

Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores

RESUMEN.

El ámbito metropolitano, está constituido por fragmentos autónomos y yuxtapuestos. Es necesario evitar la fragmentación y la indeterminación del espacio colectivo generando una estructura que lo cohesione socialmente. Los intersticios y corredores son elementos estructurales pero también sensibles a los lugares pequeños o a las arquitecturas de proximidad, hablan de fronteras dúctiles, de conexiones temporales con el patrón fundacional del territorio, nodos de proyectos que dan sentido a la mayor parte de las arquitecturas y los espacios antiguos, y a las nuevas oportunidades. La investigación tiene como laboratorio de estudio la ciudad de Granada y su crecimiento sur, en ella se identifican seis corredores como líneas aglutinadoras de la sociabilidad metropolitana, y una serie de espacios colectivos vinculados a la esfera doméstica que acogen las relaciones vecinales de un barrio con un fuerte tejido social (Zaidín). El reconocimiento del importante papel que desempeñan es a su vez un estadio previo a su reconocimiento como ocasiones del territorio, puntos fuertes de urbanidad e identidad.

PALABRAS CLAVE: espacios intersticiales, corredores urbanos, periferia, sistemas residenciales, fronteras, espacio colectivo.

Belén Bravo Rodríguez

Institución: Universidad de Granada

Dirección de trabajo y correo electrónico: Laboratorio de Urbanismo y Ord. del Territorio. Edif. Politécnico (Planta -1). Campus de Fuente Nueva s/n. 18071. Granada. bbravo@ugr.es

Nº Teléfono o Fax: 678790212

Juan Luis Rivas Navarro

Institución: Universidad de Granada

Dirección de trabajo y correo electrónico: Laboratorio de Urbanismo y Ord. del Territorio. Edif. Politécnico (Planta -1). Campus de Fuente Nueva s/n. 18071. Granada. juanluisrivas@ugr.es

Nº Teléfono o Fax: 646218357

Biografía

Belén Bravo Rodríguez es arquitecta y profesora del Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio, en la E.T.S.A de Granada. Colabora como investigadora en el Laboratorio de Urbanismo desde el 2005, en diversos trabajos y concursos. Doctorando en Urbanismo sobre Espacios de Sociabilidad del Distrito Sur de Granada (D.E.A. 2008). Ponente III Seminario de Investigación en Urbanismo de la ETSAB.

Juan Luis Rivas Navarro es doctor arquitecto y profesor del Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio, en la E.T.S.A de Granada. Ha participado en numerosas investigaciones y proyectos sobre movilidad, centros históricos, infraestructuras, paisaje...Ganador del 1º Premio en el Concurso Internacional Flowpolis (Gran Canaria, 2006), actualmente coordina el Plan Movilidad Urbana Sostenible de Linares (Jaén).

Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores

Introducción

La forma que adopta el asentamiento humano en el territorio depende de la actividad económica, la tradición cultural, las formas de habitación, etc., pero es en la residencia donde los individuos manifiestan y desarrollan su actividad más íntima, las relaciones familiares y vecinales que son base de la sociedad.

En esta investigación interesa un tipo de crecimiento de la ciudad central vinculado con el territorio rural en transformación que la rodea; un tipo de crecimiento que no significa la dilatación de una forma urbana, sino la mutación de una actividad rural hacia una condición más urbana. Ejemplo de esta forma de crecimiento lo tenemos en ciudades como Granada, Vigo, Murcia, etc.

En este escenario sin una visión urbana totalizadora, conformado por la adición de sistemas residenciales y elementos aislados es necesaria la identificación de la estructura del espacio colectivo. Los intersticios de las tramas urbanas, responden a la necesidad de encontrar la cohesión en el espacio frontera entre los objetos urbanos. Por otro lado, ciertas líneas del territorio se extienden por él, dotando a los lugares por los que pasa de urbanidad: los corredores. Son unidades de continuidad que conllevan alianzas de movilidad (rodada, ferroviaria, peatonal), luz, agua, telecomunicaciones, espacio público y equipamientos supramunicipales...

