

hábita[t]

---

*propuesta investigadora para habitar el territorio*

*Hábitat:*

*1. m. Ecol. Lugar de condiciones apropiadas para que viva un organismo, especie o comunidad animal o vegetal.*

*2. m. Ambiente particularmente adecuado a los gustos y necesidades personales de alguien.*

*3. m. Urb. Espacio construido en el que vive el ser humano.*

# índice

06 - 07	1. Resumen
08 - 09	2. Objetivos
10 - 11	3. Metodología y estructura
12 - 23	4. Reflexiones iniciales la experiencia el lugar de los límites formas de habitar
24-35	5. Espacios intermedios contexto tierra de nadie bordes metropolitanos
36-75	6. Habitando el territorio ámbito metropolitano marco de ordenación un territorio de cosas
76-107	7. Caso de estudio ámbito de aplicación análisis focalizado estrategias
108-111	8. Conclusiones
112-115	9. Referencias

# 1. resumen

Este es un trabajo de fin de grado que se plantea como un trabajo de investigación acorde con la línea de “Utopías urbanas” tutorizadas por el departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, en la escuela de arquitectura de Granada. En él, se introduce un tema ya estudiado desde muchas perspectivas, con similitudes y diferencias, pero con el planteamiento común de ejecutar un cambio de escala y de organización funcional de la ciudad de Granada. Partiendo, por tanto, de la integración del tejido urbano en su conjunto territorial, el verdadero hábitat del ser humano hasta llegar a abordar la disolución de los límites de la ciudad. Estos espacios intermedios tienen el potencial de convertirse en lugares de intercambio y transición entre Granada y su entorno.

El modelo de movilidad existente en la actualidad se forja desde la infraestructura rodada, para el vehículo privado y generalmente con poca implicación del transporte público y otros sistemas alternativos de movilidad, ajenos a tal velocidad. Hoy en día la GR-30/E-902 supone una barrera considerable entre el tejido urbano y los espacios naturales de la vega, generando además áreas de baja calidad urbanística. Es por ello que estudiaremos los puntos donde se “quiebra” la continuidad de dicha barrera con el objetivo de explorar sus posibilidades como conectores interurbanos. Sobre estas zonas se plantea la posibilidad de convertirlas, de un elemento urbano residual, a los futuros centros territoriales del ámbito de estudio. Dichos conectores interurbanos vendrán, en su mayoría, apoyados en la infraestructura de caminos histórica de la ciudad, antiguos caminos, caminos asociados a paisajes culturales, corredores vegetales junto a ríos y acequias u otros elementos vertebradores fluviales...

Se llevarán a cabo diversos análisis y estudios sobre el estado actual de la periferia de la ciudad y su relación con lo que la rodea, la propia ciudad y entorno rural. De este modo se estudiará la viabilidad de estos posibles futuros centros territoriales, especificados más adelante, para finalmente proponer alternativas críticas a la base de ordenación del POTAU de manera más profunda en Bobadilla. Este tipo de estudio plasma la intención de emprender una transformación urbana que se caracterice por el objetivo de habitar el territorio, dando respuesta a las necesidades de la población basándose en las capacidades del mismo

## 2. objetivos

Con el renovado interés por la visión de la ciudad como lugar deseable para vivir, en el seno de la densificación interna, se abre un nuevo horizonte de exploración: habitar el territorio en red, entendiendo un contexto urbano, natural y paisajístico. El marco territorial estudiado comprende un encuadre de 20 x 20 km, permitiendo apreciar las relaciones entre la gran ciudad y los municipios colindantes. Este espacio habitable tiene como límites físicos las áreas centrales y sur de la Vega y las laderas de Sierra Elvira y del Parque Natural de Huétor al norte y de Sierra Nevada al sur.

El objetivo central de la investigación será el de replantear el concepto de borde urbano y reconducir su condición periférica hacia una nueva de centralidad en el territorio, siendo fundamental como espacio de intercambio entre los mundos natural y urbano. Es decir, generar una trama organizada que articule la ciudad y el territorio a través de su estructura policéntrica. Se tratará de: reivindicar las condiciones específicas de cada punto de estudio, y por tanto, la proposición de soluciones idóneas en cada ocasión; reconociendo territorio e historia a través de las conexiones establecidas. Así, se ofrecerá un incremento de la conectividad del territorio al mismo tiempo que se reflexiona sobre las funciones de las infraestructuras de movilidad actuales.

No se pretende que el estudio analice la ciudad de Granada y su periferia, si no que se traslade su visión a una escala más territorial. Es decir, tratar el paisaje que deja la infraestructura viaria, la que existe y la que está planeada desde el POTAUG, y su relación con el entorno, estudiando las transiciones dadas entre núcleos urbanos, redes viarias y el marco agrícola. Para ello, hay que utilizar de base una buena cartografía tratada a través de un conjunto de planos que reflejen la complejidad de la dualidad rural-urbana. Esto ayudará a construir una imagen clara de la visión general que se le quiere otorgar al estudio y del ámbito del mismo. Será a través del análisis de los corredores históricos, fluviales y naturales como se entienda el complejo territorio cosido con los elementos urbanos.

Se procederá a intervenir sobre uno de estos ejes de desarrollo metropolitano estudiando la viabilidad de la propuesta, entendiendo la Vega como una continuación territorial de Granada, singularmente articulada, archipiélago o “campo de cosas urbanas” en el territorio (de Solà-Morales, 2008). Demostrando, de esta manera, el potencial de las puertas y los bordes urbanos que conectan la ciudad de “Granada y sus alrededores” (Dalmau, 1819). La simbiosis establecida entre dichos elementos y una red de movilidad alternativa a aquella existente (alta velocidad) permitirá el entendimiento conjunto del territorio granadino.

### 3. metodología y estructura

Este trabajo ha sido afrontado desde el punto de vista teórico y práctico. En primer lugar, teórico, estudiando y consultando una serie de publicaciones y artículos, usándolas como referencia para ahondar en la temática específica de la ciudad en su condición metropolitana, abierta y porosa (Sennet, 2019; Viganó, 2018). Y en segundo lugar, práctico, incluyendo aproximaciones de índole territorial y local que induzcan al proyecto.

A raíz de ahí se establecen cinco puntos a seguir. El primero se conforma a base de la agrupación de reflexiones que ha llevado a dicha investigación, propias y acudiendo a referencias externas, originando el pensamiento de “hábita[t]”. Un segundo capítulo que define y condiciona las bases contextuales que se pretenden generar, pretendiendo enfocar el estudio mediante la comparativa de escenario, además de apreciar las singularidades del lugar dentro de cada marco analizado. Dichas alternativas plantean desde soluciones como mantener el planeamiento vigente a reestructurar la ordenación en el marco territorial, generando posibilidades variadas como la consolidación del trazado urbano continuo, la opuesta, intensificando de manera distribuida el desarrollo y una última intermedia canalizando el crecimiento de forma focalizada (AMB Avance PDU, 2019).

*Espacios intermedios* comprende el estudio de diversas posibles futuras centralidades urbanas, atractivas para la ciudad y su relación con el paisaje que la rodea. Los siguientes pasos se enuncian en una componente principalmente propositiva. A partir de la serie de análisis metropolitanos y locales realizados previamente se disponen de las bases suficientes para plantear alternativas viables al modelo de desarrollo actual mediante su aplicación en uno de estos ejes de relaciones del territorio-ciudad concreto.

Este bloque se estructura a través de un tercer capítulo, donde se llevan a cabo el estudio y análisis de diversos planes y proyectos de referencia, históricos y actuales, que comprenden una situación general y territorial similar a la que se propone en este trabajo. Para concluir, se valora la posición dentro del entorno urbano y rural de ciertos focos de atracción, situando los elementos de interés emergentes y se seleccionan ámbitos posibles de intervención. El siguiente paso aborda la elección del caso de intervención concreto mencionado anteriormente para estudiar de manera más precisa y realizar una propuesta acorde a lo establecido durante todo el trabajo.

Por último, un espacio de reflexión que reúna el conjunto de conclusiones obtenidas tras realizar el proceso completo de estudio, análisis, crítica y propuesta. Además, se incluye un apartado que resume la bibliografía consultada y el conjunto de elementos gráficos utilizados.

## 4. reflexiones iniciales

**la experiencia**  
**el lugar de los límites**  
**formas de habitar**



Secadero de tabaco cercano a Azucarera del Genil. Fuente *Marina Abad*

Desde que vine a estudiar a Granada empecé a explorar el paisaje de la Vega. Siempre he estado acostumbrado a ver los olivares jiennenses y sé que cuando los veo me acerco a casa. Ahora, el paisaje de choperas, de campos de cultivo y secaderos de tabaco me es tan familiar como el del olivar.

Fue hace ya cinco años cuando emprendí por primera vez un viaje de idas y vueltas más o menos frecuentes en las que el paisaje metropolitano granadino siempre estaba presente. Hablo con la noción de quien percibe el paso del tiempo y se da cuenta de los cambios, que han sido muchos, a la hora de definir este tipo de espacios, la manera en la que la ciudad-territorio se muestra al que la ve desde la distancia. Dentro de esta evolución, de paisajes, de visiones y de recuerdos quiero comenzar este trabajo.

Algo que siempre me ha parecido incuestionable ha sido la barrera infraestructural que supone la construcción de la Primera Circunvalación de Granada, que contiene el crecimiento de la ciudad y que muestra la extensión casi imparable de los campos de cultivo al otro lado. Y como es obvio, la naturaleza de los espacios que contactan con esta barrera es extraña, no son ni urbanos ni rurales, sino una especie de ambigüedad formal. Es aquí, en estos bordes de contacto, donde se acaba la ciudad, y el campo, pero en la esencia de esos espacios híbridos está el intercambio, el contacto y la posibilidad de conexión, obviamente no aprovechada.

Entonces, llega el momento de plantearse qué ocurre con estos límites, en un panorama donde parece que las ciudades, o grandes centros metropolitanos están condenados a seguir extendiéndose, adaptándose a un contexto algo más territorial, de mayor escala. ¿Por qué no se pueden entender como conexiones metropolitanas en lugar de límites urbanos? ¿Podrían empezar a ser los lugares donde se desarrolle una actividad ligada a la urbanidad, a la evolución metropolitana?

la experiencia  
el lugar de los límites  
formas de habitar



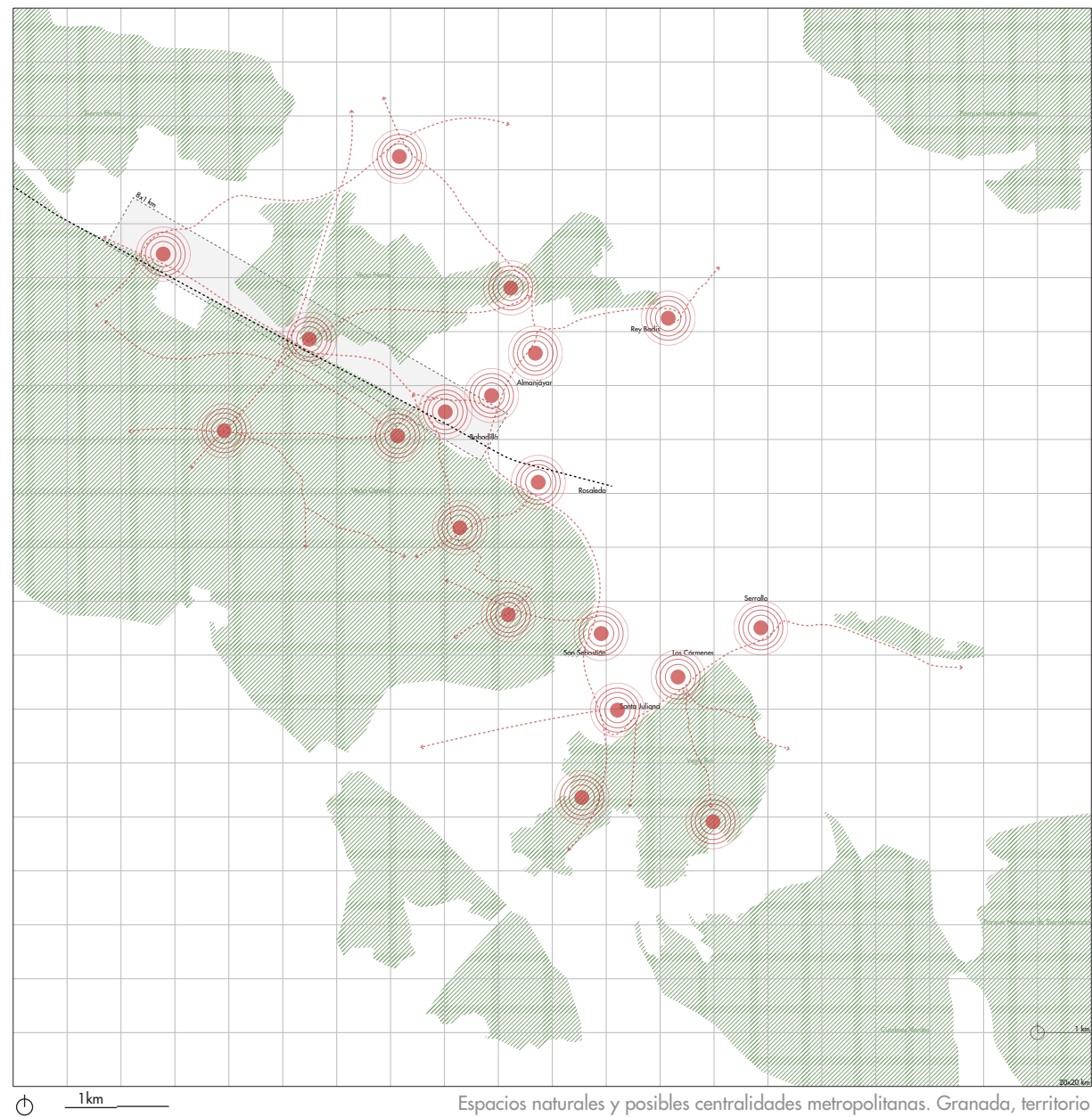
escala comparativa  
de lo local a lo metropolitano

Se afirma que para definir los elementos que conforman el territorio metropolitano (Galindo y Giocoli, 2013) acudimos a las siguientes categorías: los asentamientos urbanos, las redes infraestructurales y el conjunto de los espacios abiertos. No obstante, reconocen asimismo otra categoría de espacios fuera de esta clasificación pero que están siempre presentes en las ciudades: “los espacios de contacto entre lo urbano y lo rural, espacios híbridos sin atributos claros”.

A menudo, estos lugares alejados del centro urbano, son aquellos resultantes del desarrollo de la ciudad. Obviamente, este crecimiento se produce a partir de una masa consolidada y hacia el exterior. Este fenómeno ocurre en la gran mayoría de aglomeraciones actualmente, convirtiendo la ciudad en una vorágine que absorbe vacíos u otros núcleos urbanos a su paso. La pérdida de correlación de escalas provoca que estos desarrollos periféricos se vean expulsados del sistema urbano. Demasiado lejos del centro como para poder resultar atractivos para otros usos diferentes al residencial y suficientemente cerca de los límites como para aceptar su categoría poco hospitalaria. Así ha ido creciendo la ciudad. Mientras que el centro se ha pluralizado y se ha convertido en un elemento que aglutina las actividades productivas y de ocio que se efectúan en la ciudad, los bordes urbanos se resumen en espacios habitacionales “próximos” a éste, de ida y vuelta.

Esto se debe a la condición inequívoca de la mente humana de agrupar y simplificar las cosas. Lo que es ciudad es ciudad, y lo que haya más allá, deja de serlo. En cambio, la realidad es muy distinta, es compleja y contradictoria (Venturi, 1966). Bien es cierto que históricamente la ciudad solía girar en torno a un centro y que el salto de escala impide que ese centro sea el que abastezca a una metrópolis, pero se puede contemplar la posibilidad de establecer nuevas centralidades urbanas. ¿Cómo?. Cambiando la concepción que tenemos de ciudad-metrópolis. Habitando el territorio. Haciendo que los límites urbanos, esos lugares que parecen abocados al abandono, la fachada trasera de nuestras ciudades, cobren la importancia territorial que se requiere. Hagamos que se conviertan en las puertas metropolitanas, en las vías de interacción territorial.





transición territorial  
la magnitud de lo humano

Esta afirmación no implica que la realidad pase a ser la del *horror vacui*, ni que se deba ver todo borde urbano como una víctima de la especulación inmobiliaria. Se trata más bien de un sistema abierto, que engloba de manera estructurada espacios urbanos y naturales, contribuyendo así a la formación de un territorio habitable sobre el que vivir.

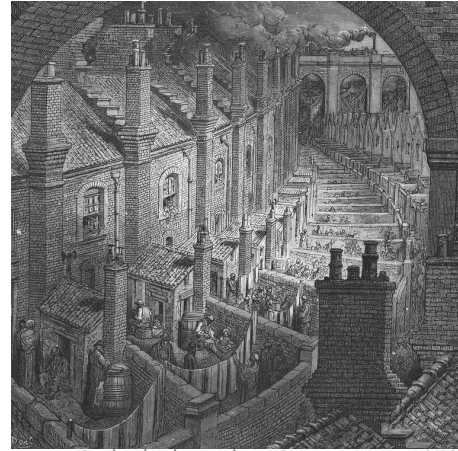
Anteriormente ya comentábamos las características fundamentales de Granada como ciudad y la Vega como ente natural adjunto. El planeamiento debe abordar de manera inevitable la ordenación de su territorio. Especialmente de aquella transición entre la aglomeración urbana y el entorno agrícola. En la última década, se han sucedido los estudios que proponen una visión de la ciudad con un futuro poroso, que nunca difuso (Secchi y Viganò, 2008). Este modelo de metrópolis horizontal establece una relación de interdependencia del territorio al mismo tiempo que lo organiza en torno a sus centros. Debe entenderse que estos centros no podrán equipararse al entendido como centro histórico de la ciudad, pero pueden aportar una urbanidad local y una serie de equipamientos de escala metropolitana útiles para la población del territorio estudiado.

Actualmente estos lugares que limitan con la autovía GR-30 han sido escogidos para acoger principalmente usos comerciales, deportivos o incluso de salud de la ciudad de Granada. Su posición cercana a la infraestructura viaria y, por tanto, el fácil acceso desde la circunvalación granadina avalan el aspecto megalómano de estas construcciones. A pesar de la inclusión en el sistema de un medio de transporte alternativo al del vehículo privado o al transporte público rodado, el metro-tranvía, generalmente son espacios en los que no se reconoce la importancia del peatón al mismo nivel que la del vehículo. El primer ejemplo lo vemos en los grandes centros comerciales, Hipercor, Neptuno, Serrallo plaza, Kinépolis y el centro comercial Nevada. El modelo del famoso mall americano, originado en la época de los 60-70, se ha establecido como un falso mesías, generando mundos de simulacro cerrados al exterior y totalmente ajenos a la situación territorial.

El lugar de los límites, establecidos en la actualidad, es un espacio de oportunidad, donde se ha de ser precavido en el planeamiento, todavía bajo la amenaza de seguir cerrando la ciudad y consolidando el anillo perimetral que la delimita. La oportunidad de convertirse en las puertas del territorio está ahí. Pero no solo eso, es la vía del cambio, del desarrollo metropolitano de Granada. El futuro de la ciudad depende de cómo la preparemos para ser vivida.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> "Espacios naturales y posibles centralidades metropolitanas". Se reconoce y completa el conjunto de centralidades metropolitanas a partir de su potencial de articulación, además, se localiza el conjunto de puertas de la ciudad de Granada situadas en las proximidades de la actual GR-30 y de la futura conexión con el territorio, el nuevo tramo de la A-44. La transición territorial de magnitud humana

la experiencia  
el lugar de los límites  
formas de habitar



Grabado de Londres. Gustave Doré, 1872



Fotografía de viviendas colmena. Hong Kong

Esta serie de sucesos han provocado que algo cambie en la mente de los habitantes de ciudades, agrupaciones de vecinos e incluso organizaciones públicas y abiertas se están coordinando para pedir un cambio en el sistema actual en el que vivimos en la ciudad. En ocasiones son propuestas que no tienen repercusión mediática, pero lo importante es la voluntad de transformación. Se ha asentado el hecho de que la ciudad debe evolucionar a la par que lo hace el ser humano.

Desde la década de los años 60, estamos experimentando una gran cantidad de avances tecnológicos que, en teoría, se plantean siempre para favorecer la comodidad y el bienestar de las personas, aunque la ciudad no lo haga al mismo ritmo. Este conjunto de acontecimientos es el que ya algunos expertos denominan como la Revolución Digital. Es un hecho que se trata de descubrimientos y avances revolucionarios y que han transformado completamente el modo que tenemos de entender la vida.

Históricamente, este tipo de cambios a nivel productivo o de escala mundial, se puede hablar de dos revoluciones más, la agraria y la industrial, han conducido a épocas de transformación urbana. La revolución agraria llevó al ser humano a establecerse, a asentarse en el territorio, en lugar de mantenerse deambulando por el mismo. La revolución industrial, por su parte, cambió por completo la concepción de dichos asentamientos, radicalizó las diferencias entre campo y ciudad y las consecuencias de tal confrontación todavía nos salpican. El modelo de ciudad industrial era teóricamente innovador y bajo esa máscara de desarrollo tecnológico ocultaba las deficiencias del sistema. Es por ello, que una primera corriente de sociólogos y urbanistas comenzaron a proponer alternativas al mismo dándose cuenta de los muchos defectos que acarrea la ciudad industrial. Al principio se consideraba como un movimiento utópico social, cuando hoy en día nos damos cuenta de que no era tanto la idea si no el conjunto de consecuencias de la misma (Ábalos, 2017). Los conceptos de densidad, espacio abierto y relación con la naturaleza empezaron a tratarse de primordiales a la hora de proporcionar una correcta calidad de vida.

Encontramos ciertos paralelismos en las críticas post industriales respecto a la aglomeración de personas en el interior de las ciudades, unas ciudades que no respiran, que se cierran al interior. Los grabados de Paul Gustave Doré sobre ciertas calles de Londres (1872) nos dejan visiones y perspectivas similares a las de ciudades de escala ciclópea que hoy en día se expanden mundialmente como Hong Kong, en ellas se trata de manera clara la problemática del exceso de densidad, de la compacidad de la ciudad, incluso tratándose de épocas históricas diferentes.

De esta serie de manifiestos y posturas socialistas surgieron las primeras alternativas, utópicas, al sistema urbano establecido a raíz de la aparición de las

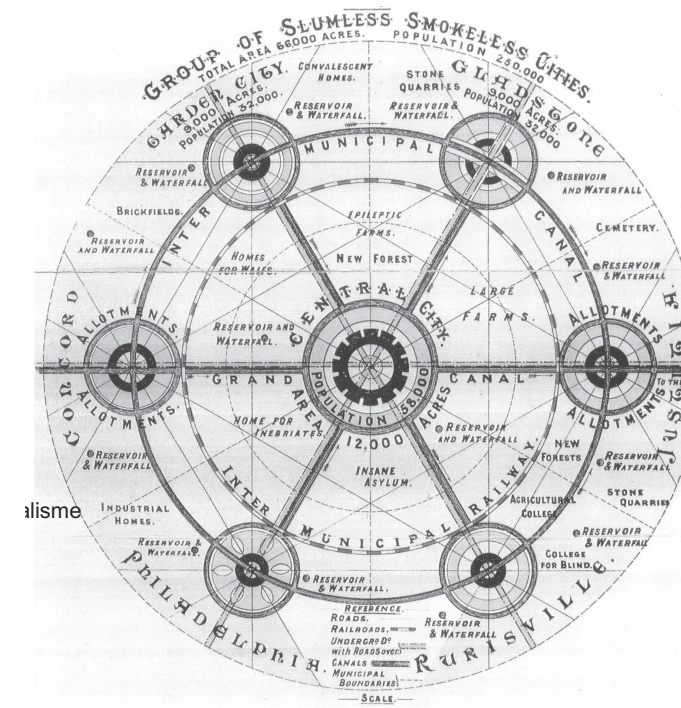


Diagrama policéntrico de las ciudades-jardín. Ebenezer Howard, 1898

“¿Dónde irá la gente?

Al entorno urbano-rural. Allí encontrarán belleza de la naturaleza al mismo tiempo que oportunidades sociales. Campos y parques de fácil acceso. Bajos alquileres, altos salarios, precios bajos y mucho que hacer. Espacio para las empresas, flujo de capital. Aire puro y agua, buen drenaje del suelo. Casas luminosas y con jardín. Sin humo. Sin barriadas. A base de libertad y cooperación.”

Ebenezer Howard



grandes fábricas. Ebenezer Howard fue uno de los primeros teórico-prácticos que ahondó en el campo, creando lo que llamó el diagrama de los tres imanes. En él explica algo similar a lo que se trata en este trabajo de investigación, aunque de manera muy general y simplificada: ¿por qué no somos capaces de reconciliar los ámbitos rural y urbano? ¿Por qué no se capta lo positivo de cada una de las partes y se genera un tercer polo, imán en este caso, que contenga los mayores beneficios de ambas partes para los habitantes?

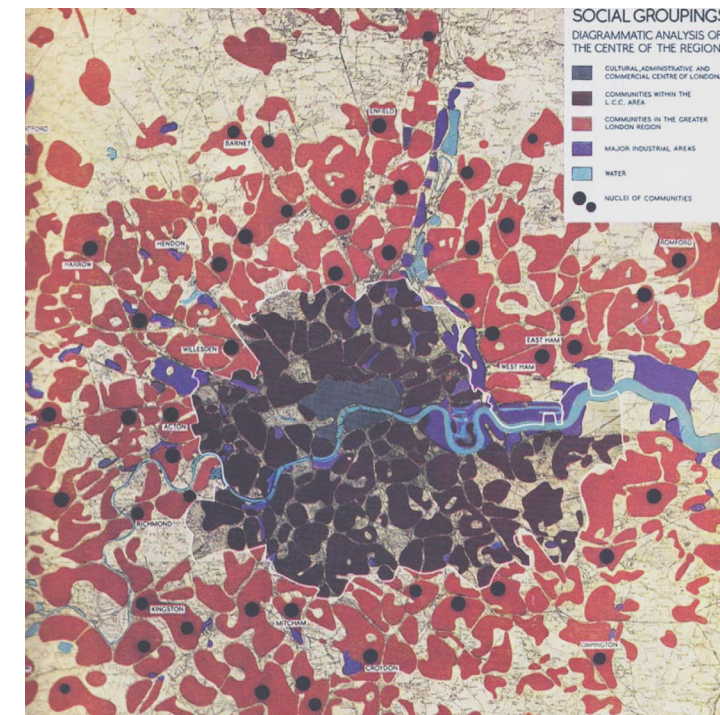
Esta visión que ya se dejaba entrever a mediados del siglo XIX, se puso en marcha a principios de siglo XX, con connotaciones reales y experimentos urbanos. La primera ciudad-jardín reconocida de la historia vino planteada por Raymond Unwin en 1900, en Letchworth, Inglaterra y la siguieron otras como Hampstead en el mismo país. En Estados Unidos mientras tanto se generaron otro tipo de corrientes más relacionadas con el concepto de “unidades de vecindad”, como aquello necesario en un barrio para que la población pudiera habitarlo. Clarence Perry en 1929, Clarence Stein y Henry Wright con el modelo Radburn en el mismo año, y posteriormente Frank Lloyd Wright con su Broadacre City en 1932 imaginaron posibilidades alternativas de habitar el territorio fuera de la aglomeración urbana moderna.



A nivel urbano, esta ideología marcada de la necesidad de descentralizar la ciudad se trató a gran escala por los planificadores John Henry Forshaw y Patrick Abercrombie, en el Greater London Plan, a través del cual dejaron marcado la intención de descomponer Londres en barrios y ciudades satélite en su entorno. Al mismo tiempo que limitaban el crecimiento metropolitano a través de una especie de cinturón verde, una infraestructura que dejase respirar a la ciudad e hiciera de transición entre lo urbano y lo rural, conocido en la época como green belt.

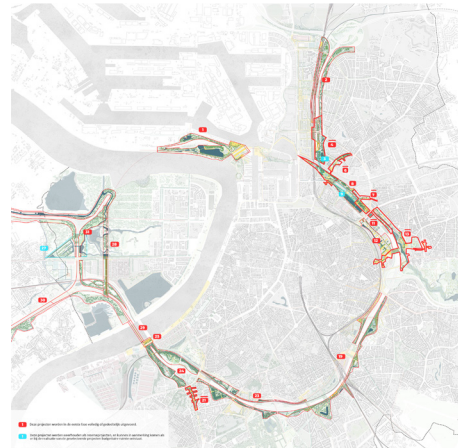
Estas ideas son algunas de las cuales se toman como base para intentar solucionar el problema de las ciudades. La alta densidad, la ausencia de espacio libre o esponjamiento del tejido construido, la ausencia de escala humana. Es en Gran Bretaña donde más se profundiza sobre este concepto de cinturón verde, como elemento sustancial capaz de recomponer los espacios de contacto entre lo urbano y lo rural (Valentini, 2005). El Greater London Regional Plan expone la diferencia existente entre los dos sistemas de espacios abiertos, el rural y el verde, una vez entrado en la ciudad.

De este modo, en Londres, se empieza a plantear esta visión supramunicipal que introduce espacios verdes para el ocio de sus habitantes, en una trama territorial extensa, mezclando los grandes espacios abiertos con la infraestructura verde en el interior de la ciudad.



“La relación entre distancia e intensidad, entre la proximidad y el afecto, en diversas situaciones de contacto tiene un paralelo importante en la percepción habitual de las dimensiones arquitectónicas. En las ciudades y los conjuntos edificatorios de dimensiones modestas, calles estrechas y espacios pequeños, los edificios, los detalles constructivos y la gente que deambula por los espacios se experimentan a corta distancia y con una intensidad considerable. Estas ciudades y espacios se perciben análogamente íntimos, cálidos y personales. Por el contrario, los conjuntos edificatorios con espacios grandes, calles anchas y edificios altos se consideran a menudo fríos e irremplazables.”

Jan Gehl. La humanización del espacio urbano



Masterplan anillo perimetral de Amberes



Masterplan. Estudio Eva Prats en la ETH Zúrich

La elaboración de planes como los generados por el Ayuntamiento de Londres y el Consejo de Desarrollo y Estrategia Espacial que abogan por favorecer la interacción de los habitantes con el entorno han originado numerosas consecuencias positivas. Además, otros gestos que colaboran al esponjamiento de la ciudad y a su descentralización también han repercutido positivamente en la forma de habitar la ciudad. Parece que se empieza a entender como natural la necesidad de descomprimir la ciudad y redistribuir la importancia de las centralidades urbanas. También que estos planteamientos, aunque se acojan a una escala regional, no tienen que conllevar un proyecto megalómano. En ocasiones basta con afinar elementos y puntos precisos de actuación, como si de acupuntura se tratara, que sirvan para llevar a cabo esta transformación. Para ello hay que cuestionar la viabilidad y funcionalidad del planteamiento actual, no vale con conformarse con la presente designación de funciones, puesto que en numerosas ocasiones está dispuesta sin preocupación por estos temas que tratamos.

