. Barcelona: Berlage Institute.

Solá Morales, Manuel de.

2008. *De cosas urbanas.* Barcelona: Gustavo Gili.

1997. *Las formas de crecimiento urbano.* Barcelona: Edicions UPC.

Sorkin, Michael (editor).1992

Variations on a theme park : the new american city and the end of public space. New York: Hill and Wang.

Terán, Fernando de. 1978

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

Thompson, Catharine Ward. 2002

“Urban open spaces in the 21st century”, *Landscape and Urban Planning*, Volumen 6.

Tunnard, Christopher; Pushkarev, Boris. 1963

Man-made America: Chaos or control. New Haven: Yale University Press.

Venuti, Giuseppe Campos. 1993

La terza generazione dell'urbanistica. Milano: Franco Angeli.

Ward, Stephen V. 2002

Planning the twentieth-century city: the advanced capitalist world. Chichester: John Wiley & Sons.

Revistas

A+u. n. 498

Casabella. n. 553-554, 597-598

Lotus. n. 87-88, 110, 117-120

Quaderns. n. 218

Urbanisme. n. 335, 349, 351, 370, Especial 31

Urbanistica. n. 128, 139, 141

Fuentes electrónicas

Ayuntamiento de Zaragoza: <http://www.zaragoza.es/ciudad/sinbarreras>

Consorti del barri de La Mina: <http://www.barrimina.org/castellano/mina10.htm>

Frederick Law Olmsted: <http://www.fredericklawolmsted.com/>

Habitar, grupo de investigación de la UPC: <http://habitar.upc.edu>

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

Lacaton & Vassal: <http://www.lacatonvassal.com>

POTAUG: http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio/www/estaticas/ordenacion_territorio/aglomeracion_granada/pdfs/POTAUG.pdf

Riken Yamamoto: <http://riken-yamamoto.co.jp>

SCOT de Montpellier: <http://kportal.montpellier-agglo.com/nos-grands-projets/schema-coherence-territoriale/>

SCOT Agglomération Lyonnaise: <http://www.scot-agglolyon.fr/>

Water-Sensitive Urban Design: <http://www.wsud.org>

créditos de las imágenes

portada

Ramírez García, José María

prólogo

imagen 0.1 pág. 4-6 Skotheim Folde, Marja

cuadro geográfico

imagen A.1	pág. 12-13	Compañía de Tranvías Eléctricos de Granada
A.2	14	Bosque Maurel, Joaquín
A.3 - A.5	16	Colectivo de Estudiantes
A.6	17	Google Earth
A.7 - A.8	19	Rivas Navarro, Juan Luis
A.9 - A.10	21	Colectivo de Estudiantes
A.11-A.27	23-33	Skotheim Folde, Marja

urbanización

imagen B.1 - B2	pág. 34-37	Ayuntamiento de Granada. Archivo Municipal de Granada
B.3	38	Terán, Fernando de
B.4	41	Montalbán Navas, Ana
B.5- B.7	43-47	Colectivo de Estudiantes
B.8	49	AA.VV. (<i>Ordenación territorial del espacio fluvial del río Genil</i> , 2010)
B.9 - B.10	51-52	Colectivo de Estudiantes
A.11-A.12	55	Rivas Navarro, Juan Luis
A.13	55	Siza, Alvaro

planeamiento

imagen C.1	pág. 58-59	Ayuntamiento de Granada. Archivo Municipal de Granada
C.2	pág. 60-61	AA.VV. (<i>Análisis del planeamiento urbanístico en la Comarca de la Vega de Granada</i> , 1987)
C.3	69	Google Earth
C.4	69	Colectivo de Estudiantes
C.5	71	AA.VV. (<i>Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada</i> , 2006)

			diagnosis, estrategias y objetivos
imagen	D.1	pág. 74-75	Skotheim Folde, Marja
	D.2 - D.6	76-79	Colectivo de Estudiantes
	D.7 - D.10	81-83	Montalbán Navas, Ana
	D.11-D.12	91-92	Huertas Fernández, Miguel
	D.13-D.14	95	AA.VV. (SCOT de Montpellier)
	D.15	97	Huertas Fernández, Miguel
	D.16-D.18	101	www.wsud.org
	D.19	101	mackay.qld.gov.au
	D.20-24	103	www.lacatonvassal.com
	D.25	104	Riken Yamamoto
	D.26-29	105	mimoleskinearquitectonico.blogspot.com.es
	D.26-32	105	revista pasajes, n.57

			propuestas
imagen	E.1	pág. 106-107	Skotheim Folde, Marja
	E.2	109	Montalbán Navas, Ana
	E.3 - E.4	112-113	Colectivo de Estudiantes
	E.5 - E.7	114-118	Montalbán Navas, Ana
	E.8 - E.11	121-127	Colectivo de Estudiantes
	E.12	128	Huertas Fernández, Miguel
	E.13-19	130-136	Equipo "Universidad Norte" ¹
	E.20-26	139-143	Ramírez García, José María
	E.27-31	144-151	Equipo "Un ferial en el parque" ²
	E.32-49	152-159	Equipo "Regeneración y arte urbano" ³

			bibliografía
imagen	F.1	pág. 160-162	Skotheim Folde, Marja

1 César García, Miguel Huertas, Juan Francisco Martínez, Miguel Navarro, Marcos Pérez, David Rodríguez

2 José García, Eloy López, Ana Montalbán

3 Luis Aparicio Pérez-Mínguez, Monika Zielinska

taller de planes y proyectos

máster de urbanismo universidad de granada. curso 2010-2011

Universidad de Granada, 2014