

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO EN RED: UN HORIZONTE DE FUTURO

PROPUESTA DE COLABORACIÓN ENTRE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA Y EL AYUNTAMIENTO DE BAZA
PARA LA ELABORACIÓN Y DIFUSIÓN DE ESTRATEGIAS URBANAS Y TERRITORIALES, RELACIONADAS
CON LA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio,
Prof. Dr. Juan L Rivas Navarro y Prof. Belén Bravo Rodríguez
OTRIS. Universidad de Granada. Junio, 2013



LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO EN RED: UN HORIZONTE DE FUTURO

**PROPUESTA DE COLABORACIÓN ENTRE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA Y EL
AYUNTAMIENTO DE BAZA PARA LA ELABORACIÓN Y DIFUSIÓN DE ESTRATEGIAS
URBANAS Y TERRITORIALES, RELACIONADAS CON LA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR
FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO**

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio,
Prof. Dr. Juan L Rivas Navarro y Prof. Belén Bravo Rodríguez
OTRIS. Universidad de Granada. Marzo, 2014

1. MEMORIA TÉCNICA

- 1.1. *Presentación y Objetivos*
- 1.2. *Acciones a realizar*
- 1.3. *Programa desarrollado en el ámbito docente*
 - *Propuesta de un 'Proyecto Urbano-Territorial'*
 - *Ámbitos y elementos analizados*
 - *Notas sobre el trabajo de campo (Viaje a Baza y a su entorno)*
- 1.4. *Una Puerta estratégica, Andalucía Oriental*

2. MEMORIA DE GESTIÓN

3. MEMORIA ECONÓMICA

4. ANEXOS

- 4.1. *Marco de investigación del Corredor Ferroviario del Mediterráneo*
 - A. Bases del Corredor Ferroviario del Mediterráneo
 - B. El soporte urbano-territorial de recepción de la infraestructura y su necesidad de estudio.
 - C. La necesidad de producir cartografía interesante
 - D. Los efectos de la infraestructura en el soporte urbano-territorial: el espacio intermedio.
- 4.2. *Análisis del territorio desarrollados en el curso*
 - Baza y Zújar un sistema conjunto
 - Conexiones territoriales en relación a baza
 - La vega de Baza
 - La escala urbana. Fortalezas y fragilidades
- 4.3. *Selección de proyectos urbano-territoriales desarrollados en el curso.*
 - Río Baza
 - Acceso antigua estación
 - Baico
 - Camino de Zújar
 - Nudo – Salazar
 - Conexión Caniles
 - Vega de Baza Camino de Jabalcón

1. MEMORIA TÉCNICA

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO EN RED: UN HORIZONTE DE FUTURO

Profesores de la UGR: Juan L Rivas Navarro (coord.), Belén Bravo Rodríguez.

Organismo colaborador: Ayuntamiento de Baza

1.1. *Presentación y Objetivos:*

El convenio de colaboración busca generar un espacio de reflexión y debate sobre el núcleo de Baza y su territorio urbano y la influencia que sobre él puede tener el posible paso del Corredor de Ferrocarril del Mediterráneo. Esta experiencia busca relacionar la práctica docente que desde hace años se centra en el estudio del tejido urbano y su conexión con el territorio, y las propuestas o políticas infraestructurales que se en la actualidad se están promoviendo para su implantación futura sobre el territorio. La relación entre ambas circunstancias se ha practicado en las aulas de la Escuela de Arquitectura, generando unos resultados por parte de los alumnos muy positivos; con este convenio las ideas y propuestas generadas se abren a la población enriqueciendo el debate sobre la realidad urbana de Baza y la transformación que una nueva infraestructura ferroviaria puede producir en ella, haciendo visibles, a través de los proyectos de los alumnos, las mejores formas de articulación y proyecto.

Esta reflexión comenzó en las aulas de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Granada, en el marco de la asignatura de Urbanística IV, bajo la coordinación de los profesores Juan Luís Rivas Navarro y Belén Bravo Rodríguez. El curso se orientó al análisis de las cualidades y oportunidades del entorno de Baza y a la generación de propuestas sobre el mismo.

Una vez generado un amplio repertorio de proyectos en distintas localizaciones del núcleo de Baza, es una oportunidad exponer los resultados obtenidos y para abrir el debate a la población y a distintos agentes político y social, apoyándose en el imaginario creado. El objetivo final es producir una publicación que recoja por un lado los trabajos y las reflexiones hechas en el curso, por otro lado recoger las conclusiones resultantes de las sesiones de participación pública, y por otro los resultados de una nueva investigación coordinada por los profesores implicados que den una respuesta propia sobre el tema estudio. Los beneficios del material generado no están únicamente en el ámbito local, sino que es una experiencia modelo para otros territorios urbanos ligados al mismo corredor, como se expone en el anexo del presente documento.

Para la consecución de los objetivos finales se han planteado una serie de acciones de las que se extraigan resultados parciales a desarrollar en un período de 10 meses, éstas se especifican a continuación.

1.2. **Acciones a realizar:**

- INVESTIGACIÓN INICIAL

En esta fase inicial se plantea un análisis del territorio de Baza atendiendo a las oportunidades que ofrece y la mejor manera de articular la implantación del Corredor ferroviario del Mediterráneo y la plataforma logística asociada, entendiéndolo como una oportunidad de desarrollo local y provincial.

Esta investigación está coordinada por los profesores de la UGR implicados, en la que se aglutinarán los diferentes enfoques desarrollados en el curso y un minucioso trabajo de campo que genere un imaginario del territorio a través de cartografías propositivas.

- EXPOSICIÓN

En la exposición se mostrarán los trabajos realizados por los alumnos, junto con los resultados obtenidos durante la fase inicial de investigación, a través de cartografías, escritos e imágenes. Además se realizará un acto de presentación del convenio, orientado a informar a la población de Baza y a las personas y empresas interesadas acerca de los intereses y objetivos que se pretenden conseguir con dicho convenio.

El objetivo principal de esta acción es despertar interés y preocupación, tanto de la población como de empresas e instituciones, acerca de los temas presentados, tan importantes para el desarrollo territorial y urbano del entorno.

- DESARROLLO DE INVESTIGACIÓN

Durante esta fase se plantearán posibles estrategias de actuación territorial y urbana en torno a Baza, que dará lugar a la proposición de distintos proyectos urbanos en el ámbito de estudio.

Los resultados del desarrollo de la investigación darán lugar a cartografías propositivas a distintas escalas, y artículos donde se planteen las cuestiones sobre las que es necesario reflexionar a la hora de generar un imaginario de futuro para Baza.

- JORNADA-SEMINARIO

Se plantea unas jornadas donde los profesores expondrán el trabajo desarrollado durante la investigación. Además, se invitarán a diferentes empresas y entendidos en la materia para que expongan sus ideas o su posición frente a las distintas propuestas que hayan podido surgir.

Finalmente se propondrá una sesión de debate, en la que participen tanto los conferenciantes como los asistentes al seminario, con la finalidad de aportar distintas miradas a los temas propuestos. Esta etapa se plantea como una oportunidad para la participación pública de ciudadanos y toda persona interesada.

- PUBLICACIÓN DE MONOGRAFÍA

El objetivo final es publicar una monografía en la que aparezca todo el material elaborado en las distintas fases de desarrollo del convenio, y la difusión de la misma. En este documento aparecerán los trabajos realizados por los alumnos, así como las cartografías y artículos derivados de la investigación realizada por profesores y colaboradores, las exposiciones realizadas durante las jornadas-seminario y los temas debatidos en las jornadas-seminario.

Con la conclusión de la publicación, se organizará un acto de presentación de la misma en la que intervendrán los organismos participantes e interesados. Con este acto se pretende dar difusión a los resultados obtenidos, beneficiosos a nivel local, pero a su vez, un modelo de actuación aplicable a otros entornos urbanos.

1.3. Programa desarrollado en el ámbito docente

- ***Propuesta de un 'Proyecto Urbano-Territorial'***

El proyecto que viene desarrollándose en la asignatura de Urbanística IV aparece descrito en su Plan de Estudios como un “planeamiento territorial y proyecto urbano; el proyecto de las extensiones residenciales; la organización de equipamientos y los servicios; los usos productivo, industrial y turístico; el paisaje y el suelo no urbanizable; análisis de impacto.”

Se ha apostado en este curso académico por comprender las relaciones multiescalares que el proyecto debe acometer y se ha hecho especial hincapié en la incorporación de la variable temporal. El proyecto debe contener siempre una cuota representativa de usos residencial y debe ser capaz de interpretar los territorios intermedios de las escalas metropolitanas: bordes urbanos, intersticios geográficos, reconversiones industriales, nuevas formas de habitar, recuperación de tejidos históricos ex-urbanos, el paisaje infraestructural, nuevos modelos comerciales, deportivos o turísticos, etc.

- ***Ámbitos y elementos analizados***

El tema que estructura la asignatura de Urbanística IV durante el curso académico 2012-2013 es el Corredor ferroviario del Mediterráneo y los entornos periurbanos de las ciudades del corredor. Concretamente, el caso de estudio propuesto para el desarrollo de los objetivos prácticos del curso ha sido el territorio urbano de Baza y sus fronteras; los paisajes urbanos, no urbanos o mixtos. La relación del núcleo de Baza con las infraestructuras existentes y las nuevas propuestas, que introducen este entorno en un marco de relaciones nacionales e internacionales, interfiere en una serie de aspectos urbanísticos y paisajísticos que necesitan ser reflexionados y considerados para el proyecto futuro de la ciudad.

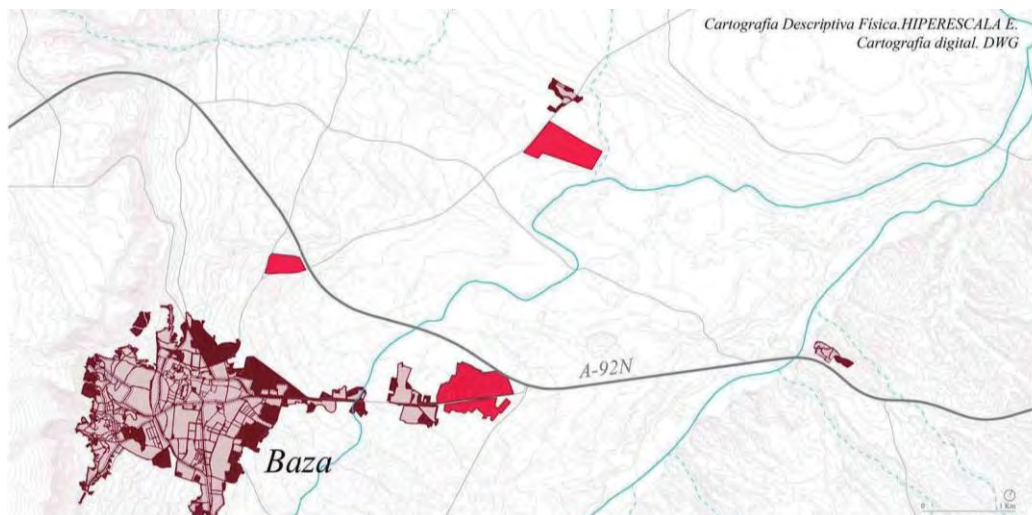


En el entorno de trabajo propuesto, cabe orientar los proyectos de nuevos servicios logísticos, urbanos - enseñanza, sanidad, deporte, comercio...- de apoyo a los parques naturales próximos, de industrial agroalimentarias y energéticas, etc. También en nuevos crecimientos residenciales y en nuevos sistemas de organización intermunicipal de la movilidad, así como en el encaje adecuado de las grandes infraestructuras actuales y futuras.

Constituye el objeto del curso la invención de proyectos que atiendan a esos horizontes y se emplacen adecuadamente, con capacidad de experimentar crecimientos y cambios y de encadenarse con otras iniciativas no previstas. Tales proyectos han de concretarse en trazas y tejidos que entremezclen actividades y flujos generando así lugares complejos; deben constituir incisiones y secciones en el territorio que supongan condensaciones de infraestructura, tejidos urbanos y medio natural de manera que todos los elementos se puedan ver enriquecidos por la mezcla y no en oposición.

Aspectos a analizar:

- Transportes territoriales, infraestructuras de relación.
- Nuevos polos ex-urbanos.
- Paisajes intermedios.
- Geografías en el territorio extendido de la ciudad
- Poblaciones próximas que participan de la actividad urbana y territorial del núcleo de Baza.



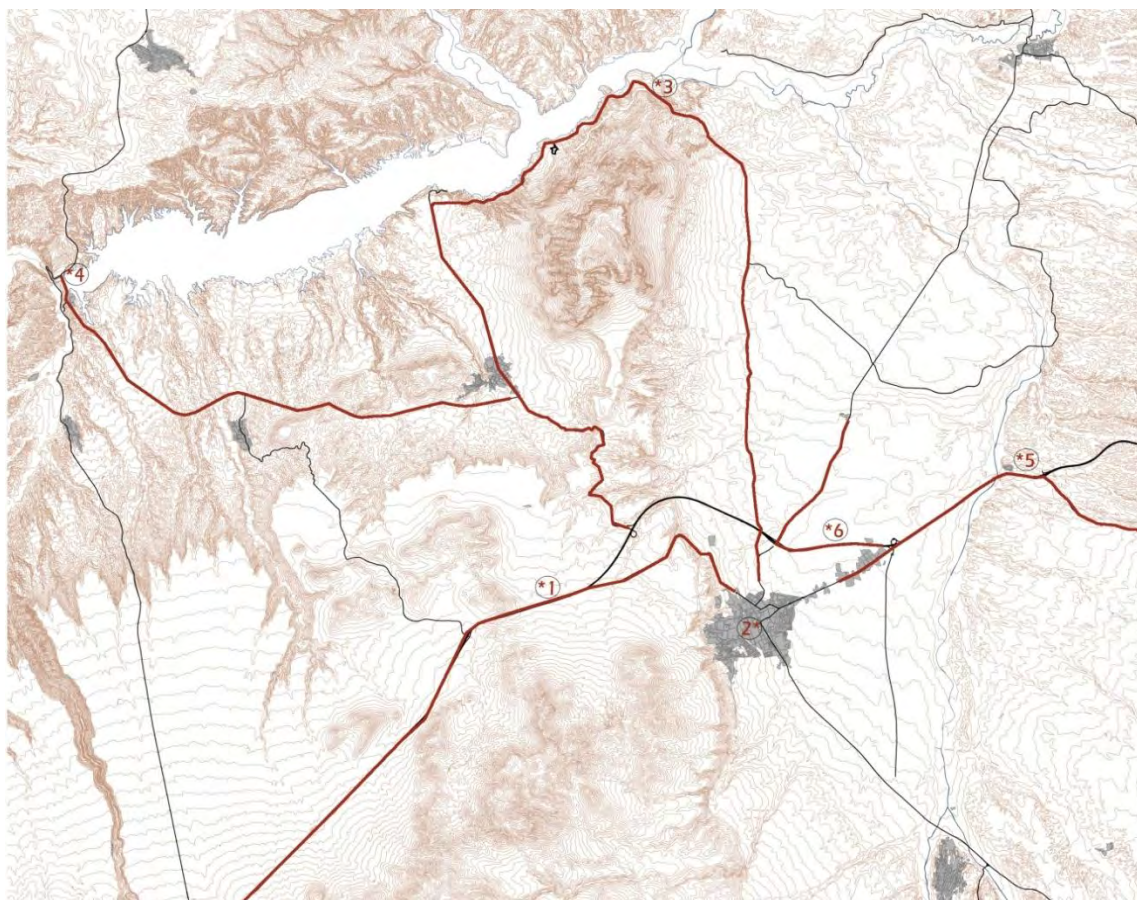
- **Notas sobre el trabajo de campo (Viaje a Baza y a su entorno)**

Una vez planteado el curso y comenzado el trabajo de análisis y de comprensión de las distintas facetas y dinámicas existentes en el territorio, se emprende un viaje al núcleo de Baza y su entorno territorial, en el mes de diciembre. Los participantes en el viaje fueron 40 alumnos los dos profesores del curso y se contó con la experiencia y el conocimiento local de Lorenzo Sánchez Quirante, que acompañó al grupo en todo el recorrido.

La ruta planteada contemplaba la visita a ámbitos de valor ambiental como el entorno del pantano, el camino que rodea al monte Jabalcón, el río Baza en su proximidad a Salazar, llanos de Jamula, y entornos urbanos de tipo industrial y de valor patrimonial como el centro histórico de Baza.

La visita ofreció a los alumnos una nueva lectura del territorio urbano de Baza, comprendiendo la diversidad ambiental y urbana que conviven, las oportunidades, y a su vez la fragilidad de determinados entornos frente a la llegada de una infraestructura y unas dinámicas económicas tan potentes como las del corredor ferroviario, y que son necesario conservar y hacer convivir con una nueva etapa de este territorio.

A continuación se muestra el recorrido seguido y las paradas más singulares que se hicieron.