Numerosas ciudades a lo largo del globo se han sumado a esta iniciativa, promoviendo planes de sostenibilidad y de reordenación del tramado interior de su núcleo urbano, así como de la adaptación y el contacto con su entorno. En este panorama interdisciplinar, con salto de escalas y ambiguo, se debe estudiar y promover el cambio. El reto principal es el de salvar la escala infraestructural, ciudades como Amberes están estudiando cómo afianzar sus bordes urbanos y los espacios segregados por la circunvalación RI, que separa al núcleo central de su corona periférica. Otras, en cambio, tienen la obligación de suturar las profundas cicatrices que las infraestructuras llevan hasta el interior, en el caso de Zúrich, numerosas aproximaciones y propuestas se han ofrecido para ofrecer en el mismo centro urbano una solución abierta y relacionada con la horizontalidad de la metrópolis que se extiende a lo largo del valle. Finalmente, otras como Hamburgo, han formalizado el reto que se exigió a Abercrombie en Londres en los años 50. El nuevo Plan de Hamburgo 2030, recoge la iniciativa de un cinturón y una red verde que controle el crecimiento de la ciudad y que asegure su introducción en el sistema de corredores verdes interiorizados en el tejido urbano, generando una compleja infraestructura para el habitante de la urbe.

Como se puede comprobar, la reconexión de la trama urbana y la rural, en numerosas ocasiones pasa por el tratamiento del paisaje infraestructural. El cómo se produce el contacto entre órdenes de distinta velocidad, cómo se quiebra la continuidad de unos elementos frente a otros, quién tiene la prioridad. Se hablaría de arquitectura, de su complejidad y contradicción, aunque el verdadero mensaje que envía es el de la coexistencia. ¿Cómo se puede organizar la realidad equilibrada teniendo en cuenta a peatón y vehículo? Es mediante el análisis de los espacios intermedios y su comprensión como se puede abarcar esta escala. Sólo así se puede conseguir una transición urbano-rural que permita habitar el territorio.



Buzones de correos junto a Azucarera del Genil. Fuente Marina Abad

# 5. espacios intermedios

**contexto**  
**tierra de nadie**  
**bordes metropolitanos**



Alameda cercana a Santa Fe. Fuente Marina Abad

*“Una idea metropolitana es una idea integradora que implica prioridades, jerarquía de intenciones, desequilibrios. Porque es la integración conjunta la que reparte los beneficios...”*

*Ahora el apoyo no ha de ser físico sino que se debe programar y tematizar las acciones, las ideas son las que han de ser físicas y concretas. No se trata ahora de ordenaciones extensivas de carreteras y poblaciones, la idea metropolitana hoy no es una de zonificación, sino una selección de acciones estratégicas, independientes, injustas a veces, pero significativamente creativas y estimulantes para todos.”*

Manuel de Solà-Morales. Conferencia inaugural Any Cerdà

Bajo este lema de seleccionar acciones estratégicas que den respuesta a la necesidad territorial es cómo se va a desarrollar la parte crítica y proyectual del trabajo. Una idea metropolitana es una idea integradora, y hoy en día, es imposible entender la ciudad sin entender el territorio. El crecimiento de las ciudades deja a veces estos espacios intermedios, de formas incompletas aunque de increíble potencial. Las carencias de la periferia acaban donde empieza su virtud de poder interactuar con el entorno urbano y natural. Éstos, tienen cualidades como conectores, intercambiadores y catalizadores de la actividad humana y por ello, están destinados a convertirse en los nuevos focos de atracción del territorio, ayudando a regenerar el tejido urbano incompleto u obsoleto.

Hoy el concepto de centralidad dispone de un abanico ampliamente elaborado desde la posguerra europea hasta los años 90 que tiende a hacer excesivamente reducida la discusión sobre los lugares centrales. Primero, las operaciones de fundación urbana, new towns en Inglaterra a los 50, Escandinava y Francia a los 60, basaban el concepto de nueva centralidad sobre la simultaneidad social y funcional con un alto grado de accesibilidad, estimulando la reproducción de centros urbanos sobre un territorio metropolitano. En los años 70, la aparición de centros direccionales y grandes piezas metropolitanas como espacios de alta centralidad se estructuró sobre la creación de sitios altamente específicos entendidos como intensificaciones programáticas apoyada sobre el sistema de movilidad general.

Son formas de centralidad donde la gran intensidad de programa de usos a menudo se apoya en el espacio público como elemento aglutinador para el establecimiento de flujo y dinamismo entre las piezas. Sin embargo, la excesiva generación de monocultivo funcional debilita el dinamismo del espacio público como soporte de programas iguales y poco complementarios entre ellos mismos, lo que elimina la misma noción de centralidad que se pretende enunciar. Son espacios donde la crítica sobre el reparto y dispersión de los beneficios de la concentración, su especificidad progresiva así como sobre la capacidad de transformación efectiva y afectación al conjunto metropolitano a menudo se sitúa en el eje del debate sobre las ventajas de estas formas de centralidad.

Por otra parte, las transformaciones y evolución de las áreas metropolitanas europeas de los últimos años han generado un panorama territorial metropolitano donde cada vez aparecen más programas, tejidos funcionales específicos y piezas urbanas nuevas que provocan la multiplicación de contactos urbanos. La generación de este tipo de formas de urbanidad ha puesto en el punto de mira la tradicional manera de plantear los lugares urbanos entendidos como centrales. La centralidad se convierte, en este contexto, en receptor de los atributos colectivos del territorio, alimentada a su vez por una mezcla de intensidad de programas y usos diferentes.



Secadero abandonado junto a la autovía A-92. Fuente Marina Abad

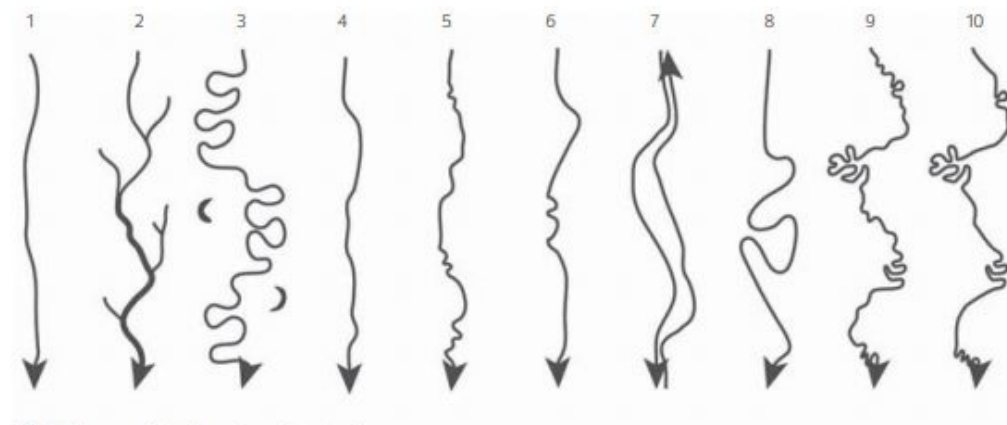
La formación de estos sitios, centrales y metropolitanos, en muchos casos no nace de la implantación de una visión unitaria de la centralidad resultado de un proyecto urbano, una visión administrativa o una decisión gubernamental, sino, unas veces, por acumulación de decisiones de oportunidad sobre el espacio y los programas, y otras, como desarrollo de procesos donde la idea de transformación progresiva y participación del sector público, privado y ciudadano se hace más fuerte.

Habitualmente se trata de tierra de nadie, franjas que no pertenecen ni al mundo urbano ni al rural y que acaban dando cabida a usos periurbanos de dudoso diálogo con el entorno. El resultado de estas operaciones suele ser la creación de un paisaje marginal y degradado al que todavía parece que la práctica del urbanismo no ha sabido canalizar en la dirección correcta.

Es por ello, que estos espacios, actualmente relegados a un segundo plano deben ser repensados y tenidos en cuenta a la hora de hablar de intervenciones metropolitanas. En ellos, se dan las cualidades necesarias para implantar actividades idóneas en este proyecto de territorio-ciudad del que hablamos. Los proyectos destinados a estos lugares van relacionados con la búsqueda del bienestar y de la habitabilidad de la ciudad por parte del ser humano, de ahí que sea fundamental su reconexión con el territorio. Cuando una ciudad se ve casi colmatada y su densidad no permite el esponjamiento interior, es natural buscar otro tipo de soluciones, en este caso, la ciudad de Granada posee una gran potencialidad externa, la Vega. La creación de un sistema conjunto rural-urbano es una estrategia que revaloriza los espacios hasta ahora situados en la periferia y que les otorga una posición privilegiada para ser los propulsores de estas ideas.

Por consiguiente, las herramientas a utilizar han de ser precisas y variadas. Para coser la ciudad al territorio podemos encontrar ejemplos claros en la ciudad de Granada, entre ellos destacan los corredores verdes, los espacios amortiguadores y los vacíos estratégicos.

*“Prefiero los elementos híbridos a los “puros”, los comprometidos a los “limpios”, los distorsionados a los “rectos”, los ambiguos a los “articulados”, los tergiversados que a la vez son impersonales a los aburridos que a la vez son “interesantes”, los convencionales a los “diseñados”, los integradores a los “excluyentes”, los redundantes a los “sencillos”, los irregulares y equívocos a los directos y claros. Defiendo la vitalidad confusa frente a la unidad transparente. Acepto la falta de lógica y proclamo la dualidad. Defiendo la riqueza de significados en de la claridad de significados; la función implícita a la vez que la función explícita. Prefiero “estoy y lo otro” a “esto o lo otro”, el blanco y el negro, y a veces el gris, al blanco y al negro. Una arquitectura válida evoca muchos niveles de significados y se centra en muchos puntos: su espacio y sus elementos se leen y funcionan de varias maneras a la vez”.*



- 1 Flujo de agua subterránea Ground-water flow
- 2 Agua en corriente erosiva Water in eroding stream
- 3 Agua en río serpenteante Water in meandering river
- 4 Erosión del viento Wind erosion
- 5 Semillas y polvo disperso por viento Wind-dispersed seeds, dust
- 6 Movimiento del fuego Fire movement
- 7 Migración estacional Seasonal migration
- 8 Dispersión animal Animal dispersal
- 9 Forraje para alimentación animal Animal foraging for food
- 10 Flores polinizadoras Pollinator pollinating flowers

Procesos naturales a través del paisaje de los corredores fluviales. Richard T. T. Forman, 2014



Paso del río Genil por el Paseo del Salón. Elaboración propia

### · corredores verdes

Su principal función territorial es la continuidad de la biodiversidad, permitiendo el la movilidad de especies en su longitud (Forman, 2012). Estas greenways son el medio principal de transporte de especies, su manera particular de moverse por el paisaje, al mismo tiempo que también repercuten de manera positiva sobre el desarrollo de especies vegetales, controlando el crecimiento de la hierba, la polinización o el desplazamiento de semillas de la zona.

Otro de los aspectos fundamentales de los corredores verdes es que a la vez que funcionan como un conductor también pueden hacerlo como barrera, hábitat, filtro, siempre favoreciendo el desarrollo del ecosistema.

En el caso de la ciudad de Granada, el tipo más repetido es el de los corredores fluviales. La historia no hace sino reafirmar este hecho. La evolución y extensión de la ciudad, desde tiempos árabes se ha visto ligada al recurso del control del agua. En este caso, los ríos Genil, Darro, Beiro y Monachil cruzan Granada de manera ortogonal a su extensión alargada siguiendo la dirección de los valles de la sierra. El amplio sistema de acequias que van desde la colina de la Sabica hasta la Vega más profunda también forma parte de este conjunto.

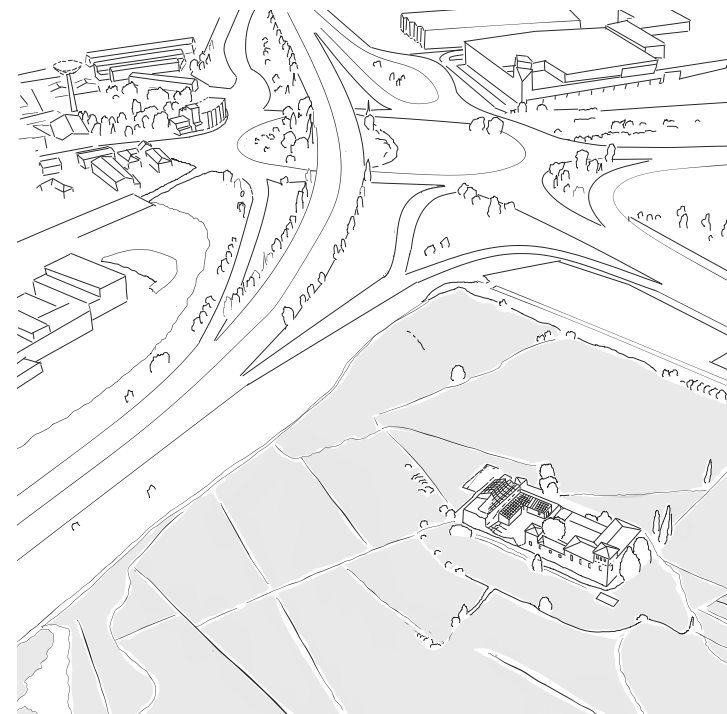
El control de tales surcos ha sido variable a lo largo de la historia, y en la actualidad, podemos constatar la diferencia de tratamiento entre ellos. Por un lado, el río Genil permanece visible en todo momento, siendo un eje fundamental en Granada, al cual se adosan algunos sistemas de parques y grandes equipamientos, definiendo la planta de la ciudad y delimitando barrios de la misma con su característica forma arqueada. De la misma manera, el río Monachil es otro cauce que cruza la mitad sur pero no incide al mismo nivel en la traza urbana. Conformar la separación formal del barrio del Zaidín con la nueva centralidad urbana de Santa Juliana.

Por otro, encontramos el caso del río Beiro, cuyo cauce fluye soterrado desde su contacto al este en la zona del campus universitario de Cartuja hasta su salida en la Chana, al oeste. No obstante, el trazado del río es definitorio de la planta del norte de la ciudad, dejando huella y resaltando en una trama fundamentalmente cuadriculada.

En un término intermedio, encontraríamos al río Darro, cuya visión discontinua es característica de la ciudad de Granada. Desde finalizase su embovedamiento a final de los años 30, su curso solo se muestra en las faldas de la Alhambra, enmarcando una vista singular y única.



Duna junto a frente edificado en De Panne, Bélgica. Ecosistema como bufferzone



Casería de los Cipreses. Elaboración propia

### · espacios amortiguadores

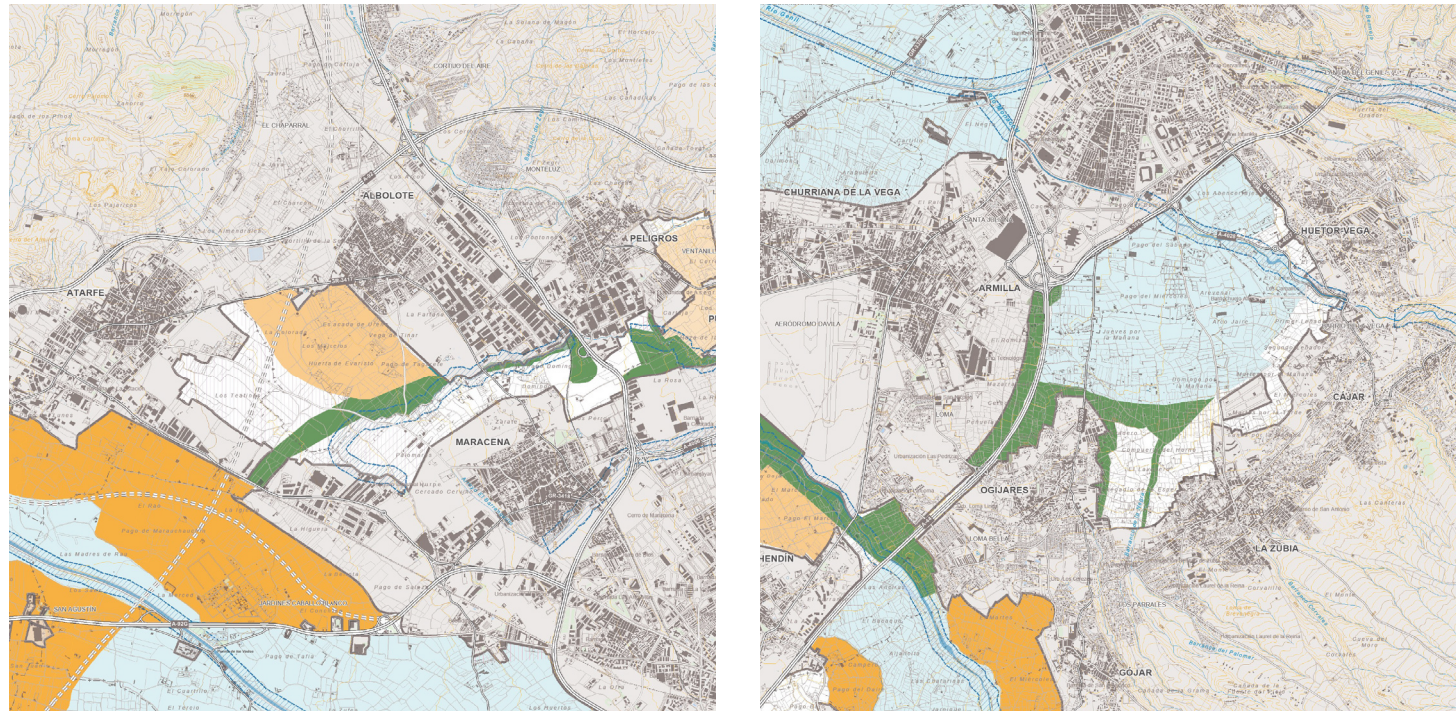
Más conocidos como buffer-zones, del inglés, son áreas de transición entre urbano y rural con función amortiguadora. Esta terminología, en su origen, se utiliza para designar espacios de conservación y protección del medio rural del crecimiento excesivo del tejido urbano. Sin embargo, actualmente, también se consideran como espacios de transición o amortiguadores a aquellos que se posicionan para proteger a la ciudad del ruido de la red viaria, por ejemplo.

Granada ha propuesto una red de parques periféricos que ayudan a digerir el contraste de ritmos, el interior de la ciudad y el de la circunvalación. De hecho, el ayuntamiento también ha sugerido, siguiendo la lógica de planificación de otras muchas ciudades europeas, aprovechar este sistema de parques periféricos para usarlos de base a la hora de ejecutar el proyecto del Anillo Verde. Esta intervención, de momento planteada a largo plazo, tiene como objetivo ayudar a una transición sostenible y ecológica de la ciudad hacia el año 2030.

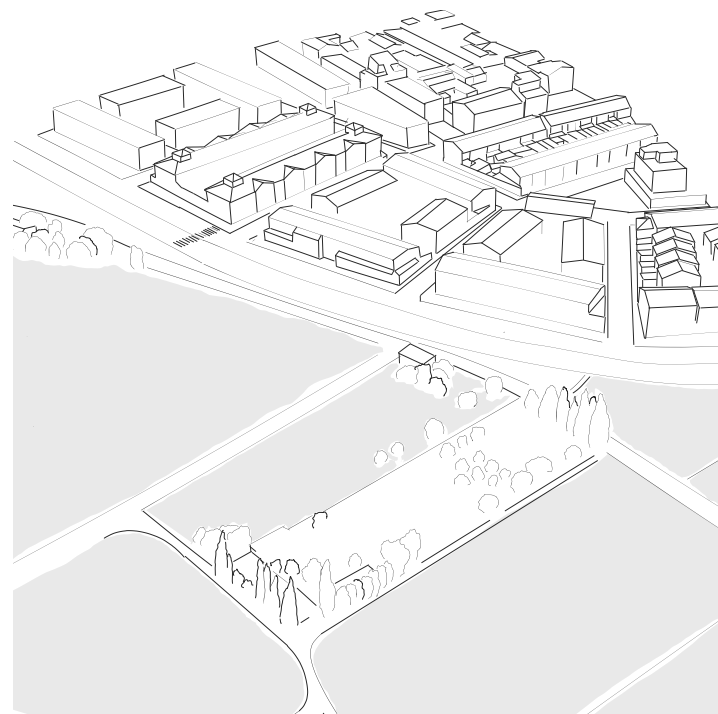
Esta intención de generar espacios verdes en la periferia de la ciudad es positiva y contribuye al pensamiento global al que pretende inducir este trabajo. No obstante, más allá de habilitar zonas verdes en el exterior se trata de que ejerzan su función principal de ser espacios de transición, y que la aportación funcional de diversos equipamientos es primordial, pudiendo atraer nuevos usos y convertirse en las nuevas centralidades de Granada. Es desde esta visión de evolución urbana desde donde se puede avanzar en la lógica del sistema de territorio-ciudad.

Al hablar de este tipo de espacios es inevitable relacionarlo con lo que ocurre en el barrio de Almanjáyar, al norte de la ciudad, en el sector todavía no consolidado de la Casería de los Cipreses. En el Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad se contempla que esta zona sea la que cierre el crecimiento urbano de la zona norte en su límite con la primera circunvalación y Maracena. Actualmente se están levantando algunas construcciones que refuerzan la condición eminentemente residencial que parece que se le otorga a este área, aunque la notable potencialidad que se encuentra en este espacio introduce la pregunta de si es adecuado que se destine al completo este área a la construcción planeada.





Planos de información del PEVG. Recintos cerrados de la Vega Norte y Sur (respectivamente).



Fragmento de la Vega Norte junto a Albolote. *Elaboración propia*

### · vacíos estratégicos

Desde que existen modelos de planeamiento, se considera que estos elementos son fundamentales para el equilibrio de lo construido y lo no construido. Su identidad se puede reducir fundamentalmente a la de ser espacios separadores entre asentamientos urbanos. Hoy en día, el marco de ordenación (Plan Especial de la Vega de Granada) determina ámbitos de protección en la Vega debido a su valor productivo y por verse adjuntos a sistemas de espacios libres. Las zonas protegidas son la Vega central y en mucha menor medida la Vega Norte y Sur.

La Vega hace tiempo que dejó de entenderse como un ente continuo, con las diversas etapas de crecimiento de Granada y sus municipios colindantes, se han ido delimitando reductos interiores de aparente relevancia. Es el caso del planeamiento de las zonas de vega Norte y Sur.

En primer lugar, el triángulo Atarfe-Albolote-Maracena es el actual límite del espacio de excepcional valor productivo denominado como la Vega Norte. En teoría, el espacio que se halla en su interior debería ser protegido y respetado con la importancia que merece. En cambio, el PEVG destina más de la mitad del espacio que ahora mismo contiene a un sistema de transporte y al crecimiento de dichos municipios, Permitiendo que lo que debería funcionar como separador de asentamientos urbanos empiece a formar parte del continuo de la trama construida.

Por otro lado, la situación en la parte sur de la ciudad no es muy distinta. Hace tiempo que se perdió la distinción espacial de los municipios de Ogijares, La Zubia, Cajar y Huétor Vega, conformando otro anillo perimetral que cerca a este área de la Vega. A pesar de ello, el planeamiento facilita su expansión hacia el norte, sin nunca consentir la desaparición de dicho espacio.

La correcta relectura de estos documentos quizá contribuya a proporcionar la información necesaria para darse cuenta de que necesitamos de estos vacíos estratégicos para avanzar hacia un futuro sostenible.

**contexto**  
**tierra de nadie**  
**bordes metropolitanos**



Secadero abandonado junto a la autovía A-92. Fuente *Marina Abad*

*“Es un sistema de espacios exteriores, resultado de las nuevas vinculaciones entre ciudad y territorio; un conjunto de nuevas tipologías de espacios libres, organizados desde nuevas lógicas y que pretende obtener nuevas continuidades. [...] el producto del uso no convencional de los espacios agroforestales, el resultado de la formalización de las decisiones ecológicas; un híbrido de ciudad e infraestructuras [...] puede permitir la planificación de la ciudad desde una concepción diferente, en la que ciudad y jardín establecerán una relación compleja, llena de complicidades, que será visible a todas las escalas.*

*No se tratará del límite entre jardín y naturaleza, o entre parque y ciudad, sino del mecanismo que hará comprensible la nueva forma de la ciudad metropolitana.”*

*Enric Batllé. El jardín de la metrópoli.*

Debemos tener en cuenta que se trata de un espacio híbrido entre ciudad e infraestructura. El movimiento moderno ha basado casi la totalidad de su pensamiento en esta serie de elementos a caballo entre lo humano y lo infraestructural. El problema es el riesgo que esta indefinición supone a la hora de formalizar o proponer una idea proyectual. A menudo, el peso de la infraestructura es tal que el valor de la escala humana pierde fuerza. Hay que ser capaces de controlar esta serie de espacios metropolitanos y para sujetar su validez, se han de sustentar en otros ya consolidados en el tejido territorial. Elementos naturales como los ríos o los bosques, caminos históricos que siguen rutas de comercio o de paso tradicionales, asentamientos consolidados y elementos de interés histórico todavía por consolidar. Todo ello para incorporar valores añadidos a las futuras nuevas centralidades.

Es necesario destacar algunos principios elementales para la proyección de este tipo de espacios. Primero, se convierte en fundamental la revisión de los planes urbanos vigentes y se aboga por un desarrollo equilibrado del tejido construido en lo que denominamos natural. Para ello es vital que se entrelacen espacios públicos, como elementos de articulación y concatenadores de distintas secuencias paisajísticas, ya sean urbanas o naturales. La virtud de potenciar esta serie de comodidades urbanas no es solo ambiental, sino también social y cultural, pues el espacio público es aquel que cose la ciudad a la infraestructura verde. Así, además, se ayuda a la protección de los ecosistemas naturales, introduciéndolos en parte importante del desarrollo productivo del territorio al mismo tiempo que se mantiene dentro del sistema a los tejidos urbanos existentes. De esta manera, se permite que tanto la rehabilitación como la regeneración de las tramas urbanas y rurales sea vital para la metrópolis.

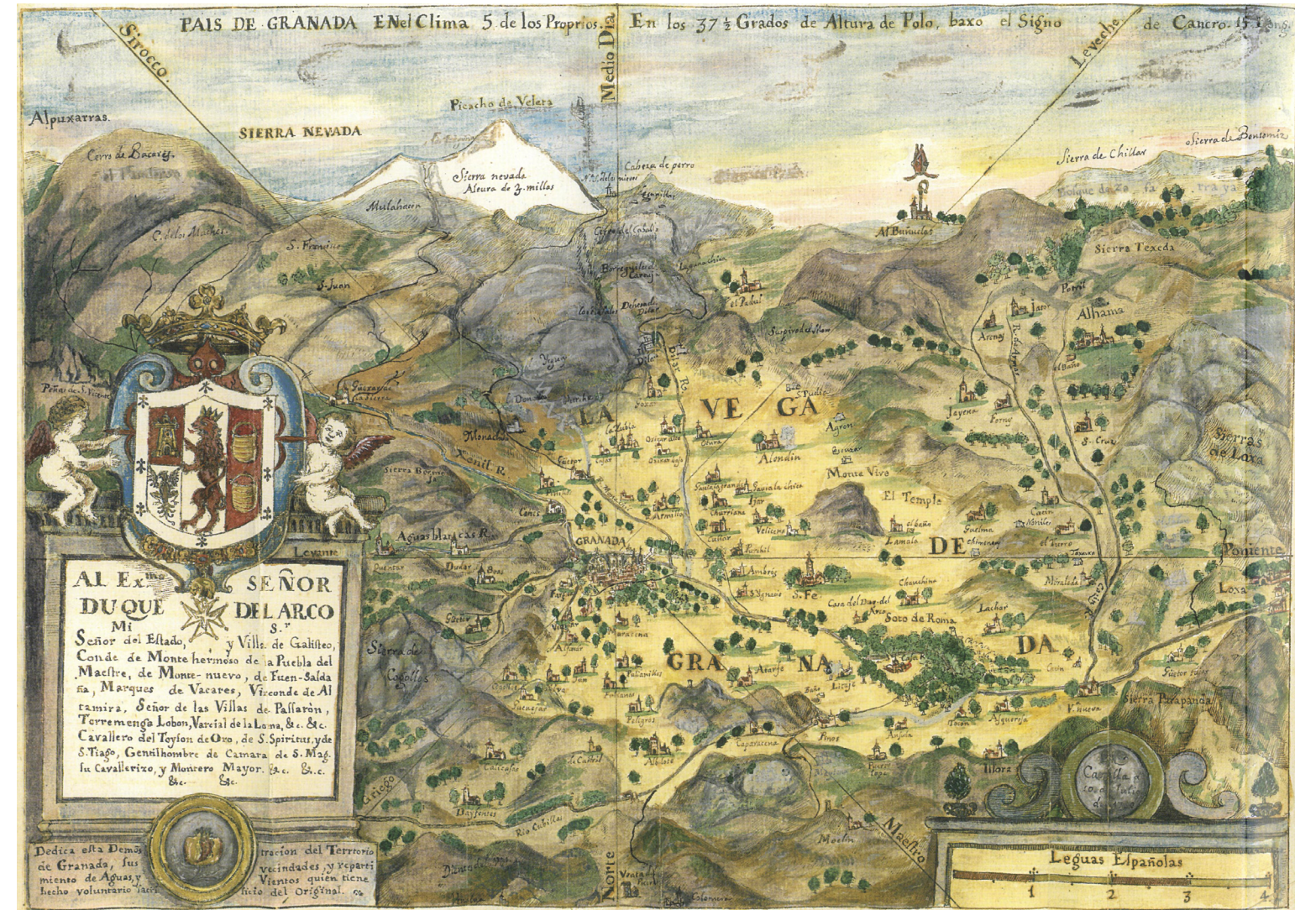
A pesar de que todos estos puntos expresan una escala territorial, ya hemos tratado la importancia del salto de escala, y la descomposición de la ciudad en una trama policéntrica expresa la necesidad de otorgar al humano una mayor relevancia en la planificación. El ritmo que se propone es distinto al actual, la proximidad es necesaria para conseguir los objetivos que se plantean y la interdependencia de unos puntos de otros se convierte en primordial.