Tres características serían claves para entender estos "objetos urbanos":

- Son intraurbanos, navegan por el interior de lo metropolitano
- Son multiescalares, refieren a lo local y también a lo global –a la mayor de sus escalas posibles en su ámbito-
- Son estructurales pero también sensibles a los lugares pequeños o a las arquitecturas de proximidad (paisajes y formas de escala intermedia, y también paisajes cercanos)

Estos elementos de cohesión nos hablan de fronteras dúctiles, de conexiones temporales con el patrón fundacional del territorio, nodos de

proyectos que dan sentido a la mayor parte de las arquitecturas y los espacios antiguos, y a las nuevas oportunidades. Es importante reconocer en la nueva ciudad, formas urbanas y estructuras residenciales que incorporen cuotas de lo metropolitano...hacer significativos y presentes a ciertos elementos de mayor continuidad.

La investigación, sobre la que se apoya esta comunicación, tiene como laboratorio de estudio la ciudad de Granada y su crecimiento sur. Se identifican seis corredores como líneas aglutinadoras de la sociabilidad metropolitana, y una serie de espacios colectivos vinculados a la esfera doméstica que acogen las relaciones vecinales de un barrio con un fuerte tejido social (Zaidín). El reconocimiento del importante papel que desempeñan es a su vez un estadio previo a su reconocimiento como ocasiones del territorio, puntos fuertes de urbanidad e identidad.

La transformación de la corona metropolitana está vinculada con las características de la periferia, como una forma urbana desprendida de la ciudad central relacionada desde su origen con las formas del territorio rural. Por ello se estudia por un lado las condiciones de la periferia y por otro las del área metropolitana:

- **Periferia:**

Se caracteriza por construirse mediante una dinámica de adición sobre la variable tiempo, en ella afloran la dirección o tamaño del parcelario agrícola como soporte de estructuras residenciales de mayor densidad; los caminos de relación de la ciudad central con los núcleos rurales se consolidan como vías estructurales de la nueva dimensión urbana; fuentes, ermitas o cruces de caminos se convierten en espacio públicos singulares y nodos de la estructura social. Así, los caminos suburbanos han sido la base para la consolidación de tramas pequeñas o de mediano tamaño, que han constituido un entramado compuesto, cargado de lugares intersticiales y de diferentes hechos urbanos. El reflejo de esto en la estructura social que habita estos barrios es evidente, dotando a la periferia andaluza de características y especificidades propias, comparables y merecedoras de observación atenta como fenómeno propio.

La dinámica aditiva tiene como base una serie de sistemas residenciales y un elemento adhesivo que es el tejido intersticial. Si nos acercamos a la ciudad desde una mirada geodésica, cada sistema residencial representa una identidad local en la que el ciudadano tiene su punto de referencia y del que parten sus movimientos diarios. Cada sistema residencial establece una

relación vivienda-espacio público diferente, y la zona de intercambio entre unos fragmentos y otros es su contorno, de la misma forma que las células intercambian sustancias a través de la membrana que las recubre.