[Plano con el trayecto realizado en la visita]

PARADA 1



PARADA 2



PARADA 3



PARADA 4



PARADA 5



PARADA 6



1.4. UN PUERTA ESTRATÉGICA, ANDALUCÍA ORIENTAL

La prolongación del Corredor Ferroviario a lo largo del litoral mediterráneo peninsular hasta finalizar en Algeciras, es una oportunidad para mejorar las conexiones entre comunidades y para equilibrar los desarrollos de distintos ámbitos territoriales. El levante Español ha estado históricamente muy conectado internamente de forma lineal, interrumpiéndose hacia el sur, en su conexión con Andalucía. La dificultad de la orografía así como una mayor distancia entre las poblaciones, son algunos de los motivos de la lejanía que desde el punto de vista de la movilidad y las relaciones políticas, sociales y económicas, han existido entre Andalucía y el resto del levante español.

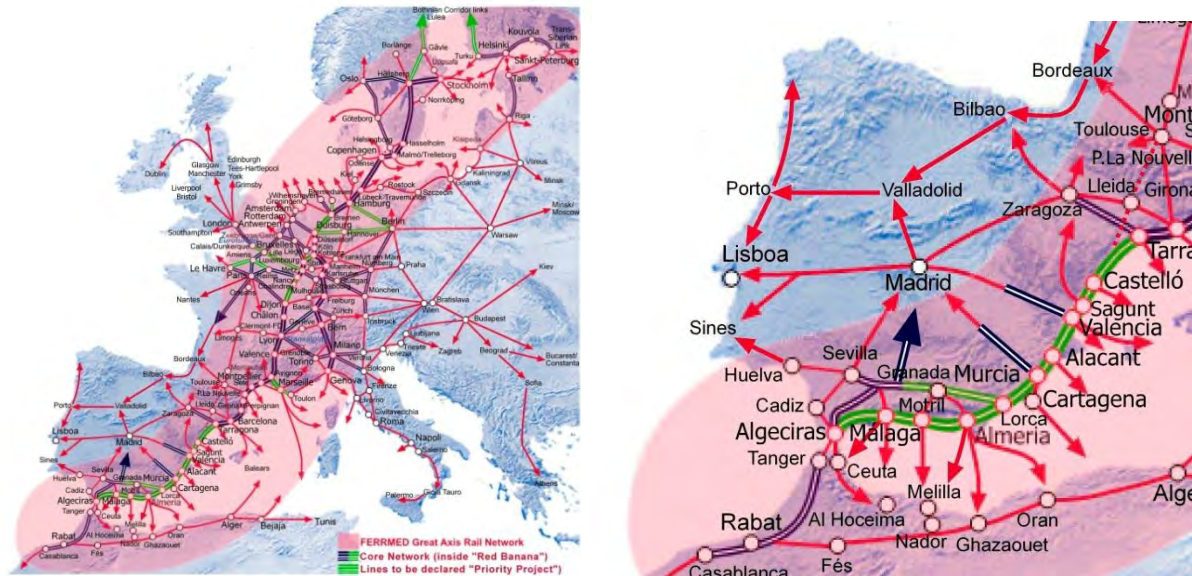
El corredor ferroviario planteado desde la Unión Europea pretende ser una gran plataforma logística de articulación de mercancías producidas y consumidas en los diferentes territorios europeos, así como de comercialización de productos externos que lleguen a las fronteras. Es una línea de alta capacidad y velocidad, que necesita de una red de distribución local apoyada en ferrocarriles de cercanías y camiones, cobrando gran importancia los puntos de intercambio modal. Las condiciones de estas plataformas logísticas que puntualmente enlazan la escala internacional con un territorio concreto, son fundamentales para garantizar la eficacia del sistema, su posición, una óptima red de transporte complementaria, un sistema urbano con la capacidad de abastecer al sistema humano y empresarial que conllevan dichas plataformas, son aspectos que influyen en su óptimo funcionamiento.

Los puntos en los que se localicen las estaciones y las plataformas logísticas son lugares que van a sufrir un fuerte desarrollo económico, son puntos estratégicos en el ámbito europeo que conllevará la implantación de nuevos sectores empresariales, localización de franquicias y almacenamiento de mercancías, necesaria mejora de las infraestructuras y ampliación de dotaciones complementarias, y por tanto una oportunidad para el desarrollo de territorios inactivos.

Actualmente existen diferentes plataformas que defienden y apuestan por un sistema ferroviario europeo en red, entre ellas es de destacar el papel de la asociación FERRMED, que promueve un gran eje de mercancías que diagonalmente recorra Europa desde Algeciras hasta Escandinavia. En el mapa siguiente, se muestra el “Core Network” del Gran Eje FERRMED, sus enlaces con el resto de la UE y los Proyectos Prioritarios a incorporar.

Desde que se hicieron las primeras propuestas sobre el trazado del corredor ha surgido un fuerte debate a nivel nacional, sobre las opciones posibles, y concretamente en Andalucía centrado en su conexión con levante. Se busca la articulación con los puertos marítimos y a su vez con las poblaciones y sectores productivos de interior; considerando el condicionamiento de la orografía, existe gran dificultad para la continuidad del trazado junto a la costa con las consecuencias económicas, de eficiencia de la infraestructura en cuanto a

la pendiente y ambientales. Es por ello que la opción barajada en el curso es aquella en la que el ferrocarril reutiliza pasos tradicionales de comunicación, que supone establecer la conexión desde Lorca-Baza-Granada.



Baza se sitúa en una posición estratégica, pues es la puerta de Andalucía al levante y la solución más competitiva de las posibles para el trazado del corredor. Es una oportunidad no sólo para la comarca de Baza, sino para la provincia de Granada, el paso del corredor por este ámbito y la implantación de una plataforma logística que articule la exportación de las mercancías de producción local, sirviendo a la cuenca del mármol, la producción hortofrutícola, cárnicos, aceite, etc. La nueva dimensión internacional que cobra la producción local supone una oportunidad para una actividad más intensiva con las consecuencias que tiene sobre la generación de empleo directo y empresas auxiliares. Si en la actualidad muchas de las empresas de la comarca y de la provincia buscan nuevos territorios para invertir o reducen su capacidad productiva, el horizonte que se abre con la futura implantación del corredor crea una inercia positiva sobre dichos sectores que les lleva a invertir en la comarca.

Otra de las hipótesis con las que se trabaja es la necesaria anticipación de los territorios a la llegada del corredor, es decir, mientras se proyecta y construye la llegada del ferrocarril transeuropeo y la plataforma logística, hay que mejorar las infraestructuras existentes, los equipamientos y empresas auxiliares, y plantear de qué manera deben implantarse las nuevas funciones en el territorio para que convivan con las estructuras existentes.

Con estas hipótesis es con las que se plantea el trabajo docente y de investigación al ser un proyecto muy ambicioso con capacidad para cambiar la inercia de despoblamiento de determinados territorios y de generar nuevas dinámicas económicas.

1. MEMORIA TÉCNICA

2. MEMORIA GESTIÓN

Inicialmente, este convenio se plantea como una colaboración entre la Universidad de Granada y el Ayuntamiento de Baza, para la investigación acerca de la implantación del corredor ferroviario, lo que supondría en la zona y para el planteamiento de estrategias urbanas y territoriales que preparen el territorio como soporte de dicha infraestructura.

La firma de dicho convenio se realizaría a través de la Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI) de la UGR; que es la unidad encargada de promover, potenciar y difundir a la sociedad los resultados de investigación generados por los grupos de investigación universitarios.

Tras considerar la importancia que puede tener el desarrollo de esta investigación, tanto para el municipio de Baza y sus entidades locales económicas y sociales, como para otros agentes interesados en la implantación del corredor ferroviario, se plantea la posibilidad de ampliar el convenio incorporando la colaboración de los mismos. Para ello, en esta etapa inicial se llevara a cabo la acción de difusión del convenio y diálogo con los entes interesados en apoyar económicamente y participar en la realización del trabajo que se propone.

Una vez acabada la primera etapa del convenio y conocidos los interesados en colaborar para el desarrollo de la investigación y en la elaboración y difusión de estrategias urbanas y territoriales centradas en la implantación del corredor ferroviario, se procedería a la firma de un segundo convenio para realizar el resto de las acciones que se proponen en la memoria técnica del actual documento.

Calendario previsto para la realización de las distintas acciones:

| ACCIONES | FECHA |
|---|-----------------------------|
| Diálogo con entes locales económicos y sociales y difusión del convenio | |
| Fase inicial de investigación | Marzo 2014-Octubre 2014 |
| Exposición | Noviembre 2014 |
| Fase de desarrollo de investigación | Diciembre 2014 – Abril 2015 |
| Jornada-Seminario | Febrero 2015 |
| Publicación de monografía | Mayo 2015 |

1. MEMORIA TÉCNICA

2. MEMORIA GESTIÓN

3. MEMORIA ECONÓMICA

A continuación se especifican las acciones a realizar durante la duración de los convenios planteados y el presupuesto necesario para su consecución. Están ordenadas cronológicamente, a excepción de algunas acciones que coinciden en el tiempo. La duración total de los convenios es de 10 meses, con acciones intermedias de difusión y de interlocución con diferentes agentes sociales, haciendo más participativo el proceso y el resultado de la publicación.

CONVENIO INICIAL PARA EL PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS URBANAS Y TERRITORIALES, RELACIONADAS CON LA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO EN BAZA

Esta primera etapa se inicia con la firma del convenio de colaboración entre la Universidad de Granada y el Ayuntamiento de Baza; y su desarrollo constaría principalmente de las siguientes acciones:

Acción 1: DIÁLOGO CON ENTES LOCALES ECONÓMICOS Y SOCIALES Y DIFUSIÓN DEL CONVENIO

Difusión del trabajo que se está realizando en el ámbito universitario y de la necesidad de reflexionar e investigar sobre los temas presentados. Entrevistas con agentes interesados en participar en la el desarrollo del convenio financiando la ampliación del mismo y aportando sus conocimientos acerca de lo planteado, de manera que se presenten estrategias y soluciones que consideren a la mayor parte de interesados posibles.

Se considera necesaria para esta fase de difusión la impresión de documentos informativos como dosieres, trípticos, folletos, etc.

Acción 2: FASE INICIAL DE INVESTIGACIÓN

Estudio analítico sobre el territorio urbano de Baza en relación con el corredor ferroviario del mediterráneo, coordinado por el profesorado responsable.

Durante el desarrollo de esta acción se necesitará personal contratado para desarrollar cartografías, realización de trabajo de campo, material fungible, material bibliográfico...

Periodo de desarrollo: Marzo 2014-Octubre 2014.

Presupuesto del primer convenio: 5.000 €

SEGUNDO CONVENIO PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN Y LA ELABORACIÓN Y DIFUSIÓN DE ESTRATEGIAS URBANAS Y TERRITORIALES, RELACIONADAS CON LA IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO.

Esta segunda etapa se iniciaría con la firma del convenio de colaboración entre Universidad de Granada, el Ayuntamiento de Baza y los distintos entes económicos y sociales interesados. Las acciones principales que se realizarían en este segundo convenio serían:

Acción 1: EXPOSICIÓN

Presentación del convenio, exposición de los trabajos realizados por los alumnos, exposición de los temas desarrollados durante la investigación inicial.

Para esta acción expositiva será necesario contar con un presupuesto para la movilidad de los participantes, dietas, panelación y montaje de los proyectos.

Periodo de desarrollo: Noviembre 2014

Cantidad estimada: 1000 €

Acción 2: FASE DE DESARROLLO DE INVESTIGACIÓN

Realización de cartografías propositivas sobre el tema de estudio, para la generación de un imaginario de futuro para Baza.

Durante el desarrollo de esta acción se necesitará personal contratado para desarrollar cartografías, realización de trabajo de campo, material fungible, material bibliográfico...

Periodo de desarrollo: Diciembre 2014 – Abril 2015

Cantidad estimada: 3000 €

Acción 3: JORNADA-SEMINARIO

Conferencias de profesores, empresas y entendidos en la materia. Participación pública de las personas interesadas. Debate posterior de los temas analizados.

Para la realización de estas jornadas será necesario contar con material divulgativo y recursos para la difusión en distintos medios, presupuesto para movilidad y dietas de los participantes invitados.

Periodo de desarrollo: Febrero 2015

Cantidad estimada: 1500 €

Acción 4: PUBLICACIÓN DE MONOGRAFÍA

Se realizará una monografía sobre el material elaborado durante las distintas fases de desarrollo del convenio, y su posterior difusión. Una vez concluida la publicación, se realizará un acto de presentación del que formarán parte todos los agentes involucrados en el convenio, así como a la población de Baza.

Para la elaboración de este documento se contará con personal contratado para la elaboración final del material aportado y la maquetación de la monografía. Otra parte del presupuesto se destinara a la impresión del documento, al acto de presentación de la publicación y a la difusión del trabajado realizado a través de distintos medio.

Periodo de desarrollo: Junio 2015

Cantidad estimada: 7.500 €

Presupuesto del segundo convenio: 13.000 €

1. MEMORIA TÉCNICA

2. MEMORIA GESTIÓN

3. MEMORIA GESTIÓN

4. ANEXOS

4.1. Marco de investigación del Corredor Ferroviario del Mediterráneo

Se plantea la necesidad de anticipar y evaluar las repercusiones del Corredor ferroviario del Mediterráneo en los entornos metropolitanos y urbanos, visualizándolos como territorio soporte operativo, con la finalidad de favorecer una relación positiva entre la infraestructura, sus modos de implantación y sus efectos espaciales y dinamizadores, y las cualidades y necesidades de desarrollo específicas de los sistemas urbanoterritoriales locales.

En el curso se han estudiado los planteamientos y las políticas futuras respecto al Corredor en contextos urbanos significativos, en los cuáles la incidencia de estas propuestas infraestructurales puedan suponer transformaciones importantes del territorio soporte. Para ello se ha estudiado la ciudad de baza, tratando de localizar situaciones especiales y paradigmáticas de la relación entre infraestructura, ciudad y territorio, para poder formular bases de planificación y criterios de ordenación y proyecto a otras situaciones del Corredor.

Al mismo tiempo, se han estudiado en profundidad tales medios urbanoterritoriales, atendiendo a sus características morfológicas, urbanas, ambientales, socioeconómicas, culturales y paisajísticas. La evolución y situación actual concreta de la ciudad principal, su estructura urbana contextual, y sus espacios periurbanos constituye otro de los focos centrales del estudio, como campo de operaciones fundamental de las dinámicas del Corredor: accesos, intercambios con otros centros de comunicación y transporte, nuevas áreas logísticas significativas, nuevos centros de producción, etc.

En los proyectos se entrelazan tres “campos” de estudio fundamentales:

- Espacio de la infraestructura: corredor ferroviario del mediterráneo y sistemas asociados
- Espacio periurbano: espacio intermedio o rural en entornos metropolitanos
- Espacio urbano: la forma de la ciudad, su estructura y distribución de usos



Estas esferas se encuentran en equilibrio aisladas, pero al entrar en contacto aparecen superposiciones, conflictos y espacios distorsionados que pertenecen a las tres esferas. ¿Cómo debemos atender a estos entrelazamientos para garantizar el equilibrio del espacio periurbano, el éxito de lo urbano y la eficiencia de la infraestructura?

Los principales cuestiones sobre las que reflexionar son:

- Formulación de criterios para la ordenación de los espacios relacionados con la implantación del Corredor ferroviario en los entornos urbanos y metropolitanos que conecta.
- Orientación de buenas prácticas de planificación y proyecto de la infraestructura ferroviaria en estos ámbitos.
- Localización de las oportunidades de integración entre la instalación del Corredor Mediterráneo y el desarrollo del urbanismo local.
- Visualización a través de cartografía intencionada, multiescalar y multidimensional los territorios que componen el Corredor, tanto para explicitar sus potencialidades y poner en valor sus identidades y cualidades particulares, como para construir conceptualmente el propio Corredor Mediterráneo como un marco de cooperación entre territorios y sociedades.

A. Bases del Corredor Ferroviario del Mediterráneo

El denominado Corredor Mediterráneo es un corredor multimodal, viario y ferroviario, que conecta desde la frontera francesa los principales nodos del mediterráneo, atravesando cuatro comunidades autónomas que engloban el 40% de la población española y el 40% del PIB nacional. Se trata de un eje estratégico para España y para Europa al permitir la conexión del sur con el centro y norte del continente. Este eje aglutina varias líneas ferroviarias, alta velocidad, línea convencional y línea de mercancías; todas están relacionadas entre sí al unir las mismas ciudades y compartir tramos y estaciones.