# 6. habitando el territorio

ámbito metropolitano  
marco de ordenación  
un territorio de cosas



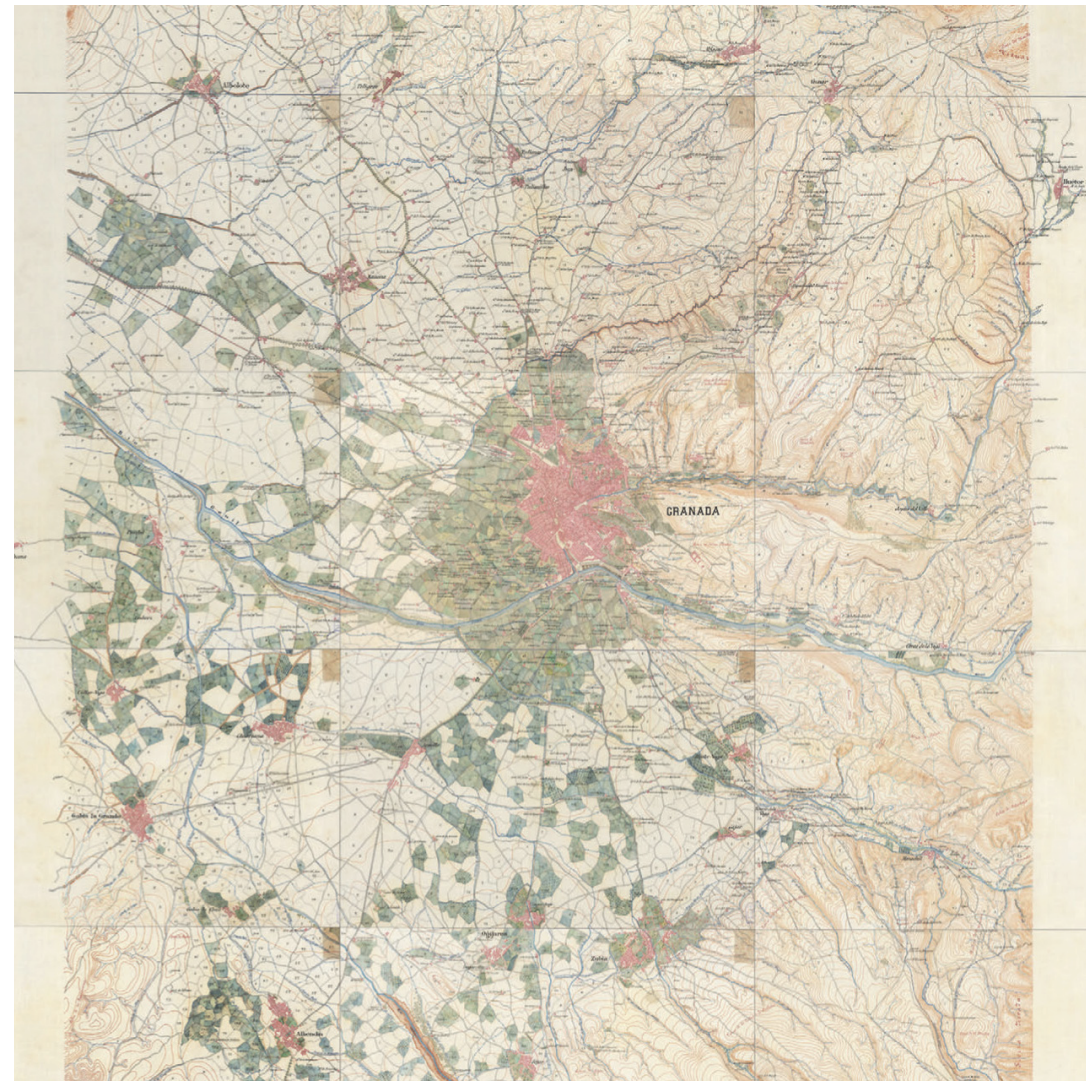
Fábrica abandonada en la Vega Central. Fuente Marina Abad



Plano de la Vega de Granada. Francisco Fernández Navarrete, 1730

“Reducir el proyecto metropolitano a sus estructuras es una simplificación cada vez más dramática. Pensar que la complejidad puede atraparse por medio de estructuras y sistemas, puede ser una clasificación útil para la reglamentación jurídica, pero muy engañosa para dar apoyo a la vitalidad metropolitana. La planificación estructural resulta incapaz de reflejar los aspectos más interesantes de la ciudad contemporánea.”

Manuel de Solá-Morales. Un campo de cosas urbanas



Plano de Granada y sus alrededores. Francisco Dalmau, 1819

La visión conjunta de Granada y entorno ya se mostraba incluso desde las primeras planimetrías o grabados que se conservan. Es imposible entender la ciudad sin apreciar su vinculación al territorio, la presencia de la Sierra y de la Vega.

El “País de Granada” comprende a este vasto y fértil territorio comprendido entre las faldas de Sierra Nevada y la Sierra de Loja. A lo largo de este espacio se suceden los pueblos de mayor o menor índole, en él, Granada destaca sobre los demás, en superficie y presencia, pareciendo reinar sobre el resto. No obstante el hecho de que sean representados en el mismo plano nos presenta su conexión geográfica, social y cultural. En el plano se aprecia además diversa información de la naturaleza del territorio, como parece formarse un valle entre colinas, como esas colinas proporcionan agua a través de ríos e incluso las agrupaciones vegetales de gran tamaño, como el área de Soto de Roma. Este ámbito metropolitano ya se contemplaba desde 1730 y se entendía como una entidad conjunta, la Vega de Granada.

El “Plano de Granada y sus alrededores” va un poco más allá y muestra una planimetría donde se destacan principalmente dos elementos sobre el color ocre del territorio. Aglomeraciones urbanas, en rojo, ligadas a los espacios agrícolas productivos de proximidad, en diferentes tonos de verde. Esta unión simbiótica no es mera coincidencia, ambos necesitan del otro para desarrollarse. La ciudad se nutre a partir de la Vega, que al mismo tiempo, es productiva por y para la ciudad. En este plano también se recoge la condición geográfica de Granada. Aposentada a pies de la Sierra, lo que queda al oeste es un vasto espacio bañado por ríos y que parece propicio para dar alimento. En su origen, el pequeño centro urbano de Granada estaba completamente rodeado de este sistema agrícola, sin embargo, el crecimiento exponencial que ha sufrido el entorno metropolitano ha provocado que muchos de los pueblos alejados se hayan convertido en pequeños barrios cuyo límite conjunto se emborrona.

A continuación, se procederá a exponer la evolución de este crecimiento siguiendo una serie de ortofotos y cartografía de la base informativa del visor IDEAndalucía [1]. Mediante el uso de planimetría esquemática, que recoja los principales cambios que dichas imágenes expongan, contrastaremos las diferencias visibles entre 1956/1984, 1995, 2005 y la del 2015.

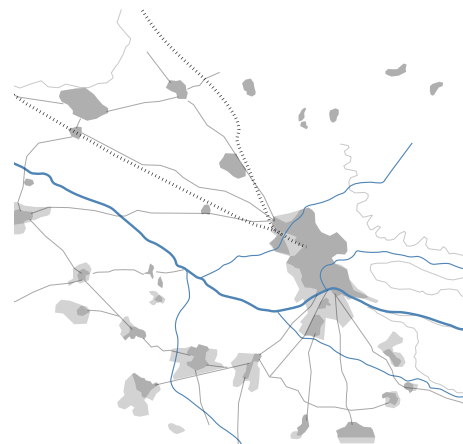


Diagrama evolución urbana. 1956-1984

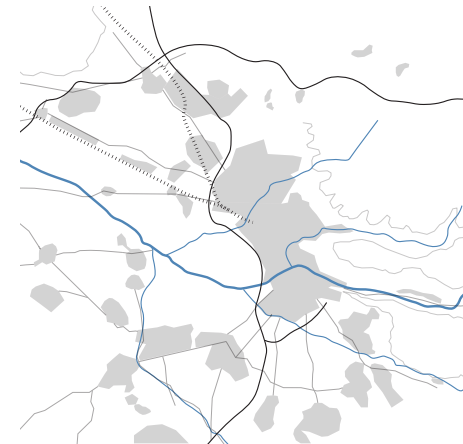


Diagrama evolución urbana. 1995



Diagrama evolución urbana. 2005

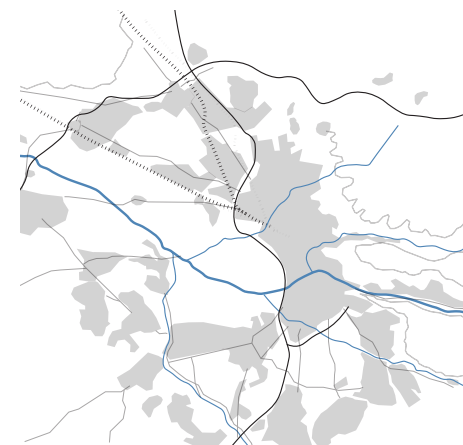


Diagrama evolución urbana. 2015

Partiendo de la base de 1956, se aprecia en el esquema de 1984 es crecimiento natural de estas aglomeraciones urbanas de manera radial, casi todas crecen en extensión. Cabe destacar el desarrollo de Las Gabias, Churriana de la Vega y Armilla, así como la notable extensión de Granada al sur del río Genil, y su anexión con el actual barrio del Zaidín.

La aparición de las primeras infraestructuras de gran velocidad rodada, las autovías A-92 (Málaga-Almería) y la A-44 (Motril y Jaén), genera una intersección de vías al norte de la ciudad que será visto como un indicador de movimiento económico. Efectivamente, como se sabe en la actualidad, la zona norte cumplió esas expectativas comerciales y contribuye con las grandes expansiones de Peligros y Albolote al mismo tiempo que aparecía el Polígono Industrial de Asegra. Esta concentración del uso industrial en la extensión norte, provoca que la mitad sur se vea embocada a un desarrollo más residencial.

En el tercer cuadro planimétrico se aprecia el desarrollo extensivo de todos los municipios, esta serie de núcleos urbanos comienzan a alinearse, llegando a difuminar sus límites entre ellos, generando bolsas rurales en su interior. Empieza a entenderse el paisaje natural como una realidad fragmentada por las infraestructuras y el crecimiento del suelo construido. El crecimiento de estos pueblos alrededor de Granada se explica gracias a su fácil conexión con la A-44, o circunvalación granadina, que rodea casi al completo la ciudad que se asoma a la Vega y la hace permeable al tráfico rodado.

Las pocas variaciones visibles en los últimos 10 años, ahora en el plano de 2015, son la incorporación del trazado del metro interurbano Albolote-Armilla, y la colmatación de la corona sur con la construcción del Parque Tecnológico de la Salud y otras entidades privadas y universitarias.

Hoy en día, con la Segunda Circunvalación de Granada, nueva A-44, ya en uso, la descongestión de la infraestructura perimetral de Granada es evidente. Sin embargo, se teme que su construcción haya aumentado la diseminación de la Vega, dividiendo así la Vega Central en dos.

Para que se entienda el alcance de este crecimiento explicado con anterioridad, el POTAUG, en 2018 afirmaba que la zona que comprende a los 34 municipios pertenecientes al área metropolitana de Granada albergaba 534.000 habitantes, de los cuales menos de la mitad, 232.000 viven en la capital de la provincia. Es cierto que comparando los datos de 2018 con los datos anteriores, por ejemplo en 2013, la ciudad ha perdido cerca de los 5.000 y los municipios satélite han ganado casi el doble. Este hecho explica que en la zona sur, entre Huetor Vega y Ogijares, la colmatación de este anillo que rodea la Vega Sur se haya realizado. El hecho de que sea el ámbito de crecimiento principal en los últimos 15 años en Granada se entiende por su calidad residencial, ausencia de industria, incorporación de grandes equipamientos en los límites sur de Granada con la circunvalación y la reciente llegada de la infraestructura del metro.

Granada es una ciudad de escala intermedia, una ciudad de escala adecuada para el peatón, pudiéndose recorrer en un breve espacio de tiempo. En toda el área Centro de Granada se pueden realizar los desplazamientos a pie de manera más cómoda que con cualquier otro medio. Sí que es cierto que en otros barrios más alejados como podrían ser el Zaidín, la Chana o Almanjáyar, el transporte público cobra una gran importancia en la relación entre ellos y con el centro de la ciudad.

No obstante, es frecuente también que la gente también se traslade entre el área metropolitana y la ciudad. En este caso no hay distancias peatonales válidas y las posibilidades del transporte público son ciertamente limitadas. La gran mayoría de estos trayectos se hacen mediante vehículos privados, gente que viene a la ciudad a trabajar, a comprar... Esto acaba colapsando la circunvalación, hecho fundamental que ha contribuido a la construcción de una segunda radial para los viajeros de paso por la ciudad. No solo genera atascos y embotamientos de la red viaria a las horas punta de entrada y salida del trabajo, sino que provoca un aumento de la contaminación en el área metropolitana (han llegado a contabilizarse casi 1 millón de desplazamientos entre Granada y los municipios de su área metropolitana en un día laboral).

Apoyado en esta realidad, y con deseo de transformarla, se redacta como propuesta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada, PMUS, cuyo objetivo fundamental es el de “lograr un modelo de ciudad capaz de conciliar las necesidades de transporte y movilidad, manteniendo la calidad de vida ciudadana, el respeto al medio ambiente, el desarrollo urbano, o las necesidades de ocio, trabajo o accesibilidad de vecinos y visitantes”. Además se propone mostrar especial interés en un análisis inicial que les permita encontrar diagnósticos para basarse en el transporte público, itinerarios a pie o bicicleta, o la eliminación de barreras construidas, entre otras cuestiones.

Estas proposiciones no surgen de la nada, la población mundial agradece cada vez más la posibilidad de desplazarse en un transporte público de eficacia y por supuesto la capacidad de poder hacer andando o en bici es el objetivo último. En este capítulo se empezarán a introducir una serie de mejoras que se deben producir para llegar a un sistema que garantice el bienestar de todos. Será en el próximo capítulo, durante el caso de estudio donde se desarrollará la base práctica de ellas y sus posibilidades en el ámbito metropolitano de Granada.



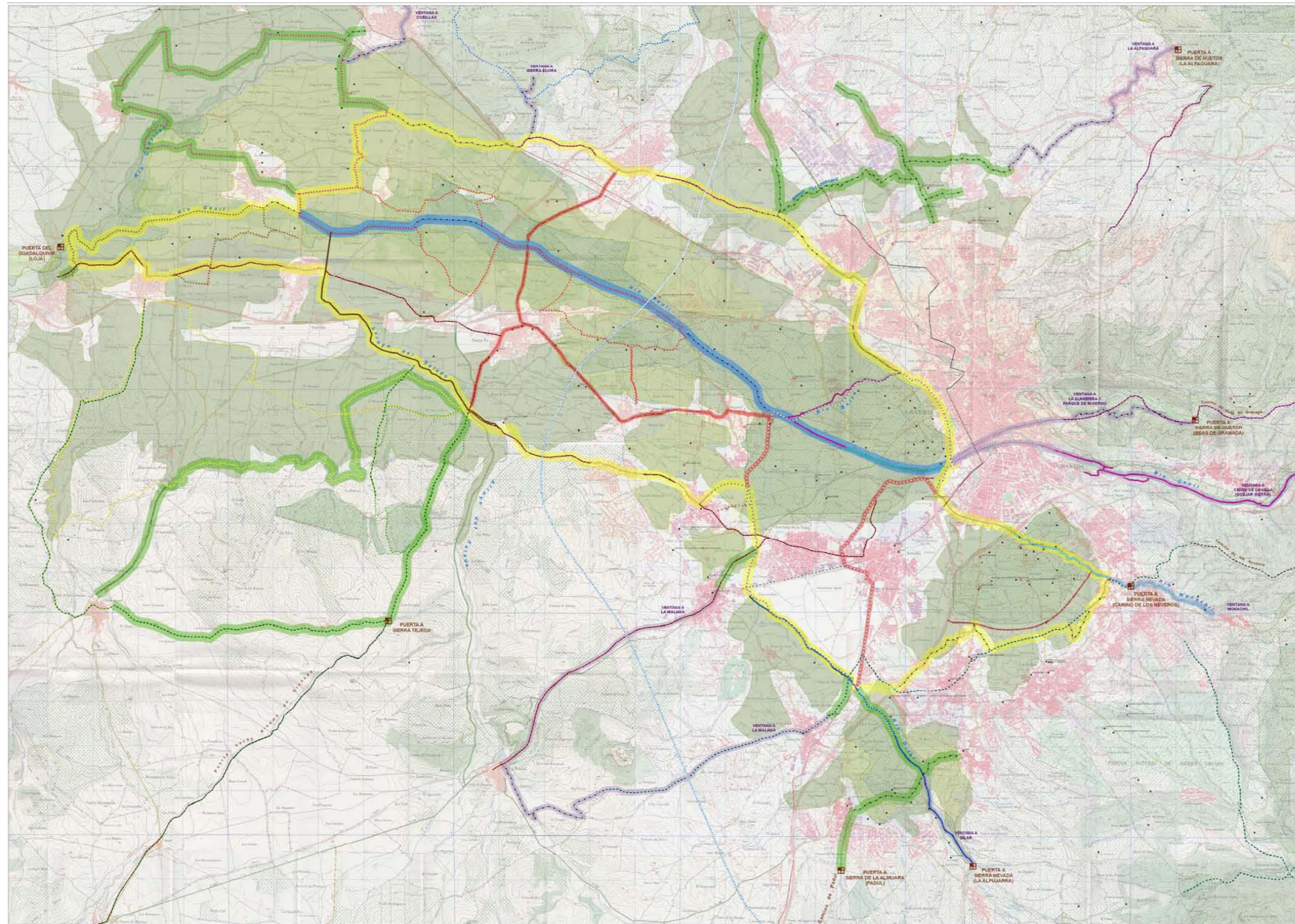
Alameda cercana a Santa Fe. Fuente *Marina Abad*



Señalizaciones en vía interurbana. Fuente *Marina Abad*

El ámbito territorial del que trata este trabajo ha sido objetivo de numerosos estudios, análisis y propuestas desde diferentes instituciones locales y autonómicas. Es ahora, en este apartado, cuando procedemos a mostrar de manera general algunos de los planes más influyentes en la ordenación de este espacio, al tiempo que se destaca los aspectos positivos y negativos de cada una de estas propuestas.

## Plan director de caminos naturales de la Vega de Granada



Plan director de caminos naturales de la Vega de Granada. Diputación de Granada, 2010.

Ante la presión impuesta por varios municipios de la región metropolitana de Granada para tener caminos adecuados para la conexión urbano-natural y favorecer la propuesta de actividades de ocio y deportivas, la diputación aprueba este plan director en Junio de 2010. Este plan se genera desde dicho organismo con la intención de no solo intervenir en aquellos municipios que solicitaban este cambio, sino con razón de impulsar un elemento organizador de la estructura total de la Vega. El resultado final parte de un estudio previo de diversos proyectos que se habían llevado a cabo con anterioridad, realizados o no, consiguiendo de manera inequívoca la correcta estructuración del territorio. Así, los municipios podrían verse conectados a esta red de caminos naturales inscritos en el paisaje natural granadino.

El Plan se articula alrededor del eje Del Río Genil y se expande perimetralmente hasta el anillo que comprende las zonas a proteger De la Vega. Entre esta espina dorsal, que supone el corredor fluvial, y el límite exterior, se disponen y reorganizan una serie de caminos que conectan en distintas escalas el territorio. Esto implica que aunque sólo disponga de elementos ordenadores hacia el interior del perímetro establecido, la proyección de dichos ejes de conexión tiene también en cuenta los sistemas geográficos exteriores, como Sierra Nevada, Sierra Elvira...

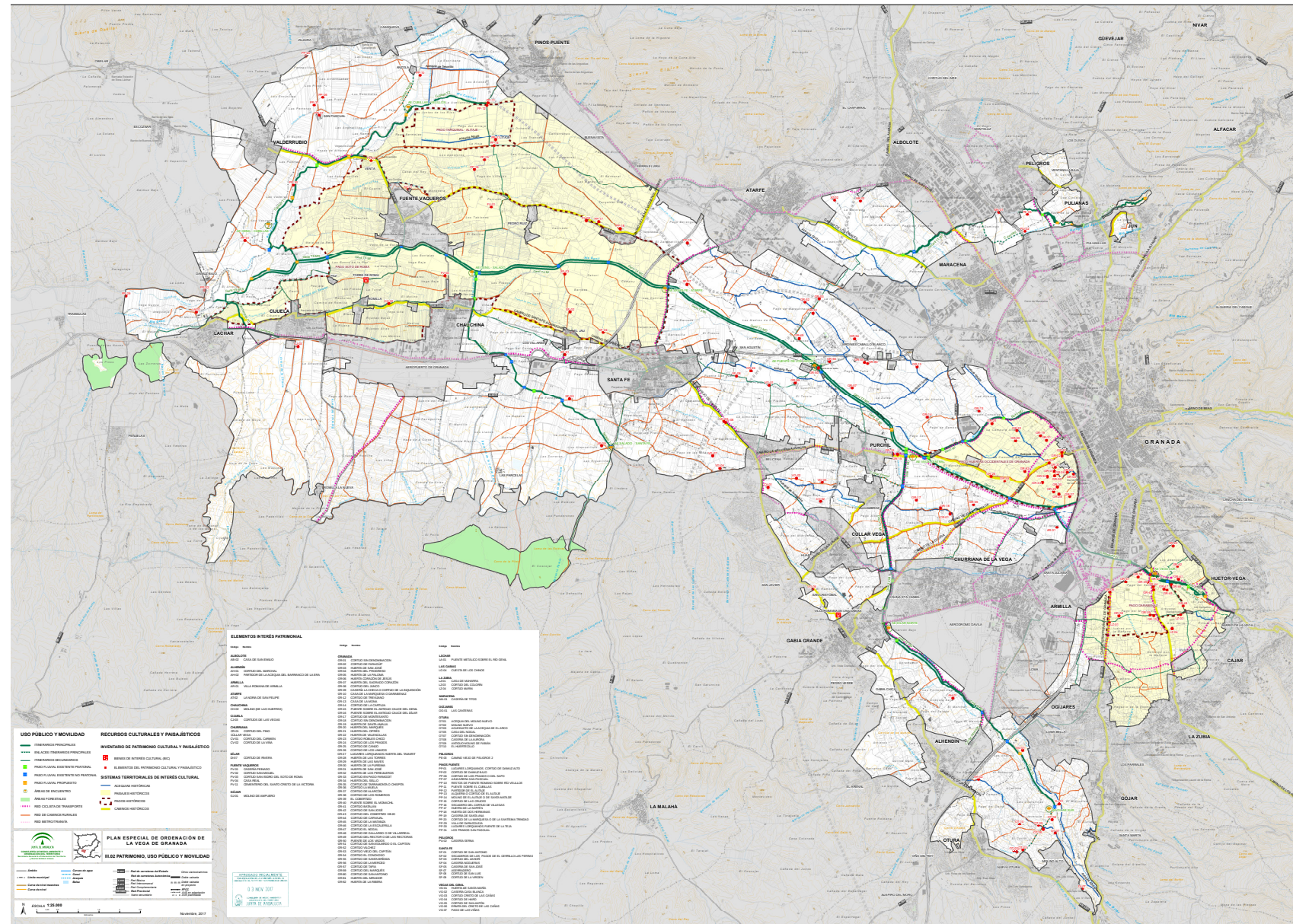
La descomposición estructural de la red de caminos es sencilla. Por un lado, una primera parte de conexiones entre municipios, facilitando su integración en el conjunto territorial estudiado. Esta red resulta relativamente fácil de adecuar, pues, en su mayoría son caminos existentes y que no requieren excesivos cambios. Por otro lado, la vinculación de las aglomeraciones urbanas con el propio territorio, generando una malla radial superpuesta.

El caso de estudio de este trabajo en concreto guarda numerosas similitudes con el plan director, salvando las distancias. No obstante, aquí, intentamos estudiar un eje de conexión que recorra desde el corazón de la capital hasta uno de estos límites de la Vega. También se recoge, en nuestro caso, información del plan, elementos que considero menos apropiados para la reordenación del territorio, para evitar repetirlos, y proponer alternativas viables y justificadas. Para contextualizar dicha afirmación basta con analizar los siguientes documentos. El caso más grave es la homogeneización de los caminos, con unos anchos de zahorra estándares que siempre permiten al vehículo de motor, bicicleta y peatón desplazarse sobre el mismo piso. Es criticable la ausencia de variedad siendo cada uno de estos caminos característicos de un cierto lugar y en ningún caso valorándose la posibilidad de adaptar lo existente, más allá del trazado en planta.

El plan quedó parado y sin llegar a aprobarse por falta de financiación pero, ha servido como base para la elaboración de otros planes como el PEVG, del que hablaremos más adelante.



Plan Especial de la Vega de Granada



Plan especial de la Vega de Granada. Junta de Andalucía, 2017

El PEVG ha sido aprobado provisionalmente y publicado en noviembre de 2017 y su propósito inicial es el de identificar el espacio de la Vega de Granada como elemento articulador del área metropolitana, valorando su potencial paisajístico, ambiental y dotacional. Para entender el ámbito de extensión del plan, éste comprende un total de 27 municipios de los 34 que se consideran parte del área metropolitana de Granada.

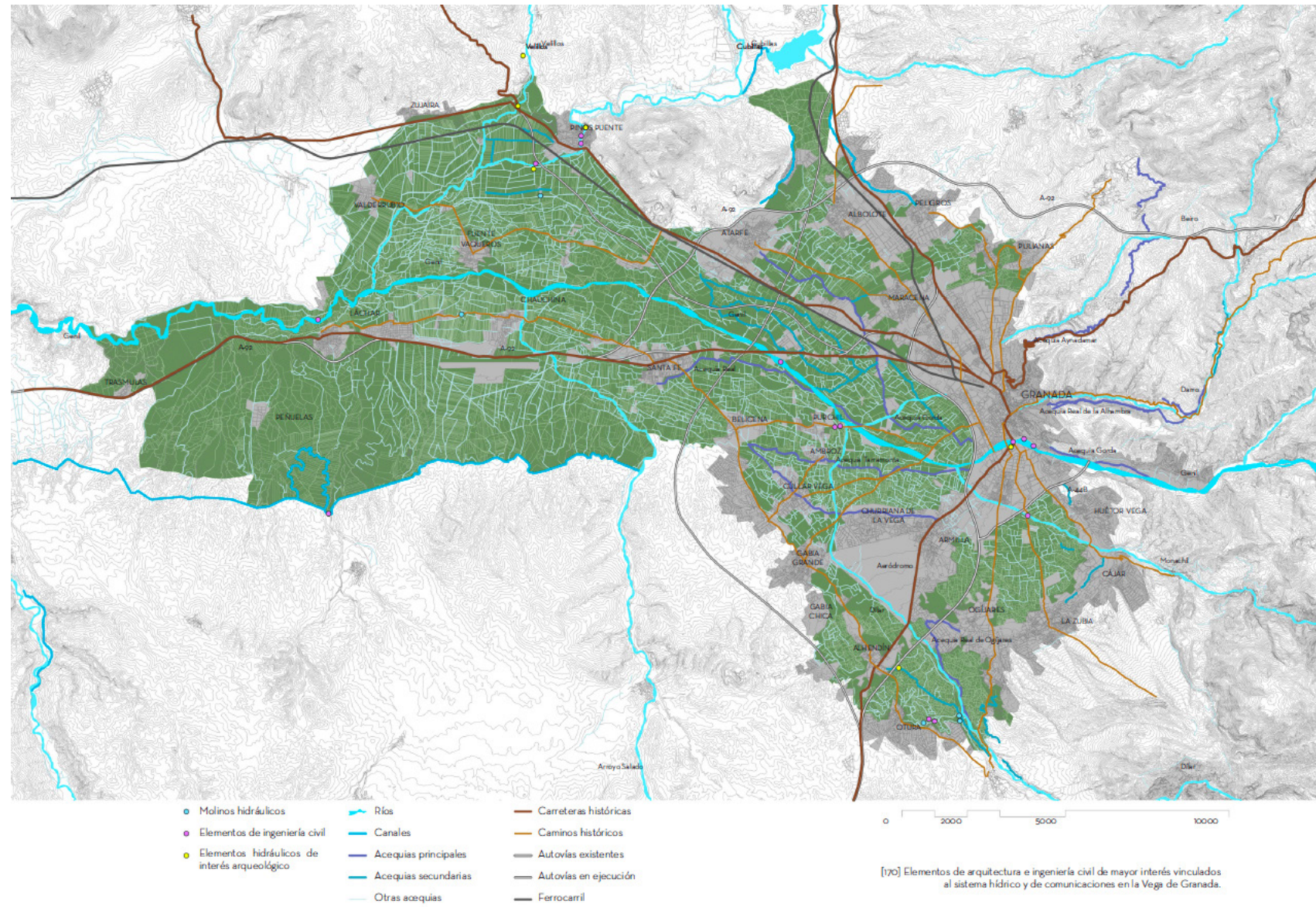
Frente a las propuestas municipales mediante sus propios Planes Generales de Ordenación Urbana, que permiten el desarrollo y la extensión de dichas aglomeraciones, se erige este plan, como medida principal de protección frente a la especulación inmobiliaria y con la premisa de querer poner en valor y desarrollar de manera sostenible la Vega. Es decir, frente a la consolidación de la trama urbana conocida como tal, el reconocimiento de las cualidades ambientales, patrimoniales, paisajísticas y productivas que dotan a este territorio de una identidad propia y tan singular.

Los elementos básicos que conforman la ordenación tratada en el plan están divididos en tres bloques. El primero, trata sobre la protección de los sistemas de regadío tradicionales, estudiando una serie de acequias que forman parte de la Vega Alta y Baja. El segundo bloque guarda relación con la temática de patrimonio, uso público y movilidad, recogiendo bienes de interés cultural y elementos de patrimonio cultural y paisajístico, para relacionarlos a través de una red de itinerarios, caminos, redes de transporte e incluso pasos fluviales. Por último, se proponen dos tipos de áreas de conservación ambiental y paisajística. En una de ellas se presupone que con la conservación es suficiente, en la otra, en cambio, se aboga por una serie de intervenciones que ayuden a la mejora de tales condiciones.

Este conjunto de planos viene precedido de otros tantos que colaboran a analizar el estado actual del territorio, planos de información, así como de otros que elaboran un diagnóstico a partir de lo estudiado. La precisa catalogación que se lleva a cabo desde el principio de la memoria hasta el final de la planimetría es muy útil para establecer un amplio registro de herramientas a usar en las intervenciones planteadas. Precisamente, la parte de Planos de Diagnóstico, es una de las más interesantes, pues muestra de manera gráfica y sintética las carencias actuales del territorio al mismo tiempo que aporta pistas sobre cómo se debería abordar el siguiente paso, la ordenación. En este caso, sucede algo similar con el plan anterior; la estandarización de las soluciones. Sería importante volver a destacar la importancia que tiene que cada lugar sea tratado acorde a sus características y cualidades individuales.

No obstante, uno de los principales avances que se aprecian en cuanto a la consideración de la protección del espacio natural del territorio comprendido dentro del área metropolitana de Granada se da en este plan. Se trata de el hecho de que se proponga una efectiva protección de lo existente y se considere fundamental evitar que la fragmentación progresiva del espacio natural se siga dando a causa de la extensión de las aglomeraciones urbanas.

·Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural



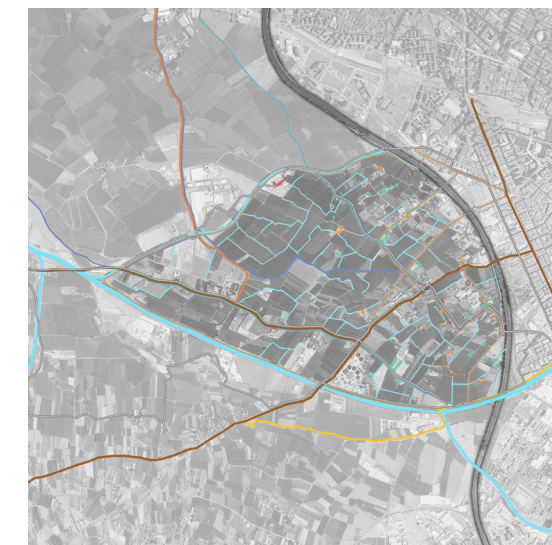
Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. Tesis doctoral, 2016

El documento que vamos a tratar a continuación es la tesis doctoral de Eduardo Zurita Povedano, expuesta en 2016 y cuyas intenciones principales son las de poner en valor el paisaje cultural que supone la Vega de Granada, a través de propuestas de transformación de las estrategias de planificación desarrolladas hasta ahora por los organismos institucionales.

A raíz de una descripción y análisis exhaustivo del conjunto de valores patrimoniales existentes en el paisaje agrario de la Vega, estudiando su evolución y la calidad del desarrollo urbano que ha acontecido en él; así como de las experiencias legislativas, se obtienen las bases que caracterizan al territorio. Tras esto, se exponen las fragilidades del mismo. Para concluir, cabe destacar el último apartado, el de “Viabilidades”, que abre líneas viables de actuación, en lugar de buscar propuestas formalizadoras y concretas.

