

LA CALLE BARRIO,

UN CONTENEDOR DE OPORTUNIDADES.
Un retrato del Zaidín desde la avenida de Dílar

Alejandro Sanjuan Ortuño
Trabajo Fin de Grado
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
Tutor: Juan Luis Rivas Navarro



LA CALLE BARRIO,
UN CONTENEDOR DE OPORTUNIDADES.
Un retrato del Zaidín desde la avenida de Dílar

Alejandro Sanjuan Ortuño
Trabajo Fin de Grado
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada
Tutor: Juan Luis Rivas Navarro

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN (9-15)

- 1.1 Resumen/Abstract (9)
- 1.2 Introducción (11)
- 1.3 Objetivos (12)
- 1.4 Metodología (13)

2. LA CALLE BARRIO (17-29)

2.1 ANTECEDENTES, entre la “calle ciudad” y la “calle de la carretera” (18)

2.2 EL BARRIO, conglomerado de materiales urbanos (19-24)

- 2.2.1 El barrio como coyuntura para el “proyecto urbano” (19)
- 2.2.2 Una definición de definiciones de barrio (20)
- 2.2.3 Materiales urbanos de barrio (22)
- 2.2.4 Políticas barriales (23)

2.3 LA CALLE, escenografía de una línea urbana (25)

2.4 LA CALLE BARRIO, acumulador de circunstancias urbanas (26-27)

3. EL BARRIO ZAIDÍN A TRAVÉS DE LA AVENIDA DE DÍLAR (30-119)

3.1 TERRITORIOS CONECTADOS (32-47)

- 3.1.1 Aproximaciones a la geografía urbana de Granada (34)
- 3.1.2 Compacidad y difusión de los asentamientos metropolitanos (36)
- 3.1.3 Calle corredor (38)
- 3.1.4 Paisajes seccionados (42)

3.2 TRAMAS DEPENDIENTES (48-65)

3.2.1 Historia de una dirección y su trama (50-59)

- 3.2.1.a Periodo 1950-1960: vivienda social de urgencia
- 3.2.1.b Periodo 1960-1980: especulación de la promoción privada de vivienda
- 3.2.1.c Periodo 1980-2000: equipación barrial
- 3.2.1.d Periodo 2000-2018: consolidación y reforma

3.2.2 Estructura y orden del tejido (60-65)

- 3.2.2.a Direcciones longitudinales de carga
- 3.2.2.b Direcciones transversales de atado

3.3 ESPACIOS COLECTIVOS (66-99)

3.3.1 Movilidad (68-77)

3.3.1.a Distribuidores

3.3.1.b Itinerarios

3.3.1.c Escalas de aproximación

3.3.2 Equipamientos (78-83)

3.3.2.a Usos y su potencial colectivo

3.3.2.b Implantación urbana

3.3.2.c Pertenencia a la red

3.3.3 Espacios libres (84-91)

3.3.3.a Espacios públicos, contenedores sociales

3.3.3.b Espacios vecinales, intersticios activos

3.3.3.c Espacios residuales, vacíos disfuncionales

3.3.4 Comercio (92-99)

3.3.4.a Diversidad y obsolescencia comercial

3.3.4.b El antepatio

3.3.4.c La guerra de la atención: toponimia comercial, señales y escaparates

3.4 IMÁGENES MENTALES (100-119)

3.4.1 Simbolismo y significado personal (103)

3.4.2 Referencias, límites y lugares propios (105)

3.4.3 Itinerarios cotidianos (114)

4. RESULTADOS Y CONCLUSIONES (121-137)

4.1 Resultados (121)

4.2 Conclusiones (131)

BIBLIOGRAFÍA POR TEMAS (139-145)

ANEXOS (147-171)

Esquema de localización de elementos urbanos

Planos del Zaidín del PGOU de Granada (2001)

Modelo de entrevista

Perfil sociológico de los entrevistados

Transcripción de entrevistas

ÍNDICE DE CARTOGRAFÍAS y ESQUEMAS

A. TERRITORIOS CONECTADOS

A1. De Granada a Dílar, una línea de aproximación al territorio (40-41)

A2. Paisajes seccionados a través de la calle corredor (46-47)

B. TRAMAS DEPENDIENTES

B1. Historia de una dirección de la periferia sur

B11. Periodo 1950-1960: vivienda social de urgencia (53)

B11a. Sistemas residenciales asociados (53)

B12. Periodo 1960-1980: especulación de la promoción privada de vivienda (58)

B12a. Sistemas residenciales asociados (58)

B13. Periodo 1980-2000: equipación barrial (59)

B14. Periodo 2000-2018: consolidación y reforma (59)

B2. Estructura urbana subordinada a la avenida de Dílar

B21. Direcciones longitudinales de carga equipacional (62)

B22. Direcciones transversales de atado de espacios públicos (63)

B23. Entrelazamiento de direcciones (64)

C. ESPACIOS COLECTIVOS

C1. Líneas de movilidad urbana

C11. Distribuidores de Granada y puertas al Zaidín (71)

C12. Itinerarios ciclables (72)

C13. Itinerarios de transporte público y sus ámbitos de proximidad desde la calle barrio (73)

C14. Distribuidores del ámbito local (76)

C15. Itinerarios de preferencia peatonal (77)

C2. Equipamientos (82-83)

C3. Red de espacios libres (90-91)

C4. La calle como centro comercial local (98-99)

D. IMAGENES MENTALES

D1. Representaciones urbanas personales (107-109)

D2. Aproximación a la imagen mental colectiva (110-113)

D3. Recorridos cotidianos (116-119)

E. CONCLUSIONES

E1. Oportunidades del proyecto de calle barrio (136-137)

capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 RESUMEN

Todo barrio posee una calle con el suficiente potencial descriptivo como para sintetizarlo. La **calle barrio** sería aquella que contiene una actividad más intensa, capaz de establecer un mayor número de relaciones e intercambios, asumiendo así una mayor responsabilidad. Se presenta como una **herramienta de observación** a través de la cual se pueden leer los materiales urbanos que conforman la unidad barrial. La **avenida de Dílar**, calle barrio del **Zaidín**, es el punto de vista desde el que se propone analizarlo y entender sus relaciones, así como reconocer su área de influencia para el proyecto futuro. Esta calle, como forma de **aproximación al barrio**, participa del **territorio** que lo emplaza y comunica; de la **trama** que lo origina y estructura; de los **espacios colectivos** que contienen la actividad urbana, social y económica; y de la **imagen** que lo identifica.

ABSTRACT

In every neighbourhood there is a street with enough descriptive potential so as to synthesize it: the **neighbourhood street**. It is the street where most activity takes place, able to host most of the social and economic relations, playing a major role within the neighbourhood. The neighbourhood street can be used as an **observation instrument** to study the urban elements that compound the neighbourhood unit. **Dílar Avenue**, neighbourhood street of **Zaidín**, will be the approach towards the analysis of this neighbourhood, in order to understand its exchanges and its impact on its influence area, and take it into consideration in future projects. This street, as a **representation of the neighbourhood**, partakes in the **territory** that locates and communicates it, in the **urban pattern** that originates and structures it, in the **collective space** where the urban, social and economic activities are hold, and in the **image** that identify it.

1.2 INTRODUCCIÓN

Desde el urbanismo, las **calles** han tenido siempre un papel crucial en la configuración de la ciudad y sus barrios, haciendo visible su dimensión, forma y escala. A través de ellas se ha podido interpretar y medir el territorio, estructurar el trazado, ordenar formas arquitectónicas, limitar ámbitos, conectar otros, valorizar espacios, permitir el tránsito o la parada, etc (Secchi, 1984). Representan el lugar más común de exposición colectiva, permitiendo el intercambio, la circulación y el encuentro ciudadano. A pesar de su rol urbano y social, nuestras calles siguen acumulando problemas relacionados con la contaminación acústica, ambiental y paisajística, la prioridad del automóvil, la densidad edificatoria, la dispersión de los destinos, etc.

Estos conflictos se refuerzan en **barrios de periferia**, donde su intermitente, discontinuo y sospechoso crecimiento, en muchos casos fruto de la especulación, ha dado lugar a una hipertrofia urbana que deja a la calle como el intersticio residual entre los edificios. Estas formas de crecimiento, desarrolladas a través de la implantación no planificada de sistemas residenciales en suelos agrícolas, como el caso del barrio **Zaidín** en Granada, han propiciado

la desconexión con el resto de la ciudad, déficit dotacional y una densidad desmedida. En los últimos años, el urbanismo se ha valido de Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle para equipar e integrar estas piezas, quizás con una excesiva regulación normativa más preocupada de la cantidad que de la calidad de la intervención. La visión sectorizada ha mermado la ambición de los proyectos, reduciendo sus efectos urbanos y sociales a los límites de actuación y con ello, renunciando a una perspectiva general del barrio.

Ante ello, parece cada vez más necesario un *“urbanismo de la observación”* (Rivas, 2015) que abogue por un entendimiento de las relaciones urbanas a escala de barrio, ciudad y territorio en su conjunto. Una mirada que pueda ir mas allá de las fronteras del objeto de estudio, donde los pulsos locales puedan tener una repercusión global. En este sentido, las calles tienen mucho que decir.

Las calles pueden representar en mayor o menor medida al complejo del barrio, dependiendo del ámbito al que sirvan, su posición con respecto a la ciudad, los lugares que conecta, el tránsito que concentra, el tejido comercial que abastece, entre otras variables. La **calle barrio** se presenta como la **línea urbana** que asume la mayor carga de responsabilidad. Por ello, podemos entenderla

RIVAS, J. L. (2015). “Un urbanismo de la observación. Metodologías prospectivas en torno a la idea de calle ciudad en tres capitales andaluzas (Córdoba, Málaga y Granada)”. EURE, vol. 41, nº123, p131-158.

SECCHI, B. (1984). “El espesor de la calle”. Casabella, nº 553-554, p38-41.

como un **instrumento de observación** capaz de ofrecer una aproximación a la visión conjunta del barrio, una herramienta para describir su evolución y realidad, así como orientar su proyecto futuro.

1.3 OBJETIVOS

El presente trabajo pretende valorizar el papel de la calle a la hora de analizar e intervenir un barrio determinado. Para ello atiende dos objetivos fundamentales que guiarán la acción teórica y práctica del trabajo. El primero busca **presentar, definir y desarrollar el concepto de calle barrio** como instrumento para interpretar el barrio y orientar su crítica. El segundo se basa en **comprender la relación que establece la calle barrio con el territorio, la ciudad, el barrio, sus materiales urbanos y el habitante** a través del estudio de un caso concreto: el Zaidín y la Avenida de Dílar, como oportunidad para la renovación y el proyecto futuro.

A la pregunta de que es la calle barrio y como se relaciona con todas sus escalas de influencia, se le añaden otra serie de objetivos específicos:

- Reflexionar sobre cartografías de búsqueda que combinen el análisis de lo existente, diagnóstico y proyecto futuro, con una visión multiescalar y temporal que represente lugares y procesos.
- Ofrecer una visión crítica del Zaidín a través de una de sus formas sustentantes, la calle barrio.
- Fomentar la participación ciudadana en la búsqueda de realidades, problemas y soluciones.
- Proponer principios urbanos y posibles acciones para la construcción del proyecto no definido de calle barrio.

1.4 METODOLOGÍA

Este texto persigue demostrar que el barrio, en todos sus tiempos, posee una calle con el suficiente potencial para ser un elemento descriptor de la realidad urbana global. Esta calle debe ser entendida como una particular forma de mirar el barrio, un sujeto desde el que analizar la complejidad de un todo a partir de una de sus partes. Para tratar de comprender las implicaciones de este hecho urbano debemos considerar la calle como objeto de estudio, y el barrio contenedor como observable. Así pues, la calle barrio supone la herramienta principal propuesta desde la que abarcar el análisis del barrio y el conjunto de relaciones con el territorio y la ciudad.

El trabajo se estructura en tres fases sobre las que se superponen diferentes metodologías e instrumentos de observación:

- **La calle barrio:** revisión bibliográfica en torno al elemento calle y al conjunto barrio. Se trata de extraer aquellas circunstancias y definiciones que se suman al concepto de calle barrio, para obtener una lectura del barrio a través una de sus calles.

- **El Barrio Zaidín a través de la Avenida de Dílar:** análisis multiescalar centrado en la producción de esquemas, cartografías y fotografías de una calle barrio, la avenida de Dílar y las relaciones que establece con el barrio Zaidín y la ciudad de Granada. Esta mirada específica sobre el barrio supone un método basado en tres acciones: descomposición de elementos, mezcla de componentes diferentes y comparación temporal. Esta fase se complementa con la revisión teórica de los elementos estudiados y entrevistas a los vecinos del barrio Zaidín (observación participativa).

- **Resultados y conclusiones:** análisis de resultados y extracción de conclusiones. La búsqueda no persigue concluir con un proyecto concreto, sino ofrecer un ideario de posibilidades y potencialidades que posee la calle barrio para el proyecto futuro.

OBJETIVOS

Presentar, definir y desarrollar el concepto de calle barrio.

Territorio

Comprender la relación que establece la calle barrio con el territorio, la ciudad, el barrio, sus materiales urbanos y el habitante.

Trama

Espacios colectivos

Imagen

Reflexionar sobre cartografías que combinen el análisis de lo existente, diagnóstico y proyecto futuro.

Ofrecer una visión crítica del Zaidín a través de una de sus formas sustentantes, la calle barrio.

Fomentar la participación ciudadana en la búsqueda de realidades, problemas y soluciones.

Proponer principios urbanos y posibles acciones para la construcción del proyecto no definido de calle barrio

INSTRUMENTOS

● Revisión bibliográfica

● Texto

● Cartografía

● Esquema

● Fotografía

● Entrevista

ACCIONES

● Descomposición

● Mezcla

● Comparación

ESCALAS

● Territorial

● Urbana

● Local

METODOLOGÍA

capítulo 2

LA CALLE BARRIO

El urbanismo suele entender la diversidad de la ciudad a través del estudio de elementos concretos. Estos hechos urbanos se corresponden siempre con uno de mayor complejidad, hasta descubrir los que concentran mayor carga de relaciones, aquellos que asumen mayor responsabilidad. Aldo Rossi utiliza el término “*área estudio*” para designar a esa parte del territorio urbano que puede ser descrita por un elemento o conjunto que la resume. El barrio puede ser visto como una extensión de este concepto, donde la calle barrio sería el hecho urbano con la suficiente capacidad descriptiva como para sintetizarlo.

2.1 ANTECEDENTES

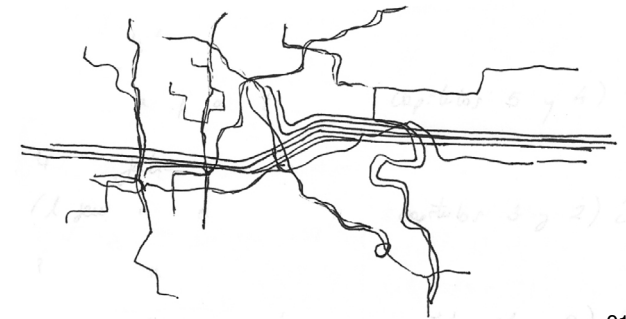
Entre la “calle ciudad” y la “calle de la carretera”

La calle barrio encuentra su antecedente principal en el concepto de “**calle ciudad**” desarrollado en el trabajo de investigación “*La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad*” (Rivas, 2012), una forma de entender la ciudad a través del particular punto de vista que su calle principal ofrece. Su definición se construye como suma de los conceptos de “**corte o sección urbana**” (Solá-Morales, 2008) y de “**universo urbano de la calle**” (Rivas, 2012). Del primero se extrae un método para observar la ciudad a través de la selección de un determinado momento y lugar de corte, aquel que sintetiza de forma más clara sus complejidades, encadenando diferentes piezas a lo largo de un mismo eje. El segundo aporta “*las informaciones funcionales, fundacionales, geográficas y de desarrollo futuro, tanto de la ciudad como de su territorio de asentamiento*” (Rivas, 2011).

La calle barrio también puede ser vista como la prolongación urbana de la “**calle de la carretera**” (Domingues, 2010), como una línea territorial

que adquiere mayor complejidad al entrar en la ciudad. La “*calle de la carretera*” es el soporte que ordena la urbanización extensiva, una “**infraestructura territorial**” que acumula en su recorrido una gran variedad de circunstancias aleatorias (cultivos, camiones, casas, gasolineras, ruinas, aparcamientos, fabricas, escaparates, señales, códigos, etc) que le otorgan una **identidad “transgénica”**, un tercer estado entre rural y urbano. (Domingues, 2010)

Con ello, **el concepto de calle barrio surge como extrapolación de las cualidades de la “calle ciudad” a una escala barrial y como la prolongación consolidada de la “calle de la carretera”**.



01. *Calle ciudad como sumatoria de líneas de deseo o intenciones de tránsito*
Fuente: RIVAS, J. L. (2009). Fundación de la tesis. La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad. Granada: Universidad de Granada. p157

02. *Plan de Extensión de Annsterdam de 1934*.
Fuente: GALINDO, J. (2001). Cornelis van Eesteren. La experiencia de Amsterdam 1929-1958. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. p54

RIVAS, J. L. (2012). La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad (Tesis doctoral). Granada: Universidad de Granada.

SOLÁ-MORALES, M. (2008). “Ciudades cortadas”. De cosas urbanas. p174-183. Barcelona: Gustavo Gili.

RIVAS, J. L. (2011). “Infraestructuras para la comprensión: la calle ciudad. El Camino de

2.2 EL BARRIO, conglomerado de materiales urbanos

“El barrio. ¿Qué es eso de un barrio? ¿Tu vives en el barrio? ¿Eres de barrio? ¿Has cambiado de barrio? ¿En qué barrio estás?” (Perec, 1974)

La ciudad y las formas de habitarla han cambiado. El modo de vida urbano se ha visto amenazado por el rápido crecimiento de las ciudades, la proliferación de nuevas subcentralidades y la extensión descontrolada de sus periferias. Pese a ello, el barrio ha resistido en el imaginario colectivo como lugar de proximidad entre la ciudad y la vivienda, defensor de una escala local en la que los habitantes se reconocen y comparten un territorio, una historia, una identidad (Avendaño, 1998).

2.2.1 El barrio como coyuntura para el “proyecto urbano”

El barrio es una estructura tan antigua como la ciudad, una herramienta de delimitación espacial para lograr una mejor administración, un control de los comportamientos sociales y la integración

de sus habitantes. Su naturaleza y función han ido variando a lo largo del tiempo, desde los barrios de esclavos en la ciudad egipcia hasta los barrios obreros en la ciudad industrial (Buraglia, 1998).

Sin embargo, la noción de barrio parece difuminarse durante el Movimiento Moderno. Los principios de “La ciudad funcional”, resumidos en la *Carta de Atenas (1933)*, redujeron el barrio a una serie de viviendas estandarizadas y equipamientos que podían crecer ilimitadamente sin atender formal o funcionalmente al territorio o comunidad que lo habitaba. La imagen utópica y propagandística para las “ciudades del futuro” eclipsó a un grupo de arquitectos defensores de la mixtificación, las escalas intermedias y la consideración de la ciudad existente en el desarrollo futuro. Y es esta “otra tradición moderna” de la que habla Solá-Morales la que nos interesa, aquella que entendió la diversidad del complejo ciudad y las múltiples escalas de lo que llama “**proyecto urbano**”. Un campo de trabajo en el que los efectos territoriales trascienden más allá de los límites de actuación, donde la complejidad se construye en base a la diversidad y superposición de usos, tipologías, tiempos urbanos, escalas, orientaciones, habitantes, etc. Un método, que a pesar de quedar ensombrecido por el Movimiento Moderno, encontró su desarrollo local en algunas ciudades (Solá-Morales, 1987).

PEREC, G. (1974). “El barrio”. *Espèces d’espaces*. Paris: Éditions Galilée, p93

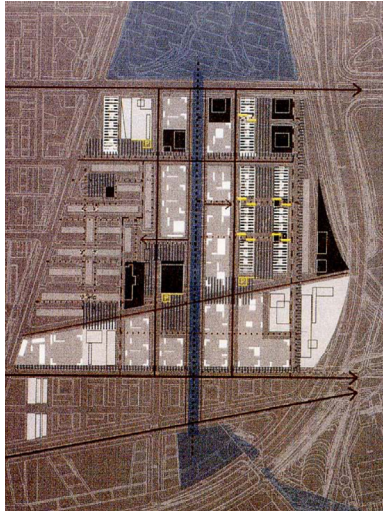
AVENDAÑO, F. (1998). “El barrio, de la unicidad a la multiplicidad”. *El Barrio, fragmento de ciudad*. Santa Fe de Bogotá: Ediciones Documentos Barrio Taller, Serie Ciudad y Hábitat, n° 5.

BURAGLIA, P. (1998). “El barrio desde una perspectiva socio-espacial. Hacia una redefinición del concepto”. *El Barrio, fragmento de ciudad*. Santa Fe de Bogotá: Ediciones Documentos Barrio Taller, Serie Ciudad y Hábitat, n° 5.

SOLÁ-MORALES, M. (1987). “La segunda historia del proyecto urbano”. *UR: urbanismo revista*, n°5



02



03

03. Las principales Actuaciones y Propuestas en el Avance del Plan Especial de Reordenación y Mejora de barrio de La Mina.

Fuente: JORNET, S., LLOP, C. Y PASTOR, J.E. (2008). "Plan Especial de transformación urbana del barrio de La Mina, Barcelona". URBAN. Madrid: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM. nº13, p133

GALINDO, J. (2001). "De la unidad vecinal a la serie". Cornelis van Eesteren. La experiencia de Amsterdam 1929-1958. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. p133-148

JORNET, S., LLOP, C. Y PASTOR, J.E. (2008). "Plan Especial de transformación urbana del barrio de La Mina, Barcelona". URBAN. Madrid: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM. nº13

El **Plan de Extensión de Amsterdam** de Cornelis Van Eestern (1934) definió el crecimiento de barrios en base a relaciones funcionales, tipológicas y entre "escalas de proyectación": ciudad, distrito y unidad vecinal, con una especial atención a la continuidad del trazado existente. La **unidad vecinal** se entiende como método de composición, donde la vivienda es la función servida, y los equipamientos junto con el espacio comercial y de trabajo, las funciones servidoras que asumen la centralidad de la unidad a la que sirven (Galindo, 2001).

Hoy día, las lecciones aprendidas durante un siglo de experimentación urbana se hacen especialmente importantes ante el reto de transformación de las periferias consolidadas, aquellas cuyo rápido y discontinuo crecimiento dieron lugar a unidades desconectadas de la estructura urbana, geográfica y funcional. La propuesta de transformación del **barrio de La Mina** (Sebastiá Jornet, Carles Llop, Joan Enric Pastor), en Barcelona, es un ejemplo de como el proyecto urbano puede superar las fronteras del ámbito de intervención, adquiriendo dimensiones sociales, económicas, culturales y urbanas. La estrategia se basa en la creación de una "**cremallera urbana**", una nueva rambla que conecta con la ciudad metropolitana y asume la centralidad, diversidad e intercambio del barrio. Los equipamientos vecinales y deportivos ceden

esta centralidad a los culturales, sanitarios y administrativos en torno a este itinerario, priorizando la compacidad, heterogeneidad y calidad del espacio público a la cantidad. (Jornet, Llop y Pastor, 2008)

De estos dos proyectos ejemplares, uno de nuevo crecimiento y otro de transformación de barrio consolidado, extraemos aquellas lecciones que nos aproximan al entendimiento de la calle barrio como oportunidad para el proyecto urbano:

- La **diversidad** y **mezcla** de usos, tipologías, tiempos, habitantes, etc.
- Los **efectos globales del proyecto local**.
- La **multiescalaridad**.
- El **trazado** como instrumento de formalización.
- La **reinterpretación** de los elementos urbanos.

2.2.2 Una definición de definiciones de barrio

El barrio es un concepto abierto a múltiples lecturas desde diferentes disciplinas como el urbanismo, la sociología, la geografía y la antropología. Por ello, parece necesario ofrecer una visión conjunta que esclarezca el alcance del mismo.

El “*Diccionario del Urbanismo*” define el barrio como “*Fracción del territorio de una ciudad, dotada de una fisonomía propia y caracterizado por las trazas distintivas que le confieren una individualidad*” (Merlin y Choay, 1988). Rossi lo reconoce como una extensión del “*área-estudio*”, una unidad formal y estructural delimitada por circunstancias sociales, funcionales y paisajísticas. “*Un momento, un sector de la forma de la ciudad, íntimamente vinculada a su evolución y a su naturaleza, constituido por partes y a su imagen*” (Rossi, 1966). Lynch, desde el análisis de la forma visual, lo considera como un sector identificable y homogéneo, un “*conglomerado característico*” compuesto por “*una infinita variedad de partes integrantes, como la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía.*” (Lynch, 1970)

Desde una mirada sociológica, Alexander entiende el barrio como el asiento de una comunidad específica, un escenario para el desarrollo de la actividad social y económica, donde el individuo experimenta el primer contacto fuera de la familia. Castells complementa esta definición añadiendo una dimensión temporal y dinámica, el barrio en constante transformación.

La geografía, nutrida de aportaciones antropológicas, describe el barrio como un “*universo de significados*” donde cada individuo identifica referentes espaciales, relacionales e históricos, compartidos con el resto de la comunidad (Marc Augé, 1995). De esta forma, las prácticas y representaciones de sus habitantes son fundamentales para el análisis, convirtiendo el barrio en un “*espacio social*” representado, vivido y percibido (Lefebvre, 1974).

Considerando las diferentes definiciones expuestas, el entendimiento del concepto de barrio se plantea desde una dimensión física, social y simbólica. Con ello, **el barrio sería una pieza del territorio de una ciudad, relacionada con su evolución y naturaleza (Rossi), identificable por las continuidades temáticas que caracterizan su forma, estructura e imagen (Lynch). Un soporte de relaciones urbanas, sociales, culturales y económicas (Alexander) que construye una identidad propia a través del “universo de significados” (Marc Augé) que la comunidad que lo habita comparte.**

MERLIN, P. y CHOAY, F. (1988). *Diccionario del Urbanismo*. Francia: Presses Universitaires de France

ROSSI, A. (1966). “*Area y Barrio*”. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili. Edición 2015

LYNCH, K. (1970). *The image of the city*. Cambridge, MA: THE MIT PRESS

ALEXANDER, C. (1980). *A Pattern Language*. Barcelona: Gustavo Gili.

AUGÉ, M. (1995). *Los no lugares, espacios del anonimato, una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.

LEFEBVRE, H. (1974). *La production de l'espace social*. Barcelona: Anthropos.

2.2.3 Materiales urbanos de barrio

El barrio, al igual que la ciudad, está compuesto de cosas. Esta infinidad de elementos los podemos agrupar en cinco materiales urbanos, extraídos de este compendio de definiciones, para construir el sentido de barrio y guiar el posterior proceso de análisis desde la calle barrio.

Territorio

No podemos entender un barrio sin asumir su pertenencia a un complejo mayor, un territorio, una geografía, una historia, una ciudad. Todo barrio posee unos límites que podemos identificar por sus cambios de forma o estructura, fronteras naturales, accidentes geográficos o barreras creadas, aunque la percepción de estos contornos pueda variar entre sus habitantes (*Buraglia, 1998*). Y es precisamente la superación de estos bordes lo que nos interesa, aquellas líneas del plano que continúan en el barrio, la ciudad y el paisaje, al mismo tiempo que enlazan las diferencias que definen un territorio específico.

Trama

La estructura de un barrio se configura entorno a un tejido de calles, que en función de su importancia,

jerarquía o dependencia, regula la intensidad de actividades, la agrupación en manzanas y los flujos de movimiento. El estudio de la historia de estos trazados nos ayuda a reconocer aquellas “*líneas generatrices de permanencia*” (*Poete, 1929*) que definen la dirección dominante de la malla, así como sus transversales y apoyos viarios.

Sistemas residenciales

Las formas arquitectónicas mayoritarias de un barrio son las que aporta la vivienda. A través de ellas se pueden leer tipologías, densidades, ritmos, tiempos de construcción, así como el estado de conservación de las mismas. Las homogeneidades y diferencias de estas formas ayudan a agruparlas en sistemas residenciales. El encadenamiento de estos sistemas en la trama a lo largo del tiempo, es lo que nos aproxima a la forma general al barrio.

Espacios colectivos

La actividad y uso de un barrio se concentra en torno a sus calles, espacios públicos, comerciales y equipamientos. El barrio es un “*espacio social*” (*Lefebvre, 1974*), y como tal necesita de una serie de soportes que generen y regulen el encuentro ciudadano. Estos escenarios cotidianos se comprenden en base a los itinerarios diarios de los

BURAGLIA, P. (1998). “El barrio desde una perspectiva socio-espacial. Hacia una redefinición del concepto”. *El Barrio, fragmento de ciudad*. Santa Fe de Bogotá: Ediciones Documentos Barrio Taller, Serie Ciudad y Hábitat, n° 5.

POETE, M. (1929). *Introducción al Urbanismo. La evolución de las ciudades: la lección de la Antigüedad*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. Edición 2011

LEFEBVRE, H. (1974). *La production de l'espace social*. Barcelona: Anthropos.

vecinos, en las aceras, plazas, parques, bulevares, transporte público, bares, tiendas, quioscos, colegios, universidades, hospitales, museos, bibliotecas, gasolineras, estadios, etc.

Imagen

La imagen de un barrio se construye como suma de las diversas imágenes individuales que sus habitantes experimentan y recuerdan. A través de este “*mapa mental*” (Lynch, 1970) vecinal se pueden descifrar aquellos objetos urbanos repetidos que expresan identidad: hitos, referencias, símbolos, materiales, itinerarios, límites, nodos, etc.

El barrio puede ser considerado como un conglomerado de materiales urbanos donde conviven: un territorio que lo explica; una traza que lo estructura; unos sistemas residenciales que le dan forma; unos espacios colectivos que generan actividad y uso; y una imagen que lo identifica. Y es aquí donde surge la pregunta que comprende parte de los objetivos del trabajo: ¿que implicaciones tiene la calle barrio en estos materiales urbanos?

2.2.4 Políticas barriales

Los nuevos crecimientos de **periferia** de numerosas ciudades españolas se caracterizaron por un desarrollo interrumpido en el espacio y el tiempo. La débil visión de conjunto en la organización de las nuevas estructuras de barrio, tuvo como consecuencias la **desconexión urbana y social** con el resto de la ciudad, déficit dotacional y un espacio público fortuito. En los últimos años, la intervención convencional en barrios periféricos, a través de Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle, ha asumido la responsabilidad de equipar e integrar estas piezas en la ciudad (Bravo y Rivas, 2016), quizás con una visión excesivamente sectorizada donde la preocupación parece ser mas cuantitativa que cualitativa.

Paralelamente, el avance de la discriminación socio-espacial en ciudades europeas y americanas, ha supuesto la creación de nuevas **políticas urbanas** que responden a problemas urbanos, sociales, ambientales y económicos, desde una **dimensión** tanto **física** (rehabilitación, renovación y mejora urbana) como **socio-económica** (Mongil, 2010). El “New Deal for Communities” (Reino Unido), el “Grand Projet de la Ville” (Francia), el programa “Quiero Mi Barrio” (Chile) y “Mi barrio” (Peru), son algunos ejemplos de políticas barriales dirigidas

LYNCH, K. (1970). The image of the city. Cambridge, MA: THE MIT PRESS

BRAVO, B. y RIVAS, J. L. (2016). “Aproximación a la primera periferia sur de Granada: de las huertas a las villas urbanas (1920-1951)”. Revista Ciudades. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística. nº 19, p163-187

MONGIL, D. (2010). “Intervención integral en barrios: conceptos, instrumentos y elementos de mejora”. Revista Ciudades, Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística nº13, p139-161

al fortalecimiento de periferias vulnerables, con una **visión global del barrio** y una preocupación por la participación local y la cooperación de la Administración. La Iniciativa Comunitaria URBAN/URBANA (1994-1999, 2000-2006), ha sido el primer instrumento europeo en regular la intervención integral en barrios y una referencia para la posterior “Llei de Barris” (Cataluña), que supone la primera aplicación de este tipo de políticas en España.
(Mongil, 2010)

Como conclusión, podríamos decir que **el barrio es una escala de observación privilegiada, permitiendo una aproximación a la complejidad urbana global, una lectura local de sus partes y la intervención de políticas públicas.**

2.3 LA CALLE, escenografía de una línea urbana

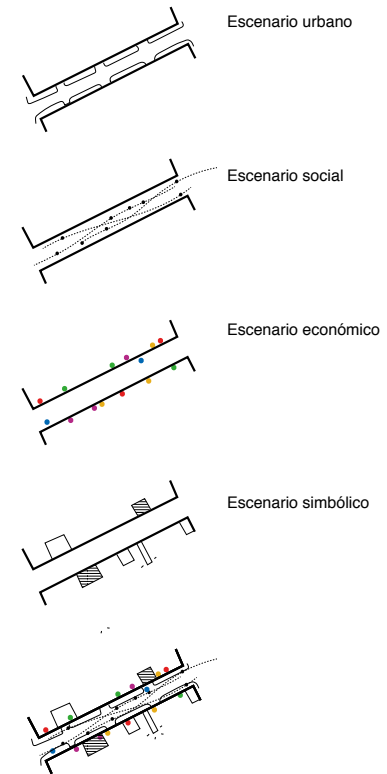
La **calle** es la primera expresión de la ciudad, es el lugar urbano más ordinario, aquel que permite el intercambio, la circulación y el encuentro ciudadano. El urbanismo se ha servido de la calle para medir el territorio, para descomponerlo, conectarlo; para diferenciar e identificar cada una de sus partes, para ordenarlas; para establecer límites y alianzas entre público y privado, entre interior y exterior, entre lo que queremos exponer y ocultar; para valorizar lugares, jerarquizarlos, permitir la pausa y el movimiento de los habitantes que la transitan. *“La calle impone un retorno a visiones de conjunto que exploren de nuevo, a través de numerosas capas de reflexión, territorios extensos y tiempos dilatados” (Secchi, 1984).* Dependiendo de la forma en que la observemos, podemos entenderla como **geometría** o como **escenario**.

Desde el plano, la calle no deja de ser más que una línea, un **segmento cargado de información** que comunica dos puntos distantes. El destino y origen de la misma definen su dirección, longitud y ubicación, así como las relaciones que establece en su recorrido determinan su complejidad,

importancia y responsabilidad en el tejido urbano. La calle, a pesar de su voluntad continuadora, tiene la capacidad de **encadenar diferencias**, de establecer tramos distintos en función de sus homogeneidades, repeticiones, discontinuidades y jerarquías (Lefebvre, 1974). De esta forma, la línea articula los materiales urbanos que definen la unidad del territorio que secciona.

Desde la calle, la percepción de la línea se amplía al adquirir espesor y altura. Con ello, la calle se transforma en un **escenario urbano, social, económico y simbólico** delimitado por dos planos de fachada, un plano de calzada y aceras y otro de cielo. La calle ha tenido siempre un papel colectivo, de confluencia, de intercambio, conductor de los flujos ciudadanos. Es un espacio entre cosas, el lugar que aporta significado a los elementos urbanos que a ella se exponen (Secchi, 1984). La calle es la estructura que puede hacer compatible el territorio urbano y rural a partir de la continuidad de sus diferencias.

Por lo tanto, **la calle se postula como un objeto de estudio capaz de asumir la complejidad de los materiales urbanos de la realidad que atraviesa, como línea conectora, secuencia o escenario cotidiano.**



SECCHI, B. (1984). "El espesor de la calle". Casabella, nº 553-554, p38-41.

LEFEBVRE, H. (1974). La production de l'espace social. Barcelona: Anthropos.

2.4 LA CALLE BARRIO, acumulador de circunstancias urbanas

La calle barrio no es una calle llamada Barrio. La **calle barrio** es una forma de observar el barrio a través del singular enfoque de su calle principal, es un método desde el que entender sus relaciones, una herramienta para describir su evolución y realidad, así como orientar su proyecto futuro. El concepto surge como **suma** de las **capacidades descriptoras de la calle** (línea, escenario) y los **materiales urbanos barriales** que a ella se exponen (territorio, trama, sistemas residenciales, espacios colectivos, imagen), con una **visión temporal y multiescalar**.

Desde una dimensión metodológica, el mecanismo de la calle barrio puede funcionar como el de un objetivo fotográfico, un instrumento que nos permite acercarnos o alejarnos al sujeto, enfocar o desenfocar lo que nos interesa, regular la intensidad de la película y establecer jerarquías entre los objetos y el fondo.

