

un plan para una ciudad de ciudades en la costa de granada

taller de planes y proyectos

máster de urbanismo universidad de granada. curso 2012-2013

Universidad de Granada, 2014

un plan para una ciudad de ciudades en la costa de granada

taller de planes y proyectos. máster de urbanismo universidad de granada. curso 2012-2013

Edita

Laboratorio de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada.
Auguria. Taller de urbanismo



ugr | Universidad
de Granada



Departamento
Urbanística y Ordenación
del Territorio

auguria
taller de urbanismo

Autores

Profesores: José Luis Gómez Ordóñez (coordinador), Rafael Reinoso Bellido, David Cabrera Manzano, Juan Luis Rivas Navarro, Alejandro Grindlay Moreno, Luis Miguel Valenzuela Montes, Emilio Molero Melgarejo, María Isabel Rodríguez Rojas, Sergio Campos Sánchez, Francisco Javier Abarca Álvarez.

Profesores ayudantes: Miguel Huertas Fernández y Ana Montalbán Navas.

Estudiantes: Ana Alfaro Pérez, Carolina Curiel Sanz, José Alfonso Gálvez Salinas, Giulio Giacon, Francisco Guerrero Contreras, Ruben Mora Esteban, Ignacio Oller Martínez, José Javier Vázquez García.

C.E. Colectivo de Estudiantes.

Edición

Diseño, maquetación: Auguria. Taller de urbanismo.

Impresión:

ISBN. 978-84-697-1601-4

Depósito legal: GR 2153-2014

Impreso en la Unión Europea, en octubre de 2014.

Obra realizada con fines docentes y de investigación, no destinada a fines comerciales.

Todos los derechos reservados. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Índice

- 08 prólogo
José Luis Gómez Ordóñez
- 10 lección introductoria
- 12 **planes y proyectos urbanos más allá de los PGOUs**
José Luis Gómez Ordóñez
- 22 **el encuadre sociogeográfico**
Ana Montalbán Navas, Miguel Huertas Fernández
y colectivo de estudiantes
- 24 **situación y marco territorial**
- 26 **evolución poblacional**
- 28 **población extranjera, número y tipología de vivienda**
- 30 **esquemas previos**
- 32 **reconocimiento del territorio y contacto
con los agentes sociales**
- 34 **diálogo social y académico**
- 36 **la agricultura intensiva de Carchuna**
- 38 **visita marítima al puerto de Motril**
- 40 **los pueblos de la costa tropical**
- 42 **antiguas vegas y nuevas infraestructuras**
- 44 **diagnosis, objetivos y estrategias**
Ana Montalbán Navas, Miguel Huertas Fernández
y colectivo de estudiantes
- 46 **atributos**
- 48 **plano síntesis de valoración**
Miguel Huertas Fernández,
Ana Montalbán Navas y Emilio Molero Melgarejo
- 52 **objetivos**
- 53 **estrategias**
- 58 **artículos de los profesores**
- 60 **la ordenación y el proyecto de los espacios litorales**
José Luis Gómez Ordóñez
- 65 **el apoyo a lo secundario**
Juan Luis Rivas Navarro
- 70 **las redes del agua; una herramienta para la planificación
territorial en la Costa de Granada**
María Isabel Rodríguez Rojas
- 73 **las infraestructuras en la transformación del litoral**
Alejandro L. Grindlay Moreno
- 77 **espacio abierto: qué funciones, qué instrumentos**
Luis Miguel Valenzuela Montes y Rocío Pérez Campaña
- 82 **proyectos**
- 84 **proyecto 1. “de la carretera nacional 340 a la calle 340”**
Ana Montalbán Navas, Ana Alfaro Pérez e Ignacio Oller Martínez
- 96 **proyecto 2. “un corazón agrícola entre el puerto y motril”**
José Luis Gómez Ordóñez, Alejandro Grindlay Moreno,
Emilio Molero Melgarejo, Pedro López Carvajal
- 104 **proyecto 3. “la calle de arriba”**
Juan Luis Rivas Navarro, Miguel Huertas Fernández,
Carolina Curiel Sanz y José Javier Vázquez García
- 120 **proyecto 4. “innovación agrológica”**
José Alfonso Gálvez Salinas
- 132 **proyecto 5. “innovación turística”**
Giulio Giacon y Francisco Guerrero Contreras
- 140 **proyecto 6. “valorización del capital natural y paisajístico”**
Ruben Mora Esteban
- 153 **proyecto 7. “ideas para los nuevos urbanizables”**
Rafael Reinoso Bellido,
Francisco Javier Abarca Álvarez y Sergio Campos Sánchez
- 160 **bibliografía**
- 169 **créditos de las imágenes**



A.1



A.2

A.1. Vista al puerto de Motril desde el mar

A.2. Plantaciones de caña de azúcar

Fuente: <http://www.turgranada.es/>

A.3. Panorámica de Salobreña y su castillo desde carretera N-340

Ciudad Tropical

El autobús avanza raudo entre taludes áridos y alguna estampa de nieve insistente, o tal vez despistada. Antes de concluir alguna discusión acalorada, los primeros molinos adelantan el olor del mar: primero un mar verde, la vega del Guadalfeo. El Azud de Vélez dibuja la puerta de Granada a la playa: estamos en la Costa Tropical. Nos gusta pero creemos que puede ser mejor.

Merece ser mejor

Imaginamos una ciudad tropical, habitada, viva y cosmopolita, donde los pueblos rompen sus barreras y se enlazan a través de una red de arterias y capilares que se integran en el paisaje, lo regeneran y dotan de nuevos significados. La playa y los acantilados vuelven a ser bellos. Personas y mercancías se entrecruzan en una ciudad buena para la vida, que aumenta el grosor de su línea de costa y da luz a su tercer frente (cautivadores Molvízar, Jete, Otívar ...). Ciudad costera e interior. Isla y puerta abierta al mundo.

No es un sueño:

Puede ser realidad

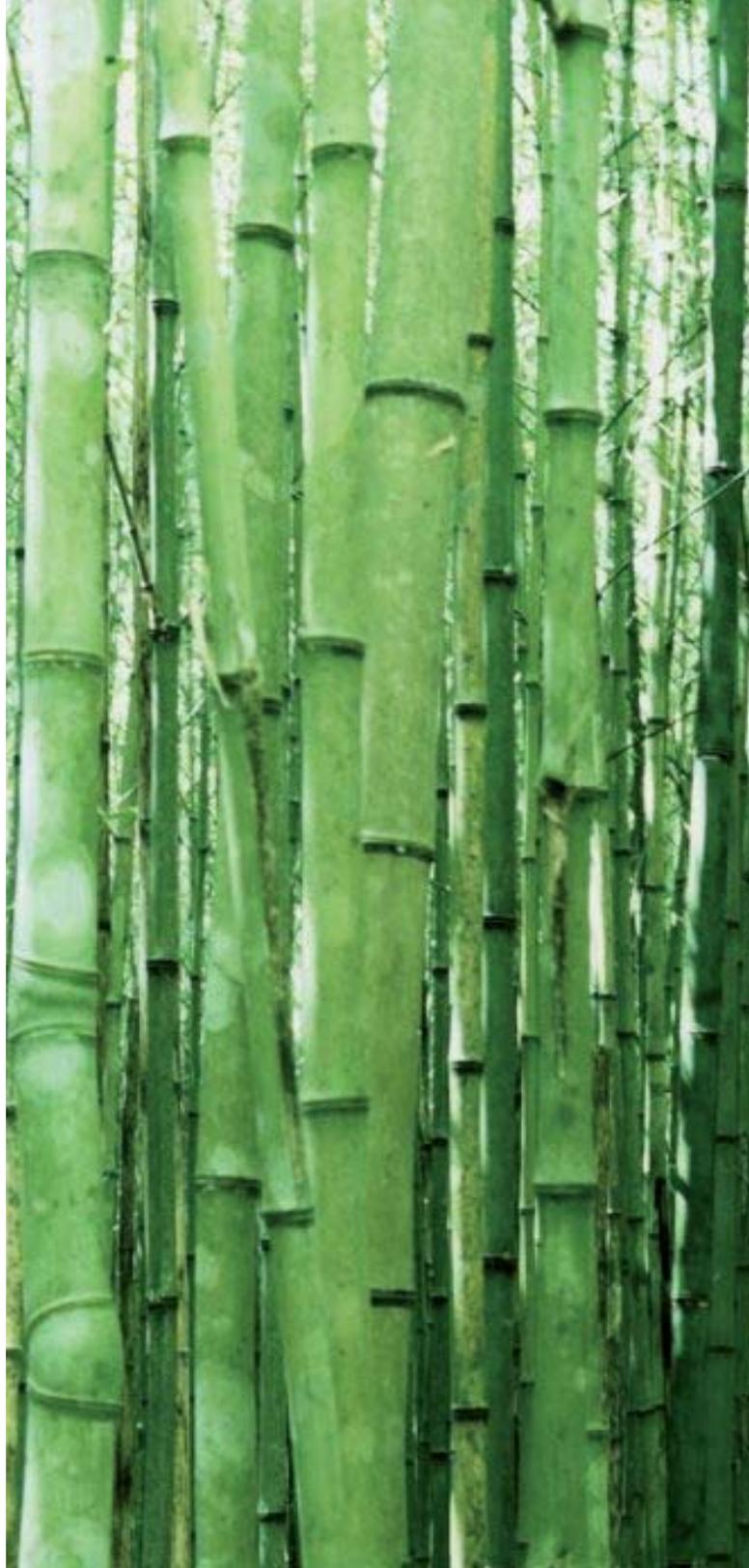


A.3

Agradecimientos

Permítasenos agradecer y destacar, la participación puntual y sabia, tanto en este Taller como en los otros dos, de destacados urbanistas que nos han apoyado. De **Santiago de Chile**, hemos contado con los profesores **José Rosas**, director de la Facultad de Arquitectura y **Pedro Bannen**, director del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales ambos de la Universidad católica de Santiago. Desde **Barcelona** nos han asistido los profesores **Miquel Corominas**, **Carles Crosas**, **Antonio Font**, **Angel Martín**, **Josep Parcerisa** y **Joaquim Sabaté**. Del área mediterránea nos han asistido en dos ocasiones las profesoras **Aleksandra Djukic** de la Facultad de Arquitectura de **Belgrado** y **Evangelia Athanassiou** de la de **Tesalónica**. Insistiendo en esta mirada cómplice con Latinoamérica y el Mediterráneo, tejiendo una red que nos inserte con fortaleza pero desde nuestros valores, en el vendaval de la globalización que tantas veces se comporta como si de una nueva colonización de los Nortres se tratase.

José Luis Gómez Ordóñez





prólogo

José Luis Gómez Ordóñez
coordinador del máster 2010-2013

Este trabajo muestra los resultados del estudio realizado por los alumnos y profesores de la asignatura Taller de Planes y Proyectos del Máster de Urbanismo de la UGR, el cual fija su atención en la Costa Tropical granadina, en principio en los municipios de Motril, Salobreña y Almuñécar, pero a los que a medida que avanzaba el curso se le unieron los municipios y localidades de Jete, Ítrabo, Molvízar y Lobres, para mejor abordar el concepto de línea costera. Desde el principio del trabajo, las divisiones administrativas municipales son obviadas, para concebir el territorio como una ciudad-región o ciudad de ciudades.

El taller aborda por tanto una escala intermedia del territorio, entre la local de la administración municipal y la escala más territorial del Plan de Ámbito Subregional. Las escalas intermedias nos ayudan y enseñan mucho a enfocar mejor el territorio enriqueciendo las miradas de las otras escalas, haciendo zooms de acercamiento o alejamiento para que no se nos escapen aspectos relacionales importantes de la complejidad. En Europa va siendo creciente y generalizada la práctica de este ámbito de planificación como refleja el trabajo de Huls que referimos en la bibliografía.. Cabe citar como experiencias destacadas, interesantes para ser estudiadas en el Taller.

- Las de Italia, donde encontramos los planes provinciales, una delimitación territorial parecida a la que en España han supuesto las comarcas transformadas hoy en multipolaridades a la manera de pequeñas aglomeraciones de ciudades en torno a un núcleo principal.

- En Francia los SCOT (esquemas de coherencia territorial) aglutinan varios municipios para su planificación estratégica, abrazando espacio, economía y sociedad.

- En Centro y Norte Europa existen los planes de estructura, emergentes en Gran Bretaña en los años 70 del pasado siglo, y hoy generalizados para ámbitos como el del trabajo realizado este año en el Taller.

Efectivamente, cada vez es más difícil planificar a escala municipal ya que los problemas realmente importantes se descubren atendiendo al territorio para después poder ser abordados en cada ámbito local.

El ejercicio del taller, en consecuencia, lanza acciones a corto plazo y miradas a largo plazo. Se atiende a un futuro a 10, 15, 20 años, según las políticas de que se trate, para movilizar energías duraderas, aunque las propuestas se hayan de revisar cada pocos años se reflejan ya para que movilicen una energía que dure lo más posible, ojalá esos 30 años, aunque sufran revisiones seguramente en pocos años; pero es bueno que se apunte a largo plazo y con ambición, con cierta independencia de las coyunturas, y ello sin descuidar la necesaria e inmediata preocupación por el cortísimo plazo que las alumbraba. Si no es así, no se cree en ellas.





A.5



A.6



A.7

0.4. Caña de azúcar

Fuente: <http://www.juntadeandalucia.es/culturaydeporte/agendaandaluciaticultura/>

0.5. Ortofotografía del ámbito territorial de trabajo

0.6. Límites municipales sobre ortofotografía

0.7. Núcleos, ríos y principales vías de comunicación viaria

Fuente: Google Earth

20 km



Se ha dicho que los planes importantes llevan en su seno ideas-obús, refiriendo así un cierto objetivo destructor de lo existente-anquilosado, pero a la vez creador de algo nuevo y estimulante levantado sobre las ruinas de lo viejo. Ideas obús para abatir las telarañas y rutinas de unos lugares obsoletos pero cargados de energía potencial.

El trabajo comienza con una amplia recopilación de información, visitas al lugar, la generación de un plano donde se localizaron los puntos sensibles para imaginar acciones como de acupuntura, y reconocer y potenciar los valores y atributos del territorio de estudio, revelados desde miradas intuitivas sobre grandes escalas de espacio y tiempo.

En definitiva, tras una primera aproximación, y formular estrategias y objetivos, teníamos que abordar temas y áreas o sectores diferentes, en un trabajo multidisciplinar, entre profesores, doctorandos y alumnos, hasta definir y localizar siete gérmenes de proyecto; se analizan una serie de elementos estructurantes del territorio como la matriz territorial o sociogeográfica, la topografía, la red hidrográfica, el frente litoral, el corredor territorial A-7, la carretera nacional N-340 como elemento conector de localidades,... que son argumentos suficientes para pensar en una estructura moderna para este territorio de Ciudad Región. Pero sin descuidar temas como la desigualdad social, grandes equipamientos de ciudad tropical, esa ciudad compuesta de varios municipios que aparecen como distritos de una nueva capital andaluza, la apertura del litoral con acciones de mejora física y ambiental y rectificación de abusos de su fachada.... Pero resumamos con esa síntesis de las siete acciones cargadas de ilusión, de potencial de mejora, de palanca multiplicadora de otras actuaciones posteriores.

planes y proyectos urbanos, más allá de los PGOUs

José Luis Gómez Ordóñez

Para la comprensión del Urbanismo como ciencia, arte, práctica reflexiva sobre la gestión y el proyecto de las ciudades y el territorio, espacios que interaccionan fuertemente con las vidas de los hombres que los habitan, es imprescindible considerar que es un corpus cambiante, con sus transformaciones lentas, sus cambios radicales y también con sus inercias y resistencias al cambio. Esto pasa con todas las ciencias y los fenómenos culturales pero la peculiaridad del ritmo de cambio en el Urbanismo es que sus ciclos suelen aproximarse a los de las generaciones humanas y tiene mucho que ver con los ciclos de la economía de Kondratieff. ¿ Dos, tres en un siglo...?. Por ello, quizás, los artífices del urbanismo y las instituciones que lo practican adolecen de ceguera, al envejecer al mismo ritmo que ellos, para percibir esta cadencia cambiante y, por ello, la ciudad deviene inabordable con los instrumentos usados en el ciclo anterior- ¡ ropajes viejos para las nuevas batallas ¡-, al tiempo que busca afanosamente encontrar nuevos caminos operativos. Lo que no niega la validez de aquellas ideas y prácticas que vienen de muy lejos que son raíces capaces de producir muchos de estos nuevos brotes para cada época.

Podría considerarse que uno de estos importantes cambios del planeamiento urbanístico tiene lugar a mediados del s. XX , instaurándose unos paradigmas que permanecerán

indiscutidos al menos durante las tres décadas de esplendor económico que suceden a la segunda gran guerra. Desde el establecimiento de las leyes nacionales de urbanismo- 1942 en Italia, 1947 en U.K., 1956 en España...- arranca y, aún hoy perdura, la idea de la planificación como una herramienta técnico-jurídica, genérica en su aplicación, independiente de los territorios, basando su legitimidad en fuertes poderes centralizados y orientada a la construcción de una ciudad “ que funcione “.

Antes de ese momento hubo un recorrido largo, aún sin retrotraernos al rico urbanismo preindustrial, desde los pioneros, (Cerdá con el plan de ensanche de Barcelona, 1859, y su Teoría General de la Urbanización, 1867, Haussmann y las transformaciones del segundo imperio, 1852-1867, Baumeister y su tratado “El crecimiento de las ciudades: su relación con factores económicos y técnicos y con la regulación de los edificios”, 1876, Stübben con su Der Stadtebau de 1907, C. Sitte y su tratado “La construcción de ciudades según principios artísticos de 1889), hasta una cierta consolidación a través de instituciones (en Francia, la Sociedad de Urbanistas, 1911, y el Instituto de Urbanismo de 1918, en U.K. el Royal Town Planning Institute con la primera revista de urbanismo, Town PlanninReview, 1914....) y de prácticas consideradas ejemplares como

el Regional Planning de N.Y, del 29, el Plan de Roma del 31, los de París y Amsterdam del 34... Si hacer ciudad había sido, anteriormente, construir bulevares y espléndidas fachadas de casas, en este periodo de entreguerras el urbanismo enfoca más la modernización de las ciudades, atendiendo sobre todo a las ciudades importantes del mundo, como lugares constituyendo los nodos centrales del comercio internacional y símbolos de las naciones a las que pertenecen- o que las dominan-, especialmente las que han llegado a ejercer la dominación imperial del mundo. Sus iconos más relevantes serían los proyectos de centros de gobierno y negocios propuestos por Le Corbusier para París, Buenos Aires, Argel, Nueva York...

Y si nos fijamos, desde nuestra perspectiva actual en los últimos 40 años, cabe apreciar un desmoronamiento del aparato de planeamiento cristalizado en los 50's, y consolidado en las tres décadas siguientes, tras la laboriosa reelaboración de instrumentos anteriores a 1945.

Es heraldo precursor avanzado de esta nueva época el libro de Melvin Weber de 1968, *The post-city age*, una ciudad emergente, tan diferente a la anterior, que, a partir de entonces estará, de manera permanente, intentando ser afirmada o negada, captada y manejada por la teoría y la práctica del urbanismo, de la mano de economistas y sociólogos, sin que

los viejos planes tengan ya credibilidad fuera de las instancias más inertes de la Administración Pública.

Mediados los 70's se dice que el mercado sustituye al Estado y, pronto, la ciudad del nuevo capitalismo de las TIC – “La sociedad de la información” de Castells es de 1993- es objeto de grandes inversiones que dibujan sus nuevos skylines de torres y edificios de las finanzas, las corporaciones multinacionales y la industria cultural nuevos barrios centrales y también en torno a las estaciones de los trenes de alta velocidad y en las obsoletas dársenas portuarias. El llamado capitalismo neoliberal impone nuevas pautas, más abiertas y ajenas al control público siendo la desregulación del thatcherismo su paradigma más reconocido y la urbanización de los docks londinenses, su imagen de mayor impacto; pero países con gobiernos socialistas como Francia y también España, con los gobiernos de Felipe González entre 1982 y 1996, siguen en la práctica esa senda. Se registra después la emergencia ambiental marcada por el informe Brundtland en 1987 y la Cumbre de Río, de 1992, que tiñen de verdismo a la planificación, suponiendo a veces, por desplazamiento del foco de atención, una pérdida de objetivos sociales que pudiesen frenar la creciente brecha de desigualdad. Podría registrarse tal evolución en el cambio de las leyes urbanísticas

francesas, desde la SRU, ley de Solidaridad y Renovación urbana de Gayssot-Jospin, del año 2000 a la FNE,d'Engagement National pour l'Environnement, de Grenelle-Sarkozy, del 2010.

A lo largo del siglo XX habremos visto sucederse, así, estilos y métodos de planificación cuyos criterios prioritarios han sido, sucesivamente, el estético - formal, dominante hasta mediada la década de los 20, el del racionalismo funcionalista, hasta los 50's, el del estatismo desarrollista, hasta los 80 y, finalmente, el de la competencia entre las ciudades por atraer inversiones mostrándose atractivas y sostenibles.

Consideraciones sobre la planificación actual.

El conjunto de los tres cuadernos publicados sobre los talleres de planificación de los cursos de máster de Urbanismo de los años 2011 a 2014, muestra como el urbanismo debe aprender a abordar hoy temas a muy diferentes escalas espaciales. Cuando se ha trabajado, como muestran los dos cuadernos anteriores, sobre los equipamientos o las plazas de los barrios o sobre el distrito metropolitano o, como en este tercer trabajo, sobre un conjunto de municipios, se ha visto que se enfocan ámbitos espaciales diversos pero que pueden ser abarcados en todos los casos con la mirada concentrada sobre un único plano, con atención recurrente a zooms que amplían o reducen el campo, como el pin-

tor que se separa y se acerca mucho al lienzo para enriquecer su trabajo; con este enfoque se pueden apreciar aquellas relaciones que entrelazan entre sí a los fenómenos urbanos cuyo significado y eficiencia se quieren mejorar, aumentando así el aprecio y el bienestar que sienten las personas en su frecuentación habitual. En esa ventana que se abre, fotografía o cuadro que se enmarca, se han de proyectar políticas, realizar acciones, vigilar y alentar o frenar procesos de cambio. Y los zooms de acercamiento y alejamiento, en cualquiera de esas ventanas, evocan otros marcos espaciales que sugieren nuevas acciones, o matizan las anteriores, afinando su pertinencia y su significado.