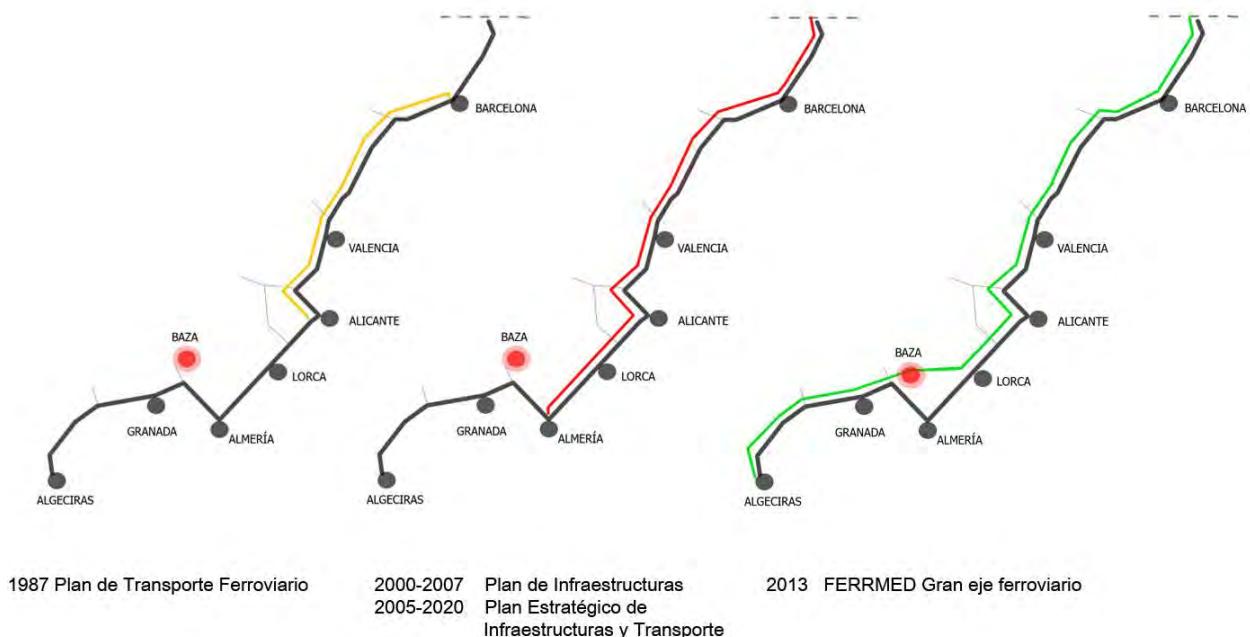


Figura 1. Evolución del corredor ferroviario en relación con la planificación estratégica.

La propuesta que desde la Comisión europea se ha hecho recientemente supone un cambio en el papel que juega este corredor, pues va a incorporar una red para mercancías interoperables, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones, que conectan los principales nodos existentes en cada corredor, ya sean ciudades, puertos, aeropuertos, grandes centros de producción y las terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos.

Estas actuaciones se van a desarrollar entre 2014 y 2020 con una inversión total de 19.424 M€.

Con las nuevas decisiones políticas respecto a las infraestructuras se producirán dos efectos:

- en primer lugar, y tal y como el geógrafo italiano Dematteis afirmaba “el territorio es una red, cuyos nodos son redes”.¹ Se consolida el corredor como una entidad territorial, una red de redes de movilidad, ciudades, paisaje, turismo, patrimonio...
- en segundo lugar, los núcleos urbanos asumen un nuevo papel protagonista: deben acoger nuevas estaciones de la alta velocidad y también de mercancías. Estos núcleos asumen mayor centralidad en su territorio en un doble nivel: *polo receptor de lo local - polo emisor a lo internacional*.

B. El soporte urbano-territorial de recepción de la infraestructura y su necesidad de estudio.

Es en este tipo de planteamientos de escala donde más necesario se hace superar transversalmente las distintas escalas del modelo de planificación urbanística “en cascada” que hemos heredado, de tal manera que esta acción pueda convertirse en un instrumento de ayuda tanto para Planes Subregionales, Planes Directores Territoriales, Planeamiento General o Sectorial.

En las distintas Comunidades Autónomas partícipes del Corredor Mediterráneo la planificación de escala territorial no alcanza a conocer los rasgos específicos de los paisajes que pretende ordenar, sus formas y comportamientos, si bien en los últimos años se ha producido un intento por aproximar a la metodología de planificación mecanismos multiescalares y de mayor participación pública.²

No obstante, la realidad es otra. Especialmente en lo que respecta a la planificación infraestructural, los criterios para la implantación poco o nada tienen que ver con los contenidos de los estudios llevados a cabo por el buen planeamiento general, que es el más capaz de conocer las cualidades de los elementos propios de la escala local.

Viendo el problema desde el punto de vista contrario, a lo largo de estos más de 30 años de planeamiento democrático en España, los procesos de planificación heredados de la Ley de Suelo y, fundamentalmente, los Planes Generales, han demostrado su incapacidad para

¹ Giuseppe Dematteis. “*En la encrucijada de la red territorial*”, 2006.

² Véase el esfuerzo en Cataluña llevado a cabo a través de los PDU, los Planes Directores de Urbanismo, como por ejemplo el del Camp de Tarragona, dirigido por el Antonio Font

escapar del corto plazo y su dependencia de las coyunturas económicas, políticas e, incluso, socioculturales... propios de los tiempos de redacción del plan.

Recuperar una dimensión urbana trascendente respecto de estos “tiempos cortos” supone ligar el conocimiento cercano municipal, aquél de posibilidades específicas de los sitios, con las estrategias que relacionan ciudades y territorios en trabajos y contextos compartidos, como es el caso del futuro Corredor ferroviario del Mediterráneo, brindando así también la posibilidad de trasvasar criterios positivos de planificación y proyecto y buenas prácticas urbanas.

C. La necesidad de producir cartografía interesante

“La necesidad de una relación colectiva vivida entre una superficie topográfica y una población establecida en sus pliegues permite concluir que no hay territorio sin imaginario del territorio. El territorio puede expresarse en términos estadísticos pero no puede quedar reducido a lo meramente cuantitativo. Al ser un proyecto, el territorio está semantizado. Es susceptible de discurso. Tiene un nombre. Proyecciones de todo tipo se vinculan a sí mismo, y éstas lo transforman en sujeto”³

Para poder conocer en profundidad estas ciudades y territorios transformados en sujeto, además de conocer sus acontecimientos urbanísticos e iniciativas de proyecto, sus ciclos políticos, economías, movimientos sociales o sus tasas, disponemos de su imagen, aquella que podamos elaborar del territorio, producto de perspectivas propias o externas, la que sigue unos códigos o muestra como un contenedor abierto de posibilidades u orientaciones.

Tal y como se puso de manifiesto en aquella investigación en los años 80 que permitió obtener una primera imagen de las Comarcas Catalanas⁴, construir esta cartografía del espacio urbano y territorial de la “comarca” exigía preguntarse tanto por sus componentes como por el modo con que esta representación debía de llevarse a cabo, tanto en términos instrumentales como desde el punto de vista de su capacidad comunicativa.

«Es toda la historia social la que está escrita en la disposición de los caminos, en los lugares de cruce y de intercambio; en la roturación de cultivos, en la construcción de canales o el regadío de huertas; en las formas de la propiedad, en el emplazamiento de las industrias, el crecimiento de las ciudades y su ocupación del entorno, los contradictorios impactos de las grandes infraestructuras...»

«Construir la cultura desde una cimentación extensiva, con capacidad crítica para seleccionar el pasado, y con óptica de largo alcance en sus criterios de aprovechamiento y utilidad»⁵

En los trabajos que se presentan, se superponen minuciosamente dos visiones fundamentales sobre el plano: la visión arquitectónica del territorio que reconoce las huellas

³ André CORBOZ, “El territorio como palimpsesto” (1983).

⁴ Revista Quaderns “La identidad del territorio catalán”, Barcelona, Septiembre de 1981.

⁵ Manuel de SOLÁ-MORALES. “La forma de un país”. Op. cit. Anteriormente.

dejadas por el hombre y la visión catastral del territorio, a modo de inventario o recopilación.

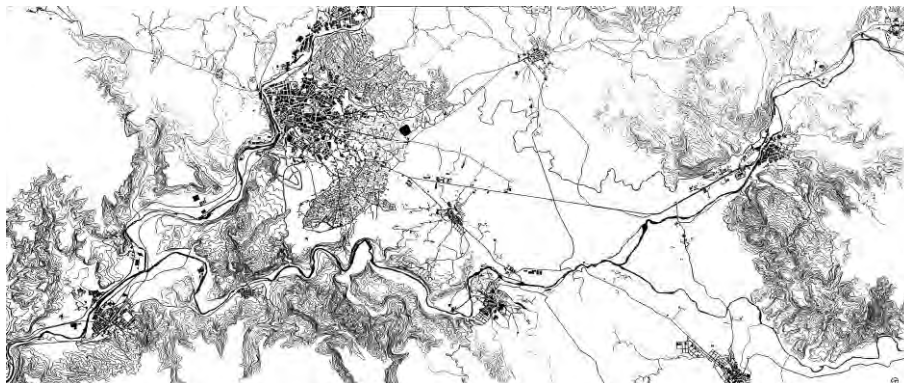


Figura 2. Dibujo de la comarca de El Bages. Una comprensión de la identidad como forma, basada en la descripción precisa y crítica de las formas de lo que es histórico, no tanto como recuperación sino como soporte.

D. Los efectos de la infraestructura en el soporte urbanoterritorial: el espacio intermedio.

Se pone de manifiesto la complejidad del debate sobre las infraestructuras y se reivindica el valor estratégico de estos “campos urbanos” del entorno de las ciudades del Corredor. Tal visión de la realidad urbana de acogida de la futura infraestructura, nos acerca a valorar y reconocer la incidencia de los sistemas y su irreversibilidad como una consecuencia directa sobre la planificación, que la complejidad de los sistemas urbanos no implica necesariamente desorden, y que una planificación cuidadosa, fundamentada en un análisis riguroso, aporta diversidad de actuaciones sobre los ejes y los sistemas ya consolidados o futuros: flujos, asentamientos, paisaje y ejes de comunicación, materiales todos ellos en confluencia que debieran permitir una amplia perspectiva de las posibilidades y limitaciones de los espacios estudiados.⁶

“Es un archipiélago de cosas urbanas, de islotes y marismas que se relacionan entre sí por distancias conocidas[...]Su futuro feliz pasa por reconocer e inventar su propia figura metropolitana[...]¿Estructura urbana o cosas urbanas? Este es el dilema teórico que ha de ser superado imaginando el Camp de manera moderna. ¿Se ha de comenzar ordenando las grandes infraestructuras urbanas sólo porque se supone que todo depende de ellas? Y en este desenvolver sin fin este hilo de Ariadna iremos despreciando siempre las cosas concretas, la materia urbana, el verdadero repertorio de la metrópolis”⁷

Si atendemos al concepto de *Zwischenstadt* o “ciudad intermedia” de Sieverts, este territorio constituido en las últimas décadas no es ni campo ni ciudad, y al superar el concepto “suburbial” se convierte en el espacio de mediación entre la globalización económica y los espacios de vida. Si se la considera desde un punto de vista evolutivo, la ciudad intermedia representa un tipo de asentamiento de transición hacia un futuro incierto.⁸ Un hábitat

⁶ Juan M. Zaguirre, “Visions del Camp”, Revista AT nº 19.

⁷ Manuel de SOLÁ-MORALES, “Un Camp de cosas (els buits de la metrópolis), Revista AT nº 19.

⁸ <http://www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/zup/es1488502.htm>

demasiado dependiente del transporte automotriz y comparativamente desfavorable en cuanto al gasto energético. Una “ciudad” considerada al margen de los patrones estéticos aceptados y percibida como algo ajeno a nuestra cultura. Por último, su fragmentación político-administrativo le impide explotar sus grandes ventajas: la división regional del trabajo, la especialización, el desarrollo de parques urbanos, las áreas manufactureras compartidas, etc.⁹

⁹ Thomas SIEVERTS. "Medio siglo de urbanismo", Hohenheim-Verlag, Stuttgart, 2001.

4.2. Análisis del territorio desarrollados en el curso

La metodología de trabajo que han seguido los alumnos está estructurada en una serie de pasos proyectuales que comienzan en la comprensión de determinados rasgos del territorio, relaciones, identificación de lugares singulares, etc. De tipo analítico pero sobre la que se apoyará, según las direcciones marcadas, la futura actuación. En esta primera fase se ponen de relieve problemáticas o carencias del territorio, fragilidades de sistemas agrícolas o natural frente a nuevos procesos, que a su vez se entienden como rasgos de la identidad local que afloran para ser oportunidades de proyecto.

La metodología aplicada se describe a continuación, y será la base sobre la que se desarrollarán las distintas propuestas que posteriormente se muestran.

P1. Aproximación al ámbito de trabajo, relaciones urbanas estructurales, transporte público y sistema de equipamientos y actividades de atracción de tráfico y personas.

P2. Oportunidades y conflicto, primeras líneas de trabajo de la propuesta. Análisis pormenorizado de los sistemas residenciales y laborales y de la estructura viaria menor.

P3. Construcción general de la propuesta. Establecimiento de las pautas de relación del proyecto con la ciudad, el barrio y el territorio –la triple escala-. Análisis de las condiciones geográficas y paisajísticas del ámbito proyectado y sus posibilidades de innovación o construcción de la identidad renovada.

P4. Búsqueda de la ordenación pormenorizada, trabajo con las hipótesis tipológicas más adecuadas, localización de lugares clave y renovación de las relaciones territoriales desde la perspectiva de estos focos puntuales.

P5. Desarrollo gráfico multiescalar, la conversión tridimensional de la propuesta, la renovación de las arquitecturas y de las urbanizaciones, desde el material hacia el paisaje: una nueva definición del proyecto urbano transescalar.

Algunos rasgos y relaciones destacadas, que marcarán el objetivo de las actuaciones, son las siguientes:

- Baza y Zújar, un sistema conjunto
- Conexiones territoriales en relación a Baza
- La vega de Baza
- La escala urbana. Fortalezas y fragilidades

BAZA Y ZÚJAR UN SISTEMA CONJUNTO

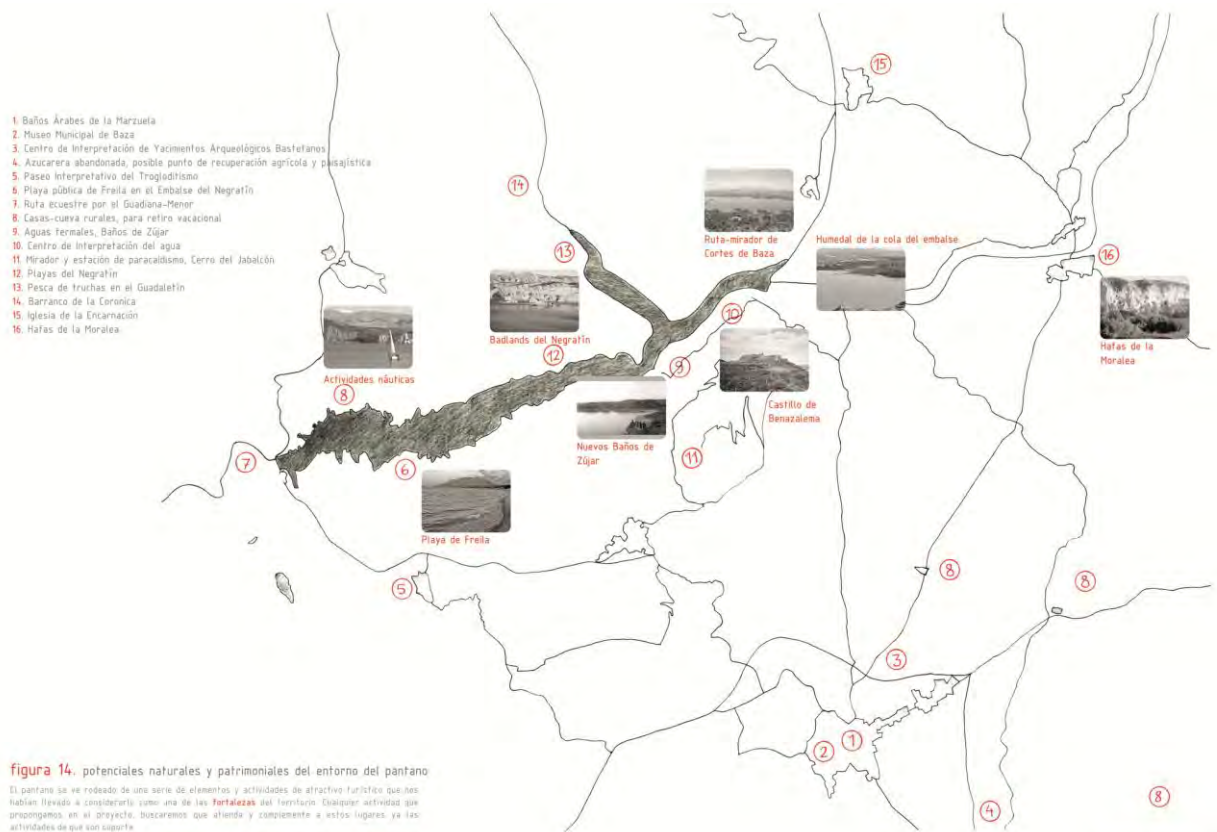
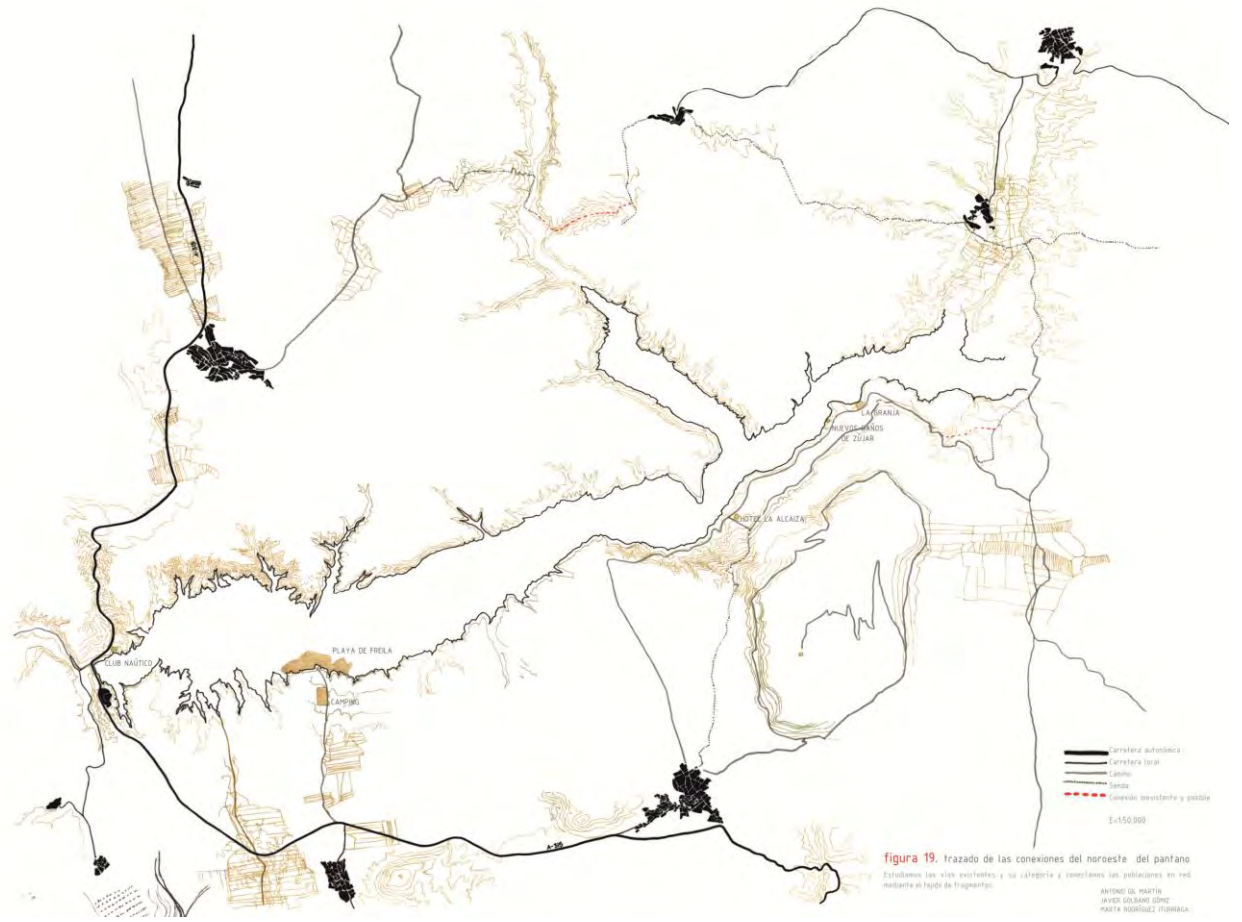