Desde una dimensión física, la calle barrio es una **“diagonal”** (Solá-Morales, 2008) que secciona

el conjunto del barrio, la calle más larga, aquella que acumula mayor número de hechos urbanos. Es una **fuentes de información** que sintetiza las complejidades de los materiales urbanos que se le superponen.

La calle barrio puede ser vista como la **prolongación urbana de una línea de relación territorial**, aquella que comunica paisajes urbanos, rurales y *“transgénicos”* (Domingues, 2010). A través de los límites que supera y las encrucijadas que encuentra, podemos leer ritmos, complejidades, velocidades y protagonismos, así como establecer tramos que harán más comprensible la calle y su continuidad.

A partir del estudio de los tiempos urbanos del barrio, podemos determinar las trazas originales que han permanecido en la malla, aquellos caminos que han sido soporte de crecimiento. La calle barrio sería una de estas **“líneas generatrices de permanencia”** (Poete, 1929) que definen la dirección dominante de la trama, un eje estructurante del tejido.

La calle barrio es una secuencia que ordena las distintas formas residenciales que se suceden en el barrio. A través de ella podemos descifrar homogeneidades, alineaciones, formas, tipologías,

SOLÁ-MORALES, M. (2008). “Ciudades cortadas”. De cosas urbanas. p174-183. Barcelona: Gustavo Gili.

DOMINGUES, A. (2010). “La calle de la carretera. El exotismo en el viejo Portugal”. A rua da Estrada. Oporto: Dafne

POETE, M. (1929). Introducción al Urbanismo. La evolución de las ciudades: la lección de la Antigüedad. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. Edición 2011

alturas, etc., que nos ayudaran a agrupar estas viviendas en sistemas. Las fachadas que se exponen a la calle barrio actúan como modelo de todo el sistema al que pertenecen. Con ello, podemos considerarla como un **escaparate de formas residenciales**.

La calle barrio supone el **espacio cotidiano más público** del barrio. Es el que ofrece mayor posibilidad de encuentro ciudadano, la ruta peatonal más común entre sus vecinos. Podemos interpretarla como el hilo conductor que teje los espacios públicos, un escenario de actividad social apto para el desarrollo dotacional. Además se identifica como un **centro comercial local** que refleja los hábitos de consumo de sus residentes, una vía de comunicación cargada de señales y símbolos.

Desde una dimensión simbólica, la calle barrio se posiciona como un **referente en la imagen mental** del barrio compartida por sus habitantes. Contribuye a potenciar su identidad, a la vez que sirve como base de orientación, siendo el trayecto cotidiano más repetido.

En definitiva, la calle barrio es un **instrumento de observación** que selecciona las relaciones y los lugares clave en torno a la calle, aquellos que permiten una aproximación al barrio en su conjunto. Es un soporte desde el que poder abordar el proyecto urbano futuro, un medio que posibilita la diversidad, la mezcla, la multiescalaridad, los efectos territoriales y que contiene los materiales urbanos que definen el barrio, así como sus oportunidades.

CALLE BARRIO

Prolongación del territorio

Línea generatriz de permanencia

Eje estructurante del trazado

Escaparate de formas residenciales

Recorrido cotidiano

Soporte de equipamientos

Espacio más público

Centro comercial local

Referente en el imaginario vecinal



capítulo 3

EL BARRIO ZaidÍN A TRAVÉS DE LA AVENIDA DE DILAR

El estudio del Zaidín viene motivado por la actual necesidad de enfoque en barrios periféricos, el potencial social y urbano del mismo y el conocimiento previo que se tiene de la ciudad de Granada. Un organismo de tal complejidad, como es el de un barrio, puede parecer confuso a primera vista, ya que su orden no es aparente, ni sus límites determinados. Por ello el urbanismo precisa siempre de determinadas herramientas que ayuden a descomponer, mezclar y comparar ciertos hechos urbanos que hagan más comprensible el sujeto. La **avenida de Dílar, calle barrio del Zaidín**, es el punto de vista elegido desde el que se propone analizar el barrio y entender sus relaciones, así como reconocer su área de influencia para el proyecto futuro. Esta calle, como forma de aproximación al barrio, participa del **territorio** que lo emplaza y comunica; de la **trama** que lo origina y estructura; de los **espacios colectivos** que contienen la actividad urbana, social y económica; y de la **imagen** que lo identifica.

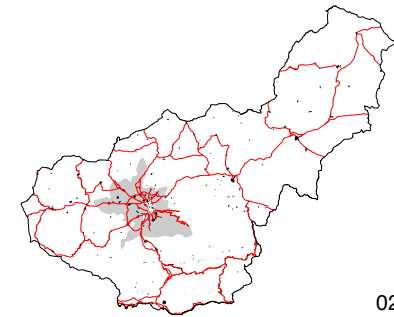


60

7855 DWZ

3.1 TERRITORIOS CONECTADOS

El territorio es el producto de una serie de transformaciones naturales y humanas que la historia ha ido configurando, un lugar extenso que identifica a los habitantes de una determinada jurisdicción. En él se superponen un sin fin de circunstancias que el tiempo va reescribiendo. André Corboz (1983) nos aproxima al territorio como el resultado de diferentes “**procesos**”, una mutación entre **alteraciones naturales** fruto de la geografía y el clima; y **alteraciones humanas** que dan lugar a asentamientos, infraestructuras, agricultura, etc. Hoy día, podemos considerar **territorio urbano**, tanto a las ciudades y municipios, como a los espacios intermedios que conforman la unidad metropolitana. Todo este complejo conjunto de elementos dan lugar a diversos **paisajes**, susceptibles de ser leídos a través de la **red** de calles, caminos y carreteras que los atraviesan.



02

01. Corredor metropolitano de Dílar a las puertas de Granada

02. Ámbito metropolitano, red de carreteras y asentamientos urbanos de la provincia de Granada

CORBOZ, A. (1983) “Le territoire comme palimpseste.” Diogène n° 121, p14-35.



03

03. *El emplazamiento de Granada.*
Fuente: BOSQUE MAUREL, J. (1988). Geografía urbana de Granada. Granada: Universidad de Granada. p37

04. *Cartografía del Distrito Sur en 1951: villas urbanas y otros desarrollos del periodo.*
Fuente: BRAVO, B. y RIVAS, J. L. (2016). "Aproximación a la primera periferia sur de Granada: de las huertas a las villas urbanas (1920-1951)". Revista Ciudades. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística. nº 19, p177

BOSQUE MAUREL, J. (1988). Geografía urbana de Granada. Granada: Universidad de Granada.

3.1.1 Aproximaciones a la geografía urbana de Granada

La geografía urbana trata de entender el por qué del emplazamiento de las ciudades, cuales son las circunstancias naturales que llevaron al origen de los primeros asentamientos. En el caso de **Granada**, cuatro factores geográficos determinaron la elección de este particular enclave (*Bosque Maurel, 1988*):

- La **topografía** por su valor defensivo.
- La **hidrografía** por el abastecimiento de agua.
- La **geología** por las posibilidades agrícolas
- La **encrucijada** de caminos por la facilidad de comunicaciones e intercambio.

Granada se integra en la **depresión** formada por la comarca de la Vega y los relieves terciarios y cuaternarios limítrofes. Como **ciudad acrópolis**, su desarrollo estuvo marcado por la ocupación de las tres colinas que presiden la ciudad: la de San Cristobal (760m), la de San Miguel (774m) y la de la Alhambra (790m). La definición de sus valles es fruto de la erosión producida por la intensa **red fluvial** que desciende de Sierra Nevada, atraviesa la Vega y desemboca en el Guadalquivir. El rio Genil es el eje central del sistema, asumiendo el

caudal de los rios Beiro, Darro, Monachil y Dílar en su paso por Granada. Todo un entramado de acequias y ramales posibilita el regadío del **ámbito agrícola** que inunda. La estructura del suelo de la depresión está formada por acumulación de materiales blandos, arcillas, conglomerados y limos que condicionan el tipo de agricultura, la retención de agua, la circulación de aire y la absorción de diferentes nutrientes. Estas particularidades geológicas e hidrográficas son la riqueza que ha sustentado a Granada durante generaciones. El cultivo de moreras en época árabe, de lino y cáñamo en el s.XVIII, de remolacha en el s.XIX y de tabaco, ajo, cebolla y maíz en el s.XX, mantuvieron la rentabilidad de una vega hoy en crisis de producción.

Sobre las terrazas fluviales más altas y descendiendo de su trono original, se ha construido la **ciudad moderna y contemporánea**. En su afán de proteger la vega, la ciudad ha preferido desarrollarse hacia el norte y el sur, quedando estrangulada en su centro por el muro de contención que supone la autovía. Mientras en Granada se libraba la batalla dialéctica sobre las formas de crecimiento, los pueblos del cinturón crecieron libremente hacia la ciudad con un frenesí especulativo que arrasó sus términos municipales.

El **barrio Zaidín** se sitúa en el extremo sur de Granada, entre los ríos Genil y Monachil, los cuales dieron origen al nombre árabe Seedin o “brazo de agua”, uno de los 38 pagos agrícolas que rodeaban la capital. El suelo que entierra el actual mar de cemento es de un alto valor ambiental, por la fertilidad, riqueza y belleza que reflejó mientras fue vega. Se extiende sobre una llanura de 260ha con una suave pendiente del 1.5% hacia el oeste, siendo la **avenida de Dílar** prácticamente paralela a la cota 670. El origen del Zaidín establece aquí su punto de origen a mediados del siglo XX hasta llegar a su actual condición de barrio más poblado de Granada.



04

3.1.2 Compacidad y difusión de los asentamientos metropolitanos

Los lugares donde se desarrolla la actividad humana son escenarios concretos en continua transformación. La capacidad de adaptación al medio natural nos lleva a alterar el espacio donde vivimos para adecuarlo a las necesidades que el tiempo va dictando. La construcción de los asentamientos puede ser intencionada, a través de proyectos específicos, o impuesta por episodios naturales y humanos. Cada una de estas circunstancias van dibujando la forma urbana en el territorio, caracterizando el modo de vida y las relaciones que se establecen entre el habitante, el espacio y el tiempo (Cabrera, 2009).

Granada como ciudad metropolitana comprende dos formas de ser en su territorio. Por una parte, podemos hablar de la **Granada compacta** como aquella que parte de la ciudad histórica y se desarrolla por acumulación de acontecimientos, mas o menos planificados, hasta su configuración actual de barrios. Por otra parte, la **Granada difusa** se extiende por la Vega y sus relieves periféricos a través de una red de poblaciones rurales con identidad propia, invasivas urbanizaciones de casas adosadas e industrias que se entremezclan en

el mar de parcelas agrícolas, acequias, caseríos, secaderos, etc. El **Zaidín** ha sido víctima de ambos estados en su historia. Nace como **núcleo aislado** a tres kilómetros de Granada, conviviendo con tensa armonía entre cultivos, calles de barro y bloques de cemento, para en su crecimiento incorporarse a la **ciudad compacta** que lo densificó hasta asfixiarlo.

Granada ha asumido la responsabilidad de integrar en su territorio urbano todo este conglomerado de elementos conectados que nos llevan a percibirlos como un todo unidad. Estas manchas sobre el tapiz de la Vega se entretrejen a través de unos hilos de fuerte identidad histórica que hoy día transportan urbanidad desde la ciudad compacta hasta los núcleos dispersos, los **corredores**.

CABRERA, D. (2009). Figuraciones de la ciudad región de Granada (Tesis Doctoral). Granada: Universidad de Granada.





05



06

05. Compacidad del núcleo del Zaidín.

06. Difusión de urbanizaciones en la Vega.

07. Actividad de la Vega. Al fondo, la invasión urbana de los relieves periféricos de la depresión de Granada (Huetor Vega y Cájjar)

07



3.1.3 Calle corredor

“El paso de “la ciudad” a “lo urbano” arrastró una metamorfosis profunda de la ciudad: de centrípeta pasó a centrífuga; de limitada y contenida, pasó a una geografía sin confines; de cohesionada y continua paso a difusa y fragmentada; de espacio legible y estructurado pasó a ser un campo de fuerzas organizado por nuevas movi­lidades y especialidades [...]” (Domingues, 2010). En este proceso, el fenómeno urbano ha dejado de ser exclusivo de la ciudad, para extenderse por el territorio a través de la red de caminos y carreteras que lo articulan.

La **calle corredor** es el soporte primario que aporta urbanidad en el espacio metropolitano, el medio origen sobre el que se construyen la mayor parte de circunstancias que inundan el territorio. De corredor tiene la **movilidad** y las **infraestructuras** (luz, agua, saneamiento, telecomunicaciones...); de calle tiene la **variedad de funciones** (residencial, industrial, agrícola, comercial, deportiva...), la **intensidad en las encrucijadas** y el **espacio público**, sea o no planificado. La calle corredor tiene forma lineal y atraviesa las manchas de los asentamiento que ha ido generando en torno a ella. Necesitamos entender y reconocer estas líneas de relación para poder proyectarlas como un espacio público y social que coordine el factor urbano y natural del territorio (Bravo y Rivas, 2011).

08

DOMINGUES, A. (2010). “La calle de la carretera. El exotismo en el viejo portugal”. A rua da Estrada. Oporto: Dafne

BRAVO, B. y RIVAS, J.L. (2011). “Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores”. Valencia: IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo



La Granada metropolitana se ha valido del sistema radial de caminos rurales, con origen en la ciudad central, para desarrollar parte de su crecimiento. La **carretera de Dílar** es una de las cuatro calles corredor de la periferia sur. Con una extensión aproximada de 10 km, parte de la **calle barrio del Zaidín** y se prolonga con dirección sur hasta Dílar. Salvando el río Monachil, la calle alcanza el Parque Tecnológico de la Salud (PTS), donde su trazado se pierde en la ramificación de senderos peatonales que recorren el espacio público del campus, bloqueando la continuidad territorial de la calle barrio y el corredor metropolitano. Una vez superado este obstáculo, cruza la autovía A-395 (Ronda Sur) y continua por la **Vega** atravesando los **municipios** de Ogijares y Gójar, las **urbanizaciones** de Plaruvi y Buenavista, y todo el espacio agrícola intermedio accidentado por restaurantes, gasolineras, pequeñas industrias, alojamientos turísticos, viviendas aisladas, aparcamientos, etc. Esta línea se ha visto recientemente reforzada en sus bordes con la incorporación de un **carril bici y peatonal** que transita los espacios intercalados de Vega y construcciones suburbanas. La calle corredor materializa en su recorrido los diferentes **paisajes** que componen el territorio, aglutinando todo el compendio de elementos que le aportan urbanidad.



10

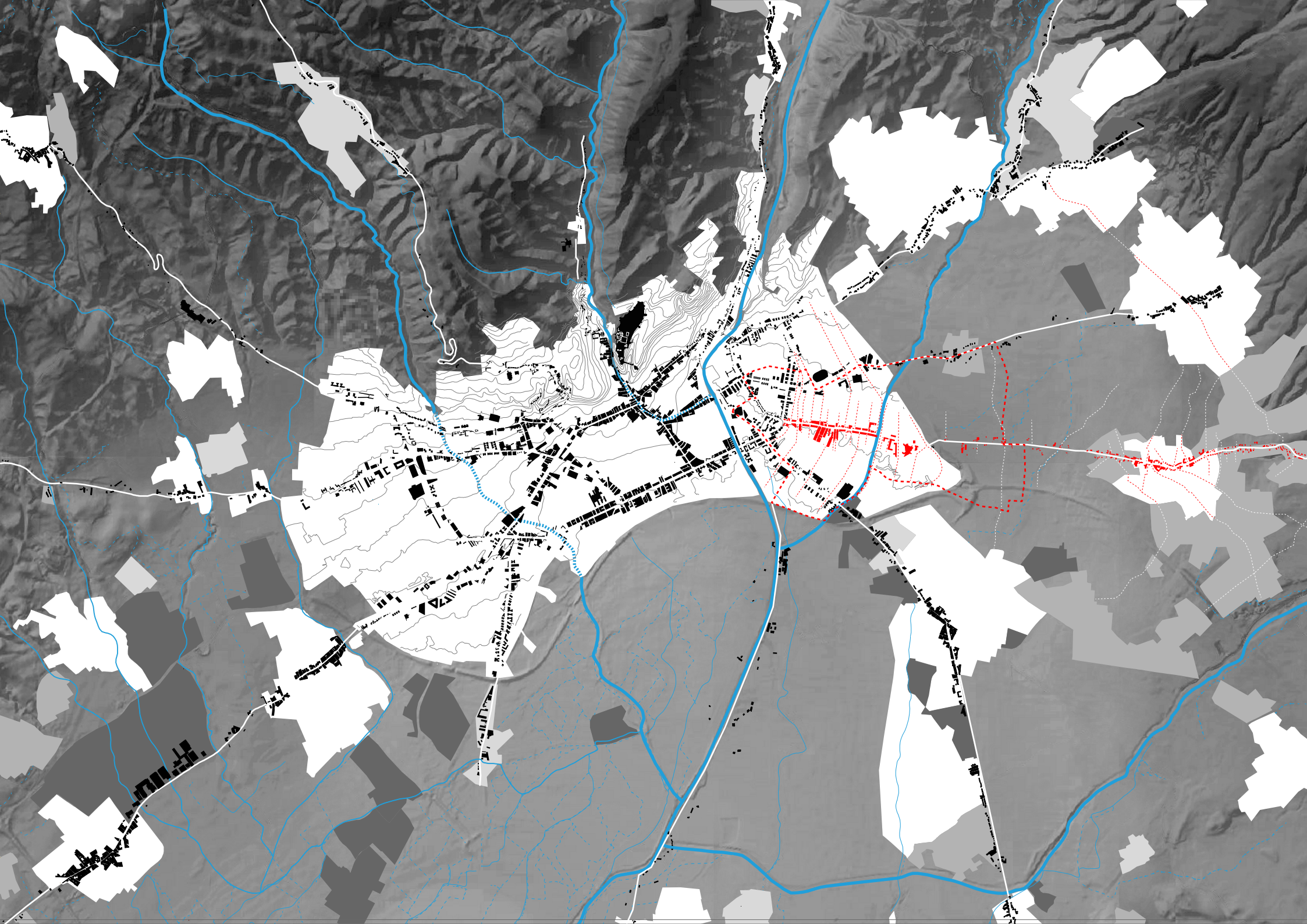
09

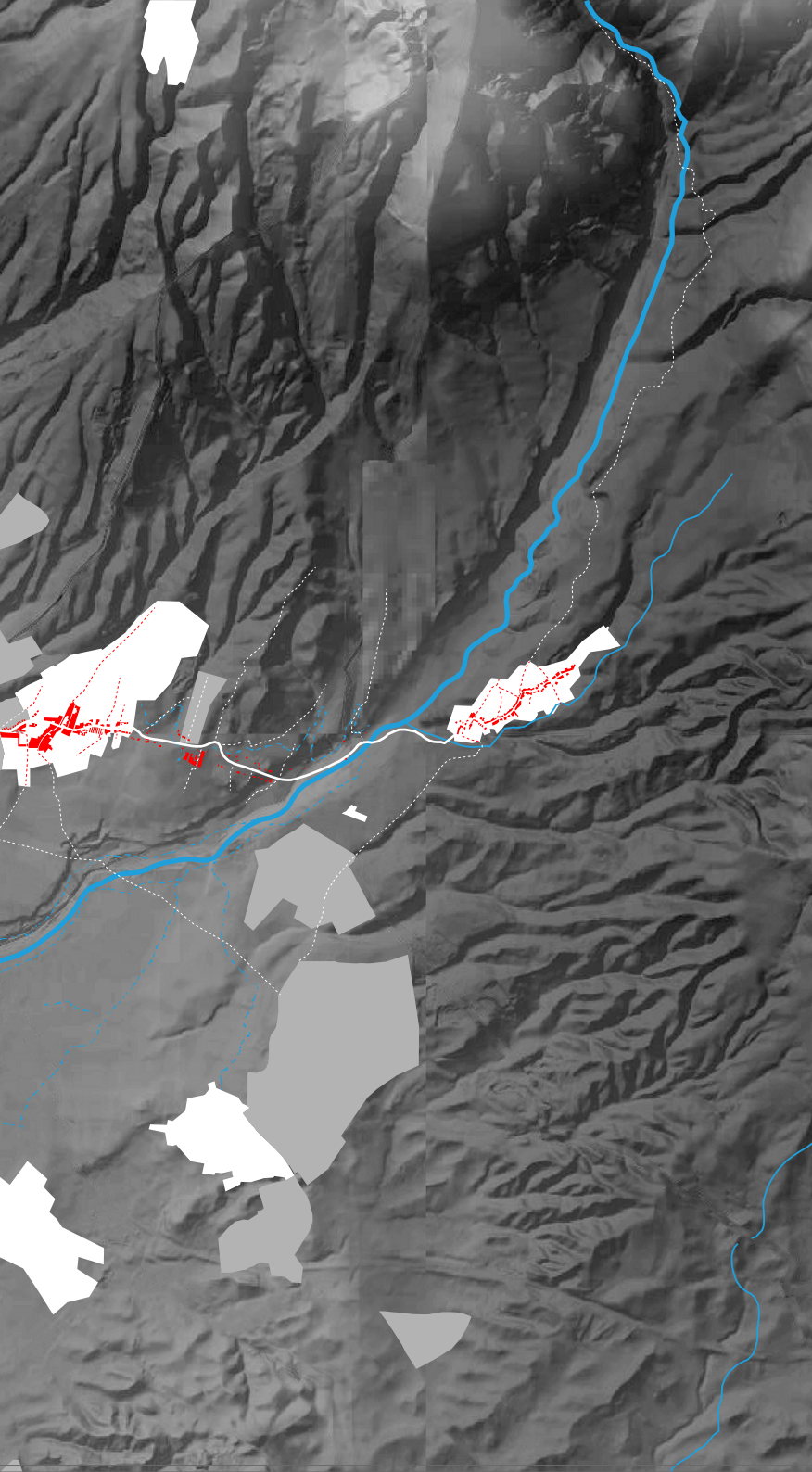


08. Carriles de movilidad y cartelería comercial en el corredor metropolitano de Dílar.

09. Gasolinera y aparcamiento de bicicletas.

10. Encuentro de la avenida de Dílar con el PTS.





A TERRITORIOS CONECTADOS

A1. De Granada a Dílar, una línea de aproximación al territorio

Relieve, hidrografía, asentamientos urbanos y líneas de relación metropolitana en la ciudad de Granada.

LEYENDA

Relieve Modelo Digital de Andalucía
 Ríos (Dílar, Monachil, Genil, Darro, Beiro)

Arroyos
 Acequias

Granada
 Núcleos municipales
 Núcleos secundarios
 Urbanizaciones
 Industrias
 Límite administrativo Zaidín

Corredores urbanos
 Corredores metropolitanos

Calle corredor de Dílar
 Transversales urbanas
 Transversales rurales

E: 1/50000

0 2500 m



3.1.4 Paisajes seccionados

El paisaje es un valor que expresa la **identidad del territorio**, una síntesis del modo en que lo percibimos. Su interpretación conlleva siempre una fuerte carga subjetiva dependiente del observador y su cultura; y de la forma en la que el medio se manifiesta espacial, temporal y visualmente. Los componentes que conforman su estructura física son una **mezcla** entre **elementos naturales** (suelo, agua, vegetación) y **artificiales** (arquitecturas, infraestructuras, viales, etc). Dependiendo de como se combinen estos atributos, formalizan una unidad paisajística característica con cualidades propias. *(Ayuntamiento de Granada, 2001)*

En el espacio metropolitano de Granada podemos reconocer una amplia variedad de **paisajes locales**: desde urbanos, patrimoniales, barriales; agrícolas, de ribera, de media montaña; hasta todo el espectro de sus hibridaciones. La calle corredor nos permite seccionar diversos paisajes al mismo tiempo, nos desvela la riqueza y complejidad del territorio mediante una única línea que lo atraviesa. Los límites físicos más representativos que supera, son aquellos que fijan la frontera entre unidades paisajísticas distintas, estableciendo los **tramos** que componen la **calle corredor**.

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). Plan General de Ordenación Urbana. Granada: Ayto. Granada.

RIVAS, J. L. (2012). La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad (Tesis doctoral). Granada: Universidad de Granada.

La avenida de América, prolongación sur del Camino de Ronda como "*calle ciudad*" de Granada *(Rivas, 2012)*, y el río Monachil delimitan el primer intervalo, el que corresponde a la **calle barrio del Zaidín**. El paisaje barrial se expresa a través de la forma y materialidad de sus arquitecturas y el espacio público contenido en sus aceras y plazas. La irregularidad de alturas de los edificios y la variedad de colores y texturas, además del estado de conservación de sus fachadas, componen un escenario arrítmico. A su vez, el espacio público e intersticial entre construcciones está dominado por el automóvil, donde la presencia de suelo vegetal es casi accidental y la lógica de distribución del mobiliario un tanto aleatoria.



11

La inserción urbana del río **Monachil** supone límite y paisaje al mismo tiempo. La presencia de agua y vegetación de ribera, la apertura visual a Sierra Nevada y su deficiente estado y accesibilidad, hacen de este elemento un espacio de oportunidad para el proyecto futuro. La Ronda Sur fija la siguiente frontera, que delimita el **PTS** y la ciudad compacta de Granada. El paisaje aquí queda dominado por la fuerza de las arquitecturas, algunas todavía en proceso de construcción, y el espacio verde intermedio que distorsiona la continuidad natural de la calle.



14

12



13



11. Paisaje barrial a través de la avenida de Dílar.

12. Rio Monachil desde el puente de la avenida de Dílar.

13. PTS y la ramificación de senderos peatonales que bloquean la continuidad natural de la avenida de Dílar.

14. Parque anexo a la Ronda Sur y espacio no construido que ocuparán las torres de la segunda fase del PTS. Al fondo, los dos edificios que dan entrada a la avenida de Dílar.



15

El paisaje de la **Vega**, un recurso natural que cuenta con la calificación de protección agrícola activa por el PGOU, construye un nuevo episodio. La distribución y geología de sus suelos son la base de la forma y estructuración del espacio. El sonido y movimiento de agua a través de todos sus sistemas de canalización, irrigan el mosaico de cultivos, que en su gama de densidades y colores, componen una textura variable dependiente de las estaciones. Las construcciones circunstanciales se dispersan en el medio, tendiendo a concentrarse en las orillas de los caminos y carreteras. El esparcimiento de **núcleos residenciales masivos** en la vega complica las relaciones y la movilidad en el territorio. Esta desarticulación hace más visible el impacto natural que producen los usos mal distribuidos, la excesiva ocupación de suelo y la disminución de relieve y vegetación, con la consecuente pérdida de los ecosistemas productivos y ecológicos. *(Ayuntamiento de Granada, 2001)*

En definitiva, nos interesa **identificar y leer la diversidad paisajística metropolitana para poder fijar acciones que reactiven el paisaje olvidado de ribera, aseguren la protección y uso de una vega acorralada y mejoren la experiencia sensorial del paisaje barrial a través de un único elemento compartido, la calle barrio y su prolongación como corredor.**



16



17



18



19

15. Parcelas agrícolas desde el corredor metropolitano de Dílar.

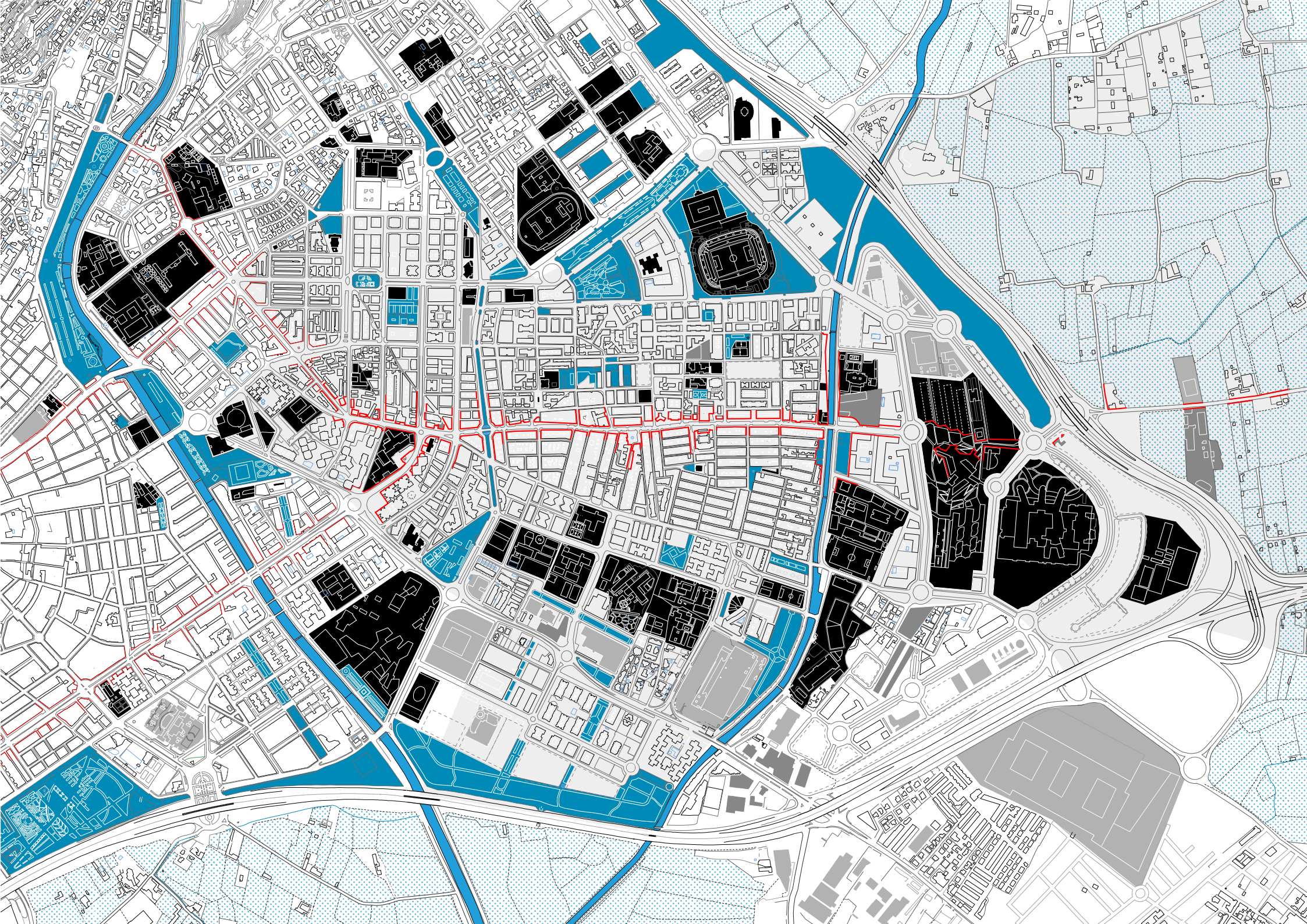
16. Sendero rural transversal a la carretera de Dílar. Apertura visual a Sierra Nevada.

17. Encuentro de camino rural habitado con el corredor metropolitano de Dílar.

18. Entrada a Ogijares.

19. Desguace en la carretera de Dílar.

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). Plan General de Ordenación Urbana. Granada: Ayto. Granada.















A TERRITORIOS CONECTADOS

A2. Paisajes seccionados a través de la calle corredor

Exposición de la calle corredor a los paisajes y realidades urbanas de Granada, Zaidín, rio Monachil, PTS, Vega y Ogijares.

LEYENDA

-  Límite administrativo Zaidín
-  Rios (Genil, Monachil)
-  Acequias
-  Suelo agrícola
-  Espacios públicos
-  Equipamientos públicos
-  Equipamientos comerciales
-  Industrias
-  Fachadas de la calle corredor de Dílar
-  Fachadas de los corredores urbanos Camino de Ronda y Acera del Darro

E: 1/12000

0 500 m





3.2 TRAMAS DEPENDIENTES

La imagen más sintética de un barrio, ciudad o territorio es la que aporta el entramado de sus calles, avenidas, bulevares, carreteras, caminos, etc. La reducción del plano a un **sistema de líneas** nos ayuda a descargarlo de pesos innecesarios, otorgándole un valor geométrico e informacional a cada uno de los ejes que lo estructuran (*Rivas, 2011*). Las calles son requisito indispensable para la fundación de un barrio, contienen la actividad urbana, la vida social y la red técnica e infraestructural que le hace funcionar. En su origen podemos identificar las trazas que han sido el soporte del **crecimiento**, las **direcciones dominantes** que han servido de base para el desarrollo urbano. La concatenación de diferentes episodios a lo largo de estas direcciones nos aproxima a la **estructura** actual de su trama, la cual establece jerarquías, distancias, dependencias y relaciones entre edificaciones y espacios, haciendo visible la dimensión, forma y escala del barrio que configura. (*Parcerisa, Rubert, 2000*)

La simplificación del barrio **Zaidín** a un conjunto de líneas nos facilita leer sus tiempos urbanos y su estructura, así como reconocer la **dependencia de su trama a la calle barrio**.

01. Ortofotografía del núcleo del Zaidín.
Fuente: Google Maps 2017

RIVAS, J. L. (2011). "Infraestructuras para la comprensión: la calle ciudad. El Camino de Ronda como nuevo motor económico y cultural de Granada". A Coruña, II Congreso de urbanismo y ordenación del territorio

PARCERISA, J. y RUBERT, M. (2000). La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo. Santiago de Chile: ARQ, Universidad Católica de Chile

3.2.1 Historia de una dirección y su trama

La **historia urbana** de un barrio se construye como superposición de los episodios fundamentales que un lugar va acumulando con el tiempo. El estudio de este sumatorio de capas, desde su origen hasta la actualidad, nos lleva a observar el barrio como un **proceso** en continua transformación, de donde extraemos conclusiones para valorar una intervención que responda a las necesidades actuales, dejando espacio para decisiones futuras.

Granada estuvo contenida la mayor parte de sus historia entre los rios Genil y Monachil, hasta que en el siglo XX, ahogada por sus limites, se expandió hacia el norte y el sur. La canonización de la Vega, con la consecuente implantación de la autovía, produjo un desarrollo urbano plagado de perjuicios, lo que motivó la compactación de la ciudad hacia sus rios dejando atrás una forma de crecimiento más relacionada con su estructura central. La superación de las fronteras fluviales trajo consigo la creación de las **primeras periferias**, cuyo desarrollo intermitente estuvo marcado por la fragmentación, infradotación y porosidad (*Bravo y Rivas, 2016*).

El barrio **Zaidin** se inscribe dentro de estas nuevas formas de crecimiento, siendo el asentamiento origen de la periferia sur de Granada. Los **episodios** seleccionados de la historia del barrio responden a sus distintas fases de **construcción, equipación y consolidación**:

- **Periodo 1950-1960** (PGOU 1951)
Vivienda social de urgencia.
- **Periodo 1960-1980** (PGOU 1973)
Especulación de la promoción privada de vivienda.
- **Periodo 1980-2000** (PGOU 1985)
Equipación barrial.
- **Periodo 2000-2018** (PGOU 2001)
Consolidación y reforma.

Este estudio requiere un especial énfasis en el periodo comprendido entre los años 50 y 80, tiempo en el cual se formaliza la mayor parte del trazado del barrio Zaidín, aquel que depende de la avenida de Dílar. Hoy día podríamos decir que este sector supone el “**casco viejo**” de la periferia sur, el cual demanda un enfoque actualizado, ya que acumula problemas característicos de los centros históricos: obsolescencia, densidad, dificultad de acceso, envejecimiento de la población, mal estado de conservación de sus edificios, deficit de planificación, etc (*Bravo y Rivas, 2016*).

02. Avenida de Dílar, 1969
Fuente: <http://granadablogs.com/cableados/2013/11/16/cuentame-los-60-anos-del-zaidin/>

PARCERISA, J. (2012). Forma urbis. Cinco ciudades bajo sospecha. Barcelona: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.

BRAVO, B. y RIVAS, J. L. (2016). "Aproximación a la primera periferia sur de Granada: de las huertas a las villas urbanas (1920-1951)". Revista Ciudades. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística. nº 19, p163-187

POETE, M. (1929). Introducción al Urbanismo. La evolución de las ciudades: la lección de la Antigüedad. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. Edición 2011

La **trama**, como elemento de formalización urbana, es la **herramienta** sobre la que se apoya esta aproximación a los tiempos urbanos, desvelando:

- Las pautas de crecimiento.
- Las “*líneas generatrices de permanencia*” (Poete, 1929) que han sido soporte del desarrollo, sus trazados geoméricamente dependientes, así como la pertenencia de la calle barrio a este sistema.
- Las trazas perdidas de caminos rurales y acequias enterradas.
- El consumo de vega.