Lo dicho tiene que ver con el principio vigente en el urbanismo actual- cuando se habla de urbanismo se entiende también la ordenación del territorio, aunque algunos enfoques, principalmente desde la geografía y la economía espacial insistan en su diferenciación- de la necesidad de entrelazar las escalas territoriales. Pero junto a esta, digamos, novedad, para así reconocer cuanta exigencia existe hoy de modificar los protocolos de funcionamiento e interacción de las instancias administrativas que se han repartido de manera excluyente las competencias, según escalas-ámbitos de dominio, a lo largo de los cien últimos años, se plantea también la exigencia de aprender a trabajar entrelazando las escalas temporales.

Las estructuras física y social de las ciudades evolucionan en el tiempo de manera que una fotografía continua y acelerada de cualquier calle revelaría esos cambios, más o menos notorios, en las plantas bajas, en los edificios enteros, en la calle. Y, por otra parte, cualquier cambio significativo tiene su impacto en su entorno, como si de una ondulación en la superficie de un estanque, provocada por un impacto puntual, se tratase.

De manera que las intervenciones programadas para ser inscritas en el texto material de la ciudad, se encajan en un marco cambiante e inducen transformaciones colaterales. Es necesario, pues, planificar el tiempo, como se planifica el espacio: marcando la cadencia de su engranaje en la dinámica general- cada cosa a su tiempo para hacerla posible- y estableciendo el encadenamiento de acciones a corto, medio y largo plazo, que colaboren en impulsar los procesos cuya inducción se persigue y que se ayudan mutuamente al yuxtaponerse secuencialmente. El entrelazamiento de escalas temporales no significa otra cosa que atender a los diferentes ritmos temporales superpuestos, como una vibración ondulatoria que integra diferentes frecuencias. De esa música materializada está construida la ciudad.

Cabe hablar en este punto de los planes como anticipación de futuro. Si pareciera, hasta ahora, por inercia de la planificación centralizada desarrollada hasta los prime-

ros 70's del siglo XX, que había planes para tiempo corto y planes para horizonte temporal alejado, que sólo diferían, y aún poco, en el grado de certeza de su predicción, es oportuno hacer notar que el ejercicio de la planificación actual solo tiene certeza acerca de la incapacidad de predecir y, por ello, se aplica con tenacidad a poner en marcha dinámicas- en pos de objetivos socialmente aceptados y considerados factibles- que puedan verse reforzadas con otras acciones producidas en momentos posteriores, al mismo tiempo que sean continuamente reevaluadas y reorientadas en su rumbo de manera que no zozobren en las agitaciones económicas, culturales y sociales en las que navegamos. Subrayemos que hacer planes hoy es impulsar y poner en marcha procesos orientados a objetivos socialmente acordados.

Mientras que diversos métodos tenidos por correctos y científicos en los manuales de la disciplina urbanística se han visto hoy inhabilitados, desenmascarado su simplismo e infalibilidad. Entre las rutinas del pasado mencionaríamos las siguientes:

a-que no hay otras relaciones entre los planes locales y los planes de estructura así como entre los planes locales y los de ámbitos espaciales mayores, que las de coexistencia y respeto mutuo, sin entrelazamiento de sus mecanismos de programación, ejecución y control.

b- que los planes y los proyectos no tienen otra relación que la secuencial otorgando a estos el rol de consecuentes de aquellos, en vez de articularse en circularidades iterativas en las que los proyectos pueden anteceder a los planes y activarlos en diversos momentos de su vigencia.

c- que los programas preceden a los proyectos en vez de verificarse, e incluso negociarse y reformularse, durante la redacción y la ejecución del proyecto.

d- que el espacio y el tiempo son homogéneos y continuos de manera que los planes enfocan todo su ámbito espacial con la misma intencionalidad y precisión y reparten regularmente su influjo en el tiempo en vez de experimentar sismos y periodos de latencia y espera.

e- que hay tiempos de reflexión seguidos de etapas de realización, de planes y proyectos, en vez de considerar permanente el proceso reflexivo y también constante, y continuamente sometido a crítica, el de realización.

La planificación plurimunicipal.

Desarrollemos brevemente el punto anteriormente señalado y como la planificación plurimunicipal ha aportado una nueva solución a este problema.

En un principio fueron los grandes sistemas regionales- las infraestructuras, la localiza-

ción del crecimiento urbano y la consideración de las grandes reservas bionaturales- el objeto del planeamiento cuyo ámbito espacial se extendía más allá del municipal. El plan regional de N.Y. de 1929 es quizás el más renombrado. Pocos años después son las grandes capitales europeas, París, Londres, Roma, Copenhague...- aunque las alemanas Berlín, Frankfurt, Colonia... habían sido aventajadas precursoras ya desde finales del XIX- las que buscan su modelo de crecimiento, de estructura de densidades y dispersión y de relación con el suelo agrícola y natural. En los 60's, impulsado desde U.K., el planeamiento subregional es el llamado a definir, en territorios de algunas decenas de kilómetros, en torno a ciudades de mediano tamaño, - un ámbito que la geografía de nuestro entorno cultural denominaría comarcas- el trazado de las infraestructuras que "modernizan" el espacio a recomponer después de los cambios y destrozos de la segunda guerra mundial, afirmando las funciones centrales de las ciudades según su jerarquía.

Estos planes son llamados a materializar espacialmente las decisiones económicas para el desarrollo regional: carreteras y autopistas, ferrocarriles y estaciones, nuevos centros urbanos, emplazamientos industriales y grandes equipamientos. Serán denominados planes de estructura y constituyen el antecedente de los planes que hoy dibujan los escenarios deseados y posibles para dentro

de 15 o 20 años definiendo el marco en el que otros planes y proyectos con visión más a corto plazo y ámbito espacial más pequeño van inscribiendo sus decisiones en el territorio.

En las últimas décadas, a partir de la crisis económica sobrevinida en los 70's, emergen de manera generalizada dos fenómenos relacionados entre sí: la descentralización de las decisiones de fomento y control, desde los aparatos estatales, tan fortalecidos en las décadas de postguerra, hacia niveles inferiores de la administración como regiones y municipios y, por otra parte, la importancia creciente de las ciudades en la economía de los países, no tan solo como soporte de las actividades comerciales, de producción y de consumo- papel que nunca dejaron de representar- sino como objeto mismo de negocio, a través del prestigio que confiere a cualquier actividad su relación con una ciudad "inteligente"- se dice ahora, como si hubiera alguna ciudad tonta- y del creciente peso económico de actividades como el turismo, los servicios muy especializados y la inserción en redes complejas de manejo de la información y las finanzas, comandadas por estas ciudades.

Incluso en las ciudades más ajenas a esta posición dominante, las plusvalías del suelo y la construcción derivadas de la urbanización acelerada, han adquirido en estos años una gran importancia, de manera que la auto-

mía- y los escasos recursos, particularmente en España- de los municipios han puesto a los gobiernos municipales ante la gestión de esos negocios urbanos, pasando el criterio de rentabilidad a dominar, muchas veces, sobre otros objetivos del planeamiento, apagando la reflexión a largo plazo y empujando las dimensiones cultural y social del planeamiento.

Así, lo que podía haber supuesto un impulso a la diversificación y la cualitativa significación de las diferentes ciudades de un territorio, ha acabado siendo causa de una gris homogeneización, con monótonos y banales desarrollos residenciales y expectativas frustradas de localización de actividades anheladas, que no pueden desarrollarse en todos y cada uno de los municipios.

Y al mismo tiempo que cada territorio municipal ha ido ganando en autonomía, ha ido perdiendo protagonismo, en cuanto lugar autosuficiente, y transformándose en nodo de redes relacionales con otros municipios cercanos y lejanos. De la ciudad hemos pasado a la constelación de ciudades y vuelto, cien años después de las grandes experiencias pioneras, a un territorio regional en el que tienen preeminencia los flujos y en el que la atención hacia su buen gobierno se debiera orientar hacia el fomento de una diversidad de asentamientos federados que confiaran tanto en sus complementariedades y diferencias como en sus atributos específicos.

Se ha abierto el camino necesario a la cooperación plurimunicipal. Hay ahora la convicción de que la inserción en la economía globalizada es conveniente y necesaria al mismo tiempo que hemos aprendido el valor social y económico de la identidad local. La capacidad de atender simultáneamente a estas dos exigencias, es proporcionada por las alianzas entre municipios que consiguen, así, tener presencia en la perspectiva regional y plantearse objetivos comunes que pueden reconocerse ajenos al egoísmo particularizado y sustraerse a la competición descarnada entre ellos para pasar a jugar roles más cooperativos.

Como puede constatarse en la bibliografía que hemos analizado, esta es una tendencia generalizada en Europa que supera las diferencias de organización administrativa entre países, que van convergiendo hacia rasgos comunes a partir de su peculiar tradición sea ésta estatalista centralizada, regionalista o municipalista descentralizada. Es un fenómeno que se explica desde la corrección de errores del pasado- entre ellos la experiencia negativa de organizaciones supramunicipales que se dotaron de gobiernos que vinieron a suplantar la representación de los intereses municipales- y desde el entendimiento de que la divisoria del término municipal no puede ser el contorno de una isla o el muro de preservación autista de un territorio. En la sociedad de la información y de los flujos, las fronteras son porosas y densas en flujos y

semilleros de diversidad, como sucede en los ecotonos de la zonificación ecológica.

El municipalismo radical de los últimos 30 o 40 años, con la contracción del espacio operada por las autopistas, los trenes de alta velocidad y la multiplicación de los flujos BIP- bienes, información y personas-, necesita ahora abrirse a consideraciones de cooperación con otros municipios, próximos y lejanos, situados en un corredor viario común, en la misma región geográfica o/y formando parte del mismo patrimonio cultural. Resulta necesario el desvanecimiento de las fronteras municipales como circunscripciones de soberanía, haciéndolas porosas como incentivadoras de flujos y aún manteniéndolas como preservadoras de signos de diferencia.

Además, con la descentralización regional de los estados nacionales, entre este escalón geográfico, político y administrativo y el municipio mediano o pequeño, se echa de menos una instancia intermedia; que pudo ser la comarca, hace 50 o 75 años, con el aval teórico, surgido en los años 30's, de los lugares centrales de Christaller, modelando el territorio como una constelación bien ordenada y jerarquizada. Pero, desde hace algún tiempo, con la hegemonía de las TIC, las leyes rango-tamaño y jerarquía-centralidad han perdido gran parte de su fuerza explicativa, sin merma de su valor heurístico.

Por otra parte, no se admite hoy por la ciudadanía la merma de soberanía en el ámbito municipal cuyo traslado se pretenda a ámbitos geográficos de mayor rango, si no es una decisión voluntaria, consensuada y revisable; con estas condiciones están emergiendo en Europa las asociaciones voluntarias de municipios que, al presentarse agregados y solidarios ante la Región y el Estado, pueden formular políticas comunes razonables sobre las infraestructuras, la vivienda, la producción y los grandes servicios y equipamientos, apareciendo como interlocutores fuertes y autorizados ante las otras instancias: un alcalde de un pueblo pequeño, sin dejar de serlo, pasa a ser co-representante de una comunidad más fuerte y a beneficiarse de vecindades favorecidas con equipamientos y actividades económicas que influyen positivamente más allá de su término municipal.

Los Estados y las Regiones han visto también con buenos ojos, la reducción del anterior tumulto de interlocutores, cada uno de ellos reclamando legitimidad y favores para su propio polígono industrial, sus instalaciones deportivas, sus centros de salud y sus agencias de desarrollo estratégico.

En el máster de urbanismo, tanto en el primer año como, especialmente, en el tercero se ha prestado atención a prácticas innovadoras y consolidadas de esta naturaleza en países de nuestro entorno, particularmente Francia e Italia.

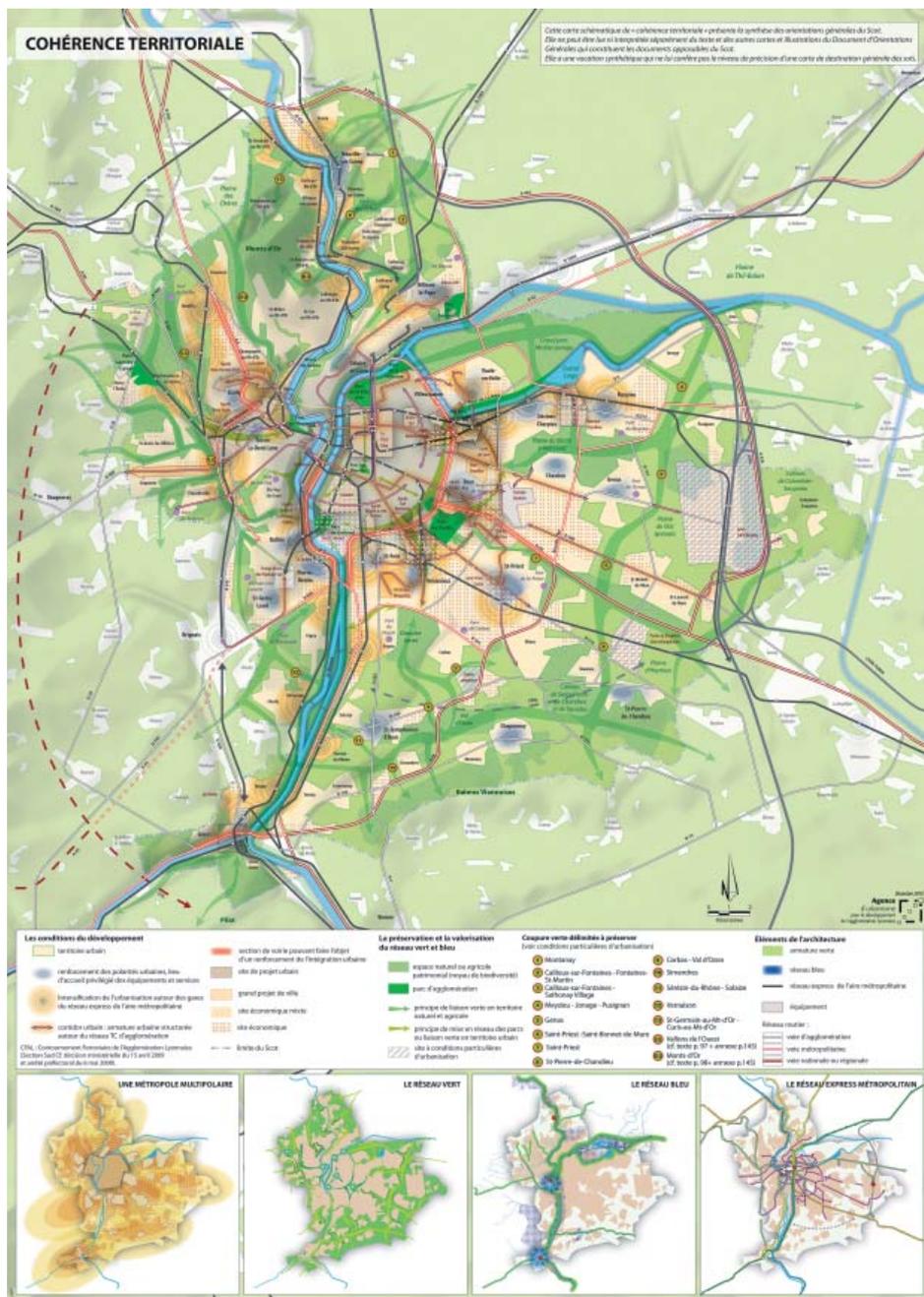
Respecto al caso francés se han estudiado sus agrupaciones de municipios- *communautés d'agglomération*-, y la puesta en marcha de SCoT- *Schémas de cohérence territoriale*- que han reemplazado a los anteriores SD, esquemas directores, en aplicación de la ya citada ley SRU del año 2000. El SCoT “ es el instrumento de concepción y puesta en marcha de una planificación estratégica intermunicipal, a la escala de una biorregión- *bassin de vie*- o de un área urbana en el marco de un proyecto de ordenación y desarrollo sostenible “.

Si del caso francés hemos aprendido tanto de la complejidad discursiva y la diseminación participativa de las decisiones del planeamiento, así como de la interacción administrativa- esos contratos tan racionales ciudad-región-estado-, tan admirables en nuestro país de rígida separación de instancias administrativas y opacos procesos de elaboración, nuestra mirada a Italia suponía otros estímulos adicionales. De la escuela territorialista italiana que geógrafos como De Matteis y Magnaghi han establecido, sobre las sólidas bases de Lefebvre y Raffestin ,y en la corriente de pensamiento más ancha de filósofos como Foucault, Deleuze y Guattari, su postulado más influyente en el que se ha fijado la atención del máster, ha sido el que atribuye al territorio capacidad para influir en el comportamiento social, a través de la mediación simbólica, cognoscitiva y práctica.

El planeamiento para Raffestin (1981), resulta ser, no una ciencia de la producción de planes sino de la producción de políticas territoriales organizando procesos interactivos que promuevan y regulen la creación y el incremento de los valores urbanos. En este sentido, la descripción de un territorio participa en la producción del cambio, y el proyecto territorial estratégico, en palabras de Managhi, además de una imagen dibujada- en una forma comunicacional, no técnica-, tiene valor como documento cultural y como instrumento para construir conexiones sociales y hacer que emerjan expectativas de transformación. En esta línea de pensamiento, la estrategia territorial se ocupa de regenerar y potenciar sistemas de relaciones entre agentes capaces de implementar el proyecto territorial que contribuya al cambio, pero, sobre todo, se aplica a fortalecer la cultura misma del cambio como verdadero potencial de insurgencia renovadora.

Como ejemplo práctico de este enfoque se han analizado en el taller algunos planes paisajísticos (PPTr, Piani paesagistici di territorio regionali).

Sin duda, las referencias francesas e italianas estimulan, en la formación de los planificadores, una mirada internacionalista, que debería suponer una vacuna contra las rutinas profesionales e institucionales y contra la sumisión fatalista a los procedimientos del urbanismo, supuestos perfectos e inmutables, favoreciendo la crítica y puesta al día de nuestros propios instrumentos municipales, regionales y estatales.



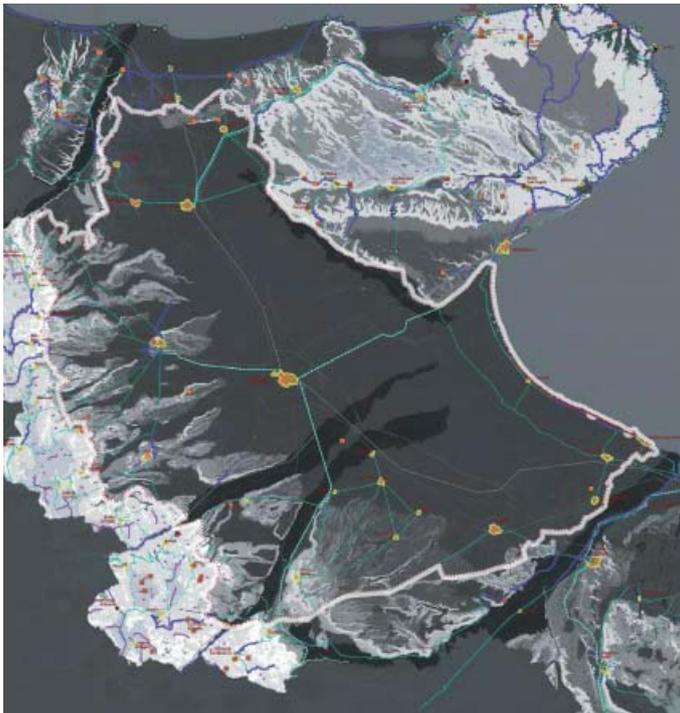
B.2

B.2. SCOT 2030 agglomération lyonnaise. Carte de cohérence territoriale
 Fuente: <http://www.scot-agglyon.fr/>



Elaborato 3.2.4.3a
LA STRUTTURA DI LUNGA DURATA DEI PROCESSI DI
TERRITORIALIZZAZIONE: LA PUGLIA ROMANA (IV-VII SEC. D.C.)

B.3



Elaborato 3.2.4.12.1
LA STRUTTURA PERCETTIVA

B.4

Epílogo.