Figura 14. potenciales naturales y patrimoniales del entorno del pantano

El pantano se ve rodeado de una serie de elementos y actividades de atractivo turístico que nos habrán llevado a considerarlo como una de las fortalezas del territorio. Cualquier actividad que proponemos en el proyecto, buscaremos que añada y complete a estos lugares, ya las actividades de que son soporte.

Así pues, **EL PANTANO SE CONFIGURA COMO ELEMENTO DE DESCONEXIÓN PERO TAMBIÉN COMO FORTALEZA Y POTENCIAL DE DESARROLLO.** Nos interesa esta dualidad y será el tema que tratamos en nuestro proyecto.

ANTONIO GIL MARTÍN
JAVIER GOLBANO GÓMEZ
MARTA RODRÍGUEZ ITURRIAGA



CONEXIONES TERRITORIALES EN RELACION A BAZA

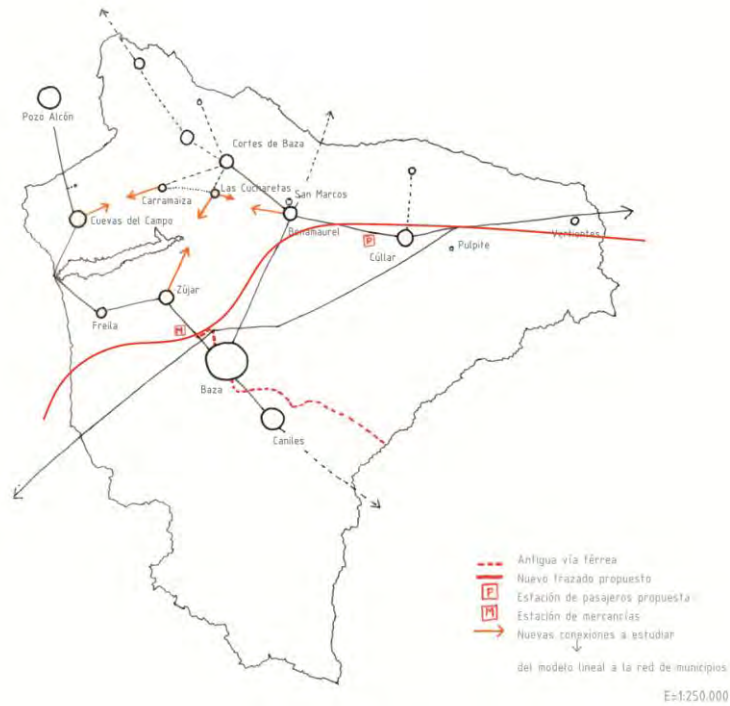


figura 9. planteamientos de reconexión

Esquema de intenciones de conexión (tanto a nivel férreo (trazado del corredor) como rodado (tejido de fragmentos de vías existentes sin continuidad). Vuelta al modelo en red y conexión más directa con la vía como solución parcial al problema de aislamiento del encuadre noroeste de la comarca. Las conexiones y el trazado de la vía serán objeto de estudio más detallado.

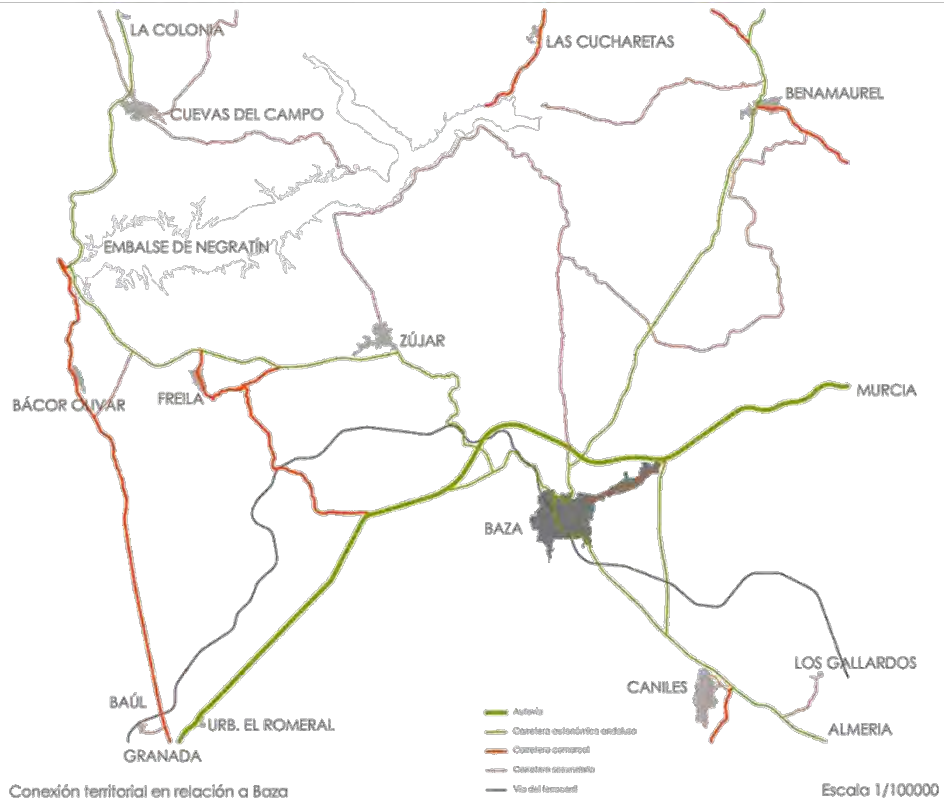
ANTONIO DEL MARTÍN
JAVIER GOLBANO GÓMEZ
MARTA RODRÍGUEZ ITURRIAGA



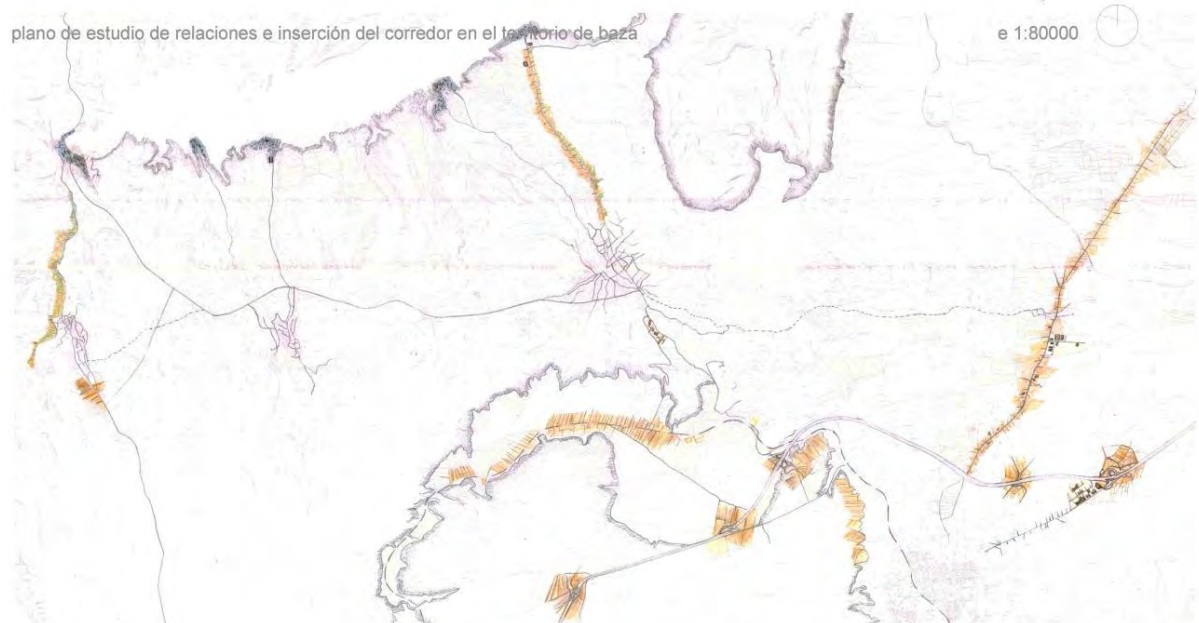
figura 3. conexiones actuales entre núcleos

(linealidad y escasa transversalidad (tejido))

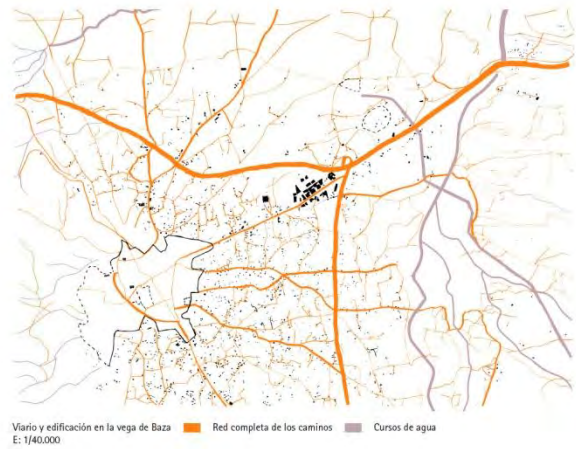
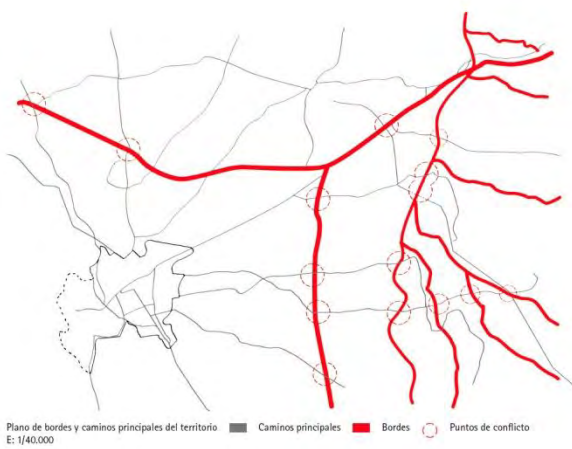
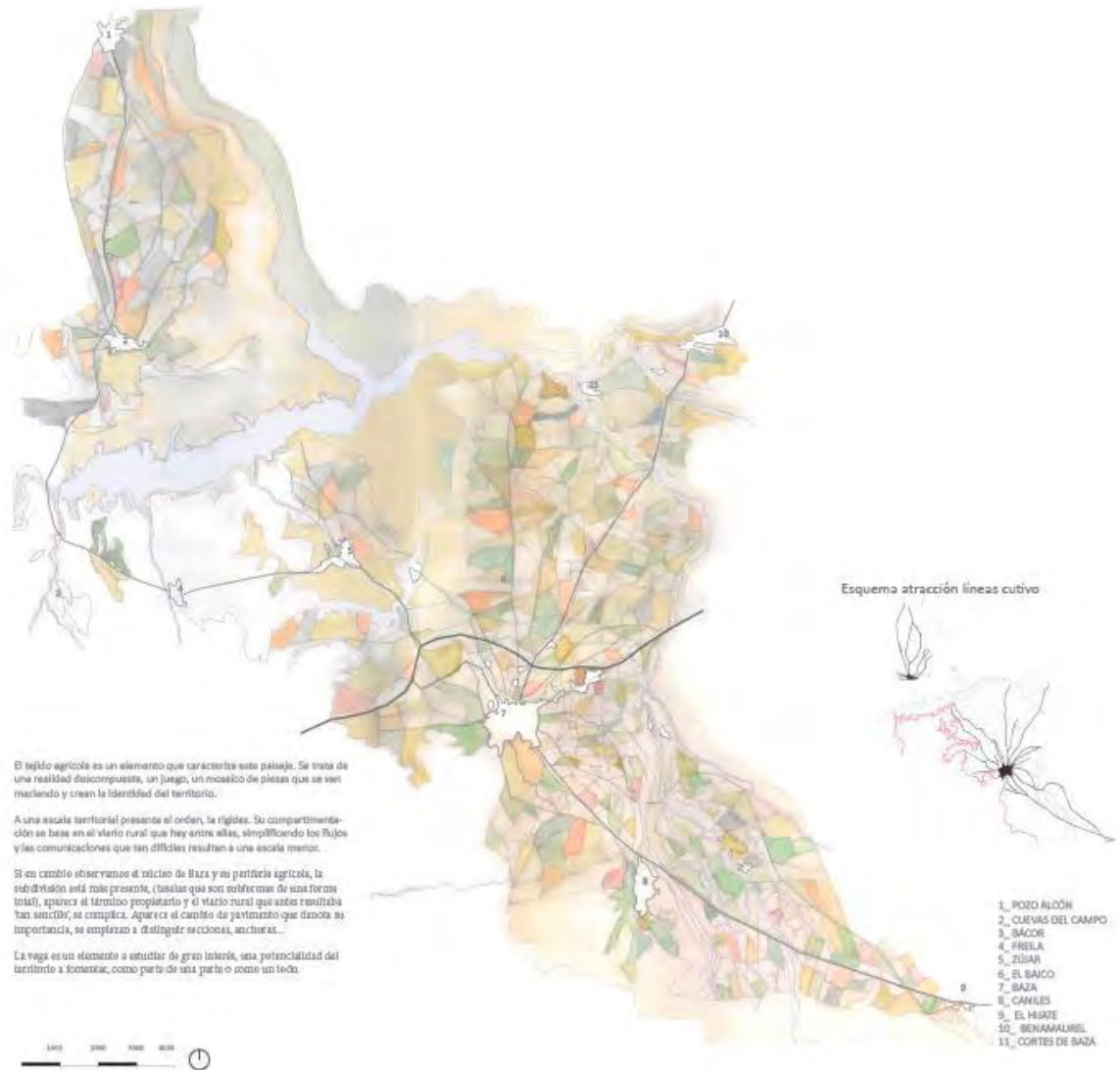
ANTONIO DEL MARTÍN
JAVIER GOLBANO GÓMEZ
MARTA RODRÍGUEZ ITURRIAGA