02

3.2.1.a Periodo 1950-1960: vivienda social de urgencia

El Anteproyecto de Alineaciones de 1943 de Gallego Burín divisaba los trazados del primer crecimiento urbano planificado. Este documento preveía la consolidación de los espacios intersticiales hasta el Camino de Ronda, el cual se prolongaba más allá del río Genil y actuaba como elemento regulador de la nueva trama. Se formaliza así el primer boceto de ordenación para la periferia sur, conservando los ejes de los caminos de Motril y Dílar. Estas ideas fueron la base ideológica para el posterior **Plan de Alineaciones de 1951**, cuyo planteamiento limitaba el crecimiento sur hasta la actual calle Palencia.

A pesar de ello y ante la urgencia de construir vivienda social, en 1953 el Ayuntamiento de Granada otorga el **Pago Seco** (agrupación de parcelas agrícolas sin derechos de riego en el Pago del Zaidín) al **Patronato de Santa Adela** para la construcción de la barriada del Generalísimo. Esta se compone de 322 casas en torno a la plaza de Las Palomas, en un suelo de vega no planificado a tres kilómetros de la ciudad. En 1955 se entregan otras 400 viviendas anexas, cercando la plaza Federico Mayo. Tras el terremoto de 1956, con el objetivo de alojar a los damnificados, la tipología

edificatoria proyectada cambia a plurifamiliar. El mismo patronato promueve la construcción de 750 viviendas de renta limitada y otras 500 de tipo social en el extremo opuesto del camino de Dílar, entre las calles Ebro, Poeta Gracián, Garellano y Bailén. Estas nuevas estructuras se disponen reservando vacíos urbanos que ocuparan las plazas Diego Siloé, Velázquez y Jarama; los colegios Reyes Católicos y Doncel; y la iglesia del Corpus Christi, además de respetar la preexistente Venta del Niño. Estas tres primeras fases se establecen en los **margenes del camino de Dílar**, formando una trama ortogonal dependiente de la dirección dominante de la misma, que en algunos casos se deforma para adaptarse a la avenida de Cádiz.

La Obra Sindical del Hogar promueve en 1957 la construcción del **grupo Comandante Valdés** en el encuentro del camino de la Zúbia y el de Dílar. Está formado por 500 viviendas en 49 bloques distribuidos en placetas interiores, y seccionado por la calle Pablo Picasso. La apertura de esta vía supone una arteria fundamental en la configuración del distrito. La deficiente planificación, unida a un estado no urbanizado del entorno, plantean graves problemas en los accesos y el frecuente desbordamiento de la acequia de Arabuleila. Las condiciones precarias del ámbito motivan el surgimiento de un fuerte movimiento vecinal de

PARCERISA, J. (2012). Forma urbis. Cinco ciudades bajo sospecha. Barcelona: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.

OLGOSO, I. (2001). Entre Ríos. Historias del Zaidín. Granada: La Vela

B TRAMAS DEPENDIENTES

B1. Historia de una dirección de la periferia sur

Evolución de la trama, trazas consolidadas y trazas perdidas.

B11. Periodo 1950-1960: vivienda social de urgencia. E: 1/35000

LEYENDA

Ortofoto 1956-1957, REDIAM, Junta de Andalucía

Trama preexistente

Trama nuevo crecimiento

Trazas consolidadas de caminos rurales

Trazas perdidas de caminos rurales

Camino, carretera, avenida de Dílar

Rios (Darro, Genil, Monachil)

Acequias superficiales

Acequias enterradas

B11a. Sistemas residenciales asociados. E: 1/17500

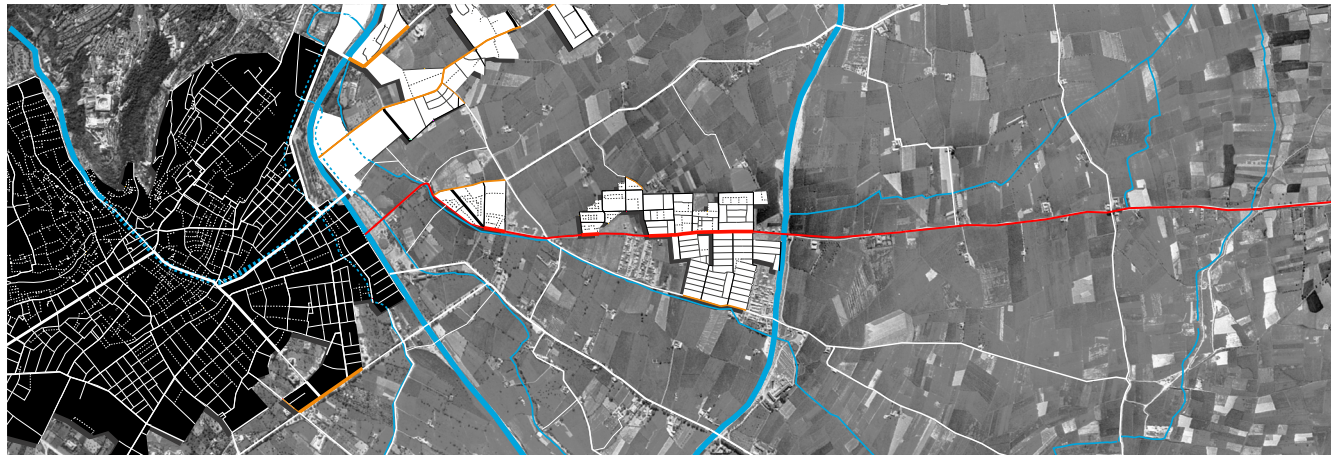
1º fase de Santa Adela

2º fase de Santa Adela

3º fase de Santa Adela

Grupo Comandante Valdes

Grupo La Cruzada



03. Barriada del Generalísimo desde la actual plaza de las Palomas.
Fuente: <http://granadamedia.com/el-origen-del-zaidin-en-imagenes-patronato-de-santa-adela-historia/>

OLGOSO, I. (2001). Entre Rios. Historias del Zaidín. Granada: La Vela

denuncia que caracterizará al barrio en los años venideros.

La construcción del grupo **La Cruzada**, enclavado en la parte central del espacio interfluvial sur y adosado al camino de Dílar, pone fin a este primer periodo urbano. Bajo la misma promoción, arquitectura y tipología que el anterior, este sistema residencial inaugura lo que el Ayuntamiento de Granada llamó “**Polígono del Zaidín**”, una ampliación del perímetro urbano que incluía en las Ordenanzas Generales las construcciones no planificadas en el Plan de Alineaciones de 1951. A partir de este momento, la calificación zonal de los futuros desarrollos es de Bloques Abiertos, al igual que el Camino de Ronda y Arabial.

3.2.1.b Periodo 1960-1980: especulación de la promoción privada de vivienda

La ausencia de leyes que regulasen el **desenfreno especulativo**, unido a la facilidad de construcción y adquisición de suelo urbanizable, permite un crecimiento masificado e impersonal que invade la mayor parte de lo que hoy consideramos Zaidín. Esta **hipertrofia urbana** densificó el espacio libre hasta ahogarlo, homogenizándolo funcionalmente sin previsión de equipamientos o espacios públicos.

A principios de los años sesenta se empieza a construir bajo esta dinámica, donde la trama de vivienda privada se va configurando sin un orden establecido. Durante esta década surge un proceso de **rellenado de todos los vacíos no construidos en torno al camino de Dílar**. En una primera fase se completa el rectángulo delimitado por la calle Circunvalación y Laureado Lopez Muñoz, con bloques de hasta siete alturas que macizan el espacio prácticamente en su totalidad. La extensión resultante entre este conjunto y la plaza Sol y Luna se consume alternando **vivienda unifamiliar y plurifamiliar**, bajo las directrices de un entramado perpendicular a la avenida de Cadiz. Con una tipología edificatoria similar se colmata el hueco entre Santa Adela y la Cruzada, al mismo tiempo que se elevan las construcciones que dan

03



fachada al río Monachil. La disparidad de alturas culmina con un inmueble de 11 plantas en el cruce entre la calle Ebro y Dílar, síntoma de un delirio especulativo inagotable. La Casa de las Columnas, junto con otros dos bloques traseros, invaden la plaza de las Palomas reduciéndola a su tamaño actual. El impulso y abuso de la construcción privada continua extendiéndose por las calles Circunvalación, Palencia y Barcelona al norte, y hacia la carretera de la Zubia al este. Las obras de la Hípica concluyen en 1968, para las cuales el Ayuntamiento desvía la traza original de esta última por atravesar el solar.

Iniciados los años setenta se sustituyen las plazas Diego Siloé y Jarama por los dos edificios que negarán los únicos espacios públicos contemplados en la ordenación original. El **PGOU de 1973** cualifica como **ensanche** el ámbito contenido entre la calle Pintor Manuel Maldonado y la avenida de Cádiz. Bajo este planteamiento se ejecutan **bloques plurifamiliares** de una media de siete alturas, dispuestos sin una organización evidente, condensando los espacios libres hasta el ridículo, hasta compactar el límite este del barrio. Enclavados en la Vega y sobre el camino rural “la Gallega” se establecen los equipamientos deportivos más destacados del sur: el campo de fútbol “Jose Carmona” (actual Palacio de Deportes),

la piscina del Zaidín y las pistas de Tenis al final de la calle Ebro. En el margen oeste de la avenida de Cadiz se alzan las urbanizaciones de “las Torres” y “las Palomas” y el colegio Salesiano, enterrando la acequia de Arabuleila.

La prolongación de la avenida Pablo Picasso establece la frontera entre los Alminares y Ciudad Jardin, la cual desarrolla un modelo de vivienda unifamiliar con jardín destinado a familias de clase media-alta. Este sistema junto con la Hípica fueron los referentes comerciales para la implantación de la urbanización “**los Vergeles**”, que pretendía alejarse del aura marginal del Zaidín para acoger a la nueva clase media. El resultado es una condensada trama entre las calles Palencia, América, Fontiveros y Primavera, que acogen mastodónticas torres de hasta 13 plantas, en su mayoría sin garaje ni espacios libres, componiendo un hormiguero donde viven miles de personas. Se respeta la trama quebrada de la cañada real en el Camino de las Peñuelas, actual pasaje de los Lirios.



04

04. Avenida de Dílar sobre el puente del río Monachil.
Fuente: <https://www.pinterest.es/pin/181692166199501973/>

OLGOSO, I. (2001). Entre Rios. Historias del Zaidín.
Granada: La Vela

3.2.1.c Periodo 1980-2000: equipación barrial

La discusión urbanística durante este periodo estuvo centrada en la protección de la Vega, la definición de los límites de la ciudad, la “autovía-bulevar” y las posibilidades de crecimiento. El **PGOU de 1985** definía el trazado de la actual autovía como un by-pass norte sur de la ciudad, estrechándose en su centro como contención del crecimiento urbano hacia la vega. La consecuencia de este acto fue el desparrame urbano hacia los extremos. El norte siguió acumulando vivienda social, mientras el sur congregaba la promoción privada. La autovía se plantea como un bulevar que recupere la transición perdida campo-ciudad. A pesar de los esfuerzos, se redujo a una circunvalación con las condiciones geométricas de una autovía, sobre la que se superponían los nuevos usos terciarios que la sociedad del momento reclamaba. Su trazado bloqueó un posible desarrollo frontal de la ciudad siguiendo los patrones del camino de Ronda. Hoy día, supone un rígido límite entre la vega y la ciudad compacta.

El crecimiento sur durante estos años se expande al este y oeste del núcleo del Zaidín, formalizando la **carretera de Armilla y la de la Zubia** hasta el camino bajo de Huetor. El **bloque abierto** de cinco

plantas es el estándar predominante, donde la calidad, espacios libres y aparcamientos aumentan considerablemente. Bajo este sistema se completa la avenida de Cádiz sobre la que surgen diversos colegios e institutos como “el Carmelo”, “Vicente Aleixandre”, “Mariana Pineda”, “Alhambra” y la residencia de las Hermanitas de los Pobres. El crecimiento queda limitado por el río Monachil y la Ronda Sur que conecta con Sierra Nevada. La carretera de Armilla y la de la Zubia asumen gran parte de la carga rodada, **nuevos espacios públicos y equipamientos**, como el Palacio de Deportes, el Estadio Nuevo Los Carmenes y el Complejo Nuñez Blanca. La calle Circunvalación, actual avenida Don Bosco, se define como bulevar, una vía verde que conecta sendos ejes.

Durante esta etapa apenas se producen modificaciones relevantes en el núcleo consolidado del **Zaidín**, a excepción del **asfaltado de calles**, el **alumbrado público** y parte de la demandada **equipación barrial**. Se construye el Centro de Salud Sur en la calle Ebro, el Centro Cívico, algunas industrias urbanas en la calle Asturias y las cocheras de autobuses Rober.

OLGOSO, I. (2001). Entre Ríos. Historias del Zaidín. Granada: La Vela

HERNÁNDEZ, H. (2003). “Plan Especial Reforma Interior. Área de Transformación y Mejora ATM Santa Adela”. Plan General de Ordenación Urbana. Granada: Ayto. Granada.

3.2.1.d Periodo 2000-2018: consolidación y reforma

El **PGOU 2001** rellena los vacíos intersticiales de la periferia sur hasta la autovía, superando el río Monachil y consolidando la unión entre Granada y Armilla. La tipología edificatoria predominante mantiene la condición de **bloque abierto**. La inclusión del PTS supone una gran oportunidad para el sur, concentrando usos universitarios y el hospital. A pesar de su potencial como nuevo foco de atracción, con la consecuente incorporación de población joven universitaria al barrio, su formalización y trazado bloquean la continuidad natural de la avenida de Dílar, estableciéndose como barrera.

El **Zaidín** mantiene su configuración e incluye las delimitaciones de dos **Áreas de Transformación y Mejora**, correspondientes a las tres fases de Santa Adela; y dos **Áreas de Reforma de Suelo Urbano**, que conciernen a las industrias de la calle Pavía. A través de Planes Especiales de Reforma Interior se persigue la transformación de edificaciones obsoletas, trazados inadecuados y mejora de infraviviendas. Quizás la falta de perspectiva global de estos planes, unida a la atención excesivamente específica en las delimitaciones, hacen que las mejoras sean puntuales y sus efectos no se sientan

mas allá de sus límites. Esta **pérdida de visión conjunta** es el valor que la calle barrio pretende recuperar.

05. Pavimentación de la avenida de Dílar, 1980.
Fuente: <http://granadablogs.com/cableados/2013/11/16/cuentame-los-60-anos-del-zaidin/>

05











B TRAMAS DEPENDIENTES

B1. Historia de una dirección de la periferia sur









Evolución de la trama, trazas consolidadas y trazas perdidas.

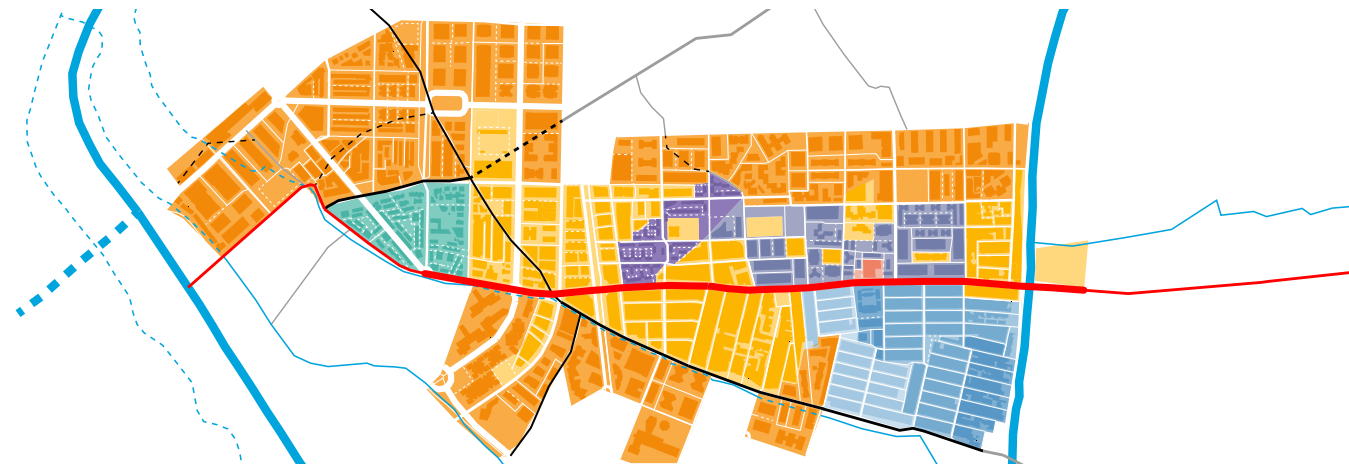
B12. Periodo 1960-1980: especulación de la promoción privada de vivienda. E: 1/35000 LEYENDA

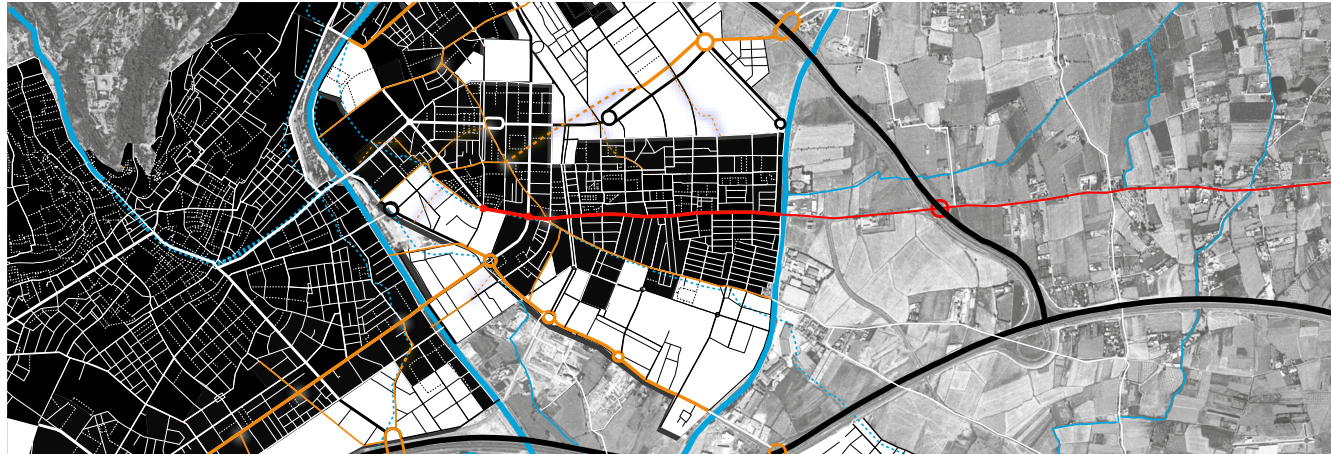
Ortofoto 1977-1983, REDIAM, Junta de Andalucía

-  Trama preexistente
-  Trama nuevo crecimiento
-  Trazas consolidadas de caminos rurales
-  Trazas perdidas de caminos rurales
-  Camino, carretera, avenida de Dílar
-  Rios (Darro, Genil, Monachil)
-  Acequias superficiales
-  Acequias enterradas

B12a. Sistemas residenciales asociados. E: 1/17500

-  1º fase de Santa Adela
-  2º fase de Santa Adela
-  3º fase de Santa Adela
-  4º fase de Santa Adela
-  Grupo Comandante Valdes
-  Grupo La Cruzada
-  Construcciones años 60
-  Construcciones años 70













B1. Historia de una dirección de la periferia sur

Evolución de la trama, trazas consolidadas y trazas perdidas.

B13. Periodo 1980-2000:
equipación barrial. E: 1/35000

LEYENDA

Ortofoto Google Maps 1998, 2017

-  Trama preexistente
-  Trama nuevo crecimiento
-  Trazas consolidadas de caminos rurales
-  Trazas perdidas de caminos rurales
-  Camino, carretera, avenida de Dílar
-  Rios (Darro, Genil, Monachil)
-  Acequias superficiales
-  Acequias enterradas



B14. Periodo 2000-2018:
consolidación y reforma. E: 1/35000



3.2.2 Estructura y orden del tejido

La superposición histórica de todas las capas que componen el barrio nos revela un orden urbano dependiente del trazado original de los **camino rurales con vocación territorial**. Estos elementos actúan como **catalizadores urbanos**, atrayendo toda una serie de actividades, usos, equipamientos, espacios públicos, comercios, densidades residenciales, circulaciones, etc. El barrio **Zaidín** se enclava en el espacio comprendido entre dos de ellos, la carretera de Armilla y la de la Zubia, siendo seccionado en su centro por un tercero, la **avenida de Dílar**, que se establece como eje estructurante del sistema. El conjunto barrial debe su orden a esta vía por diversas razones:

- Ha sido soporte del crecimiento urbano.
- Tiene correspondencia territorial.
- Secciona los ejes perimetrales que atan el distrito sur.
- Establece una vinculación formal con la trama del barrio.

Con el objetivo de simplificar el estudio del tejido barrial, se propone una lectura separada, de sus direcciones longitudinales dominantes y de sus direcciones transversales de atado, para en su entrelazamiento desvelar su estructura y orden.

3.2.2.a Direcciones longitudinales de carga

La carretera Armilla (paseo del Violón-avenida Fernando de los Rios), la de la Zubia (calle Andres Segovia-avenida Emperador Carlos V), la avenida de Dílar y el camino Bajo de Huetor suponen las **directrices principales** de la estructura urbana de la periferia sur de Granada. Como **ejes radiales de crecimiento**, acumulan un **trazado geoméricamente subordinado a su dirección**, el cual organiza las distintas unidades vecinales adheridas a sus márgenes. Además de su continuidad territorial, estas líneas tienden a enhebrar la mayor parte de **equipamientos** y grandes superficies comerciales que alimentan al distrito, asumiendo una escala de circulación urbana y metropolitana.

La **avenida de Dílar**, con una longitud de 1,8 km, un espesor variable entre los 15 y 30 metros y 59 edificios en sus fachadas, asume un papel

más local, donde su movilidad sirve al entorno barrial y lo comunica con el resto del distrito y ciudad. La conexión territorial se ve interrumpida por el PTS, permitiendo una continuidad peatonal y ciclable, pero no motorizada. Como **apoyos viarios** aparecen la avenida de Cadiz, que acaba uniéndose a ella, y la calle Pintor Manuel Maldonado, paralela a la trayectoria principal. El entramado local contenido entre estos ejes ordena los núcleos vecinales y la disposición de sus arquitecturas, con una trama que debe su dirección a la avenida de Dílar. Esta última actúa como un **centro lineal** que sirve a la totalidad del barrio estableciendo un orden primario, frente a la ambigüedad de los trazados de sus ámbitos inmediatos.

3.2.2.b Direcciones transversales de atado

Los ejes avenida de América-paseo de Europa y avenida de la Ilustración-calle Torre de Comares, con sus respectivas continuidades, constituyen los dos **ejes transversales fuertes** que atan el distrito sur de este a oeste. Ambos comprenden en parte de su recorrido el trazado del metro ligero y reúnen en sus calzadas un volumen importante del tráfico rodado. En su encuentro con la avenida de Dílar crean dos focos de centralidad:

- Una **centralidad periférica**, aún sin explotar, relacionada con el Camino de Ronda y la conexión norte sur de la ciudad.
- Una **centralidad de usos especializados** vinculada al PTS.

Los ejes calle Primavera-calle Sancho Panza y calle Beethoven-calle Torre de Machuca configuran dos **cinturones secundarios** de comunicación este-oeste. Este segundo ve bloqueada su continuidad por el paseo Emperador Carlos V y la desfiguración de las calles Monachil y Valencia.

Las direcciones transversales son más proclives a unir **espacios públicos**. La avenida Don Bosco y el río Monachil, con sus prolongaciones, componen los dos ejes verdes que cruzan el barrio, apropiándose en su travesía de parques, plazas y bulevares. Sus **encrucijadas con la avenida de Dílar** pueden ser un punto de origen desde donde empezar a reforzar el buen sentido de estas líneas.


B TRAMAS DEPENDIENTES

B2. Estructura urbana subordinada a la avenida de Dílar

Jerarquía y orden de la trama del barrio Zaidín.

B21. Direcciones longitudinales de carga equipacional

LEYENDA

-  Avenida de Dílar
-  Discontinuidad del eje
-  Direcciones paralelas a la calle barrio
-  Direcciones longitudinales
-  Equipamientos públicos
-  Equipamientos comerciales
-  Industrias
-  Rios (Genil, Monachil)



E: 1/15000

0 500 m





B2. Estructura urbana subordinada a la avenida de Dílar

Jerarquía y orden de la trama del barrio Zaidín.

B22. Direcciones transversales de atado de espacios públicos

LEYENDA

- Avenida de Dílar
- - - Discontinuidad del eje
- Direcciones perpendiculares a la calle barrio
- Direcciones transversales
- Espacios públicos
- Rios (Genil, Monachil)

E: 1/15000

0 500 m








B TRAMAS DEPENDIENTES

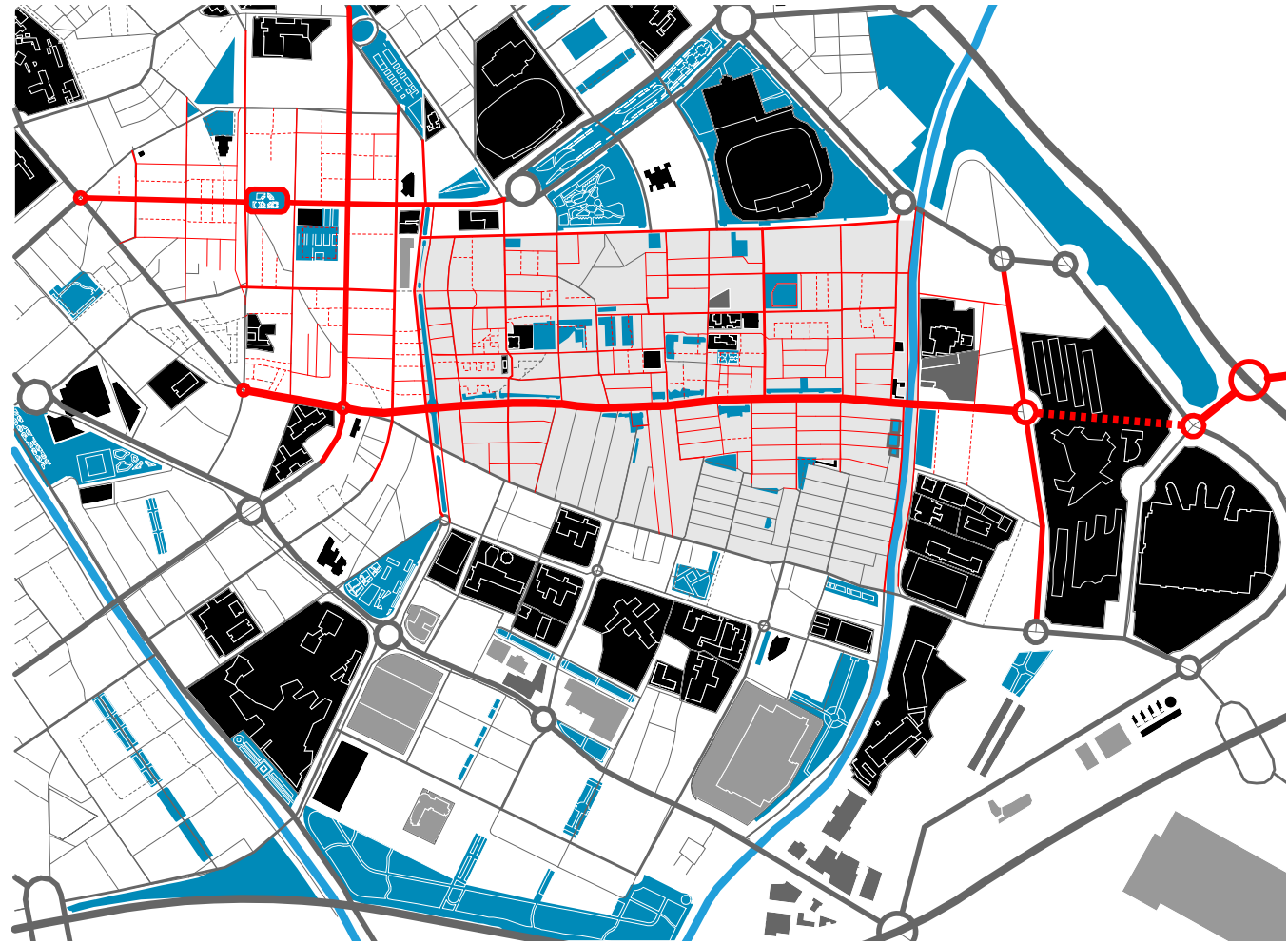
B2. Estructura urbana subordinada a la avenida de Dílar

Jerarquía y orden de la trama del barrio Zaidín.

B23. Entrelazamiento de direcciones

LEYENDA

-  Avenida de Dílar
-  Discontinuidades
-  Entramado dependiente de la dirección de la calle barrio
-  Núcleo del Zaidín
-  Equipamientos públicos
-  Equipamientos comerciales
-  Industrias
-  Espacios públicos
-  Rios (Genil, Monachil)



E: 1/15000
0 500 m



En suma, observamos que los **caminos rurales** se establecen como **patrón de crecimiento**, siendo el medio origen sobre el que se incorporan los tejidos de sus diferentes fases de construcción. Estas líneas se convierten en **ejes dominantes de la forma del barrio**, distrito o ciudad, concentrando en sus bordes la mayor parte de las actividades. La **avenida de Dílar**, calle barrio del Zaidín, se inscribe dentro de este sistema. Aunque no tenga la suerte de espacio público y equipamientos de las anteriores, posee una arraigada estructura comercial local y el potencial para actuar como un futuro eje dotacional que distribuya equitativamente por el barrio sus bondades. El encuadre que nos interesa queda delimitado por la avenida de Cadiz, la calle Pintor Manuel Maldonado, el río Monachil y la avenida Don Bosco, un entorno despoblado de usos públicos al que llamaremos **núcleo del Zaidín**.

06. Entrada norte a la avenida de Dílar.

07. Entrada sur a la avenida de Dílar.



06



07



3.3 ESPACIOS COLECTIVOS

Frente a las características del medio físico y conexiones que aporta el territorio, y el orden estructural que acompaña a la trama; el estudio de los espacios colectivos se enfoca en torno a la **actividad y uso** de los lugares urbanos contenidos en el barrio. Jan Gehl identifica tres tipos de “*actividades exteriores*” que se desarrollan fuera del entorno doméstico:

- **Actividades necesarias**, relacionadas con las labores cotidianas y los desplazamientos realizados para llevarlas a cabo, como el trabajo, el colegio, la compra, etc. Son tareas obligatorias en las que el ambiente físico no es determinante para su realización.
- **Actividades opcionales**, vinculadas al ocio y el disfrute personal (pasear, hacer deporte, tomar el sol, etc). Su ejecución esta supeditada a la voluntad de participar del sujeto y si el tiempo y el espacio lo permiten. Las condiciones exteriores influyen en la duración de las mismas.
- **Actividades sociales**, resultado de las dos anteriores al entrar en contacto con otras personas, ya sea al cruzarse, saludar, conversar,

jugar o simplemente ver y oír a otros vecinos. Normalmente son acciones espontáneas que refuerzan a las precedentes, donde el contexto desempeña un papel importante.

Los espacios colectivos son el **escenario** para el desarrollo de estas actividades, donde la cantidad, diversidad, frecuencia y duración de las mismas dependerá en gran medida de la calidad ambiental de estos lugares. Ni públicos, ni privados, los espacios colectivos deambulan sin etiquetas pudiendo ser ambas cosas a la vez. Espacios públicos ocupados con fines privados (terrazas de bares, venta ambulante, conciertos de música, etc), o espacios privados que adquieren un carácter público (centros comerciales, estadios de fútbol, mercados, etc), en favor de la **colectividad**, el **encuentro ciudadano** y la **vida social**. (Solá-Morales, 2008). De esta forma, los espacios colectivos de un barrio son soporte para las actividades que en ellos tienen lugar, pudiendo desglosar su estudio en: **movilidad**, **equipamientos**, **espacios libres** y **comercio**.

01. Actividades necesarias, opcionales y sociales en las aceras de la avenida de Dílar.

GEHL, J. (1971). La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Reverte, 2006.

SOLÁ-MORALES, M. (2008). “Espacios Públicos, Espacios Colectivos”. De cosas urbanas. p185-191. Barcelona: Gustavo Gili.

La **avenida de Dílar**, entendida como el **espacio más colectivo** del barrio, retoma aquí un rol relevante en vista de su estado actual y sus posibilidades futuras. Como **itinerario más repetido** por sus vecinos, es el que mayor posibilidad de encuentro casual denota. Su **carácter glocal**, sus **anchas aceras**, su **capacidad de enhebrar los espacios libres**, su **función distribuidora**, su **tejido comercial** y sus **oportunidades equipacionales**, hacen de esta vía un sustento barrial a través del cual proponemos una lectura de los espacios colectivos del Zaidín.

02



68

3.3.1 Movilidad

La movilidad en sí no es un espacio, pero los elementos sobre los que discurre (calles, caminos, carreteras, etc), si conforman una red espacial que permite los desplazamientos tanto urbanos, como metropolitanos, barriales y vecinales.

3.3.1.a Distribuidores

Para entender la circulación entre estas escalas, se propone la jerarquización del viario en función de la capacidad conectiva de los ejes que contienen estos desplazamientos. Surge así la calificación de **distribuidor**, como la vía que ordena el tráfico a una determinada escala de relación, en la que distinguimos:

- **Distribuidores metropolitanos:** comunican los núcleos urbanos dispersos en el **territorio** con la ciudad de Granada. La proximidad de estos municipios produce un intenso flujo de movimiento de largo alcance por razones que atienden al trabajo, estudios, ocio o compra. La actividad de polígonos industriales, la relevancia del sector servicios y la omnipresencia de la universidad, generan focos de interés productivo. Estas idas y venidas diarias se canalizan en lo que ya hemos definido como corredores

metropolitanos, en la Circunvalación A-44 y en la Ronda Sur A-395.

- **Distribuidores urbanos:** relacionan ámbitos diferenciados propios de la **ciudad**, conectando sus accesos y los diferentes barrios que la componen. Suponen la red estructurante del sistema viario y soportan la mayor carga de tráfico motorizado. Los ejes Camino de Ronda y Gran Vía asumen la mayor responsabilidad al concentrar todos los desplazamientos norte-sur y dar acceso al centro.

- **Distribuidores barriales:** garantizan la entrada, salida y orden interno del **barrio**. Son vías intermedias que actúan como amortiguador entre el entramado local y la red urbana, compartiendo tanto carga rodada como una intensa actividad peatonal. La calle barrio forma parte de este sistema, siendo el distribuidor barrial más significativo.

- **Distribuidores vecinales:** organizan el movimiento entre las distintas **unidades vecinales** que componen el barrio. Son las calles origen y destino del desplazamiento, las que dan acceso a la función residencial. Tienen una vocación más peatonal, aunque comparten espacio con los vehículos residentes.

3.3.1.b Itinerarios

La priorización que ha tenido el automóvil en la vida urbana durante las últimas décadas está cambiando hacia una movilidad más sostenible, la cual pone en el foco de atención al **peatón**, el **transporte público** y la **bicicleta**. Granada es una ciudad de distancias asequibles, cuya suave topografía en zonas bajas y de periferia facilita una circulación ciclable. El uso peatonal de las calles refuerza la comunicación ciudadana, humaniza el espacio, genera cohesión social, favorece la actividad comercial, aporta seguridad y un largo etcétera de ventajas que se enfatizan a escala barrial. El empleo del transporte público disminuye el volumen de coches, lo que reduce los índices de contaminación y ruido que tanto afectan a Granada. Estas deseables alternativas al vehículo privado se establecen a través de itinerarios, entendiéndolos como rutas predefinidas que conectan puntos urbanos de especial relevancia, pudiendo hacer del trayecto un elemento más de interés.

02. Cruce de itinerarios cotidianos en la avenida de Dílar.

03. Distribuidor barrial, itinerario peatonal, de transporte público y ciclable en la avenida de Dílar.

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2013). Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Información, análisis y diagnóstico. Granada: Ayto. Granada.



03



04

04. Tráfico rodado en la rotonda que da acceso a la avenida de Dílar desde la avenida de América.

03. Paso del metro ligero por la rotonda que da acceso a la avenida de Dílar desde la avenida de la Ilustración.

70

3.3.1.c Escalas de aproximación

Para estudiar la movilidad barrial se fijan dos escalas de aproximación donde se superponen distribuidores e itinerarios: una **urbana-metropolitana** que representa las salidas y entradas al Zaidín y su comunicación con el resto de la ciudad y territorio; y otra **barrial-vecinal** que comprende los desplazamientos internos. La **calle barrio** tiene un papel fundamental en ambas lecturas, ya que actúa como **enlace principal con la estructura viaria global** y como **eje acumulador del movimiento barrial**.