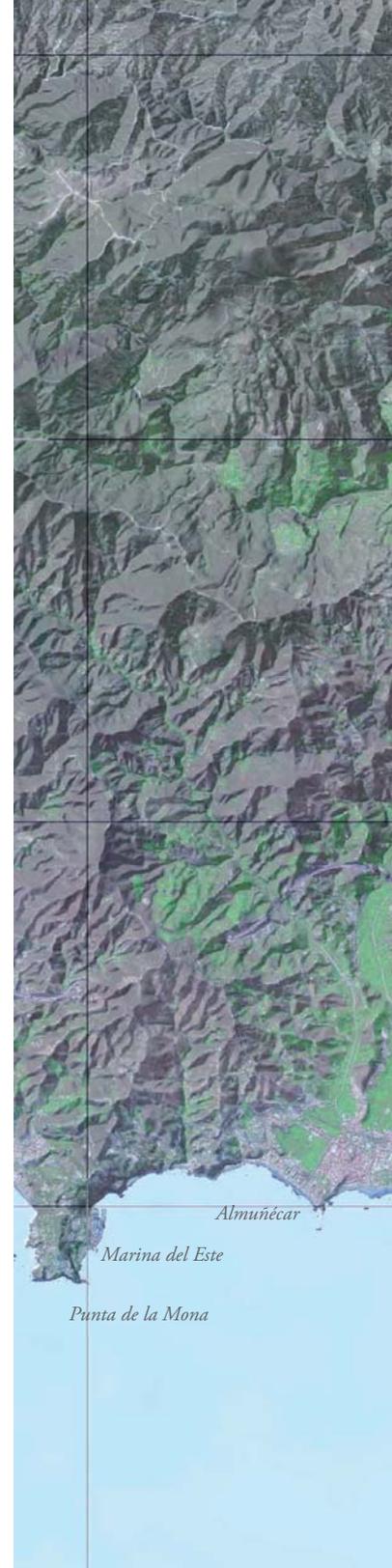
Y, no sólo porque el planeamiento urbanístico en España haya tenido una tan fuerte y, hasta los 70, casi exclusiva aportación arquitectónica, sino porque este máster, aunque abierto a la presencia multidisciplinar, está centrado en el proyecto arquitectónico urbano y en la renovación de esa tradición: la mayor parte de nuestros alumnos son arquitectos-, resulta oportuno terminar este escrito con una alusión al papel de la Arquitectura y de los arquitectos en el campo actual del urbanismo, cuando pareciera que la participación pública, la economía y el mercado, la ecología y la política, le hayan situado fuera del mismo y conferido la aureola de reliquia del pasado.

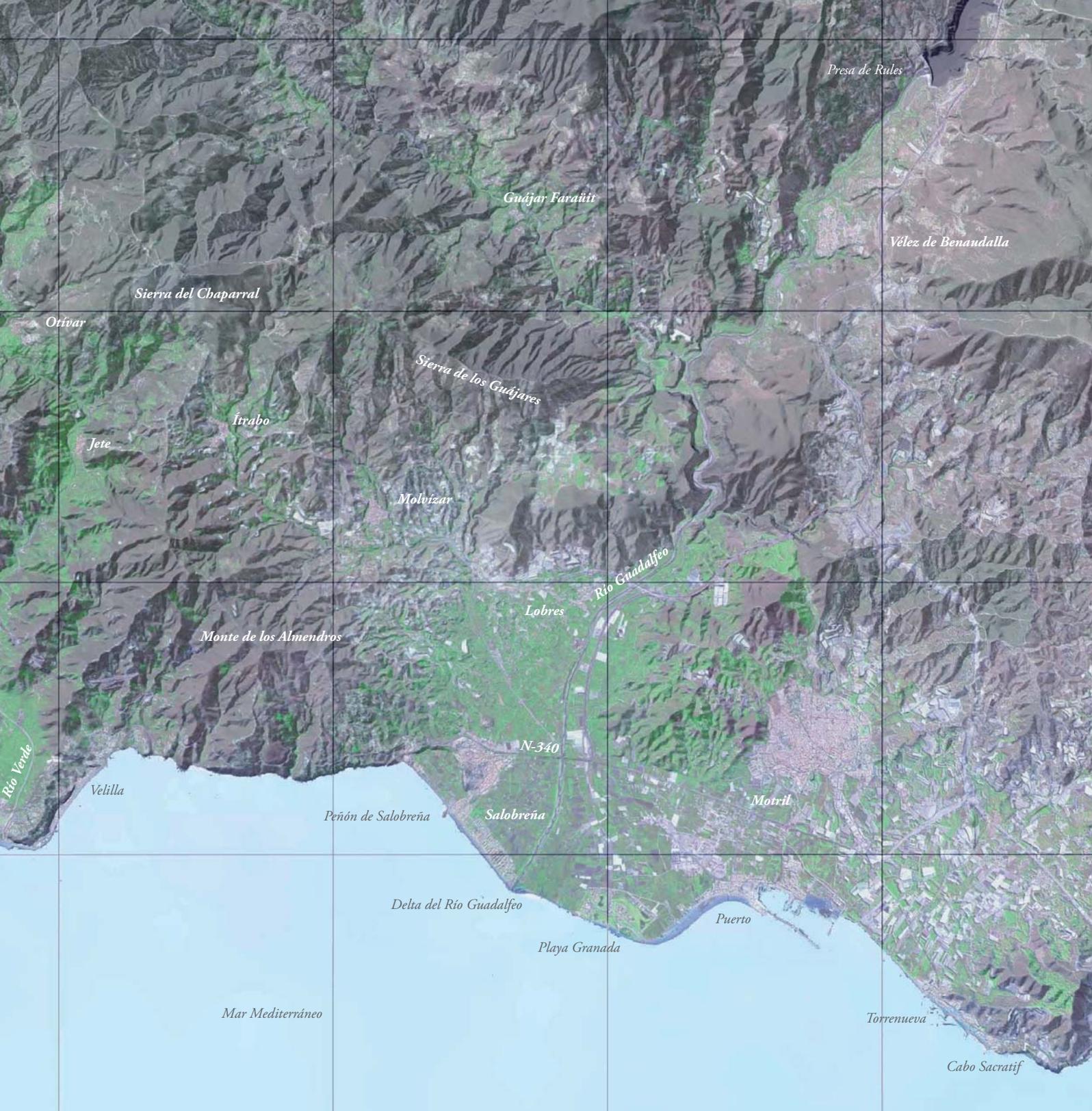
No cabe duda de que la arquitectura tiene la capacidad y la responsabilidad de otorgar valores simbólicos a los lugares. Así que, en palabras de M. de Solá-Morales, la principal contribución de la arquitectura al urbanismo está en la detección de “ aquellos lugares en los que la arquitectura es insustituible para otorgarles tales valores “. Y para su comunicación y persuasión en un delicado trabajo de mediación social. Es desde esta sólida e irrenunciable responsabilidad, que el trabajo del arquitecto se viene a integrar en los complejos procesos del planeamiento urbano y a contribuir a su modernización.

B.3., B.4. Imágenes pertenecientes al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. Regione Puglia, ambito 3/Tavoliere
<http://www.paesaggio.regione.puglia.it>

el encuadre sociogeográfico

C.1. Ortofotografía sobre plano de relieve MDT.
Fuente: <http://www2.ign.es/>





Presa de Rules

Guájar Faráuit

Vélez de Benaudalla

Sierra del Chaparral

Otívar

Sierra de los Guájares

Jete

Írabo

Molvízar

Río Guadalfeo

Lobres

Monte de los Almendros

N-340

Río Verde

Velilla

Peñón de Salobreña

Salobreña

Motril

Delta del Río Guadalfeo

Puerto

Playa Granada

Mar Mediterráneo

Torrenueva

Cabo Sacratif

el encuadre sociogeográfico

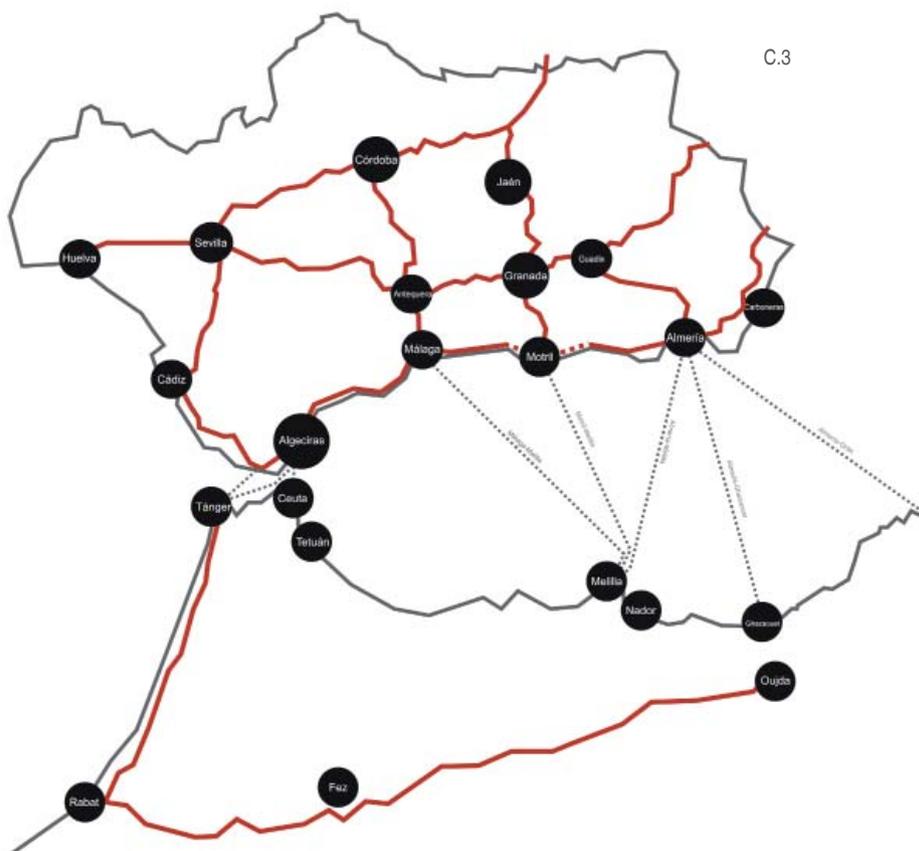
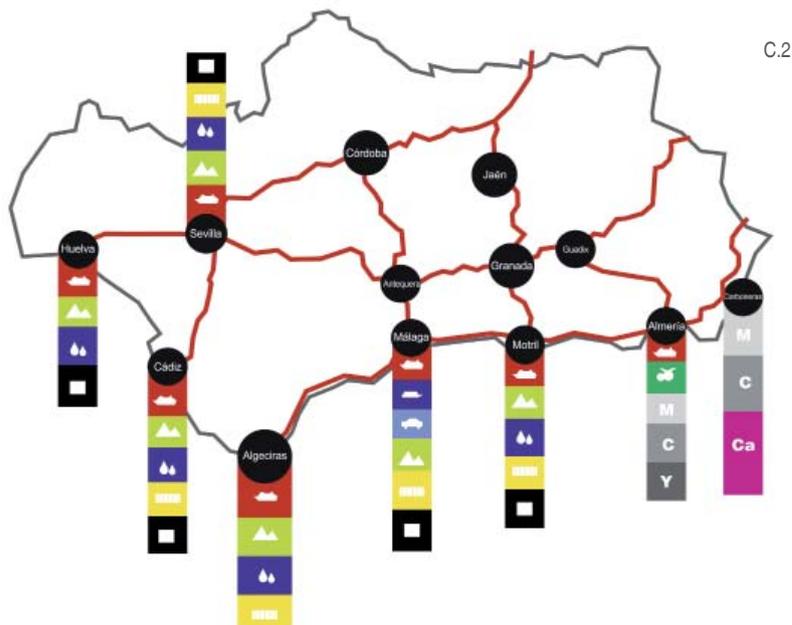
Miguel Huertas Fernández,
Ana Montalbán Navas y C.E.

A continuación se explican los aspectos fundamentales tenidos en cuenta para la definición de las distintas propuestas.

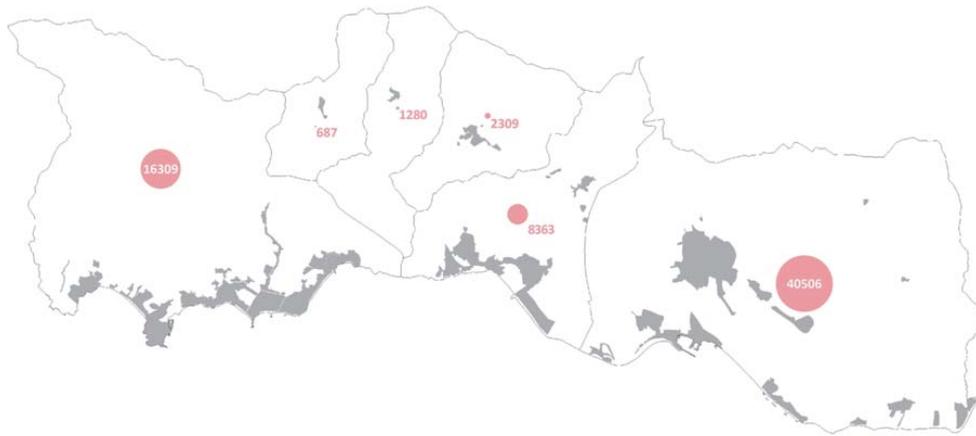
situación y marco territorial

Motril y la costa tropical se encuentran frente al Mar de Alborán, generando una centralidad terrestre entre el norte de África con Madrid y la Costa del Sol con el Levante Peninsular. Históricamente existe una desconexión en este punto provocando interrupción de flujos; la autovía A-7 continúa con tramos inconclusos, no existe ferrocarril para mercancías ni para pasajeros, el puerto de Motril queda en un nivel inferior respecto al de Málaga y Almería.

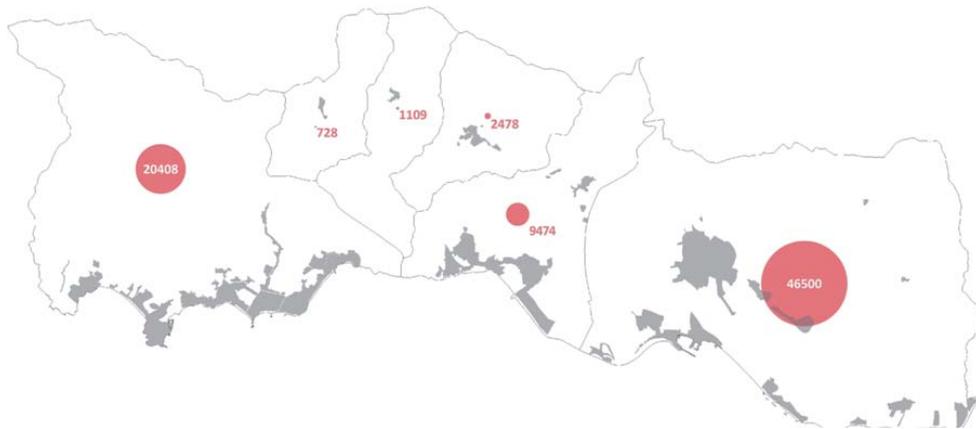
Las propuestas buscan una solución a esta desconexión territorial tomando la Costa Tropical como una “Puerta de Culturas”.



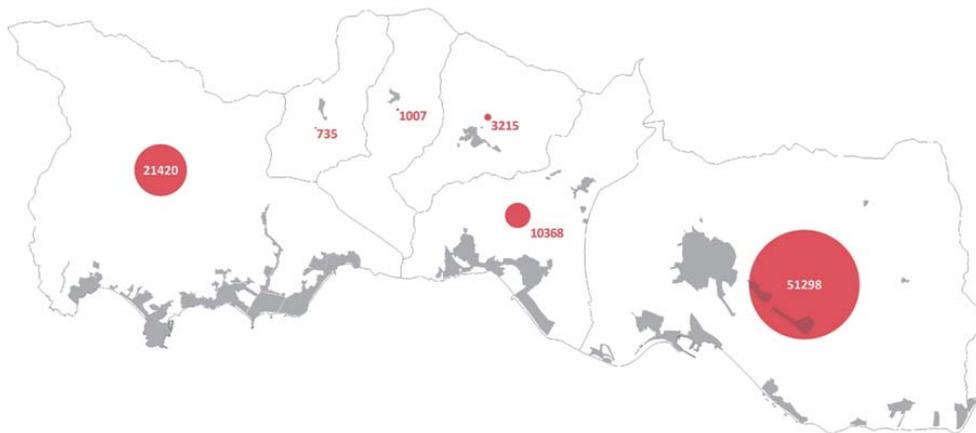
C.7

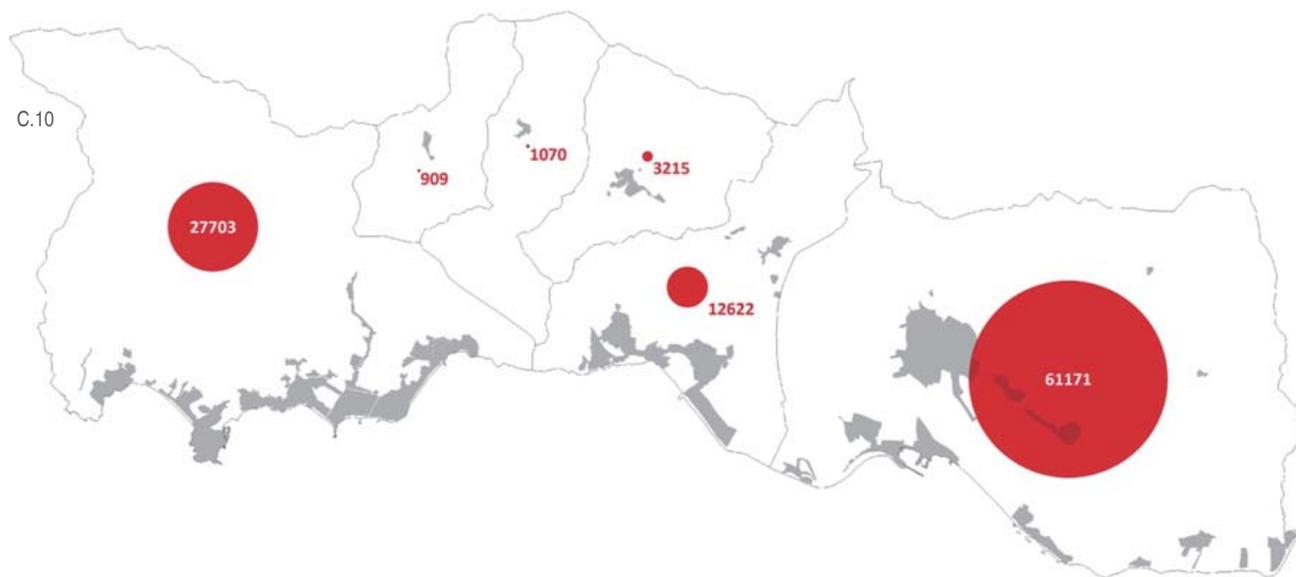


C.8



C.9





evolución poblacional

Son llamativos los datos recopilados sobre población que muestran la capitalidad de Motril frente al despoblamiento de los pueblos más pequeños de la cornisa, así como los datos de inmigración que muestran cómo mientras que en Motril y los pueblos de cornisa predomina la presencia de nacionalidades de países como Rumanía o Marruecos, población muy asociada al trabajo en el invernadero; en Salobreña y Almuñécar albergan habitantes de procedencia Alemana o Inglesa más asociada al turismo de sol y playa.

- C.7. Población por municipios en el año 1981
- C.8. Población por municipios en el año 1991
- C.9. Población por municipios en el año 2010

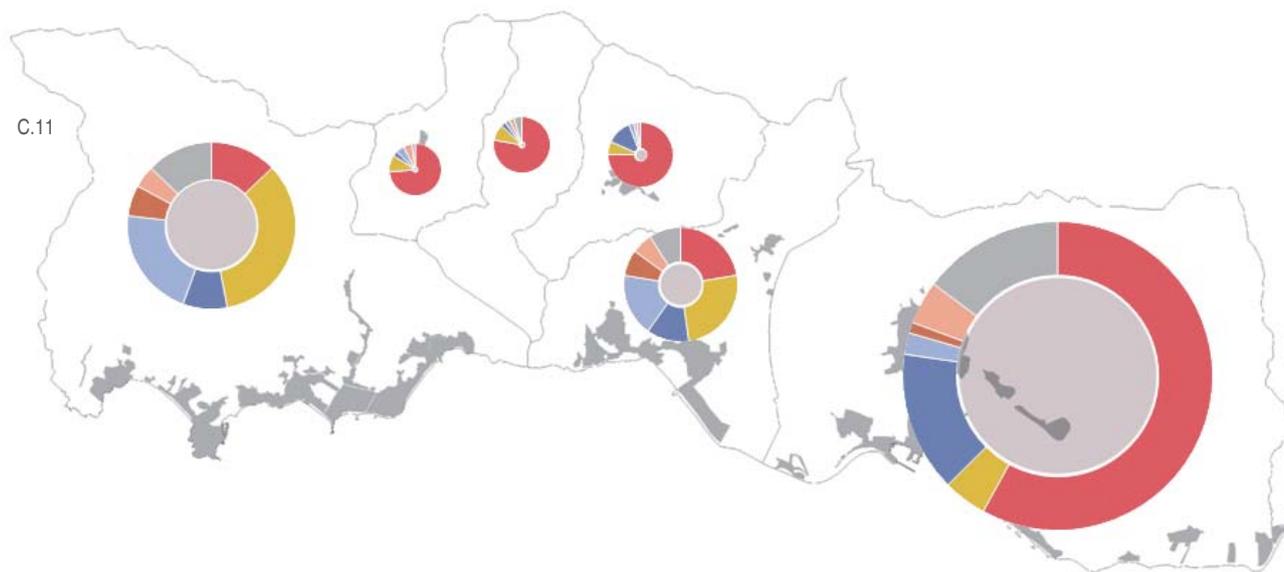
8 km

- C.10. Población por municipios en el año 2012
- Fuente: SIMA. Sistema de información Multiterritorial de Andalucía