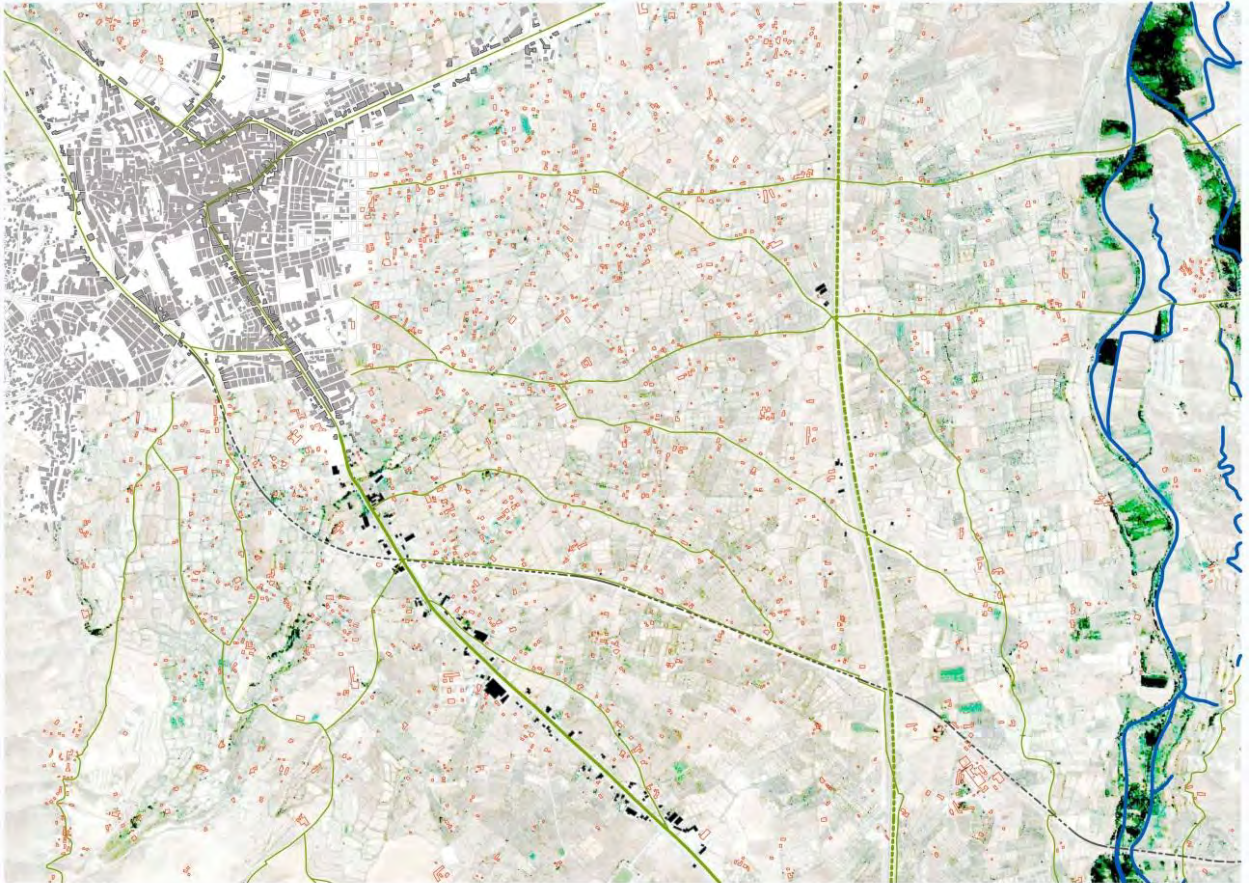
ILUMINADA MACHADO CALVO DAVINIA ORTIZ MARTOS MANUEL PAREJO MORALES



LA VEGA DE BAZA



PLANO GENERAL DE BAZA Y SU VEGA

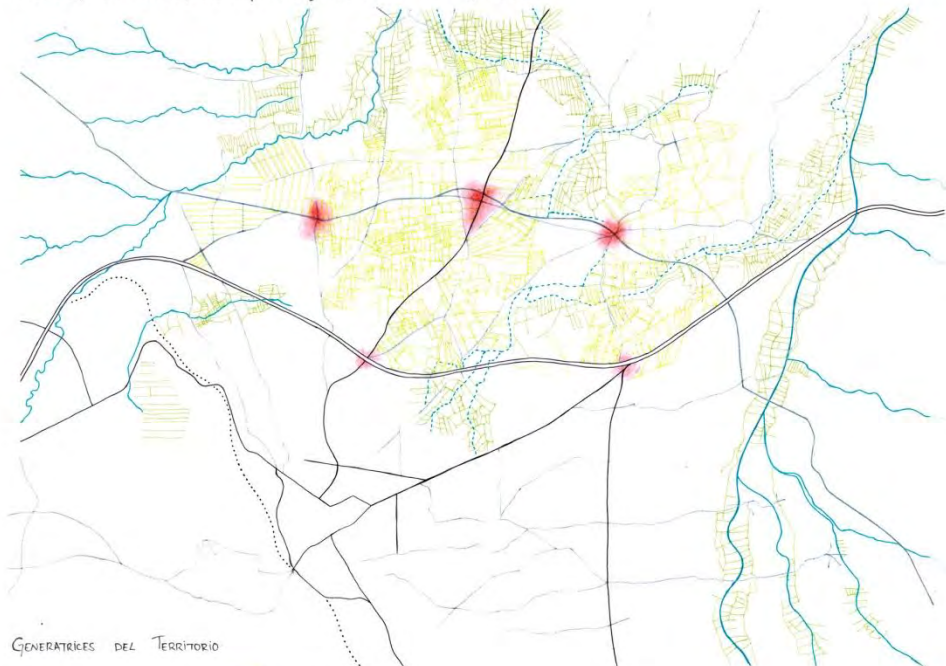


ILUMINADA MACHADO CALVO DAVINIA ORTIZ MARTOS MANUEL PAREJO MORALES

Plano general Baza y su vega

Escala 1/10000

Viales, ramblas, acequias y nodos. E: 1/45000

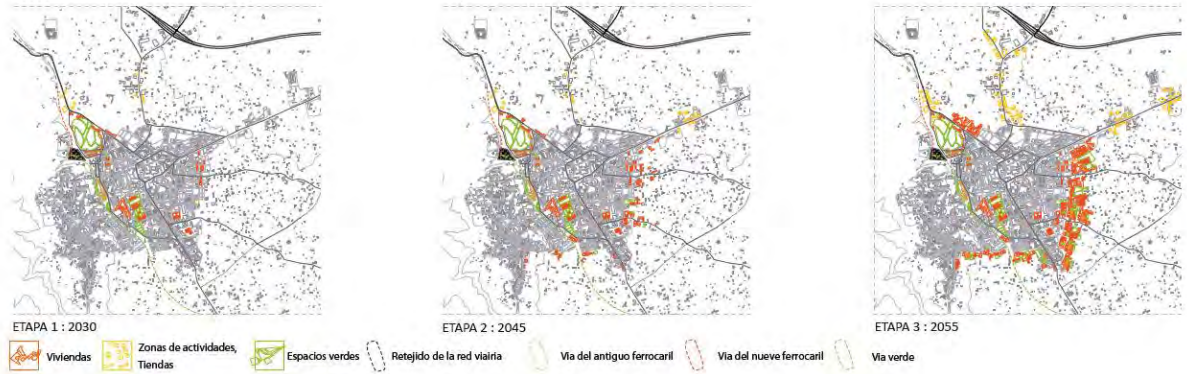


GENERATRICES DEL TERRITORIO

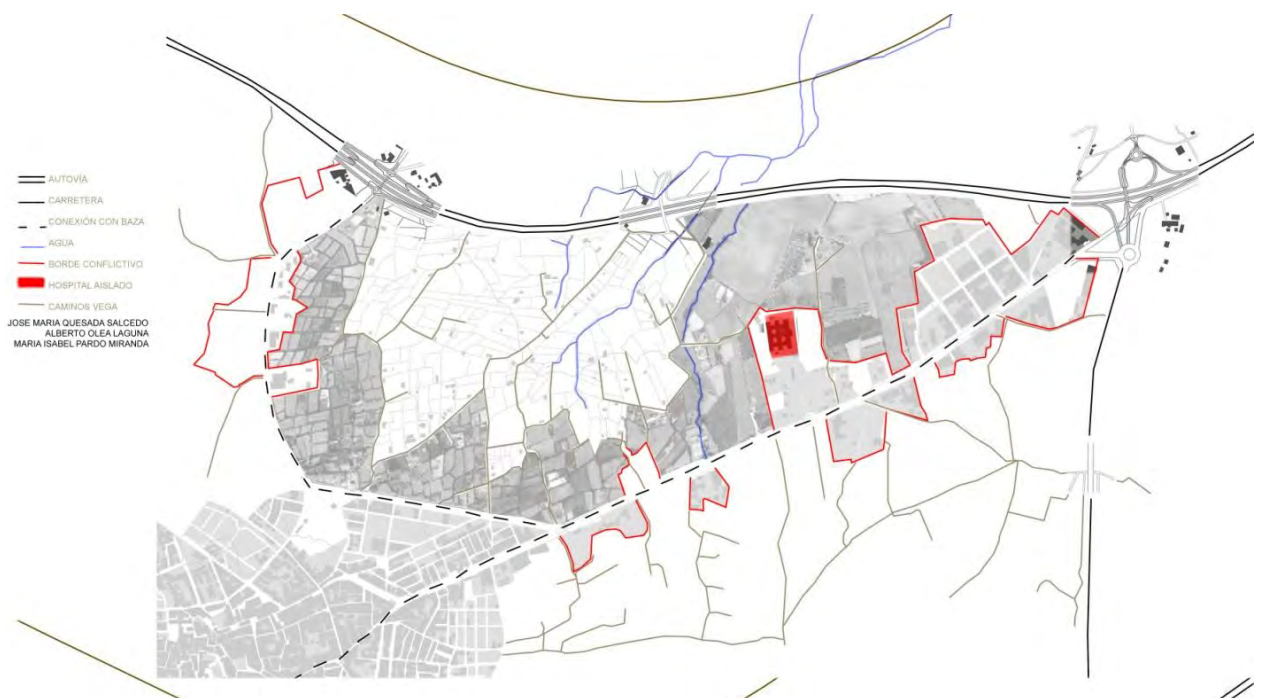
- | | |
|----------------------------|----------------------|
| Parcelación agrícola | Parcelación agrícola |
| Autovía A-92 | Rías y ramblas |
| Carretero comarcinal | Acequias |
| Red ferroviaria | Nodos |
| Red de caminos secundarios | |

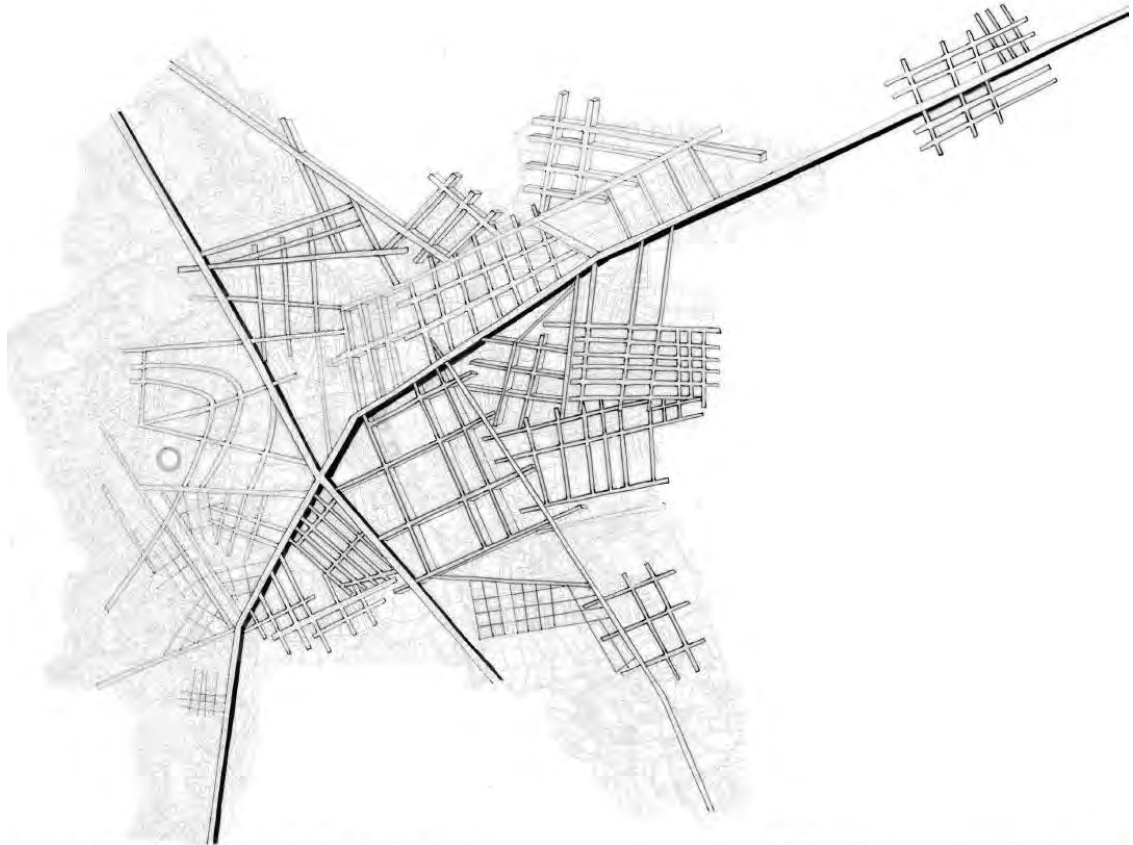
LA ESCALA URBANA. FORTALEZAS Y FRAGILIDADES

EVOLUCIÓN DE BAZA HASTA 2050



DETALLE ESCALA URBANA, RELACIONES Y OPORTUNIDAD DE PROYECTO





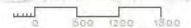
Superposición de mallas que conforman la ciudad de Baza.

Ⓞ E: 1/20.000



Plano de tramas y conflictos.

Ⓞ E: 1/60.000



4.3. Selección de proyectos urbano-territoriales desarrollados en el curso

Se han desarrollado actuaciones localizadas en diferentes ámbitos territoriales, elegidos en función de la mejor localización de la estación, relaciones urbanas a establecer entre núcleos, valor paisajístico y ambiental a potenciar, etc., aspectos destacados en la fase anterior. Se han seleccionado una serie de trabajos agrupados en función e su localización y de sus objetivos territoriales, todos ellos tienen ciertas consideraciones y un programa de actuación común, los proyectos deben localizar las estaciones de pasajeros y mercancías, introducir los equipamientos que vayan a ser necesarios y residencia para la población que vaya a ser atraída por los nuevos sectores empresariales.

- **RIO BAZA**

- Recorriendo el río
- Identidad del territorio. Ribera del río Gallego

- **ACCESO ANTIGUA ESTACIÓN**

- Territorio, trazas y memoria
- La red de ferrocarril entre Baza y Guadix

- **BAICO**

- Parque agrícola de Baza
- La parcela pasada como proyecto futuro
- Magnetismo urbano
- Conexión con el Baico

- **CAMINO DE ZÚJAR**

- Habitar un camino
- Dos estaciones, dos caracteres
- Aportación del corredor al paisaje de Baza
- Un desarrollo territorial con una centralidad local

- **NUDO – SALAZAR**

- Conectar y vivir en la vega de baza
- Paisajes controlados
- Revitalización del entorno de la azucarera: entre baza y caniles