En una primera escala de observación se propone una mirada a la ciudad de **Granada** en su conjunto, para descubrir las implicaciones del barrio Zaidín en el sistema general de movilidad y las áreas urbanas que son alcanzables desde el mismo. Se detectan:

- **Conexiones** entre los diferentes distribuidores de tráfico rodado, así como sus ejes de desplazamiento.
- **Puertas** del barrio.
- **Itinerarios** de metro y autobuses, desde la avenida de Dílar al resto de la ciudad, incluyendo los ámbitos de proximidad peatonal desde las paradas.
- **Rutas ciclables**, tanto existentes como proyectadas.

Observamos como el transporte público desde la calle barrio (autobús SN4, U3 y metro ligero) abarca la mayor parte de la urbe, denotando un buen funcionamiento del mismo, con una frecuencia de paso de 7 a 10 minutos. Las entradas y salidas al Zaidín se materializan en su mayoría a través de rotondas en los nodos principales donde confluyen los distribuidores urbanos o conectan con los metropolitanos. Todos ellos acaban encontrándose con la avenida de Dílar fijando esquinas destacadas. Las rutas del carril bici tienen una buena base estructural, aunque en su mayoría todavía no están construidas.

05



C ESPACIOS COLECTIVOS

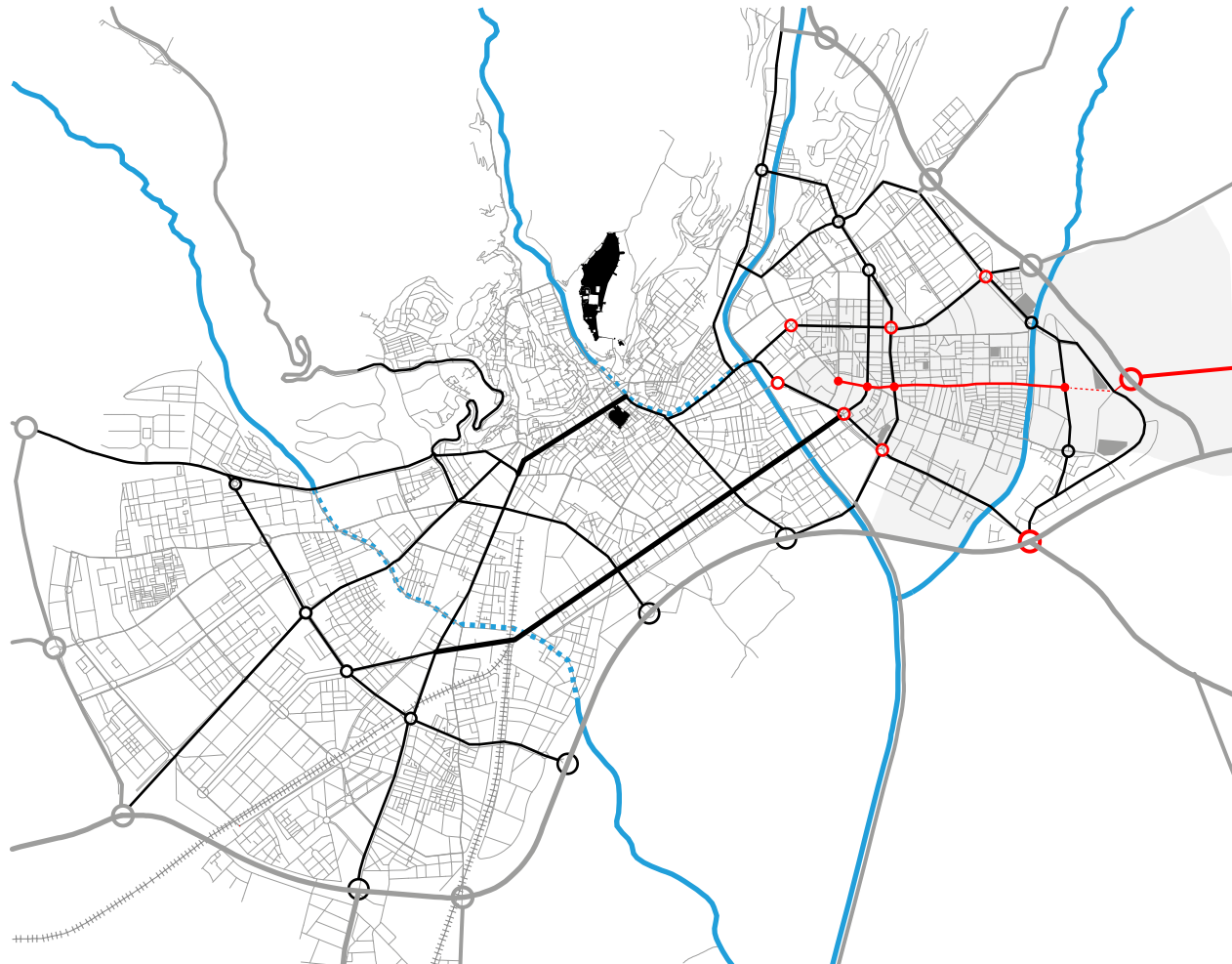
C1. Líneas de movilidad urbana

Distribuidores e itinerarios desde la avenida de Dilar al Zaidín y Granada

C11. Distribuidores de Granada y puertas al Zaidín

LEYENDA

- Distribuidores metropolitanos
- Distribuidores urbanos
- Distribuidores barriales
- Distribuidores vecinales
- Ejes de comunicación norte-sur
- +++++ Vías ferroviarias
- Avenida de Dilar
- Puertas del Zaidín
- Puntos de enlace con los distribuidores urbanos
- Limite administrativo del Zaidín
- Concentración de aparcamientos
- Ríos (Beiro, Darro, Genil, Monachil)



E: 1/50000

0 2500 m



C ESPACIOS COLECTIVOS

C1. Líneas de movilidad urbana

Distribuidores e itinerarios desde la avenida de Dílar al Zaidín y Granada

C12. Itinerarios ciclables

LEYENDA

- Distribuidores metropolitanos
- Distribuidores urbanos
- Distribuidores barriales
- Distribuidores vecinales
- Carril bici construido
- Carril bici proyectado
- +++++ Vías ferroviarias
- Ríos (Beiro, Darro, Genil, Monachil)



E: 1/50000

0 2500 m

C ESPACIOS COLECTIVOS

C1. Líneas de movilidad urbana

Distribuidores e itinerarios desde la avenida de Dílar al Zaidín y Granada

C13. Itinerarios de transporte público y sus ámbito de proximidad

LEYENDA

- Distribuidores metropolitanos
- Distribuidores urbanos
- Distribuidores barriales
- Distribuidores vecinales
- Metro ligero
- +++++ Vías ferroviarias
- Autobús SN4
- Autobús U3
- Ámbito de proximidad del metro (5 min a pie)
- Ámbito de proximidad del autobús (2 min a pie)
- Paradas de metro
- Paradas de autobús
- Ríos (Beiro, Darro, Genil, Monachil)



E: 1/50000

0 2500 m





06

06. Calle Tudela, prototipo viario en la zona de "Casillas Bajas".

07. Calle Santuario, espacio vecinal utilizado de aparcamiento.

08. Avenida de Dilar. Presencia de coches, vallas y contenedores.

A una escala local se representan los desplazamientos internos del **Zaidín**, atendiendo a:

- **Distribuidores** urbanos, barriales y vecinales, sus carriles y sentidos de circulación.
- Concentración de **aparcamientos**.
- **Itinerarios** que tienen o pueden tener una aptitud más peatonal.

Las **red de calles** del barrio es por lo general muy **homogénea** y esta dominada por un uso motorizado, con vías de 6 a 12 metros de anchura, un único sentido de circulación, una o dos filas de estacionamientos opcionales y dos aceras poco generosas. Este patrón encuentra su excepción en la calle barrio (avenida de Dilar), sus apoyos principales (avenida de Cadiz, calle Pintor Manuel Maldonado) y sus transversales verdes (avenida Don Bosco, rio Monachil). En la barriada de "Casillas Bajas", cuyas calles son especialmente vulnerables por su estrechez, predomina la circulación motorizada y el aparcamiento, reduciendo las aceras hasta el absurdo de cincuenta centímetros. La avenida de Dilar concentra la mayor parte del tráfico peatonal del barrio debido a su tejido comercial, su capacidad conectiva, su centralidad barrial y sus amplias aceras. El ámbito este hasta la calle Pintor Manuel Maldonado posee una estructura viaria mas o

menos organizada, aunque con una excesiva permeabilidad a la circulación rodada. Parece que cualquier espacio libre entre edificios adquiere una función de estacionamiento, donde el asfalto es la tónica dominante. La monotonía de calles y falta de referencias hace poco evidente su circulación a pie, orientación y legibilidad.

Interesa **diversificar** esta uniformidad viaria a fin de generar una mayor operatividad en los desplazamientos, reducir la presencia del coche, facilitar el flujo viandante y hacer legible las calles. La **proximidad** que ofrece la escala barrial permite apostar por una movilidad peatonal, que aporte un mayor dinamismo a sus aceras. Las calles de sección compartida pueden compatibilizar ambos aspectos, participando así en una posible **red de espacios colectivos barriales**. Esta red puede contener tanto calles rodadas con amplias aceras, como de sección compartida o incluso peatonales en determinados casos. La **calle barrio** se posiciona como la **columna vertebral** de esta malla.

Una movilidad sana da lugar a un barrio sano. Por ello es cada vez mas recurrente empezar a pensar nuestras calles desde el punto de vista del que las camina, recordando la actual dependencia al automóvil pero sin priorizarlo. En definitiva, nos interesa fijar **posibles acciones** que nos hagan avanzar hacia una movilidad sostenible:

- Promover rutas de preferencia peatonal que encadenen puntos de atracción.
- Fomentar la implantación de carriles bici.
- Animar las paradas de transporte público.
- Concentrar los aparcamientos para devolverle el papel colectivo a los espacios libres.
- Diversificar las calles.



07



08










C ESPACIOS COLECTIVOS

C1. Líneas de movilidad urbana

Distribuidores e itinerarios desde la avenida de Dílar al núcleo del Zaidín

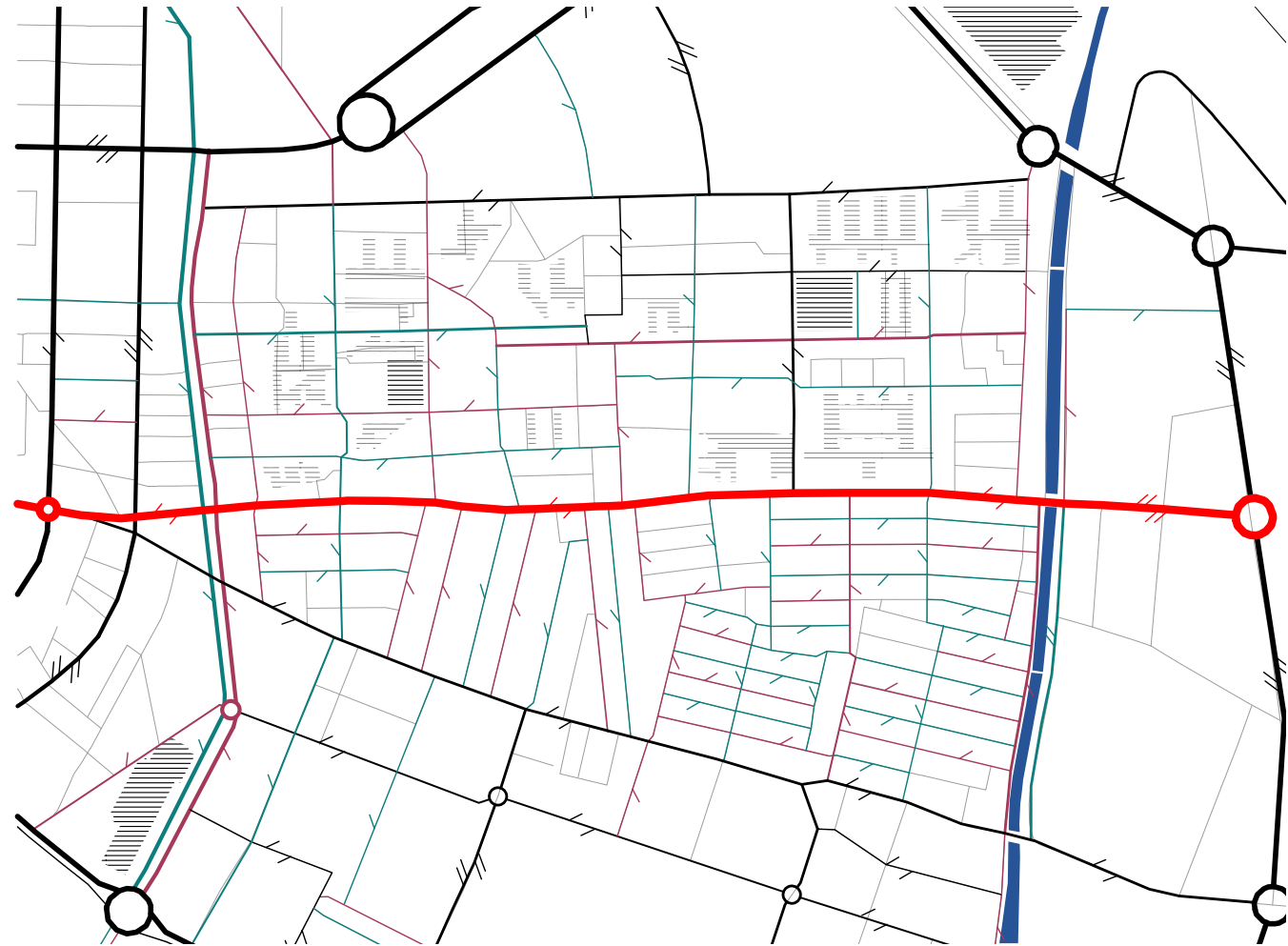
C14. Distribuidores del ámbito local

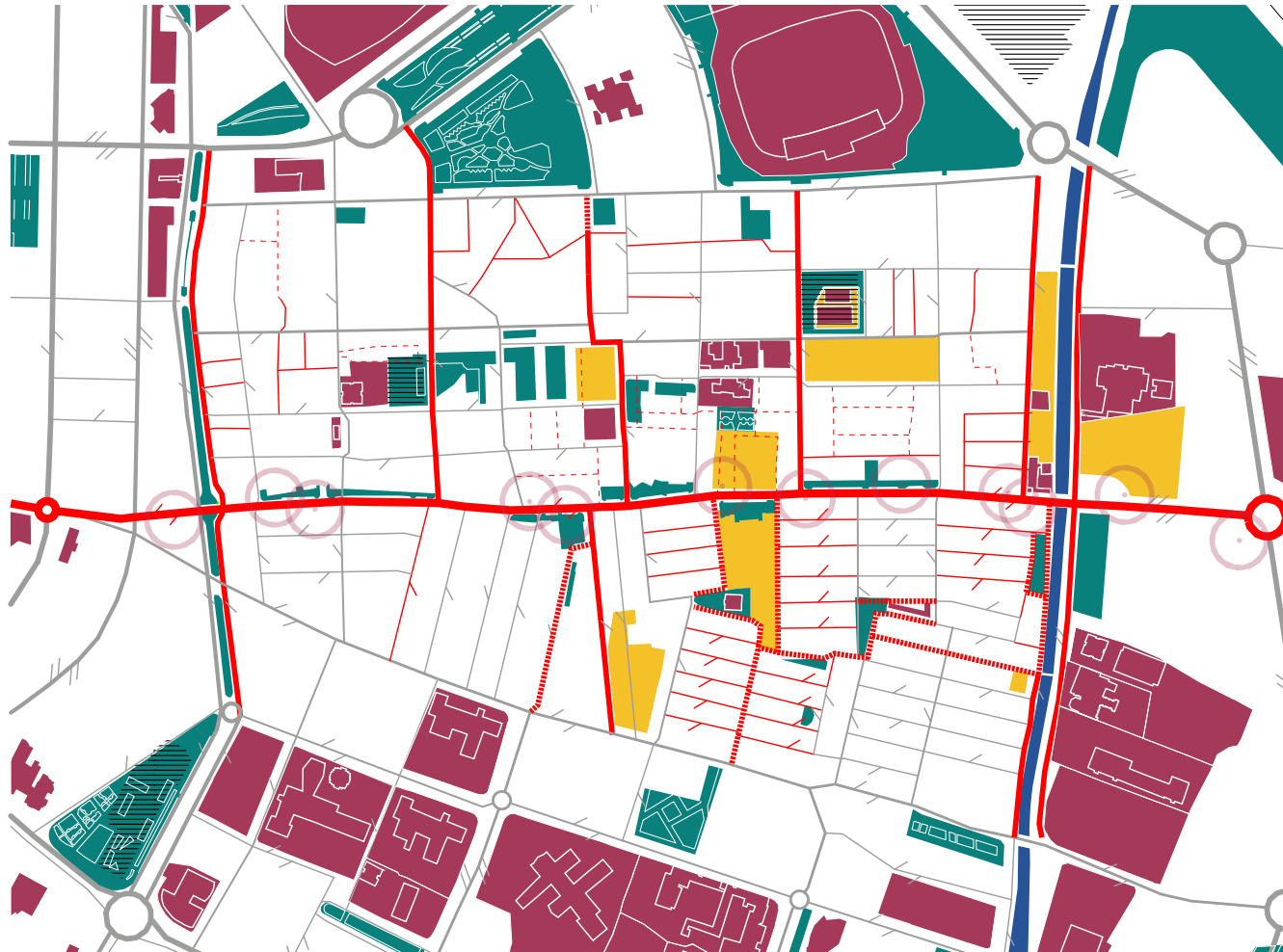
LEYENDA

-  Sentido de circulación única S-N, O-E
-  Sentido de circulación única N-S, E-O
-  Doble sentido de circulación
-  Carril único
-  Carril doble
-  Concentración de aparcamientos
-  Espacios libres usados como aparcamiento
-  Avenida de Dílar
-  Río Monachil

E: 1/8500

0 400 m





C1. Líneas de movilidad urbana

Distribuidores e itinerarios desde la avenida de Dilar al núcleo del Zaidín

C15. Itinerarios de preferencia peatonal

LEYENDA

- Sentido de circulación única S-N, O-E
- Sentido de circulación única N-S, E-O
- Doble sentido de circulación
- Carril único
- Carril doble
- Concentración de aparcamientos
- Espacios públicos
- Equipamientos
- Paradas de autobús

- Red propuesta de preferencia peatonal:
- Avenida de Dilar
 - Calles de aceras anchas
 - Calles de sección compartida
 - Calles peatonales
 - Espacios de oportunidad dotacional

E: 1/8500

0 400 m





09

09. Biblioteca y plaza de las Palomas.

07. Iglesia del Corpus Christi desde la avenida de Dilar.

08. Centro de Salud Zaidin Centro-Este.

AA.VV, Dir. GOMEZ, J.L. (2014). La ciudad cercana: barrios y equipamientos. Granada: Universidad de Granada.

3.3.2 Equipamientos

Entre el hogar, el barrio y la ciudad encontramos lugares donde se concentran diversas actividades e interacciones sociales: los equipamientos; que por derecho ciudadano dan un servicio o cubren necesidades educativas, sanitarias, recreativas, etc. La justa **accesibilidad, distribución y heterogeneidad** de estas piezas, hacen del barrio un espacio confortable, valorado por sus habitantes y socialmente activo, donde confluyen vecinos de diversas edades y nacionalidades. Las primeras y últimas relaciones sociales extrafamiliares tienen lugar aquí, en guarderías y colegios, residencias de ancianos, zonas de juego, centros deportivos, culturales y sanitarios, asociaciones, iglesias, mercados, etc. Son estos espacios los que forjan lazos comunitarios y aportan sentimientos de identidad, donde el cruce de miradas cotidianas nos familiariza con los desconocidos.

El urbanismo desde los años cincuenta ha considerado los equipamientos como un valor cuantitativo, un porcentaje en función de la superficie residencial. Esto ha asegurado una ciudad bien dotada en su conjunto, aunque no por ello estos elementos se han repartido, formalizado o encajado bien en los barrios. En Granada, la

gestión fragmentada de los crecimientos de periferia y la tardía incorporación de los equipamientos, han producido en algunos casos su concentración en determinados puntos y en otros su aislamiento y desconexión. Este proceso caracteriza al **Zaidín**, donde la cantidad ha precedido a la calidad y justa repartición de los mismos; y la agrupación homogénea de usos ha dado lugar a desiertos dotacionales.

A la hora de valorar o demandar equipamientos, debemos tener en cuenta una serie de aspectos que los condicionan: su **uso**, su **implantación urbana** y su **pertenencia a la red dotacional**.

3.3.2.a Usos y su potencial colectivo

Los equipamientos poseen una función propia que hace referencia al objetivo de su fundación, bien sea educar, enseñar, investigar, hacer deporte, sanar, producir, exponer, vender, administrar, etc. Además de su **uso ad hoc**, podemos encontrar otras acciones que complementan a las anteriores, las **sociales**. Estos lugares son focos de encuentro ciudadano donde se refuerzan los vínculos vecinales, amistosos y familiares. Ya sea por la concentración de personas, por el hábito cotidiano de uso o por la duración de nuestras actividades,

los equipamientos favorecen las relaciones sociales y el intercambio ciudadano, siendo uno de los elementos urbanos que más valor simbólico nos aporta. Por ello, nos interesa clasificar los usos dotacionales en función de si **favorecen la sociabilidad** o **no participan en ella**.

En un primer grupo, como equipamientos proclives a compartir experiencias y forjar relaciones humanas, encontramos **usos educativos, universitarios, culturales, deportivos y comerciales**. Desde colegios, institutos y facultades; hasta pistas deportivas, piscinas, museos, conservatorios, bibliotecas, centros asociativos, etc.; los lugares para el aprendizaje nos relacionan con personas con las que compartimos intereses, aficiones, rangos de edad, preocupaciones, etc. También podemos incluir aquí los mercados y grandes superficies comerciales, que aunque esta última no favorezca una economía de barrio, si posibilitan un intercambio social cotidiano y espontáneo.

En un segundo grupo, localizamos los equipamientos que no adquieren un papel colectivo, pero no por ello menos necesarios que los anteriores. Son los **usos administrativos, industriales, sanitarios** y de **transporte**.

El **Zaidín** es un barrio bien equipado si nos remitimos a los estándares, aunque concentra la mayor parte de su superficie dotacional en torno a los ejes de las antiguas **carreteras de Armilla y de la Zubia**. Esto genera que el ámbito contenido entre la avenida de Cadiz y la calle Pintor Manuel Maldonado (lo que hemos llamado **núcleo del Zaidín**) esté desprovisto de equipamientos, a excepción de pequeños centros educativos, un centro de salud, una pista deportiva, una biblioteca y una iglesia. Esta **homogeneidad residencial** necesita de la incorporación de nuevas piezas que aporten usos culturales, deportivos y administrativos a escala de barrio, ya que la mayor parte de los que deambulan a su alrededor sirven al conjunto de la ciudad. Asimismo, existe un fuerte **movimiento social** representado en multitud de asociaciones y una Junta Vecinal que gestiona el dialogo entre los diferentes grupos y defiende los derechos del barrio. Parece importante que estas agrupaciones dispongan de un espacio compartido de calidad donde discutir problemas y soluciones para el Zaidín. La **avenida de Dílar**, como eje central de este desierto, puede ser un buen **soporte** para la justa distribución de **nuevas dotaciones**, reforzando su centralidad barrial y aprovechando el fluido tránsito que la caracteriza.



10



11



12



13

3.3.2.b Implantación urbana

Los equipamientos son portadores de urbanidad y están condicionados por la forma en la que se insertan en el barrio o ciudad. Su **ámbito inmediato** nos revela su posición y jerarquía, atendiendo a las arquitecturas de borde, sus accesos, legibilidad y la compatibilidad que pudiera tener con otros usos. Las **dotaciones educativas, culturales y deportivas** tienden a complementarse cuando existe **proximidad** entre ellas, y se ven beneficiadas si existe un **espacio público** que regule el intercambio. Esto no quiere decir que la concentración sea positiva, todo lo contrario, la distribución dispersa por el barrio es más interesante, siempre que haya cercanía entre usos y actividades. Así mismo, el aislamiento de otras piezas conlleva la desconexión urbana y con ello la marginalidad, a no ser que el uso sea lo suficientemente poderoso para justificarse como único objetivo de desplazamiento. La accesibilidad y visibilidad de los equipamientos se ve intensificada si alguna de sus fachadas limita con calles principales. Su relevancia histórica, paisajista, arquitectónica, urbana o social puede convertirlos en **elementos simbólicos** que aporten identidad, así como en **referentes** de orientación barrial.

Para establecer nuevas localizaciones debemos tener en cuenta tanto la implicación urbana del lugar como su disponibilidad. Para ello se definen los **espacios de oportunidad dotacional** que responden a ambas condiciones y posibilitan la inserción de nuevos equipamientos, plazas y parques. El núcleo del barrio Zaidín es un entorno muy congestionado y saturado, con lo que la búsqueda de estos espacios pasa por la sustitución de lotes residenciales en condiciones precarias, suelos en transición para construir, industrias abandonados y solares vacíos. Todos ellos a su vez deben reunir las condiciones urbanas adecuadas para que el impacto de la dotación tenga la mayor repercusión posible y sus efectos se sientan más allá de sus límites. Como espacios de oportunidad encontramos el ámbito de la biblioteca de las Palomas, correspondiente a la antigua plaza del Generalísimo; la Venta del Niño, que hoy día ocupan supermercados; la industria en desuso de la calle Pavía; las cocheras Rober; las parcelas vacías de las calles Garellano, Baden Powel y Mirador de la Sierra; el solar en transición de la calle Asturias; el entorno delimitado en la calle Sol y Luna; y el recinto expuesto al encuentro de la avenida de América con la avenida de Dílar, como oportunidad para impulsar una centralidad.

3.3.2.c Pertenencia a la Red

Los equipamientos se inscriben en una **red dotacional** que regula sus tipologías, emplazamientos, acumulaciones y conexiones, a excepción de algunos elementos aislados. Esta malla esta compuesta por **puntos singulares** y **lineas que los enlazan**, siendo estas ultimas los recorridos más habituales para acceder a ellos. Las calles que asumen este papel deben concentrar un volumen notable de equipamientos y espacios públicos, generando trayectos legibles y amables que inviten al paseo. De esta forma, la red dotacional se conecta, o en muchos casos se corresponde, con la red de espacios públicos, la red de movilidad, la red comercial, la red ambiental, etc.

El Zaidín limita al este y al oeste con los dos ejes dotacionales longitudinales que estructuran la red. El eje **carretera de Armilla** concentra usos culturales, comerciales y administrativos, entre los que destacamos el Palacio de Congresos, el Museo de las Ciencias, la sede del Caja Granada y el Carrefour. Asimismo, su apoyo principal, la calle Félix Rodríguez de la Fuente, es el soporte de la mayor parte de colegios e institutos del barrio. El eje **carretera de la Zubia** asume una carga deportiva, donde encontramos el estadio Nuevo los Carmenes y el complejo deportivo

Núñez Blanca, unidos por el paseo Emperador Carlos V. Como ejes transversales destacamos la **avenida Don Bosco**, con ambición cultural y voluntad de conectar espacios públicos; el **rio Monachil**, aglutinando en su paso por el barrio usos educativos, deportivos y culturales, los cuales sientan las bases para un futuro proyecto rio; y la **avenida de la Ilustración** vinculada al PTS, donde se complementa la universidad con laboratorios y centros de investigación. Toda esta especie de **corona perimetral dotacional** delimita el núcleo del Zaidín, masificado de viviendas y sin apenas espacios libres o equipamientos. La **avenida de Dílar**, que ya posee una importante posición en la red comercial, territorial, de movilidad y de espacios públicos, puede ser un nuevo eje estructurante de la red dotacional. Ante la necesidad de incluir usos que diversifiquen el núcleo, se plantea la calle barrio como contenedor de equipamientos barriales y sus espacios públicos inherentes. Como calle más larga, posibilita una distribución equitativa de los mismos, reforzando así su centralidad urbana, social, económica e identitaria.

12. Pistas deportivas en la calle Poeta Gracián. Al fondo, el Centro de Salud Zaidín Sur

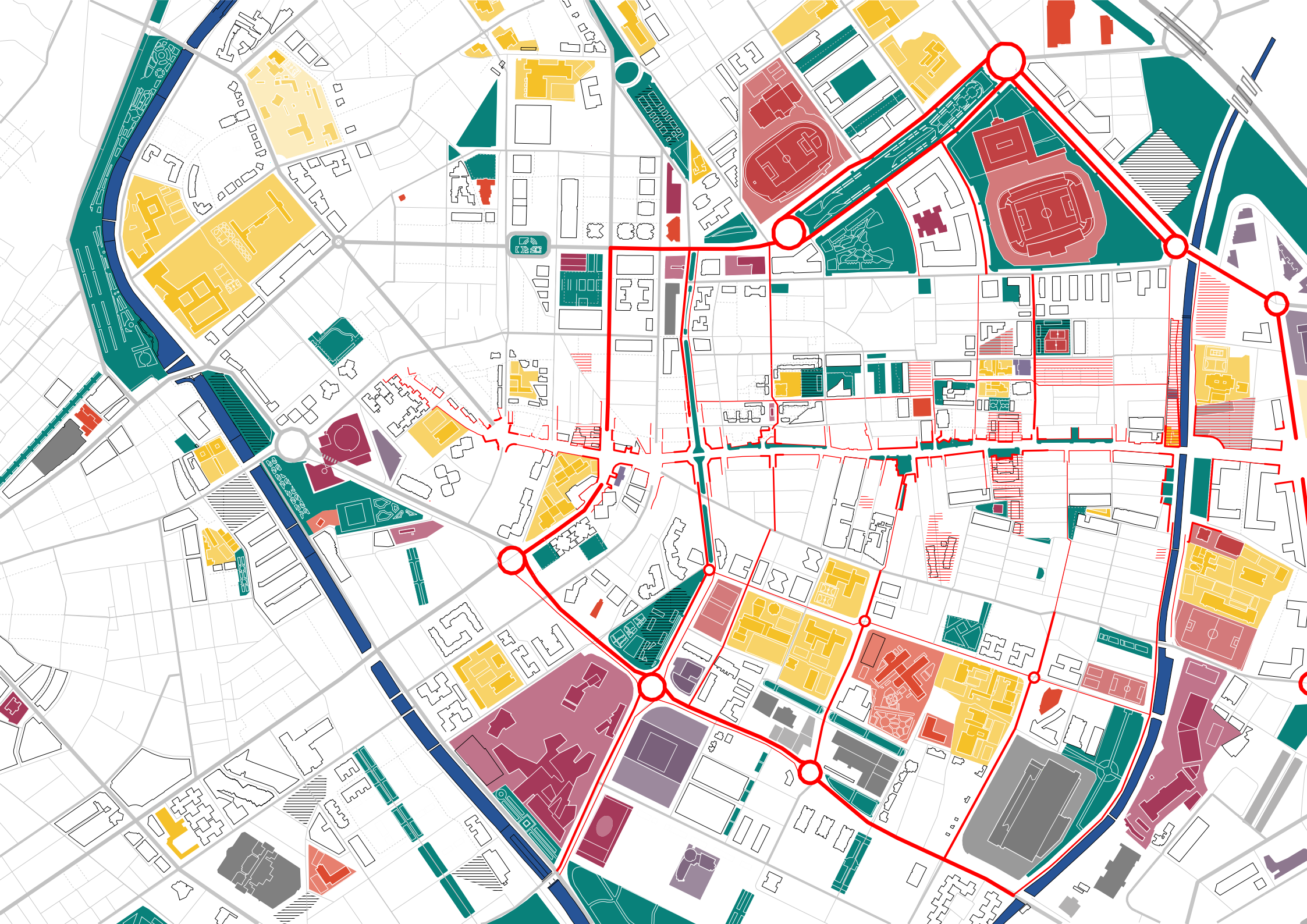
13. Cochera de los autobuses Rober desde el puente del rio Monachil en la avenida de Dílar. Espacio de oportunidad dotacional.

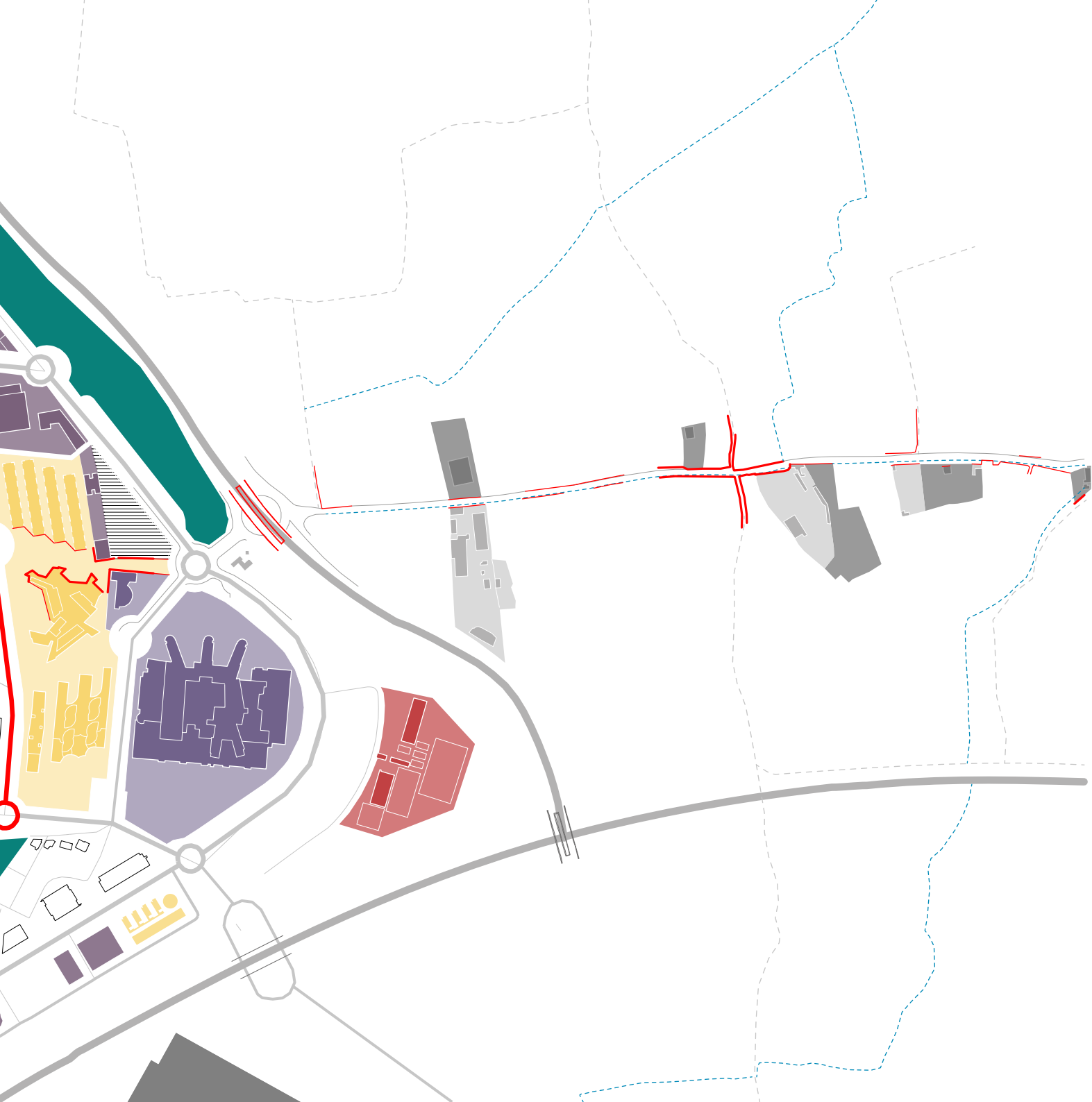
14. PTS

AA.VV, Dir. GOMEZ, J.L. (2014). La ciudad cercana: barrios y equipamientos. Granada: Universidad de Granada.