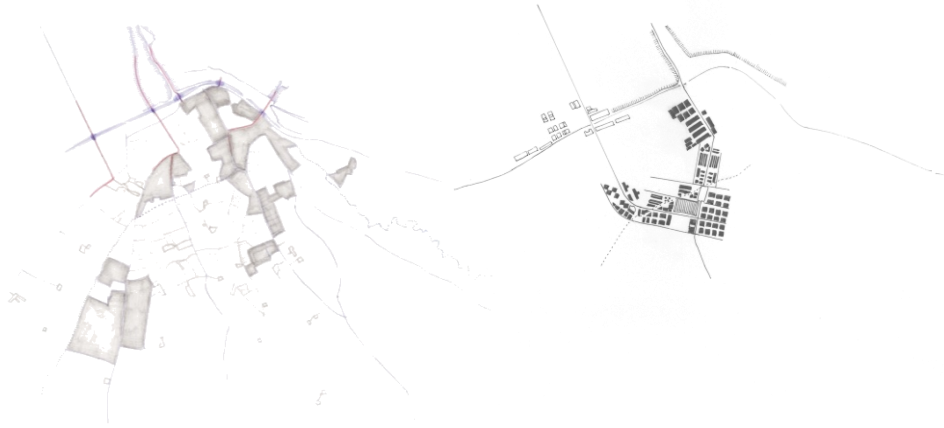


Fig. 1

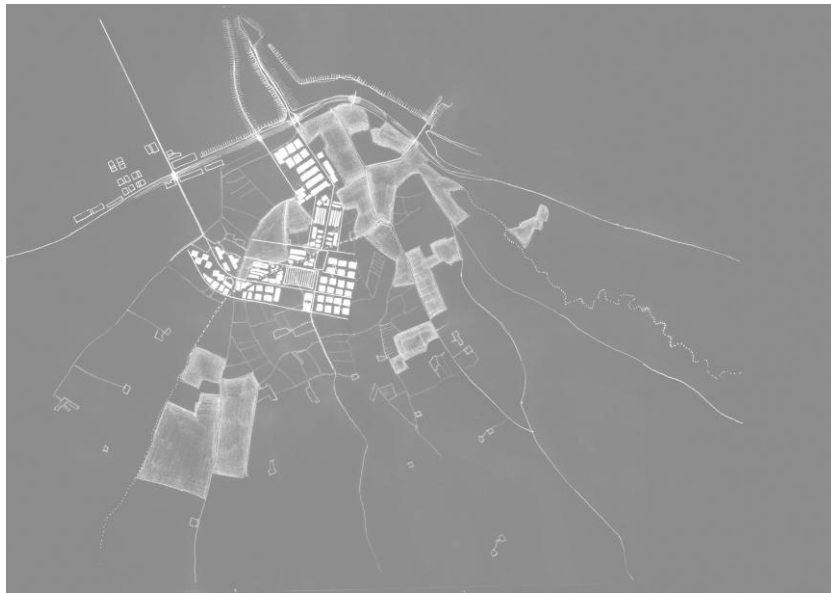


Fig. 2

Fig.1 y 2. En las imágenes anteriores se muestran dos fases de la formación de la periferia sur de Granada, una inicial en la que las construcciones vinculadas con la explotación de la tierra se transforman en villas urbanas y

las parcelas agrícolas se fragmentan aumentando la densidad de edificación. La otra fase tiene lugar en la década de los 60, cuando tiene lugar un cambio importante en el desarrollo del sector, la ciudad central comprendió que su extensión hacia el sur era inevitable, llevaba más de 20 años produciéndose, y necesitaba por un lado integrar la ciudad que ya se había creado y por otro establecer unas directrices que marcaran los crecimientos futuros. Para ello se realizó un doble trazado viario: uno en continuidad con la Acera del Darro penetrando en el centro de la ciudad (calle Acera del Darro, c/Poeta Manuel de Góngora, c/Andrés Segovia), y el otro eje en continuidad con el Camino de Ronda configurando una secuencia estructuradora de la ciudad en desarrollo (Camino de Ronda, Avenida de América). La perpendicularidad generada es la base sobre la que se apoya la malla de los crecimientos residenciales de esa década, en el ámbito inmediato a ambos ejes de conexión. Era una manera de trazar líneas de alcance territorial, para un desarrollo a la manera de los ensanches, pero sin más pautas y elementos que los que construyeran la direccionalidad del viario. Como puede verse en la actualidad, fue un intento frustrado ya que los crecimientos posteriores siguieron los pasos del origen de la transformación, con promociones individualizadas sobre parcelaciones agrícolas con lecturas urbanas diferentes.

- **Escenario metropolitano**

En el ámbito metropolitano, la ciudad es generada por acumulación de acontecimientos, decisiones, formas de explotación del suelo, etc. Cada fragmento tuvo su origen en una acción social momentánea, y cada una de ellas consideró que iba a estar integrada en su contexto urbano mayor sin necesidad de una reconsideración totalizadora.

Este escenario contemporáneo, con límites difusos y lógicas contrapuestas, presenta distintos problemas o retos que resolver:

- La falta de “enquadre” y sus dudas respecto a sus relaciones y formas de dependencia.
- La pérdida de las identidades locales y la falta de criterios a la hora de definir la identidad metropolitana.
- Un transporte que sobreexplota los tejidos y las estructuras, y que erosiona los movimientos tradicionales, la relaciones patrimoniales del territorio.

¿Dónde queda el espacio urbano de relación?

Parece necesario definir elementos de cohesión urbana y social, que den importancia a la estructura colectiva. Evitar la fragmentación y la indeterminación del espacio colectivo permitiría una mejor adaptación de los distintos distritos a las nuevas necesidades sociales, integrando equipamientos autónomos en la trama residencial. Esta estructura se pone en valor como espacio contemporáneo clave tanto desde la perspectiva urbana como para la comprensión de las relaciones de escala. Se trata de reflexionar sobre dos de estos elementos que parecen fundamentales: intersticios y corredores.