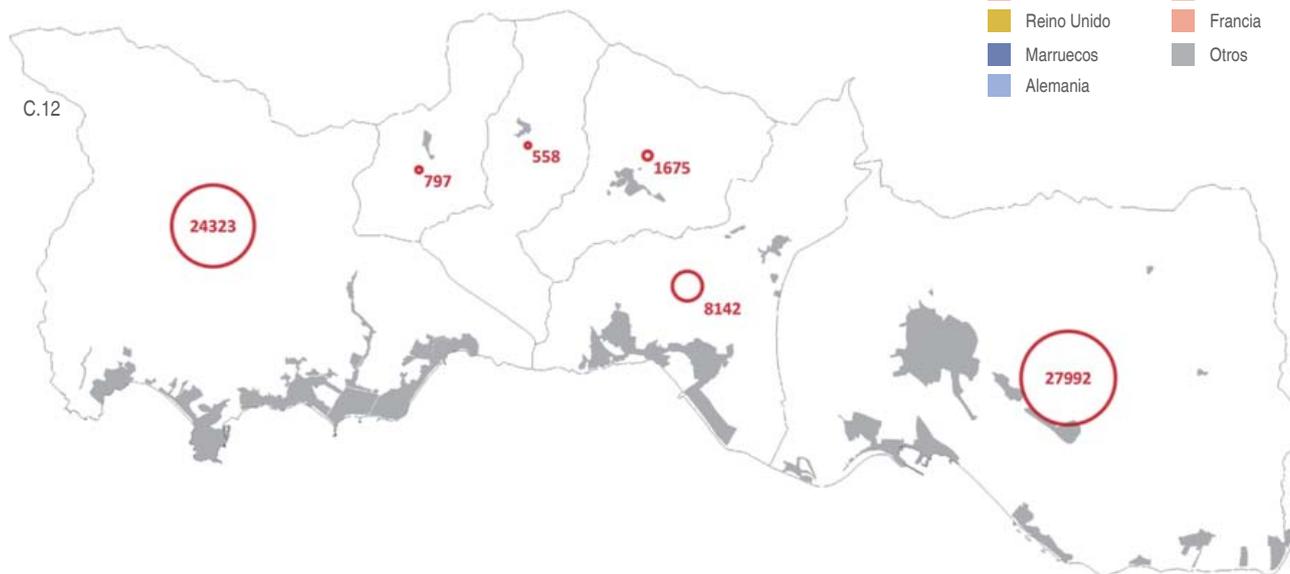
6 km



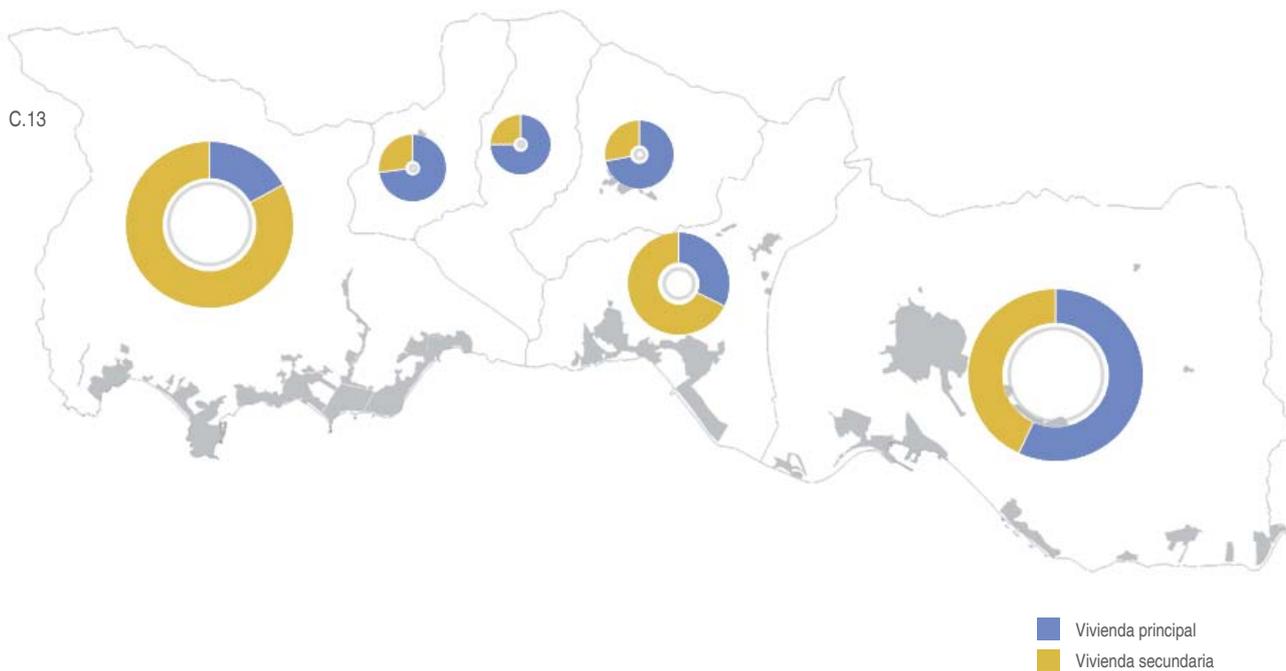
C.11



C.12



C.13



población extranjera, número y tipología de vivienda

Mientras que Motril cuenta con 27.000 viv. Almuñécar posee 24.000, pero lo llamativo como se puede observar en el gráfico es el porcentaje de estas cantidades correspondiente a segunda vivienda en estas dos localidades.

C.11. País de procedencia de población extranjera

C.12. Número de viviendas

C.13. Proporción entre viviendas principales y estacionales

Fuente: SIMA. Sistema de información Multiterritorial de Andalucía 2012

6 km



Se generan una serie de esquemas para sacar a la luz la Estructura interna de esta ciudad región.

Esquema 1.

Se refleja la topografía y la red hidrográfica, identificando las cotas de nivel 200 y 300 m sobre el nivel del mar. Destaca la cercanía de los accidentes geográficos a la costa, la presencia en la red hidrográfica de sólo dos ríos, el Guadalfeo y el Verde siendo los demás ramblas, barrancos y arroyos propios del paisaje mediterráneo. Sólo se detecta una apertura hacia el interior a través del valle del Río Guadalfeo.

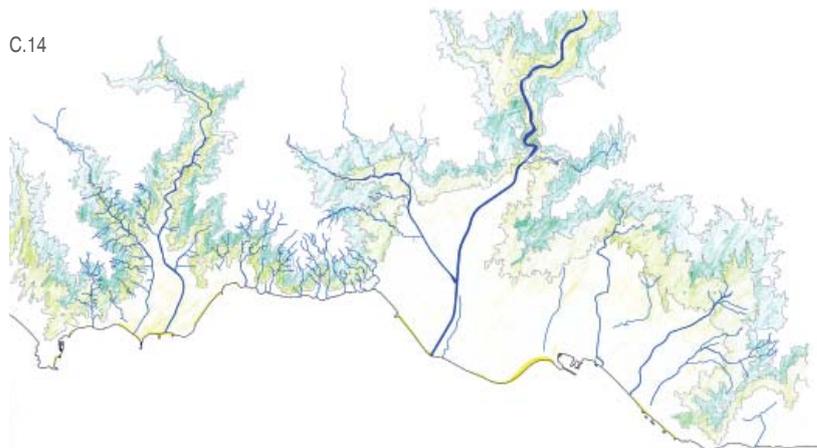
Esquema 2.

Zonas inundables y terrenos inestables a los que se les hace coincidir las zonas urbanizadas y urbanizables para localizar las “zonas de riesgo”, aspecto fundamental a tener en cuenta en la planificación de este lugar.

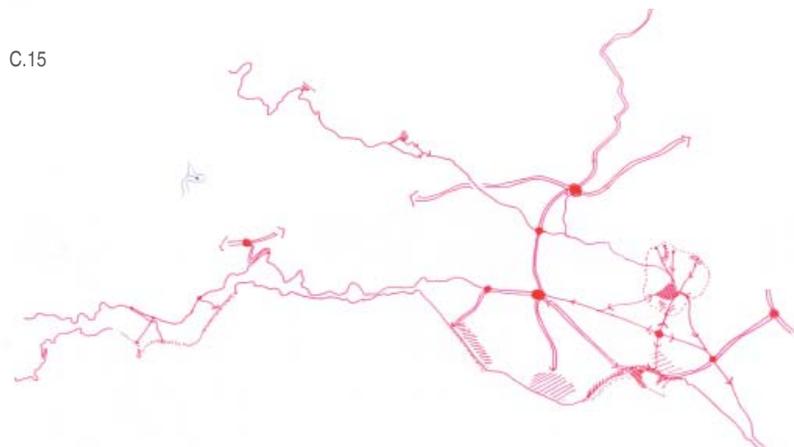
Esquema 3.

Relaciones locales y territoriales. Puertas de acceso a urbanizaciones o a poblaciones y territoriales como la A-7.

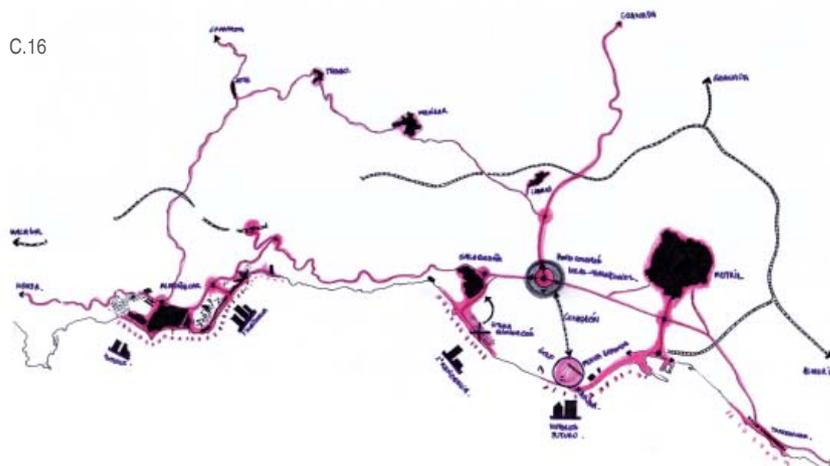
C.14



C.15



C.16



esquemas previos

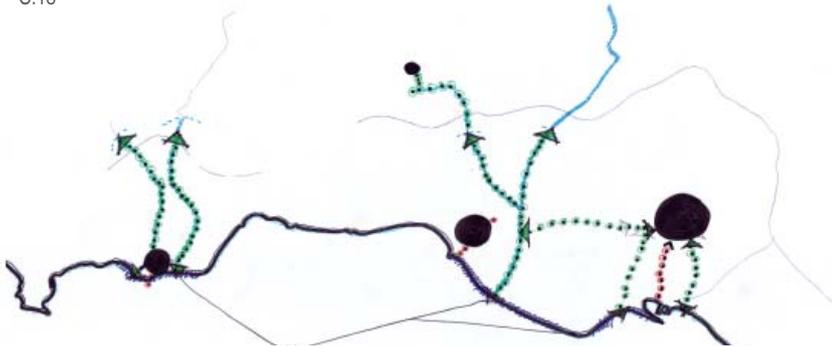
C.17



Esquema 4.

Superposición de sistemas de Vega con la localización del Río Verde y Guadalfeo con la infraestructura, se identifican travesías paisajísticas como la carretera nacional 340 siendo las vegas los hitos de estos itinerarios.

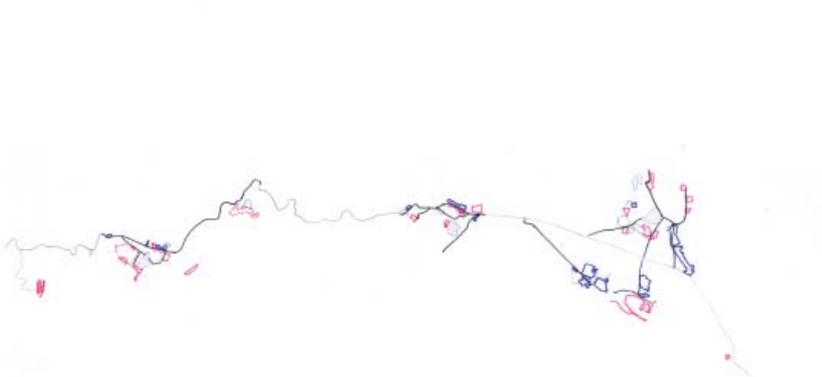
C.18



Esquema 5.

Flujos turísticos. Pueblos no costeros con apéndices, Motril-playa Granada, Salobreña pueblo-Salobreña Costa, se crean tensiones en los intersticios.

C.19



Esquema 6.

Localización de equipamientos e industrias. Cada pueblo tiene sus equipamientos, no funciona como ciudad. Claro está que cada barrio debe tener sus servicios pero como ciudad cabría hablar de equipamientos plurimunicipales, por ejemplo. Almuñécar, la zona deportiva junto al Río Verde podría ser la zona principal del deporte de la costa tropical.

C.14. Topografía e hidrografía

C.15. Zonas de riesgo

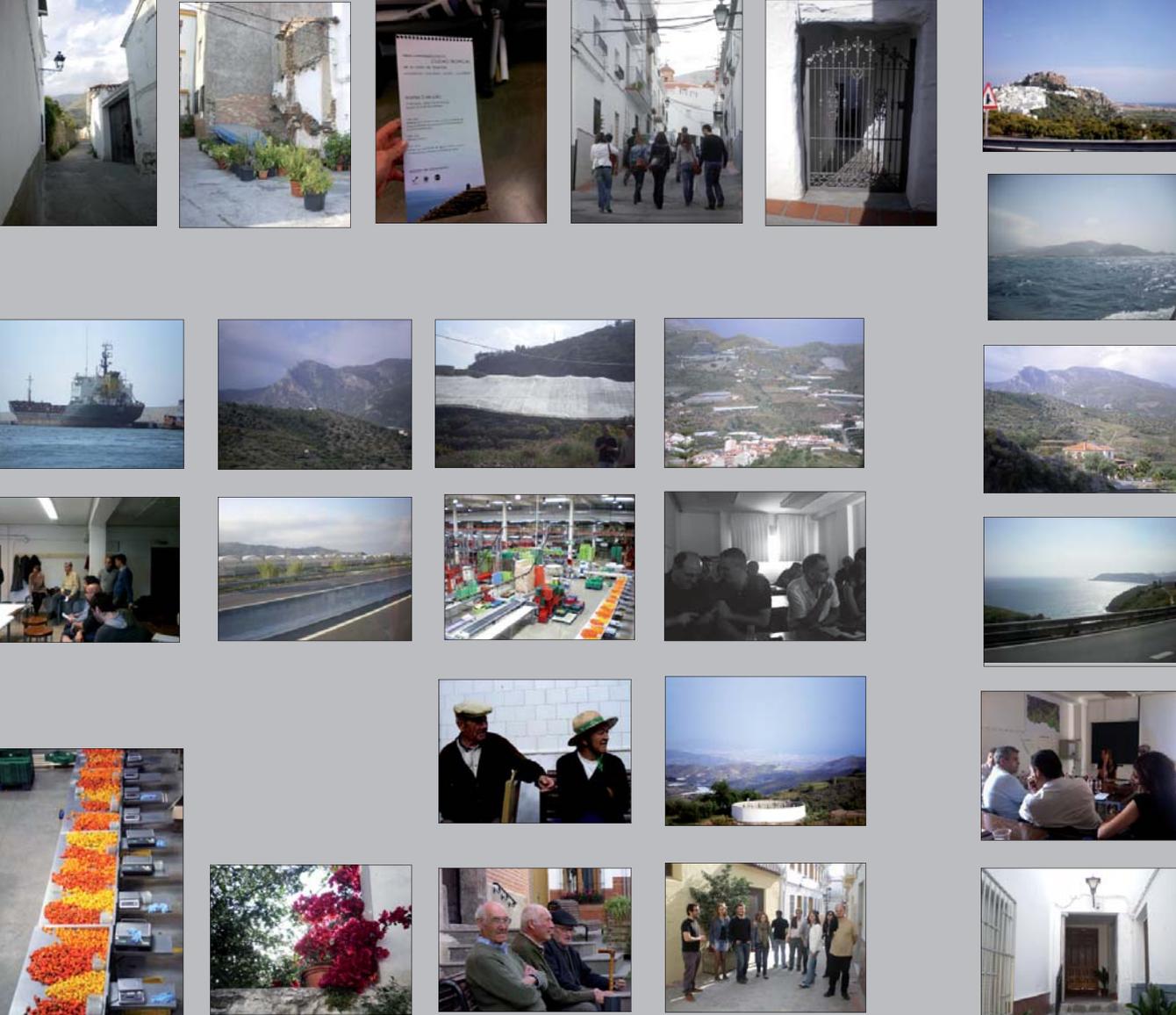
C.16. Enlaces locales y territoriales

C.17. Red de infraestructuras y vegas

C.18. Principales flujos turísticos

C.19. Equipamientos e industrias

— industria
— equipamiento



reconocimiento del territorio y contacto con los agentes sociales

D.1. Mosaico de imágenes de las distintas visitas al territorio de trabajo y de los agentes sociales





D.2



D.3
D.4



diálogo social y académico



D.7

D.5

D.6



D.2-D.4. Imágenes de trabajo en grupo y puesta en común de las fases de diagnóstico, objetivos y estrategias

D.5,D.6. Charla de técnicos municipales sobre el estado del planeamiento en sus municipios

D.7. Puesta en comun final con asistencia de agentes sociales



D.8

D.9



la agricultura intensiva de Carchuna

D.10



D.8, Vista panorámica de los invernaderos de Carchuna (Motril)

D.9, D.10. Vistas interiores de la cooperativa "La Palma"



D.11

D.12



D.11-D.13, Vista panorámica del puerto y el frente litoral desde el Mar Mediterráneo

visita marítima al puerto de Motril



D.13



D.14



D.15



D.16

D.17



los pueblos de la costa tropical

D.18

- D.14. Charla con los vecinos del pueblo de Molvizar
- D.15. Pescador en paseo marítimo
- D.16, A.17. Detalles del pueblo de Molvizar
- D.18. Panorámica de Salobreña y su castillo desde carretera N-340





D.19



D.21

D.20



D.19. Vista de la vega del río Verde
D.20. Vista de la Sierra del Chaparral
D.21. Vista lejana de Almuñécar
D.22. Vista inferior del viaducto de la autovía A7 sobre el río Verde.

antiguas vegas y nuevas infraestructuras

D.22



diagnosis, objetivos y estrategias

E.1. Plano síntesis de reconocimiento de atributos del territorio



diagnosis

atributos

Miguel Huertas Fernández,
Ana Montalbán Navas y C.E.

Finalmente la primera fase del trabajo culmina con la generación de un plano de diagnosis que reúne y localiza los atributos de la zona de estudio.

Alto valor ambiental. Bajo desarrollo y transformación humana, alto valor escénico, biológico y que equilibran ambientalmente el territorio. Lugares en los que actuar mediante preservación, recuperación y sobre todo potenciación, no solo preservar como un fósil.

Alto valor patrimonial. Elementos heredados en la construcción de la identidad. En el futuro deben ser dinamizadores del territorio.

Anonimia. Espacios públicos sin identidad, relación y encuentro social, pueden estar aquí o en cualquier otro lugar. Oportunidad perdida en la construcción del sentimiento de pertenencia al lugar.

Capacidad de crecimiento. Zona de la celulosa, tenían posibilidad de crecer y preveían su crecimiento.

Concentración. Lugares con potencia para aglutinación de actividades industriales, deportiva, mercados. Por ejemplo la N-340.

Desconexión. Situación de intención de relaciones con la tercera línea.



E.2

Devaluación. Son lugares que han perdido su valor natural, patrimonial. Valor en el imaginario colectivo.

Lugares en proceso. Lugares oportunidad para transformar tramas que por su ubicación o forma poseen energía suficiente para influir en sus alrededores.

Obstrucción. Elementos artificiales construidos entre elementos del paisaje. (playa de Velilla)

Puerta local. Lugar de conexión entre elementos próximos del territorio con capacidad para crear centralidad o punto de actividad en escalas pequeñas.

Puerta territorial. Lugares de la conexión de ámbitos lejanos entre si, con capacidad de albergar centralidades territoriales.

Reconocimiento visual. Comunicación, conexiones visuales no solo por la belleza panorámica sino como recurso para el reconocimiento del territorio y paisaje.

Vulnerabilidad. Lugares amenazados por urbanismo, zonas naturales.