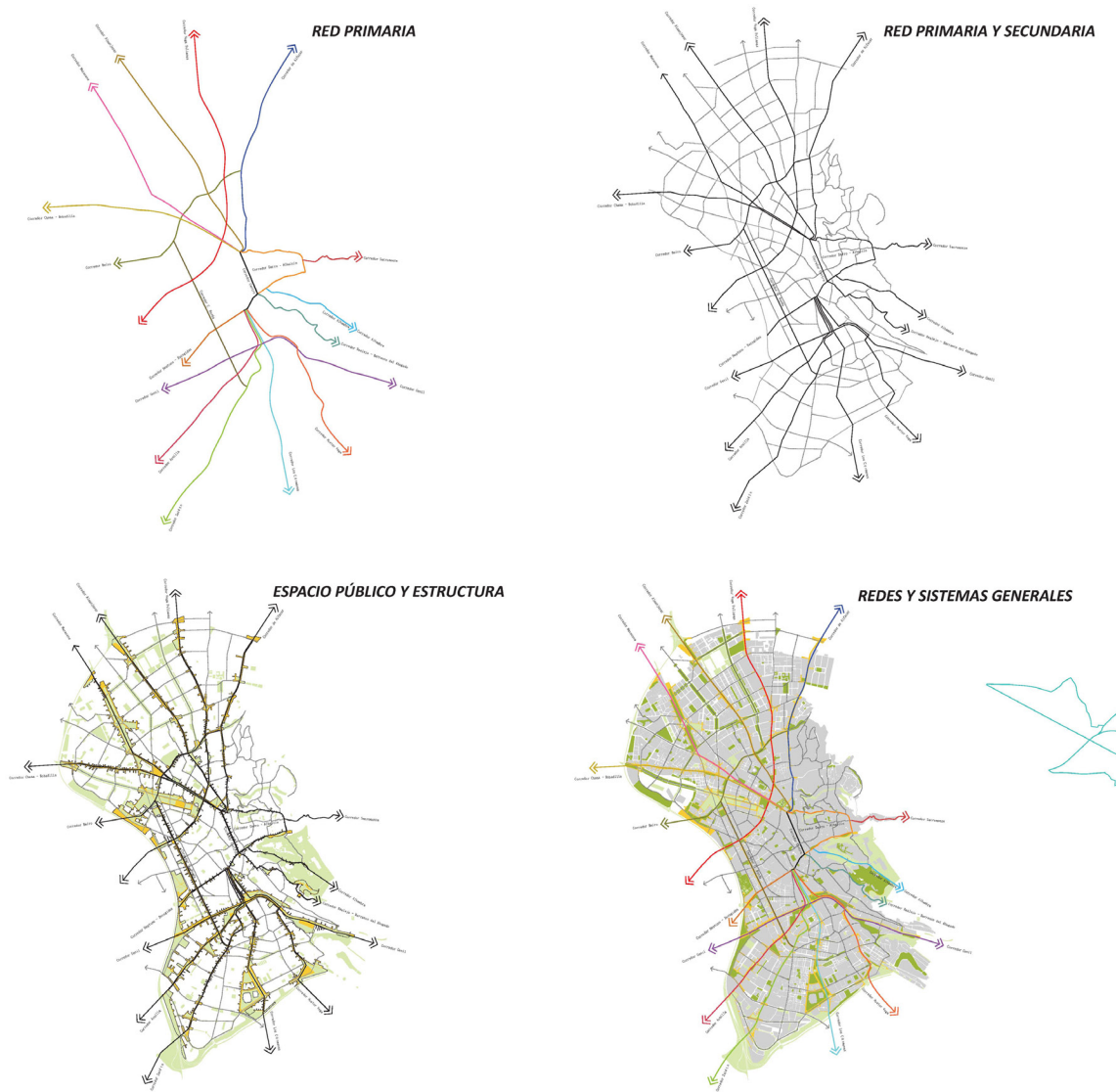
La planimetría propia elaborada por el autor para la exposición de este trabajo es de un valor muy elevado. La calidad de ésta, usando diversas fuentes, genera una información de base que es de gran utilidad para cualquier investigación y estudio posterior. De todos estos planos, hay uno de ellos que destaca por la cantidad de información que transmite y su manera de sintetizar información. Se trata del plano a la izquierda. En él, se recogen los principales ejes dinámicos del territorio, corredores fluviales, caminos históricos, para exponer posteriormente los elementos patrimoniales más importantes desglosados por categorías.

Es por esto, por lo que la lectura del trabajo ha sido muy interesante, proporcionando una gran cantidad de información, sobre todo a la hora de ubicar elementos pertenecientes a esta red interior de paisajes de interés.



La Vega Central y la caracterización de las Huertas Occidentales

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada



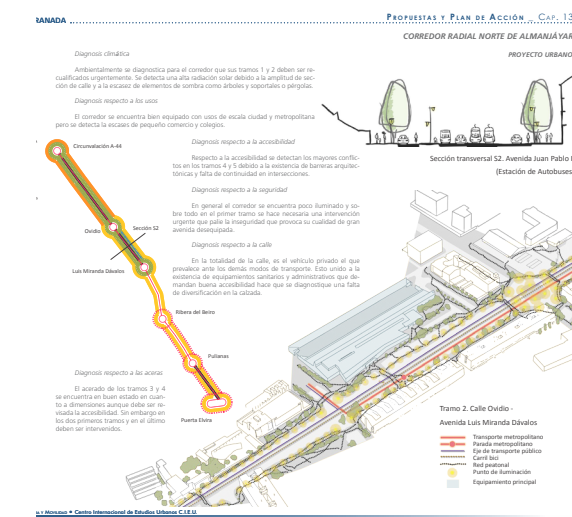
Esquemas generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada, Ayuntamiento de Granada, 2012.

Este plan, iniciado por el Ayuntamiento de Granada, se basa en la eficiencia, el respeto medioambiental, la accesibilidad y la calidad de vida ciudadana. El propósito principal del mismo es el de establecer un nuevo marco de relaciones entre peatones, bicicletas, vehículos y transporte público. El ayuntamiento conoce lo ambicioso que es el plan, que tratará de reorganizar la actual jerarquización del espacio viario.

Mediante un proceso deductivo que analiza, diagnostica y propone alternativas, por ese orden, el plan se descompone en tres tomos que recogen la variedad de información previa e intervenciones ideales según las características de la zona. Los objetivos autoimpuestos por la institución priorizan el factor de lograr un modelo de ciudad capaz de conciliar las necesidades de transporte y movilidad, al mismo tiempo que se tiene en cuenta las de accesibilidad de vecinos y visitantes. Éste aspecto, aparentemente normativo, es de vital importancia en el ámbito al que se refiere el trabajo. Sobre todo, el hecho de facilitar la transición hacia la intermodalidad y los desplazamientos diarios entre municipios-capital, destacando la ampliación de alternativas para realizarlos.

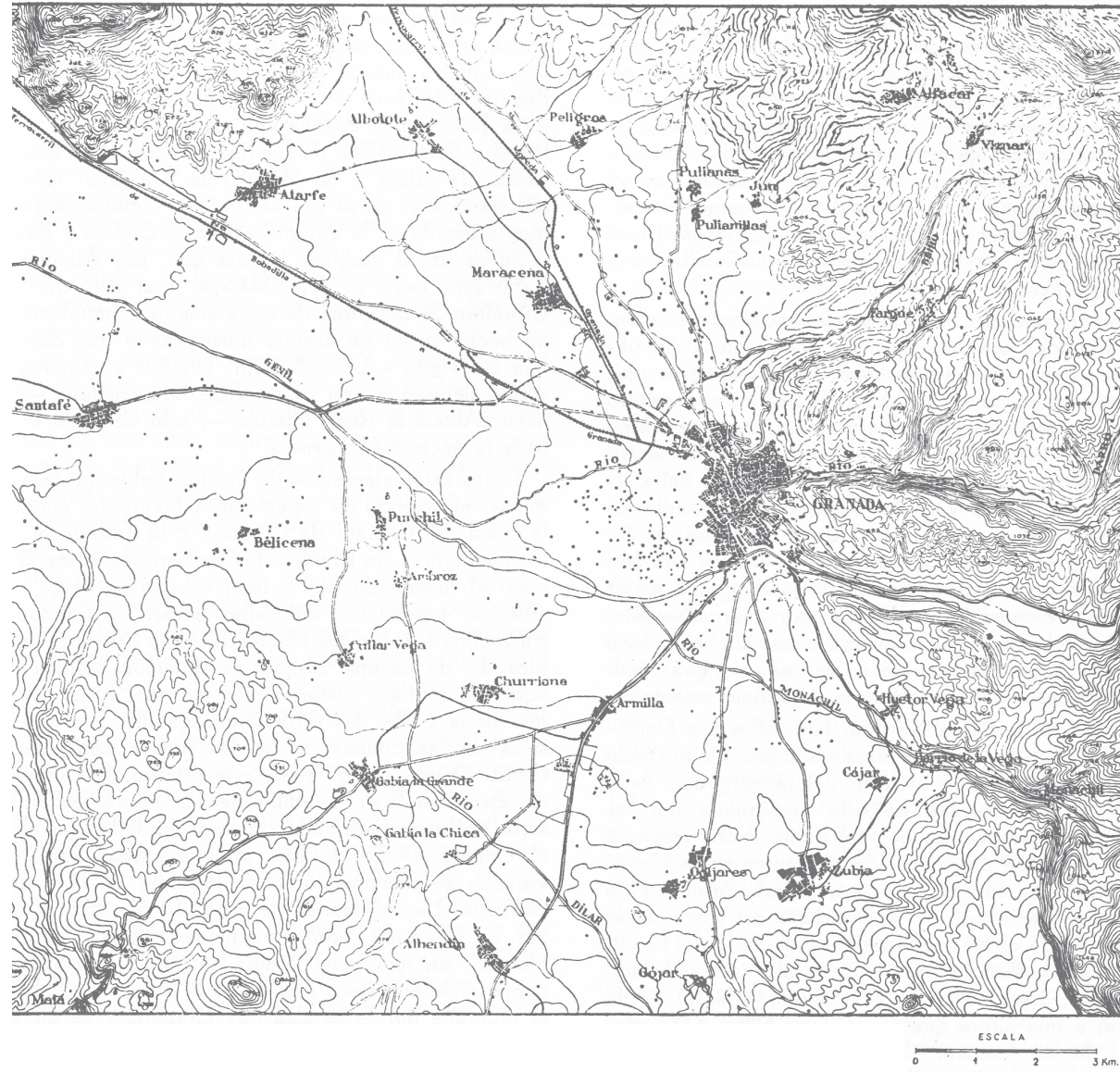
El diagnóstico muestra las carencias que existen en el actual modelo en lo que concierne a transporte público, itinerarios a pie y en bicicleta, calidad ambiental, seguridad vial. Además, también se centra en aspectos previamente comentados en este trabajo como la conexión entre aglomeraciones del área metropolitana o la eliminación de las barreras arquitectónicas.

Lo más interesante del plan se puede encontrar en los tomos de propuestas y plan de acción, donde se especifica, según la zona analizada, las carencias de la misma y se aportan distintas posibles soluciones que integren el área dentro del modelo de la red móvil de la ciudad.



Extracto de las propuestas del PMUS. Alternativa de viario público

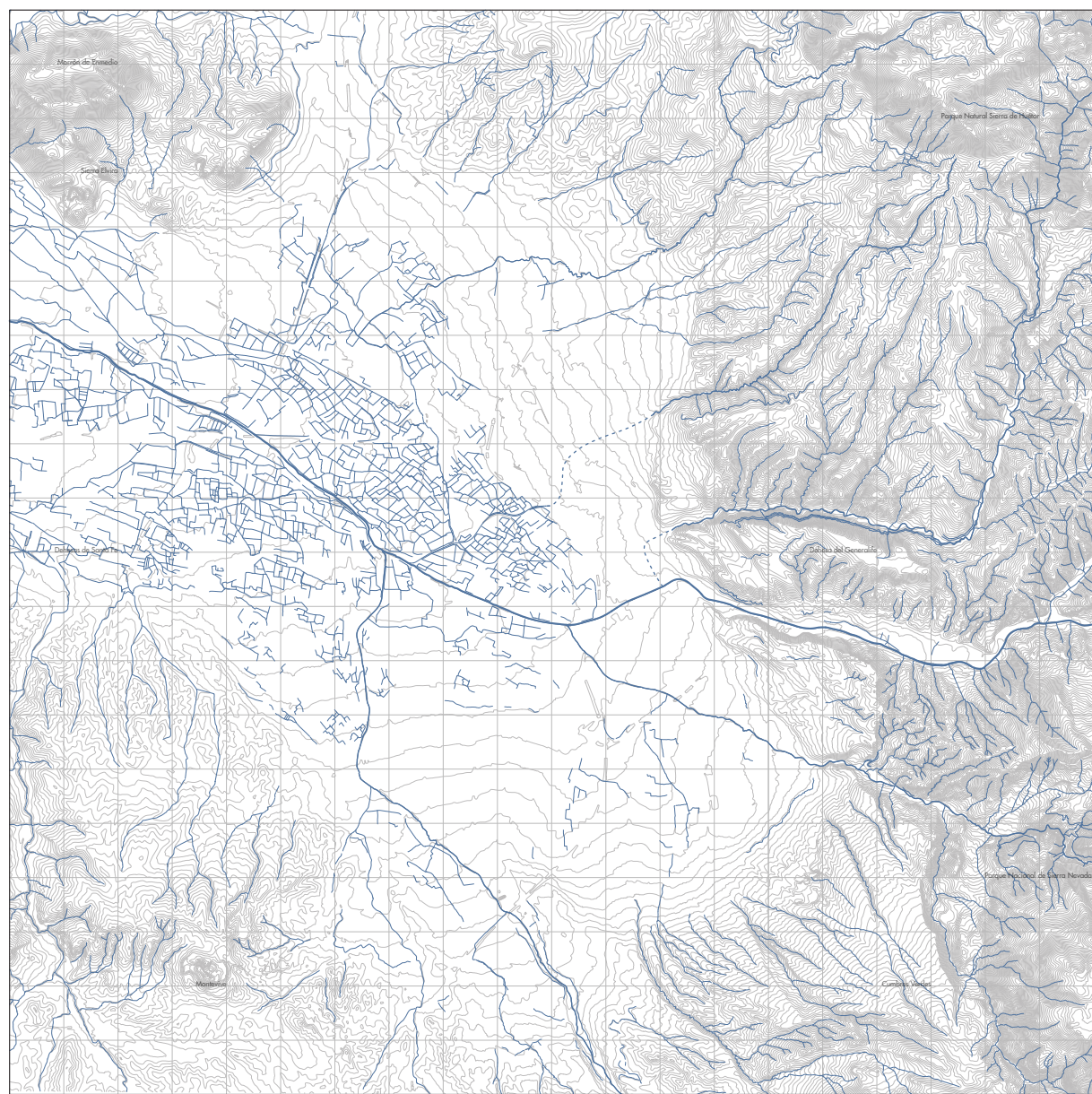
**ámbito metropolitano  
marco de ordenación  
un territorio de cosas**



Emplazamiento de pueblos de Granada. Joaquín Bosque Maurel 1962

El entorno de Granada es singular; como ya hemos visto anteriormente en el plano de Navarrete o el de Dalmau, sus alrededores también forman parte de Granada. Este plano de Joaquín Bosque Maurel, trata la importancia de la relación entre Granada y los pueblos emplazados de manera radial en torno a ella. Granada es el centro de este área metropolitana, y como tal así parece verse reflejado en la jerarquía del plano. Esta idea, servirá de base para afrontar este capítulo, donde abordaremos cómo se pueden efectuar esas interrelaciones lineales desde el núcleo hacia el extremo, los ejes de nueva centralidad.

Para ello, hemos propuesto una serie de elementos cartográficos que recogen las singularidades de los entornos habitables y el tipo de transición que existe entre ellos en nuestro territorio de estudio. Granada seguirá siendo el foco principal del mismo, pero, aumentará la importancia de aquello que ocurre más allá de la capital. Recorriendo este territorio de cosas que es la Vega de Granada, seremos capaces de analizar y determinar sus carencias, las limitaciones de este modelo de ciudad compacta y delimitada por las infraestructuras, frente a las ventajas y la posibilidad de efectuar un modelo horizontal de ciudad. Un sistema abierto que es, en realidad, un tejido territorial con diversos focos centrales e interdependientes.



Granada, entre vega y sierra. Granada, territorio

Tal y como parece también en el plano de Bosque Maurel, la Vega de Granada se forma a partir de un valle delimitado por sistemas montañosos. En este plano, se quiere evidenciar la posición de los condicionantes geográficos y topográficos que condicionan la formación de los distintos núcleos de población reconocibles en el territorio. La ciudad se asienta de manera longitudinal a lo largo de la falda oeste del Parque Natural de Sierra de Huétor y del Parque Nacional de Sierra Nevada. En esta franja, estrecha pero alargada, se desarrolla el principal crecimiento del núcleo más importante del área.

Al otro lado, al oeste, Sierra Elvira al Norte y la zona elevada de la Malahá definen la abertura aprovechable, en términos de productividad para agricultura o ganadería, de los alrededores del río Genil. El aprovechamiento del agua que proviene de las elevaciones colindantes es crucial para entender no sólo el valor productivo de la Vega granadina, sino también para conseguir comprender el alcance de la dimensión cultural y patrimonial que supone.

Este plano sintetiza de manera sencilla lo que supone el suelo del ámbito de estudio. En primer lugar, las formaciones montañosas que delimitan en los bordes al mismo. En segundo lugar, el área productiva regida por una red mallada de acequias que aprovechan la llegada de agua desde estas cumbres. Finalmente, el espacio construido, que casi se mimetiza con el espacio entre ambas orografías. Consolidando el crecimiento urbano entre esos límites con la productividad y con la altura de la montaña.

En el centro, se aprecia el vacío que supone Granada, el crecimiento hacia Cenes de la Vega hacia el sur y en dirección a Peligros hacia el norte. Al mismo tiempo, entre los ríos Dílar y Monachil aparece otro gran vacío, el que suponen los núcleos urbanos de Armilla, Churriana y las Gabias junto a la base militar, además de la expansión de la corona urbana sur entre Huétor Vega y Ogijares a las faldas de Cumbres Verdes. También las pequeñas agrupaciones en el corazón de la Vega Central, ya próximo a Santa Fe, que son las Vegas del Genil. El último crecimiento se sitúa al norte, este quizá un poco más difuso en este plano, pues supone un triángulo que recoge en su interior el espacio reconocido como Vega Norte, bajo Sierra Elvira, Atarfe, Albolote y Maracena.

Así es Granada, una ciudad entre Vega y Sierra, éste es el hábitat territorial del que disponemos.



1km Infraestructuras presentes en la movilidad regional. Granada, territorio

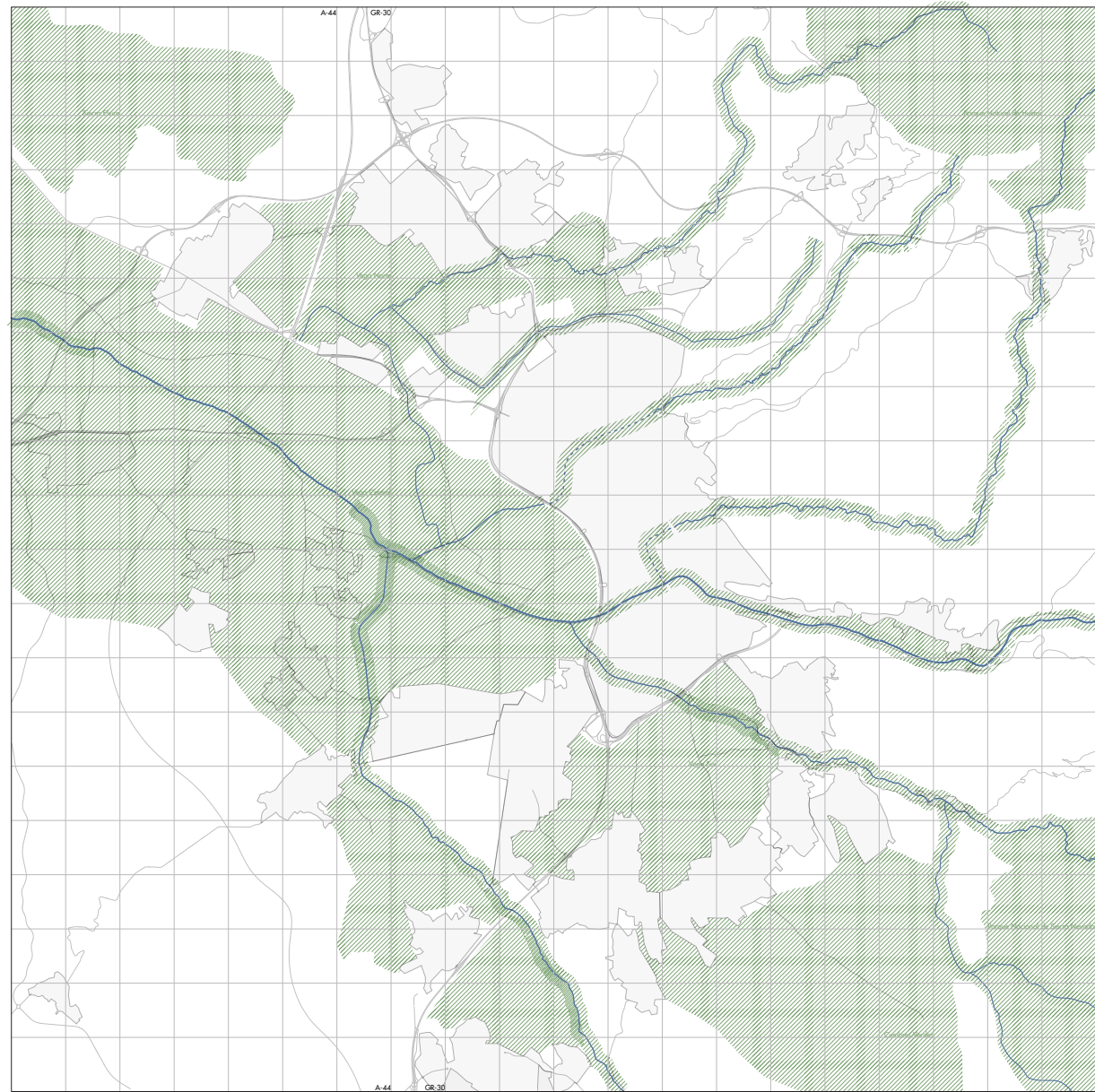
Frente a todo lo que hablábamos antes, el negativo. Este plano expresa el suelo consolidado que conforman el conjunto de municipios del área metropolitana de Granada. Para tratar de comprenderlo, hay que tener en cuenta una serie de consideraciones que son interesantes.

Como ya hemos tratado previamente, la realización del trazado de la A-44 ha contribuido enormemente al desarrollo de esta expansión longitudinal norte-sur de la ciudad. Hoy en día, la primera circunvalación, llamada GR-30, se ha quedado obsoleta y por eso se planeó en su momento la construcción de una segunda radial metropolitana. Es el caso de la nueva A-44, que pretende ser un elemento descongestionador de tráfico y que aleje de las proximidades de Granada todos los desplazamientos de paso.

La manera de unir estos núcleos urbanos, mediante una red de infraestructura viaria o ferroviaria, o la manera de extenderse que tienen, induce a pensar que la traza de estas autovías y carreteras tendrá mucho que ver en el desarrollo del territorio. Mientras que el borde límite de la ciudad con la sierra al este parece inexpugnable, si es cierto que desde los Planes de Ordenación del Territorio de la aglomeración Urbana de Granada (POTAUG) si que se cuestiona más la autoridad de los vacíos existentes en el margen oeste de la capital.

Muchos de estos ejes de extensión son de interés metropolitano pues van desde el centro de Granada hasta el extremo de la Vega, y viceversa. A lo largo de su longitud varían en sección, altura e incluso tipología. Es en este punto donde debemos cuestionar la capacidad de tales ejes para gestionar el movimiento de personas y bienes a lo largo del área metropolitana. Repensando la manera en la cual se efectúan tales desplazamientos y la posibilidad de incorporar usos interesantes que vinculen el eje al modelo horizontal, tejiendo así ciudad y territorio.

También se une al ámbito de interés la relación de los ejes urbanos y los contactos entre ellos mismos. El tamaño de este tipo de infraestructuras requiere de mucho espacio para nudos y conexiones entre las distintas vías. A continuación procederemos a analizar su relevancia, formación y posición en el panorama metropolitano.



Espacios naturales y sus pasajes metropolitanos. Granada, territorio

La ciudad tradicionalmente siempre se ha ayudado de los factores naturales que favorecen a su desarrollo, apoyarse en ríos, colinas, valles, lagos o el mar siempre ha sido una condición decisiva a la hora de decidir un emplazamiento en cuestión para asentarse. Granada siempre ha privilegiado la posición defensiva que le otorgaba la situación a los pies de Sierra Nevada, que la guarecía por la retaguardia, y le permitía mirar hacia el vasto terreno que es la Vega.

Una de las características singulares de Granada es que su condición de ciudad alargada implica su contacto a lo largo de una gran superficie por dos de sus lados. Esta longitudinalidad la corroboran los cauces de los principales ríos de la ciudad, que la atraviesan de este a oeste para acabar llegando a la Vega. Esta característica también se entiende por el sistema montañoso que deja a su espalda la ciudad, y configura una serie de entradas naturales de estos corredores vegetales.

Granada ha gestionado de manera dudosa el contacto de la trama urbana con estas infiltraciones naturales, de hecho, el río Beiro, en mayor medida, y el río Darro, pasan casi desapercibidos a ojos del habitante de la ciudad. mientras que el Genil y el río Monachil sí que tienen cierta importancia en la vida pública.

La ordenación de sistemas generales debe prestar atención a las previsiones de crecimiento y de conservación de los espacios naturales. Por ello, es crucial procurar la continuidad de estos corredores naturales, que junto a la red de parques urbanos y periurbanos podrán generar un conjunto de zonas verdes que apoyen las necesidades de espacios libres de la población del área metropolitana.

Es evidente que se necesita procurar que el contacto de la trama urbana con estos corredores verdes sea un punto importante, sino el que más de la futura Granada. De este modo, la transición territorial estará atenta a la magnitud de las infraestructuras y a la magnitud de lo natural, e intentar conseguir una simbiosis entre ambos elementos podrá conducir hacia el desarrollo sostenible que se tiene como objetivo para 2030 en adelante.



Nudos y ejes metropolitanos. Granada, territorio

En este plano se recogen los principales ejes de crecimiento del ámbito metropolitano. Podemos percibir la “magnitud de las infraestructuras”, el gran tamaño de la red viaria que comprende desde el centro urbano, pasando por las tres rondas granadinas, hasta los extremos de la Vega.

En primer lugar, la corona de Camino de Ronda, hoy en día completamente introducida dentro de la trama urbana de la ciudad. Este caso es solo un ejemplo de cómo el crecimiento de la ciudad ha sido capaz de absorber una infraestructura que anteriormente quedaba en su periferia. Es un caso que guarda similitudes con el segundo anillo, la primera circunvalación y actual GR-30. La ciudad ha ido creciendo hasta colmatar el espacio casi al máximo que quedaba entre ella y esta barrera infraestructural. No obstante, el crecimiento no se ha seguido produciendo más allá de estos límites, al menos no de la misma forma de la que se ha hecho “intramuros”. En este aspecto si se aprecia la importancia de esta vía como frontera rígida de dos mundos que pertenecen a dos órdenes completamente distintos, el urbano y el rural. Finalmente, la ejecución de la segunda circunvalación, que cruza la Vega Central por la mitad, es una infraestructura que se desdobra a la salida y a la entrada de este marco metropolitano, evitando la acumulación de tráfico en la GR-30 y los ejes que la atraviesan.

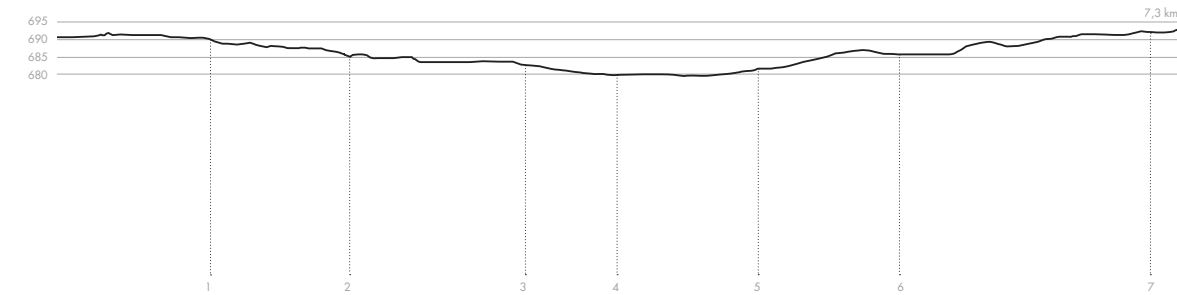
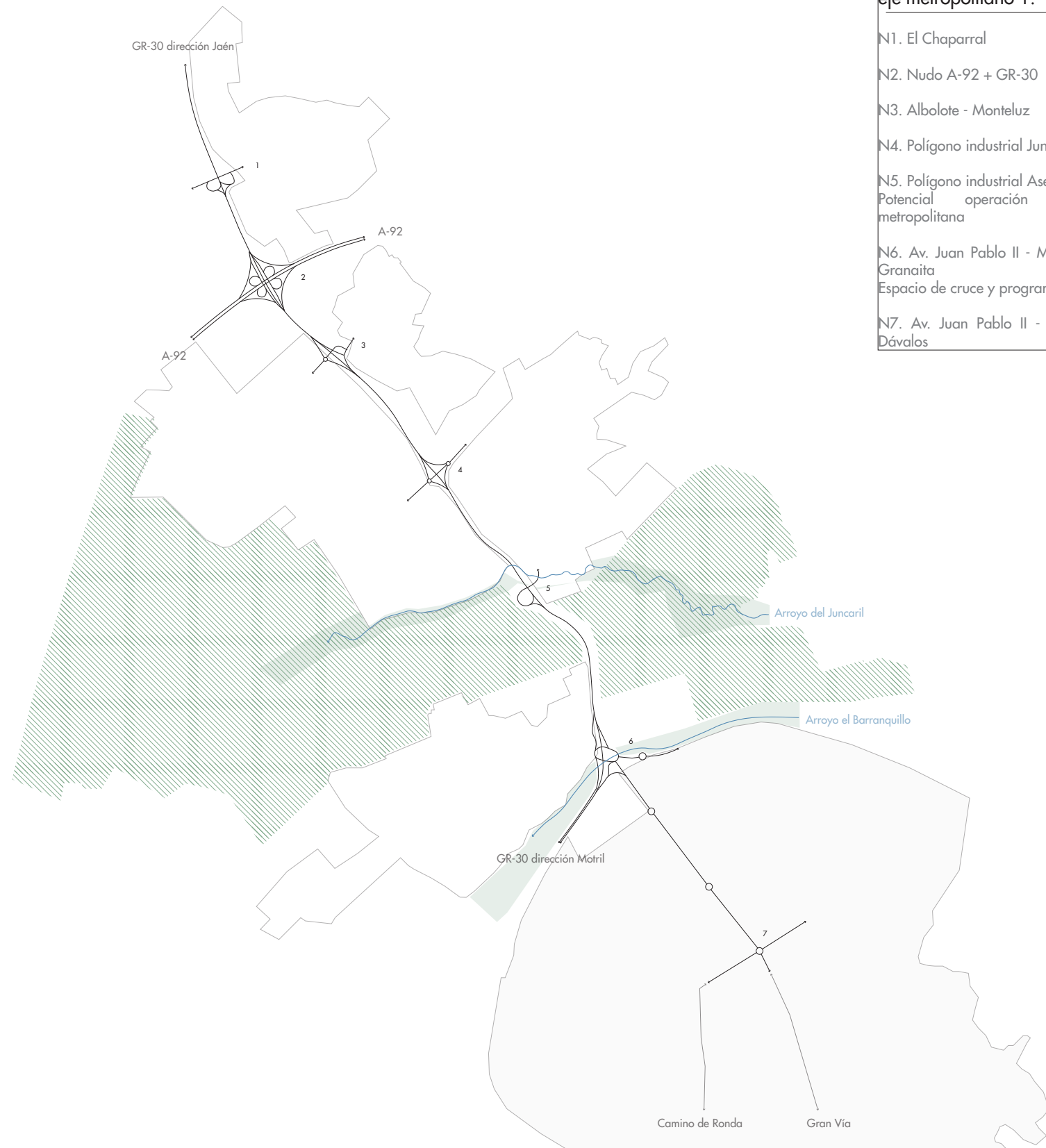
La calidad urbana de este tipo de vías es nula, son autovías que responden a la necesidad de efectuar desplazamientos a gran velocidad, más allá del ámbito comprendido por el área metropolitana de Granada. Por ello, en este plano se destacan la transversalidad de ejes que podrían promover alternativas de movilidad, costuras desde el interior del territorio para coser la gran cicatriz que suponen estas vías de gran velocidad.