14





C ESPACIOS COLECTIVOS

C2. Equipamientos

Usos, implantación urbana y pertenencia a la red

LEYENDA

- Fachadas de la calle corredor de Dílar
- Esquinas significativas
- Red de equipamientos
- Espacios de oportunidad dotacional
- Espacios públicos
- Ríos (Monachil, Genil)
- Acequias
- Caminos rurales

Usos que favorecen la sociabilidad:

- Educativo
- Universidad
- Cultural
- Deportivo
- Comercial
- Otros

Usos que no participan de la sociabilidad:

- Sanitario
- Administrativo
- Transporte
- Industrial

E: 1/8500

0 400 m



3.3.3 Espacios libres

Más allá de los límites de la residencia, el trabajo, los equipamientos y el comercio, encontramos el espacio social y urbano que teje diariamente nuestra vida pública: el **espacio libre**. Es el valor mayoritario de la ciudad y principal contenedor de las ya mencionadas “*actividades exteriores*” (Jan Gelh, 1971). Específicamente nos interesa resaltar las **actividades opcionales y sociales**, como aquellas que favorecen el contacto humano y en las que el ambiente exterior influye tanto en su propagación como en su inhibición. Estas relaciones son de vital importancia para que el ciudadano no se encuentre solo y aislado en su medio, para enriquecerlo, activarlo y ofrecer seguridad. La mayor diversidad de contactos sociales se desarrolla en los espacios libres de barrio. Si existe proximidad con nuestro ámbito cotidiano, los contactos establecidos son más complejos (saludos, conversaciones, debates, etc), al compartir intereses, conocidos, aficiones, o por la mera frecuencia de encontrarse. Por el contrario, si vagamos por entornos más alejados (calles céntricas, grandes parques, plazas principales, etc), los contactos son más pasivos, reduciéndose a ver y oír (Jan Gelh, 1971).

Los espacios libres deambulan en multitud de formatos conectando nuestros lugares habituales y vaciando la carga edificatoria de ciudades y barrios. Son las calles, pasajes, plazas, parques, bulevares, solares, espacios intersticiales, etc. Su carácter **público o privado**, así como sus estados intermedios, condicionan la **apropiación** que los habitantes hacen de ellos. De esta forma, podemos clasificarlos según los **niveles de pertenencia social** en: **espacios públicos**, como aquellos que son de todos; **espacios vecinales**, correspondientes a un determinado grupo de residentes; y **espacios residuales**, que siendo públicos o privados, suponen una oportunidad para transformarse en alguno de los anteriores.

La **calle barrio**, como el espacio público que más contacto posibilita, se establece como un elemento conector que **secuencia** los **espacios libres** interrelacionados que hacen del barrio un **escenario social**.

15. Vallas que restringen el paso en las aceras de la avenida de Dílar

16. Mujeres sentadas mirando a la calle en dirección opuesta a los bancos.

17. Amplitud máxima de las aceras de la avenida de Dílar.

GEHL, J. (1971). La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Reverte, 2006.

3.3.3.a Espacios públicos, contenedores sociales

Los **espacios públicos** priman sobre el resto de espacios libres, ya que son de **pertenencia colectiva**. Concentran un mayor número de actividades exteriores, de intercambios, de personas desconocidas, de deseos de tránsito o parada, etc. Centrándonos en la acción del peatón y sus posibilidades de contacto social, podemos verlos como dinámicos o estáticos.

Espacios públicos dinámicos

Contienen los **desplazamientos peatonales**, la **actividad comercial** y los **accesos a viviendas y equipamientos**. Tienen forma lineal y su entrelazamiento en la malla urbana ordena el movimiento en ciudades y barrios. Las calles, concretamente sus aceras, representan estos espacios.

Con una anchura variable de 2 a 15 metros en cada uno de sus lados y una longitud recorrible de 1,8 km, las **aceras de la avenida de Dílar** suponen el espacio público más activo del Zaidín. Su superficie queda cubierta por un manto de adoquines sin apenas vegetación, a excepción del hueco constreñido donde se insertan los árboles. El

mobiliario urbano que las domestica se posiciona sin un orden evidente, orientando los bancos en dirección opuesta a la actividad de la calle y las papeleras en el centro de la escena. Las aceras se separan de la calzada mediante una valla metálica y una fila de aparcamientos donde se incluyen los contenedores, ocultando así la visibilidad del lado opuesto de la vía.

Amabilizar, ampliar y darles visibilidad a estos espacios puede favorecer el surgimiento de nuevas actividades; atraer nuevos peatones del sector universitario, deportivo y cultural; y reforzar el papel de calle comercial local. De esta forma se multiplican las posibilidades de contacto y la confianza con la que nos movemos.



16



15



17



18



19

Espacios públicos estáticos

Son puntos de concentración ciudadana donde predomina la parada, el juego, el descanso, y otras posibles acciones relacionadas con la naturaleza, el arte, el deporte, etc. Son lugares para el contacto social activo y pasivo, en definitiva, para sentirnos en sociedad. Dentro de este grupo identificamos las plazas y parques en sus diferentes tamaños y tipologías.

Los **parques** suponen oasis dentro de la ciudad, donde la vegetación nos aísla del ruido y contaminación. En el contorno perimetral del núcleo del Zaidín encontramos los parques más representativos que abastecen al barrio: el Cruz de Lagos y el Carlos Cano, conectados por el bulevar de la avenida Don Bosco y el paseo Emperador Carlos V; el Rogelio Macías; y el parque todavía en construcción en los márgenes del río Monachil. A estos, y alejándonos de la zona en cuestión, se le añaden los que lindan con la autovía y el río Genil, con una mayor superficie.

Las **plazas** tienen un carácter más personal y acogedor, por su escala y situación, aunque su estado, actividad y relación con el medio no sean los deseables. La falta de conectividad entre ellos y su escasa visibilidad aíslan estos espacios,

reduciendo así el número de contactos y paradas, y con ello su seguridad y uso. Dentro del núcleo del barrio reconocemos las plazas Nuevo Zaidín, Palomas, Federico Mayo, Andalucía, Velázquez y Sol y Luna.

Cabe añadir los espacios públicos ligados a equipamientos concretos, como el parque del PTS y las plazas del Estadio Nuevo Los Carmenes y de la sede del Colegio de Médicos. Aunque su actividad está supeditada al uso de los mismos, el acceso y disfrute es libre.

20



Reactivar todos estos lugares pasa por:

- Integrarlos en la **red de espacios públicos**, de la que la avenida de Dilar es directora.
- Trabajar sus **bordes**, donde normalmente el usuario se posiciona para tener una visión general del entorno.
- Amenizarlos a través de mobiliario urbano y vegetación.
- Añadir **nuevas actividades** tanto permanentes como temporales que atraigan vecindad.



21

3.3.3.b Espacios vecinales, intersticios activos

Los espacios vecinales retratan una condición más íntima y comunitaria, donde la apropiación del lugar se restringe a un grupo de residentes que conviven en torno al espacio intersticial que construyen las viviendas. Este espacio permite contactos sociales activos y nos ofrece una mayor confianza y seguridad que los espacios públicos, ya que las personas que los frecuentan y vigilan pertenecen a nuestro **entorno cotidiano**. Es un soporte ideal para el juego de niños ya que es observado continuamente por los vecinos que tienden la ropa, miran por la ventana, acceden a sus casas, cocinan, salen a pasear, etc. Pueden tener una **personalidad más pública o privada** dependiendo de su accesibilidad e interacción con el espacio urbano, en función básicamente de si están abiertos o cerrados al peatón ajeno.

Espacios vecinales cerrados

Se posicionan con respecto a las viviendas más libremente, dando lugar a recintos con edificios aislados, perimetrales o patios interiores. Establecen una **demarcación clara** entre el interior y el exterior a través de vallas, muros,



22

18. Plaza anexa al río Monachil en la calle Baden Powell.

19. Bulevar de la avenida Don Bosco.

20. Plaza Nuevo Zaidín.

21. Placeta en la avenida de Dilar.

22. Espacio vecinal cerrado en la calle Ogijares.

GEHL, J. (1971). La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Reverte, 2006.

23. Espacio vecinal abierto en el grupo La Cruzada

24. Espacio residual en el cruce del río Monachil y la avenida de Dílar.

25. Calle Pingarrón, espacio residual utilizado de aparcamiento.

GEHL, J. (1971). La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Reverte, 2006.

setos, etc. La rigidez de estos límites no permite el paso a personas ajenas a la comunidad, borrando cualquier interacción con el espacio público, defendiéndose de su malinterpretada inseguridad. Son lugares **semiprivados** donde aun conservando una actitud colectiva, no acceden a un intercambio con el resto del barrio. En este estudio tienen una relevancia menor ya que no son apropiables. Se concentran en torno al paseo del Violón, la calle Pintor Manuel Maldonado y la avenida de la Ilustración.

Espacios vecinales abiertos

Contenidos siempre entre edificios, sus entradas están marcadas por los vacíos entre las arquitecturas perimetrales. Sus **límites** con las calles están **difuminados**, diferenciándose por cambios de pavimento, pilones, vegetación, etc. Al estar abiertos, son considerados **semipúblicos** e invitan a que el habitante extraño pueda establecer contactos o realizar determinadas actividades: niños que ven jugar a otros niños y se suman al juego, ancianos que reconocen a otros y entran a saludar, personas que buscan evadirse del ajetreo de la calle, etc.

En el **Zaidín**, estos ambientes son especialmente interesantes ya que su acceso libre permite ampliar el escaso espacio público del que dispone, enriqueciendo la actividad tanto comunitaria como barrial. Lamentablemente, su uso actual mayoritario es el de **aparcamiento**, aun disponiendo de un firme diferente y arbolado. La ausencia de garajes en los edificios fuerza a los residentes a prescindir de estos valiosos lugares. El grupo Comandante Valdés, la Cruzada y la tercera fase de Santa Adela, son las principales unidades vecinales que los contienen, manteniendo contacto directo con la avenida de Dílar. Resolver el problema de la invasión de coches permitiría liberarlos para empezar a trabajar sobre ellos como espacios colectivos de relación vecinal.

23



3.3.3.c Espacios residuales, vacíos disfuncionales

Los espacios residuales son el sobrante del espacio libre, vacíos urbanos sin un uso definido donde el habitante no es capaz de reconocerlos o apropiarse de ellos, provocando su deterioro y marginación. Tanto **públicos** como **privados**, el olvido de estos lugares reduce al mínimo su tránsito u ocupación peatonal, creando zonas inseguras de escasa visibilidad. El asfalto y la tierra son sus materiales dominantes. La ausencia de planeamiento y rapidez con la que se aborda el crecimiento urbano del núcleo del Zaidín da lugar al surgimiento de estos espacios. Son amorfos y pueden surgir en multitud de **situaciones**: calles de acceso a viviendas vacías de contenido, espacios intersticiales comunitarios dominados por el coche, solares vacíos o en transición, industrias abandonadas, etc. Gran parte de ellos se corresponden con los ya citados espacios de oportunidad dotacional, siendo el resto posibles sujetos para reciclarse en espacios vecinales abiertos que dinamicen la vida en comunidad.

En el núcleo del Zaidín, la escasez y estado de conservación de los espacios libres fuerza a que la vida social se desplace hacia sus contornos en busca de ellos, o a que se disperse por calles y

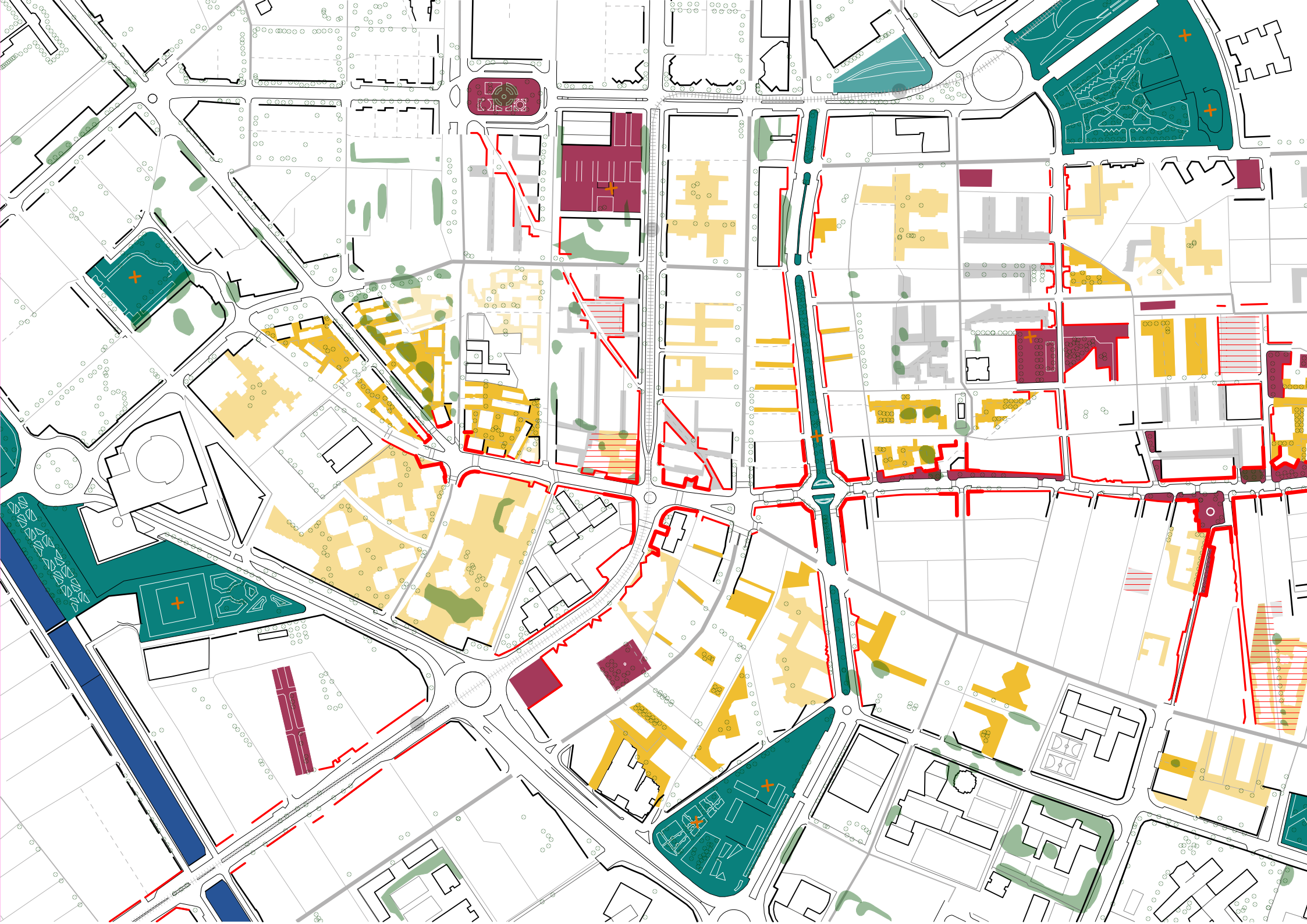
pequeñas plazas, a excepción de la avenida de Dílar. Nos interesa devolver estas actividades al corazón del barrio, para reactivar un entorno físicamente degradado. Un espacio público se convierte en principal atracción cuando se pueden ver y oír a otras personas en acción (*Jan Gelh, 1971*). Por ello, tanto su agrupación como su disposición en red favorecen la utilización de los mismos. La **calle barrio** actúa como **catalizador social** por sus anchas aceras, su conectividad y su tejido comercial, asumiendo gran parte del tráfico peatonal que puede ir distribuyendo por los distintos espacios libres barriales. La mejora de sus condiciones físicas puede producir un aumento en el número de transeúntes, el tiempo que estos pasan en el exterior y la diversidad de actividades que se realizan.

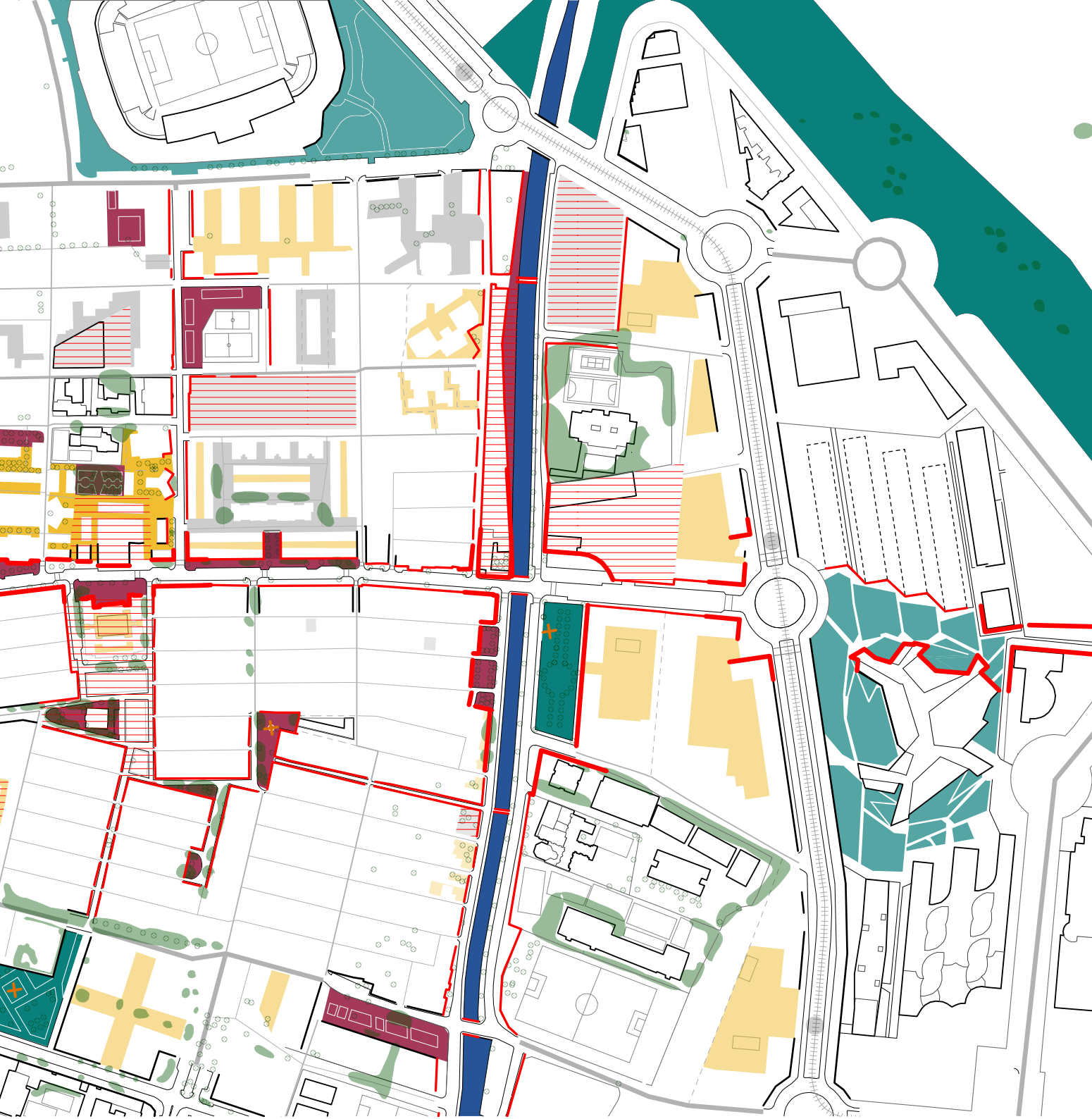


24



25





C ESPACIOS COLECTIVOS

C3. Red de espacios libres

Secuencia de espacios libres a través de la avenida de Dilar. Propuesta de red.

LEYENDA

- Fachadas de la red
- Esquinas significativas
- Ejes viarios
- Equipamientos
- ▨ Espacios de oportunidad dotacional
- Plazas
- Parques
- Espacios públicos ligados a equipamientos
- Espacios vecinales abiertos
- Espacios vecinales cerrados
- Patios privados
- Espacios residuales
- Solares no construidos
- Ríos (Monachil, Genil)
- Metro ligero
- Paradas de metro
- Árboles
- + Puntos de juego

E: 1/4500

0 200 m



26. Cortijo "las Coles" en la avenida de Dílar.
Fuente: OLGOSO, I. (2001). Entre Rios. Historias del Zaidín. Granada: La Vela

27. Diversidad comercial en la avenida de Dílar desde la fuente de la avenida Don Bosco.

28. Compro oro, venta inmobiliaria.

29. Mujer saliendo del casino.

<http://ciudad.blogs.uoc.edu/post/151380328047/comercio-de-proximidad-barrio-y-gobernanza-local>

<http://www.laciudadaviva.org/blogs/?p=12929>

26



3.3.4 Comercio

El barrio puede verse como un **escenario económico**, donde el comercio, además de generar intercambios de bienes y servicios, también produce **interacciones sociales**. Los lugares que dan cabida a esta función pueden ser: los bajos de los edificios (tiendas, talleres), espacios públicos (quioscos, venta ambulante, mercadillos), o grandes superficies (polígonos, naves y centros comerciales). Esta versatilidad se traduce en un principio: **el comercio tiende a autobeneficiarse si se concentra**, ya que la mayor oferta y diversidad de productos atrae al consumidor. Ahora bien, dependiendo de cómo se distribuya o en qué formato se presente, puede tener repercusiones urbanas positivas o negativas. Las grandes superficies comerciales, como el Nevada Shopping, suponen focos de atracción social muy potente, que ni generan relaciones, ni comparten sus beneficios con el entorno urbano, además de forzar el uso del vehículo privado para acceder a ellos. En cambio, las **calles comerciales**, al vincularse con el espacio público y tener una vocación más peatonal, sí pueden establecer contactos con la ciudad, ofreciendo **ventajas tanto económicas, como sociales y medioambientales**.

El **comercio local** forma parte de nuestro espacio cotidiano, de nuestras rutas habituales para ir al trabajo, hogar, hacer deporte, la compra, etc. En su relación con la habitabilidad, es condición obligatoria la **proximidad**, especialmente con respecto a los bienes de primera necesidad. La **avenida de Dílar**, como **centro comercial local**, ofrece una gran oferta y diversidad de productos, donde los precios se ajustan a las condiciones socioeconómicas del barrio y las ganancias se reinvierten en la economía local. Las distancias recorridas para acceder a ellos son cercanas, favoreciendo el desplazamiento a pie y el encuentro casual entre vecinos. La confianza que normalmente depositamos en marcas o empresas, aquí se invierte en los vendedores del producto. El comercio de proximidad es **afectivo**, teje relaciones entre residentes, reforzando el sentimiento de pertenencia a una comunidad. De esta forma, las tiendas se transforman en lugares para el encuentro social, para el intercambio entre vecinos de diferentes edades, nacionalidades, rentas, etc. Por todo ello, es importante tenerlo en cuenta en los procesos de diseño y regeneración urbana.

Las alineaciones comerciales suelen corresponderse con los primeros trazados urbanos de la ciudad o barrio, bien por su repercusión histórica, o como en el caso de la avenida de Dílar, por su evolución de carretera mercado a calle comercial. A la hora de estudiar el comercio local de la calle barrio, se atienden tres aspectos fundamentales: la **tipología**, **diversidad** y **estabilidad** de sus establecimientos, el **espacio urbano** que les precede y la **forma en que se manifiestan** públicamente.

27



3.3.4.a Diversidad y obsolescencia comercial

El comercio local del barrio Zaidín se distribuye en dos grupos: uno de carácter permanente, desarrollado en locales o cocheras de bajos residenciales y quioscos; y otro cuyo uso temporal se apropia del espacio público, como la venta ambulante o los mercadillos.

Desde una primera perspectiva, el **comercio permanente** oferta una extensa gama y diversidad de productos, tendiendo a agruparse en determinadas **calles** que adquieren una mayor actividad. Ejemplo de ello son la avenida Don Bosco, las calles Palencia, Santa Clara, Poeta Gracián y como contenedor principal la avenida de Dílar, con la capacidad de enlazar a las demás. La **calle barrio** comprende un amplio abanico de comercios que abastecen al conjunto barrial, donde es recurrente el cruce entre los itinerarios cotidianos de los vecinos. Como tipologías mayoritarias encontramos las **tienas de moda** (ropa, bisutería, zapatos, deportes, etc), **de alimentación** (supermercados, ultramarinos, carnicerías, verdulerías, etc.), y los **centros de estética y salud** (farmacias, dentistas, peluquerías, esteticistas, herbolarios, etc). Llama la atención la abundancia de casinos, bingos y compro oro, como



28



29



30

un círculo vicioso que se retroalimenta. A su vez, destacamos la escasez de bares, cafeterías y pubs, siendo uno de los comercios que más interacción social produce, tanto el interior como sus terrazas exteriores. Estos lugares son motores de actividad, especialmente durante la tarde y noche, cuando la calle se queda vacía.

Un porcentaje considerable de la superficie comercial anuncia **obsolescencia**: bien porque no se ha actualizado desde que la calle era carretera, donde todavía observamos gasolineras, talleres mecánicos, carpinterías, etc.; o bien porque, aún teniendo una vocación más urbana, presentan deterioro, desfase de productos o falta de competencia. Muchos de estos comercios se dirigen a una mayoritaria población envejecida, y aunque todavía hoy mantengan su clientela, su actualización o diversificación vendrá forzada con los años. Nos parece importante **conservar el comercio tradicional consolidado, dejando espacio para la introducción de comercios innovadores** que puedan atraer a un público joven y a los nuevos habitantes universitarios, con el objetivo de equilibrar el desfase generacional del barrio.

Por otra parte, los mercadillos tienen un **carácter temporal** y concentran toda su actividad en



31

determinados días. Entre ellos destacamos el Mercado de Artesanía, dispuesto anualmente sobre la avenida Don Bosco, o el Mercadillo del Zaidín, habilitado los sábados en el espacio público triangular adherido al Estadio Nuevo Los Carmenes. Cabe añadir, los quioscos y la venta ambulante como dinamizadores de la vida en las aceras, invitando a parar, a observar el periódico, a comprar fruta, revistas, etc. Se establecen en puntos de concentración social, como esquinas de calles relevantes, paradas de transporte público o aceras anchas. La apropiación de estos lugares es positiva para el contacto y el intercambio ciudadano, aunque puede ser negativa para el resto de comerciantes, ya que ven disminuidas sus ventas al competir con precios más bajos. Ambos domesticar la calle, incorporando mesas, sillas, sombrillas y demás mobiliario.



32

3.3.4.b El antepatio

Las **aceras de la avenida de Dílar** son un complemento indispensable para su comercio, es el espacio que les da acceso, visibiliza, ilumina, ventila y concentra el tránsito de los posibles consumidores. En algunos casos, incluso pueden llegar a ser una extensión del propio negocio, apropiándose de ellas mediante terrazas, carteles publicitarios, puestos, maniquíes, etc. De esta forma, entendemos las aceras como un antepatio, un **intermediario entre el carácter público y privado del comercio local**. Como ya hemos descrito con anterioridad la personalidad las mismas, nos remitimos únicamente a reiterar la sobredosis de aparcamientos, la escasez vegetal, la incoherente distribución del mobiliario urbano y la tenue iluminación nocturna. La ocupación de parte de los estacionamientos permitiría ganar espacio para terrazas, ajardinados, carril bici, etc.

Las **calles comerciales** suelen dialogar con usos residenciales de alta densidad, correspondientes normalmente a vías principales. El entramado comercial de la calle barrio se establece como **red**, combinándose o coincidiendo con la de espacios públicos, equipamientos o transporte, para hacer de ella una hibridación de usos que refuerce su carácter colectivo. El principio de “la gente atrae a

otra gente”, también se aplica en el comercio, ya que cuantas más personas depositen su confianza en un local determinado, más nos fiaremos de él. Además, todo este bullicio constante tiene una repercusión positiva en el espacio público, en este caso en las aceras. Tanto los vendedores como los consumidores suponen ojos y oídos que las vigilan, ofreciendo una sensación de seguridad en los itinerarios comerciales.

30. Quiosco en la avenida de Dílar.
31. Exposición y cartelería comercial.
32. Comercios obsoletos.
33. Puestos de frutas interactuando en la acera.

PANERAI, P. y MANGIN, D (1999). “Las calles corrientes”. *Proyectar la ciudad*. p95-117. Madrid: Celeste, 2002

JACOBS, J. (1961). “Uso de las aceras”. *Muerte y Vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing, 2ed. edición 2011. p55-82.

33





34

3.3.4.c La guerra de la atención: toponimia comercial, señales y escaparates

El comercio local de la calle barrio dialoga con la velocidad del peatón. Toda la **expresión publicitaria** esta minuciosamente medida para captar su atención, incluso si pretende ser ajeno a ella. Las fachadas se convierten en expositores donde un sin fin de tipografías, colores, tamaños, formas y luces nos invitan a entrar al establecimiento. La toponimia comercial nos avisa del servicio o producto que ofrece, lo identifica y distingue del resto. Además, los letreros salientes, rótulos, serigrafías, carteles y lonas que asumen esta función, alcanzan en muchos casos las primeras plantas de edificios, superponiéndose entre sí o hasta ocultándose mutuamente, compitiendo por el interés del transeúnte. Frente al carácter estático de la cartelería comercial, los escaparates dinamizan las fachadas a través de sus cambios de temporada, de productos, con nuevas ofertas, etc. Todo este **delirio de señales y símbolos** crea un paisaje propio y característico de la calle, la hace reconocible. Tanto es así, que en numerosos casos los **comercios** son la base de **orientación y referencia** en el espacio cotidiano.

En definitiva, partimos de la base de que el comercio en la calle barrio por sí mismo se autoregula y de que nada podemos hacer para crear nuevos o decidir que tipos se establecen en cada zona, ya que es un criterio de los propios residentes, sus demandas y hábitos. Sin embargo, si podemos ayudar a activarlo, actualizarlo o visibilizarlo a través del urbanismo y determinadas políticas comerciales:

- Engarzar y compatibilizar la red comercial con la de espacios públicos, equipamientos y transporte.
- Regularizar y estandarizar los horarios para ofrecer mimas oportunidades al comercio local, franquicias y grandes superficies.
- Facilitar bajos comerciales allí donde exista demanda, así como agilizar los permisos administrativos.
- Favorecer los movimientos peatonales en las aceras mediante la reducción del tráfico de vehiculos privados y estacionamientos, garantizando la accesibilidad al transporte público e incluyendo vegetación, mobiliario urbano e iluminación acordes con el entorno.



35



36



37

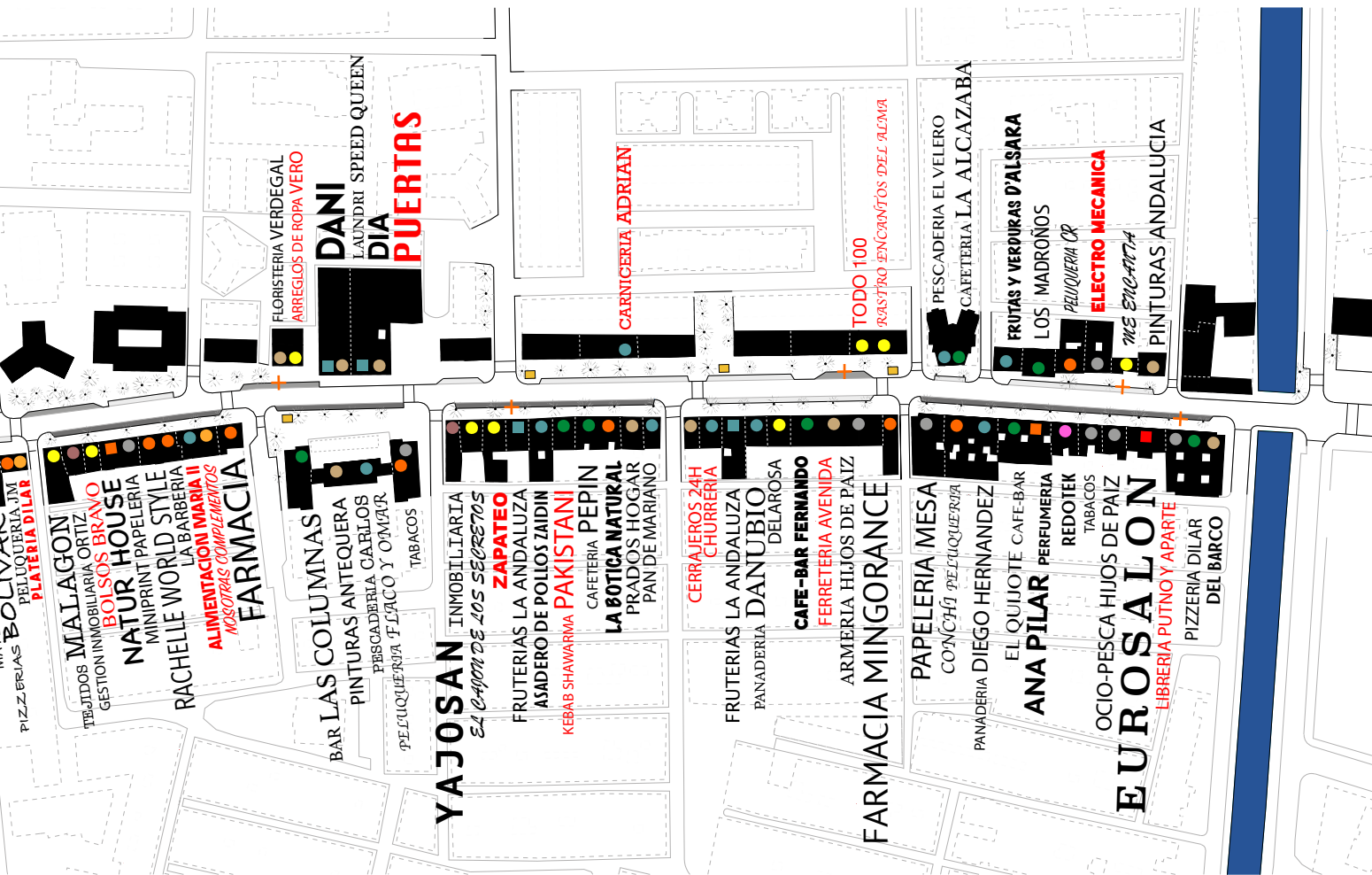


38

- 34. Invasión de la cartelería comercial.
- 35. Terraza colonizando la acera.
- 36. Aceras y actividad comercial en la avenida de Dilar.
- 37. Mercado de Artesanía en la avenida Don Bosco.
- 38. Venta ambulante en una parada de autobús de la avenida de Dilar.

VENTURI, R. y BROWN, D. S. (1978). Aprendiendo de las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica. Barcelona: Gustavo Gili.

<http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=12929>



C ESPACIOS COLECTIVOS

C4. La calle como centro comercial local

Diversidad, obsolescencia y toponimia comercial.

LEYENDA

- Fachadas de la avenida de Dilar
- Rio Monachil
- Aparcamientos reservados para el transporte público
- Aparcamientos
- Posibles ampliaciones de acera
- Paradas de autobús
- Árboles
- Comercio local
- Franquicia
- Comercio estable
- Comercio obsoleto
- Alimentación, supermercado
- Bar, restaurante
- Kiosco
- Salud, estética
- Moda
- Joyería, relojería, compra oro
- Bancos, cajeros
- Hogar, ferretería, muebles-
- Tecnología, internet, telefonía
- Inmobiliaria
- Casino
- Otros

E: 1/2000





amena
elmyo
JAZZTEL

KIRA



EASTER
THAN EVER

S

3.4 IMÁGENES MENTALES

La **imagen mental colectiva** de un barrio es el resultado del proceso de superposición de las diferentes imágenes individuales que sus habitantes retienen de él. Kevin Lynch introduce este concepto como “*imagen ambiental*”, para representar todas los elementos físicos que un observador percibe y asimila de su medio ambiente. La ciudad se transforma así en un escenario plagado de **barrios, calles, hitos, nodos y límites**, donde cada sujeto selecciona la información captada a través de sus sentidos para la construcción mental de la misma. Esta información se combina con nuestras experiencias, recuerdos y significados que atribuimos a cada uno de estos elementos, formalizando así una imagen única y personal. De la suma de todas ellas resulta una común, donde aparecen lugares repetidos, cruces habituales, rutas superpuestas, bordes coincidentes, etc. De esta forma podemos localizar los elementos urbanos más trascendentes, aquellos símbolos que participan en la **identidad** de la ciudad. (Lynch, 1970)

A **escala barrial** la imagen se refuerza, ya que sus componentes pertenecen a nuestro **entorno cotidiano**, permitiendo así ser más específico

y ampliar el abanico de posibles lugares. La representación mental se alimenta de **sensaciones inmediatas** y **recuerdos archivados**. De la calidad y legibilidad del medio urbano, dependerá la nitidez y orden con los que los almacenamos (Lynch, 1970). La **calle** establece **pautas perceptivas** en función de como las referencias se exponen a ella, permitiendo visiones globales o parciales, estímulos olfativos asociados a determinados comercios o parques, ruidos o silencios concretos, etc. Todo ello se utiliza para saber movernos dentro del barrio, para **orientarnos** y establecer vínculos identitarios que generen **sentimientos de pertenencia y seguridad**.