Intersticios en el tejido de periferia:

En la periferia sur de Granada aparecen dos elementos urbanos esenciales, por una parte el paisaje interior de cada agrupación residencial, y por otra el tejido intersticial. Este tejido está constituido por los espacios de borde entre unos sistemas y otros, y a su vez acoge los elementos pertenecientes a la memoria de lo rural que se han integrado dentro de la estructura urbana de la periferia, a saber, caminos de relación ciudad central-territorio, cruces de caminos, lugares del imaginario cultural. El tejido intersticial es a su vez el tejido de cohesión de esta ciudad fragmentada y su labor hace que la heterogeneidad de este distrito se perciba a su vez como un único ámbito de la ciudad. La indeterminación de su carácter hace que los edificios públicos y los espacios colectivos respondan a maneras diferentes de implantación y entendimiento de la ciudad, configurando paisajes que recuerdan a periferias sin consolidar o áreas industriales en transformación. Pero esta condición, tal y como se ha comentado respecto a las periferias, no se debe ver como un síntoma negativo, sino como un lugar específico pero sin cualidades espaciales definidas y por tanto del que cada individuo se apropia según su percepción subjetiva.¹

Este tejido dota de verdadero y fundamental espacio público a los sistemas residenciales limítrofes, ya que estos tienen un espacio público reducido más relacionado con el uso individual de cada vivienda que como espacio de relación colectivo.

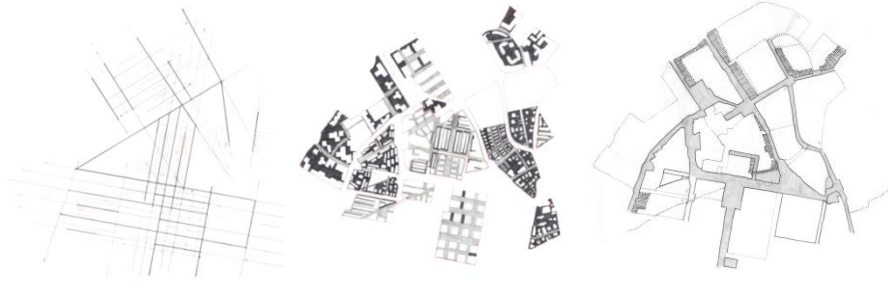


Fig. 3

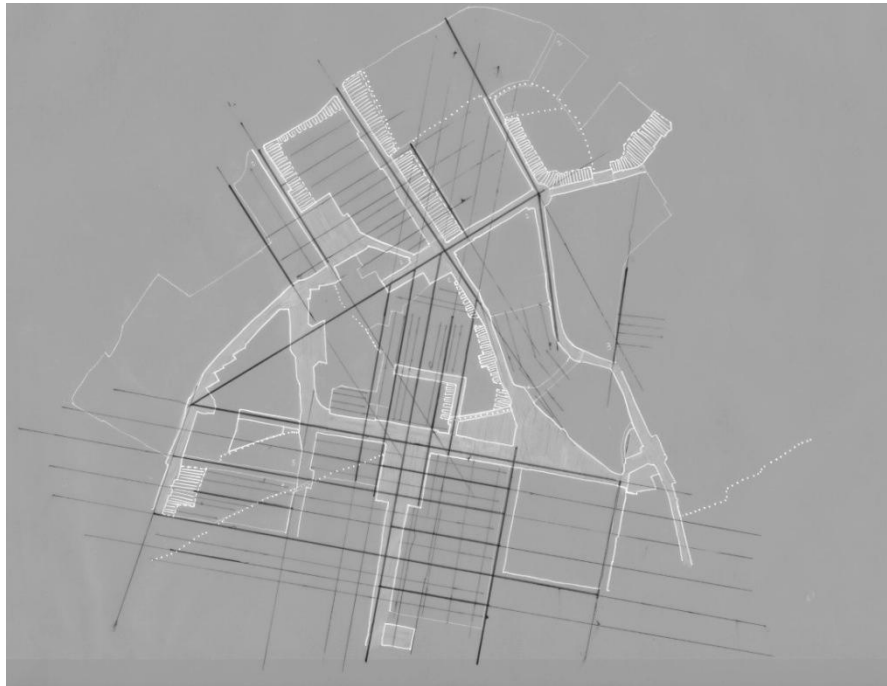


Fig. 4

Fig.3 y 4. Identificación de tramas, sistemas residenciales y espacios intersticiales del distrito sur de Granada. Se aprecia la independencia de cada elemento urbano y la informalidad del tejido intersticial, y a la vez una natural convivencia entre ellos que da lugar a una estructura compacta y cohesionada.