- **CONEXIÓN CANILES**

- Vía verde del ferrocarril

- **VEGA DE BAZA**

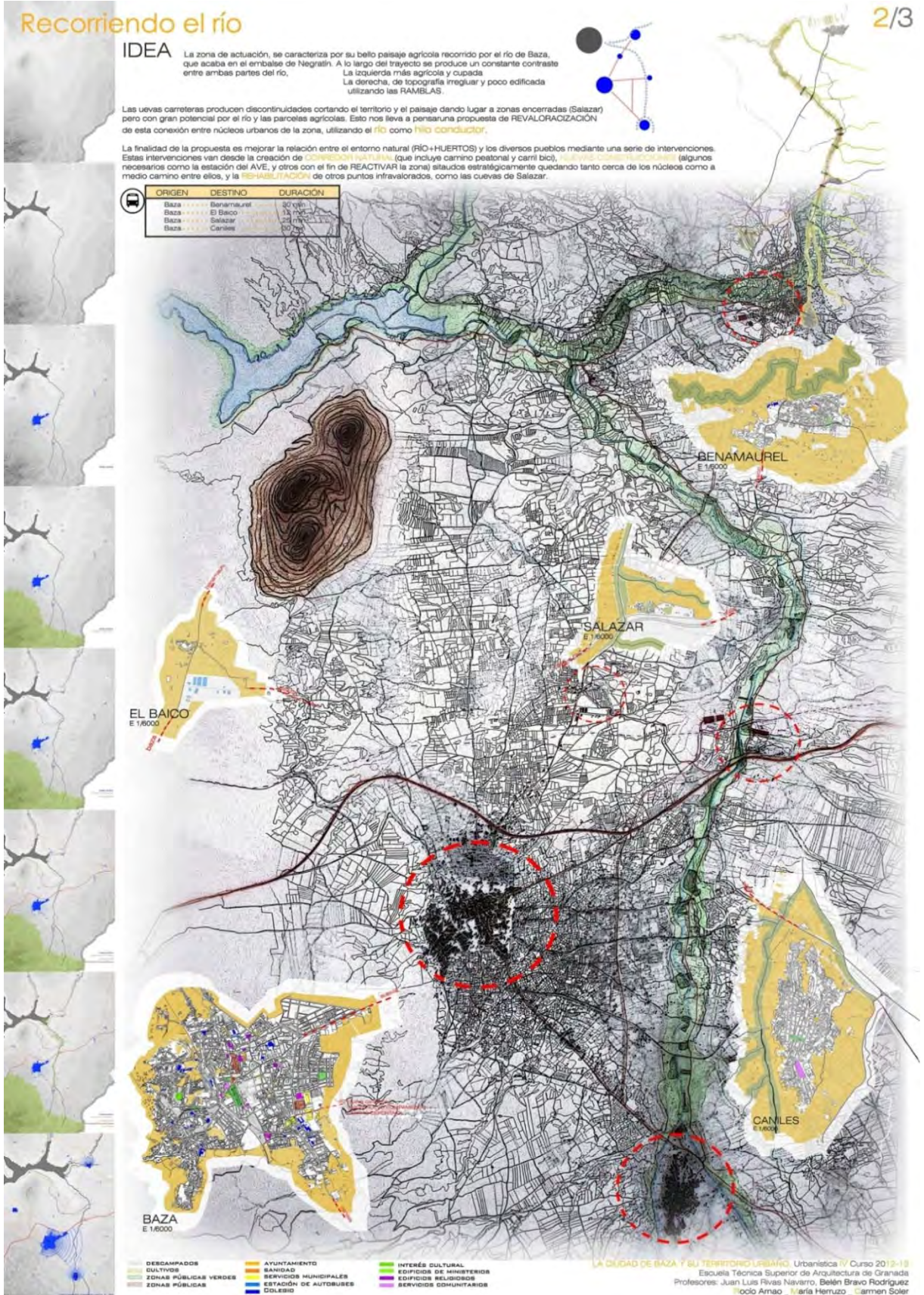
- Enlazando con la periferia
- Replan-t-ar

- **CAMINO DE JABALCÓN**

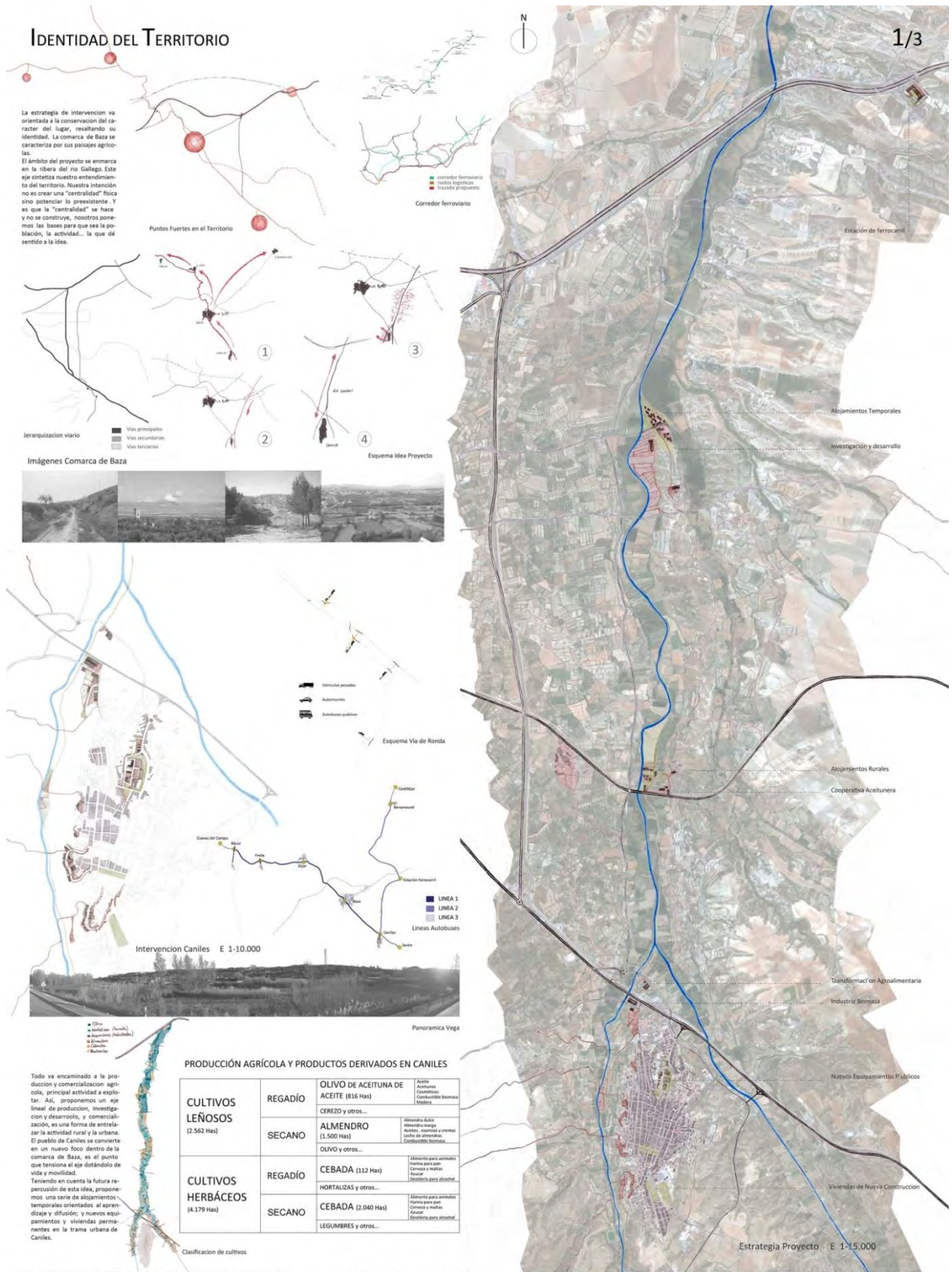
- Centralidad lineal

RIO DE BAZA

RECORRIENDO EL RIO



IDENTIDAD DEL TERRITORIO. Ribera del río Gallego

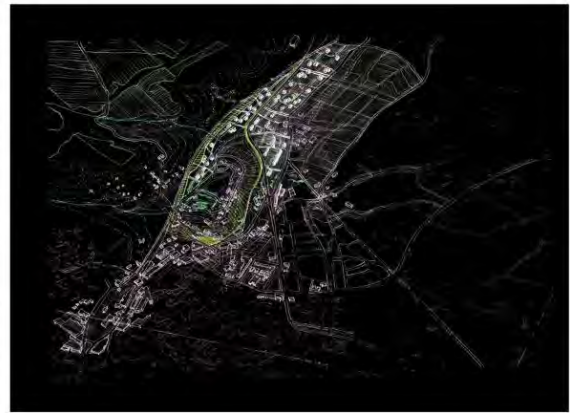
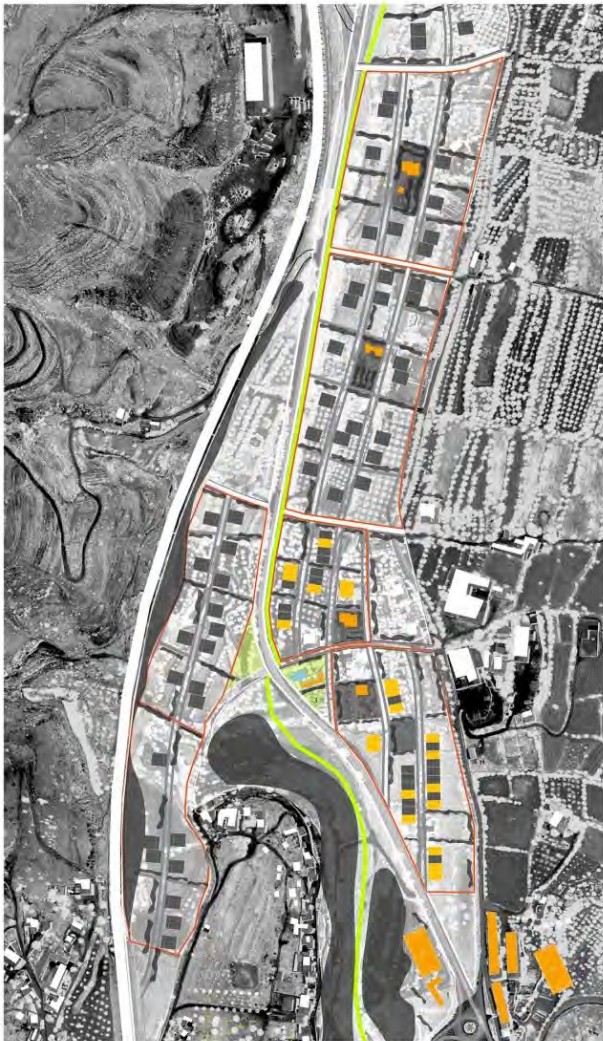


ACCESO ANTIGUA ESTACIÓN

TERRITORIO, TRAZAS Y MEMORIA

TERRITORIO, TRAZAS Y MEMORIA

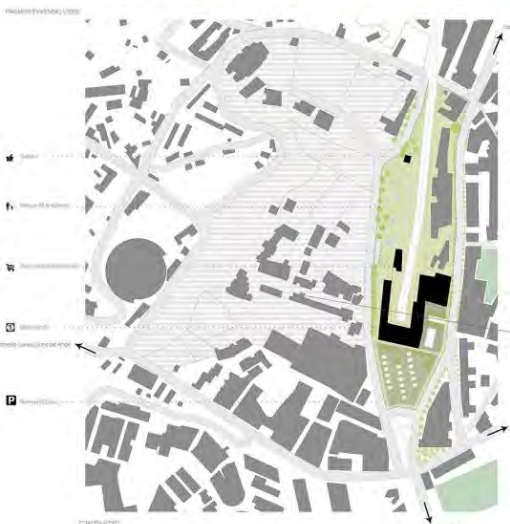
3/5



ANÁLISIS DE BAZA
 (Urban analysis diagram showing various zones and their characteristics.)

El proyecto residencial incluye dos tipos de viviendas, la unifamiliar adosada y la unifamiliar formando casas-huerto independientes. Se sitúan entre la línea del ferrocarril y la carretera de tráfico rodado que se dirige a la autopista y la plataforma logística. Las viviendas se agrupan en varias manzanas, marcadas por vías transversales y longitudinales surgidas de las líneas de parcelación. Siguiendo el sistema de parcelación de la tierra tradicional en Baza, hileras de árboles separan una parcela de otra, creando caminos intrasectriciales.

Se generan nuevas zonas verdes desde el centro de Baza que van aumentando en superficie hasta fundirse con los cultivos de la vega de Baza. La vía verde surge desde uno de esos espacios verdes de Baza, y atraviesa nuestra nueva zona residencial, permitiendo visitar sus huertos.

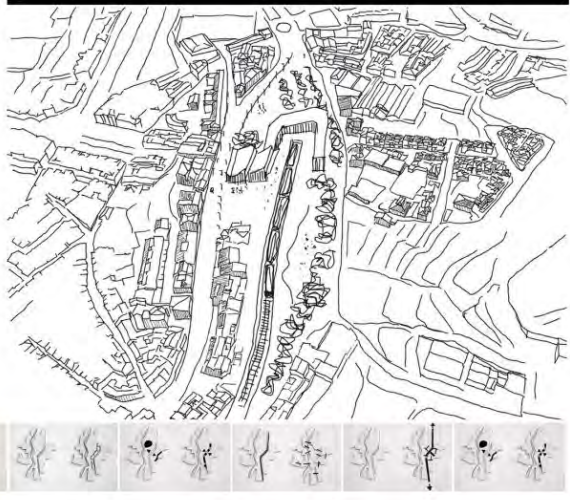


OBJETIVOS DE LA NUEVA LÍNEA PATRIMONIAL

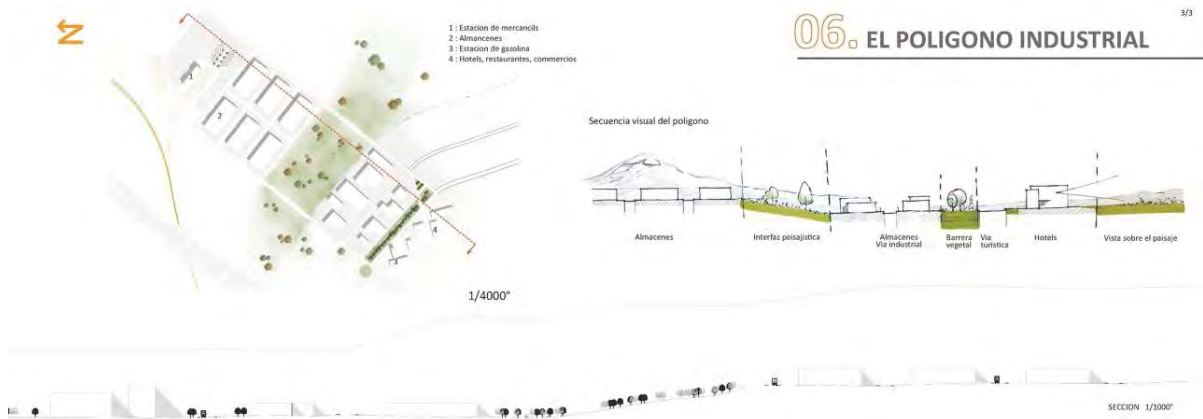
- 1- Recuperar la trama urbana histórica que se ha perdido.
- 2- Crear una red de servicios y zonas habitables que conecten con la ciudad.
- 3- Recuperar el espacio no construido existente.

LEGENDA:

- 1- Tipo de vivienda: unifamiliar adosada
- 2- Tipo de vivienda: unifamiliar independiente
- 3- Tipo de vivienda: unifamiliar independiente
- 4- Tipo de vivienda: unifamiliar independiente
- 5- Tipo de vivienda: unifamiliar independiente
- 6- Tipo de vivienda: unifamiliar independiente



LA RED DE FERROCARRIL ENTRE BAZA Y GUADIX



06. EL POLIGONO INDUSTRIAL

3/3



07. EL ESPACIO DE LA NUEVA ESTACION



08. EL ESPACIO DE LA ANTIGUA ESTACION

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO//Urbanística IV Curso 2013-14. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
Profesores: Juan Luis RIVAS, Belen BRAVO // Alumnos: Camille DANG, Zoé DELACROIX y Carole JUET // Grupo C nº14

BAICO

PARQUE AGRÍCOLA DE BAZA

PARQUE AGRÍCOLA DE BAZA

3/3



Centro de interpretación del parque agrícola E:1/3000 Estación de mercancías E:1/3000 Estación de pasajeros E:1/3000

CENTRO DE INVESTIGACIÓN
 TALLERES Y AULAS
 ZONA RESIDENCIAL
 ZONA EXPOSITIVA

SERVICIOS ASOCIADOS AL MINICOR
 ZONA DE SERVIDOR

NIVEL DE ALMACENAJE
 ZONA DE GESTIÓN
 ZONA DE GESTIÓN TERCIARIO EN PLANTA BAJA
 ESTACIÓN DE MERCADEO CAPSA Y DESCARGA

ESTACIÓN DE PASAJEROS

ZONA RESIDENCIAL ADJUNTO TEMPORAL
 SECTOR TERCIARIO SERVICIOS

Camino rural
 Espacio público pavimentado
 Espacio público ajardinado
 Franja rodada
 Carretera

Mirada del centro desde la línea del corredor

Zona residencial adjunto temporal
 Sector terciario servicios

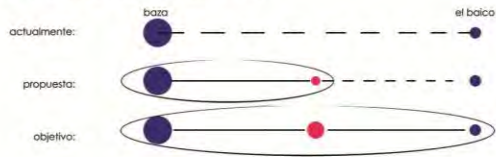
Los distintos espacios de los que se compone el parque, a medio camino entre lo rural y lo urbano, tienen como principal director las líneas de vegetación. Algunas de estas líneas se encuentran ya en el terreno (terrazas y acequias), mientras que otras serán introducidas siguiendo los principales caminos peatonales que conectan con Baza.
 De esta manera, los espacios se vinculan a la franja verde, formando secuencias en perpendicular a esta, se van agrupando y generando unos espacios públicos intermedios a través de los cuales la edificación se relaciona con el paisaje.
 La mirada se dirige. Las visuales se crean por un lado con la línea de vegetación, para abrirse posteriormente por el lado opuesto al paisaje.
 Con esta propuesta se pretenden crear los germen de una puesta en valor del territorio, que podrá continuar extendiéndose siguiendo las mismas pautas, y así activar el sistema establecido haciendo que funcione correctamente.

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO. Urbanística IV Curso 2012-13. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
 Profesores: Juan Luis Rivas Navarro, Belén Bravo Rodríguez
 Alumnas: Cynthia García Torres _ Alejandra González Fuentes _ Eva Rodríguez Molina

MAGNETISMO URBANO

MAGNETISMO URBANO

2/3



proyecto urbano territorial

El proyecto de estación ferroviaria en Baza se centra en El Baico, un enclave estratégico por su proximidad a la ciudad, al mismo tiempo que permite resolver el trazado del tren de manera sencilla.