Es fundamental contar con la **participación ciudadana** a la hora de elaborar la imagen colectiva. La implicación de los habitantes en los procesos urbanos, tanto en el análisis como en las propuestas, permite obtener un conocimiento más amplio de la esencia del lugar. Además, asegura que las iniciativas llevadas a cabo sean consensuadas y se adapten a los problemas y demandas que los vecinos, mejor que nadie, sufren y conocen. Con ello, se genera una cierta apropiación y responsabilidad sobre los espacios intervenidos.

01. Diversidad social en la avenida de Dilar.

LYNCH, K. (1970). The image of the city. Cambridge, MA: THE MIT PRESS

Para la construcción de las imágenes mentales individuales del Zaidín, se elabora una **entrevista** con los siguientes **objetivos**:

- Localizar los elementos que contribuyen a potenciar la identidad del barrio, aquellos que sirven de referencia orientativa y suponen símbolos para los habitantes.
- Reconocer los momentos clave dentro de las travesías cotidianas.
- Comprobar que lugar ocupa la calle barrio en esta imagen.

Las características sociológicas del ámbito de estudio se resumen en una **población envejecida**, cuyo relevo generacional no ha continuado en el barrio, y donde la **integración de inmigrantes** ha equilibrado la balanza. Para las entrevistas se ha seleccionado un perfil diverso, donde se combinan diferentes sexos, edades, nacionalidades, niveles educativos, etc (ver anexo). A pesar de ello, las entrevistas no pretenden ser categóricas ni tener ningún tipo de validez estadística o sociológica. Se trata de exponer los resultados de una pequeña muestra de ciudadanos, con la intención de ofrecer una aproximación variada de lo que sería la imagen mental colectiva del barrio.

La entrevista se compone de preguntas, bocetos a mano alzada y esquemas en papel vegetal sobre una ortofoto. Se estructura en tres fases a partir de las cuales desglosamos la información en: **simbolismo y significado personal; referencias, límites y lugares propios; e itinerarios cotidianos.**



02

3.4.1 Simbolismo y significado personal

Las cualidades que atribuimos a nuestros barrios suelen ir cargadas del edulcorante de las experiencias que en ellos hemos vivido. Por ello, a cada uno de nosotros nos remueve un sentimiento diferente, un sentido, un lugar, un recuerdo. Pero cuando nos decidimos a definirlo, resulta curioso como coincidimos con muchos de nuestros paisanos, y aunque el significado personal sea diferente, la idea asociada se corresponde. Los elementos físicos que los componen se establecen en nuestro imaginario con un orden de prioridades, reconociendo como **símbolos**, aquellos que adquieren mayor presencia.

Las primeras cuestiones de la entrevista se enfocan en estos aspectos, refiriéndonos al **significado personal** del barrio, su **definición** en una palabra y la elección de cinco **elementos urbanos** que lo describan. Los resultados se traducen en un **mapa conceptual** que resume las respuestas, donde el tamaño de la letra va en función de las coincidencias entre vecinos. Resaltamos el hecho de que la **avenida de Dílar** es el único elemento nombrado por todos los participantes y generalmente en primera posición. Además, como

valores característicos de la misma, la mayoría señaló el comercio y el encuentro entre vecinos. Todo este conjunto de elementos y calificativos nos ayuda a conocer la **personalidad del Zaidín**, así como a valorar la importancia de determinados hechos urbanos.

02. Plaza Sol y Luna

03. Plaza las Columnas

03



Mapa conceptual de la personalidad del Zaidín

Significado personal, palabra y elementos físicos que describen el barrio en función de las entrevistas



3.4.2 Referencias, límites y lugares propios

En la construcción mental propia del barrio, establecemos determinados lugares que usamos como **referencia** para situarnos u orientar a los demás. Estos elementos adquieren una mayor importancia conforme más vecinos los utilicen con un mismo fin. Son claves de desplazamiento que en muchos casos condicionan nuestras rutas habituales. Por otra parte, los **límites** son elementos lineales que establecen una división entre dos espacios distintos. La ruptura puede actuar como separación o sutura, según se materialice en calles, accidentes geográficos, bulevares, líneas de ferrocarril, carreteras, etc. Son fundamentales para la organización interna de la imagen ya que definen que consideramos como nuestro barrio, distrito o ciudad. Por último, los **lugares propios** son aquellos sin los que el barrio no sería lo mismo, los que ayudan a reconocerlo y le aportan identidad.

Como un primer acercamiento al plano, se pide elaborar un **boceto** sencillo sobre un papel en blanco con las claves que utilizaría el entrevistado para explicarle el barrio a alguien ajeno al mismo. De forma muy simplificada se esquematiza su funcionamiento, así como las **referencias** usadas,

el mote que le otorgan y el orden en el que se van diciendo (ver anexo y desplegable 1). Muchos de ellos incluso se empeñan en dibujarlos con pequeñas ilustraciones representativas. Con ello se formaliza una primera imagen de referencias orientativas, sobre las que algunos sujetos completan a voluntad propia con sus ambientes habituales: bares, tiendas, placetas, colegios, centros asociativos, etc.

Desde una segunda perspectiva, y sobre un papel vegetal y una ortofoto, se pide la **identificación** de los **límites** de lo que el sujeto considera Zaidín, los **lugares característicos** propios del barrio y los espacios que acumulan mayor **actividad** (ver desplegable 2). De la superposición de todos estos esquemas surge una aproximación a la imagen mental colectiva, donde algunos contornos, calles, equipamientos, espacios públicos, comercios, edificios o elementos geográficos toman mayor fuerza en la representación. La **delimitación** coincidente es la contenida entre la avenida de America, el río Monachil y las carreteras de Armilla y de la Zubia. Como **hitos** más repetidos observamos el Estadio Nuevo Los Carmenes, el Palacio de Deportes, el complejo deportivo Nuñez Blanca, el Centro Cívico, los dos centros de salud, la biblioteca de las Palomas, la iglesia del Corpus Christi, las Columnas, las plazas Sol y Luna y Nuevo Zaidín,

LYNCH, K. (1970). The image of the city. Cambridge, MA: THE MIT PRESS



04

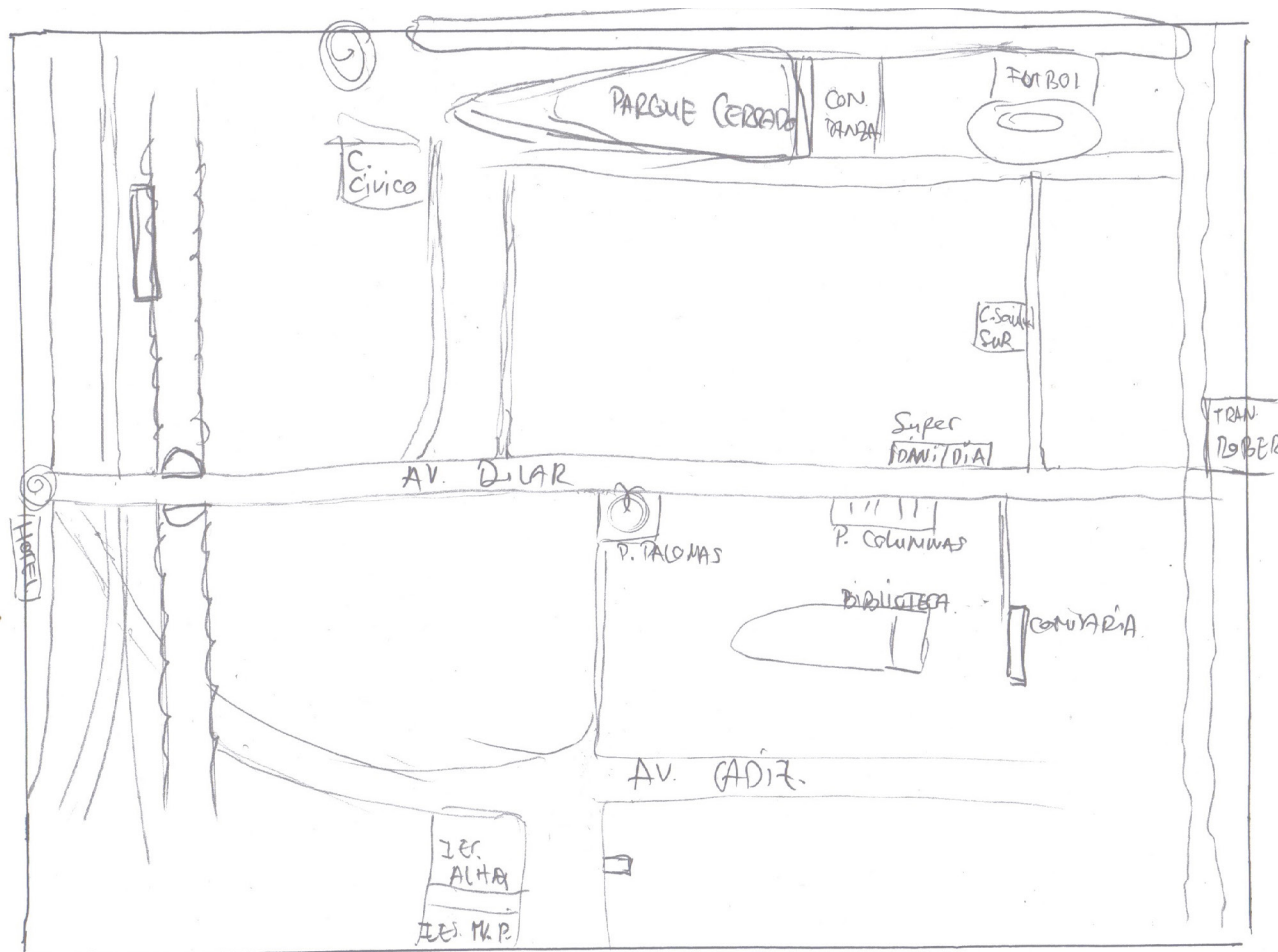
los parques Carlos Cano y Cruz de Lagos, el Carrefour y los centros educativos Salesianos, Mariana Pineda y Alhambra. Como **ejes** fuertes destacan las avenidas Dílar, Don Bosco y Cadiz y las calles Palencia y Ebro. A su vez marcan estas vías como lugares de mayor concentración social, siendo las dos primeras las que más carga asumen. Contenidos en la **calle barrio**, añadimos los **hitos visuales** usados en clave de referencia: el edificio de 11 alturas en la esquina de la calle Ebro, el cartel de “puertas” en la antigua Venta del Niño, el edificio Azul, la fuente de la avenida Don Bosco y la palmera en la intersección con la avenida de Cadiz.

04. Referencias visuales en la avenida de Dílar (edificio 11 alturas, cartel de puertas)

D IMAGENES MENTALES

D1. Representaciones urbanas personales

Bocetos a mano alzada de claves orientativas del barrio realizados por los vecinos entrevistados



Ana Montoya Herrera







D IMAGENES MENTALES

D2. Aproximación a la imagen mental colectiva

Superposición de 9 esquemas de referentes, límites y lugares propios del barrio realizados por los vecinos entrevistados.

LEYENDA

-  Límite barrial
-  Calles representativas
-  Espacios y arquitecturas referentes
-  Lugares de actividad





Ana Montoya Herrera



Judit Ortega Jimenez



Hector Benavente Antón



Pepe Yañez



Mariana Sancho Cánovas



Javier Montoya Solas



Eloisa Jaime Saez



Érika Hernandez Alonso



Antonio Ruiz Molina

3.4.3 Itinerarios cotidianos

Nuestras **rutas habituales** nos definen, establecen patrones de comportamientos repetidos y enlazan los espacios cotidianos que rigen nuestras vidas. El hecho de ir al trabajo, al lugar de estudio, a la compra, hacer deporte, etc, nos obliga a decidir que caminos tomar para alcanzar nuestro destino, donde además de la **proximidad y prontitud**, también influye el **deseo de paso** por determinados lugares, bien por seguridad, por la posibilidad de encuentro con conocidos, por la amabilidad del paisaje o por encadenarlo con otras actividades.

En esta fase de la entrevista, se solicita a los participantes que elaboren en un papel vegetal sobre el esquema anterior, los **trayectos habituales** para realizar sus actividades cotidianas, enlazando: **vivienda, trabajo, comercio, ocio, deporte y espacios públicos** (ver desplegable 3). De esta forma obtenemos un mapa personal de los desplazamientos y lugares utilizados. De la superposición de todos los itinerarios, observamos como la **avenida de Dílar** adquiere un mayor grosor, por la que todos, al menos en alguna de sus travesías, la recorre. Además la definen como destino comercial mayoritario. A este esquema se le añaden los lugares que transmiten sensaciones positivas y negativas y el por qué. En el primer

grupo, destacan la avenida de Dílar y Don Bosco por su afluencia y comercio, el parque Carlos Cano por su vegetación y capacidad de aislamiento, el Centro Cívico por sus actividades y la biblioteca de las Palomas por su valor identitario. En el segundo grupo, introducen la barriada de “Casillas Bajas” y Santa Adela, por su inseguridad y atestamiento de coches; y la avenida de Dílar por ruido y contaminación.

En definitiva, observamos como la **calle barrio** adquiere un papel relevante en la construcción de la **imagen mental colectiva** del barrio. Es un **símbolo identitario** que expresa a grandes rasgos la personalidad propia del Zaidín. Se posiciona como el primer **referente en clave orientativa**, un **contenedor de hitos** que estructura y ordena esta representación mental. Además supone el **encuentro de itinerarios cotidianos** más común entre sus vecinos, aquel que concentra **mayor actividad y deseo de paso**.



05

05. Cruce de la calle Ebro con la avenida de Dilar, encuentro de itinerarios.

D IMAGENES MENTALES

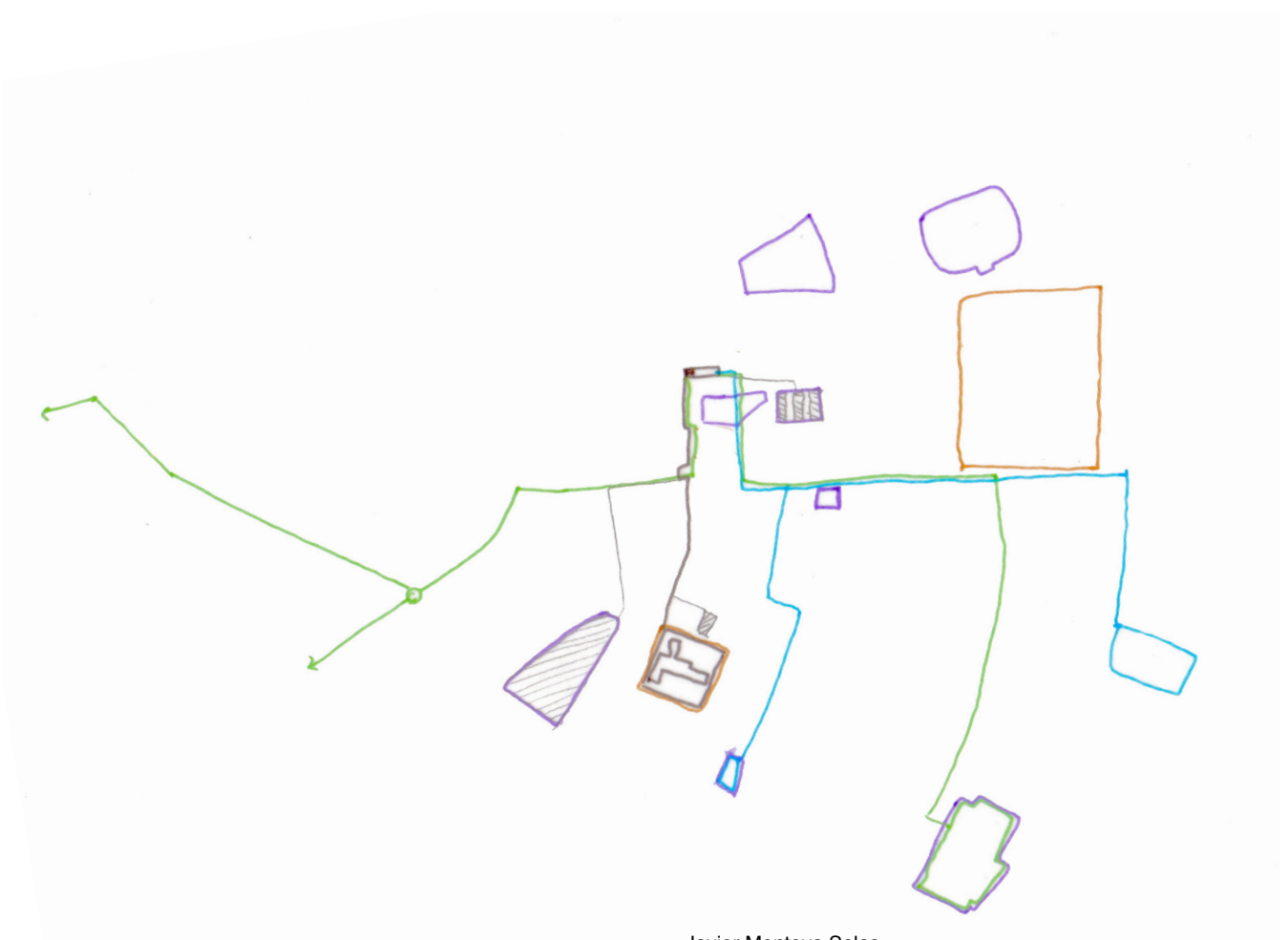
D3. Recorridos cotidianos

Superposición de 9 esquemas de itinerarios habituales realizados por los vecinos entrevistados.

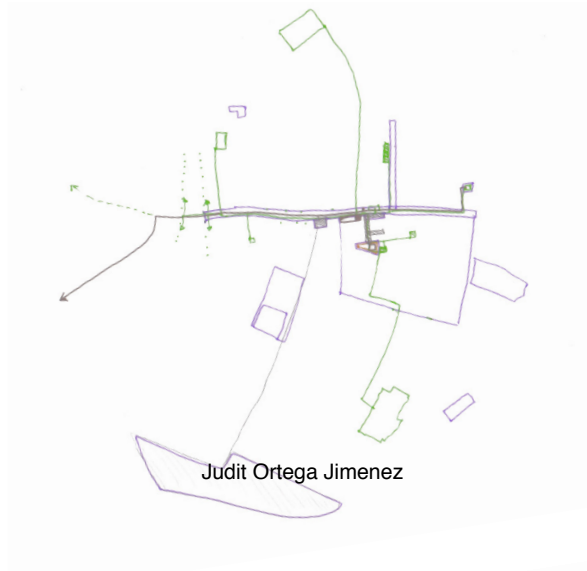
LEYENDA

- Itinerario vivienda-trabajo/
estudio
- Itinerario comercio/ocio
- Itinerario deporte
- Espacios públicos habituales
- Lugares de sensaciones
positivas
- Lugares de sensaciones
negativas

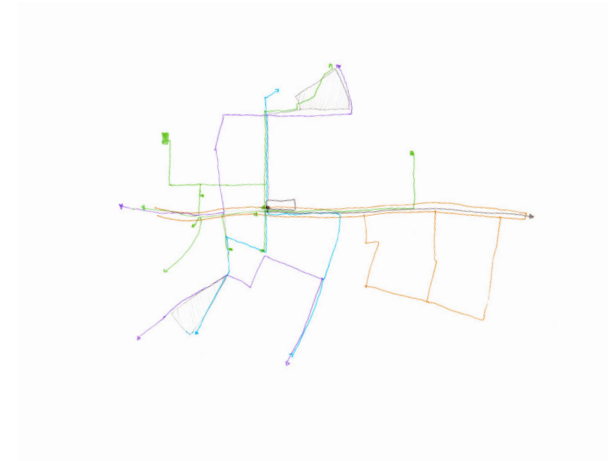




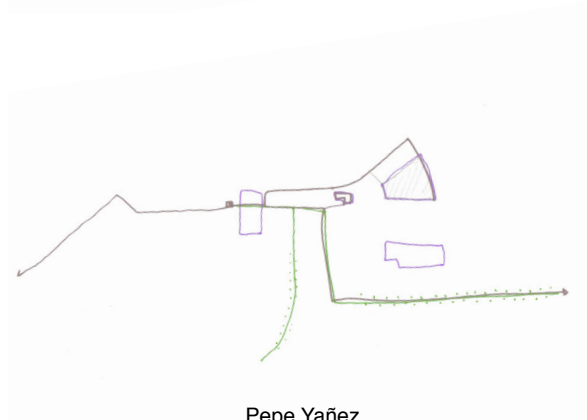
Javier Montoya Solas



Judit Ortega Jimenez



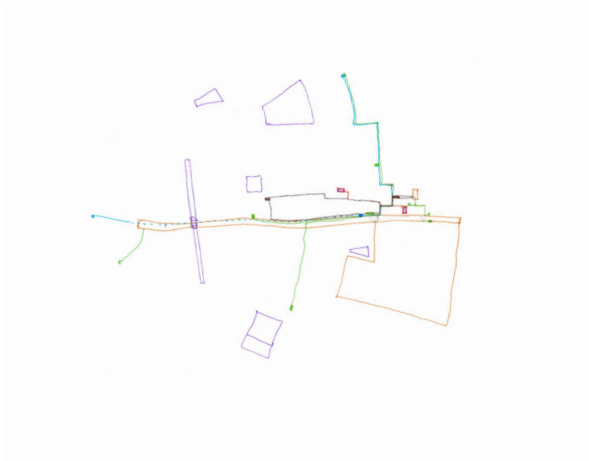
Hector Benavente Antón



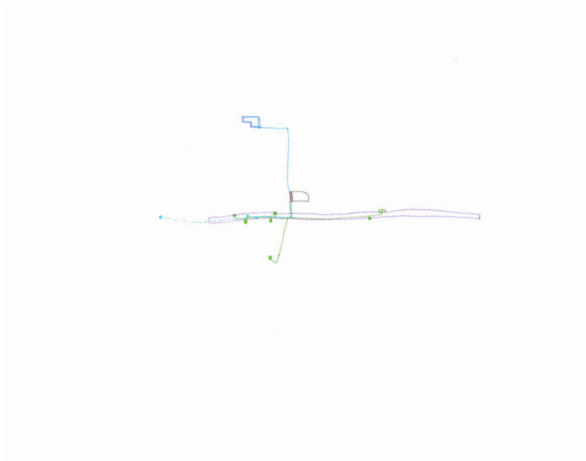
Pepe Yañez



Mariana Sancho Cánovas



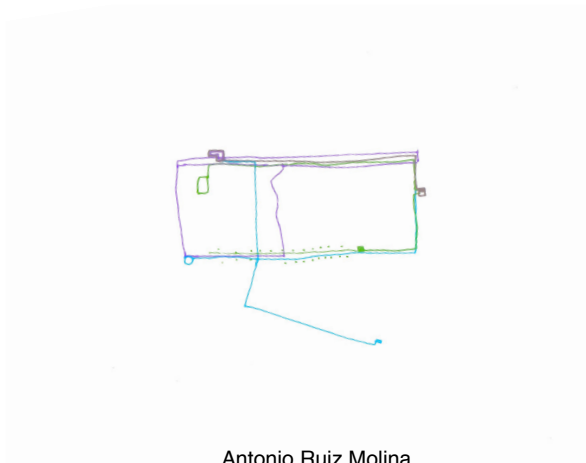
Ana Montoya Herrera



Eloisa Jaime Saez



Érika Hernandez Alonso



Antonio Ruiz Molina

capítulo 4

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

4.1 RESULTADOS

Los resultados obtenidos atienden a tres de los objetivos fundamentales propuestos: desarrollar el concepto de calle barrio; comprender las relaciones que establece con el territorio, la ciudad, el barrio, sus materiales urbanos y el habitante, aplicado al caso de estudio de la avenida de Dílar; así como ofrecer una visión crítica del Zaidín a través de ellos. Como ya hemos ido exponiendo parte de los resultados durante el proceso de análisis, no remitimos a resumirlos en la tabla 1 y tabla 2. La primera expone las **cualidades generales de la calle barrio** como elemento físico y herramienta utilizada, así como su **aplicación** en el barrio **Zaidín**. Desde esta perspectiva presentamos las **relaciones consolidadas** de la avenida de Dílar, como aquellas que denotan un buen funcionamiento, y las **relaciones ortopédicas**, como aquellas que precisan de determinados mecanismos para funcionar. La segunda tabla expone las **bondades y deficiencias** específicas de la **avenida de Dílar** como calle barrio.

TABLA 1. Cualidades y relaciones de la avenida de Dílar como calle barrio

	CALLE BARRIO	AVENIDA DE DÍLAR	
	Cualidades	Relaciones consolidadas	Relaciones ortopédicas
TERRITORIO	Prolongación natural como corredor metropolitano	Correspondencia con la dirección del corredor metropolitano de la carretera de Dílar.	Bloqueo de la continuidad natural entre la avenida de Dílar y su corredor metropolitano originado por la implantación del PTS.
	Secuencia de paisajes seccionados (barrial, urbano, metropolitano)	Exposición a diversos paisajes: barrial (Zaidín), de ribera (rio Monachil), universitario (PTS), agrícola (Vega), de municipios y urbanizaciones (Ogíjares, Gójar, Dílar; Plaruvi y Buenavista).	Deficiente accesibilidad peatonal y ciclable entre la avenida de la Investigación y el corredor metropolitano.
IMAGEN	Símbolo indentitario	Ordenación de la imagen mental vecinal.	
	Referente orientativo	Acumulación de referentes orientativos.	
	Contenedor de hitos	Suma de trayectos cotidianos.	
	Itinerario cotidiano con mayor deseo de paso		

AVENIDA DE DÍLAR

CALLE BARRIO

Relaciones consolidadas

Origen del Zaidín, de camino a calle.

Ordenación de la trama del barrio dependiente a la dirección de la avenida de Dílar.

Intersección con los ejes transversales que atan el espacio público del distrito sur: avenida Don Bosco-paseo de Europa, calle Fontiveros y río Monachil.

Intersección con los principales ejes transversales que comunican el distrito sur: avenidas de América y de la Ilustración.

Correspondencia de las direcciones longitudinales de carga de equipamientos con los caminos rurales radiales preexistentes: carreteras de Armilla, de la Zubia y Camino Bajo de Huetor.

Relevancia actual de las encrucijadas de lo que fueron caminos rurales.

Centralidad de usos especializados en el encuentro con el PTS.

Relaciones ortopédicas

Homogeneidad y ausencia de jerarquía viaria en el entramado dependiente de la avenida de Dílar.

Vacío de contenido público en el núcleo del Zaidín.

Centralidad periférica sin explotar en el encuentro con la avenida de América

Cualidades

TRAMA

Soporte primario del crecimiento urbano

Eje estructurante del tejido

Origen de la malla geoméricamente dependiente

TABLA 1. Cualidades y relaciones de la avenida de Dílar como calle barrio

	CALLE BARRIO	AVENIDA DE DÍLAR	
	Cualidades	Relaciones consolidadas	Relaciones ortopédicas
ESPACIOS COLECTIVOS MOVILIDAD	Enlace principal con la estructura viaria global: distribuidores urbanos y metropolitanos	Encuentro con los distribuidores urbanos que dan acceso al barrio: avenidas Pablo Picasso, de América, Don Bosco, de la Ilustración.	Desvío para acceder al distribuidor metropolitano de la carretera de Dílar y la autovía de la Ronda Sur.
	Acumulador de los desplazamientos barriales: distribuidores barriales y vecinales, itinerarios de transporte público, peatonal y ciclable	Distribuidor barrial principal del tráfico rodado. Accesibilidad al transporte público que comunica con Granada: bus U3, SN4 y metro ligero. Vocación peatonal, ruta más transitada.	Ausencia de carril bici. Dispersión de aparcamientos en la vía pública y escasez de garajes. Prioridad del vehículo privado. Excesiva permeabilidad rodada en el núcleo del Zaidín.
EQUIPAMIENTOS	Distribuidor de equipamientos que favorecen la sociabilidad	Potencial de participar en la red de equipamientos. Contenedor de espacios de oportunidad dotacional.	Ausencia de equipamientos en torno a la calle. Desierto equipacional en el núcleo del Zaidín.

AVENIDA DE DÍLAR

CALLE BARRIO

Relaciones consolidadas

Aceras anchas, espacio público dinámico con más actividad del barrio.

Potencial de estructurar la red de espacios libres del Zaidín.

Encuentro de travesías cotidianas de vecinos.

Diversidad y concentración comercial.

Apropiación comercial del espacio público.

Soporte publicitario de la economía local.

Relaciones ortopédicas

Escasez de espacios públicos de calidad en el núcleo del Zaidín.

Ilegibilidad de la red de espacios libres.

Invasión de coches y aparcamientos en los espacios vecinales abiertos.

Gran presencia de espacios residuales en el núcleo del Zaidín.

Obsolescencia comercial.

Cualidades

**ESPACIOS COLECTIVOS
ESPACIOS LIBRES**

Espacio más público

Secuencia de espacios libres en red

Escenario de actividades sociales

COMERCIO

Centro comercial local

Itinerario de proximidad vecinal

Expositor de publicidad, escaparates y señales propias

TABLA 2. Bondades y deficiencias de la avenida de Dílar

AVENIDA DE DÍLAR			
	Tramo	Bondades	Deficiencias
TERRITORIO	Corredor metropolitano desde la Ronda Sur hasta Ojjares	Carril bici, peatonal y acequia	Ausencia de usos públicos
		Contacto directo con parcelas agrícolas	Abandono de determinadas edificaciones
		Actividad comercial e industrial	
		Tránsito fluido (bicis, peatones, vehículos de motor)	
TRAMA	Desde la avenida Pablo Picasso hasta la Ronda Sur	Preexistencia del trazado como camino rural	Materialización deficiente de esquinas relevantes: avenidas Pablo Picasso, America, Palencia y río Monachil
		Encrucijada con los ejes transversales más significativos de la periferia sur: avenidas Pablo Picasso, América, Don Bosco, de la Ilustración y sus continuidades	Falta de legibilidad de sus transversales
		Posición central con respecto al núcleo del Zaidín	Centralidad periférica sin explotar vinculada al Camino de Ronda y la conexión norte-sur de Granada
		Centralidad de usos especializados en el encuentro con el PTS	Perdida de su trazado en la ramificación de senderos peatonales del espacio público del PTS
			Algunos sistemas residenciales en condiciones precarias

AVENIDA DE DÍLAR

Bondades

Conexiones en transporte público con Granada (U3, SN4, metro ligero)

Abundante tráfico peatonal

Enlace con los distribuidores urbanos principales de la periferia sur y los barriales y vecinales del Zaidín

Conexión directa con el Campus Universitario de la Salud y el Hospital del PTS

Contenedor de espaciosde oportunidad dotacional

Deficiencias

Desvio para acceder al distribuidor metropolitano de la carretera de Dílar y la autovía de la Ronda Sur

Ausencia de carril bici

Escasez de parkings y garajes

Excesivo aparcamiento en la via pública

Ausencia de equipamientos

Tramo

**ESPACIOS COLECTIVOS
MOVILIDAD** Desde la avenida de América hasta la avenida de la Ilustración

EQUIPAMIENTOS Desde la avenida Pablo Picasso hasta la avenida de la Ilustración

TABLA 2. Bondades y deficiencias de la avenida de Dílar

AVENIDA DE DÍLAR

Tramo	Bondades	Deficiencias
Desde la avenida Pablo Picasso hasta la avenida de la Ilustración	<p>Catalizador social, atractor de actividades y vecinos</p> <p>Abundancia de árboles</p> <p>Aceras anchas</p> <p>Confluencia de rutas cotidianas</p> <p>Potencial de estructurar la red de espacios libres barriales: enlace avenida Don Bosco, río Monachil</p> <p>Conexión directa con espacios vecinales abiertos</p>	<p>Excesiva pavimentación, en detrimento de suelo vegetal</p> <p>Sobredosis de aparcamientos</p> <p>Vallas metálicas que separan e impiden el paso entre las aceras</p> <p>Incoherente distribución del mobiliario urbano</p> <p>Tenue iluminación nocturna</p> <p>Ruido y contaminación</p> <p>Baja calidad del espacio público estático cercano</p>

AVENIDA DE DÍLAR

Bondades

Diversidad comercial

Concentración de los locales

Vida comercial en las aceras (venta ambulante, puestos de frutas, quioscos, etc)

Comercio afectivo

Cartelería con identidad propia

Determinados comercios usados como referencia

Deficiencias

Fachadas deterioradas

Excesiva exposición publicitaria

Obsolescencia comercial

Escasez de bares, pubs y cafeterías como dinamizadores de la actividad en la calle durante la tarde y noche

Tramo

**ESPACIOS COLECTIVOS
COMERCIO** Desde la avenida Don Bosco hasta el río Monachil

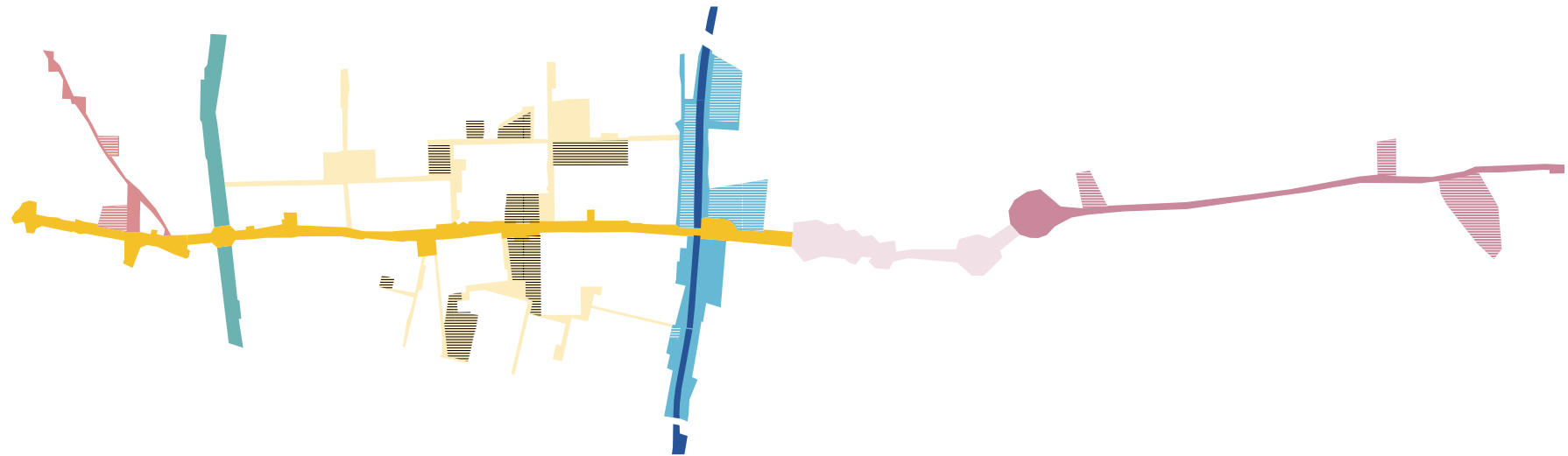
4.2 CONCLUSIONES

Las conclusiones se materializan en lo que hemos denominado “proyecto de calle barrio”, un proyecto abierto y no definido que precisa de la participación de los vecinos, asociaciones y administraciones para su concreción. Por ello, lo planteamos como un proceso en continua transformación que pretende responder a la problemática urbana del Zaidín. El foco de atención se fija en la avenida de Dílar, como el elemento que mayor repercusión puede generar en el barrio, aprovechando su área de influencia y relaciones para expandir sus bondades más allá de los límites de actuación. Se fijan intenciones a dos tiempos, dependiendo de si sus efectos se pueden sentir a corto o largo plazo.

Desde una primera perspectiva, se pueden promover acciones participativas y puntuales que reactiven determinados espacios públicos, vecinales y residuales, guiados por la calle barrio. De estas prácticas pueden surgir multitud de actividades que amenicen el movimiento peatonal y favorezcan la parada, el intercambio y el encuentro vecinal. El movimiento “Placemaking” es un buen ejemplo, pudiendo abarcar desde la construcción de mobiliario urbano, hasta juegos de niños, plantaciones, murales, etc.