Corredores articuladores de los asentamientos metropolitanos:

El corredor urbano es un elemento que se extiende por el territorio, dotando al espacio por el que pasa de urbanidad. Es una unidad que conlleva movilidad (rodada, ferroviaria, peatonal) luz, agua, telecomunicaciones, espacio público urbano y determinados equipamientos docentes, deportivos, comerciales,...En un principio tiene forma lineal, pero con el tiempo y el desarrollo funcional y poblacional, muta y adquiere la forma de mancha. No es necesario que lleve aparejado el desarrollo de grupos residenciales y la colonización de nuevos territorios, si no que dotan de urbanidad y comodidad al tipo de hábitat rural y disperso existente.²

En el caso de Granada el crecimiento metropolitano se apoya en gran medida en la red de caminos rurales, siendo los caminos radiales que relacionan la ciudad central de Granada con el territorio los que articulan los nuevos asentamientos metropolitanos. De esta manera podemos identificar ocho líneas de desarrollo metropolitano, tres en el sur, dos en el oeste y dos en el norte y una en el este. Actualmente estas líneas están aglutinando el desarrollo residencial, industrial y comercial, pero las características de la línea son las mismas que las del camino originario, es decir, no se reconoce la función urbana de este elemento territorial y sobrecargado de tráfico y usos es del que depende la estabilidad de la red metropolitana.

Es necesario, por tanto, su reconocimiento, identificación, estudio de líneas con las que articula, características espaciales, nodos, etc. para poder proyectar esta línea delgada como un corredor complejo rico en urbanidad y sociabilidad.

C 1.- Corredor este

Denominación: Es un eje significativo por su uso en la conexión de Granada con Guadix y Baza, poblaciones con las que tiene relaciones diarias. Esta condición de situarse en un punto central de ese recorrido le hace ser un lugar con alto valor de urbanidad en continuidad con el ámbito urbano de Granada.

Topografía: Este corredor penetra en uno de los sectores montañosos de Granada. En su comienzo en el barrio de Haza Grande sufre un fuerte y rápido ascenso, que posteriormente se continúa pero de manera más suave y progresiva.

Usos: Entre el núcleo urbano de Granada y el asentamiento del Fargue hay actividad urbana, de carácter principalmente residencial, pero discontinua. Es al llegar al Fargue donde se concentran las urbanizaciones residenciales de promociones homogéneas y aisladas, adosadas a la carretera y en la vertiente norte. En el tramo que conecta el Fargue con el nudo de la A-92, el uso dominante es el agrícola, aunque comienzan a introducirse algunas promociones de viviendas. El uso comercial convive con el residencial a manera de pequeños locales comerciales situados en las plantas bajas de algunos de los edificios que dan fachada a la carretera del eje principal.

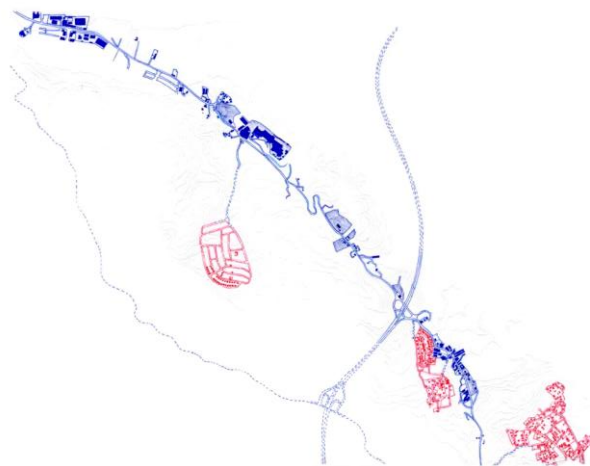


C 2.- Corredor noreste

Denominación: Este Corredor parte del barrio de Cartuja y continúa en la dirección noreste hasta cruzarse con la A-92 generando una intersección en doble nudo. El corredor continúa en el término municipal de Alfacar, en donde se ha dando un fuerte desarrollo residencial en forma de paquetes de urbanizaciones.