E.3



E.4



E.5



E.6



E.7



E.8



E.11



E.9



E.12



E.10

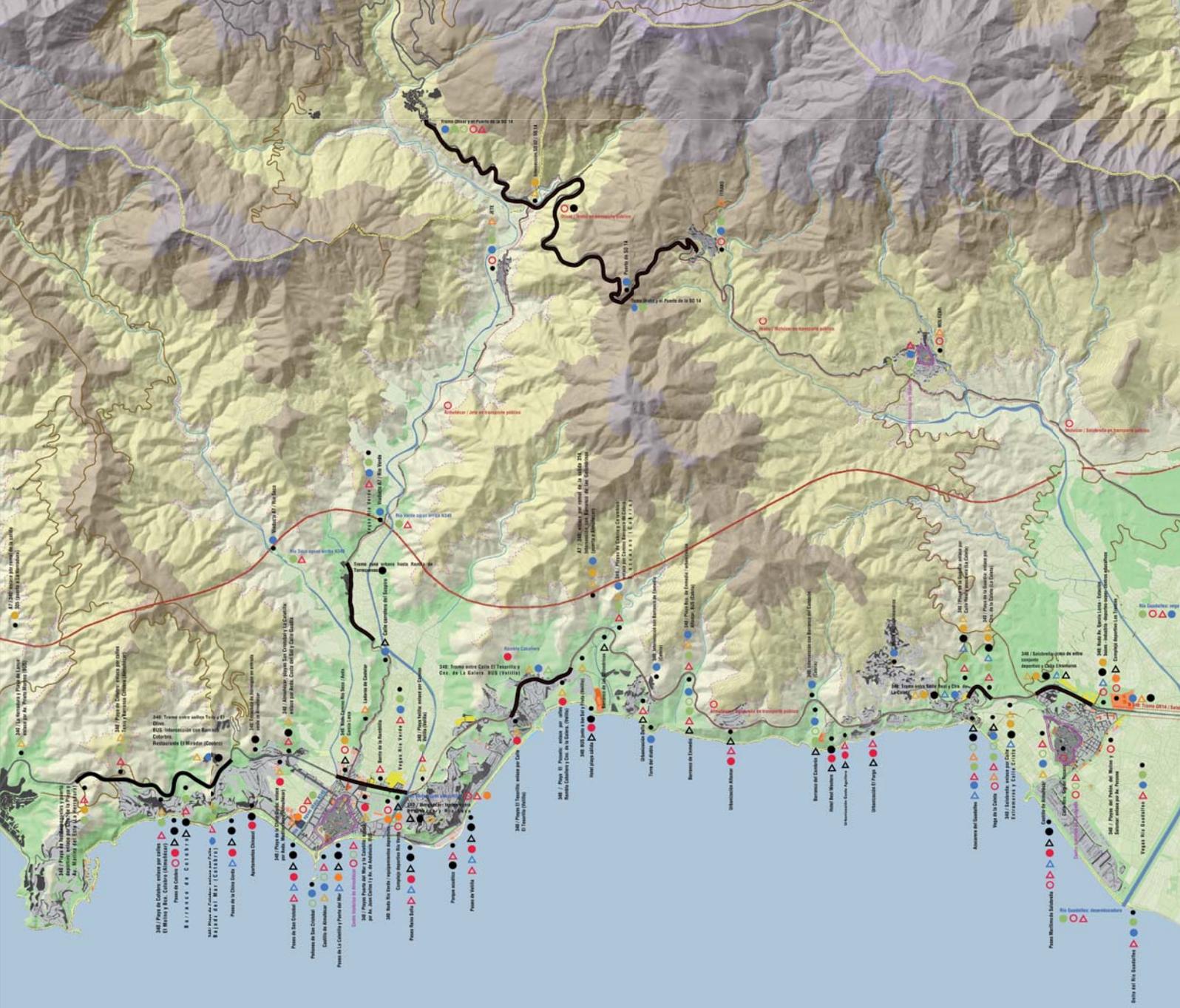


E.14

- E.2. Alto valor ambiental.
Vega de Salobreña
- E.3. Alto valor patrimonial.
Acueducto en Almuñécar
- E.4. Anonimia.
Paseo marítimo de Almuñécar
- E.5. Capacidad de crecimiento.
Fábrica de celulosa (Vega de Motril)
- E.6. Concentración.
Salobreña. Vista oblicua
- E.7. Desconexión.
Cultivos en pueblos interiores
- E.8. Devaluación.
Delta del Río Guadalfeo.
Imagen previa a la construcción del litoral
- E.9. Lugares en proceso.
Invernaderos en lomas de Lobres
- E.10. Obstrucción.
Invernaderos de Carchuna en la desembocadura de la
Rambla del Chozón
- E.11. Puerta local.
Cruce de entrada a Velilla desde carretera N340
- E.12. Puerta territorial.
Rotonda de enlace entre ctra. N340 y autovía A7
- E.13. Reconocimiento visual.
Torre vigía.
- E.14. Vulnerabilidad.
Playa de Almuñécar



E.13



- | | | | | | |
|------------------|------------------------------|----------------------------|-------------|------------------|-----------------------------|
| Nudo territorial | Panorámica paisajística | Concentración de actividad | Obstrucción | Pérdida de valor | Tramos viarios a intervenir |
| Enlace local | En proceso de transformación | Capacidad de crecimiento | Anonimia | Vulnerabilidad | Alto valor ambiental |
| | | | | Desconexión | Alto valor patrimonial |

5 Km

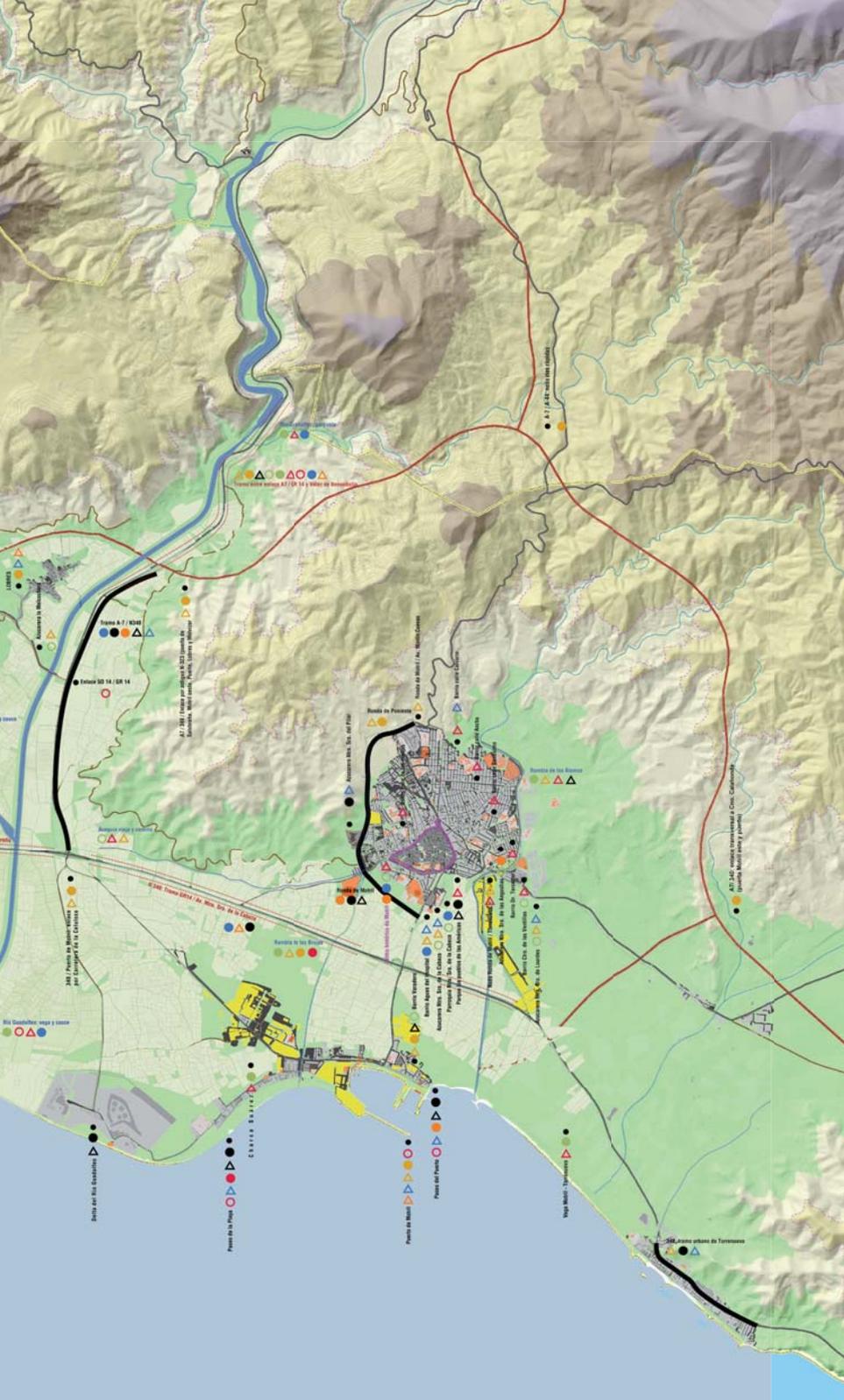
plano síntesis de valoración

Emilio Molero Melgarejo, Ana Montalbán Navas y Miguel Huertas Fernández

Después de la observación de este territorio y con la definición de los atributos, el taller se ocupa de generar un plano de localización de estos lugares sensibles donde se identifican todos los atributos y además de la transformación de la cartografía base haciendo destacar en la cartografía los valores territoriales o las debilidades territoriales, se marcan los centros históricos, las vegas, los caminos, las correteras con suelos urbanizables... el trabajo de campo se condensa en este plano que sería el plano base para generar las acciones.

Lo más llamativo de este área es su condición deltaica. El río Guadalfeo en su desembocadura en el litoral granadino forma un delta que alberga las vegas de Motril y de Salobreña, en torno al río, con sus núcleos situados a una cierta distancia de la costa. Debido a la proximidad de la montaña, estos depósitos sedimentarios son de pequeño tamaño y con una presencia elevada de escorrentías, ramblas y barrancos, propios del paisaje mediterráneo. Estas vegas son muy fértiles y el cultivo característico son los frutales subtropicales aunque también destaca la presencia del invernadero en la zona oriental, asociado a producción hortofrutícola.

Es por ello por lo que el área geográfica se vería reforzada con la implantación del ciclo integral del agua, con el impulso de nuevas técnicas para el cultivo, el regadío y la pesca. Además se hace necesaria la puesta en carga de los ámbitos con alto valor cultural y la protección de aquellos de alto valor natural.



objetivos

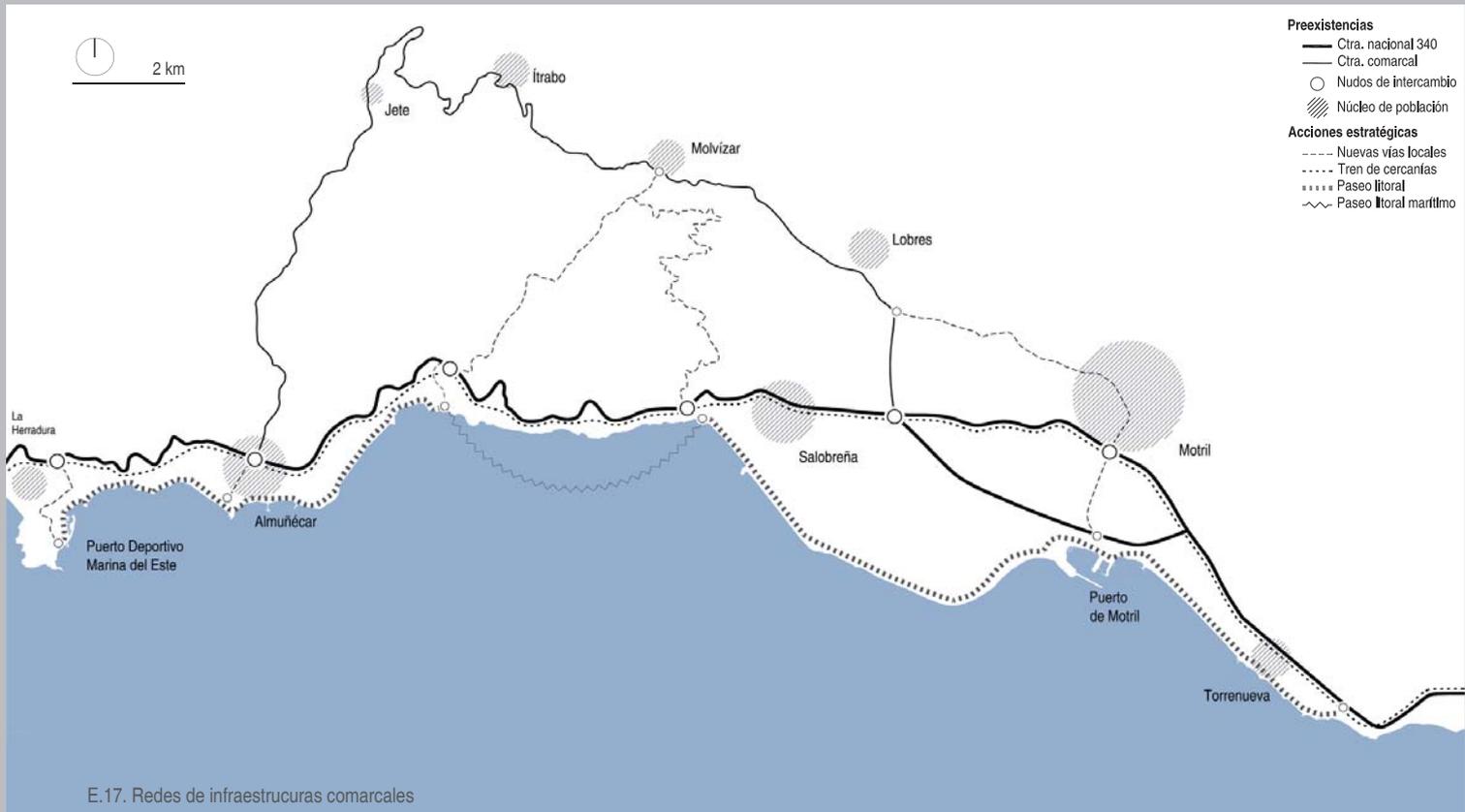
- O1: Reforzar y renovar la identidad del territorio.**
- O2: Promover la cohesión social.**
- O3: Potenciar su papel como centralidad mediterránea.**
- O4: Diversificar y fortalecer las actividades económicas.**
- O5: Reducir riesgos y regenerar espacios devaluados**

e1 Mejorar la conectividad interna

arterias, calles, travesías, paseos, vías parque, equipamientos, recuperación de paisaje...

Centrando la atención en la N-340, y en qué papel desempeñará en el momento en el que se ponga en carga la vía rápida, descubrimiento de itinerarios que una la “tercera línea” con la línea de costa.

Intención de generar un paseo paralelo a la costa, un paseo marítimo, descubriendo travesías.



E.17. Redes de infraestructuras comarcales

e2 Mejorar la conectividad externa

ferrocarril, puerto y vega, diversificación de las zonas logísticas ...

Idea fuerza, el ferrocarril que una Granada con Almería, pasando por el Puerto de Motril y la diversificación de las áreas logísticas que ahora se encuentra concentradas sobre todo en el puerto, en distintas áreas específicas y diferenciadas.



e3 Recuperar y potenciar sistemas naturales y agrícolas

producción, distribución, innovación, reforestación, acequias, ramblas, caminos ...

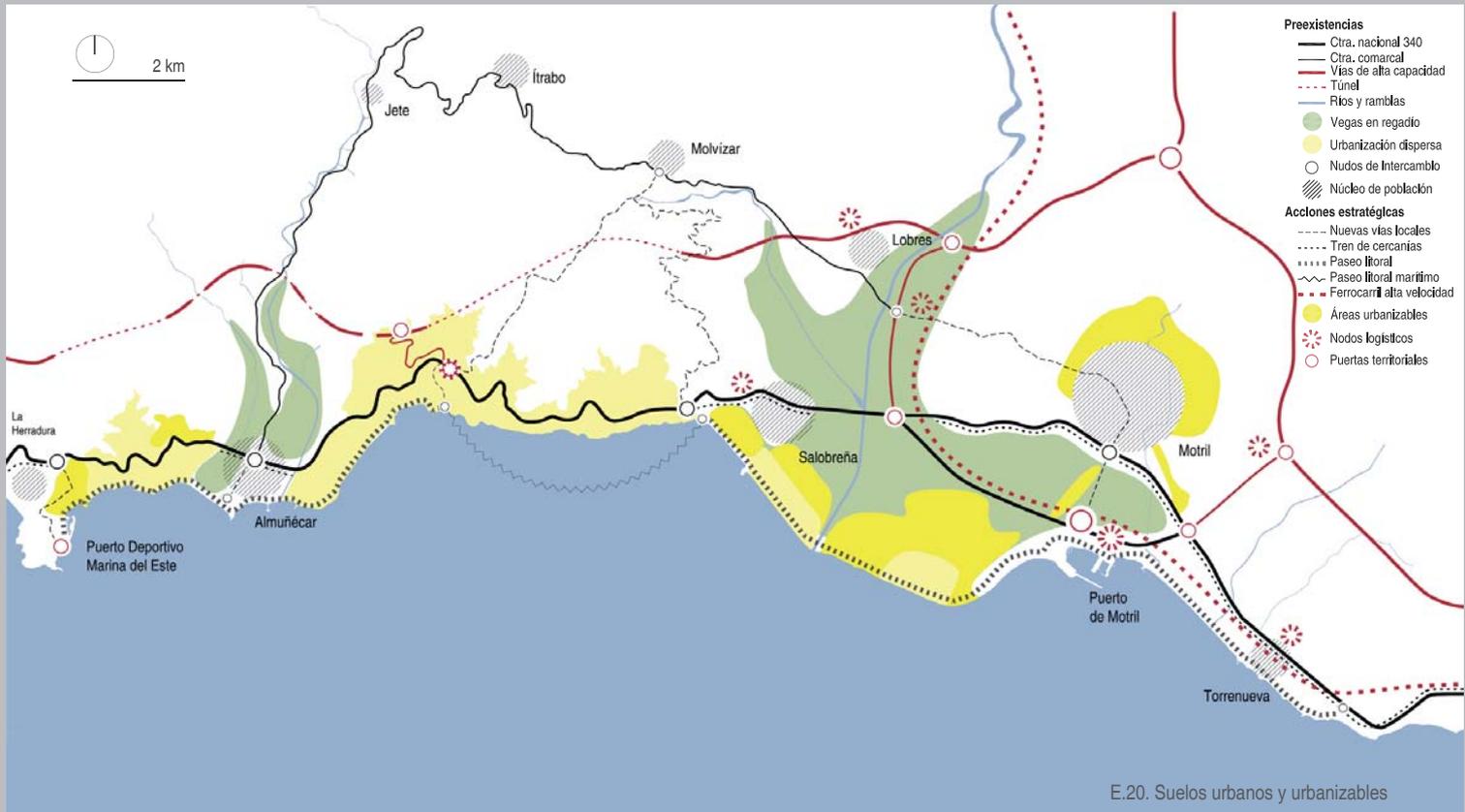
Haciendo hincapié en las vegas del Río Guadalfeo y Verde, en Salobreña y Almuñécar, dándole valor a sus deltas y sobre todo a los cultivos y agricultura tradicionales del lugar, al cultivo y agricultura subtropical.



e4 Reordenar suelos urbanos y urbanizables

densificar, esponjar, liberar, reurbanizar, rehabilitar ...

Replantarse en el momento en el que estamos la calidad de suelo y los lugares frágiles, su necesidad o su incapacidad para desarrollarse.



E.20. Suelos urbanos y urbanizables

e5 Transformar el modelo turístico

potenciar el interior, recuperar acantilados y playas ...

Pensando en la primera línea de playa y además en una “tercera línea”, en los núcleos más pequeños de Jete, Movízar, Ítrabo y Lobres, potenciando los centros históricos y los propios cascos existentes.



artículos de los profesores

F.1. Imagen de la antigua azucarera del Rosario. 1960





la ordenación y el proyecto de los espacios litorales

José Luis Gómez Ordóñez

El Mediterráneo, a diferencia de otros mares que se nos presentan como una constelación de lugares bien diferenciados, aparece como un mar que homogeneiza sus costas y se apropia de sus singularidades convirtiéndolas en atributos más genéricos.

Dedicar un curso del máster de urbanismo a la elaboración de estrategias proyectuales para la ordenación del litoral puede tener sentido por el protagonismo creciente que tienen las franjas litorales en la vida de los hombres en el planeta. Y, también, hay que decir que no sólo de los hombres.

Entre los espacios litorales europeos, el Mediterráneo, a diferencia de otros mares que se nos presentan como una constelación de lugares bien diferenciados (1), aparece como un mar que homogeneiza sus costas y se apropia de sus singularidades convirtiéndolas en atributos más genéricos. Interesa pues, especialmente resaltar también en ese litoral la fuerza de su diversidad, el carácter específico de sus lugares, para enseguida, establecer algunos criterios de buen orden, de buenas prácticas, en la incesante transformación de territorios tan solicitados.

Lugares mediterráneos

Efectivamente, la percepción inmediata de este mar es la de su unidad, de tan batidas que han sido sus costas por fenicios, griegos y romanos. Uno de los nombres griegos del mar es *Póntos* (2) que significa el mar como camino, como extensión; otro, *Pèlagos*, se aplica al mar como escenario, y el más pro-

pio, el de *Mediterráneo*, expresa la cualidad de bañar la tierra adyacente. También Braudel (3) subraya esa condición del Mediterráneo significando “los caminos del mar y de la tierra, unidos entre sí;... caminos y más caminos, es decir, todo un sistema de circulación...; el Mediterráneo es un espacio-movimiento”.

Pero hay otro nombre griego del mar que es *Kólpos*, que significa seno o amparo, que denomina la parte del mar que abraza la costa; ya es una cercanía próxima a la del abrigo portuario que se abraza con el camino en la ciudad. De nuevo Braudel, “...caminos significa ciudades, las modestas, las medianas y las más grandes, dándose la mano”. Ciudades que se rodean de sus “ruedas” de regadío y que constituyen el contrapunto denso a los vacíos del *ager* (los campos cultivados de trigo y vid) y el *saltus* (bosques y matorrales). En el Mediterráneo, señala M. Aymard (4), “las ciudades no nacen del campo sino el campo de las ciudades a las que apenas alcanza a alimentar”. Estos autores refieren así, un Mediterráneo donde hay muchos “campanarios y alminares” y muchos mares menores dentro del Mar Grande “como si todos quisieran tener su propio mar delante de su costa”.

Los colonizadores antiguos sabían mucho de la búsqueda y el encuentro de lugares apropiados para establecerse, de la ensenada protegida, el lugar salubre, seguro y bien dotado de recursos. La dificultad de establecer conexiones con el interior por las cadenas montañosas cercanas a la costa ha ido pareja a la diseminación costera, al uso intensivo de las laderas orientadas al mar. Y de las llanuras y los deltas que “cuando (la llanura) es de buen tamaño es porque ha sido durante mucho tiempo el dominio de las aguas divagantes; ha sido necesario arrebatársela a las marismas hostiles, protegerla de los ríos devastadores y acrecidos por el invierno despiadado, exorcizar de malaria. Conquistar las llanuras, para la agricultura, significó primero, vencer el agua malsana; después, traer de nuevo el agua, ahora vivificadora, para los riegos necesarios”; para construir los oasis, la concha de oro de Palermo, la huerta de Valencia, los cultivos tropicales del litoral granadino,...