Desde el “proyecto de calle barrio”, se proponen acciones estructurales que puedan tener una repercusión urbana, social, ambiental y económica a medio y largo plazo. Este proceso puede contener diferentes proyectos que atiendan ámbitos específicos (pasaje de los Lirios, avenida Don Bosco, núcleo del Zaidín, río Monachil y corredor metropolitano de Dílar), siendo el proyecto de calle de la avenida de Dílar el hilo conector que los teje y engloba.

El “proyecto de calle barrio” aquí descrito no pretende ser un proyecto urbano concreto, sino más bien un ideario de posibilidades que hemos formalizado en una serie de principios orientadores, acciones y lugares de oportunidad, resumidos en la tabla 3 y la cartografía conclusiva.



El proyecto de calle barrio como suma de proyectos

LEYENDA

- Avenida de Dílar
- Pasaje de los Lirios
- Avenida Don Bosco
- Nucleo del Zaidín
- Rio Monachil
- PTS
- Corredor metropolitano de Dílar
- Espacios de oportunidad

TABLA 3. Principios orientadores del proyecto de calle barrio

EL BARRIO ZADÍN DESDE LA AVENIDA DE DÍLAR

**Materiales barriales
implicados**

Posibilidades de acción

ADAPTABILIDAD

Proyecto como proceso, abierto a la participación ciudadana.

Intervenciones temporales y permanentes.

Reutilización de edificaciones y espacios existentes.

Placemaking.

CONECTIVIDAD

Territorio

Enlazar, vincular o corresponder la red de espacios públicos con la red de equipamientos, la red comercial, la red de preferencia peatonal y la red ambiental.

Eliminación o reciclaje de las vallas metálicas que separan las aceras de la calzada en la avenida de Dílar.

Trama

Espacios libres

Relacionar y visibilizar el paso peatonal y ciclable por el PTS y la autovía para enganchar la calle barrio al corredor metropolitano.

Integrar el río Monachil en el barrio Zaidín.

Movilidad

Fortalecer las esquinas relevantes que conectan con los corredores urbanos, especialmente las dos que fijan centralidad en el cruce con la avenida de la Ilustración y con la avenida de América.

EL BARRIO ZAIDÍN DESDE LA AVENIDA DE DÍLAR

Posibilidades de acción

Jerarquizar determinadas calles destacadas (calles Oscar Romero, Garellano, Poeta Gracián, Santa Rosalía, Toledo, Quevedo, Chile, Costa Rica, Monachil, Sol y Luna), distinguirlas de la homogeneización viaria existente en el núcleo del Zaidín.

Establecer calles de sección compartida que potencien desplazamientos a pie y descongestionen la carga de coches (ámbito este de la avenida de Dílar hasta la calle Pintor Manuel Maldonado y “Casillas Bajas”).

Favorecer el comercio innovador y actualizar el obsoleto.

Facilitar la incorporación de nuevos bajos comerciales en las calles de la red comercial donde haya demanda.

Proponer equipamientos culturales, deportivos y administrativos en el corazón del barrio (espacios de oportunidad dotacional).

Distribuir itinerarios comerciales como itinerarios seguros.

Adecuar la iluminación nocturna de calles y espacio públicos, priorizando los de la red.

Aumentar la visibilidad y actividades en zonas inseguras como “Casillas Bajas” o “Santa Adela”.

Materiales barriales implicados

DIVERSIDAD

Trama

Equipamientos

Espacios libres

Comercio

SEGURIDAD

Espacios libres

Comercio

TABLA 3. Principios orientadores del proyecto de calle barrio

EL BARRIO ZADÍN DESDE LA AVENIDA DE DÍLAR

Materiales barriales implicados

Espacios libres

Equipamientos

Comercio

SOCIABILIDAD

Posibilidades de acción

Agrupar el espacio público

Concentrar las asociaciones en un espacio habilitado que favorezca la cooperación y la sinergia.

Dignificar los espacios públicos estáticos del núcleo del Zaidín, atender a sus contornos.

Recuperar los espacios vecinales abiertos e incorporarlos a la red de espacio públicos (“Santa Adela”, “la Cruzada y “Comandante Valdés”).

Potenciar y priorizar la mejora de las calles que pertenecen a la red de redes (calles Oscar Romero, Garellano, Poeta Gracián, Santa Rosalía, Toledo, Quevedo, Chile, Costa Rica, Monachil, Sol y Luna, Baden Powell, Colegio de los Veteranos, pasaje de los Lirios, avenida Don Bosco y avenida de Dílar).

Repensar el mobiliario urbano, su distribución, adición, eliminación o reciclaje

Facilitar la introducción de bares, pubs y cafeterías que dinamicen la actividad de la avenida de Dílar por la tarde noche.

Trabajar los bordes del río Monachil como espacio público y oportunidad para nuevos equipamientos.

Mejorar las condiciones del pasaje de los Lirios, sus accesos y visibilidad.

Fomentar actividades temporales en espacios públicos, paradas de transporte, espacios vecinales, espacios residuales, filas de estacionamiento, etc.

EL BARRIO ZAIÍN DESDE LA AVENIDA DE DÍLAR

Posibilidades de acción

Potenciar el uso del transporte público (bus y metro ligero) para construir una alternativa al vehículo privado.

Establecer una red de preferencia peatonal compuesta por calles de aceras anchas, de sección compartida y peatonales (calles Oscar Romero, Garellano, Poeta Gracián, Santa Rosalía, Toledo, Quevedo, Chile, Costa Rica, Monachil, Sol y Luna, Baden Powell, Colegio de los Veteranos, pasaje de los Lirios, avenida Don Bosco y avenida de Dílar).

Incorporar un carril bici en la avenida de Dílar y conectarlo con el resto de la red.

Vegetalizar y despavimentar parte de las aceras, espacios públicos y vecinales del entorno, más tierra y más árboles.

Favorecer un comercio de proximidad

Concentrar aparcamientos en puntos concretos, liberando parte de los estacionamientos en la vía pública, espacios vecinales y residuales para devolverle ese espacio al peatón.

Compatibilizar el uso agrícola de la Vega con algún uso público en la calle corredor.

Refuerzo de hitos

Recuperación de lugares perdidos: plaza de las Palomas en su dimensión original, cine, cine de verano, piscina.

Materiales barriales implicados

Territorio

Movilidad

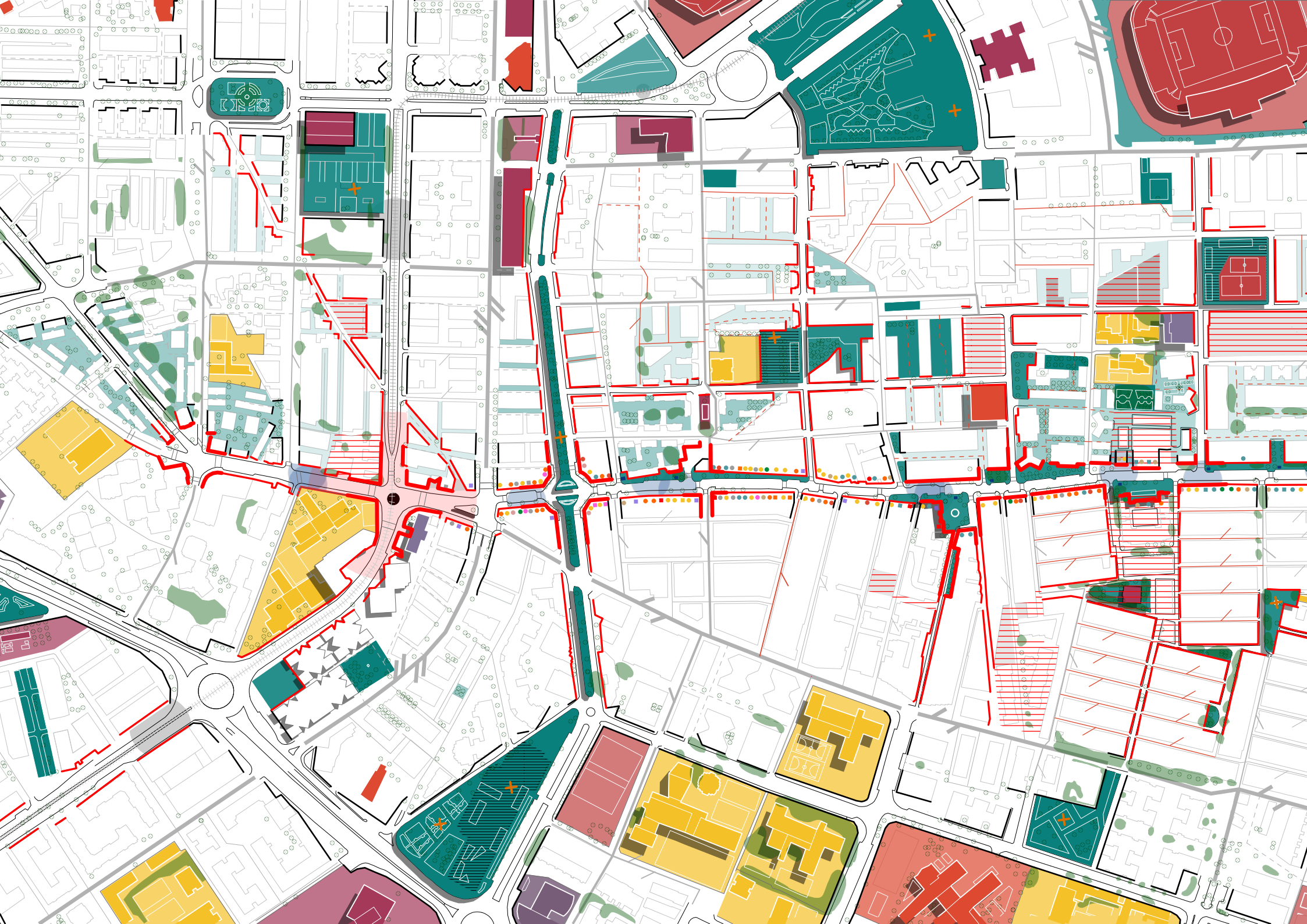
Espacios libres

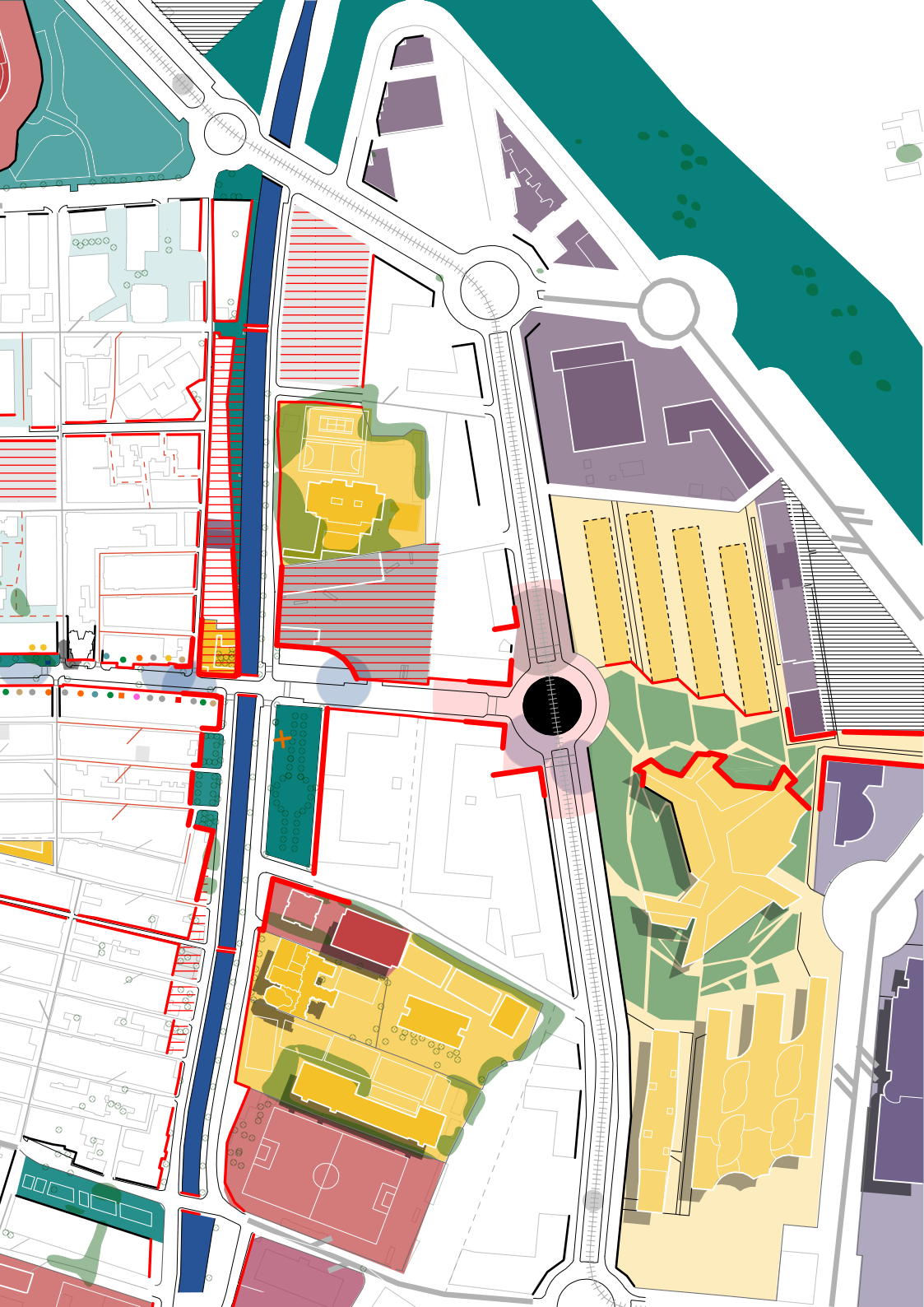
Comercio

Imagen

SOSTENIBILIDAD

IDENTIDAD





E CONCLUSIONES

E1. Oportunidades del proyecto de calle barrio

Secuencia de espacios colectivos a través de la avenida de Dílar.
Propuesta de red y espacios de oportunidad.

LEYENDA

- Fachadas de la red de barrio
- Fachadas de la red urbana
- Esquinas significativas
- Ejes viarios (jerarquía y sentidos de circulación)
- Calles peatonales
- Calles de sección compartida
- Espacios de oportunidad dotacional
- Espacios públicos
- Espacios vecinales abiertos
- Espacios residuales
- Solares no construidos
- Rios (Monachil, Genil)
- Metro ligero
- Paradas de metro
- Paradas de autobús
- Centralidad
- Árboles
- + Puntos de juego

- Equipamientos existentes:
- Educativo
 - Universidad
 - Cultural
 - Deportivo
 - Comercial
 - Otros
 - Sanitario
 - Administrativo
 - Transporte
 - Industrial

- Comercio existente:
- Alimentación, supermercado
 - Bar, restaurante
 - Kiosco
 - Salud, estética
 - Moda
 - Joyería, relojería, compra oro
 - Bancos, cajeros
 - Hogar, ferretería, muebles
 - Tecnología, internet, telefonía
 - Inmobiliaria
 - Casino
 - Otros

E: 1/4500

0 200 m



BIBLIOGRAFÍA POR TEMAS

ANTECEDENTES

DOMINGUES, A. (2010). "La calle de la carretera. El exotismo en el viejo Portugal". *A rua da Estrada*. Oporto: Dafne

RIVAS, J. L. (2009). *Fundación de la tesis. La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad*. Granada: Universidad de Granada.

RIVAS, J. L. (2011). "Infraestructuras para la comprensión: la calle ciudad. El Camino de Ronda como nuevo motor económico y cultural de Granada". A Coruña, II Congreso de urbanismo y ordenación del territorio.

RIVAS, J. L. (2012). *La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad (Tesis doctoral)*. Granada: Universidad de Granada.

ROSSI, A. (1966). "Complejidad de los hechos urbanos", "El área-estudio". *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili. Edición 2015.

SOLÁ-MORALES, M. (2008). "Ciudades cortadas". *De cosas urbanas*. p174-183. Barcelona: Gustavo Gili.

BARRIO

ALEXANDER, C. (1980). *A Pattern Language*. Barcelona: Gustavo Gili.

AUGÉ, M. (1995). *Los no lugares, espacios del anonimato, una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.

AVENDAÑO, F. (1998). "El barrio, de la unicidad a la multiplicidad". *El Barrio, fragmento de ciudad*. Santa Fe de Bogotá: Ediciones Documentos Barrio Taller, Serie Ciudad y Hábitat, nº 5.

BERROETA, H. (2012). *Barrio, espacio público y comunidad (Tesis doctoral)*. Barcelona: Universidad de Barcelona

BRAVO, B. y RIVAS, J. L. (2016). "Aproximación a la primera periferia sur de Granada: de las huertas a las villas urbanas (1920-1951)". *Revista Ciudades*. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística. nº 19, p163-187

BURAGLIA, P. (1998). "El barrio desde una perspectiva socio-espacial. Hacia una redefinición del concepto". *El Barrio, fragmento de ciudad*. Santa Fe de Bogotá: Ediciones Documentos Barrio Taller, Serie Ciudad y Hábitat, nº 5.

CASTELLS, M. (1976). *La cuestión urbana*. Mexico: Siglo XXI.

CORBOZ, A. (1983) "Le territoire comme palimpseste." *Diogenè* n° 121, p14-35.

GALINDO, J. (2001). "De la unidad vecinal a la serie". *Cornelis van Eesteren. La experiencia de Amsterdam 1929-1958*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. p133-148

JORNET, S., LLOP, C. Y PASTOR, J.E. (2008). "Plan Especial de transformación urbana del barrio de La Mina, Barcelona". *URBAN*. Madrid: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM. n°13

LEFEBVRE, H. (1974). *La production de l'espace social*. Barcelona: Anthropos.

LYNCH, K. (1970). *The image of the city*. Cambridge, MA: THE MIT PRESS

MERLIN, P. y CHOAY, F. (1988). *Diccionario del Urbanismo*. Francia: Presses Universitaires de France

MONGIL, D. (2010). "Intervención integral en barrios: conceptos, instrumentos y elementos de mejora". *Revista Ciudades*, Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística n°13, p139-161

PEREC, G. (1974). "El barrio". *Espèces d'espaces*. Paris: Éditions Galilée, p93

POETE, M. (1929). *Introducción al Urbanismo. La evolución de las ciudades: la lección de la Antigüedad*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. Edición 2011

ROSSI, A. (1966). "Area y Barrio". *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili. Edición 2015

SOLÁ-MORALES, M. (1987). "La segunda historia del proyecto urbano". *UR: urbanismo revista*, n°5

TAPIA V., GOBANTES C., PEIRANO M.P. (2005). "Nuevos procesos de urbanización y transformaciones del barrio tradicional". Departamento de Antropología, Universidad de Chile.

TAPIA, V. (2015). "¿De qué hablamos cuando hablamos de barrio? Trayectoria del concepto de barrio y apuntes para su problematización". *Revista Antropologías del Sur*, n°3, p121-135.

CALLE

BRAVO, B. y RIVAS, J.L. (2011). "Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores". Valencia: IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo

CERDÁ, I. (1863). "La calle". Revista de Obras Públicas de Madrid, nº 4, 5, 6

CRAWFORD, M. (1999). "Blurring the boundaries: Public space and private life". En: CHASE, J., CRAWFORD, M. y KALISKI, J., *Everyday Urbanism*. p22-35. New York: Monacelli Press.

GEHL, J. (1971). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverte, 2006.

PANERAI, P. y MANGIN, D (1999). "Las calles corrientes". *Proyectar la ciudad*. p95-117. Madrid: Celeste, 2002

RIVAS, J. L. (2011). "Infraestructuras para la comprensión: la calle ciudad. El Camino de Ronda como nuevo motor económico y cultural de Granada". A Coruña, II Congreso de urbanismo y ordenación del territorio

RIVAS, J. L. (2015). "Un urbanismo de la observación. Metodologías prospectivas en torno a la idea de calle ciudad en tres capitales andaluzas (Córdoba, Málaga y Granada)". EURE, vol. 41, nº123, p131-158.

SECCHI, B. (1984). "El espesor de la calle". Casabella, nº 553-554, p38-41.

SOLÁ-MORALES, M. (2008). "Espacios Públicos, Espacios Colectivos". *De cosas urbanas*. p185-191. Barcelona: Gustavo Gili.

VENTURI, R. y BROWN, D. S.(1978). *Aprendiendo de las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.

WHYTE, W.H. (1988). "La vida social de la calle". *City. Rediscovering the center*, Doubleday G.C. p8-24, 350-352, 367-368. New York: Anchor Booles.

TERRITORIO

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). *Plan General de Ordenación Urbana*. Granada: Ayto. Granada.

BRAVO, B. y RIVAS, J.L. (2011). "Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores". Valencia: IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo

BOSQUE MAUREL, J. (1988). *Geografía urbana de Granada*. Granada: Universidad de Granada.

CABRERA, D. (2009). *Figuraciones de la ciudad región de Granada (Tesis Doctoral)*. Granada: Universidad de Granada.

CORBOZ, A. (1983) "Le territoire comme palimpseste." *Diogenè* nº 121, p14-35.

DOMINGUES, A. (2010). "La calle de la carretera. El exotismo en el viejo portugal". *A rua da Estrada*. Oporto: Dafne

OLGOSO, I. (2001). *Entre Rios. Historias del Zaidín*. Granada: La Vela

RIVAS, J. L. (2015). "Un urbanismo de la observación. Metodologías prospectivas en torno a la idea de calle ciudad en tres capitales andaluzas (Córdoba, Málaga y Granada)". *EURE*, vol. 41, nº123, p131-158.

TRAMA

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). *Plan General de Ordenación Urbana*. Granada: Ayto. Granada.

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (1985). *Plan General Municipal de Ordenación Urbana del Municipio de Granada, 1984*. Granada: Ayto de Granada.

BRAVO, B. y RIVAS, J. L. (2016). "Aproximación a la primera periferia sur de Granada: de las huertas a las villas urbanas (1920-1951)". *Revista Ciudades*. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística. nº 19, p163-187

HERNÁNDEZ, H. (2003). "Plan Especial Reforma Interior. Area de Transformación y Mejora ATM Santa Adela". *Plan General de Ordenación Urbana*. Granada: Ayto. Granada.

PARCERISA, J. y RUBERT, M. (2000). *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo*. Santiago de Chile: ARQ, Universidad Católica de Chile

PARCERISA, J. (2012). *Forma urbis. Cinco ciudades bajo sospecha*. Barcelona: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.

OLGOSO, I. (2001). *Entre Rios. Historias del Zaidín*. Granada: La Vela

RIVAS, J. L. (2011). "Infraestructuras para la comprensión: la calle ciudad. El Camino de Ronda como nuevo motor económico y cultural de Granada". A Coruña, II Congreso de urbanismo y ordenación del territorio

RIVAS, J. L. (2012). La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad (Tesis doctoral). Granada: Universidad de Granada.

VILLENA, F. (1994). Por los barrios de Granada. Málaga: Centro de ediciones de la Diputación de Málaga.

<http://granadablogs.com/cableados/2013/11/16/cuentame-los-60-anos-del-zaidin/>

<http://granadamedia.com/el-origen-del-zaidin-en-imagenes-patronato-de-santa-adela-historia/>

ESPACIOS COLECTIVOS

AA.VV, Dir. GOMEZ, J.L. (2014). La ciudad cercana: barrios y equipamientos. Granada: Universidad de Granada.

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). Plan General de Ordenación Urbana. Granada: Ayto. Granada.

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2003). "Diagnóstico del Distrito Zaidín". Granada: Ayto. Granada.

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2013). Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Información, análisis y diagnóstico. Granada: Ayto. Granada.

BORJA, J. y MUXÍ, Z. (2003). El Espacio público: Ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.

BRAVO, B. y RIVAS, J.L. (2011). "Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores". Valencia: IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo

CRAWFORD, M. (1999). "Blurring the boundaries: Public space and private life" en CHASE, J., CRAWFORD, M. y KALISKI, J., Everyday Urbanism. p22-35. New York: Monacelli Press.

- GEHL, J. (1971). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverte, 2006. <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=12929>
- HERNÁNDEZ, H. (2003). "Plan Especial Reforma Interior. Area de Transformación y Mejora ATM Santa Adela". *Plan General de Ordenación Urbana*. Granada: Ayto. Granada. <http://ciudad.blogs.uoc.edu/post/151380328047/comercio-de-proximidad-barrio-y-gobernanza-local>
- JACOBS, J. (1961). "Uso de las aceras". *Muerte y Vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing, 2ed. edición 2011. p55-82. <http://polis.revues.org/9291>
- PANERAI, P. y MANGIN, D (1999). "Las calles corrientes". *Proyectar la ciudad*. p95-117. Madrid: Celeste, 2002
- SOLÁ-MORALES, M. (2008). "Espacios Públicos, Espacios Colectivos". *De cosas urbanas*. p185-191. Barcelona: Gustavo Gili.
- VENTURI, R. y BROWN, D. S.(1978). *Aprendiendo de las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- WHYTE, W.H. (1988). "La vida social de la calle". *City. Rediscovering the center*, Doubleday G.C. p8-24, 350-352, 367-368. New York: Anchor Booles.

IMAGENES MENTALES

AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2003). "Diagnóstico del Distrito Zaidín". Granada: Ayto. Granada.

GEHL, J. (1971). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverte, 2006.

HERNÁNDEZ, H. (2003). "Plan Especial Reforma Interior. Area de Transformación y Mejora ATM Santa Adela". *Plan General de Ordenación Urbana*. Granada: Ayto. Granada.

LYNCH, K. (1970). *The image of the city*. Cambridge, MA: THE MIT PRESS

RAPPORT, A. (1987). "Pedestrian Street Use: Culture and Perception". En: MOUDON, A.V., *Public Spaces for Public Use*. p80-92. New York: Van Nostrand, Reinhold Co.

VENTURI, R. y BROWN, D. S.(1978). *Aprendiendo de las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.

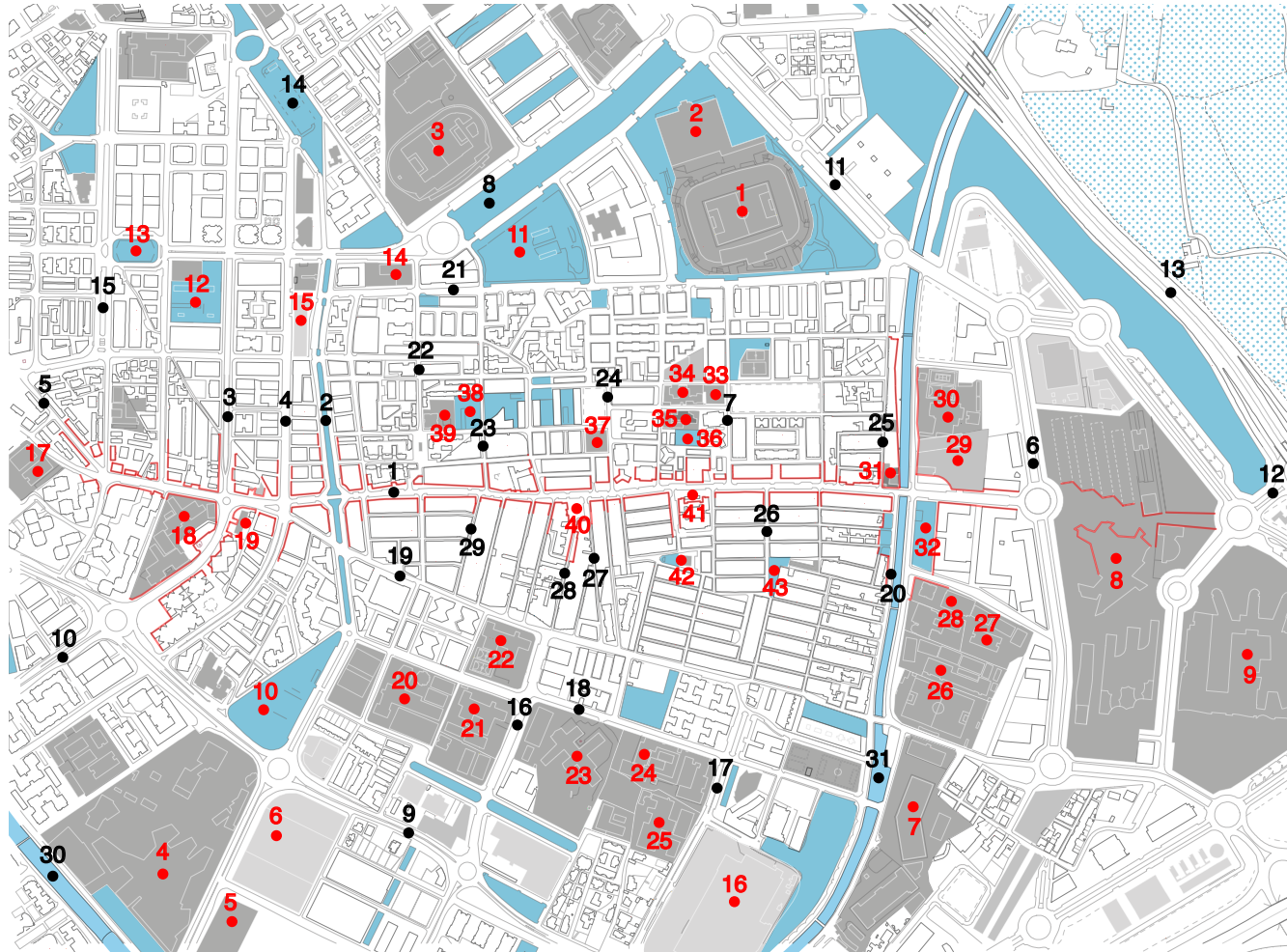
<http://www.radicalcartography.net/>

ANEXOS

Esquema de localización de elementos urbanos
Planos del Zaidín del PGOU de Granada (2001)
Modelo de entrevista
Perfil sociológico de los entrevistados
Transcripción de entrevistas

ESQUEMA DE LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS URBANOS

1. Avenida de Dílar
2. Avenida Don Bosco
3. Avenida de América
4. Calle Palencia
5. Avenida Pablo Picasso
6. Avenida de la Ilustración
7. Calle Poeta Gracián
8. Paseo del Emperador Carlos V (carretera de la Zubia)
9. Avenida Fernando de los Rios (carretera de Armilla)
10. Camino de Ronda
11. Calle Torre de Comares
12. Avenida de la Investigación
13. Autovia A395 (Ronda Sur)
14. Paseo de Europa
15. Calle Fontiveros
16. Calle Beethoven
17. Calle Padre Francisco Palau y Quer
18. Calle Felix Rodriguez de la Fuente
19. Avenida de Cádiz
20. Calle Baden Powell
21. Calle Pintor Manuel Maldonado
22. Calle Margarita Xirgú
23. Calle Oscar Romero
24. Calle Garellano
25. Calle Santa Rosalía
26. Calle Zurbarán
27. Calle Sol y Luna
28. Calle Monachil
29. Calle Laureado López Muñoz
30. Río Monachil
31. Río Genil
1. Estadio Nuevo Los Carmenes
2. Palacio Municipal de Deportes
3. Complejo Deportivo Nuñez Blanca
4. Parque de las Ciencias
5. Centro Cultural Caja Granada
6. Sede Caja Granada
7. Feria de Muestras de Armilla
8. PTS Campus de la Salud
9. PTS Hospital
10. Parque Cruz de Lagos
11. Parque Carlos Cano
12. Plaza de la Hípica
13. Plaza Fontiveros
14. Centro Cívico Zaidín
15. Merca 80
16. Carrefour
17. Colegio Parque de las Infantas
18. Centro Concertado de Enseñanza Caja de Ahorros
19. Centro de Salud Zaidín Centro Este
20. Colegio Salesiano San Juan Bosco
21. I.E.S Mariana Pineda
22. I.E.S Alhambra
23. Residencia de ancianos Hermanitas de los pobres
24. Colegio el Carmelo
25. C.P.I.F.P Hurtado de Mendoza
26. Centro educativo Juan XXIII
27. I.E.S Veleta
28. Pabellon deportivo Veleta
29. Cochera autobuses Rober
30. Colegio Gallego Burin
31. Colegio Santa Rosalía
32. Plaza Catedrática Asunción Linares
33. Centro de Salud Zaidín Sur
34. Asociación A Favor De Personas con Discapacidad Intelectual
35. Colegio Reyes Católicos
36. Plaza de Velázquez
37. Iglesia del Corpus Christi
38. Plaza Nuevo Zaidín
39. Escuela de Educación Infantil Generalife
40. Plaza Sol y Luna
41. Plaza de las Columnas
42. Plaza de las Palomas
43. Plaza Federico Mayo



PLANOS DEL ZAIDÍN DEL PGOU DE GRANADA (2001)

Áreas de Reparto

e:1/15000

Fuente: AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). Plan General de Ordenación Urbana. Granada: Ayto. Granada.

<http://www.granada.es/inet/wpgo.nsf/>

ÁREAS DE REPARTO EN SUELO URBANO EN SITUACIÓN NORMAL

RESERVA DE TIPO

- RESIDENCIAL UNIFAMILIAR AISLADA
- RESIDENCIAL UNIFAMILIAR EN ASOCIACIONES LINEALES
- RESIDENCIAL UNIFAMILIAR EN MANZANA CERRADA
- RESIDENCIAL PLURIFAMILIAR EN BLOQUES ABIERTOS
- RESIDENCIAL PLURIFAMILIAR EN MANZANA CERRADA
- INDUSTRIAL EN MANZANA
- CAMPUS CARTUJA-FUENTENUEVA
- ALHAMBRA

ÁREAS DE REPARTO EN SUELO URBANIZABLE

RESERVA DE TIPO

SUP1 0,400 1er CUATRIENIO

SUP1 0,400 2º CUATRIENIO

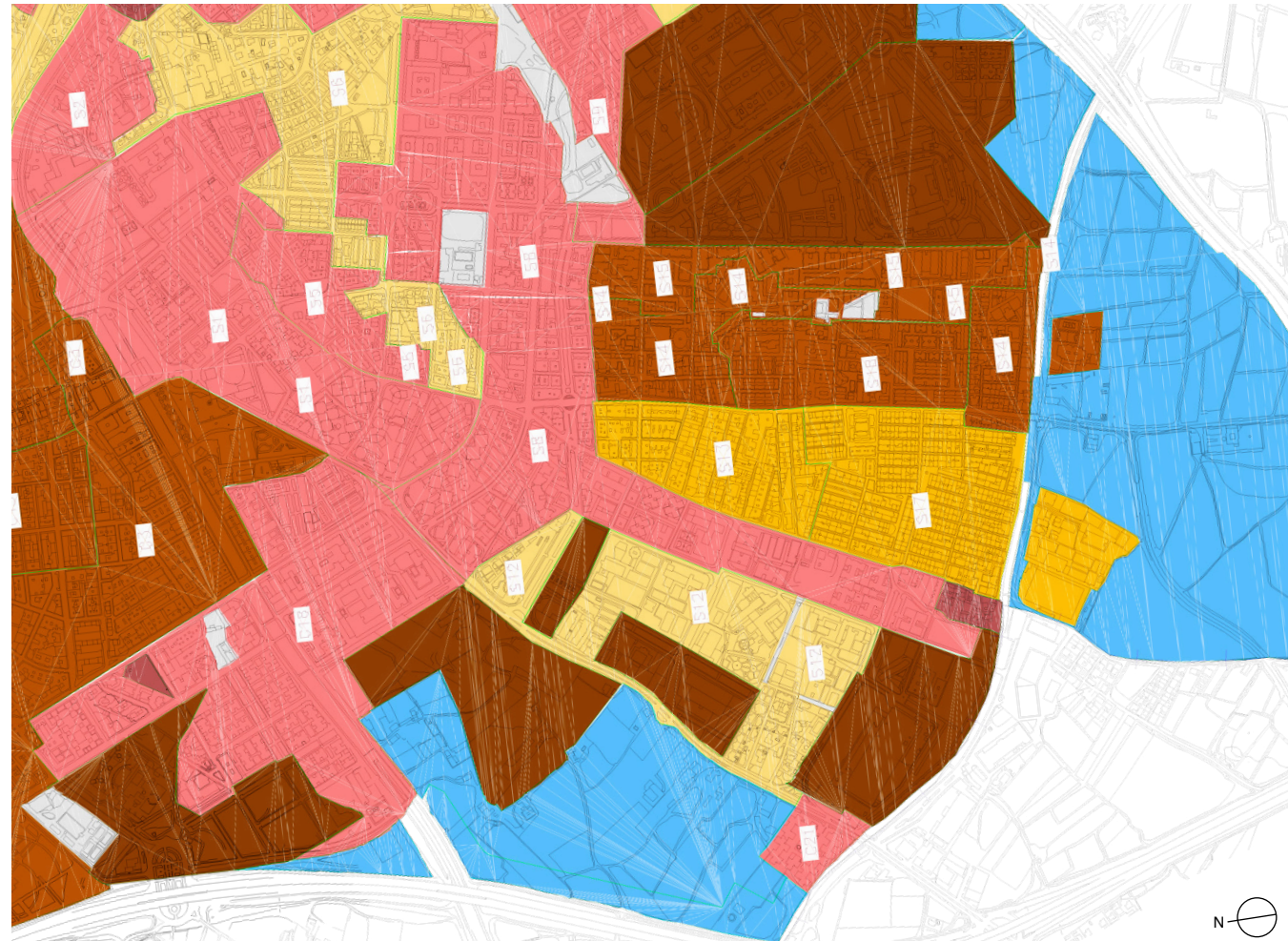
RESERVA DE TIPO

ÁMBITOS PROCEDENTES DE PLANEAMIENTO PARCIAL
(Un Área de Reparto por cada ámbito aprovechamiento tipo asignada por su Plan Parcial)

ÁREAS DE REPARTO EN SUELO URBANO EN TRANSICIÓN

ÁMBITOS PROCEDENTES DE PLANEAMIENTO PARCIAL
(Aprovechamiento Tipo 0,378; calculado según P.G.O.U)

ÁMBITOS PROCEDENTES DE PLANEAMIENTO ESPECIAL
(Un Área de Reparto por cada ámbito aprovechamiento asignado por su Plan Especial)





Determinaciones en suelo no urbanizable

e:1/20000

Fuente: AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). Plan General de Ordenación Urbana. Granada: Ayto. Granada.