Más adelante, procederemos a analizar la capacidad o no de estos ejes de convertirse en catalizadores del desarrollo metropolitano horizontal de la ciudad. Atendiendo a su tipo de sección, tejidos que cruzan o tocan, sistemas generales implicados de interés público, usos afines...



### eje metropolitano 1.

- N1. El Chaparral
- N2. Nudo A-92 + GR-30
- N3. Albolote - Monteluz
- N4. Polígono industrial Juncaril - Peligros
- N5. Polígono industrial Asegra  
Potencial operación de conexión metropolitana
- N6. Av. Juan Pablo II - Maracena - Parque Granaita  
Espacio de cruce y programa de conexión
- N7. Av. Juan Pablo II - Av. Luis Miranda Dávalos



Este eje metropolitano es la entrada norte de la ciudad. Como ya hemos explicado anteriormente, la consolidación del cruce entre la A-44 y la A-92, ha generado que la economía industrial florezca en esta zona y el desarrollo de zonas comerciales e industriales es notable. En él abunda el tráfico y aporta una imagen industrial evidente de la propia entrada de la ciudad.

De momento, la consolidación urbana del eje en sus laterales está limitada por la preservación de dos espacios transversales libres de interés para la aglomeración, que coinciden con los pasos de los arroyos del Juncaril y el Barranquillo. Este eje corta la continuidad del tejido construido y denota la necesidad de aportar un sistema general de espacios libres en la zona norte de la ciudad.

### eje metropolitano 2.

N1. Nudo A-92 + N-432

N2. Nudo A-44 + N-432

N3. Bobadilla-Maracena  
Potencial operación de conexión metropolitana

N4. GR-30 - Av. Andalucía - Bobadilla  
Espacio de cruce y programa de conexión

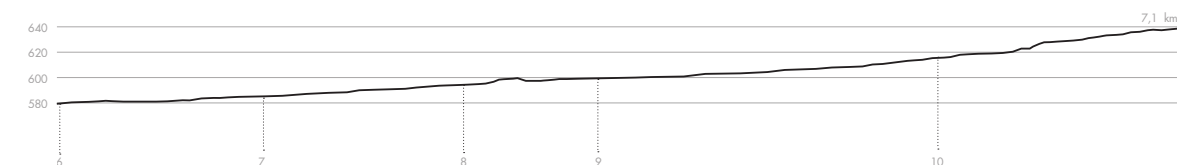
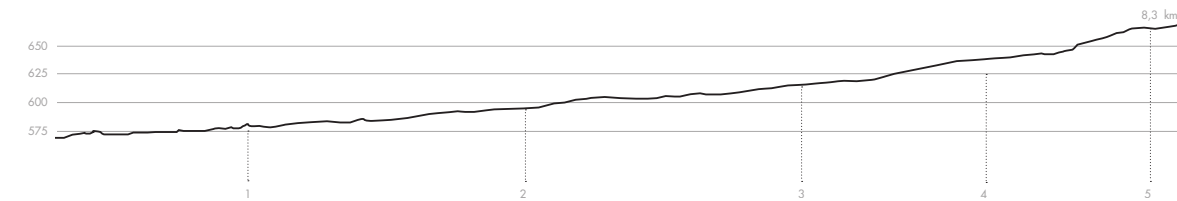
N5. Av. Andalucía - Línea de Ferrocarril

N6. Entrada Santa Fe

N7. Túnel Santa Fe - A-92G

N8, N9. Nudo A-44 - A-92G  
Intercambiador metropolitano de cierta importancia

N10. A-92G - Bobadilla



Estos ejes metropolitanos son los encargados de distribuir el tráfico entre las grandes autovías norte-sur y este oeste, alrededor de la capital. Distinguimos dos ejes en uno, puesto que son ambos complementarios y se bifurcan a partir de cierto punto, otorgando un carácter de unidad al adentrarse en la ciudad por la Av. de Andalucía.

Es importante distinguir uno del otro, puesto que responden a órdenes diferentes, mientras que el de la A-92G es de un carácter más dinámico, de transición hacia la A-92 en dirección a Málaga. El eje de la N-432 tiene muchas más interrupciones. Su proximidad a las vías del tren, a numerosas poblaciones o a antiguas fábricas azucareras, lo hace muy interesante en cuanto al tipo de tejido que se propone. En la actualidad este eje se ha consolidado como otro de los principales crecimientos industriales del área metropolitana, consolidando casi en su totalidad el perímetro del mismo.

Se aprecia con claridad cómo a raíz de esta expansión, la Vega ha quedado fragmentada por esta cicatriz infraestructural. Será objeto del trabajo el estudio de las posibles oportunidades de volver a ligar ambos paisajes, formalizando un territorio común.

### eje metropolitano 3.

N1. GR-3304 - Purchil - Belicena

N2. Paso elevado: Camino de Purchil - Pasaje de San José

N3. Camino de Churriana - Pasaje de San José

Espacio de cruce y programa de conexión

N4. Nudo A-338 - GR3303

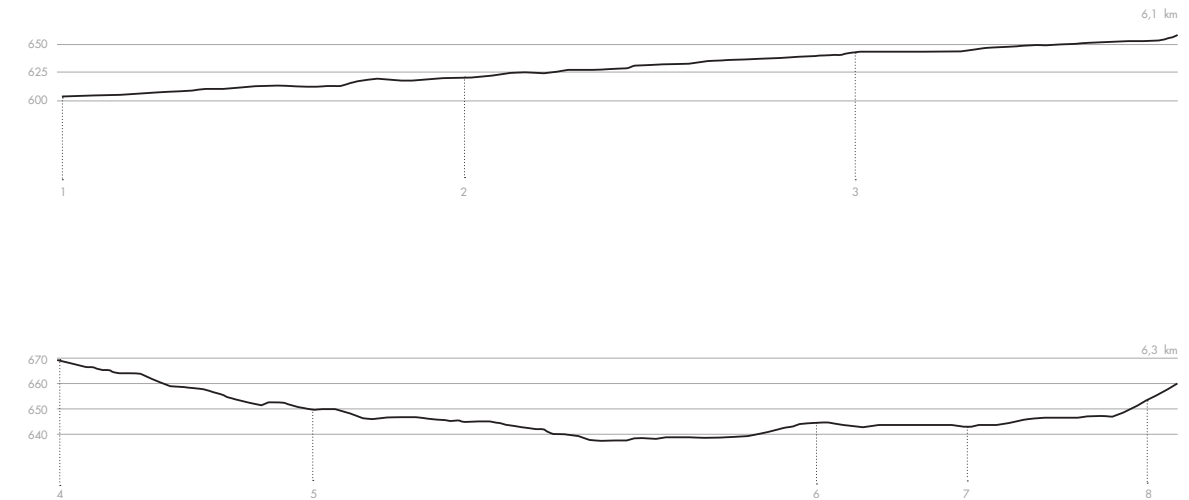
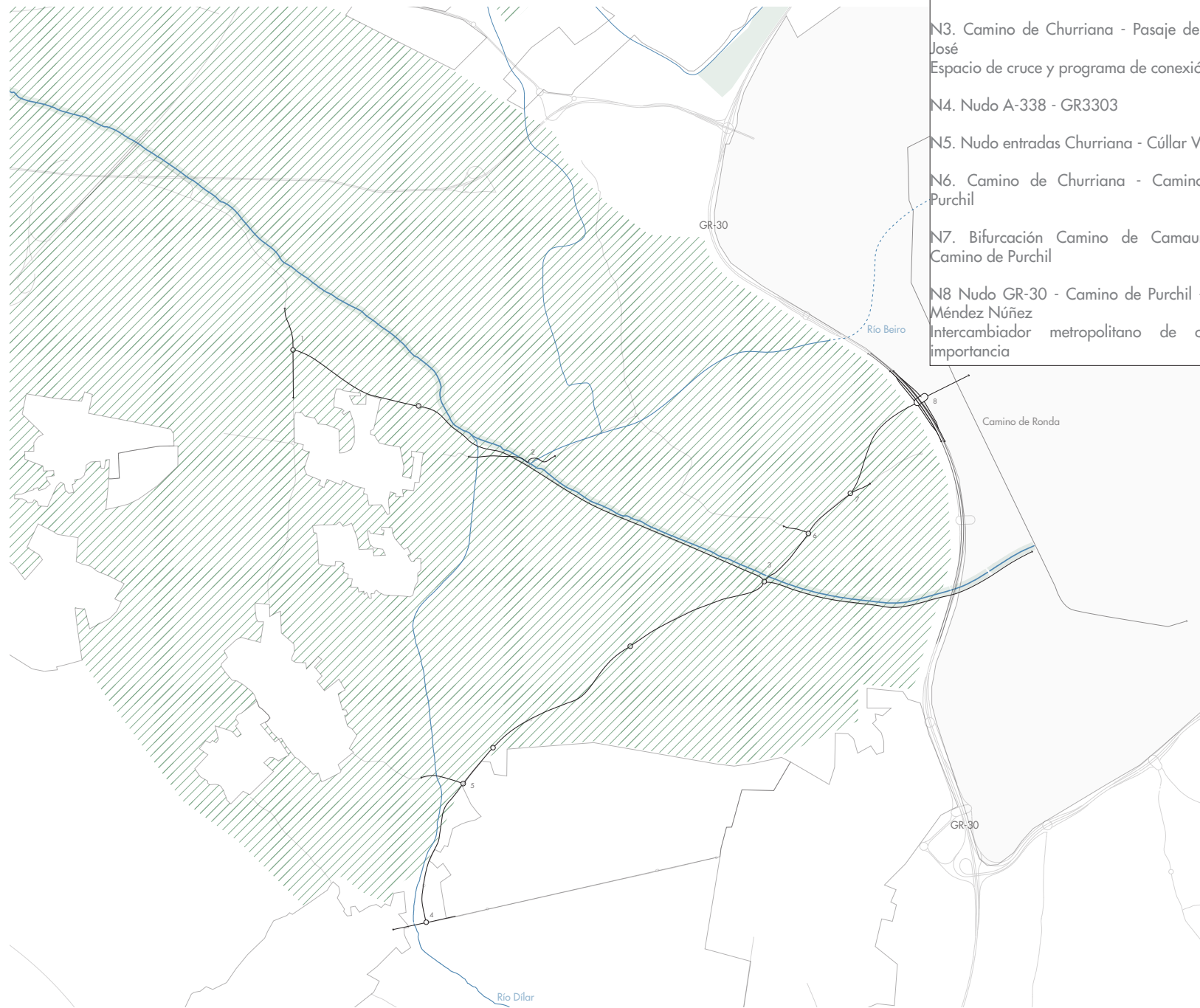
N5. Nudo entradas Churriana - Cúllar Vega

N6. Camino de Churriana - Camino de Purchil

N7. Bifurcación Camino de Camaura - Camino de Purchil

N8 Nudo GR-30 - Camino de Purchil - Av. Méndez Núñez

Intercambiador metropolitano de cierta importancia



Estos ejes metropolitanos hacen de conectores entre Granada y las poblaciones de Vegas del Genil, Cúllar, Ambroz, Belicena, Purchil... Son redes de caminos que se han ido adaptando a la necesidad del tráfico y que carecen de ese carácter de cicatriz que sí se le puede ver a las autovías de alrededor. Podemos distinguir entre dos ejes, que se cruzan en aspa sobre el río Genil: Camino de Churriana y Pasaje de San José.

Responden a características similares, si bien, el Pasaje de San José es de un orden superior, pertenece a la red de carreteras nacionales. El tratamiento de ambos ejes es bastante distinto al del resto de ejes metropolitanos estudiados, y hacen percibir el paisaje de la Vega Central como el principal protagonista.

#### eje metropolitano 4.

N1. Nudo A-338 - GR3303

N2. Calle Poniente - Calle Real de Armilla

N3. Nudo GR-30 - N-323a - Av. Fernando de los Ríos  
Intercambiador metropolitano de cierta importancia

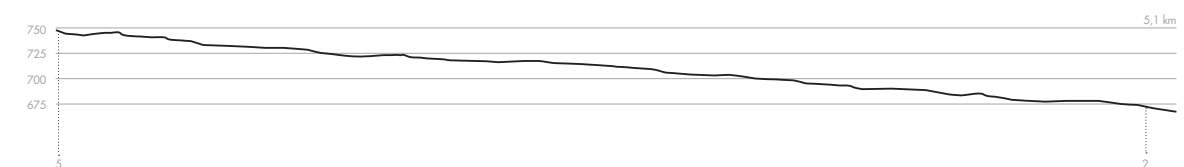
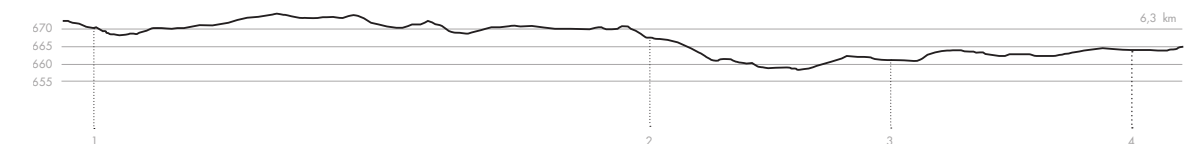
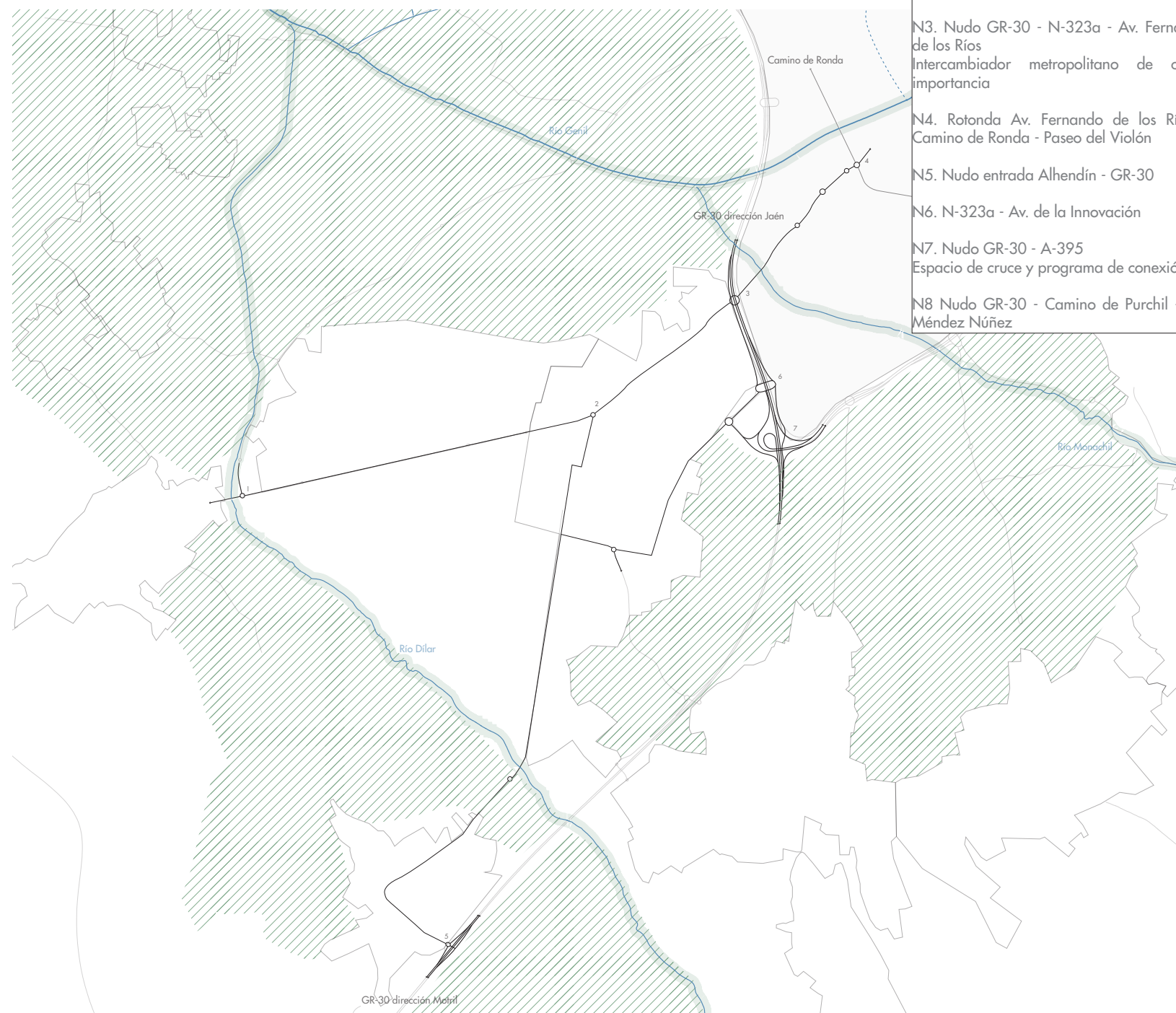
N4. Rotonda Av. Fernando de los Ríos - Camino de Ronda - Paseo del Violón

N5. Nudo entrada Alhendín - GR-30

N6. N-323a - Av. de la Innovación

N7. Nudo GR-30 - A-395  
Espacio de cruce y programa de conexión

N8 Nudo GR-30 - Camino de Purchil - Av. Méndez Núñez



Este eje metropolitano es el resultado de la mayor expansión lineal residencial de la periferia Granadina. La culminación del Parque Tecnológico de la Salud ha contribuido a afianzar la urbanización en esta dirección. Hoy en día, más que vías interurbanas, son ya parte del panorama metropolitano y del interior de estas aglomeraciones. Principalmente, Churriana de la Vega y Armilla son los dos municipios que absorben dicho eje, de escala más urbana.

La división en dos en su extremo suroeste se debe a la existencia de la Base Aérea de Armilla, bifurcando así este eje longitudinal en dos direcciones, Las Gabias y Alhendín. La amplia gama de posibilidades viene al mismo tiempo determinada por la existencia de una línea de tranvía que comunica el centro de Armilla con la capital, siguiendo la misma dirección, la proximidad de fachadas construidas, la limitación de velocidad existente y las adaptaciones a peatones.

### eje metropolitano 5.

N1. Nudo A-395 - GR-3209 - Av. de la Investigación  
Intercambiador metropolitano de cierta importancia

N2. Nudo A-395 - Carretera de la Zubia - Calle de la Sultana

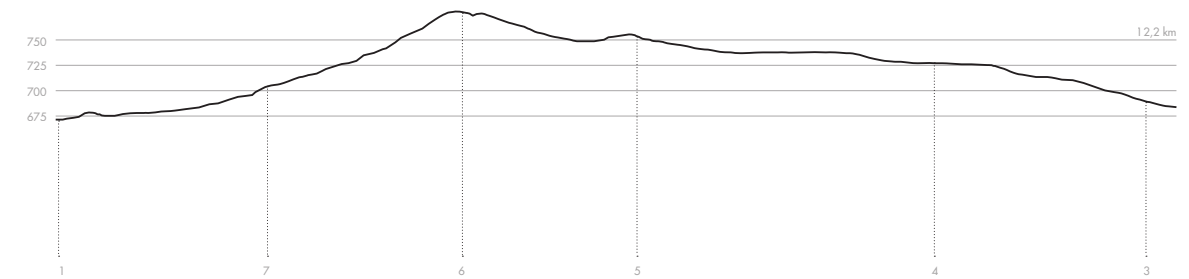
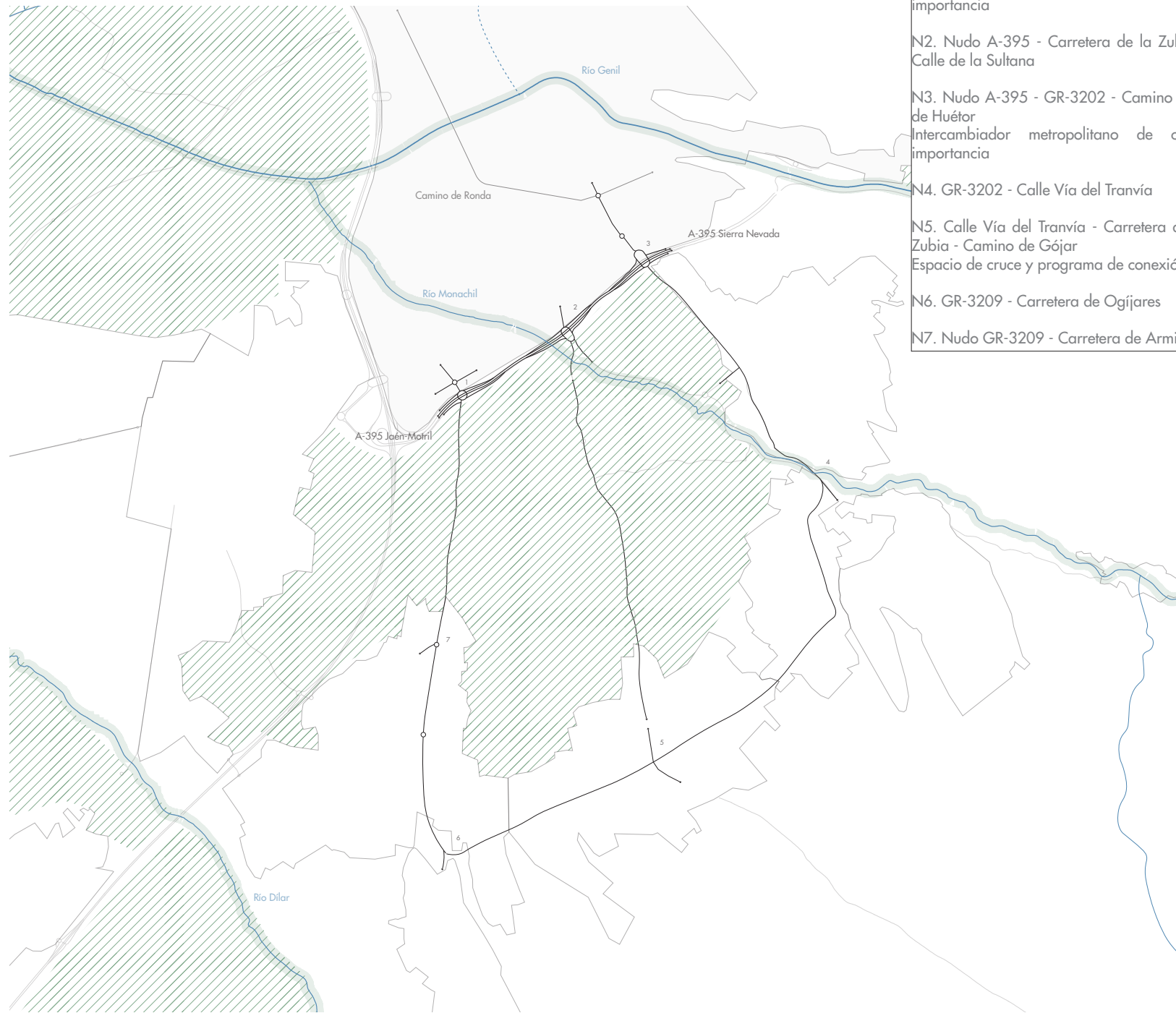
N3. Nudo A-395 - GR-3202 - Camino Bajo de Huétor  
Intercambiador metropolitano de cierta importancia

N4. GR-3202 - Calle Vía del Tranvía

N5. Calle Vía del Tranvía - Carretera de la Zubia - Camino de Gójar  
Espacio de cruce y programa de conexión

N6. GR-3209 - Carretera de Ogijares

N7. Nudo GR-3209 - Carretera de Armilla



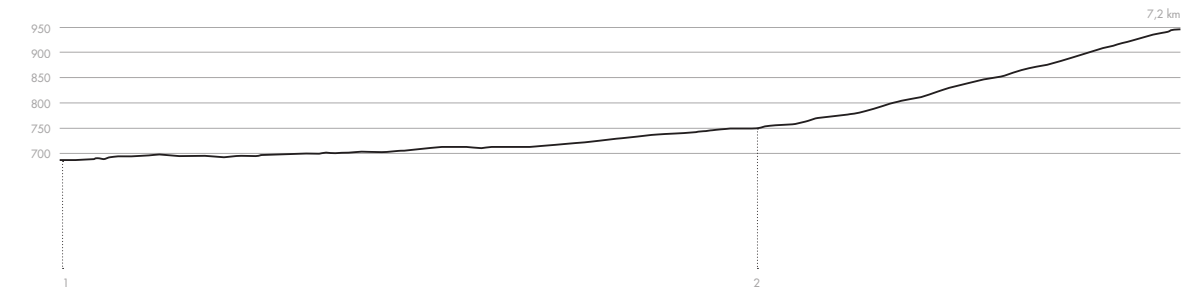
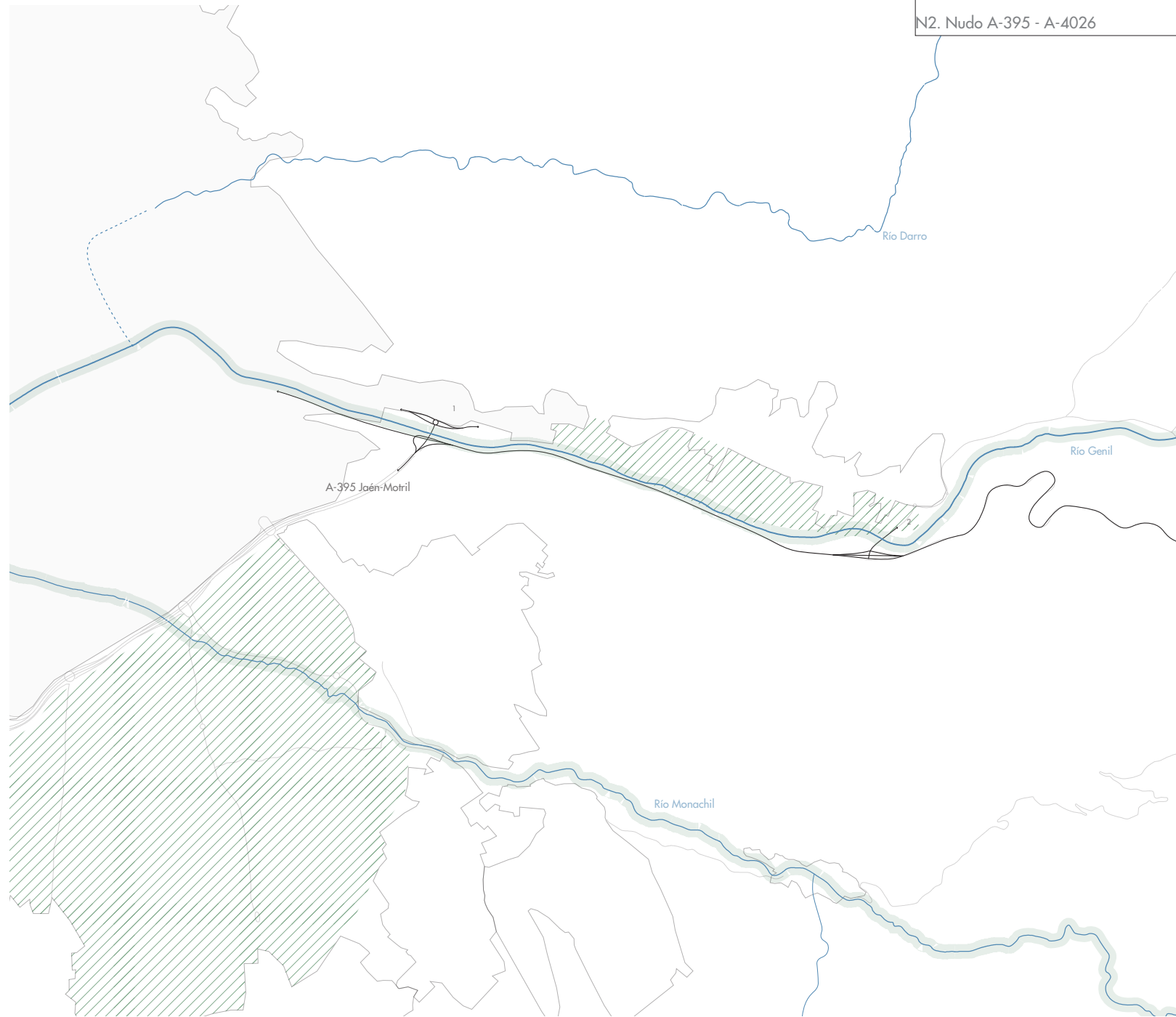
La peculiaridad de este eje metropolitano es su forma, que se curva hasta cerrarse, formando un anillo de conexión metropolitana. La necesidad de conectar los pueblos bajo Cumbres Verdes y la parte sur de Granada capital provocaron la aparición de las carreteras que atraviesan la Vega Sur. Mientras tanto, la continua expansión de los municipios de Ogijares, La Zubia, Cájar y Huétor Vega hacía necesario otro eje transversal que cruzase las distintas aglomeraciones. Así, junto con el tramo de la Primera Circunvalación que hace de ronda por el perímetro sur de la capital, se genera este trazado viario cerrado, con forma de anillo.

En esta ocasión podemos apreciar vías de todos los niveles, de alta velocidad, de conexión y escala interurbana e incluso interiores, dentro de los propios núcleos urbanos. Este anillo casi delimita la existencia de lo que actualmente se conoce como la Vega Sur, este fragmento de espacio agrícola totalmente separado del gran área central por Armilla, Churriana y la Base Aérea.

eje metropolitano 6.