Estas acciones del hombre, hoy serían con toda razón calificadas como devastadoras del capital natural; pero tenemos ahora tanta o mayor necesidad que nuestros antepasados de hacer trabajos muy delicados para ajustar economía y territorio, para salvar al territorio de nuevas devastaciones pero también para irrigarlo con nuevos flujos vivificantes. Nos encontramos así con las otras dos dimensiones que añadir a la de la linealidad litoral y costera, que son las que le otorgan un carácter específico y diferente a cada tramo; la dimensión perpendicular a la costa registra el encaje del territorio en valles que, en muy pocos kilómetros, nos conducen del amplio

y plano delta al torrente encajonado en profundos surcos; no muestra los diferentes gradientes que el terreno adopta desde la playa o el acantilado hasta la divisoria de cuenca. Si la coordenada litoral longitudinal nos remite a la “deslocalización”, a lo genérico, a la autopista que homogeneiza, a la serie de puertos deportivos y paseos marítimos que, tantas veces, sólo encuentran las diferencias en banales detalles de diseño de pavimentos o farolas, la sección del valle nos lleva a las reflexiones de P. Geddes, al gradiente de alturas, a las funciones de las diferentes cornisas. Bien, quizás demasiada palabra para llegar a establecer que cada lugar costero tiene una X, una Y y una Z. pero, no es poco atender a esta identidad localizadora tan precisa cuando, tanto de la defensa como del ataque a los territorios litorales, podría decirse que han perdido el sitio convirtiéndose, de manera creciente, en oposiciones retóricas entre campo y playa, entre ciudadanos y turistas, entre urbanización y preservación... sin buscar fórmulas innovadoras y de razonable compromiso, en el marco de los desafíos que nos impone nuestra época.

Estrategias para el territorio litoral granadino

Los trabajos de planificación espacial cada vez exigen en mayor medida enfoques supramunicipales y así es reconocido por la propia administración andaluza que viene realizando planes metropolitanos y subregionales en las capitales importantes y en los territorios litorales, es decir, en las áreas más dinámicas del territorio andaluz.

Se ha de reconocer, no obstante, que los planes que se redactan para estas áreas carecen de eficacia e interés por limitarse a ámbitos residuales de decisión, aquellos no sometidos a vínculos consistentes por los planes sectoriales o por los de los diferentes recintos municipales integrantes de aquellas áreas.

Sin embargo pocos municipios pueden sustraerse al hecho de que muchas de las decisiones que, verdaderamente, afectan a su territorio sean algunas iniciativas importantes que se localizan en municipios vecinos.

Y, por ello, cada vez se exige más un acuerdo en torno a una serie de decisiones estratégicas importantes (por ejemplo, la implantación de centros comerciales, el trazado y la localización de la traza y los accesos de una autopista, redes de transporte público, inversiones de umbral en los servicios urbanos, grandes equipamientos de centralidad, políticas de revalorización patrimonial de bienes naturales y culturales), de las que puede beneficiarse un territorio globalmente con independencia de que la localización se dé en uno y otro municipio.

Los nuevos planes territoriales que se están ensayando en otras regiones y países arrancan más desde abajo, en vez de descender de los niveles más altos de la administración, insisten más en los objetivos y menos en la calificación de suelo, más en el diseño proactivo de los proyectos y de las acciones que en los mecanismos pasivos de su tutela y control.

En el área litoral oriental de Andalucía cabría hablar de:

01. Difusión de la nueva accesibilidad otorgada por la autopista de inmediata presencia según acciones de construcción de nuevas

carreteras y caminos que soportarán nuevos desarrollos urbanos pero también promoverán la preservación de nuevas áreas de interés paisajístico. Los nuevos caminos-accesos locales, vías panorámicas, vías de servicio a la agricultura y la industria, de acceso al litoral... extenderán hacia el territorio interior la actual concentración de la accesibilidad en la franja litoral, haciendo posible la puesta en valor de lugares hoy marginados.

02. Acciones de potenciación de un turismo atraído por los valores identitarios del medio local; de control de la segunda residencia y de las acciones de equipamientos hoteleros, de ocio y temáticos para moderar su intensivo acompañamiento residencial y concertarlas con una adecuada valoración paisajística y del patrimonio cultural.

03. Políticas agrarias de potenciación del paisaje, de cultivos menos contaminantes del orden a la preservación de la calidad del agua y de un mayor uso, en la comercialización de sus productos, de los transportes marítimo y ferroviario, también, de fomento del empleo y de asentamientos de trabajadores agrícolas en núcleos urbanos bien equipados; de potenciación de los cultivos de mayor valor paisajístico e identitario.

04. Estrategias de ubicación adecuada de usos de náutica deportiva, de acuicultura, de baños y de edificación en fachada litoral. También de preservación de zonas litorales abiertas.

Este conjunto de acciones y estrategias supone la transversalización de iniciativas sectoriales (de carreteras, de zonificación del suelo, de políticas económicas en torno a sectores como el turismo y la industria) que pasan a discutirse en plataformas de confluencia horizontal en busca de criterios de coherencia. Las intervenciones sectoriales

pasan, de esta manera, filtros que las liberan de sus elementos autista, que las enredan con grupos sociales representando intereses diversos y conflictivos, haciendo emerger sus atributos locales, su capacidad de reforzar signos de identidad del territorio.

El proyecto de los lugares

Nuestro curso, que toma como tema el litoral granadino está orientado a darle forma y sitio detallado a algunas de las acciones antes anunciadas. Cabe registrar algunos de sus principios teóricos:

- La idea relacional entre la costa y el interior próximo propondrá caminos perpendiculares al litoral, con intervalos dictados por la geografía, soportes de una puesta en valor de recursos humanos, sociales y físicos no limitados al frente de mar; con una buena articulación transversal, bien trazada junto a –pero no sobre- los fondos de los valles, se organiza una difusión de la accesibilidad menos fiada en el sistema viario jerarquizado y global –a lo Buchanan en New Hampshire- y más en la complejidad que adquieren los corredores enhebrando y soportando mezclas de usos, paisajes diferentes, cambios visuales.
- La idea “itinerario” expresa una secuencia articulada de elementos, de equipamientos, miradores..., muchas veces con finales en lugares característicos –por ejemplo entre dos núcleos urbanos próximos-; también puede proponerse como un apoyo descongestionador de la línea costera o como un refuerzo local de una vía arterial paralela; en el trabajo sobre esta idea, constituyen variables a controlar los intervalos, el ritmo, los usos, la alternancia, la repetición y/o la diversidad de episodios siendo enlazados..., ¿cuál es

la distancia apropiada a la costa de una vía de soporte y apoyo de la urbanización del litoral, distribuyendo el acceso y atrayendo la movilidad local?... ¿Y la de un itinerario-paseo para salir de la autopista y viajar más lentamente, disfrutando del paisaje?; y, ¿cuál su cota?, ¿sobre qué curva de nivel colocamos la cinta de la traza?

- La idea de la dispersión o la compacidad razonables estimula la búsqueda de nuevos modelos, tanto del espacio vacío, ajeno o anejo a la urbanización, como del suelo ocupado, que sustituyan a los que, desde una propuesta lineal, tanto longitudinal como transversal, no atiendan bien a los conceptos de filtro, de impermeabilidad, de porosidad... que desde la nueva ecología del paisaje se están proponiendo (5), las ideas de continuidad o discontinuidad se ligaban hasta ahora a la compacidad y a la dispersión, pero piénsese que cabe analizar compacidades discontinuas y porosas como también cabe hablar de discontinuidades impermeables.

- La adecuada ocupación del litoral evoca la necesidad de alejarse (en lugares que no son núcleos urbanos) del borde del agua dejando una franja variable –porque variables son los paisajes que atravesamos y su relación con el interior- para que el vacío, las dunas o las rocas, la agricultura, constituyan un filtro natural y permitan un uso tranquilo y silenciosos de la playa, con exclusión absoluta del automóvil. Pero también exige un ritmo de llenos y vacíos alternantes, tanto a escala grande como a escala pequeña, para que la relación entre el agua y la tierra no se rompa nunca. Recuérdese, a este respecto esas anchuras mínimas y máximas para el vacío y

el lleno, respectivamente, que propone Ch. Alexander (6).

- No se debería desatender la conveniencia de que, en algunos lugares de la costa, surjan nuevos núcleos urbanos- en lugar de urbanizaciones con dotaciones, con sus mecanismo de expansión y de atribución de usos diverso, de tipologías edificatorias también diferentes...; sabemos que los Sea-side del “nuevo urbanismo” americano, ese revival de la ciudad jardín a lo Disney, plantean no pocos problemas pero también indagan acerca de buenas cualidades de las que nuestras urbanizaciones están absolutamente carentes. Y en nuestro litoral, en algunos lugares, cabrían nuevas ciudades como respuesta densa y concentrada alternativa a la ocupación difusa. No teniendo que estar limitadas a la franja litoral porque, en algunos casos, el asentamiento interior, a pocos kilómetros de la costa de estas nuevas “colonias”, permitiría políticas de preservación radical de la urbanización en el territorio litoral, que podría adquirir así la condición de parque natural o agrícola. También atenderíamos así a espacios de habitabilidad menos especializados en el turismo de playa, más atentos al disfrute del espacio comarcal, a la acogida de inmigrantes que vigoricen nuestra demografía y colaboren en el mantenimiento de nuestra agricultura falta de hombres.
- Finalmente, ideas para la ingeniería de los servicios: frente al mar como vertedero, el principio de reciclaje de agua usada, la infiltración y la detención de las aguas de lluvia para disminuir la erosión y alimentar el freático, con pequeños azudes aguas arriba y políticas hidroforestales, la preocupación por la calidad del agua, tanto en los cauces perpendiculares a la costa como de las aguas

subálveas; cambiar la práctica de las encauzamiento por la arborescencias y fomento de las vegetaciones de ribera, ...; todas estas prácticas de beneficiarían de una consideración del territorio como cuenca hidrográfica de la que la fachada litoral no es más que la expresión en territorio abierto de un trabajo hecho en el interior, del cuidado con el que los hombres habitan el conjunto del territorio. La cuenca hidrográfica resulta ser no sólo el marco de la gestión ajustada del agua como recurso escaso sino el abrazo del agua y la tierra, la mesa de negociación de los conflictos de intereses ente sectores productivos, el ámbito social complejo de ajuste de las políticas sectoriales en torno a una idea global: la que una comunidad es capaz de proponerse como imagen de sí misma, la que desea como expresión de su identidad.

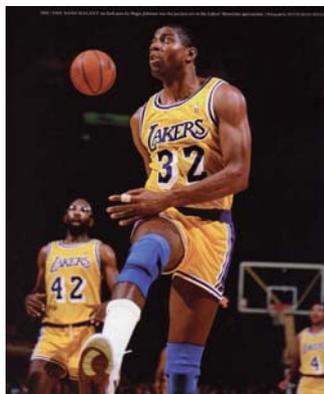
- Se verán reconocidas, en efecto, en algunos de los proyectos realizados en el curso que se muestran en este libro, las relaciones litoral-interior, perpendiculares a la costa, siguiendo los arroyos y los valles, cortos y pendientes, que establecen complementariedades, itinerarios, asentamientos no costeros de actividades, tratando de afrontar esa dualidad litoral-interior que construye, en el mejor de los casos, espléndidos balcones al mar a la vez que acelera el deterioro y la marginación de suelos muy cercanos pero que no están en la primera línea costera. En el litoral mediterráneo esos niveles medios y altos pueden ser lugares de vigorización demográfica por asentamiento de inmigrantes, y de permanencia de paisajes agrícolas en declive.

- (1). Jan de Graaf, D`Laine Camp, J. Busquets. *Europe Coast Wise*, 010 publishers, Rotterdam, 1997.
- (2). P. Matvejevic. *Breviario Mediterráneo*, Anagrama 1987.
- (3). E. Braudel. *El Mediterráneo*, E.C.E., 1989.
- (4). Cap. de Aymard en el libro citado de Braudel.
- (5). R.T.T. Forman. *Land mosaics: the ecology of landscapes and regions*, Cambridge University Press, 2001. También su seminal predecesor de I. Mc. Harg, *Proyectar con la naturaleza*, ed. G.Gili, 2000.
- (6). Ch. Alexander at alt. *A Pattern language, towns, buildings, construction*. Oxford University Press, 1977.

el apoyo a lo secundario

Juan Luis Rivas Navarro

[Génesis y objetivo territorial de un proyecto sobre las carreteras interiores de la Costa Tropical de poniente]



F.2



F.3

Era de madrugada y ya me quedaba desde niño delante del televisor para verle a él y otros muchos duendes del balón. En Estados Unidos le llaman el 'no look pass' y hablamos de esa capacidad de Magic Johnson para añadir al juego eficiente la magia de la sorpresa. En la NBA lo describen como el padre del Showtime, pero más allá de ello, lo que producía el jugador de los Lakers era una doble jugada al mismo tiempo. El hecho de desviar la atención con la mirada y con el cuerpo, haciendo pensar que su dirección y su intención apuntaban hacia un pase o una jugada que se desarrollaría por una parte de la cancha y, sin embargo, producir un movimiento inesperado no acorde con su gesto corporal.

Este desviar la atención, que en baloncesto era para Magic como atacar con dos hombres a la vez, descolocaba las defensas y daba, en términos baloncestísticos, muchas más garantías de asistencia. No era sólo un pase, era un muy buen pase que ponía en clara ventaja al atacante frente a la defensa contraria.

También en otras "artes" puede verse esta facultad del gesto menor que acompaña al grande. Es una suerte de despiste que permite liberar de tensiones al autor para ejecutar determinadas obras sin la presión de la crítica, y que sirve, a través de experimentos parciales menos com-

prometidos, para nutrir a "la gran obra". Así aprendemos de la serie bergmaniana de Woody Allen, y de sus encantadoras películas "Interiores" o "Sombra en la niebla", frente a las grandes "Manhattan" o "Annie Hall".

En la arquitectura las primeras casas de Le Corbusier, su serie de proyectos urbanos en ciudades menores (Marsella, Argel, Ginebra...), el pequeño Kunsthal en Rotterdam de Koolhaas, frente sus enormes proyectos de este nuevo siglo, etc.

En la música está muy consolidado también el concepto de obra menor, y también el hecho de que el estudio de las peculiaridades, de los aciertos parciales, en las "grandes obras menores" de los mejores compositores de la historia nos permite aprender si cabe mucho más de su modo de componer, de su idea de la música, de su relación con el mundo. Pensemos así en la Pasión según San Juan de Bach, frente a la de San Mateo o al Oratorio de Navidad, en los visionarios cuartetos de cuerda de Beethoven frente a sus grandes sinfonías o sonatas, en los preludios para piano de Gershwin frente a sus grandes musicales, etc.

Es de este tipo de mecanismos de los que habla el texto que sigue a continuación. En términos urbanísticos podemos considerarlo como

F.2. Magic Johnson, Point Guard (Base). Jugó en la NBA entre 1979-1996.

Fuente:<http://www.basketballlists.com/2014/02/top-500-all-time-players-2013-edition.html>

F.3. Shadows and Fog, W. Allen (1991).

Fuente:<http://asesioncontinua.blogspot.com.es/2013/06/sombras-y-niebla.html>

un refuerzo de ciertas estructuras urbanas secundarias, convertidas en fundamento o base para el desarrollo de los objetivos a priori relevantes de las propuestas. De esta manera nos han hablado ejemplares proyectos de las últimas décadas del siglo XX, que han servido para la construcción de nuestro modo de entender el proyecto urbano: el tratamiento y atención que Josep Parcerisa hizo de las traseras de los Talleres Renfe, en el barrio de Las Delicias de Valladolid, para su propuesta ganadora del concurso sobre los terrenos del ferrocarril; la creación, sobre el terreno agrícola adyacente a la gran carretera, de una estructura secundaria en sí misma que funda un nuevo territorio a través de una ‘calle en el campo’ de Roberto Collová en la periferia de Palermo; así también, la secuencia que liga la Kurfurstendamm con la Alexanderplatz, como un eje alternativo que ligaba los dos berlines en relación con el eje principal de la Unter den Linden y su prolongación hacia el Tiegarten, del maestro Manuel de Solá-Morales, etc.

El apoyo a lo secundario (1)

En el trabajo del urbanista, a la hora de pensar y proyectar territorios, es habitual ir construyendo ciertas ideas generales sobre sus elementos. Algunas de estas teorías están fundamentadas en proyectos o artículos de la disciplina que se experimentan y corroboran en algún otro lugar. Otras vienen asentándose en la continuada tarea docente, ideas que surgen tras una clase propia o una conferencia ajena, siempre en comparación con aquellos elementos con los que nos encontramos a diario por las calles de nuestras ciudades.

Una de estas ideas que van y vienen, reforzándose paulatinamente, es aquella que se-

ñala genéricamente al elemento urbano secundario como algo de radical importancia. Veamos dos momentos distintos de conformación de esta idea.

La condición de lo secundario se me presentó por primera vez en un curso sobre ordenación del territorio que se produjo en Guipúzcoa en el año 2000, la materia de estudio del taller era el valle del río Oria. (2)

En aquella ocasión, los integrantes del taller comprendimos que las estructuras urbanas lineales, como es el caso de un valle, acumulan en su punto central la mayor parte de los intereses urbanos y, como consecuencia de ello, construyen en este lugar todas las infraestructuras de movilidad y también las estructuras mayores y más estáticas. La concentración de lo urbano da lugar a problemas de exceso de peso de esta línea respecto a otros puntos geográficos, y por tanto, la pérdida de su capacidad como soporte de la estructura urbana del conjunto del territorio del valle.

En el tiempo dedicado a las iniciativas o los proyectos en el taller tomó forma como elemento de articulación general del valle, y específicamente de sus diferentes núcleos, la carretera secundaria, que permitía compensar las “energías urbanas” que liberaban tensión desde el centro del valle, y aportaba al mismo tiempo intensidad a las laderas. Empezábamos a comprender la potencia de los elementos secundarios en las estrategias del proyecto urbano y del territorio.

En una segunda ocasión, se presentó esta idea en un paseo por Granada tras la observación de un fenómeno por otro lado muy obvio. Durante la Semana Santa, las ciuda-

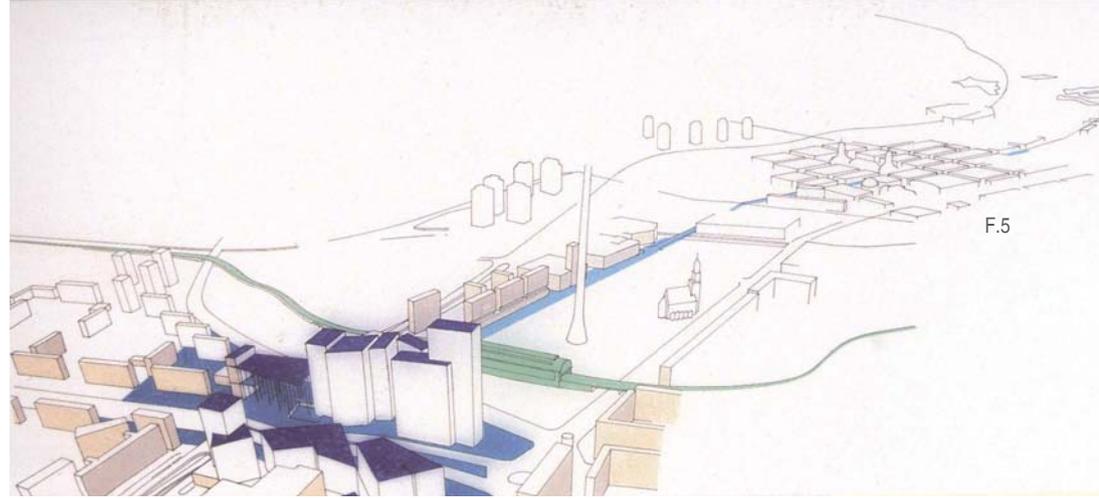
(1) Pertenece al Capítulo 2 (Conflictos generadores. Estructura general de la Calle Ciudad) de la Tesis “*La travesía más transparente: la visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad*”, de Rivas Navarro, Juan L. y dirigida por José Luis Gómez Ordóñez. Leída en Granada el 20 de noviembre de 2009, dentro del apartado Análisis gráfico de la estructura de la calle ciudad.

(2) Taller Internacional de Urbanismo “*Transformación del espacio habitado. Paisajes del fundamento social*”. Dirigido por Ángel Martín Ramos (UPC) y celebrado en Arteleku, Donostia, durante los meses de agosto y septiembre del año 2000. Financiado por la Diputación Foral de Guipuzcoa. Profesorado: Mario Gandelsonas, Bernardo Secchi, Nuno Portas, Edward Soja



F.4

F.4. Kunsthall Rotterdam by OMA (1992)
 Fuente: <http://www.metalocus.es/content/es/blog/oma-actualiza-el-kunsthall-apertura-1-de-febrero>
 F.5. Propuesta concurso Berlín Morgen, Manuel de Solá Morales (1990)
 Fuente: "Geometría 14", "Manuel Solà, Proyectos Urbanos 1986-1991", 1992.



des andaluzas son representadas según un plano de itinerarios que selecciona alguna de sus calles en una suerte de mapa topológico del rito. Por algunas de estas calles el paso de las cofradías es obligado, y así transitan por ellas una tras otra las distintas procesiones acompañadas por una multitud de personas en los bordes de la calzada. Estas calles principales, en su paso por los centros fundacionales, permiten el recorrido por los espacios y los edificios emblemáticos de la ciudad: Ayuntamiento, Catedral, iglesias y plazas centrales, etc.

Lo interesante de este sistema, que se produce únicamente unos pocos días al año, no aparece en los mapas turísticos que representan con líneas de diferente color -como los planos de metro- los distintos itinerarios según días. Este fenómeno digno de observación era la creación en este periodo de toda una red de calles secundarias que acompañan a las primeras -enfáticas y saturadas de actividad-, con una función absolutamente necesaria y complementaria. En las calles principales las personas se agolpan en sus aceras o márgenes, pegadas unas a otras y esperando estáticas el paso de la procesión de turno, lo que las convierte durante bastantes

momentos en impracticables para cualquier otro uso. Las secundarias, en cambio, serie de calles traseras, paralelas, atajos urbanos, etc., calles que en otra situación no serían en absoluto practicadas por nadie, usualmente desiertas...se convierten en los grandes ejes de la movilidad peatonal.