<http://www.granada.es/inet/wpgo.nsf/xinicio>

PROTECCION AGRICOLA

- PROTECCION AGRICOLA GENERAL
- PROTECCION AGRICOLA-ARBOREA
- PROTECCION AGRICOLA ACTIVA
- PROTECCION AGRICOLA A REGENERAR
- PROTECCION AGRICOLA BANADERA
- HUERTOS FAMILIARES

PROTECCION ECOLOGICA

- PROTECCION DE CAUCES Y VEGAS
- PARQUES RURALES
- PROTECCION FORESTAL
- PROTECCION DE VERTIENTES

INVENTARIO

EDIFICACIONES CATALOGADAS

- NIVEL 1
- NIVEL 2
- NIVEL 3

RESTO DE EDIFICACIONES INVENTARIADAS

- CORTIJOS Y HUERTAS













Sistemas Generales. Comunicaciones, transporte y espacios libres.



e:1/12000



Fuente: AYUNTAMIENTO DE
GRANADA (2001). Plan General de
Ordenación Urbana. Granada: Ayto.
Granada.

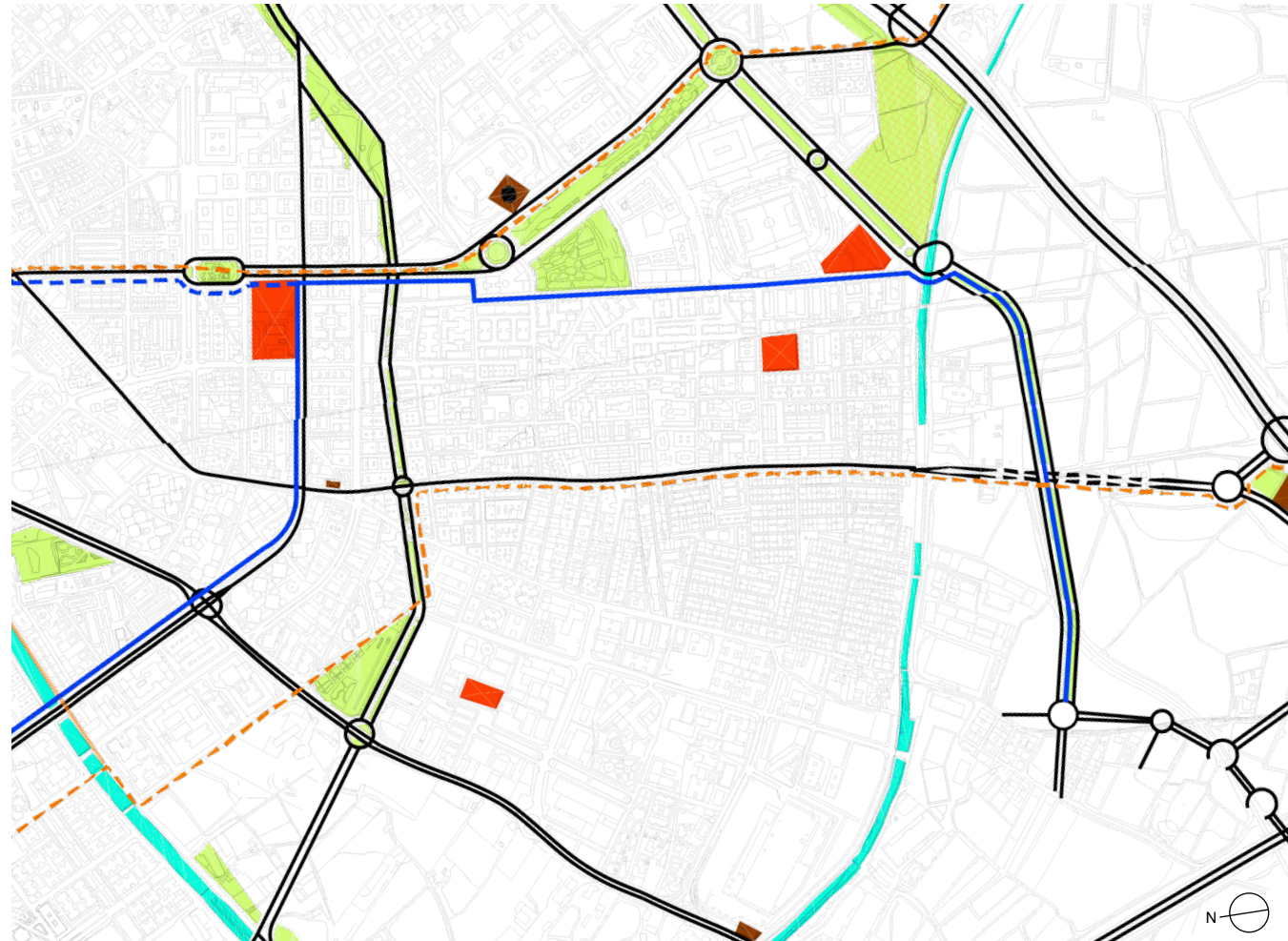
<http://www.granada.es/inet/wpgo.nsf/>

-  SISTEMA GENERAL VIARIO
-  TRAZADO PROGRAMADO 1ª FASE METRO LIGERO
(Doble vía con plataforma reservada)
-  TRAZADO PROPUESTO 2ª FASE METRO LIGERO
(Doble vía en plataforma reservada)
-  RECORRIDO CARRIL BICICLETA
-  LINEA DE FERROCARRIL

-  SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
-  SISTEMA GENERAL DE APARCAMIENTOS ESTRATEGICOS
-  SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES CON APARCAMIENTOS
-  AREA DE PEATONALIZACION PREFERENTE - CENTRO
-  AREA DE PEATONALIZACION PREFERENTE - BARRIOS

-  ESTACIONES E INTERCAMBIADORES
DE TRANSPORTES DE VIAJEROS
-  LOCALIZACION DE ESTACION DE SERVICIO

-  PROPUESTA DE LOCALIZACION DE ESTACION DE
SERVICIO EN CONCESION ADMINISTRATIVA
-  PROPUESTA DE LOCALIZACION DE UNIDADES DE
SUMINISTRO EN CONCESION ADMINISTRATIVA EN VIA PUBLICA



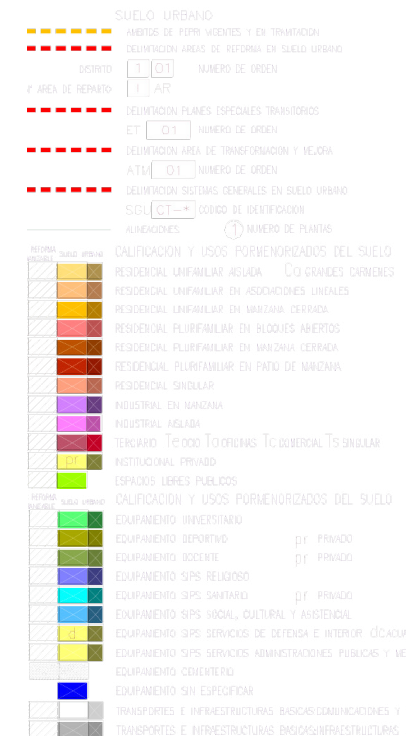


Calificación y ordenación física.

e:1/10000

Fuente: AYUNTAMIENTO DE GRANADA (2001). Plan General de Ordenación Urbana. Granada: Ayto. Granada.

<http://www.granada.es/inet/wpgo.nsf/xinicio>



MODELO DE ENTREVISTA

Estructura de la entrevista de una pequeña muestra de ciudadanos (9) con respecto a su imagen del medio ambiente del barrio. Un primer objetivo sería la localización de los elementos que contribuyen a potenciar la identidad del barrio, aquellos que sirven de referencia para orientarse y que suponen símbolos para los habitantes. Un segundo objetivo consistiría en reconocer los momentos clave dentro de las travesías cotidianas de los vecinos y su relación con el espacio público y la calle barrio. Las conclusiones obtenidas con las entrevistas no son categóricas, no son una generalización de la forma de entender el barrio, sino una referencia, una pequeña muestra de la imagen del barrio en el imaginario de sus habitantes.

Referencia de la entrevista: LYNCH, K. (1970). "Apéndice B. El uso del método". *The image of the city*. Cambridge, MA: THE MIT PRESS.

Datos del entrevistado/a:

Nombre
Sexo
Edad
Lugar de nacimiento
Ocupación
Tiempo viviendo en el barrio

Cuestiones:

1. ¿Que simboliza para usted el barrio Zaidín?

¿Como lo describiría en una palabra?

¿Que elementos físicos (calles, plazas, edificios, ríos, etc) utilizaría para describirlo? (5 elementos)

2. ¿Podría usted dibujarme un boceto rápido del barrio? No debe ser exacto o preciso, simplemente un dibujo aproximado de las claves que usaría para explicarle a un extranjero como orientarse por el Zaidín. (Anotar el orden de los elementos que va dibujando y como se refiere a los mismos) (10-20 elementos)

3.

Sobre esta ortofoto/plano del Zaidín,
¿Podría señalar los límites que usted considera del barrio Zaidín, donde empieza y donde acaba? (anotar orientación del plano)

¿Podría localizar aquellos elementos que usaría para describir el barrio a un vecino, lugares característicos que identificaría como propios (por su función, importancia histórica, visibilidad, conexiones, etc)? ¿Podría describirlos?

¿Que lugares cree usted que son los más frecuentados por los vecinos, que espacios acumulan mayor cantidad de actividad (calles, espacios públicos, equipamientos, comercios, paradas de transporte, etc)?

4.

¿Podría dibujar los itinerarios que utiliza en su día a día, desde casa al trabajo o lugar de estudio, tiendas, bares, espacios deportivos, espacios públicos, vivienda de familiares, etc?

¿Que medios de transporte utiliza para llegar a ellos?

Sobre estos itinerarios, más específicamente aludiendo a la avenida de Dílar ¿Puede marcar o citar elementos que recuerde que le llamen la atención, que cosas ve, olores característicos, señales, referencias que podrían servir de orientación, etc?

5.

¿Qué zonas del barrio le transmiten sensaciones positivas (olores, visuales, paisajes, recuerdos de infancia o juventud, lugares silenciosos, de relación, etc)?

¿Y cuales negativas (ruido, inseguridad, contaminación, etc)?

6.

¿Que elementos del barrio mantendría como están?

¿Cuales cambiaría, transformaría o potenciaría?

¿Que lugares perdidos o destruidos recuperaría?

**PERFIL SOCIOLÓGICO
DE LOS
ENTREVISTADOS**

SUJETOS	SEXO		EDAD					
	Mujer	Hombre	<18	18-25	25-40	40-60	60-80	>80
Judit Ortega Jimenez	●			●				
Ana Montoya Herrera	●				●			
Hector Benavente Antón		●			●			
Pepe Yáñez		●					●	
Mariana Sancho Cánovas	●					●		
Javier Montoya Solas		●	●					
Eloisa Jaime Saez	●							●
Érika Hernandez Alonso		●			●			
Antonio Ruiz Molina		●					●	

**AÑOS VIVIENDO
EN EL BARRIO**

<5

5-20

20-45

>45

OCUPACIÓN

Activo

Parado

Jubilado

Estudiante

ESTUDIOS

Universitarios

Medios

Básicos

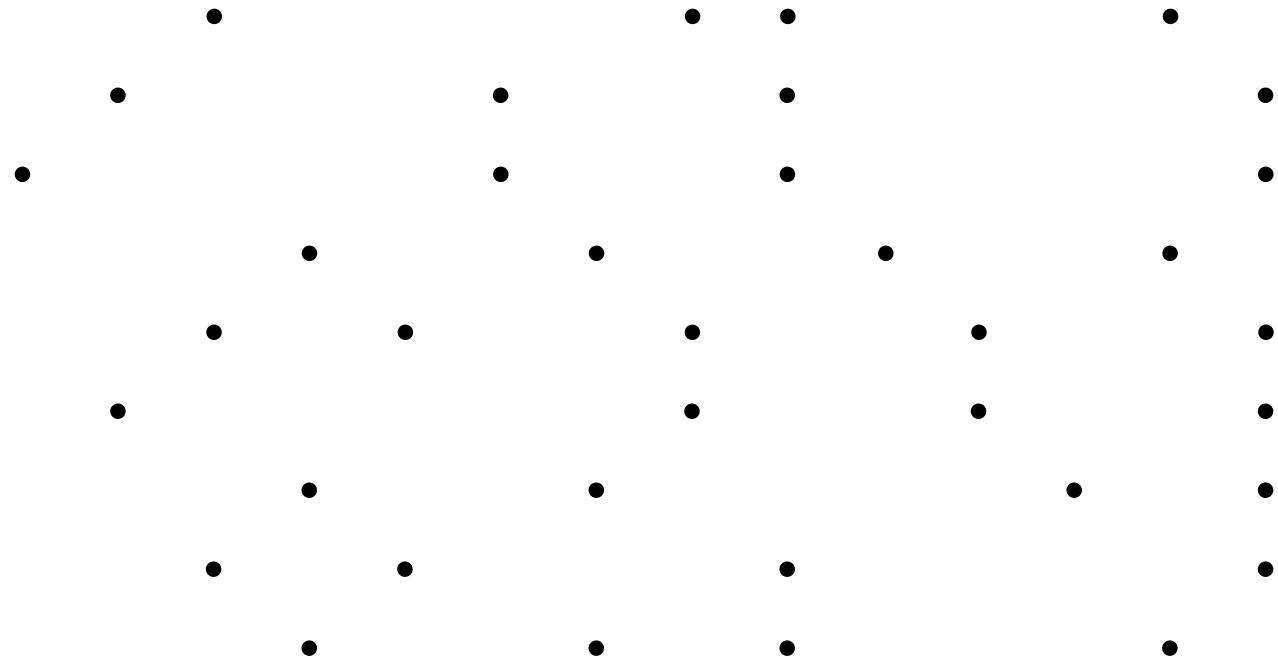
Sin estudios

ASOCIACIÓN

Si

No

PERFIL SOCIOLÓGICO



TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTAS

ENTREVISTA 1

Nombre: **ANA MONTOYA HERRERA**

Sexo: Mujer

Edad: 26

Lugar de nacimiento: Granada (Zaidín)

Ocupación: Paro/Magisterio Educación Especial

Tiempo viviendo en el barrio: 20 años

1.

Infancia, barrio obrero, mezcla cultural, población envejecida, familia.

Mezcla cultural

Avenida de Dílar, río Monachil, campo de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes), Casillas Bajas, Biblioteca de las Palomas.

2.

Ver desplegable 1

1. Río Monachil
2. Avenida de Dílar
3. Rober (garaje autobuses urbanos)
4. Rotonda Avenida de América. Hotel Andalucía Center
5. Calle Poeta Gracián
6. Centro de Salud Sur

7. Campo de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes) y Palacio de Deportes

8. Calle Pintor Manuel Maldonado

9. Calle Palencia (comercio local)

10. Bulevar y la "Fuente". (Avenida Don Bosco)

11. Merca 80 (mercado local)

12. Plaza de las Palomas (Plaza Sol y Luna)

13. Avenida de Cádiz

14. IES Alhambra e IES Mariana Pineda

15. Bulevar por donde pasa el metro. (Paseo del Emperador Carlos V)

16. Parque "Cerrado" (Parque Carlos Cano) y la rotonda.

17. Supermercado Dani y Día

18. Plaza de las Columnas

19. Comisaría

20. Placeta de la biblioteca y Biblioteca de las Palomas

21. Centro Cívico

3.

Ver despegable 2

4.

Ver desplegable 3

A pie, bicicleta y autobús.

Personas mayores sentadas en los bancos, puestos de fruta en las esquinas, mucho movimiento, atascos, edificio azul, Repsol, bingos, tiendas, muchos pasos de peatones, muchos coches aparcados, ruido porque hay mucha vida.

5.

El parque “Cerrado” y césped al lado del Centro Cívico (recuerdos de adolescencia), biblioteca del Zaidín y zona Casillas Bajas (infancia y familia), plaza Nuevo Zaidín (juegos), plaza de Andalucía y plaza de Velazquez (tranquilidad).

Avenida de Dílar (ruido, coches, tráfico, contaminación, aparcamientos), Casillas Bajas (por la noche las calles pueden ser inseguras), zonas entre edificios en Santa Adela (muchos coches aparcados, asfalto, poca vegetación, antes se podía jugar y ahora no).

6.

-

Más árboles y menos coches en las placetas entre edificios (Santa Adela), espacios deportivos al aire libre, poner fuentes en los parques y las

plazas, espacios de vecinos en cada zona del barrio (Santa Adela, Casillas Bajas, la Cruzada, etc).

El cine de verano y la piscina.

ENTREVISTA 2

Nombre: **ÉRIKA HERNANDEZ ALONSO**

Sexo: Mujer

Edad: 26

Lugar de nacimiento: Granada (Zaidín)

Ocupación: Paro/Magisterio Educación Especial

Tiempo viviendo en el barrio: 20 años

1.

Adolescencia, infancia, seguridad, comodidad

Humilde

Avenida de Dílar, plaza de las Palomas, la “Fuente” y el bulevar (avenida Don Bosco), placeta de los “Carapapas” (calle Hernán Cortés).

2.

Ver desplegable 1

1. Rober
2. Rio Monachil
3. Avenida de Dílar
4. La "Fuente"
5. Plaza de las Palomas (Plaza Sol y Luna)
6. Santa Adela (zona conflictiva)
7. Bulevar con arboles (Avenida Don Bosco)
8. Supermercado Dani
9. Federación de Fútbol
10. Zona bares (Calle Torre de los Hidalgos)
11. Campo de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes)

3.

Ver desplegable 2

4.

Ver desplegable 3

A pie y autobús.

Sonido del agua de la "Fuente", ruido de autobuses, diversidad cultural (mezcla étnica), tienda de "chuches" de colores en frente de Pisotones (tienda de zapatos), carteles de colores con luces, mucha gente, niños gritando, caótico, contaminación, tiendas de "chinos" (alimentación), olor a pollo

asado del asador.

5.

Zona de bares (calle Torre de los Hidalgos), paseo del Emperador Carlos V y césped al lado del Centro Cívico, Federación de Fútbol (deporte en la adolescencia), IES Mariana Pineda (recuerdos de adolescencia).

Avenida Don Bosco (ruido, contaminación, masificado, muy apretado), parte sur de la avenida de Dílar (muchos coches aparcados, ruido, mucha gente), zona de Casillas Bajas y Santa Adela (callejones oscuros, inseguridad).

6.

Zona de bares (calle Torre de los Hidalgos), paseo del Emperador Carlos V, campo de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes),tiendas de comercio local, carácter del barrio de acogida y ayuda a las familias de diferente poder económico, cultura, etnia, etc.

Más espacios libres en el barrio (muy masificado), zonas verdes de verdad, mas árboles, reducir los aparcamientos de coches.

-

ENTREVISTA 3

Nombre: **HECTOR BENAVENTE ANTÓN**

Sexo: Hombre

Edad: 30

Lugar de nacimiento: Granada (Ronda)

Ocupación: Paro/Psicología

Tiempo viviendo en el barrio: 3 años

1.

Barrio independiente con cierta autonomía, oportunidad para vivir en Granada con un alquiler barato, oportunidad de trabajo, buena comunicación, diversidad social y cultural, oferta de tiendas y bares, diversidad de edades (muchos niños y muchos abuelos).

Diverso

Parque Cruz de Lagos, avenida de Dílar, avenida Don Bosco, estadio de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes), Merca 80.

2.

Ver desplegable 1

1. Avenida de América y Rotonda del Helicóptero
2. Plaza Fontiveros
3. Bulevar del tranvía (Paseo del Emperador Carlos V)
4. Avenida de Dílar
5. Sede PP
6. Polideportivo (Complejo Deportivo Nuñez Blanca)
7. Zona bares (Calle Torre de los Hidalgos) y bar de tapas ECU
8. Rotonda "MacDonald"
9. Hotel Andalucía Center
10. Centro de Salud Este
11. PTS
12. Estadio de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes) y Palacio de Deportes
13. Calle Margarita Xirgú (calle del entrevistado)
14. Centro Cívico
15. Calle Palencia
16. Merca 80
17. La "Hípica" (actualmente biblioteca)
18. Calle Pintor Manuel Maldonado
19. Parque "Cerrado" (Parque Carlos Cano)
20. Santa Adela
21. Avenida de Cadiz
22. Rober
23. Rio Monachil

- 24. Carrefour
- 25. IES Alhambra e IES Mariana Pineda
- 26. Parque Cruz de Lagos

3.
Ver desplegable 2

4.
Ver desplegable 3

A pie, bici y autobús.

Olor a humo de coches y autobuses, a polvo, asador de pollos y marihuana, ancianos sentados en bancos, muy ruidoso, mucha gente que cruza la calle por cualquier lado, venta ambulante, gitanos vendiendo fruta, niños corriendo, edificio azul, por la noche muy tranquilo.

5.
La zona de los colegios, institutos y el parque Cruz de Lagos hacia el oeste, desde la avenida de América hacia el norte y desde la calle Pintor Manuel Maldonado hacia el este.

La zona de Casillas Bajas (inseguridad), la avenida de Dílar (ruido y contaminación), calles estrechas de Santa Adela (muchos coches aparcados).

6.
Parque Cruz de Lagos, zona de los colegios, espacios verdes, Avenida Don Bosco, avenida del PTS.

Es necesario un parque grande, el “parque de la autovía” es un parche. Potenciar la avenida Dílar y la avenida de Cadiz y poner más aparcamientos.

-

ENTREVISTA 4

Nombre: **MARIANA SANCHO CÁNOVAS**

Sexo: Mujer

Edad: 57

Lugar de nacimiento: Güevejar, Granada

Ocupación: Peluquera/Estilista

Tiempo viviendo en el barrio: 48 años

1.
El mejor barrio, gente muy cercana, mucho comercio, barrio autosuficiente, cerca del centro

Cercano

Avenida de Dílar, paseo del Emperador Carlos V, Merca 80, Hospital PTS, la “Fuente” (Avenida Don Bosco)

2.

Ver despegable 1

1. Avenida de Dílar
2. Ambulatorio Este
3. PTS
4. Centro de Salud Sur
5. Calle Poeta Gracián
6. Calle Pintor Manuel Maldonado
7. Campo de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes)
8. Calle Salvador Allende (calle del entrevistado)
9. Merca 80
10. Edificio Telefónica
11. Palacio de Deportes
12. Paseo del Emperador Carlos V
13. La “Fuente” y Avenida Don Bosco
14. Avenida de América
15. Rio Monachil
16. Supermercado Dani

3.

Ver despegable 2

4.

Ver despegable 3

A pie y coche

Variedad de tiendas y comercio local, encuentros entre vecinos, el Dani donde estaba el antiguo Cine Central, kioscos y muchos bancos.

5.

Desde la calle Pintor Manuel Maldonado hasta el paseo del Emperador Carlos V, avenida Don Bosco (árboles, sombra y comercio), Avenida de Dílar (variedad de comercio local, encuentros con los vecinos)

Casillas Bajas (inseguridad por la noche) y algunos edificios de Santa Adela (edificios deteriorados muy juntos y muchos coches aparcados)

6.

Avenida Don Bosco, avenida de Dílar y desde calle Pintor Manuel Maldonado hasta la carretera de la Zubia.

La zona del PTS esta muy aislada, no hay comercio, ni gente. En la avenida de Dílar hacer mas regulares las fachadas (colores y altura).

El cine de verano y el Cine Apolo.

ENTREVISTA 5

Nombre: **JAVIER MONTOYA SOLAS**

Sexo: Hombre

Edad: 16

Lugar de nacimiento: Granada (Zaidín)

Ocupación: Estudiante ESO

Tiempo viviendo en el barrio: 16 años

1.

Lugar donde se puede estar tranquilo con los amigos

Tranquilidad

Avenida de Dílar, los Carmenes (Nuevo Estadio los Carmenes), parque de la Olla (Parque Carlos Cano), los Salesianos (Colegio Salesiano San Juan Bosco), parque de los edificios blancos (Plaza Nuevo Zaidín).

2.

Ver desplegable 1

1. Los Salesianos (Colegio Salesiano San Juan Bosco)
2. Calle Santa Clara
3. Avenida de Dílar
4. Avenida Felix Rodriguez de la Fuente
5. Pistas de fútbol (Avenida Don Bosco)

6. Parque de la "Jalo" (Parque Cruz de Lagos)

7. Rotonda Walt Disney

8. Rotonda Helicóptero

9. Avenida de Cádiz

10. Colegio Generalife

11. Supermercado Dani

12. Edificio Telefónica

13. Centro Cívico

14. Pizzeria Desi

15. Merca 80

16. Cine de verano (ya no existe)

17. Iglesia moderna (Parroquia Santo Angel Custodio)

18. Nueva biblioteca (Biblioteca Francisco Ayala)

19. Mercadona

20. Avenida de America

21. Centro de Salud Este

22. Calle Palencia

23. "Fuente"

24. Avenida Don Bosco

25. Pisos blancos (PERI Santa Adela)

26. Plaza de los edificios blancos (Plaza Nuevo Zaidín)

27. Calle Poeta Gracián

28. Centro de Salud Sur

29. Los Carmenes (Nuevo Estadio los Carmenes)

30. Pistas de fútbol de la Almudena

31. Parque de la "Olla" (Parque Carlos Cano)

- 32. Conservatorio de danza
- 33. Gondoliere
- 34. Paseo Carlos V
- 35. Rotonda de la Fuente
- 36. Peluquería Rodriguez
- 37. Plaza de los “chorros” (Plaza Fontiveros)
- 38. Rio Monachil
- 39. Federación de fútbol
- 40. Campo de fútbol Feliz Rodriguez de la Fuente
- 41. Carrefour
- 42. Lydel
- 43. Antigua bolera
- 44. Carretera de Armilla
- 45. IES Mariana Pineda
- 46. Hermanitas de los Pobres

3.

Ver despelgable 2

4.

Ver desplegable 3

A pie

Plaza de las Palomas, mucha gente, diversidad étnica, Dani, tienda de artículos de pesca, peluquería Flaco y Omar, tienda de zapatos Pisotones, tienda de “chuches” Daiarpe.

5.

Zona de los pisos blancos (Plaza Nuevo Zaidín), parque de la “Jalo” (Parque Cruz de Lagos), parque de la “Olla” (Parque Carlos Cano), zona de los Carmenes (Nuevo Estadio los Carmenes), zona Salesianos (Colegio Salesiano San Juan Bosco), avenida de Dílar (tienda y comercio variado).

Santa Adela y Casillas Bajas (pisos muy viejos, fachadas deterioradas, placetas con coches).

6.

Zona de los pisos blancos (Plaza Nuevo Zaidín), los parques, zona Salesianos (Colegio Salesiano San Juan Bosco), avenida de Dílar (tienda y comercio variado).

Las placetas y plazas: más fuentes, bancos y columpios, zonas techadas para resguardarse de la lluvia y hacer sombra, más papeleras para tener las calles limpias. Actualizar el comercio. Proponer una piscina pública y un edificio público para hacer actividades con aire acondicionado.

-

ENTREVISTA 6

Nombre: **JUDIT ORTEGA JIMENEZ**

Sexo: Mujer

Edad: 23

Lugar de nacimiento: Granada (Zaidín)

Ocupación: Estudiante/ Educación Social

Tiempo viviendo en el barrio: 23 años

1.

Barrio reivindicativo con mucho movimiento de colectivos donde la mujer tiene un papel muy importante. Diversidad cultural, inmigrantes muy activos en las asociaciones vecinales, se implican mucho en el barrio. Mucho comercio y paro.

Luchador

Las Columnas, zona Santa Adela y Casillas Bajas, avenida de Dílar , plaza de la Palomas y biblioteca de las Palomas.

2.

Ver desplegable 1

1. Avenida de Dílar
2. "Fuente" y bulevar (Avenida Don Bosco)
3. Cafetería Zaidín
4. Bar de tapas El Porra
5. Rio Monachil

6. Colegio Juan XXIII y Colegio Veleta

7. Feria de Muestras y torreón

8. Pistas de fútbol (Polideportivo Felix Rodriguez de la Fuente)

9. Carrefour

10. Las Columnas

11. Plaza de la biblioteca (Plaza de las Palomas)

12. Comisaria

13. Plaza Sol y Luna

14. Supermercado Dani y Dia

15. Calle Santa Adela

16. Calle de los bares (Calle Poeta Gracián) y

Centro de Salud Sur

17. Pistas de fútbol (Calle Poeta Gracián)

18. Campo de fútbol

19. Santa Adela

20. Calle Palencia

21. Merca 80

22. Cine de verano (ya no existe)

23. Cafetería Desi

24. Dani (Calle Doña Rosita)

25. Centro Cívico

26. Sede PP

27. Parque Carlos Cano

3.

Ver despelgable 2

4.

Ver desplegable 3

A pie, autobús.

Kioscos, gente esperando el autobús, abuelos sentados en las plazas y los bancos, madres con niños, encuentros de vecinos, olor a marihuana, gente comprando en las tiendas, personas pidiendo, publicidad, olor a pollo en el asador, ruido de autobuses, bullicio.

5.

Avenida Dílar (pasacalles y manifestaciones, encuentro de vecinos, recuerdos de infancia, referencia), plaza Sol y Luna (movimientos reivindicativos, 15M, celebración de días representativos), Columnas (lugar de reunión, cafetería de desayuno, buen ambiente mezcla de gente mayor y niños), Juan XXIII y Mariana Pineda (infancia y adolescencia), Centro Sociocultural (movimiento de asociaciones, escuela de verano, trabajo), Casillas Bajas (infancia), Centro Cívico (punto de actividades), calle de los bares (Calle Poeta Gracián) (ocio).

-

6.

Local de la Ribera, zona de los bares (Calle Poeta Gracián), placetas, avenida de Dílar, biblioteca de las Palomas, colegios e institutos.

Calles de Casillas Bajas muy deterioradas, con mucha basura, potenciar los espacios de asociaciones y las asociaciones, autobuses búho entre semana, carril bici, pubs de fiesta, más espacios públicos con actividades para jóvenes, mejora de edificios, más espacios verdes, más autobuses en hora punta y autobuses mas grandes.

Cine de verano, actividades en las calles, implicación vecinal, fuerza en las Fiestas del Zaidín, espacios seguros para los niños (ambiente hostil por los coches aparcados), vendedores de papas.

ENTREVISTA 7

Nombre: **ELOISA JAIME SAEZ**

Sexo: Mujer

Edad: 83

Lugar de nacimiento: Granada (Cruz de Lagos)

Ocupación: Jubilada/ Modista

Tiempo viviendo en el barrio: 51 años

1.

Un lugar de gente trabajadora de clase popular, con muchos pisos vacíos.

Popular y diverso.

Centro Cívico (ayuntamiento del Zaidín), avenida de Dílar, iglesia del Corpus Christi, parque del Centro Cívico (Parque Carlos Cano), río Monachil.

2.

Ver desplegable 1

1. Avenida de Dílar

2. Calle Oscar Romera

3. Parque del Centro Cívico (Parque Carlos Cano)

4. Centro Cívico

5. Calle Santa Adela

6. Calle Margarita Xirgú

7. Salesianos (Colegio Salesiano San Juan Bosco)

8. "Fuente" y jardines (Avenida Don Bosco)

9. Avenida de Cádiz

10. Instituto Juan XXIII

11. Río Monachil

12. Iglesia Corpus Christi

3.

Ver desplegable 2

4.

Ver desplegable 3

A pie, autobús.

Escaparates de bazares chinos, tranquilidad, encuentros con vecinos conocidos, tiendas de toda la vida, bancos, kioscos, cine Apolo (ya no existe), colores.

5.

Calle Oscar Romero (calle de la entrevistada), Avenida de Dílar, Centro Cívico.

-

6.

-

Mejorar los edificios viejos, mantenimiento de fachadas, poner comercio en los locales cerrados.

Huertas donde jugaba en la infancia y los cines.

ENTREVISTA 8

Nombre: **PEPE YAÑEZ**

Sexo: Hombre

Edad: 68

Lugar de nacimiento: Granada

Ocupación: Jubilado (Vicepresidente AA.VV. Zaidín-Vergeles)/ Funcionario

Tiempo viviendo en el barrio: 50 años

1.

Familia e infancia, barrio tranquilo, social, de clase media. Es un barrio de muchas culturas que conviven. En su origen, su población provino de otros barrios de Granada como Albayzin, San Lázaro, Sacromonte, etc.

Polifacético.

Parque Carlos Cano, Avenida de Dílar, Avenida de América, Avenida Don Bosco, río Monachil.

2.

Ver desplegable 1

1. Plaza Fontiveros
2. Avenida América y metro.
3. Calle Pintor Manuel Maldonado
4. PTS
5. Avenida de Dílar

6. Calle Palencia

7. Paseo Emperador Carlos V

8. Campo de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes) y Palacio de Deportes

9. Zona colegios

10. Nuñez Blanca (complejo deportivo)

11. Parque Carlos Cano

12. Carretera de la Zubia

13. Casillas Chicas (Casillas Bajas)

14. Santa Adela

15. Centro de Salud Sur

3.

Ver desplegable 2

4.

Ver desplegable 3

A pie.

Muchas tiendas, autobuses, vecinos conocidos y kioscos de toda la vida.

5.

Parque Carlos Cano, La Hípica, zona nueva de Santa Adela, PTS, Hospital y Centro Cívico.

-

ENTREVISTA 9

Nombre: **ANTONIO RUIZ MOLINA**

Sexo: Hombre

Edad: 67

Lugar de nacimiento: Granada

Ocupación: Jubilado (Presidente AA.VV. Zaidín-Vergeles)/ Funcionario

Tiempo viviendo en el barrio: 42 años

1.

Barrio que ha cambiado mucho, que ha evolucionado. Lo que era antigua vega se transformó en Casillas Bajas, avenida de Dílar, Santa Adela y la Cruzada. Es un barrio con muchas cosas y con carencias de otras. Inmigrantes muy integrados en el barrio.

Barrio acogedor y gente muy tranquila.

Avenida de Dílar, calle Pintor Maldonado, centros de salud, río Genil y río Monachil y campo de fútbol (Nuevo Estadio los Carmenes).

2.

Ver desplegable 1

1. Carretera de Armilla

2. Carretera de la Zubia

3. Palacio de Deportes y campo de fútbol (Nuevo

Estadio los Carmenes)

4. Avenida de Dílar

5. Avenida de Cádiz

6. Avenida Pintor Manuel Maldonado

7. Paseo Emperador Carlos V

8. Hospital PTS

9. Río Monachil

10. Río Genil

11. Ambulatorio (Centro de Salud Sur)

12. Carrefour

13. Dani (Avenida de Dílar)

14. Dani (Avenida de Italia)

3.

Ver desplegable 2

4.

Ver desplegable 3

A pie.

Comercio de barrio, niños saliendo del colegio, vecinos sentados en bancos y venta ambulante.

5.

Avenida Pintor Manuel Maldonado y Santa Adela.

-

6.

Parques (aunque son pocos), zona campo de fútbol, ambulatorios y colegios.

Comisaría de Policía del Zaidín y más guarderías infantiles.

-