Topografía: Desde el punto de vista de la topografía podríamos diferenciar tres tramos, el comienzo del eje en el barrio de Cartuja es de pendiente ascendente pero muy suave y constante, prácticamente horizontal, posteriormente hasta alcanzar la autovía hay un tramo de mayor pendiente y constante, y en el tercer tramo en el término municipal de Alfacar hay una topografía más abrupta e irregular.

Usos: Identificamos dos ámbitos, el primero está comprendido entre el barrio de Cartuja y el nudo de conexión con la A-92, y se caracteriza por actividades industriales adosadas a la carretera del eje principal y numerosas salidas a intervalos pequeños que dan acceso a viviendas aisladas relacionadas con la actividad agrícola. El segundo tramo parte de la intersección con la A-92 y todo su recorrido se produce a través del núcleo urbano de Alfacar. En la fachada sur hay dos urbanizaciones, una es Las Encinas y otra la Cuesta de Víznar; al finalizar el núcleo urbano se ha producido un amplio desarrollo residencial bajo la forma de sistemas residenciales homogéneos, algunos de ellos son Urbanización el Morquíl, Los Molinos, Los Arbolicos...



C 3.- Corredor norte

Denominación: Este eje parte del nudo de la circunvalación con la carretera de Jaén y se extiende actualmente hasta el término municipal de Albolote, aunque su desarrollo hace que se prevea un mayor alcance. Si los otros corredores se apoyan en carreteras comarcales, este corredor se caracteriza por estar constituido por la autovía E-902 N-323 de salida de Granada en dirección Jaén, y que en dirección sur tiene continuidad con la Ronda de Circunvalación. A su vez en paralelo a la vía rodada está la vía de ferrocarril que tiene estación en Albolote.

Topografía: La vía de comunicación se sitúa a cota 690, y sigue la dirección paralela a pendiente, por lo que es prácticamente horizontal así como los usos adosados a ella. La topografía comienza a tener presencia cerca del nudo de intersección con la A-92, y afecta a las urbanizaciones colindantes de la vertiente este, a saber, Urbanización Monteluz, Urbanización Loma Verde, Urbanización Cortijo del Aire I-II. Otra zona residencial que busca la situación en ladera es la Urbanización Vistalegre, que se sitúa a más de 1,5km de la vía de comunicación principal.

Usos: Al ser una vía rápida con salidas puntuales hacia los usos que la rodean, las actividades se agrupan en paquetes de grandes dimensiones monofuncionales. Desde el nudo de cruce con la Avenida de Jaén hasta el cruce con la A-92 ambos lados de la vía están franqueados por actividades industriales, que aprovechan la buena comunicación de este eje tanto por vía rodada como por ferrocarril. Las poblaciones de Peligros y Albolote quedan retranqueadas dejando la posición preferente a los polígonos industriales y tecnológicos. En la vertiente este se han implantado numerosos paquetes residenciales que se conectan directamente con el eje de circulación. Estos paquetes son: Urbanización la Joya, Urbanización Vistalegre, Urbanización Caserío de Fonseca, Urbanización Monteluz, Urbanización Loma Verde y Urbanización Cortijo del Aire I-II. La población residente de las anteriores urbanizaciones depende de las dotaciones ubicadas en los núcleos urbanos y de centros comerciales.