Este desplazamiento es comparable al que se produce con un desvío momentáneo del agua de un río que, acostumbrada a pasar por el cauce natural y estando este bloqueado, ha de moverse por lugares insospechados para continuar. En los momentos apasionantes de la noche de la Semana Santa andaluza, cuando estas calles son poco iluminadas, precisamente para no romper la hegemonía de la calle principal, estos conductos improvisados transportan a la gente que acorta camino entre puntos de articulación de la trama. Es entonces cuando se percibe, por ejemplo, el paralelismo de las calles secundarias y las primarias, la coincidencia en tamaño, dirección, el número de transversales que las conectan, los puntos similares de articulación o enlace que son su principio y su fin, etc. Estos ejes secundarios que se ven fortalecidos al dificultar las posibilidades de acceso por las calles principales se encienden

como en un mapa de calor y no hacen sino anunciar su predisposición para establecer puentes entre las calles mayores y la trama más o menos homogénea.

Estos dos momentos, más otro sinfín de situaciones en las que esta idea vuelve de nuevo a hacerse fuerte, enseñan particularmente como para un trabajo como el nuestro, el del urbanismo de los espacios y las arquitecturas, es necesario insistir en la necesidad de diversificar las opciones de la estructura urbana. Esto significa que, respecto a la movilidad, es posible crear ejes de diferente grado que se sumen al conjunto pero aporten singularidad. De la misma manera, respecto a la residencia, el aumento de la oferta tipológica es una oportunidad para mejorar las condiciones de habitabilidad de las áreas tensionadas por la especulación inmobiliaria, así como el aumento de los puntos del plano interesantes, o creación-invencción de lugares de oportunidad que amplían el espacio para la recepción de estructuras urbanas deseables.

Este mecanismo de diferencia y jerarquía, en definitiva un instrumento de creación de más y mejor “orden urbano”, supone un aumento de los grados de secundariedad de los objetos de la ciudad o del territorio, para a su vez fortalecer la primacía de unas estructuras urbanas frente a otras, en la creencia de que la centralidad, la vitalidad o la bondad de un sistema urbano radica en una complejidad abierta pero ordenada, en la mezcla libre pero no aleatoria de las cosas.

No son pocos los casos en los que el proyecto urbano ha puesto su atención en estos ejes secundarios, con el objetivo de liberar al primario de la excesiva carga de intereses

a la que le sometía su unicidad. El hecho de conseguir secundariedades permitía aumentar las posibilidades del sistema en general consiguiendo el aumento de la oferta, de la diversidad, extendiendo así la centralidad del eje primario transversalmente, convirtiendo a la banda intermedia en una “banda central”, ancha y generosa en términos de oferta espacial urbana, en lugar de la estrechez de la línea central anterior y exclusiva. (3)

En el trabajo sobre estas ciudades que se presenta a continuación, (4) analizando las formas de la ciudad central respecto a la territorial, descubriendo los lugares de intensidad o aquellos con potencialidad espacial para ello, se plantean como premisas cuestiones como ¿existe en estas ciudades un proyecto posible para complementar ciertas estructuras obsoletas, disfuncionales o débiles?, ¿qué elementos urbanos han de añadirse a aquellos que son considerados de mayor potencia?, ¿qué tipo de paralelismos funcionales y formales -qué posiciones y relaciones han de establecerse- para convertirlos en secundarios de los primeros?

(3)

En la música, el efecto positivo del acompañamiento es un recurso usado permanentemente, un mecanismo proyectual que genera un pequeño orden interno, una jerarquía que no hace sino fortalecer a los dos elementos al mismo tiempo, tanto en su dimensión local como general, local porque logra la diferencia y general porque consigue la complementariedad.

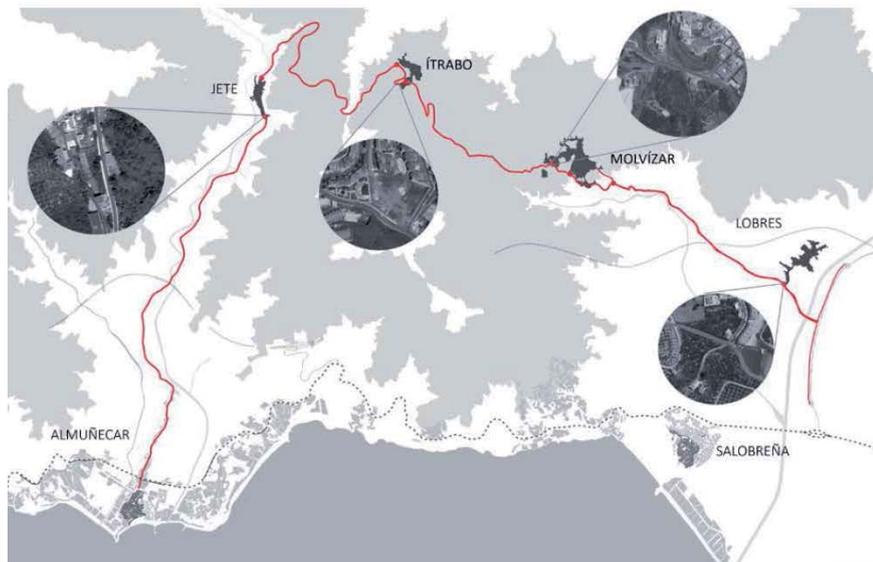
(4)

Se está refiriendo a la parte de la tesis que entra en cada una de las monografías, por este orden: Córdoba, Málaga y Granada.

F.6. Jete, vista desde el sur

Fuente:<http://es.trekearth.com/gallery/Europe/Spain/Andalucia/Granada/Jete/photo303034.htm>

F.7. Regeneración de los bordes urbanos. Proyecto de la calle de arriba Rivas, J.L.; Huertas, M.; Curiel, C.; Vázquez J.J.



F.7



F.6

(5)
En relación al proyecto denominado “La calle de arriba” de Juan Luis Rivas, Miguel Huertas, Carolina Curiel y José Javier Vázquez, descrito como tercera de las acciones de la presenta monografía.

Epílogo y paroxismo

Continuando con estas relaciones entre elementos, si se formula la necesidad de apoyar estos sistemas secundarios en nuestras ciudades y territorios para aumentar la alternancia y la complementariedad, fortaleciéndolos, articulándolos mejor, dotándolos de espacio, forma y contenido... una hipótesis simétrica podría llegar a ser hoy en día la siguiente: ¿Podemos rehabilitar estructuras urbanas deficitarias o débiles, convirtiéndolas en secundarias de otras nuevas más potentes que proyectamos aumentando así el rango del conjunto? Sería como crear un grupo superior que haga de lo existente una parte incompleta de lo que algún día se pudo haber creado. Para ello tendríamos que apoyarnos en los invariantes de aquella estructura urbana con la que nos encontramos, para ser incluida en una estructura mayor pero idéntica, esto es, guardar las mismas relaciones con las formas básicas de la ciudad y el territorio que la primera.

La tercera línea (5)

Una estructura de orden superior al existente en la Costa Tropical, contemplaría ensanchar las bondades de la siempre exitosa primera línea de playa. Introducir a los pueblos de los valles inmediatamente interiores a la costa en el sistema territorial que comparte los patrones de paisaje, turísticos, económicos y funcionales del conjunto litoral, es a la vez reivindicar sus posiciones únicas entre el mar y la montaña. Tanto Molvizar, como Ítrabo o Jete, son rehenes del éxito desmedido del modelo del paseo de mar. Pero todos ellos son núcleos demandados por un tipo de turismo interior, aunque presente, que se permite el lujo de separarse de la bulliosa carretera litoral y abre al conocimiento y al disfrute de la calma de los valles traseros.

La potencia de la secundariedad estriba en esta ocasión en la sintonía con sus propias lógicas de crecimiento, la compatibilidad entre la continuidad del eje y la singularidad de cada pueblo o posición del itinerario. También en la ocasión de generar unas puertas territoriales de gran calado en los extremos de esta “calle de arriba”, representados al este por el cruce de esta línea con el cauce del río Guadalfeo, y al oeste por la encuentro entre la carretera GR-SO-14, continuidad de la GR-SO-22, con la llamada carretera de “la cabra” que conectaba tradicionalmente Almuñecar con Salobreña siguiendo el valle del río Verde. Es, en definitiva, el intento de plantear un nuevo orden más diverso que enriquezca el conjunto y ensanche la idea de la condición litoral.

las redes del agua; una herramienta para la planificación territorial en la Costa de Granada

María Isabel Rodríguez Rojas

La variabilidad pluviométrica, típica de las regiones mediterráneas, ha obligado a realizar una planificación hidrológica basada en la gestión de fenómenos extremos; sequías e inundaciones. La existencia de grandes pendientes que generan altas velocidades en la escorrentía, no ha permitido el 'almacenamiento natural de agua' y por tanto la utilización de los recursos hídricos no regulados, por lo que la gestión del agua se ha convertido en una tarea más compleja (Juanicó et al, 2005).

Así, la escasez hídrica por un lado, unida a la escasa regulación natural del agua por otro, han ocasionado la necesidad de crear infraestructuras hidráulicas, que permitan almacenar, retener y controlar el agua, aumentando la disponibilidad del recurso y permitiendo el desarrollo del territorio (López Martos, 2000). Este aumento de recursos disponibles, al contrario de lo cabría pensar, no ha supuesto una disminución de la escasez hídrica sino todo lo contrario, provocando un agotamiento de los recursos existentes y su deterioro ambiental (Frontana González, 2002).

La Costa de Granada, que posee las características típicas de las cuencas mediterráneas (elevadas pendientes, ciclo hidrológico irregular, climatología suave, elevadas demandas y conflictos por el uso del agua,...), se ha desarrollado mediante un modelo de ges-

ción hídrica orientado al desarrollo de las redes del agua, generando un crecimiento no planificado que ha causado numerosos problemas de cantidad y calidad de agua (Avilés et al., 2006). Este crecimiento, unido a la gran desigualdad espacial de los recursos y las demandas, ha favorecido la creación de una importante red hídrica que ha condicionado espacial y temporalmente el desarrollo del territorio.

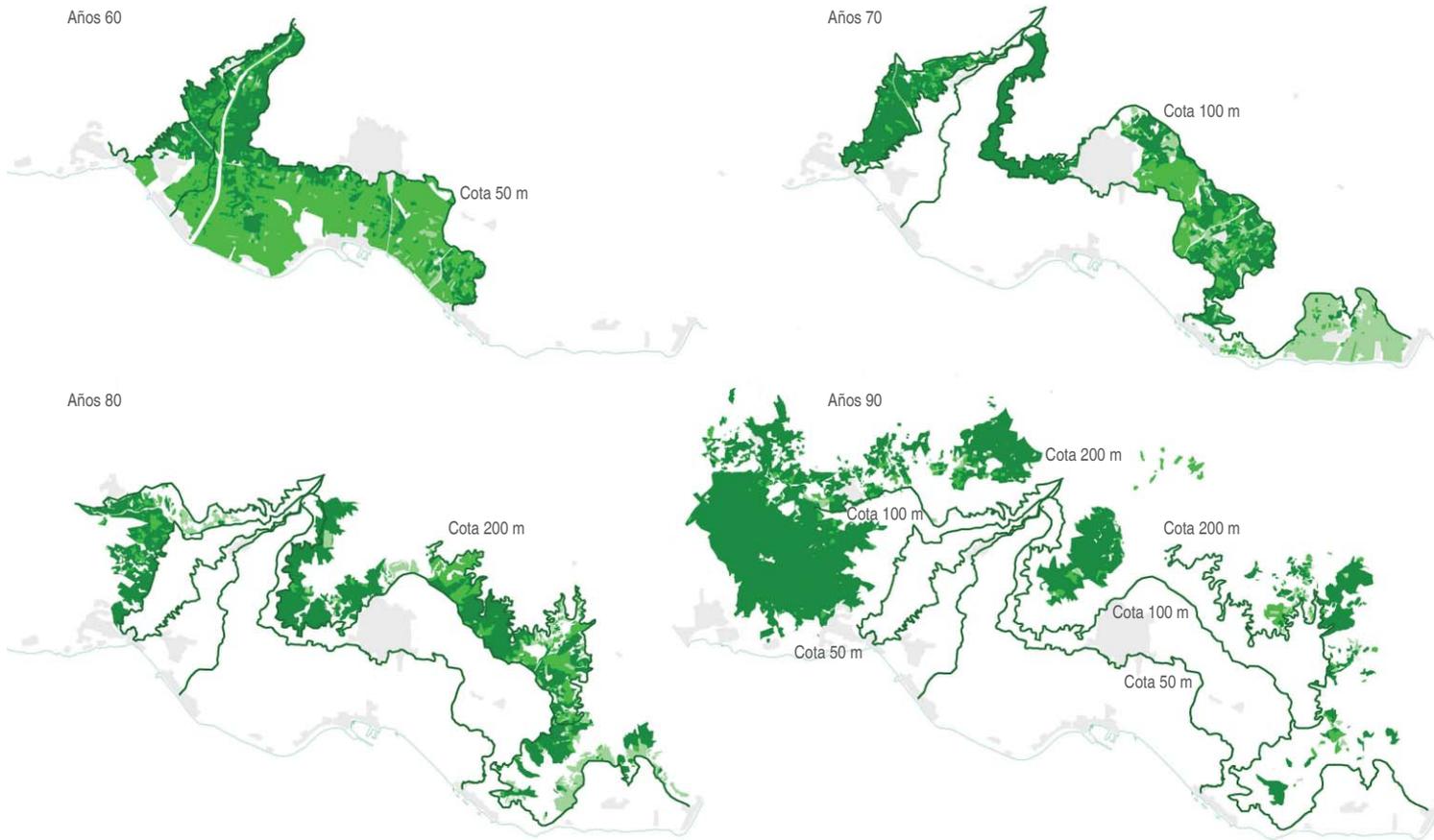
La actividad que se ha visto más influenciada por la creación de nuevas redes ha sido sin duda la agricultura, siendo la disponibilidad de agua el principal factor potenciador y al mismo tiempo limitante de su crecimiento. Este crecimiento no se ha producido de forma lineal, si no que ha tenido un carácter escalonado o de Umbral no continuo, con saltos coincidentes con la creación de las infraestructuras (Malisz, 1972), (Fig. 1 y 2). El primer canal existente, en la cota 50, se construyó en el siglo XVI y dotó de agua a las tierras más fértiles del delta del río (Frontana González, 2002). Durante siglos, la red existente fue suficiente, pues la actividad agrícola creció muy lentamente. Sin embargo, a partir de los años 50 del siglo XX y al amparo de las políticas gubernamentales, el estado desarrolló un Plan de Regadíos con el objeto de aumentar la superficie regada y potenciar así el desarrollo económico de la región (López Martos, 2000). Esto provocó que el espacio disponible en el delta bajo la

cota 50 se convirtiera en insuficiente, por lo que en los años 70 se ejecutó un nuevo canal a la cota 100 que amplió el área regable casi al doble. El rápido desarrollo del regadío en esta década, provocó que en tan sólo diez años fuera necesario construir otro canal a la cota 200 que ampliaba la superficie regable hasta un total de casi 8.000 hectáreas. Esta inversión generó paradójicamente una situación de 'escasez de agua' que se agravó por la importante sequía producida a principios de la década de los 90. Esta situación, que comenzaba a afectar también a los abastecimientos, condujo a la construcción de una gran presa (Rules), que a pesar de haber sido finalizada en 2008 aún hoy no funciona a pleno rendimiento (por la inexistencia de conducciones que transporten el agua a las zonas de consumo), a pesar de que se justificó como la única solución al problema de la demanda, urbana y agrícola, en la zona.

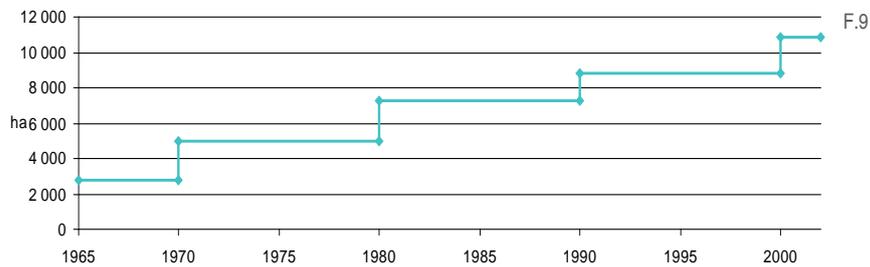
El desarrollo de la agricultura de la zona, se ha visto por tanto condicionado espacial y temporalmente por la creación de una infraestructura hidráulica que ha generado la ocupación casi total de las áreas regables, lo que ha provocado un crecimiento de la agricultura por encima de las previsiones realizadas en los Planes Hidrológicos, empeorando sucesivamente la situación de escasez hídrica y poniendo de manifiesto la necesidad de llevar a cabo una planificación hídrico-territorial, que evite la generación de escenarios insostenibles. Estos desequili-

brios han imprimido una gran fragilidad al sistema hídrico que sustenta al corredor litoral, generando graves conflictos por el uso del agua que ocasionan a su vez importantes incertidumbres.

Así, puede decirse que las redes del agua han jugado un triple papel en el desarrollo de la Costa de Granada; potenciar el crecimiento en las fases iniciales, limitarlo en las fases de agotamiento de dichas redes, y sobre todo, ordenar los usos que se han nutrido de ellas. Es evidente por todo ello que deben establecerse estrategias de coordinación entre la planificación territorial e hidrológica, utilizando las redes del agua como una herramienta para reequilibrar el territorio, y no para potenciar su desequilibrio natural.



F.8



F.9

F.8. Evolución del crecimiento agrícola en la Costa de Granada en su relación con la creación de las redes del agua

Fuente. Rodríguez Rojas, María Isabel. 2008



8 km

F.9. Análisis de umbrales; desarrollo de la agricultura y las redes hidráulicas

Fuente. Rodríguez Rojas, María Isabel. 2008

las infraestructuras en la transformación del litoral

Alejandro L. Grindlay Moreno

Sobre esa franja de anchura variable que resulta del contacto interactivo entre tierra y mar, y que es el litoral, el papel de las infraestructuras de transporte será materializar las relaciones que tendrán lugar sobre ambos medios.

La mayor facilidad que históricamente ha tenido el transporte marítimo respecto al terrestre, ha dado lugar a un espacio mucho más accesible y dinámico que el interior, y en él las infraestructuras posibilitarán el desarrollo de tales relaciones tanto en sentido longitudinal, a lo largo de la costa, como transversal, hacia el interior. De hecho, la enorme fricción que el relieve ha impuesto a los desplazamientos, no vendrá a resolverse en el litoral granadino hasta finales del S. XIX y principios del XX.

En puntos singulares de la costa, como bahías, ensenadas, desembocaduras o estuarios y, en definitiva, sobre playas más o menos abrigadas, se unirán los caminos del mar y de la tierra, y en ellos tendrá lugar el intercambio entre el transporte marítimo y el terrestre; aquellos con mejores condiciones o más favorecidos se transformarán en los puertos modernos, con potentes diques que despliegan sus brazos para crear amplias láminas de aguas abrigadas, y con extensos muelles donde proceder -rápida y cómodamente- a la carga y/o descarga de las mercancías y/o pasajeros.

Su situación costera va a coincidir, en el Mediterráneo andaluz, con las principales aperturas hacia el interior que el agua continental ha franqueado en el duro relieve buscando su desembocadura en el mar. En el caso de Motril, será el valle del río Guadalfeo con sus impresionantes gargantas.

Será pues tradicional el florecimiento conjunto de una importante ciudad ligada a su puerto, como también el emplazamiento propicio del desarrollo industrial en su entorno. Así será en todas las capitales portuarias andaluzas, salvo en el puerto de Motril, distante unos tres kilómetros de su ciudad homónima y con un carácter moderno respecto a sus orígenes. Este hecho, sin embargo, va a evitar sobre el puerto las restricciones que en aquellas impone el crecimiento urbano, contando actualmente con importantes perspectivas de desarrollo en su entorno (Zona de Actividades Logísticas, áreas industriales y de centro de transportes anexos) (Grindlay, 2008).

Los puertos dependerán esencialmente de la potencia de sus accesos y de las conexiones terrestres que los abren al territorio, permitiendo difundir sus áreas de influencia portuarias (o hinterland), incrementando su extensión y penetración, y posibilitando los intercambios comerciales desde y hacia lugares cada vez más distantes del interior. A pesar de que su actividad es muy minoritaria

en nuestros puertos, e inexistente en el de Motril, el ferrocarril es el modo idóneo para el transporte masivo de graneles y mercancía general portuaria, y con mucho menos externalidades ambientales que el transporte por carretera (Gómez y Grindlay, 2000), por lo que es el modo a potenciar en el futuro.

Por otro lado, la habitual llanura litoral ha favorecido históricamente las comunicaciones terrestres paralelas a la costa, salvo en el litoral granadino, con muchos tramos donde las montañas caen directamente sobre el mar. Este duro relieve va a dar lugar a un secular retraso infraestructural que aún padecemos hoy día.

El hecho de que este espacio de contacto entre tierra y mar tenga una configuración predominantemente lineal, agravará el principal efecto negativo local de las vías de comunicación, como es el de “barrera”, incrementándose éste progresivamente hasta maximizarse en función de su proximidad a la línea de costa. De ahí que la red viaria litoral debería tener una estructura en forma de peine, retrasando los viarios paralelos a la costa, y favoreciendo los accesos de tipo puntual, con pequeños aparcamientos, manteniendo los paseos del frente marítimo con carácter peatonal y ciclista.