N1. Nudo A-395 - Carretera de la Sierra  
Intercambiador metropolitano de cierta importancia

N2. Nudo A-395 - A-4026



Como último ejemplo de eje metropolitano se encuentra el de Cenes de la Vega. Puede entenderse la carretera (A-395), que lleva a Sierra Nevada, o la propia Carretera de la Sierra, que va atravesando las pequeñas poblaciones que se encuentran a orillas del Genil. La importancia de este eje es meramente de conexión con las aglomeraciones mencionadas. En cambio, la red que conecta la capital con Sierra Nevada es mucho más transitada durante todo el año.

Se trata de dos tipos de vías, una vía interurbana de escala media, aquella que atraviesa Cenes de la Vega, Pinos Genil o Güéjar Sierra, alternando el paisaje interior urbano y el de la ribera del río; y otra de carácter más dinámico, que serpentea ascendiendo con destino a Pradollano. Ésta última, es de orden metropolitano, y tiene una velocidad mayor.

## 7. caso de estudio

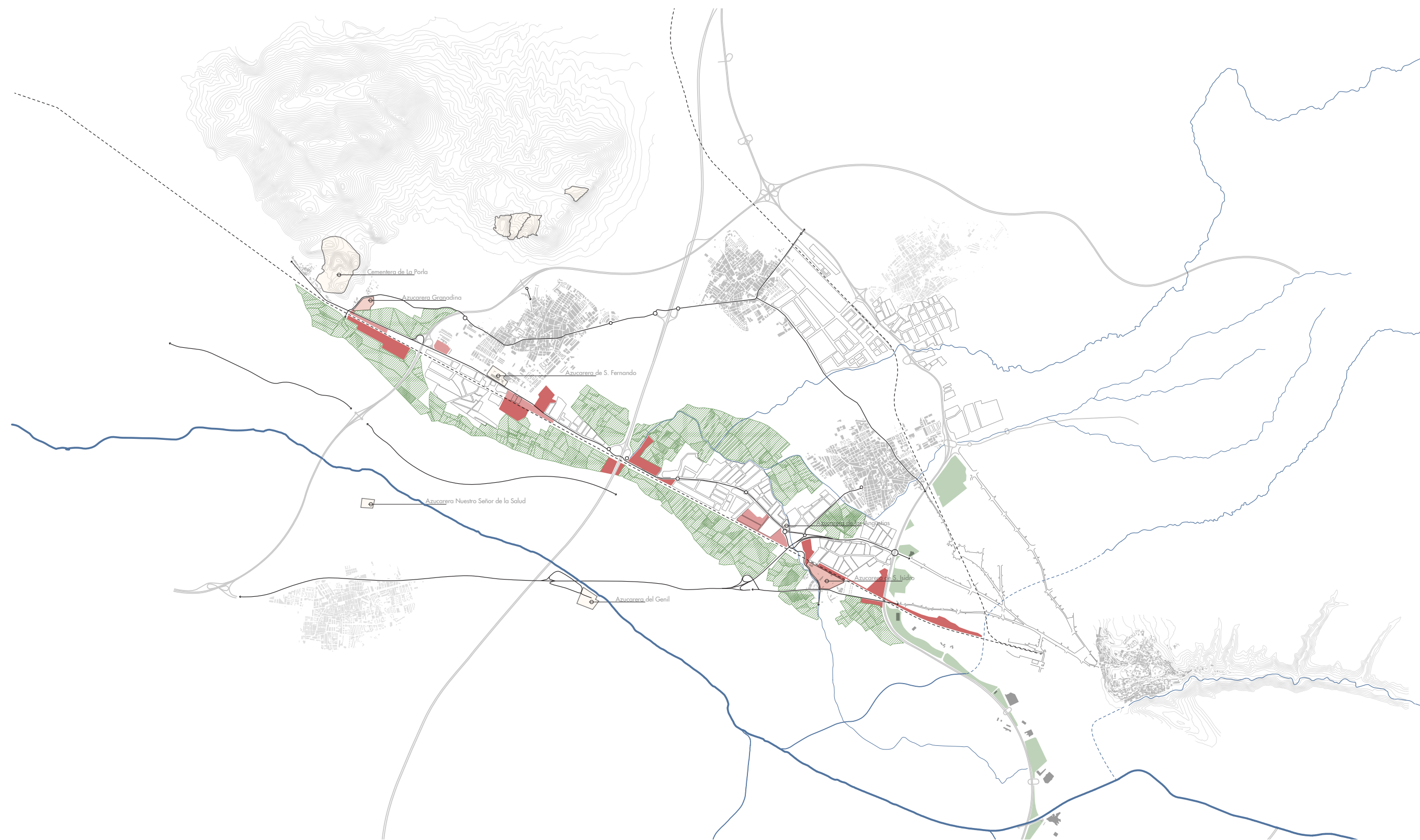
**ámbito de aplicación**  
**análisis localizado**  
**estrategias**













Viviendas junto a zonas industriales de la Vega. Fuente *Marina Abad*

*“Es tan necesario revertir el malestar vital que en tantas ocasiones genera la ciudad a unos ciudadanos que se sienten indefensos para transformarla en ilusión compartida, la nueva utopía de vivir juntos. Aquí todos los movimientos confluyen en una idea que, aunque tiene algunas décadas, parece que ha llegado el momento de implementarla con dimensiones novedosas: la ciudad de los ciudadanos, y su reciente colofón super atento a las necesidades diversas de las personas definido bajo el enunciado de la ciudad de los cuidados.”*

*Juan Herreros. Artículo “Vivir juntos”*



Leyenda

-  Suelo agrícola protegido
-  Sistema general de espacios libres
-  Corredores fluviales
-  Equipamientos periféricos de interés
-  Línea de ferrocarril
-  Red de carreteras
-  Complejos industriales en desuso
-  Espacios aprovechables
-  Espacios de oportunidad urbana
-  Complejos industriales a reinsertar



La elección de este eje metropolitano, que comunica Puerta Elvira con la Cementera de la Porla, en Atarfe, no se hace de manera aleatoria, sino que desde el enfoque que se le da a este trabajo se cree que es el que más calidad y diversidad puede aportar al mismo. Multitud de investigaciones y proyectos se han realizado en los últimos 20 años sobre cómo se debería reconsiderar la función de ciertos elementos que hoy en día parecen desvinculados del sistema lineal que se impone. Además, comienzan a aparecer distintos usos, que germinan y dotan de manera espontánea a algunos espacios de un ambiente inesperado y positivo para el desarrollo de la urbanidad.

En este capítulo, nos detendremos en el análisis preciso y minucioso de algunos de esos puntos, lugares de oportunidad que crean tejido urbano y cuya multifuncionalidad e interés cultural pueden añadir potencia a la presencia de este eje metropolitano.

Como ya hemos comentado con anterioridad, en esta dirección existen ciertos lugares de oportunidad que refuerzan la idea de la existencia de un eje metropolitano, conjuntamente con la aparición de diversos centros de urbanidad a lo largo del mismo. A continuación se tratarán y se analizarán estos espacios, por separado, y poniéndolos en valor respecto a la importancia global que tendría dentro del eje y de la red metropolitana. También se incluirán secciones, imágenes y volumetrías representativas que recojan las características elementales de estos lugares.

Para seguir un orden coherente, se ha producido desde el interior de la Capital hacia el exterior. De este modo se irá viendo la implicación y la proximidad urbana con Granada que cada uno de estos espacios posee. Los elementos comunes que conforman la linealidad son la línea de ferrocarril y la carretera N-432. La finalidad de esto es entender cómo se suceden en línea diversos espacios de oportunidad que pueden aportar mucho en una estrategia metropolitana horizontal en términos de urbanidad. De este modo, éstos serían los ejes vertebradores del corredor metropolitano, que es atravesado por otros elementos del paisaje: carreteras, acequias, aglomeraciones urbanas e industriales.

Estos espacios urbanos a analizar están comprendidos dentro de un amplio abanico de alternativas. Desde grandes nudos infraestructurales pasando por pasos de nivel, zonas consolidadas sin uso aparente o aquellas afectadas por la especulación tras la construcción de la segunda circunvalación. Si bien es cierto que algunas áreas ya tienen un uso alternativo asignado, como podría ser el caso del solar del Cortijo del Conde, donde se celebran grandes eventos y espectáculos musicales como el Granada Sound, pero otras muchas están abandonadas a su suerte aunque dispongan de un gran potencial. Por ejemplo, encontramos casos como la ya muy conocida Azucarera de San Isidro, que se ha visto estudiada al detalle por muchos arquitectos y urbanistas en Granada, intentando otorgarle una posición privilegiada, que le pertenece, en el sistema metropolitano de desarrollo futuro.

El principal objetivo que nos imponemos a la hora de realizar el trabajo es el de resolver las principales encrucijadas de urbanidad en el territorio, a escala urbana y arquitectónica. Por lo tanto, nos centraremos en analizar las posibilidades urbanas de ciertos espacios, al mismo tiempo que su innovación y aporte arquitectónico al modelo metropolitano.

El eje de estudio, es el comprendido entre las líneas de ferrocarril y la carretera nacional N-432. Según el tramo, el espacio entre ambas infraestructuras es mayor o menor, pudiendo albergar desde un par de metros en algunos casos a otros donde en ese margen de espacio se desarrolla hasta un conjunto industrial. No obstante, el grueso y las zonas de mayor interés son aquellas que se encuentran bordeando alguna de las dos redes, al norte o al sur de esta línea infraestructural. En este campo es donde debemos introducir las variantes principales desde las cuales podemos integrar distintos tipos de paisajes y trazados, naturales y urbanos. Como parte del análisis localizado hemos seleccionado dos encuadres de 1x1 km, Bobadilla y Mercagranada, expuestos y descritos en las siguientes páginas.

Dicho esto, en los siguientes apartados, estudiaremos las posibilidades de estos espacios y plantearemos propuestas de ordenación urbana y arquitectónica. Siguiendo esquemas de la metrópolis horizontal o del desarrollo metropolitano de ciudades de referencia atenderemos a algunos puntos en cuestión que también desarrollaremos más adelante, agrupándolos en tres grandes bloques:

- Cuidado y ordenación acorde a la importancia del planeamiento de los bordes metropolitanos de la GR-30. Otorgar calidad estética y multifuncional a los espacios obsoletos de la periferia
- Red territorial de movilidad alternativa. Intercambiadores de transporte, estaciones modales ligeras y transición hacia una movilidad sostenible e inclusiva en el modelo territorial
- Integración de las cosas urbanas en un tejido territorial que muestre la identidad del mismo

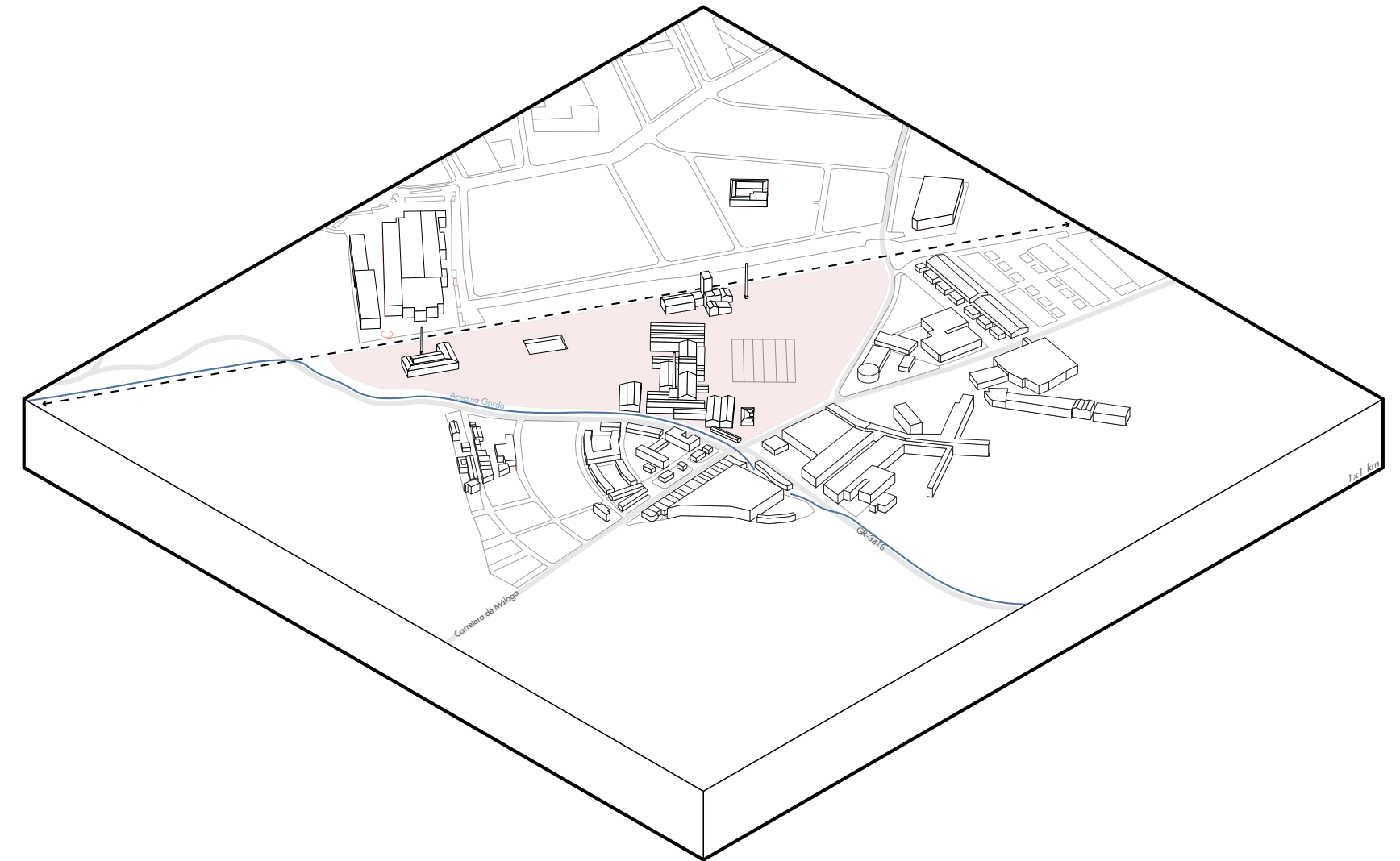
El origen de esta barriada obrera, edificada junto a la carretera de Málaga, en los antiguos pagos de Fatinafar y del Tercio, se ve vinculado a la construcción de la fábrica de San Isidro, que comenzó en 1900. En su origen, las primeras viviendas se edificaron para los empleados de la fábrica y se encontraban en hilera junto a uno de los almacenes. La agrupación que hoy conforma el núcleo tradicional de la población es de un origen posterior, en torno a 1943, cuando el Centro de Fermentación de Tabacos edifica en torno a la actual Plaza del Tabaco unas 50 viviendas para sus empleados. Estos trabajadores fueron adquiriendo paulatinamente la propiedad de las viviendas que en su origen alquilaban, otorgándole al barrio ese carácter social que hasta ahora perdura.

En estas fechas llegó también la construcción de veinte nuevas casas en el pago de Fatinafar, alrededor de tres calles de nueva apertura junto al Hotel Camino de Granada. La trama urbana del barrio alrededor del núcleo principal, Plaza del Tabaco, se formaliza con calles paralelas, calles Semillero, Secaderos y Caña, que van de la carretera de Málaga hasta la carretera GR-3418, vía por la que discurre la Acequia Gorda.

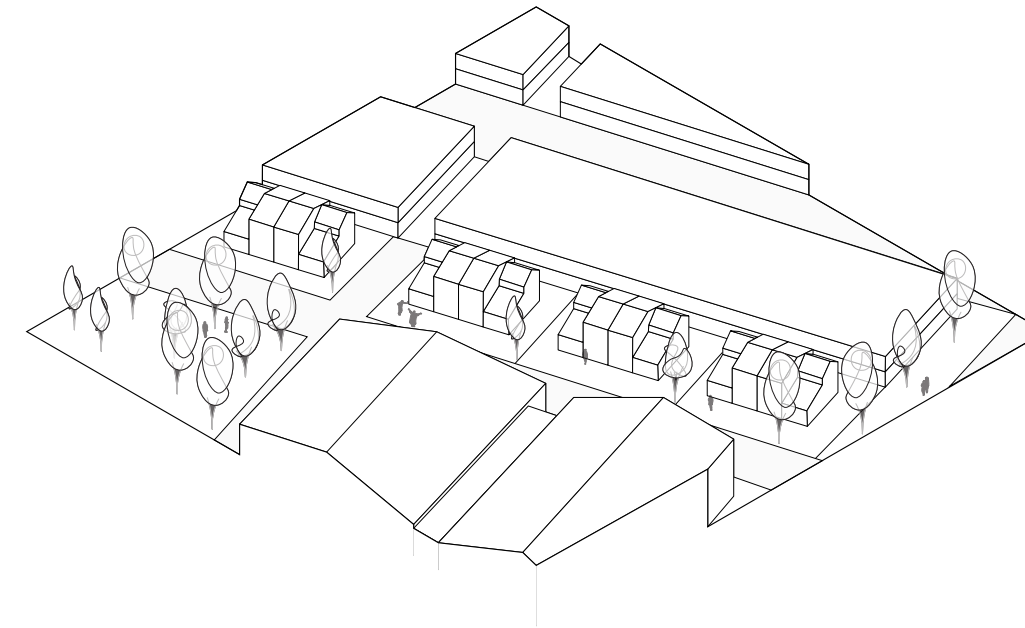
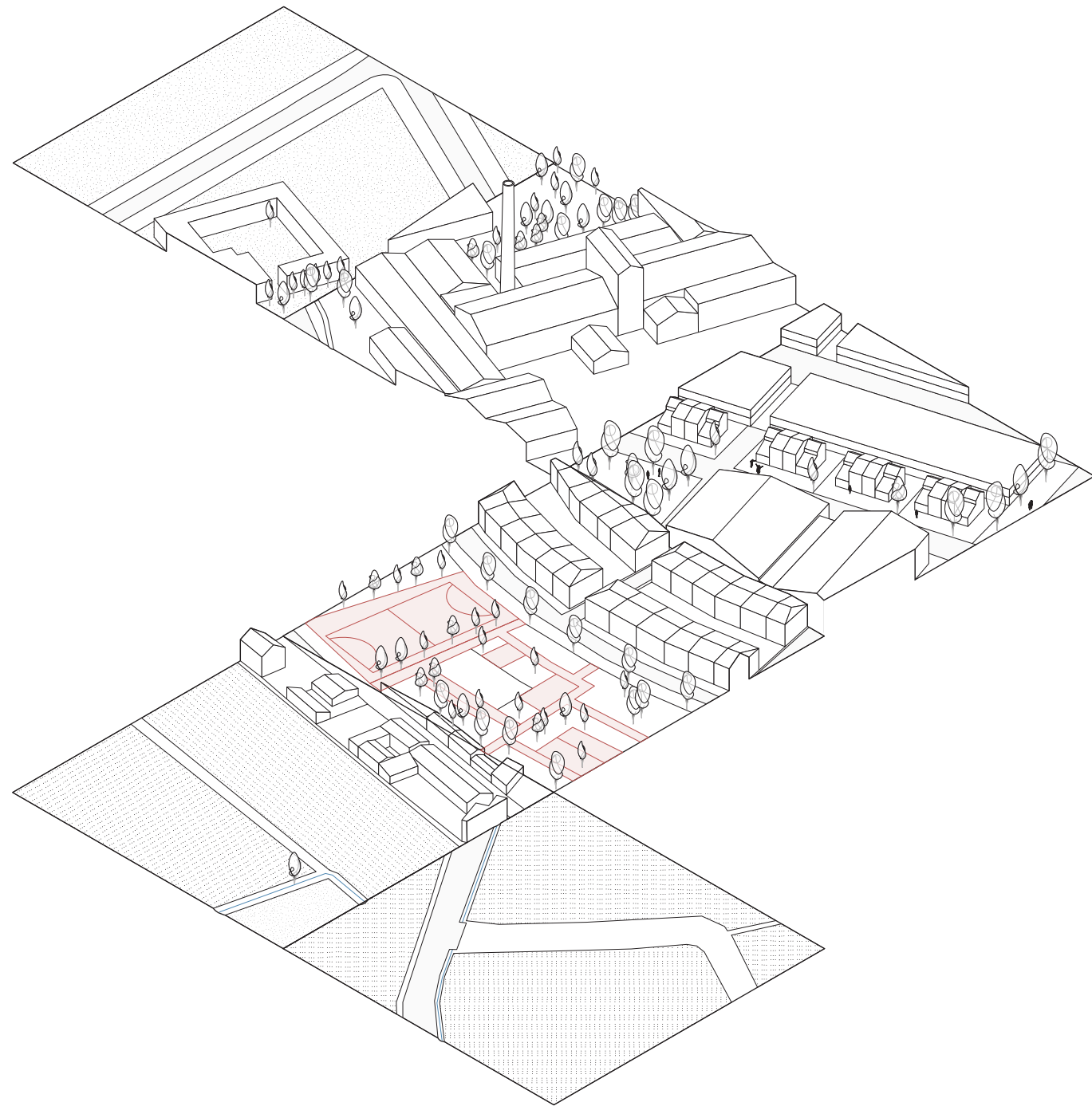
Sus características esenciales siempre han sido su condición aislada respecto a la ciudad, al mismo tiempo que mantenía contacto directo con el espacio agrario, conformando una pequeña aglomeración urbana cuya mezcla de usos recorre desde el industrial, el residencial y el agrícola. En su origen, el barrio carece de otros equipamientos como puedan ser una escuela o un centro médico, pero desde que surgiera hace ya dos décadas la asociación de vecinos San Isidro-Bobadilla, reclaman mayores prestaciones públicas en forma de servicios básicos. Además, destacan en su entorno la presencia del polígono industrial de Fatinafar, con grandes espacios preparados para la construcción de naves industriales, al norte de la línea de ferrocarril.

El valor patrimonial que reside en este conjunto histórico es enorme, y a pesar de encontrarse en situación de abandono, se puede aún contemplar su unidad espacial y constructiva. La notable dimensión arquitectónica y funcional del complejo industrial no pasa desapercibida para numerosos ingenieros y arquitectos, que siempre han mostrado interés en volver a introducirla dentro del panorama metropolitano de la ciudad, ya que forma parte de la identidad y la historia de Granada.

La singularidad del terreno y su posición limítrofe en el municipio ha hecho que los redactores del PGOU de Granada crean conveniente aceptar la propia manzana de la fábrica como un suelo cuyo fin sería la multiplicidad de usos que puedan otorgarle el valor de hito, que debe poseer en un marco territorial de Granada y sus alrededores.



Volumétrica de conjunto. Descripción general existente de Bobadilla, barrio

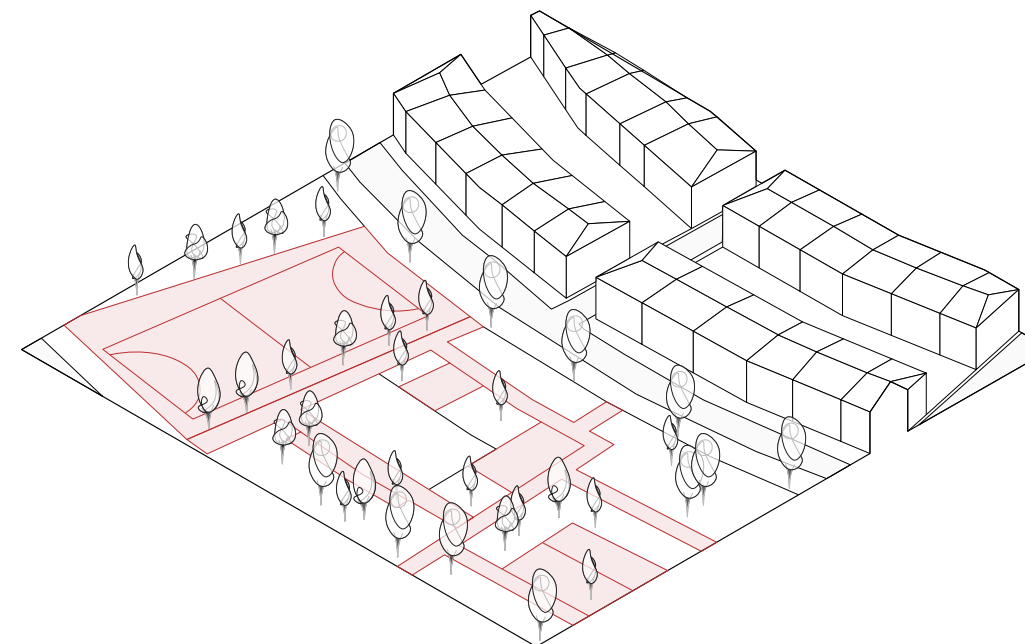


Aglomeración residencial-industrial Bobadilla. Tipo 1

**Tipo residencial-industrial I:**

Entorno urbanizado consolidado con mezcla de usos. Principalmente destacan la proximidad de viviendas unifamiliares pareadas y grandes naves industriales.

La presencia del hotel Camino de Granada y de un pequeño parque urbano es lo único que hace variar el patrón ortogonal impuesto.

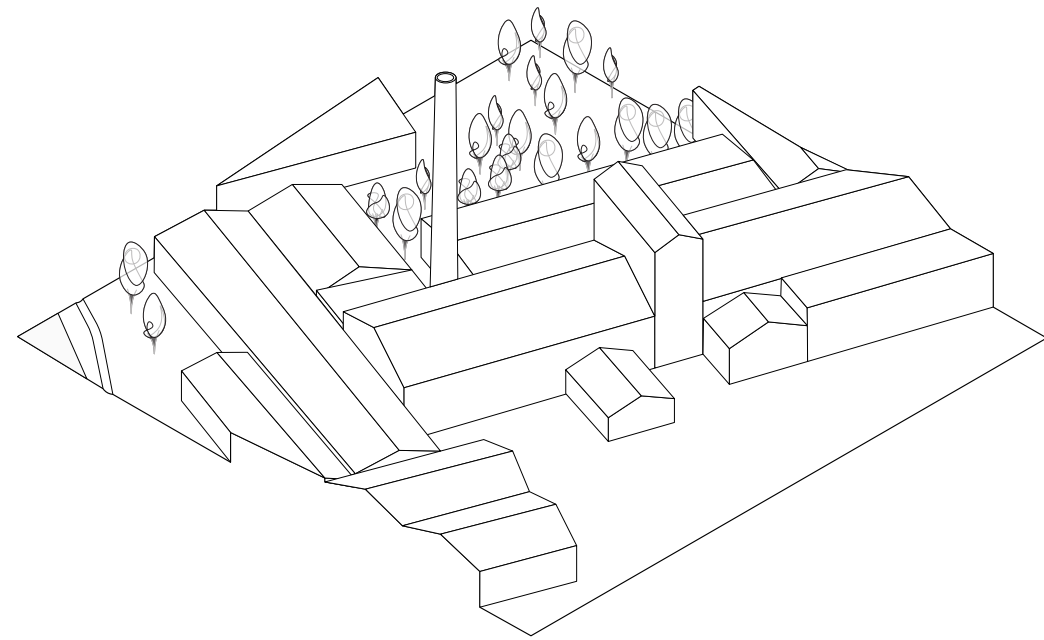


Aglomeración residencial Bobadilla

**Tipo residencial:**

Aglomeración a partir de viviendas unifamiliares adosadas que colmatan la manzana y de otras manzanas que poseen espacios libres y parques urbanos.

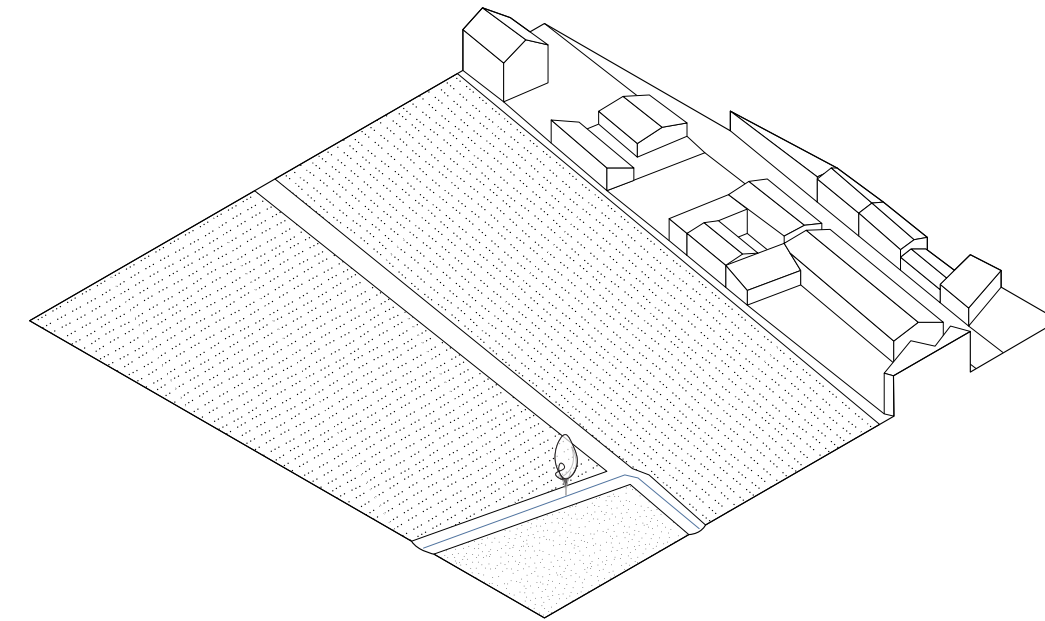
Arquitectura de estilo tradicional y reservas de espacio, ya consolidado, para el futuro crecimiento de la población.



Fábrica azucarera de San Isidro

**Complejo industrial abandonado:**

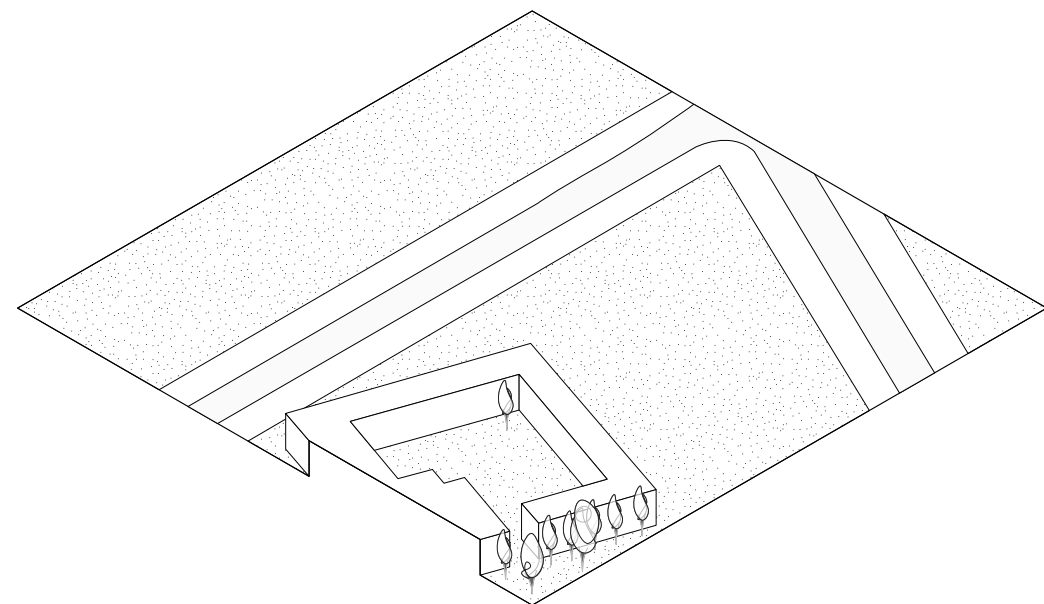
La fábrica azucarera de San Isidro se encuentra en desuso y ha sido objeto de numerosos proyectos para incorporarla a la red metropolitana. Se considera un bien de interés cultural de un altísimo valor; y por tanto la reintroducción de su área en el espacio libre es de vital importancia.