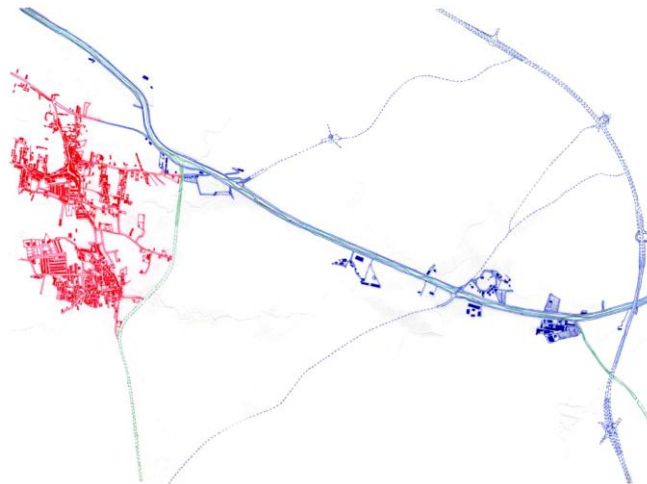


C 4.- Corredor oeste

Denominación: Este corredor se apoya en la carretera GR-NO-3 en dirección Noroeste, paralelo al río Genil. Es un eje muy utilizado para acceder a los usos situados en la Vega, así como a las poblaciones de Purchil, Ambroz, Belicena y Cullar Vega. Una de las características de esta vía, a diferencia de los otros ejes del sector oeste, es que no arranca de la circunvalación, si no que está conectada directamente con el sistema de calles del núcleo urbano de Granada.

Topografía: Puesto que su recorrido se produce en el interior de la Vega agrícola, su topografía es prácticamente horizontal, en leve pendiente descendente, tanto en el eje viario como en las áreas urbanas colindantes. En el corredor hay tres puntos en los que desembocan afluentes del Genil, uno en el arranque del corredor, junto a la circunvalación, que es el río Monachil, y junto a la población de Purchil primero el río Beiro y tras él el río Dílar.

Usos: Actualmente este eje funciona como un conector de las poblaciones de Purchil , Ambroz, Cullar Vega y Belicena con Granada, quedando el resto del recorrido con pequeños usos industriales y sobre todo agrícolas. Aunque estos núcleos tengan dotaciones propias, los residentes de las mismas tienen una gran dependencia de los equipamientos metropolitanos situados en el entorno de la circunvalación, es decir, funcionan como paquetes residenciales.

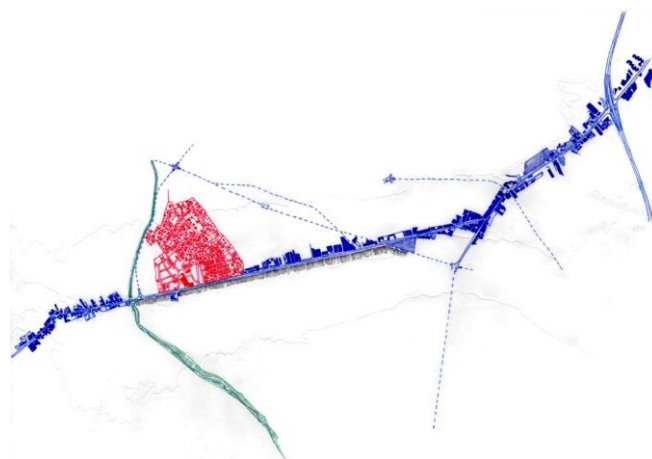


C 5.- Corredor suroeste

Denominación: Es un eje de intensa actividad comercial y residencial. Parte de la Circunvalación de Granada, posteriormente penetra en el núcleo urbano de Armilla, discurre tangente a la base aérea de Armilla finalizando en Churriana de la Vega. Aunque parta de la circunvalación tiene continuidad directa con el tejido viario de Granada.

Topografía: El corredor tiene un trazado horizontal en la cota 670 en todo se recorrido. El final del corredor está marcado por la intersección con el río Dílar.

Usos: El ámbito de contacto con la Circunvalación alberga paquetes comerciales aislados que abastecen a los habitantes de todo el área metropolitana. Al avanzar en el corredor hay un tramo de actividades industriales, aunque poco a poco las naves industriales se van ocupando por uso comercial. El resto del eje discurre por los núcleos de Armilla y Churriana, básicamente residenciales con pequeños locales comerciales situados en plantas bajas, aunque asoman ciertos equipamientos. Así el Ayuntamiento de Armilla da fachada a la calle en la que se apoya el corredor y en el tramo correspondiente al núcleo de Churriana se ubica el polideportivo municipal. Al final del eje, en el término municipal de Las Gabias, se ha construido una urbanización de 0.4 km² de superficie, Urbanización los Llanos, de viviendas unifamiliares aisladas.