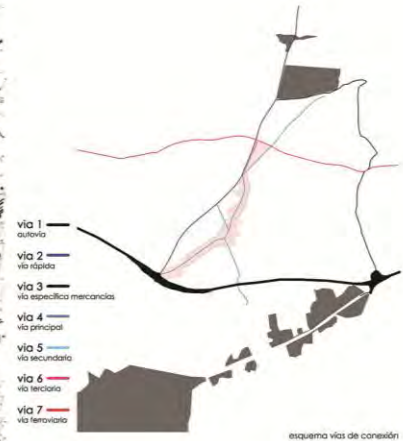
La intención del proyecto reside por tanto en crear una relación continua entre estos dos asentamientos. Para ello, en lugar de potenciar directamente El Baico, que no registra un gran crecimiento demográfico en los últimos años, optamos por crear una solución de continuidad desde la ciudad de Baza, absorbiendo parte de su crecimiento de población y lanzándolo en dirección a la estación conjunta de trenes de pasajeros y autobuses, que sirven como nexo de unión y que al mismo tiempo reducen las distancias y tiempos de interacción.

Para complementar el proyecto, se genera una nueva zona de viviendas, tanto unifamiliares como plurifamiliares, nuevas infraestructuras de servicios, zonas verdes, área comercial, hotelera y de oficinas, así como un polideportivo.

Paralelamente a este proyecto, se lleva a cabo otro de carácter industrial, y que pretende relacionar también las poblaciones de Baza y El Baico a través de una estación de mercancías independiente, apoyada por un bloque logístico y un puerto seco, que conexión directamente con los respectivos polígonos industriales de las dos ciudades, unidos por una vía dedicada al transporte de mercancías.



esquema usos del suelo (BEPRIX ortofotos y cartografía Instituto geográfico nacional)



esquema vías de conexión



esquema usos y superficies

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO

Urbanística IV Curso 2012-13 Profesores: Juan Luis Rivas Navarro, Belén Bravo Rodríguez

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada

Alumnos: Víctor Jiménez López, Sergio R. Jiménez Montoya, Alberto Taboada Molina **Grupo C-11**

CONEXIÓN CON EL BAICO

DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO

2/3

SE PRODUCE UN DIÁLOGO ENTRE LO EDIFICADO EN CONTACTO INMEDIATO Y DIRECTO CON UN PAISAJE RURAL. DEBEN SER ENTENDIDOS COMO UNIDAD. LA ASIMETRÍA DE LAS CALLES, EDIFICADOS, CAMPO, EDIFICADO EDIFICADO, CAMPO EDIFICADO, CAMPO/ CAMPO, LA VARIEDAD DE SUS SECCIONES, Y LOS CAMBIOS DE ESTAS A LO LARGO DE SU DESARROLLO, GENERAN NUEVOS ITINERARIOS URBANO-PAISAJÍSTICOS CUYA NUEVA CALIDAD Y RIQUEZA ESTÁ EN LA FUERTE RELACIÓN TRANSVERSAL CON EL ESPACIO ABIERTO DEL TERRITORIO QUE LE RODEA.

EL PROYECTO CONTEMPLA UNA IMPLANTACIÓN EN EL MUNICIPIO DE UNA ESTACIÓN INTERMODAL DE AUTOBUSES, CUYA FINALIDAD SERÁ AUMENTAR LA CONVENIENCIA MEDIANTE TRANSPORTE PÚBLICO CON SUADIX Y LOS MUNICIPIOS COLINDANTES AL PUEBLO DE BAZA. DICHO EQUIPAMIENTO PÚBLICO GENERA UNA NECESIDAD DE CREAR UN ACCESO DIRECTO CON LA AUTOVÍA A-92, REALIZADA POR LA VÍA QUE ENLAZA BAZA CON EL BAICO. EN ESTE TRAZADO SE DESARROLLA UN PLAN DE ORDENACIÓN BASADO EN DAR CARÁCTER AL ACCESO DE LA LOCALIDAD. SE REALIZAN BAJAS DENSIDADES, APARENTEMENTE SUAVES, CANTIDADES SUMADAS, MEZCLAS DEBIDAS EN DIVERSOS PUNTOS REACTIVANDO DE ESTE MODO EL ESPACIO INTERMEDIO DE LA VEGA DE BAZA. SE DAN TIPOS RESIDENCIALES, QUE UNIDOS A REDES IMPORTANTES DE TRANSPORTE, GENERAN DIVERSAS FORMAS DE ASOCIACIÓN RESIDENCIAL Y LUGARES COMUNES HEREDADOS EN EL MEDIO NATURAL. JUGANDO CON EL DIÁLOGO INTERESANTE ENTRE EL USO ABIERTO Y EL RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD. POR LO TANTO, EN ESTA FRONTERA, SE PRODUCE UNA TRANSICIÓN ENTRE LUGARES DE CARACTERÍSTICAS DIFERENTES, COMO LUGARES MÁS CONSOLIDADOS AL NORTE CON LA INDUSTRIA Y OTROS MENOS CONSOLIDADOS COMO ES LA VEGA DE BAZA, ESTE POSIBILITA UNA REFLEXIÓN ESPECÍFICA SOBRE EL LUGAR EN RELACIÓN A SU INTERVENCIÓN.



- 1 POLIDEPORTIVO
- 2 VIVIENDA
- 3 PISCINA
- 4 BIBLIOTECA-ARCHIVO
- 5 PARKING
- 6 CENTRO COMERCIAL
- 7 AUTOVÍA
- 8 ESTACIÓN INTERMODAL
- 9 INDUSTRIA

CAMINO DE ZÚJAR

HABITAR UN CAMINO

2/3

PROYECTO TERRITORIAL EN BAZA. HABITAR UN CAMINO.

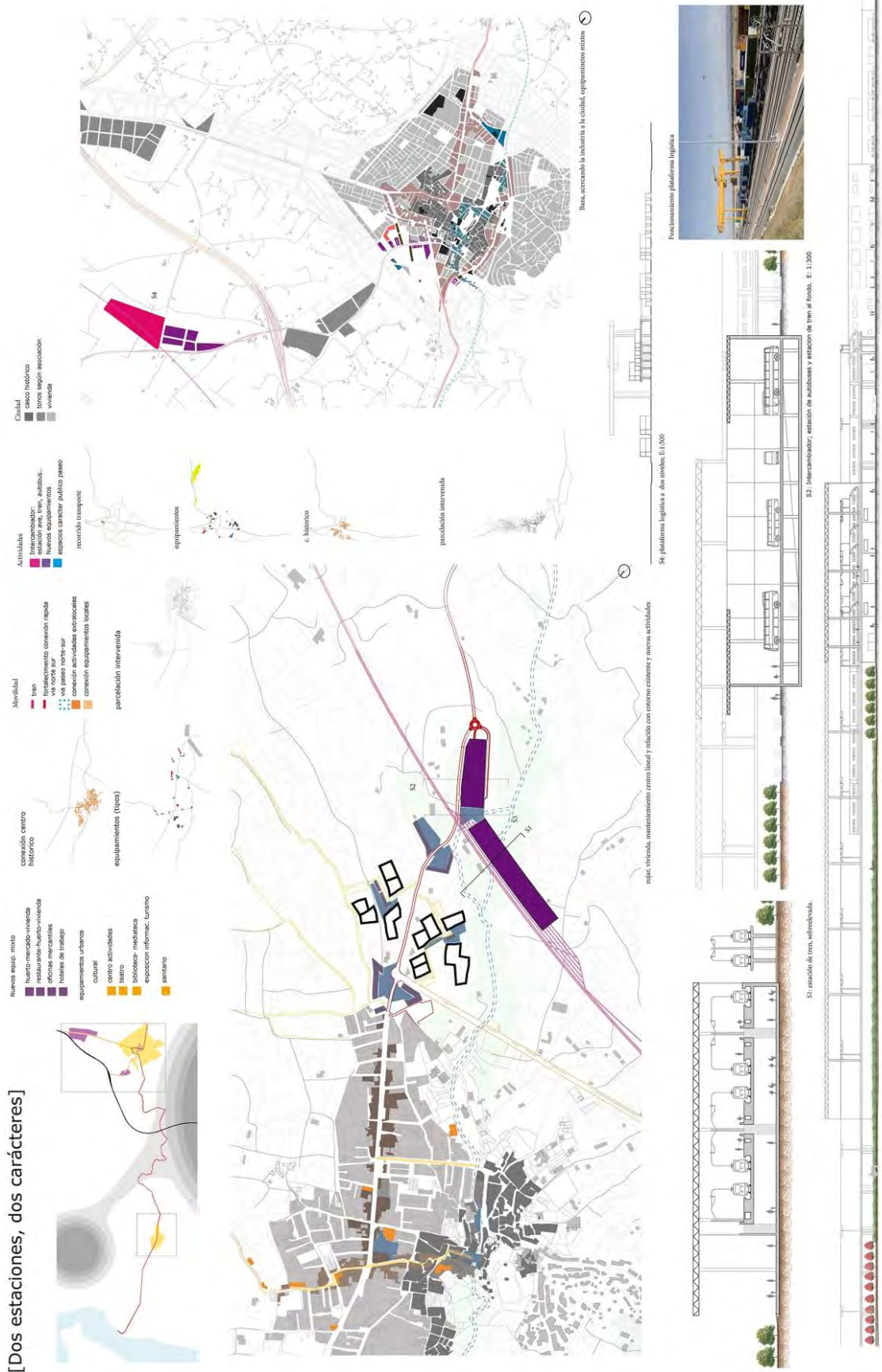


LA CIUDAD DE BAZA Y EL TERRITORIO URBANO. Urbanística IV. Curso 2012 - 2013. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada.

Profesores: Juan Luis Rivas Navarro, Belén Bravo Rodríguez
Alumnos: Asunción Cobo Martínez, Noémie Loisant, Jesús Robles Espinosa. Grupo C.

DOS ESTACIONES, DOS CARACTERES

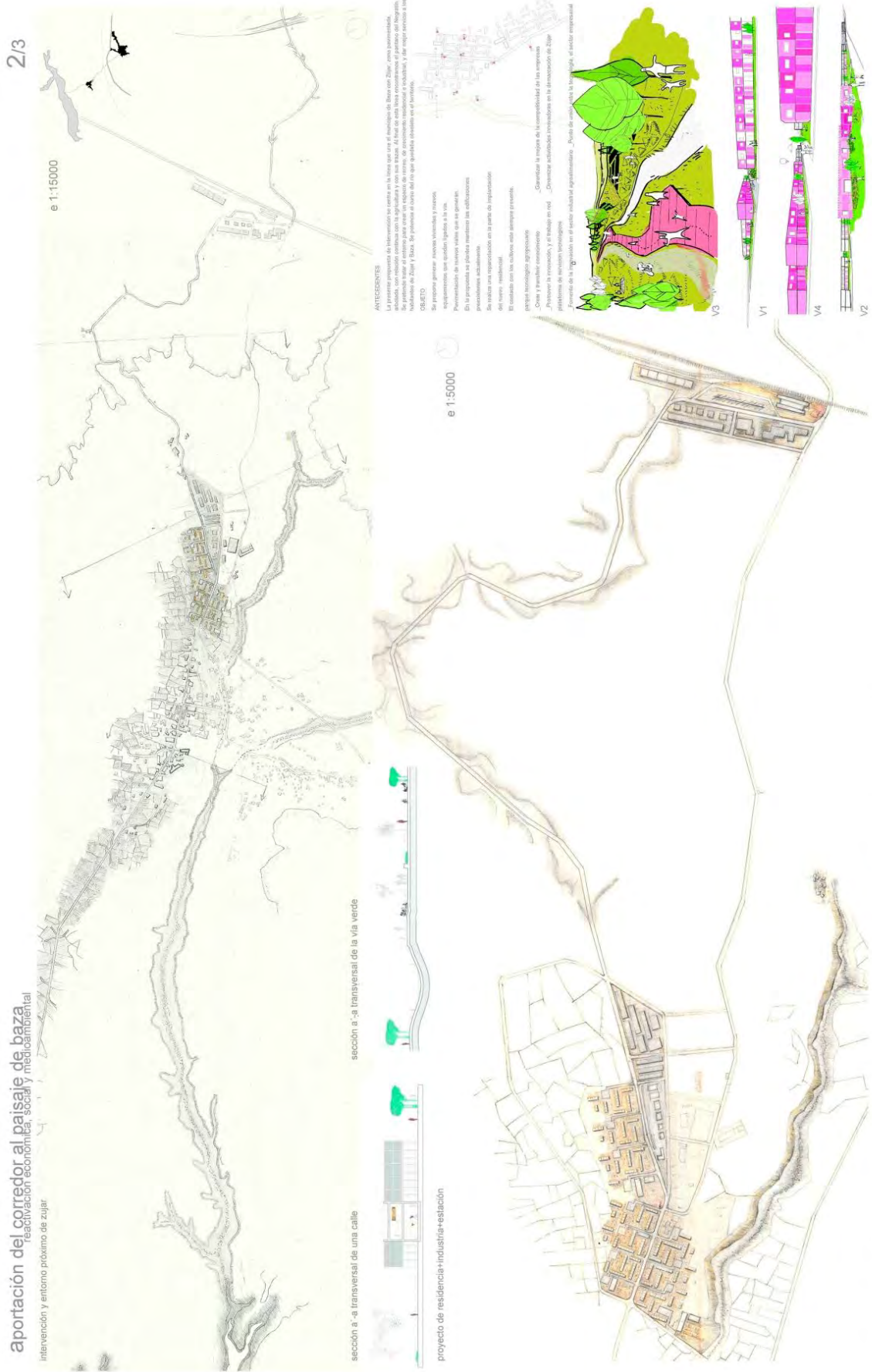
[Dos estaciones, dos caracteres]



LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO.
Urbanística IV Curso 2012-13. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
Profesores: Juan Luis Rivas Navarro, **Belen Bravo Rodriguez**
Alumnos: Claire Keravel, Germán López Merlo, M^a Carmen Pineda Muñoz, I. Clara Torres González; grupo A.



APORTACION DEL CORREDOR AL PAISAJE DE BAZA



la ciudad de baza y su territorio urbano. Urbanística IV. Curso 2012-13. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
profesores: Juan Luis Rivas Navarro, Belén Bravo Rodríguez alumnos: Patricia Sánchez Gutiérrez, Virginia Terrón González y Olga Vargas López grupo A

UN DESARROLLO TERRITORIAL CON UNA CENTRALIDAD LOCAL

Nuestro proyecto parte de la hipótesis de la creación de un corredor ferroviario que enlaza la mitad occidental de Andalucía con el levante español, trazando un recorrido de un tren de alta velocidad (AVE) que tiene una estación en la ciudad de Guadix. A partir de ahí planteamos un trazado ferroviario para un tren de media distancia que une esa ciudad con la localidad murciana de Lorca, teniendo una parada en Baza, tanto logística y de mercancías como de viajeros. El emplazamiento del proyecto se sitúa en el nudo de la autovía A-92, que se dirige hacia Zújar, colocando a un lado de la misma la estación de pasajeros, autobuses, equipamientos y residencias que se reparte hasta llegar al casco urbano de Baza, potenciando un punto de crecimiento de la ciudad hacia la nueva centralidad que crea la estación. Se enlaza esta parte con una vía verde que enlaza el territorio desde el pantano del Negratín, pasando por Zújar y comunicando puntos de interés de toda la vega de Baza hasta llegar a la misma ciudad. Al otro lado del nudo de la autovía se emplaza el motor económico del proyecto, con un parque tecnológico, plataforma logística con estación de mercancías y reparación de camiones.

ESTRATEGIA REGIONAL / TREN DE MEDIA DISTANCIA

APUNTE DE UN PUNTO DE INFORMACION DE LA RUTA

PERSPECTIVA DETRÁS DE LA ESTACION

MUSEE SOULAGES DE RCR : REFERENCIA PARA LA TIPOLOGIA DEL HOTEL

PROYECTO PERSONAL : REFERENCIA PARA LAS VIVIENDAS

FERRIAL DE BASILEA : DE HERZOG ET DE MEURON : REFERENCIA PARA LA ESTACION

PLANO GENERAL 1:25 000

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO URBANÍSTICA IV

Profesores: JUAN LUIS RIVAS NAVARRO, BELEN BRAVO RODRIGUEZ

Alumnos: JULIE MAMAN, FRANCISCO NOGUEIRA RUBIO, GUILLAUME SANZ GRUPO C.