Nuevas viviendas junto a terrenos agrícolas

**Periferia de la aglomeración:**

En el extremo este, donde se acaba el espacio consolidado de la barriada de Bobadilla, comienzan algunos terrenos agrícolas de tamaño medio. Su extensión alcanza hasta la autovía A-92G, donde se interrumpen totalmente.

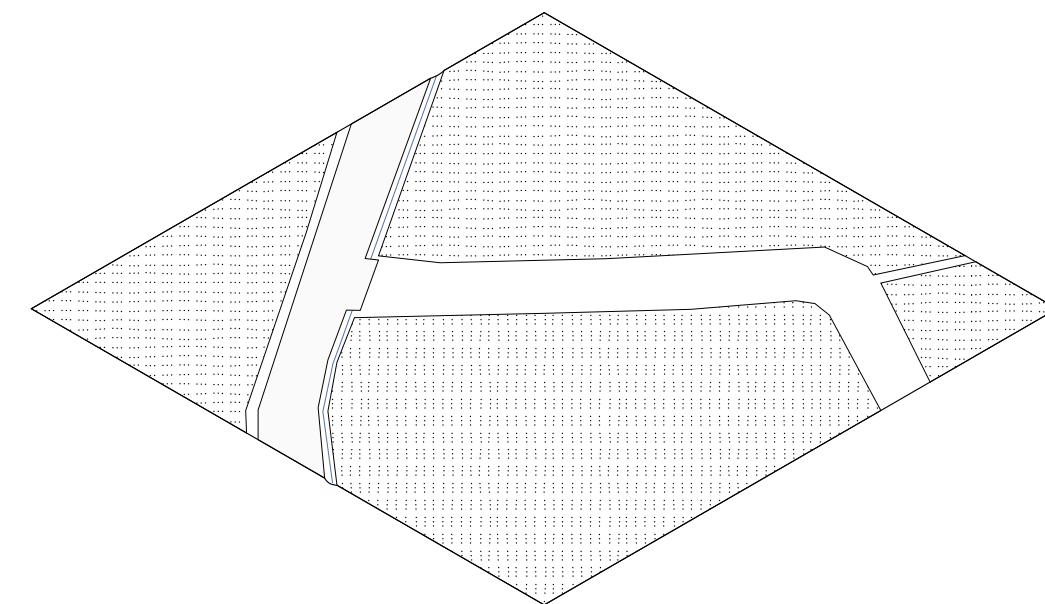


Zonas industriales sectorizadas

**Zona industrial sectorizada:**

Espacio consolidado sin construir en su gran mayoría. Predominan los solares preparados para levantar naves industriales y también se pueden ver algunos cortijos.

Actualmente sólo se utilizan los viales, relativamente grandes si se tiene en cuenta la ausencia de construcciones alrededor.



La Acequia Gorda a su paso por la Vega

**Zona agrícola:**

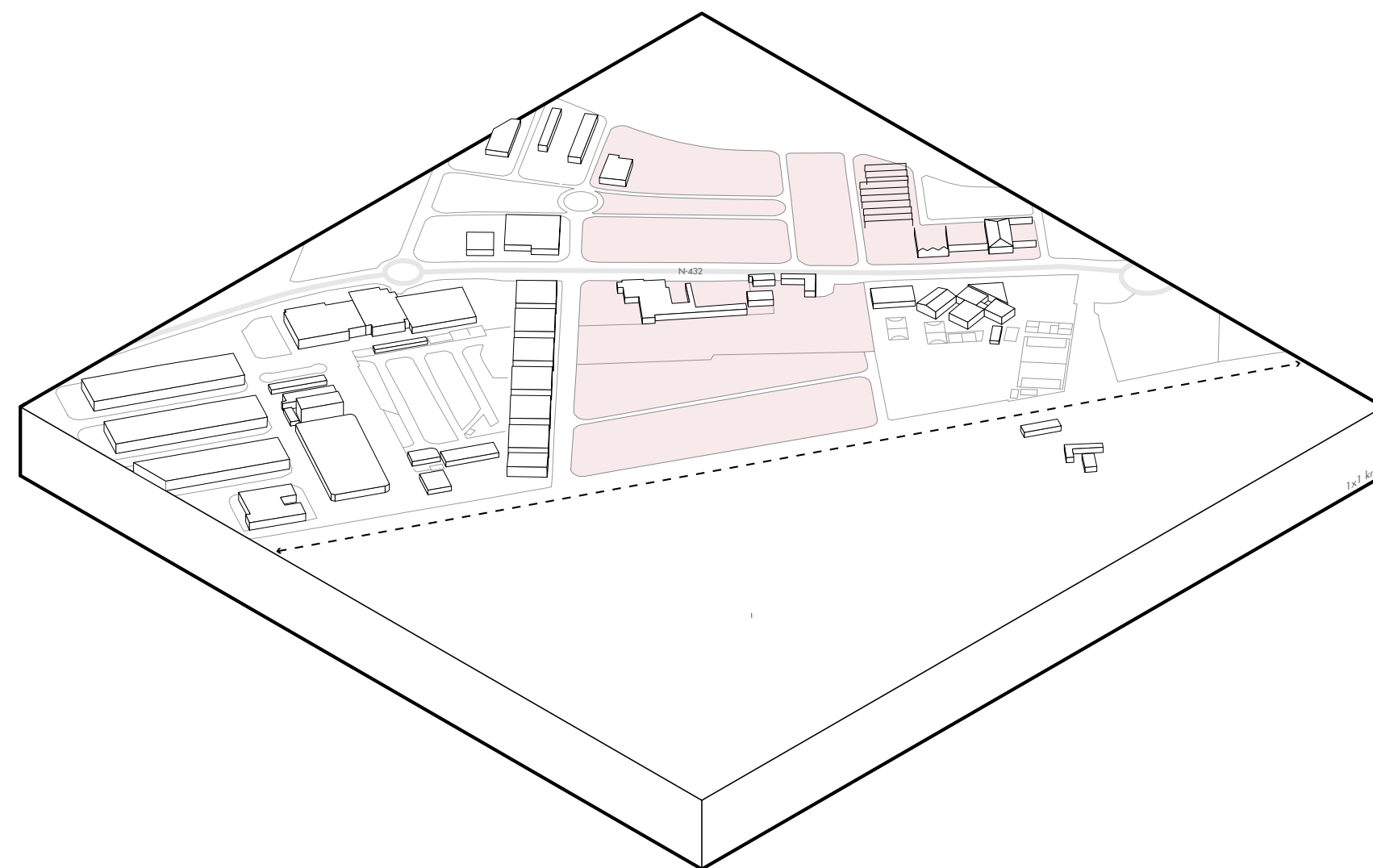
La Acequia Gorda discurre hasta Bobadilla surcando la Vega Central, donde baña distintas áreas agrícolas de mayor tamaño, conformando éstas el grueso del mayor fragmento de vega.

El objeto singular principal de este sector estudiado es la Fábrica de Nuestra Señora de las Angustias, que fue la tercera azucarera creada en la Vega de Granada (1888) y una de las once adquiridas y cerradas por la Sociedad General Azucarera a principios del siglo XX. Fue cerrada a principios de siglo XX por la SGAE y sus instalaciones se convirtieron en un centro de fermentación de tabaco en 1925. Sin embargo, no fue hasta 1942 cuando la planta empezó a ser productiva en términos industriales. Se habilitaron laboratorios, oficinas, patios, talleres, un local para museo, capilla, viviendas y despachos (Sánchez, 2009). Durante los primeros años de la década de 1940, el SNCFT determinó la redacción de un proyecto para construir viviendas protegidas para empleados y obreros en los terrenos anejos al recinto tabaquero emplazados en la barriada de Bobadilla. A partir de 1987, la fábrica pasó a depender de la Compañía Española de Tabaco en Rama, Sociedad Anónima (CETARSA), organismo recién creado para la adquisición y transformación de tabaco. Por entonces, llegó a tener una plantilla próxima a los seis mil trabajadores, sirviendo como soporte a un importante colectivo del sector agrario comarcal, al que compraba la materia prima de sus plantaciones tabaqueras.

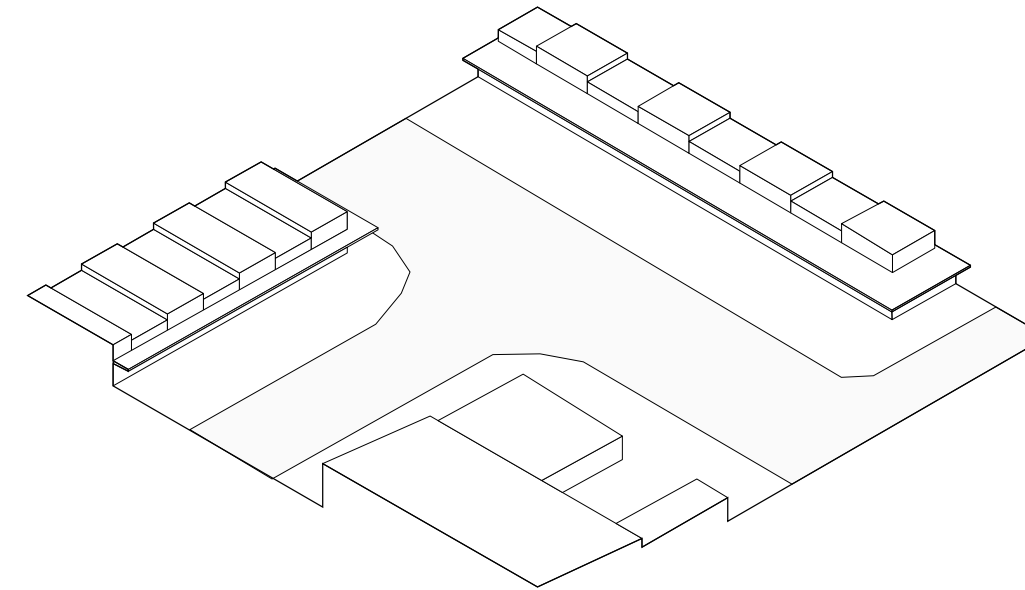
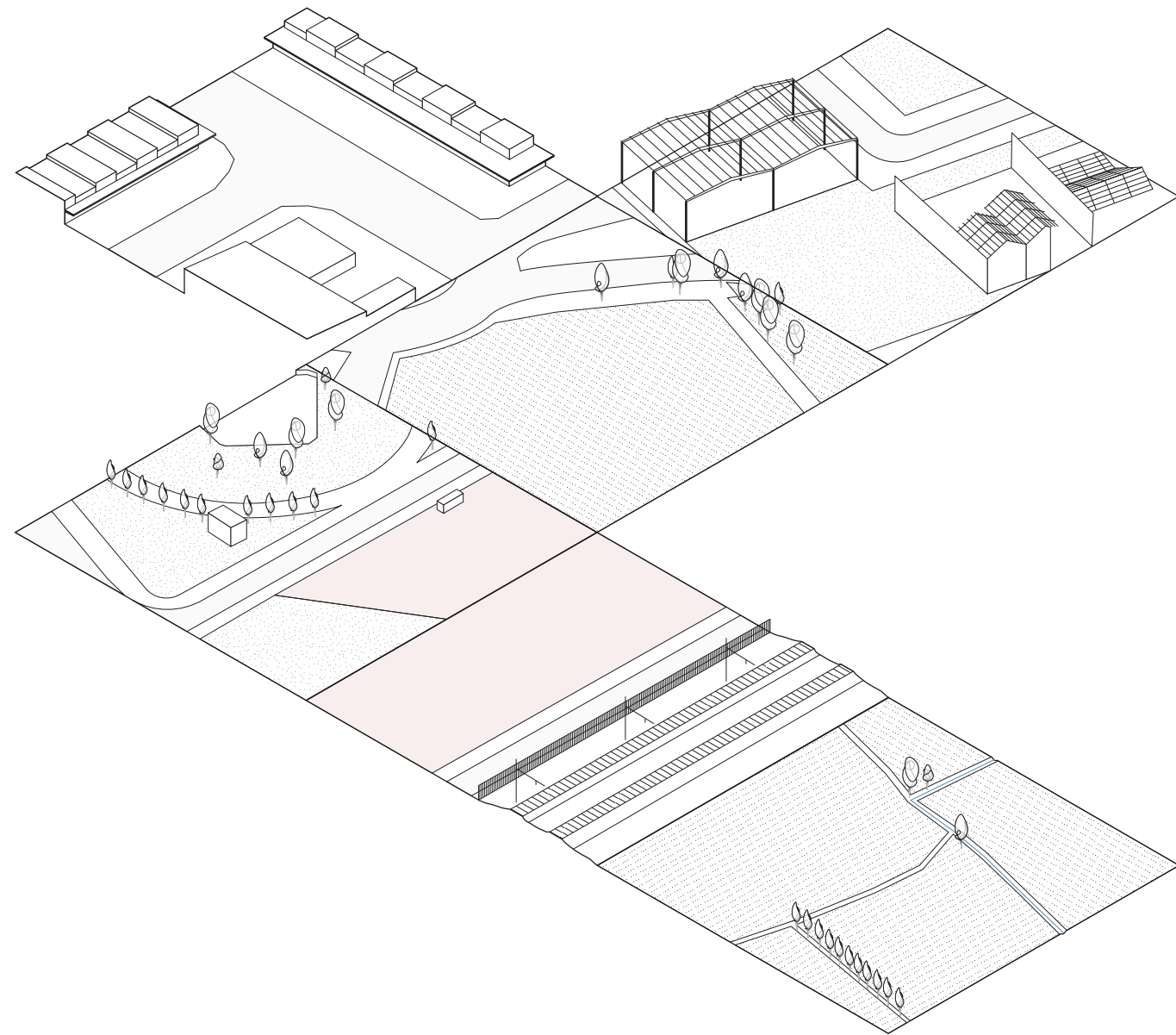
En marzo de 2002 la fábrica entró en crisis tras reestructurar el sector tabaquero nacional en favor de la comunidad de Extremadura. Finalmente la fábrica cerraría en 2003. El paso del tiempo ha afectado negativamente a la totalidad del conjunto industria, hasta el punto de ver demolida gran parte de las construcciones e incluso urbanizado y parcelado parte de su recinto original.

El recinto fabril hoy ha perdido casi todas sus conexiones con el espacio agrario. Se encuentra limítrofe con el Parque Industrial de Mercagranada, con un entorno ocupado por suelo y naves industriales. El único elemento visible del antiguo espacio agrario es la Acequia Gorda del Genil, que discurre al descubierto por el Camino de Enmedio, en la trasera norte de la fábrica. Los valores arquitectónicos del conjunto en este entorno evocan el pasado de una agroindustria presente en la comarca.

El Plan General de Ordenación Urbana de Granada aprobado en 2001 ha mantenido el uso industrial del solar donde estuvieron la Azucarera de Ntra. Señora de las Angustias y el Centro de Fermentación del Tabaco (luego Cetarsa). Con el desmantelamiento de la fábrica, se permitió la introducción de nuevos viales y espacios verdes. Los usos previstos por el Plan Parcial y Especial para los terrenos de Cetarsa son: industrial, para la zona de naves, y terciario, para las oficinas de la tabaquera. No obstante, dentro del Plan Especial del polígono industrial se plantea la posibilidad de introducir también usos terciarios pormenorizados como comercio vinculado a la actividad del parque, centro de exposición, venta y divulgación colectiva de productos y actividades, bares, restaurantes y alojamientos.



Volumetría de conjunto. Descripción general existente de Mercagranada, polígono industrial

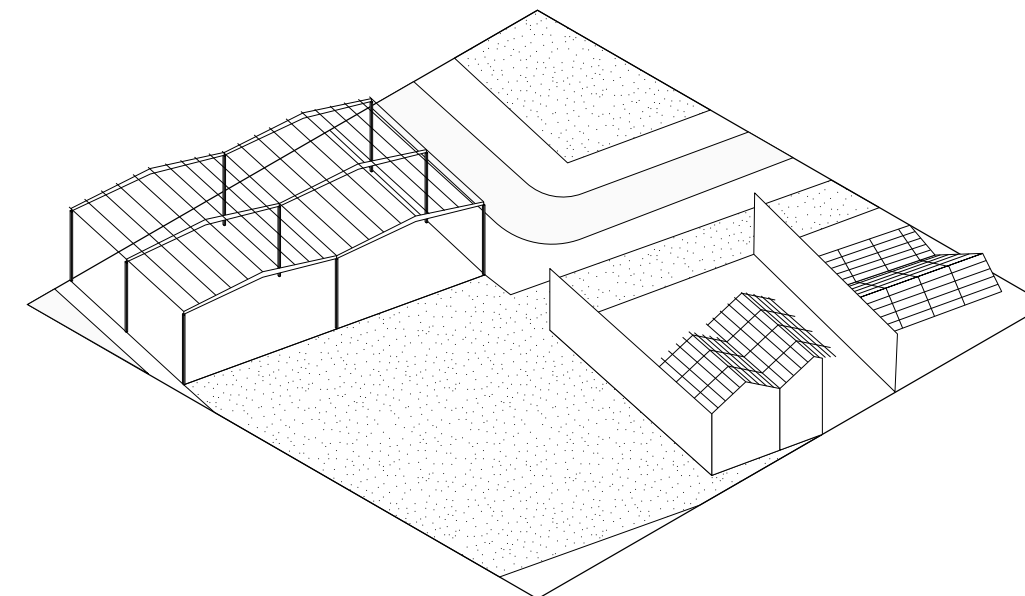


Aglomeración industrial Mercagranada. Tipo 1

**Tipo industrial I:**

Entorno construido a partir de naves industriales. Destacan las grandes dimensiones de los perfiles viarios, además de aparcamientos, donde los camiones cargan y descargan mercancía.

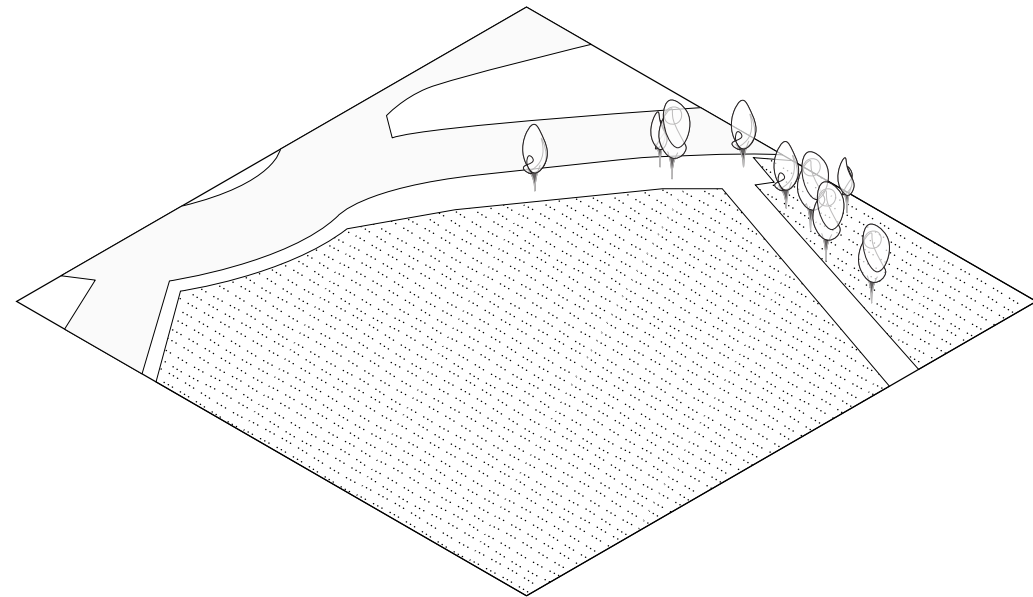
La cercanía a la N-432 favorece este tipo de tránsito alejado de las grandes vías metropolitanas.



Parte de las naves abandonadas de la azucarera

**Complejo industrial abandonado:**

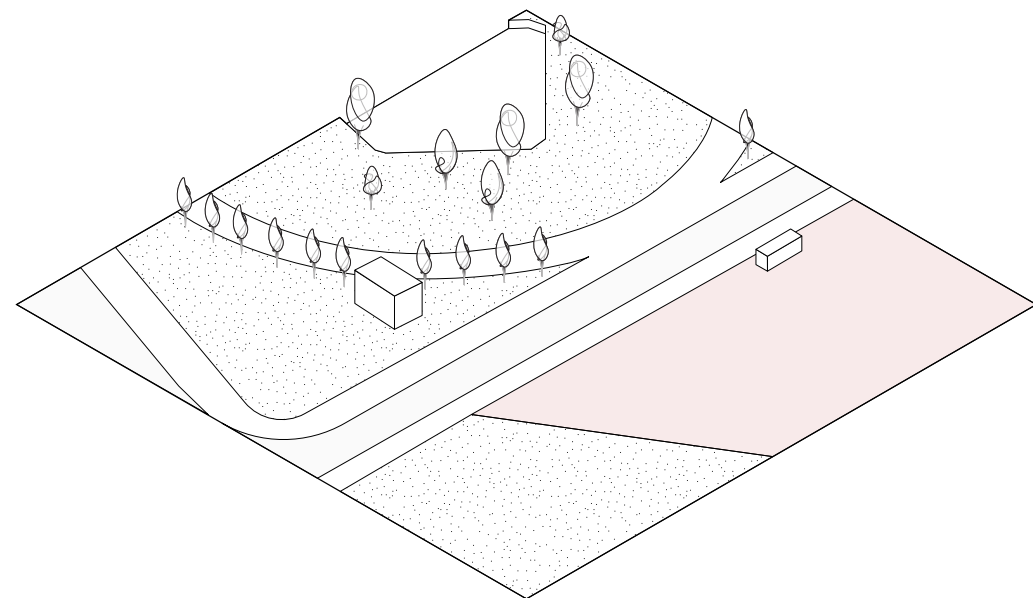
Dentro del espacio todavía por construir, se encuentra una gran parte de uso industrial que ya está sectorizada, entre ellas, destaca la fábrica abandonada de la Azucarera de las Angustias, cuyas oportunidades a nivel patrimonial y de usos son bastante amplias.



Periferia industrial

**Periferia industrial:**

Entorno no urbanizado comprendido entre la carretera nacional N-432 y la Primera Circunvalación de Granada. De momento de uso futuro por determinar y manteniendo su función agrícola.

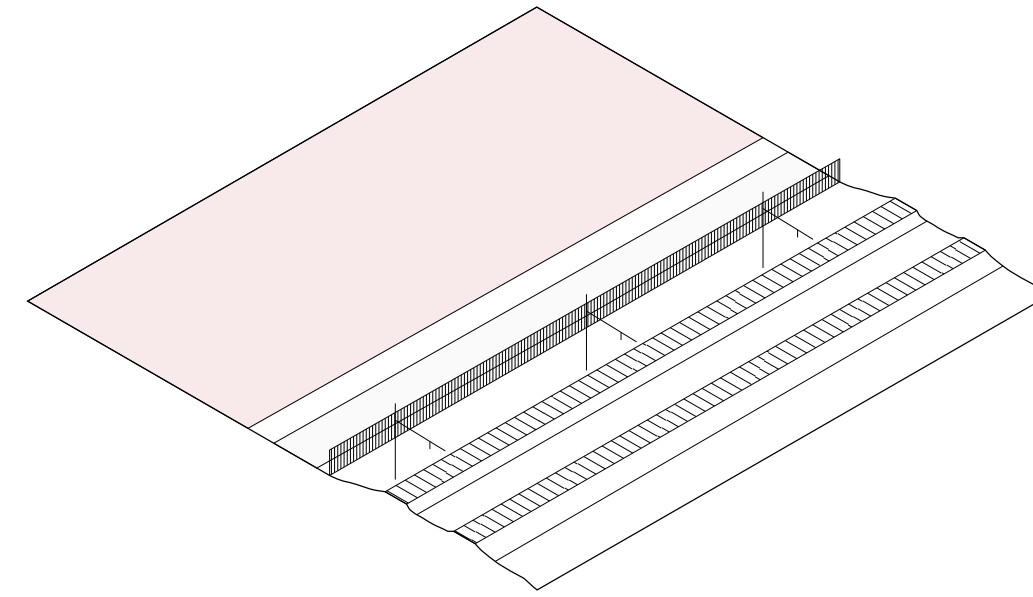


Usos alternativos dentro de la predominante industrial

**Zona industrial sectorizada:**

Dentro del área que ya se encuentra sectorizada encontramos este punto singular, de dos manzanas con usos temporales. La primera es un pequeño parque que se adosa al uso principal de la segunda manzana, multifuncional.

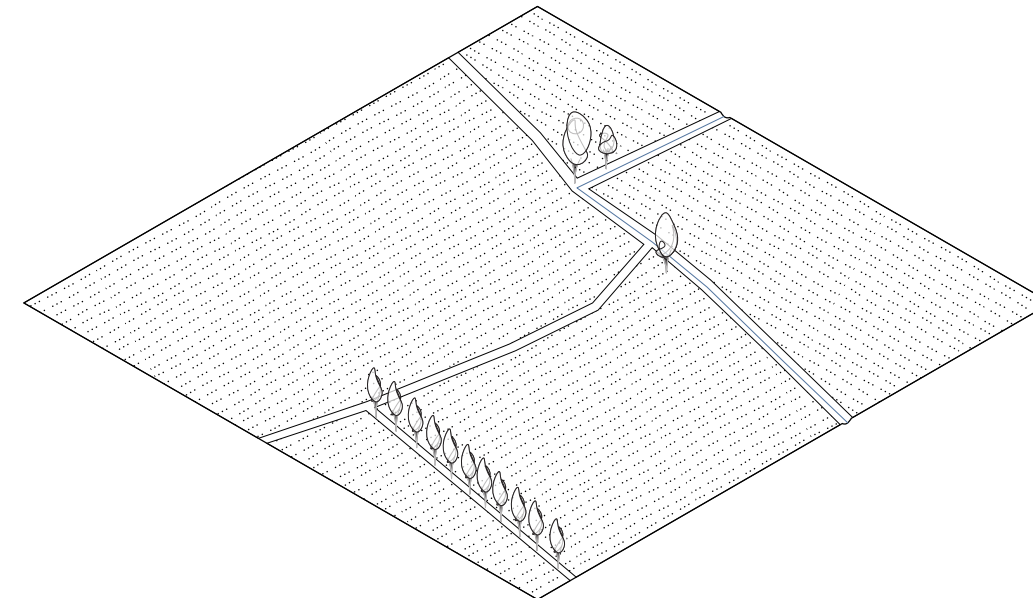
Esta manzana se utiliza principalmente para alojar diversos eventos musicales al aire libre como el Granada Sound.



Vías del ferrocarril

**Vías de ferrocarril:**

Este área multifuncional de la que previamente hablábamos se encuentra próxima a las vías del ferrocarril, sólomente separado por una pequeña carretera que comunica el perímetro industrial de Mercagranada con el resto.



Zona agrícola

**Zona agrícola:**

Campos agrícolas surcados por diversas acequias de importancia dentro del sistema general de la red hidráulica artificial de la Vega central. Predominan los campos de cereales como el trigo y la avena.

## ámbito de aplicación análisis localizado estrategias

Para este último apartado de este capítulo vamos a enumerar una serie de estrategias de intervención, y la alternativa proyectual que se deriva de ellas. Para ello, habrá que prestar especial atención a las necesidades de las personas, los usos a incluir y, por supuesto, al paisaje metropolitano.

Desde el principio de este trabajo, se busca provocar con la idea de ciudad abierta, que no se entienda como una entidad cerrada, o en este caso, como una suma de elementos cerrados en sí. La ciudad abierta y horizontal es propicia para el intercambio, para el movimiento, para habitarla. Los bordes urbanos pierden su condición de periferia y se convierten en nuevos centros de urbanidad, puesto que poseen el privilegio de estar en el punto de contacto entre aglomeraciones. La proposición que se hace desde este trabajo es la de vincular la ciudad al territorio, con el fin de habitarlo, no de mantenerse enclaustrado en el interior de los límites establecidos urbanos, sobreviviendo, se trata de vivir el espacio.

Tras el análisis tipológico, funcional y formal de algunos de los puntos más sugerentes de nuestro eje metropolitano de estudio ahora debemos proceder con el siguiente paso. Se trata de plantear una estrategia de intervención general, pero al mismo tiempo atenta a la casuística y singularidad de los distintos puntos donde se prevé elaborar cualquier propuesta.

Estos principios generales van a defender las oportunidades de cada uno de los espacios, al mismo tiempo que potencian sus posibilidades en un futuro desarrollo. Este eje de estudio no deja de ser un corredor metropolitano que agrupa diferentes modelos de movilidad, usos y paisajes, será a través del trabajo de su transversalidad como conseguiremos proponer un modelo ciudad-territorio que optimice sus posibilidades. Vamos a realizarlo a través del uso de proyectos urbanos de referencia y de volumetrías esquemáticas que recogen las variables funcionales abstractas de lo anteriormente analizado.

- Protección de los ecosistemas naturales y bienes de interés cultural.
- Desarrollo sostenible de la aglomeración urbana en el entorno natural.
- Aprovechar la fuerza social y urbana de la red vertebradora de espacios públicos.
- Promover la regeneración, rehabilitación y renovación de los tejidos urbanos existentes.
- Potenciar la cohesión social y participación ciudadana en la toma de decisiones.
- Proponer un modelo de movilidad sostenible, basado en la proximidad y en los desplazamientos peatonales.
- Mejorar la eficiencia del metabolismo urbano, minimizar el consumo de recursos y la producción de residuos.

Para ello vamos a diferenciar entre tres procedimientos estratégicos: espacios naturales, ejes cívicos y tramas productivas.



Vista de Sierra Nevada a través de un secadero de tabaco. Fuente Marina Abad

*“Es normal preguntarse por qué existen normas para repartir mercancía o abrir mercados y no estén regulados, ni debatidos, los derechos como poder beber agua gratuita en el espacio público, divertirse sin correr riesgos o siestear en un banco. Nuestra normativa permite dejar los vehículos aparcados en las calles, pero no los sofás o los juguetes. Es decir, damos por hecho que el espacio reservado al coche es una prioridad para las urbes.”*

Izaskun Chinchilla. “La ciudad de los cuidados”



## Espacios naturales

Este tipo de estrategia engloba actuaciones en espacios verdes y de condición natural. El objetivo principal es trabajar en la transición entre estos espacios naturales y otro tipo de tejidos. Esta transición tiene una importantísima componente paisajística, al mismo tiempo que atiende factores de productividad, cercanía y ocio, más propios de la relación con la habitabilidad que se le intenta otorgar al espacio urbano adyacente. Es decir, la reordenación de estos espacios naturales va a contribuir de manera positiva a la hora de entender la vida humana en la ciudad.

Es de sobra conocido que las ciudades tienden a extenderse (Batllé, 2012), por eso hay que encontrar los espacios intersticiales entre municipios y tipos de tejidos, donde abundan estos puntos de oportunidad. Con el fin de contribuir a mejorar la relación peatonal entre municipios y la capital, una proposición de ciudad biofílica, saludable, con menos contaminación y siempre accesible. La posibilidad de dotar a la red urbana de una serie de conexiones peatonales, ajenas a la velocidad del vehículo motorizado es una premisa desde el principio, resolviendo una apuesta por la movilidad blanda y los itinerarios culturales que se ligan con el sistema de espacios libres metropolitano.