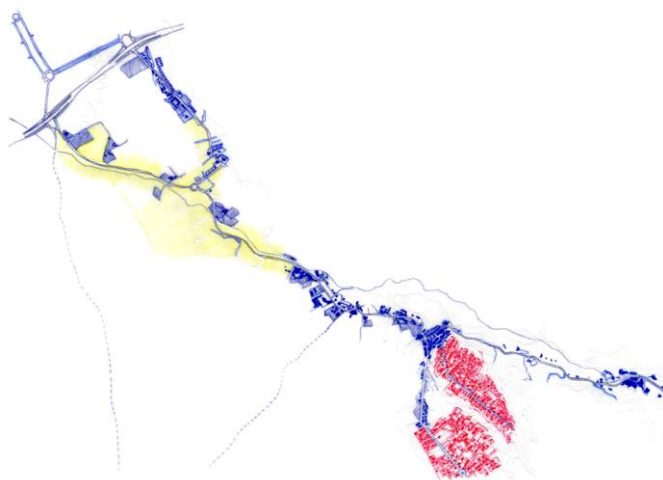


C 6.- Corredor sureste

Denominación: El corredor tiene un doble origen de intersección con la circunvalación, uno está en el nudo del Palacio de los Deportes, a partir del cual tiene continuidad dentro del núcleo urbano de Granada a través de la Avenida de Salvador Allende, que es un bulevar que en su uso es de alcance metropolitano. El otro nudo de origen es el de acceso a la Avenida Cervantes y que continúa por la población de Huétor Vega. Ambos recorridos se unifican al 1,2km de la intersección, dentro del término municipal de Huétor Vega. El segundo tramo del corredor, ya unificado, discurre por el término municipal de Monachil, en el denominado Barrio de Monachil y finaliza en la población.

Topografía: El tramo que discurre por el término municipal de Huétor Vega es prácticamente horizontal, pero al adentrarse en el barrio de Monachil la topografía sufre un fuerte ascenso pasando de la cota 750 a la 810. Una vez alcanzada esa cota discurre horizontalmente paralelo al río Monachil, pero la urbanización sí se sitúa en pendiente a ambos lados del eje viario. El segundo tramo se mantiene en paralelo con el río Monachil, y en algunos puntos situándose junto a él; ese juego entre ambas líneas se mantiene en el primer tramo que desemboca en el nudo del Palacio de los Deportes.

Usos: El barrio de Monachil es un conjunto urbano básicamente residencial en el que un porcentaje importante del mismo se agrupa en dos urbanizaciones, Urbanización los Llanos y Urbanización Colinas Bermejas. Las dotaciones educativas, deportivas y administrativas se sitúan en la población de Monachil que se sitúa a 1,5km.



Bibliografía

- QUARONI, L.(1967) "La Torre de babel". Ed. Gustavo Gili, S.A.
LEWIS, David y otros (1975) "El crecimiento de las ciudades". Ed. Gustavo Gili, S.A.
JACOBS, Jane (1961) "The Death and Life of Great American Cities"
SOLÀ-MORALES i Rubió, Manuel de (1997) "Las formas del crecimiento urbano".
Ed. UPC
ZUNZUNEGUI, Santos (2008) "La Mirada Plural". Ed. Cátedra.
ALAIN BORIE, PIERRE MICHELONI, PIERRE PINON. (2008) "Forma y
deformación". Ed. Reverté, S.A. Barcelona.
ALEXANDER, Christopher (1966). "Ensayo sobre la síntesis de la forma". Edit.
Infinito, Argentina.
LIGTELIJN, Vincent (1999) "Aldo Van Eyck Works". Edit. Birkhäuser Publishers,
Boston, EEUU

¹ Van Eyck. Playgrounds en Amsterdam.

²En el plan "The Region 2040 Study for Portland Metro"⁴ realizado por Calthorpe and Associates se investigó cómo acomodar la experiencia de crecimiento lineal en una población de 760.000 habitantes para los próximos 50 años. El Plan se apoyó en 3 conceptos de partida: - Permitir a la región crecer más allá de los límites urbanos - Mantener los límites de crecimiento urbano dentro del lugar y fuerza del desarrollo - Promover una serie de ciudades satélite de entre 20.000 y 30.000 habitantes cada una de las cuales debe contener y minimizar la expansión regional. La articulación de las ciudades satélite entre sí y con la ciudad central se establece a través de líneas de transporte, principalmente ferrocarril. Estas líneas conectoras a su paso por los núcleos urbanos se engrosan constituyéndose como calles cuya sección alterna acera para peatones, carril de vehículos y ferrocarril.