NUDO – SALAZAR

CONECTAR Y VIVIR EN LA VEGA DE BAZA



Plano general del proyecto
E. 1/1000

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO
Alumnos: Pedro Levé Arroyo Ventura,
Miguel Kröner,
María José de las Mulas Moreno
Grupo A

URBANÍSTICA IV
Curso 2012-13, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
Profesores: Juan Luis Pinós Navarro, Belén Bravo Rodríguez

PAISAJES CONTROLADOS



LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO Urbanística IV Curso 2012-2013 / Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
 Profesores : Juan Luis Rivas Navarro, Balén Bravo Rodríguez / Alumnos : Alberto Castellón Sánchez, Argelica Guzmán Morales, David Olivencia Escámez, Emmanuel Pevolo / Grupo C

REVITALIZACION DEL ENTORNO DE LA AZUCARERA: ENTRE BAZA Y CANILES

Revitalización del Entorno de la Azucarera: Entre Baza y Caniles

1/3

Contexto: Baza y su Distrito

Contexto: Límites del municipio

Contexto: Límites del territorio

Propuestas de Proyecto

Mapa de Intervención

Vistas Generales de Proyecto

Plano: Territorio de Intervención
Escala: 1:70000

Prof: Juan Luis Rivas Navarro

Exposito Casado, Daniel **González Martín, Carlos** **Lorente García, Manuel**

Delán Bravo Rodríguez **Grupo: A**

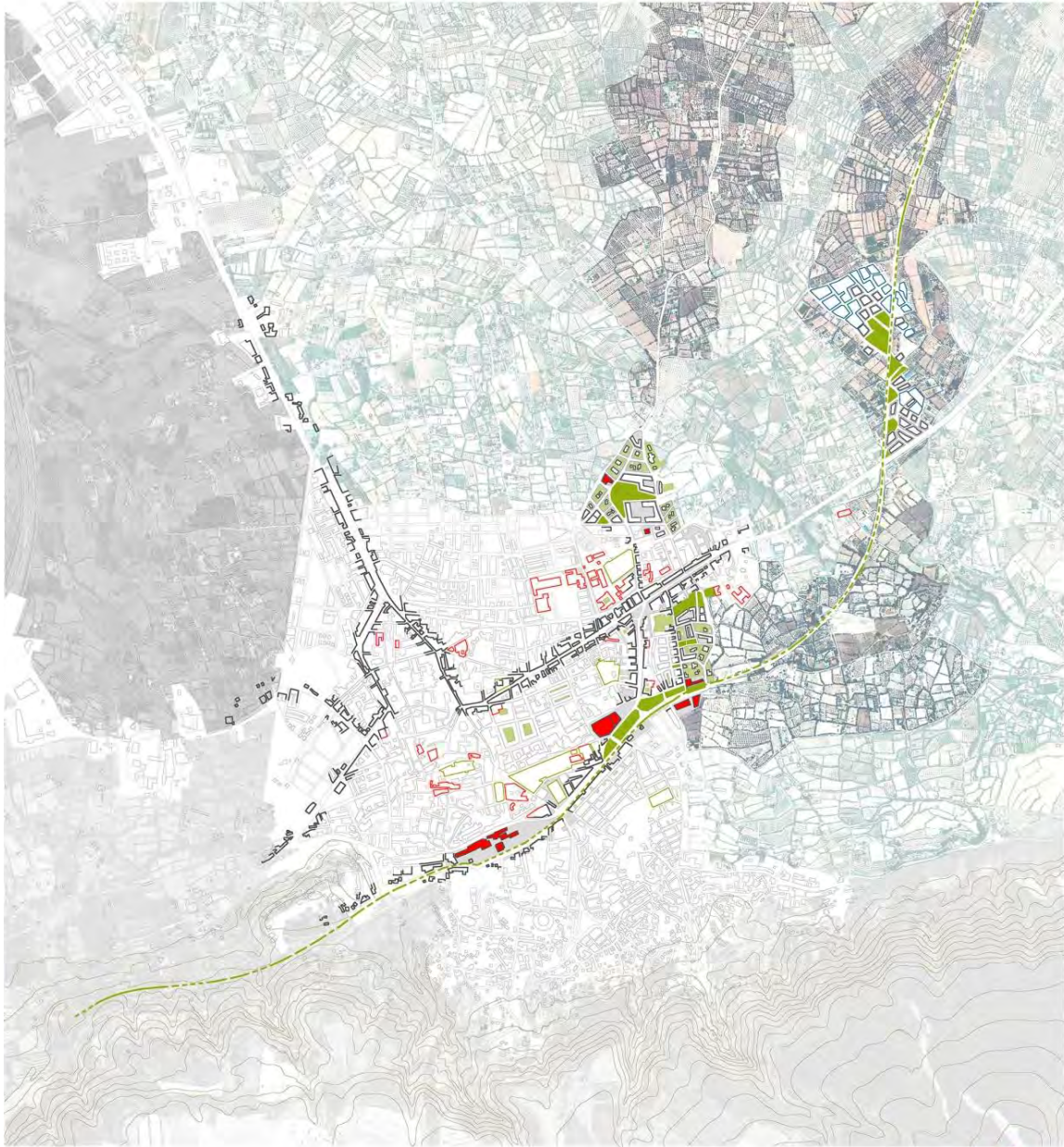
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada

Curso: 2012-13

Urbanística IV

CONEXIÓN CANILES

VIA VERDE DEL FERROCARRIL



Acercamiento a Baza y a su territorio
Escala: 1:7.500

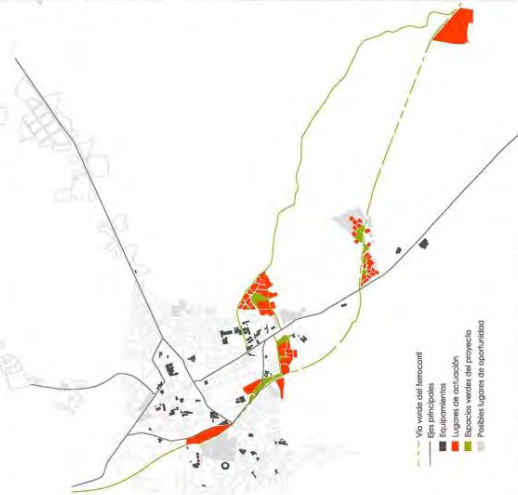
- Edificios industriales
- Futuro campamento industrial
- Espacios verdes próximos
- Zonas predefinidas
- Edificios industriales
- Equipamientos
- Espacios verdes del proyecto
- Espacios verdes existentes

Infraestructuras + equipamientos + industria



- Via verde del ferrocarril
- Acceso a Baza
- Equipamientos
- Espacios verdes del proyecto
- Edificios industriales

Lugares de oportunidad + intervención + vía verde del antiguo ferrocarril

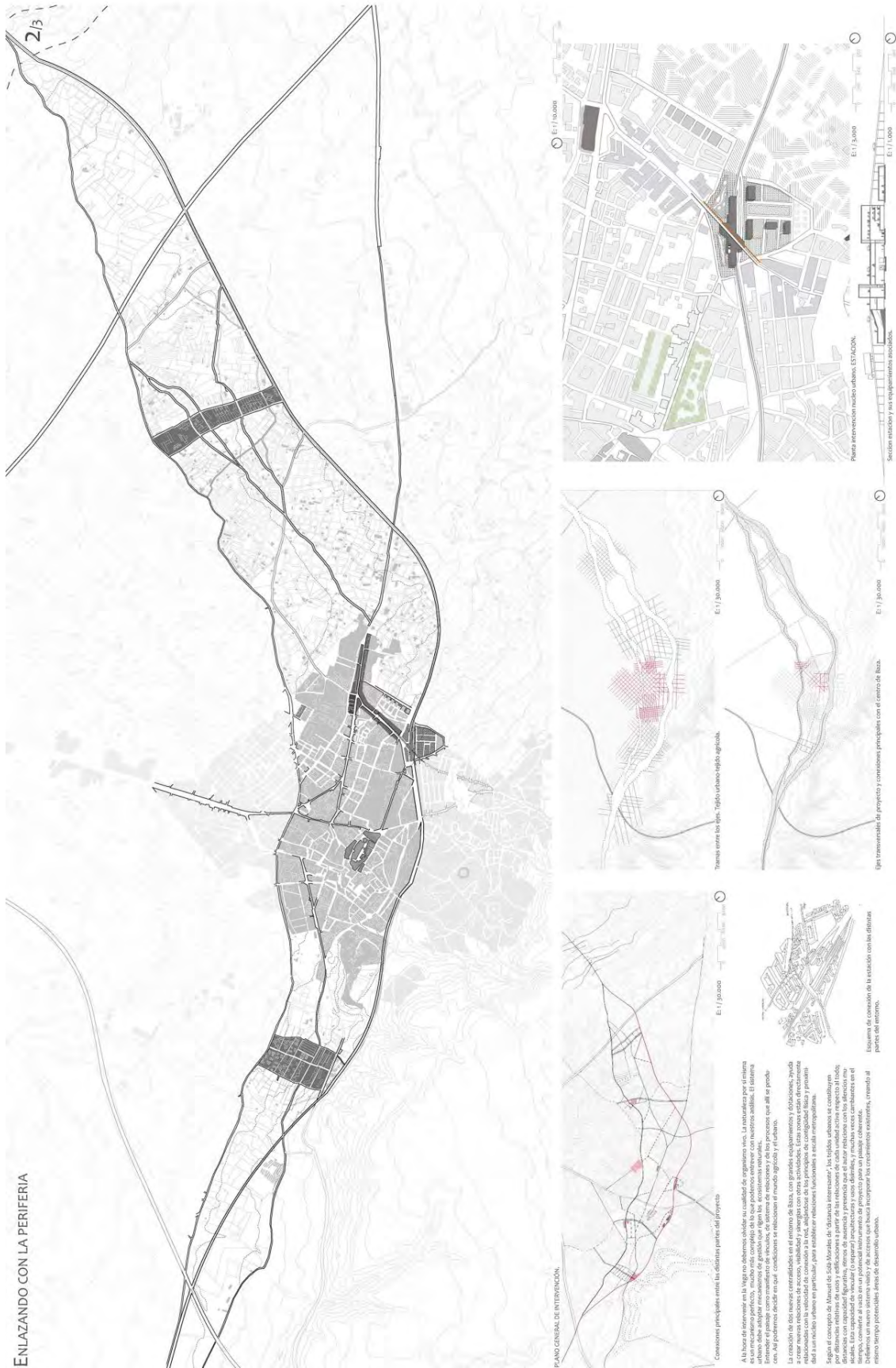


- Via verde del ferrocarril
- Sin equipamientos
- Equipamientos
- Lugares de actuación
- Espacios verdes del proyecto
- Posibles lugares de oportunidad

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO
Urbanística IV Curso 2012-13, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
Profesores: Juan Luis Rivas Navarro, Belén Ibarra Rodríguez
Alumnos: Iluminado Machado Calvo, Darío Ortiz Marías, Manuel Parejo Marías Grupo: C

LA VEGA DE BAZA

ENLAZANDO CON LA PERIFERIA



En el núcleo urbano de Baza, nuestra intervención se basa en la reutilización de la antigua estación ferroviaria existente, con una estación únicamente de pasaje. La estación consiste en un interconector que actúa como punto de unión entre la línea del ferrocarril con el casco histórico, la carretera nacional y la vega. El edificio se integra en el entorno urbano existente, pero con una intervención más global a nuestro interconector: zona de distribución, comercio parking y zonas verdes, que crean un nuevo entrelazado muy positivo para la comarca.

Ejes transversales del proyecto y conexiones principales con el centro de Baza.

Tronchales entre los ejes, tejido urbano tejido agrícola.

Esquema de conexión de la estación con las distintas partes del entorno.

Alumnos: ARELLANO FERRERO, LUCAS; CRUCES CUESTA, ALIUDENA M.; TRUJBA, ARGAMASELLA, ANGELA
Profesores: Juan Luis Roa Balamero, Iñaki Bravo Rodríguez, CRISTÓBAL
LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO. Urbanística IV Curso 2012-13. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada

2/4

Plano General Intervención e=1/20000



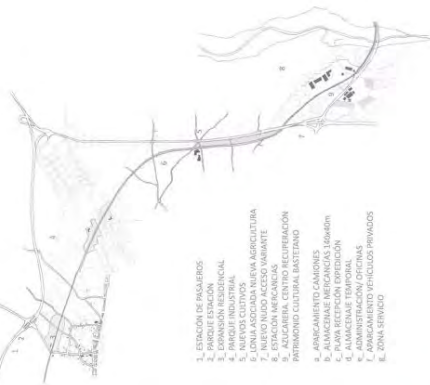
LOS LÍMITES, EL BORDE

La ciudad de Baza es polidérmica. Tiene dos tipologías muy bien diferenciadas, la urbana y la agrícola. Podemos tratar a la agrícola como periferia, pero una periferia con una gran actividad espacial caracterizada con una densidad superior a la urbana y una integración de las edificaciones. Debemos estudiar los límites, las diferencias entre tipología e infraestructura, el suelo y la adaptación de las parcelas de cultivos existentes con los edificios urbanos que han ido apareciendo a posteriori.

Zona actual de la Azucarera



Usos en la intervención



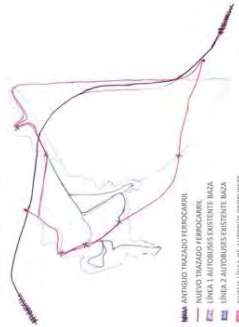
1. ESTACION DE PASAJEROS
2. PARQUE ESTACION
3. DENSIFICACION RESIDENCIAL
4. NUEVOS CULTIVOS
5. ZONA ASOCIADA NUEVA AGRICULTURA
6. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
7. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
8. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
9. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
10. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
11. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
12. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
13. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
14. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
15. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
16. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
17. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
18. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
19. ALICORNIA, CENTRO RECREACION
20. ALICORNIA, CENTRO RECREACION

REPLAN - T - AR

COMPROMISO CON EL FUTURO. CORREDOR MEDITERRANEO

Con la llegada del corredor, la ciudad y la vega de Baza se ven afectadas por un fenómeno que todos sus componentes deben tener en cuenta. El nuevo trazado del tron de carretera se aproxima a la ciudad por el lado sur, lo que obliga a una revisión de la estructura urbana. El trazado se inscribe en el eje de la ciudad de Baza, lo que obliga a una revisión de la estructura urbana. La situación de las estaciones es clave en este proyecto. El trazado debe ser capaz de integrar la ciudad consolidada, urbanando de forma apropiada sus alrededores. En cambio, la de mercancías se debe integrar en la vega, creando un nuevo espacio urbano que permita la actividad agrícola y comercial. La estación de pasajeros debe ser capaz de integrar la ciudad consolidada, urbanando de forma apropiada sus alrededores. En cambio, la de mercancías se debe integrar en la vega, creando un nuevo espacio urbano que permita la actividad agrícola y comercial. La estación de pasajeros debe ser capaz de integrar la ciudad consolidada, urbanando de forma apropiada sus alrededores. En cambio, la de mercancías se debe integrar en la vega, creando un nuevo espacio urbano que permita la actividad agrícola y comercial.

Esquema actuación zona industrial



- LINEA AUTOMOVIL FERROCARRIL
- NUEVO TRAZADO FERROCARRIL
- LINEA AUTOMOVIL EXISTENTE BAZA
- LINEA AUTOMOVIL EXISTENTE BAZA
- NUEVA LINEA DE AUTOMOVIL PROHIBIDA

Esquema división actuación proyecto



LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO. URBANÍSTICA IV. CURSO 2012/2013. ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE GRANADA.

Profesores: JUAN LUIS RIVAS NAVARRO Y BELÉN BRAVO RODRÍGUEZ.

Alumnos: LUCÍA GUTIÉRREZ SIERRA, MARÍA BELÉN LÓPEZ SALIDO Y ELENA RODRÍGUEZ PAVÓN. GRUPO A

CAMINO DE JABALCÓN

CENTRALIDAD LINEAL

CENTRALIDAD LINEAL
RECUPERACIÓN DEL CAMINO DE CORTES COMO MECANISMO DE RECONEXIÓN.

2/3

Programa funcional:

El plan de desarrollo de Jabalcón tiene como objetivo principal recuperar el camino de Cortes como eje vertebral de la ciudad, promoviendo la reconexión de los barrios y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. El proyecto se estructura en torno a un eje central que integra diferentes usos y actividades, desde viviendas hasta equipamientos públicos y zonas verdes.

Referencias:

ESTACIÓN TOR DE AN-EN-PROVENCE
Estación de ferrocarril de alta velocidad en Tor de les Eubes, Cataluña. Referencia de integración arquitectónica y paisajística en un entorno urbano.

MADEIRA (Mads Van Eyck)
Proyecto de renovación urbana en Madeira, Portugal. Referencia de regeneración de zonas urbanas degradadas.

FEJO TORONTO (concurso One P&S)
Proyecto de renovación urbana en Toronto, Canadá. Referencia de integración de infraestructura y espacios públicos.

ADQUISICIÓN DE SORNOL (Francis Perrell)
Proyecto de renovación urbana en Sornol, España. Referencia de integración de infraestructura y espacios públicos.

RECUPERACIÓN AMBIENTAL RÍO LLIBRISGAT (Bartur i Riera)
Proyecto de recuperación ambiental del río Llibrísगत en España. Referencia de integración de infraestructura y espacios públicos.

LA CIUDAD DE BAZA Y SU TERRITORIO URBANO

Urbanística IV Curso 2012-13. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
Profesores: Juan Luis Rojas Navarrete, Belén Bravo Rodríguez
Alumnos: Antonio Gil Martín, Javier Gólbano Gómez y María Rodríguez Hurtado