Para ello, como veremos más adelante, es importante que esta red de movilidad una y fomente relaciones y no se limite a existir. De esta manera, se hace vital la introducción en el sistema útil, sobre todo en términos de aprovechamiento humano, aunque sea como espacio libre urbano, secaderos de tabaco o instalaciones azucareras abandonados, que se puedan mostrar al público. El hecho de relacionar los recorridos a pie con elementos de interés cultural y patrimonial y con espacios de interés paisajístico es el que hará que funcione como alternativa de ocio urbana, al mismo tiempo que actúa como catalizador de comunidades y contribuye al crecimiento de la oferta interior metropolitana.



Recuperación del espacio fluvial del río Llobregat. Fuente Batllé i Roig arquitectos

*“El desarrollo de la propuesta radica en entender el río desde dos puntos de vista que se complementan totalmente: el río como un ente vivo y cambiante, lleno de vida y espacio natural con su propia dinámica y funcionamiento. Y el río como un espacio verde y de ocio periurbano, que sea un lugar de disfrute para los ciudadanos, respetando el medio donde se encuentra.”*

*Enric Batllé. “Recuperación del espacio fluvial del río Llobregat”*

**Reintroducir elementos de potencial ecológico para la comunidad:**

Sin desvincular la Vega de su uso productivo, pero recuperando la diversidad de antaño. Reincorporando especies como viñas, almendros e higueras que cada vez se ven menos, en contraposición a todo tipo de cereales, como el trigo, cebada o avena, que cada vez abundan más.

**Introducir nuevos espacios de recreo:**

Aportar en zonas libres equipamientos y nuevos usos que permitan a la gente desarrollar diferentes actividades de ocio, ejercicio o de carácter cultural.

**Producir una infraestructura verde de fuerza:**

Estructura de espacios verdes conectada para personas y también especies animales, que se apoye en una red de caminos que permita la movilidad blanda.

**Decentralizar el sistema de gestión de agua:**

Construcciones repartidas que permitan gestionar la recogida de agua y procesarla para que complemente el riego de espacios públicos.

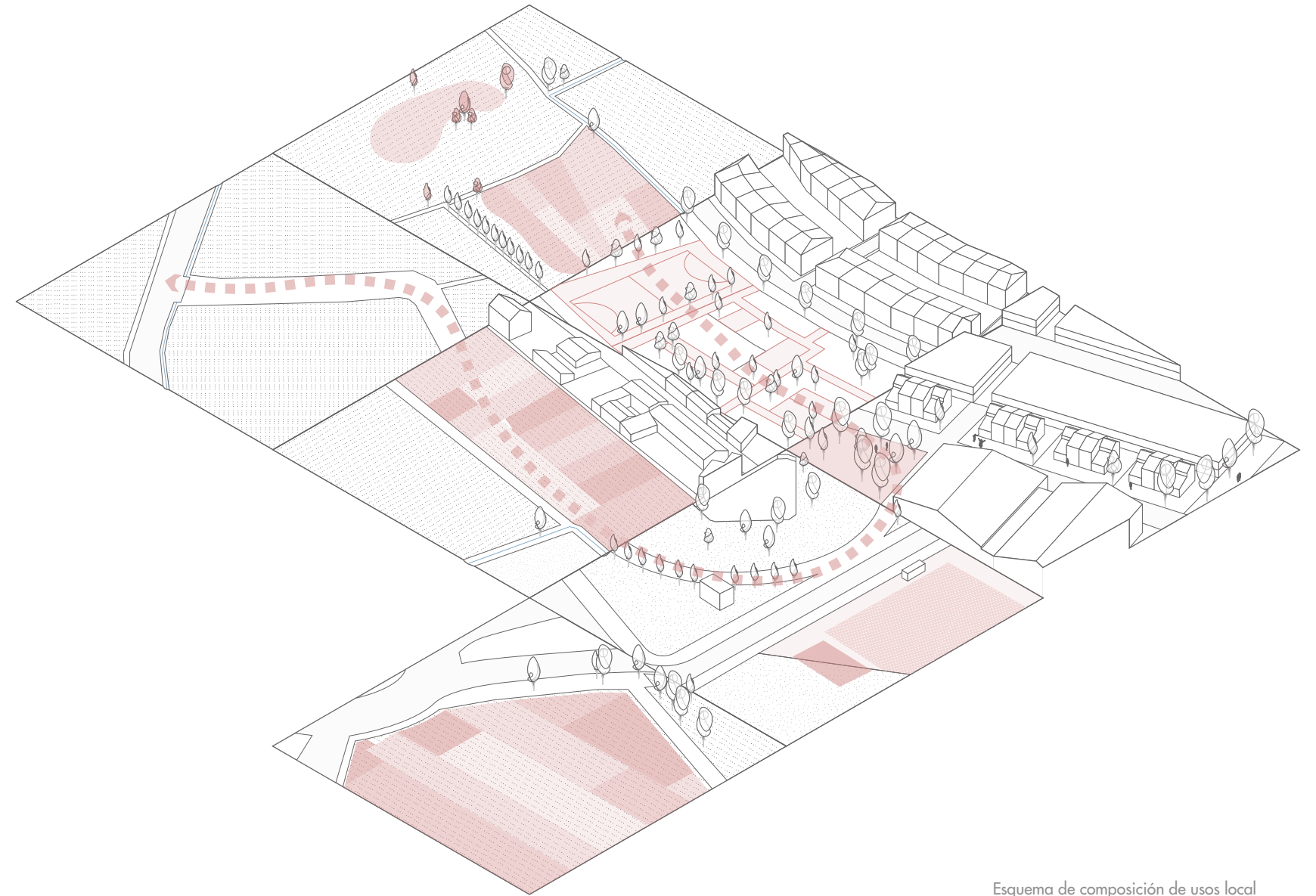
**Incluir zonas productivas agrícolas gestionadas por la comunidad:**

Campos de cultivo o huertos urbanos que pueden ser controlados por residentes y de uso propio o para comercio local y de proximidad

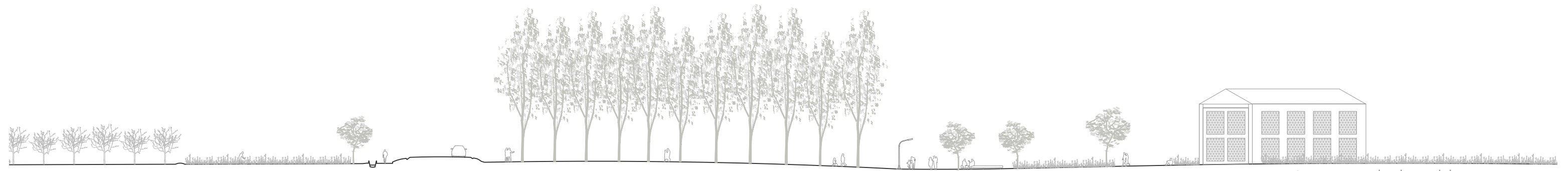
**Realzar el valor del patrimonio cultural y paisajístico:**

Incorporación de estas áreas a un sistema de ocio mediante la proposición de actividades y eventos que las hagan partícipes, retomando una narrativa que recoja su valor cultural e histórico.

Condiciones de actuación



Esquema de composición de usos local



Sección transversal explicativa de la transición paisajística

## Ejes cívicos

Este punto estratégico está principalmente basado sobre y alrededor de los espacios públicos urbanos. El objetivo fundamental es el de conseguir correlación espacial y una urbanidad de calidad, generando áreas de coherencia urbanística. A través de la idea de proporcionar continuidad es como se suele afrontar este reto. Se introducen especies vegetales en los espacios públicos, aportando una noción de red verde; y se ubican actividades de interés público cercanas y relacionadas con la función de las plantas bajas de los edificios, devolviendo así el interés de la población a habitar la calle.

Al conectar mediante un sistema de continuos espacios públicos que favorecen la interacción humana con el entorno, la ciudad teje su trama y se ve mejorada la peatonalidad. No obstante, es importante reforzar este dinamismo de a pie con una importante infraestructura de transporte público o de métodos de transporte alternativos, como la bicicleta o el patinete eléctrico. El hecho de proponer actividades en las zonas de conexión de movilidad potencia la idea de sostenibilidad que surge de la estrategia.

Desarrollando la actividad en torno a ejes y avenidas con especial atracción urbana se generan centralidades locales que servirán de estímulo, mejorando las condiciones de habitabilidad del área en cuestión. También será interesante estudiar el grado de esponjamiento de ciertos tejidos urbanos, la variedad de densidad según la tipología edificada y algunos otros aspectos que afectan directamente las características de la zona analizada.



Remodelación de la estación de metro Norreport. Fuente Cobe architects

*“Norreport Station solía ser un lugar caótico, una isla rodeada de tráfico y aislada del resto de la ciudad, un nudo urbano donde los peatones tenían que esperar pacientemente a que los vehículos pasaran. Ahora funciona como una gran plaza pública, donde los peatones han reclamado su prioridad y los vehículos han de tomar otras rutas.”*

*Dan Stubbergaard. “Public infrastructure is public space”*

**Aumentar la densidad residencial:**

Construcción de nuevos conjuntos residenciales en suelos reservados para ello, además del crecimiento del tejido ya existente, aumentando la intensidad del día a día del lugar.

**Introducir nuevos usos en las plantas bajas que interactúen con el espacio público:**

Serie de usos que establezcan una relación de cercanía y proximidad entre edificios y espacio público, principalmente a través de la cota pública, proporcionando un enriquecimiento de la actividad urbana.

**Proporcionar continuidad y calidad espacial:**

Asegurar el mayor grado de continuidad que se pueda percibir desde el punto de vista del peatón. Trabajar con las diferentes superficies del espacio público, terminaciones y pavimentos de plazas y calles.

**Incorporar nuevas tipologías de vivienda:**

Explotar las oportunidades dadas por el aumento de la población y proponer sistemas alternativos de organización familiar o zonas comunes.

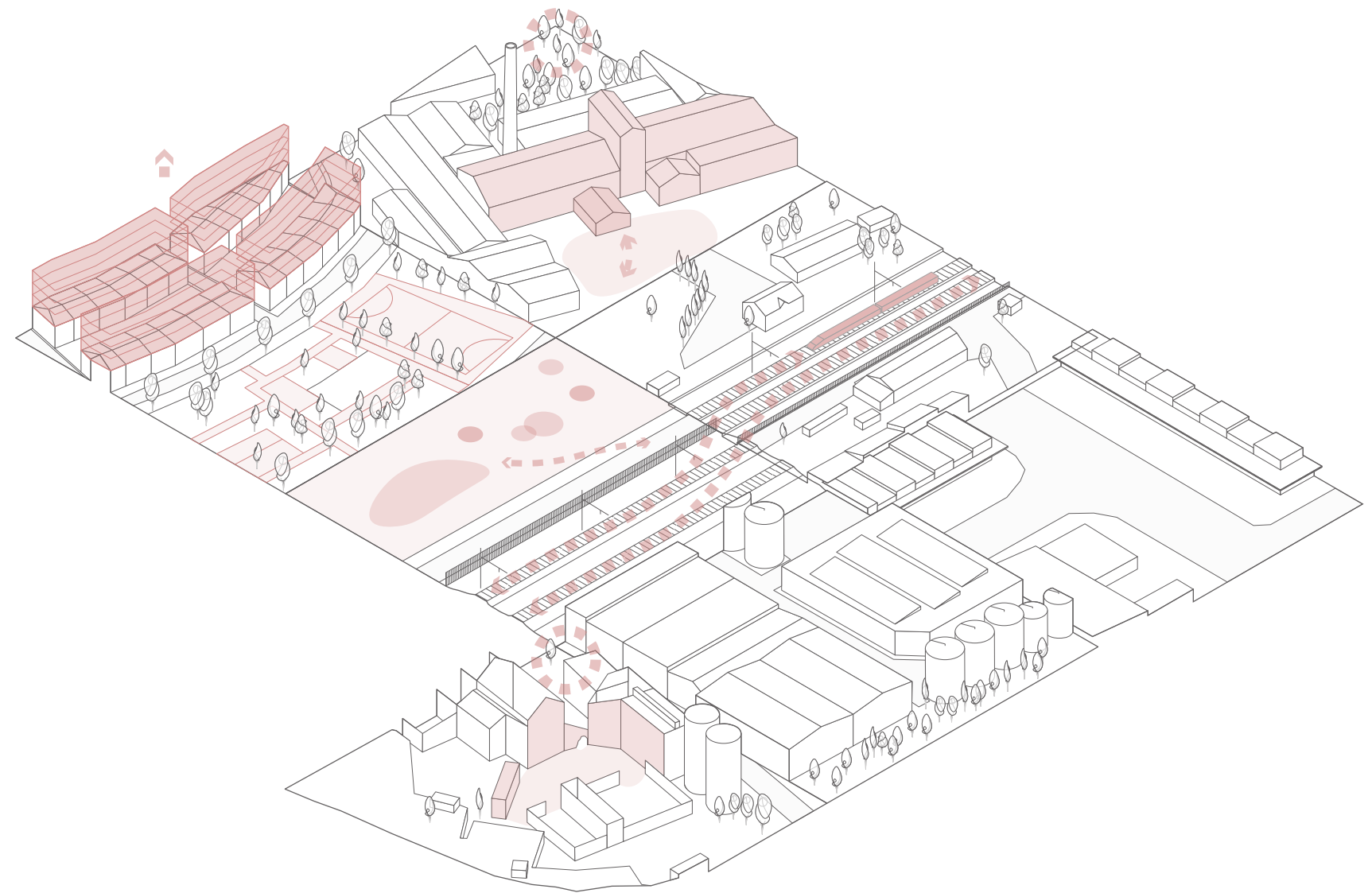
**Mejorar la conectividad urbana del área mediante el transporte público activo:**

Conectar el lugar de centralidad urbana con el resto de la ciudad a través del transporte público y de la creación de una red de movilidad blanda.

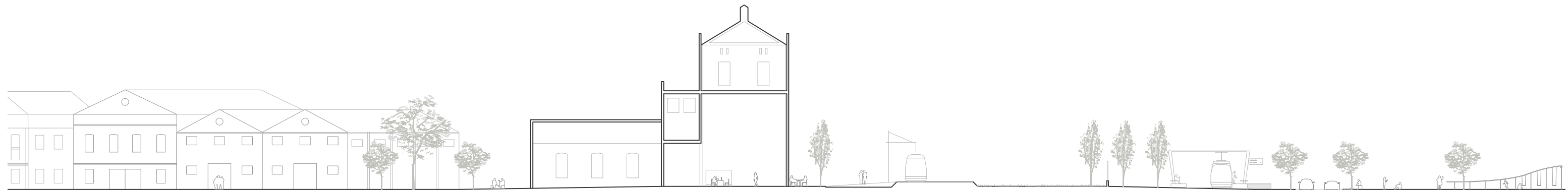
**Realzar el valor del patrimonio cultural y paisajístico:**

La singularidad urbana, de aquellos espacios y actividades características del lugar en cuestión, debe recogerse mediante narrativas que se reflejen en los procesos constructivos de la zona.

Condiciones de actuación



Esquema de composición de usos local



Sección transversal explicativa de la transición paisajística

## Tramas productivas

En este apartado trata sobre todo de áreas industriales. El objetivo primordial es el de renovar el trazado industrial, a través de la introducción de otros usos productivos u otros usos generales que aumenten la permeabilidad de un área que suele ser percibida como hostil y aislada. La introducción de nuevas maneras de producir permite repensar el rol de la productividad en entornos urbanos, dentro del contexto y las implicaciones que se pueden considerar en cuanto a eficiencia energética, valores de producción agrícola... Es decir, se entiende que esta estrategia conlleva la implantación de un sistema simbiótico entre la totalidad del área urbana y el apoyo productivo.

Es así como se “abre” un tipo de espacios que hasta ahora siempre ha permanecido herméticamente cerrado. Gracias a la introducción de actividades de economía circular, nuevos usos e interrelaciones entre los usos existentes, se puede provocar la renovación de gran parte del tejido, que en numerosas ocasiones carece de calidad urbana. La ocasión de regenerar este tejido industrial en estado de abandono permite que no se tenga que partir desde una *tabula rasa*, sino que se cuenta con una base construida que es singular y que caracteriza en parte a la Vega granadina.

También es importante considerar la transición entre los tejidos residencial e industrial, favorecer haciéndola no tan dura, permitiendo un mayor grado de relación entre ambos. Para ello, es vital encontrar elementos de urbanidad que aplicar en el área, reduciendo la hostilidad estética de la gran mayoría de polígonos industriales que hoy en día vemos en el área metropolitana. Además, la transición a través de una infraestructura verde o una red verde que acerque de manera suave la futura centralidad a su entorno agrícola.



Readaptación para viviendas en la antigua fábrica Fabra i Coats. Fuente Roldán + Berengué

**Introducir variantes productivas de economía circular:**

Nuevos usos que añaden valor conforme se desarrollan los procesos de producción, alargando la vida de los recursos. Incorporación de variantes de talleres de trabajo, *workshops*, que aporten a la comunidad garantías.

**Mejorar la conectividad metropolitana del área:**

Diseño más eficiente de la infraestructura rodada que permite acceder al área. Convertir la centralidad urbana en un punto de convergencia dinámico.

**Añadir diversidad de usos localizada:**

Nuevos usos además del productivo que pueden romper las barreras mentales creadas entre la distinción de tejidos residenciales o verdes y aquellos industriales. La aplicación de estos nuevos usos debe reforzar la característica ajena a la industrial de manera formal.

**Aumentar la permeabilidad urbana local:**

Nuevas aperturas en el tejido industrial que permitan aparecer a las calles, compensando el gran tamaño de algunos bloques existentes.

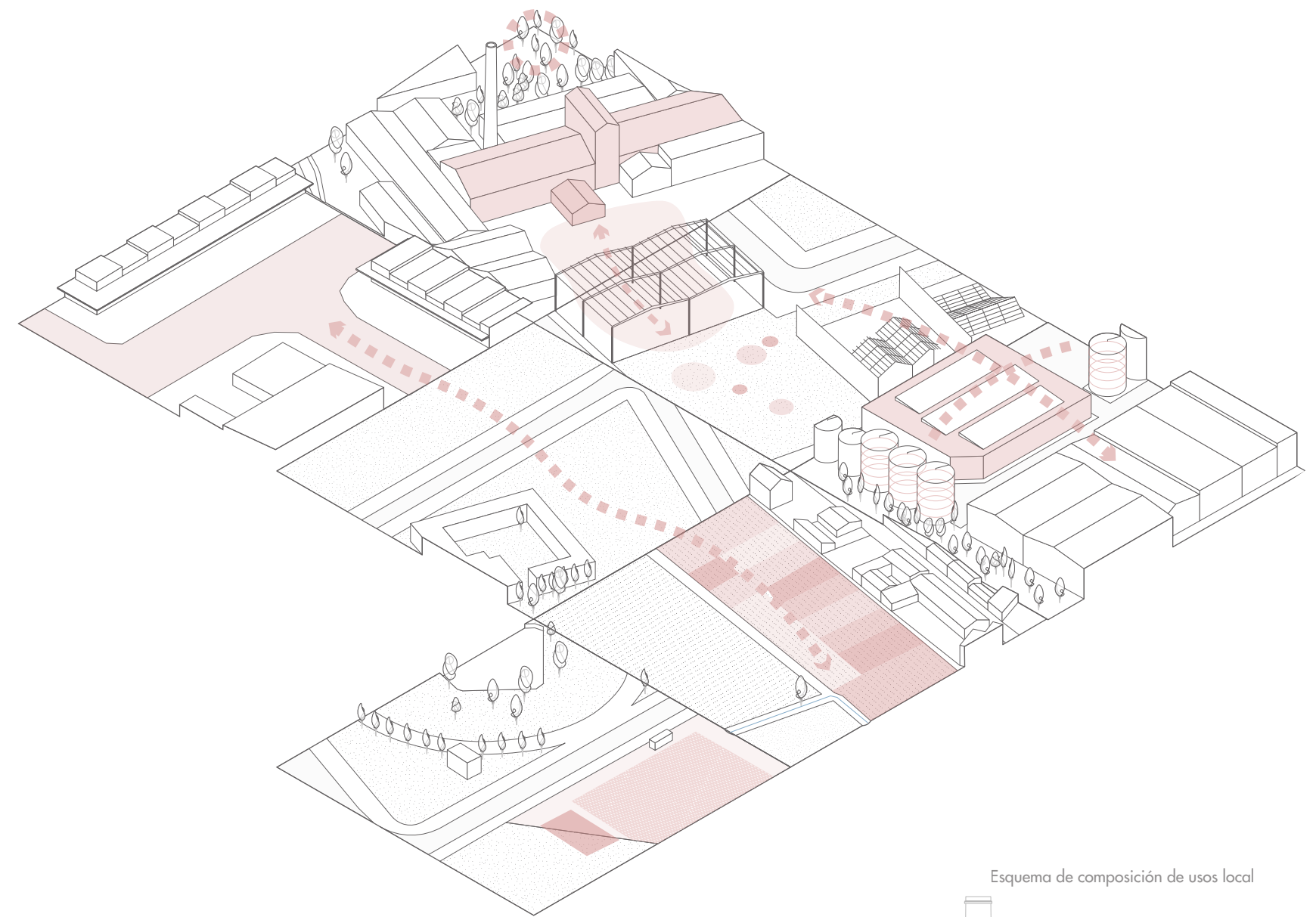
**Potenciar la productividad local:**

Reducir la huella de carbono y favorecer la producción de empresas pequeñas y medianas, integradas en un complejo industrial mayor. Permitir a estas pymes trabajar restringiendo el funcionamiento de grandes empresas que pudieran acaparar la producción.

**Realzar el valor del patrimonio cultural y paisajístico:**

La singularidad urbana, de aquellos espacios y actividades características del lugar en cuestión, debe recogerse mediante narrativas que se reflejen en los procesos constructivos de la zona.

Condiciones de actuación



Esquema de composición de usos local



Sección transversal explicativa de la transición paisajística

## 8. conclusiones



Silla escolar en un secadero de tabaco. Fuente *Marina Abad*

El objetivo general del trabajo es el de analizar y ser capaz de plasmar una realidad urbana que se lleva dejando notar en Granada y el resto del área metropolitana algún tiempo. El modelo de desarrollo se ha visto desbordado por la realidad, que es que el núcleo capital de la ciudad está a punto de colmatar el espacio reservado para la misma en el interior de la primera circunvalación, sin todavía tener claro sus posibilidades reales en el exterior. Por mucho que la relación entre ciudad y municipios colindantes sobre el plano sea de proximidad, la realidad muestra una versión diferente.

Las distintas propuestas de carácter metropolitano de parte de los organismos gubernamentales muestran el interés en revertir la situación compleja que ha dejado el modelo de ordenación actual. La solución directa, aunque hablemos de territorio y de una gran escala, no siempre requiere de una gran dimensión, y en ocasiones es más interesante el decantarse por centrarse en intervenciones de diferente escala y complejidad que generen un tejido donde pueda apoyarse el ya existente.

A lo largo del desarrollo del trabajo hemos hablado de puertas metropolitanas, líneas de movilidad interurbana y de bordes metropolitanos, poniendo el punto de mira en esos no-lugares, en los límites urbanos. Es aquí donde se muestra el respeto y el gran ejemplo que ha supuesto la interpretación y estudio del Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Barcelona para conseguir aportar una experiencia adicional al mismo. Granada, hasta ahora, ha contribuido poco a la evolución de la movilidad blanda y en un proyecto ambicioso de integración metropolitana una ciudad no puede depender únicamente de la capacidad de su infraestructura rodada. La población es cada vez más consciente de este hecho, y por ello reclaman alternativas seguras y reales de conexiones no motorizadas.

La verdad es que el territorio de Granada presenta una imagen de valor patrimonial con un valor incalculable. La red de acequias, ríos y arroyos que se adueña del trazado de la Vega, antiguos caminos y veredas, la evolución de las industrias del tabaco y el azúcar mediante la construcción de edificios singulares. El hecho de que las relaciones principales que se han propuesto en los últimos años entre estos elementos de interés cultural y la población residente en el área metropolitana dependan en su mayoría del desplazamiento mediante transporte motorizado expone las carencias del sistema de organización. Es por ello, que desde este trabajo, hemos intentado aportar un pensamiento de innovación en la ordenación del territorio y en la manera de habitar el mismo.

Esta condición humana que es la de habitar incluye esa demanda de espacios para el ocio o el deporte, accesibles y vinculados al mismo tiempo a naturaleza y a ciudad. El dinamismo de peatones entre ambas es algo que se verá altamente potenciado a través de las mejoras en estos corredores metropolitanos, introduciendo la variable también de la movilidad lenta. Cada vez la demanda es mayor por parte de la población y por tanto, la oferta debe ajustarse en proporción, recuperando así elementos de importancia patrimonial que existen en el territorio granadino.

Este trabajo no pretende solucionar los problemas existentes, puesto que sería necesaria la participación y el diálogo con la población, técnicos especializados en distintas materias, además de posibles futuros usuarios. De hecho, expertos en otros ámbitos ya han intentado corregir algunas de las problemáticas vigentes mediante la elaboración de planes especiales o propulsando iniciativas urbanas de distinta índole, pero la falta de cooperación entre las administraciones locales no ha colaborado a que salieran adelante.

En cambio, desde el principio, se ha planteado desde un punto de vista de estudio y proposición donde se aprecian saltos de escala que eran poco comunes en otros planes anteriores. Desde la escala territorial, pasando por la urbanística, hasta llegar a la arquitectónica. Tomando como referencias a los mejores teóricos europeos y a muchos proyectos que ya se elaboran sobre nuestras ciudades bajo el lema de resiliencia. En este mosaico de elementos aparentemente independientes se genera un tejido complejo, aquel que podría permitirnos entender un futuro metropolitano donde se vean corregidos los errores cometidos otrora y se pueda habitar el territorio.



# 9. referencias y bibliografía

## **bibliografía y artículos** **páginas web - créditos de imágenes**

ÁBALOS, Iñaki (2017): *Arquitectura para los que buscan el conocimiento*. Conferencia inaugural del curso académico

BATLLÉ, Enric (2001): *El jardín de la metrópoli*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona

CABRERA MANZANO, David (2010): *Metrópolis Abierta*. Proyecto investigador

DE SOLÀ-MORALES, Manuel (2009): Conferencia inicial de la ETSAB, año Cerdà

DE SOLÀ-MORALES, Manuel (2008): *Un campo de cosas urbanas*. Conferencia inaugural de la ETSA de San Sebastián.

FORMAN, Richard T.T. (2012): *Corredores verdes ecológicos en Paisea 030*.

GALINDO, Julián y GIOCOLI, Annalisa (2013): *Los bordes de la ciudad metropolitana: Apuntes para repensar la ciudad*. Grup de Recerca en Urbanisme. UPC. Barcelona

GEHL, Jan (1971): *La humanización del espacio público*. Barcelona, Reverté.

GÓMEZ ORDÓÑEZ, J.L. (2000): *La ciudad necesita de todos nuestros cuidados*. Discurso de apertura de la Universidad de Granada, curso 1999-2000.

HERREROS, Juan (2021): *Vivir juntos*. Artículo en la revista El País Semanal

HOWARD, Ebenezer (1898): *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*. Swan Sonnenschein & Co. Londres

LYNCH, Kevin (1985): *La buena forma de la ciudad*. Ed. GG. Barcelona.  
(1960). *La imagen de la ciudad*. Ed. GG. Barcelona, 1985.

MARIÑO BERMÚDEZ, Mariño (2019): *Avance del Pla Director Direcció de Serveis d'Urbanisme Barcelona*, Barcelona Regional

OLMSTED, Frederick L. (1870): *Public parks and the enlargement of Towns*, American Social Science Association Address, Boston.

SALMERÓN ESCOBAR, Pedro (2016): *Estudio del paisaje de la industria azucarera de la vega de Granada*. Instituto del Patrimonio Cultural de España

SECCHI, Bernardo y VIGANÒ, Paola (2012). *La Ville Porouse. Un Project pour le Grand Paris et la métropole del`après-Kyoto*. Paris: Metis Presses

SECCHI, Bernardo y VIGANÒ, Paola (2013): *Le Grand Paris une ville poreuse et une métropole horizontale*, Atelier International du Grand Paris, París.

SENNETT, Richard (2019): *La ciudad abierta* en revista Pensamiento Urbano.

SIEVERTS, Thomas (2015): *Paisajes intermedios: una interpretación del "zwischenstadt"*, Promotora Cultural Malagueña, Granada.

VALENTINI, Antonela (2005): *Progettare paesaggi di limite*. Tesis doctoral. Università de Firenze

VENTURI, Robert (1966): *Complejidad y contradicción en la arquitectura*, Gustavo Gili.

VIGANÒ, Paola et Alt. (ed.) (2018). *The Horizontal Metropolis. Between Urbanism and Urbanization*. Lausanne: Springer.

VV.AA. (2010): *Plan director de caminos naturales en la vega de Granada*, Área de obras, servicios y desarrollo de la Delegación de medio ambiente, Granada.

VV.AA. (2015): *Plan especial de la Vega de Granada*, Consejería de medio ambiente y ordenación del territorio, Granada.

VV.AA. (2012): *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada*, Área de movilidad del Ayuntamiento de Granada. De consulta pública en [www.movilidadgranada.com](http://www.movilidadgranada.com)

ZURITA, Eduardo (2016): *Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario de interés cultural. La vega de Granada*, Tesis, Universidad de Granada.

## **bibliografía y artículos**

### **páginas web - créditos de imágenes**

#### **Imágenes:**

Diagrama policéntrico de ciudades jardín: cortesía de Benoît Moritz

Diagrama descentralizador de Londres, Plano de Patrick Abercrombie: cortesía de Benoît Moritz

Duna en frente edificado, De Panne, BE: elaboración propia

Plano de la Vega de Granada, Francisco Fernández Navarrete: cortesía de David Cabrera Manzano

Plano de Granada y sus alrededores, Dalmau: cortesía de David Cabrera Manzano

Plan director de caminos naturales de la Vega de Granada: cortesía de David Cabrera Manzano

Plan especial de la Vega de Granada: cortesía de David Cabrera Manzano

Nuevas aproximaciones a un paisaje agrario cultural: cortesía de David Cabrera Manzano

Esquemas generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada: cortesía de David Cabrera Manzano

Emplazamiento de pueblos de Granada, Joaquín Bosque Maurel: cortesía de David Cabrera Manzano

#### **Web:**

Grabado de Gustave Doré: <https://destinoinfinito.com>

Casa colmena en Hong Kong: <https://kasacoast.blogspot.com>

Unidad de vdecindad: cortesía de Benoît Moritz

Broadacre city: cortesía de Benoît Moritz

Amberes masterplan: <https://www.overdering.be/overzichtskaart/>

Corredores fluviales de Forman: <https://www.paisea.com/wp-content/uploads/PAISEA-30ART-1.pdf>

Recuperación del espacio fluvial del río Llobregat: <https://www.batlleiroig.com/landscape/recuperacio-de-lespai-fluvial-del-riu-lobregat>

Remodelación de la estación de metro de Norreport: <https://www.cobe.dk/place/norreport-station>

Readaptación para viviendas en la antigua fábrica Fabra i Coats: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/950479/46-viviendas-en-antigua-fabrica-fabra-and-coats>