Las características propias del litoral y su gran accesibilidad provocarán una dinámica socioeconómica excepcional, con gran dinamicidad en sus actividades, como el turismo, la urbanización y agriculturas intensivas, etc. y con una creciente concentración de población, generando casi un continuo urbanizado o altamente urbanizado a lo largo del frente marítimo.

La red viaria, por su carácter de elemento fundamental para el impulso de otras actividades, vendrá pues a dar soporte y permitir la difusión de esta intensa convergencia de usos y actividades que va a tener lugar sobre él.

De hecho, sobre un espacio que había permanecido prácticamente desocupado por inseguro e insalubre hasta principios del siglo XX, comienza a desarrollarse un incipiente turismo costero, con la promoción de los balnearios marinos, terminando con un acelerado proceso de ocupación desde mediados del siglo pasado. La ocupación ha crecido exponencialmente, según las zonas, hasta colmar alrededor del 70 y 80% de la superficie en algunos tramos, y con una gran intensidad a comienzos del S. XXI (Ojeda y Villar, 2006). Un importante porcentaje de la población total (alrededor del 60% en nuestro país y más de un 50% en Europa) se va a asentar en el litoral, con una densidad muy superior a la del resto del territorio, y con un modelo urbanización concentrado y denso sobre la primera línea, y de ocupación extensiva, espontánea y no ordenada -por la segunda residencia y el turismo-, que acaba degradando su mayor valor: el paisaje.

Así pues, la reciprocidad de los fenómenos acceso/urbanización tendrá en el litoral un privilegiado escenario. El gran motor económico de nuestro país, como es el turismo, será también desde sus inicios el impulsor del desarrollo de las infraestructuras viarias, con la primera gran transformación de la red de carreteras que va a irse cubriendo progresivamente de firmes asfálticos gracias al Circuito Nacional de Firmes Especiales de 1926. Este, además de las vías radiales desde la capital nacional, va a promover la gran vía litoral recorriendo el Mediterráneo español,

que posteriormente será la N-340, con su cómodo pavimento carente de polvo y sus curvas peraltadas. La provincia de Granada se beneficiará al contar con dos ejes de este circuito que la recorran en sentido norte-sur y este-oeste por la costa, teniendo a Motril como encrucijada. Esta carretera será objeto de modernizaciones sucesivas y de refuerzo con una autovía litoral paralela (en algunos tramos mero desdoblamiento), la A-7, que en otras áreas requerirá aún más apoyo de otras vías paralelas de alta capacidad, como con la autopista AP-7 en la Costa del Sol occidental.

El retraso en el desarrollo infraestructural del litoral granadino, además de en la carencia de ferrocarril, tiene su exponente en el desfase de casi tres décadas de la A-7 respecto a los primeros tramos de la Costa del Sol. Esta autovía completó el tramo granadino occidental hacia Málaga a finales de junio de 2014 (del que puedo destacar el asombro personal por el ahorro de tiempo experimentado), mientras que se mantiene inacabado el área oriental hacia Almería, que se prevé entre en servicio a finales del siguiente año.

Una vez liberada de los tráficos de paso, la carretera N-340 se irá convirtiendo en calle en los tramos que adquieren atributos urbanos, en esa transición natural de la travesía que muta a calle, con sus arcenes transformados en aceras para atender a una actividad cada vez más intensa y unas densidades cada vez mayores en sus márgenes. Siendo un elemento esencial de la transformación y regeneración urbana del litoral, y objeto de destacados proyectos urbanos como el que posteriormente se presenta.

Por otra parte, la fuerte fluctuación de carácter estacional que experimenta la demanda sobre las infraestructuras y servicios urbanos litorales obliga asimismo a un sobredimensionamiento de los mismos que, a pesar de ello, suelen estar colapsados en el periodo estival. En este sentido, los ferrocarriles como vías de comunicación litoral, además de su carácter más sostenible, tienen mayor capacidad para absorber tales puntas de la demanda.

Destacar asimismo de las vías de transporte su especial incidencia ambiental en el litoral, por la delicadeza del paisaje y por los problemas de contaminación (atmosférica/acústica) en esas áreas particularmente sensibles. Por ello es preciso un cuidadoso tratamiento ambiental de las mismas, y señalar el relevante papel que deben jugar en el futuro los modos de transporte ferroviarios sobre el mismo.

Otra componente de la urbanización turística del litoral vendrá, en una primera etapa, con los puertos deportivos, planteados como complejos náutico-turísticos y como elementos de gran valor añadido para la urbanización. Esta dualidad puerto deportivo-urbanización, una realidad constante en el desarrollo y ocupación de los principales centros turísticos de otros litorales, apenas ha tenido lugar en la costa granadina a la que llegó cuando el modelo se agotaba con las grandes limitaciones impuestas a nuevos desarrollos por la regulación legal andaluza en esta materia (Ley 8/88). Tan solo contará con un número muy limitado de atraque, respecto a la demanda existente, en el puerto deportivo de Marina del Este, el mejor integrado en el perfil de la costa andaluza orien-

tal (Grindlay, 2003), y la pequeña dársena deportiva del puerto de Motril.

Ante la limitación de la continuidad de este modelo de desarrollo, los urbanizadores han encontrado otro elemento de valor añadido, esta vez sin la limitación de su emplazamiento sobre la costa, en el entorno del “green” de los campos de golf, que han proliferado considerablemente en el litoral (Villar, 2008).

La crisis a finales de la primera década del S. XXI ha aparcado diversas iniciativas de campos de golf y marinas deportivas en los municipios costeros granadinos, cuyos planeamientos urbanísticos plasmaban las expectativas de la inercia de unos crecimientos desmesurados.

Finalmente, ese retraso en la llegada de los incrementos de accesibilidad ofrecidos por la A-7, y venidos cuando apenas parece que salimos de la crisis, habrá podido impedir que los desarrollos devastadores del paisaje acaecidos en otras costas vecinas durante el último “boom” constructivo no se hayan producido, y que las expectativas de crecimiento que años atrás modelizábamos con las ganancias de accesibilidad estimadas (Molero et al., 2007), se hayan contenido. De ahí que, de cara al futuro, este territorio pueda experimentar gracias a las mejoras de la accesibilidad una transformación más meditada y ordenada, tal y como se plantea en el presente cuaderno.

espacio abierto: qué funciones, qué instrumentos

Luis Miguel Valenzuela Montes y Rocío Pérez Campaña

El espacio abierto es planteado en este contexto didáctico como una oportunidad para superar tratamientos reduccionistas del paisaje agrario periurbano mediante el pasivo-negativo modelo normativo del espacio libre. Además resulta ser una apertura a referencias, experiencias y buenas prácticas de la literatura internacional extrapolables, por ejemplo, a nuestro contexto científico y espacial de las Vegas. El concepto, su interpretación funcional y la operatividad instrumental, son vectores oportunos para la estimulación didáctico-científica del estudiante-investigador de posgrado.

El concepto de espacio abierto como tal es más frecuente en la tradición anglosajona (open space) siendo más común en España el de espacio libre. El concepto de espacio abierto no aparece como tal en la Ley de Suelo estatal, ni en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, ni en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, en los que las referencias encontradas corresponden al de espacios libres. No obstante, al analizar los contenidos de planes territoriales y urbanísticos, el concepto de espacio abierto aparece estrechamente ligado al de espacio libre, reforzando y enfatizando la propia definición de este último. Por ejemplo, en la memoria de ordenación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada aparece el siguiente texto:

Junto al sistema de asentamientos y al de comunicaciones y transportes, el otro principal sistema estructurante definido en este Plan de Ordenación del Territorio es el de Espacios Libres, una opción de ordenación del medio rural en contacto o en el área de influencia de las ciudades y de las aglomeraciones urbanas que cuenta con gran interés social puesto que es una forma de apropiación vivencial, a través del contacto físico y disfrute de sus manifestaciones naturalísticas y paisajísticas, de los espacios abiertos pervivientes entre las áreas urbanizadas y en su periferia inmediata.

El concepto de espacio abierto hace referencia a un espacio que, no es que esté libre al no estar ocupado por usos urbanos, sino que es abierto y está ocupado por una multiplicidad de usos, elementos, y desempeña funciones específicas. Por su parte, el concepto de espacio libre conlleva una “definición por pasiva” que resulta en un “aire marginal propio de las cosas restantes” (Folch, 2003).

Algunos autores equiparan ambos conceptos, como es el caso de la definición recogida por Folch (2003) en la que el espacio libre, u open space en su traducción al inglés, se define como suelo no dedicado a usos urbanos o paraurbanos, es decir, espacio mayoritariamente exento de construcciones, sea de uso forestal, pastoral, agrícola o plenamente silvestre, con independencia del estatuto ju-

rídico o del régimen de propiedad a que esté sometido.

En cualquier caso, el concepto de espacio abierto no está plenamente consensuado, no siendo un concepto de uso del suelo sencillo en planeamiento urbano. A la ambigüedad del concepto respecto a los espacios que en él se pueden incluir (Lynch, 1965; Erickson, 2006) se suma también la diversidad de objetivos o de propósitos que se le asocian. Es por ello que lo que se encuentra con frecuencia son definiciones que se adaptan a las localizaciones específicas o a investigaciones concretas, (Erickson, 2006). Algunas de esas definiciones hacen referencia a la escasa ocupación, entendiendo el espacio abierto como las tierras intencionalmente dejadas como campos y bosques mientras que las tierras alrededor son edificadas y pavimentadas (Ahern, 1991). En una aproximación aún más sencilla, Ahern define el espacio abierto como “las tierras no desarrolladas, independientemente de su extensión o de la vegetación presente o uso del suelo”. Una definición similar es planteada por Hollis y Fulton (2002) considerando el espacio abierto como las tierras que no están destinadas al desarrollo urbano, sobre todo si esas tierras se encuentran en una región metropolitana. Van der Valk y Van Dijk (2009) entienden que el espacio abierto es un espacio exterior a la ciudad, no necesaria ni específicamente diseñado para el uso público y que se caracteriza por las siguientes características:

-Es accesible, al menos parcialmente.

-Los componentes que lo hacen atractivo al público general son una externalidad del uso existente del suelo más que su principal objetivo.

-Es un componente específico de un determinado paisaje.

-El espacio abierto no es ni rural ni urbano por derecho propio.

-El espacio abierto se presenta en toda una suerte de formas y tamaños.

En cualquier caso, el denominador común al hablar de espacio abierto lo constituye su contribución a la calidad de vida, traducándose en la contribución a la mejora de la calidad del aire, preservación del carácter paisajístico, prevención de avenidas o preservación del patrimonio natural (Ahern, 1991). **Está asociado, en definitiva, a la idea de multifuncionalidad**, es decir, al hecho de que el espacio abierto desempeña **múltiples funciones que se traducen en la existencia de servicios ambientales** (Tabla 1). Reconocer estas funciones y fomentarlas constituye un aspecto crucial en la planificación de los espacios abiertos (Figura 1). Sin embargo, tradicionalmente este tipo de espacios se han considerado simplemente como los denominados suelos no urbanizables, una definición, de nuevo por pasiva y por oposición al suelo urbano. Una clasificación que ha contribuido a incluir los espacios abiertos en unas bolsas de suelo “expectantes”, cuyas funciones particulares en cada caso han sido con frecuencia ignoradas, ocupando un lugar muy marginal en la planificación, mucho más centrada en los suelos urbanos y aquellos pendientes de su incorporación al proceso urbanizador.

Sin embargo, existen opciones metodológicas e instrumentales para la planificación del espacio abierto, algunas de ellas surgidas ya a inicios del siglo XX. En sus inicios, los instru-

FUNCIONES	SERVICIOS
Función económica	
Alimentos Materias primas Recursos genéticos Recursos medicinales Recursos ornamentales	Producción y manufactura de productos derivados, combustibles, energía, fertilizantes. Aumento de la resistencia de cultivos a plagas y patógenos. Productos farmacéuticos, recursos para cosmética, joyería, etc. Elementos de decoración
Función de regulación y hábitat: mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales	
Regulación de gases. Regulación del clima. Suministro de agua. Formación y retención de suelo. Fijación y reciclado de nutrientes. Reciclado de residuos. Polinización. Control biótico. Refugio de especies. Zonas de cría.	Protección UVB. Mantenimiento de la calidad del aire. Mantenimiento de un clima favorable. Protección frente a tormentas, prevención de avenidas. Provisión de agua, recarga de acuíferos. Irrigación natural y drenaje, medio de transporte. Mantenimiento de la productividad de la tierra cultivable. Control de la contaminación, filtrado de partículas y disminución de la contaminación acústica. Control de plagas y enfermedades. Mantenimiento de especies comerciales. Caza y pesca.
Función de información: oportunidades para el desarrollo cognitivo (funciones sociales, culturales, patrimoniales)	
Información estética Recreo Información cultural y artística Información histórica y cultural	Usos recreativos y disfrute de espacios escénicos. Eco-turismo, deportes al aire libre. Uso temático en manifestaciones artísticas (libros, cine, pintura, folclore, símbolos nacionales, arquitectura, publicidad..) Uso de la naturaleza con fines religiosos o históricos. Valores patrimoniales. Uso didáctico e investigación científica.

Fuente: adaptado de De Groot et al. (2002)

mentos de planificación y diseño de espacio abierto estaban especialmente influenciados por un objetivo recreativo y estético, si bien con el tiempo se han ido enriqueciendo con las aportaciones de la ecología del paisaje, dando lugar así a instrumentos que tienden precisamente a intentar mantener múltiples funciones en el tiempo y en el espacio. Encontramos pues instrumentos como greenways, corredores verdes, cinturones o anillos verdes, redes ecológicas, conectores ecológicos y paisajísticos, etc. En el contexto de los espacios abiertos agrarios se ha desarrollado además en los últimos años la figura del parque agrario (siendo los principales referentes y precursores el Parco Agricolo Sud Milano y el Parque Agrario del Bajo Llobregat), una solución que se plantea como óptima al conjugar el interés por el mantenimiento de las múltiples funciones del espacio abierto agrario, en especial a través del mantenimiento de la agricultura, y que además ha encon-

trado un marco legal de definición a través de planes especiales.

Por consiguiente, el espacio abierto es merecedor de una atención especial, desde las aulas hasta el proyecto del territorio, en base a las funciones que desempeña y que son específicas de cada espacio abierto concreto, por lo que se precisa de un análisis y diagnóstico ajustado a cada contexto. Serán pues muy diferentes las características y los objetivos de la planificación del espacio abierto aquí (pensemos en la Vega de Granada, por ejemplo) o de los espacios abiertos atlánticos gallegos, el bocage francés o el Randstad holandés.

En definitiva, el contexto, marca la identidad del espacio abierto en cuestión y por tanto, ayuda a valorar sus múltiples funciones y externalidades positivas en la necesaria hibridación multiescalar con lo urbano a través del instrumento proyectual más adecuado.



F.10

F.10. Generación de Espacio Abierto Agro-Urbano-EAAU-
(De menor (0) a mayor (1) contribución).

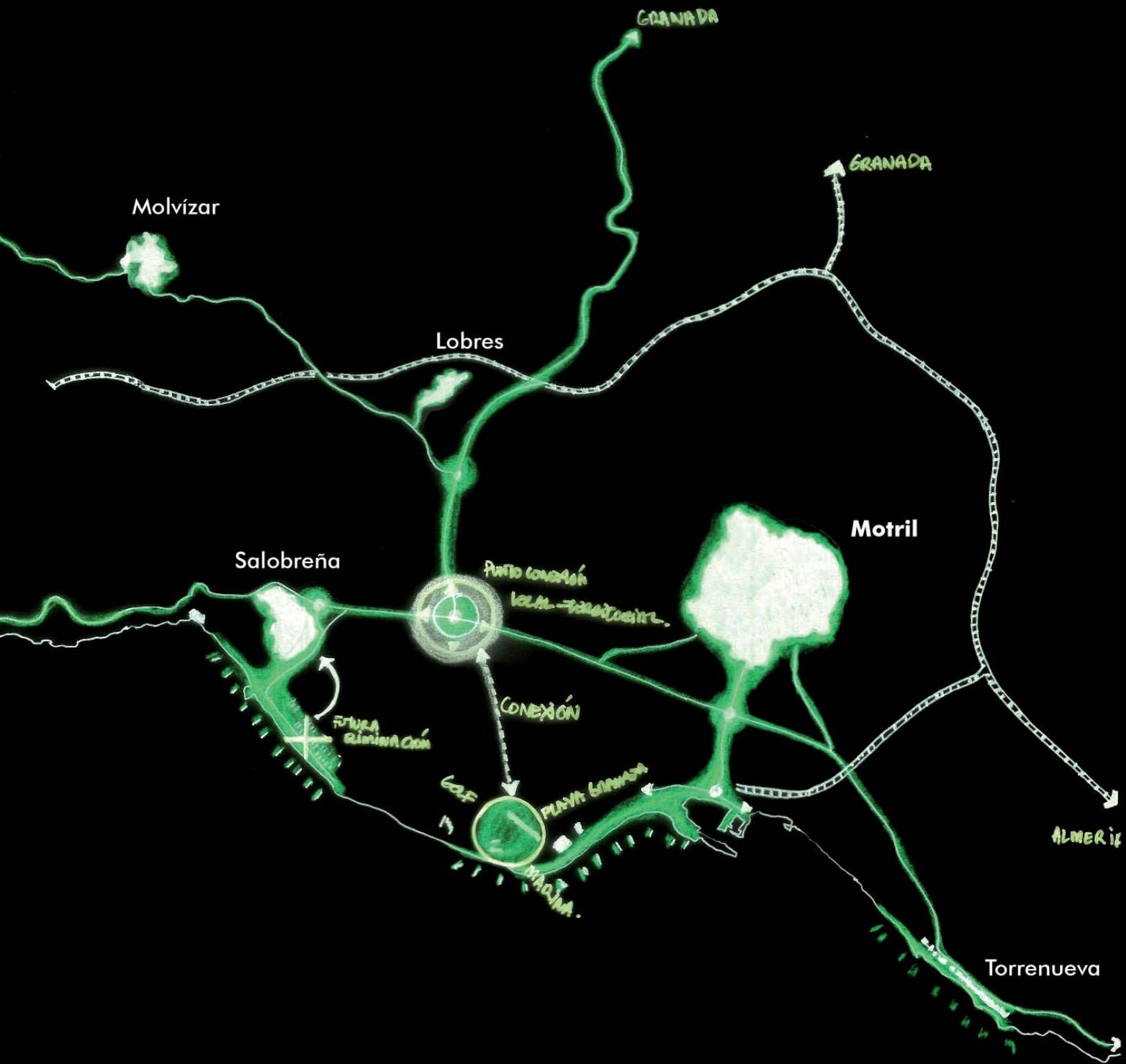
Fuente: Pérez-Campaña and Valenzuela-Montes (2013).

2 km

proyectos

G.1. Esquema de conexiones territoriales





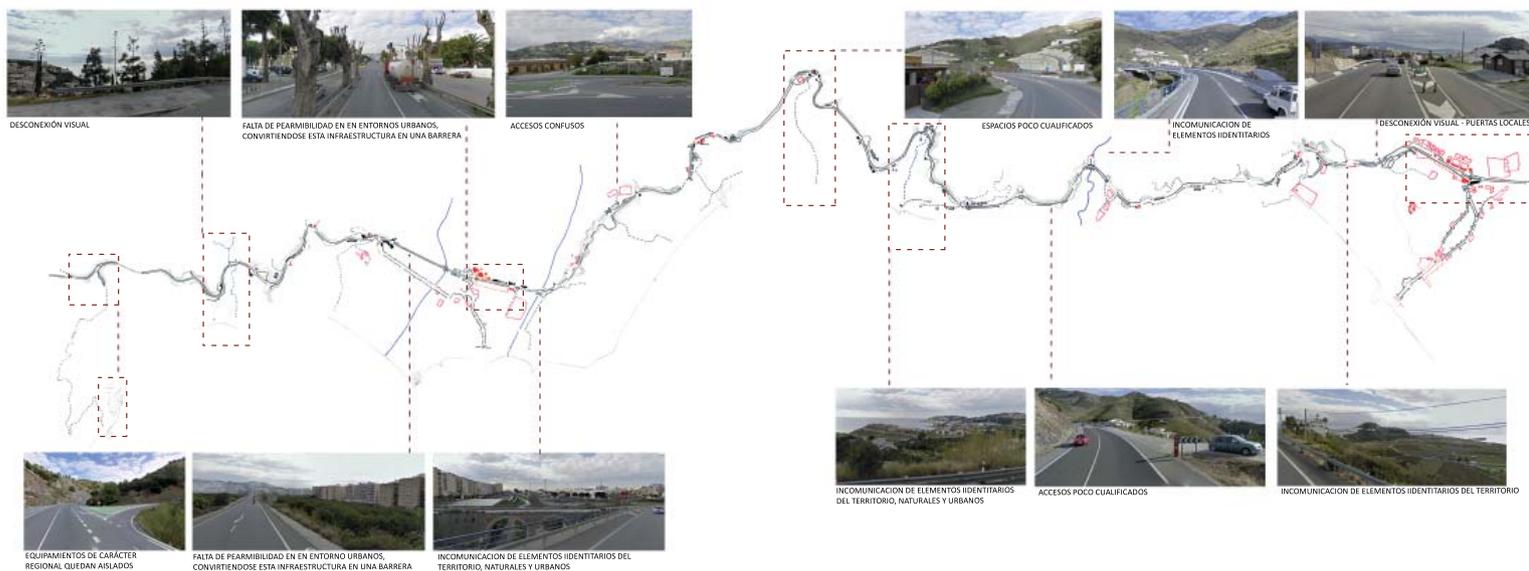
proyecto 1

de la carretera nacional 340 a la calle 340

Una arteria central para la Ciudad Tropical

Ana Montalbán Navas | Ana Alfaro Pérez | Ignacio Oller Martínez

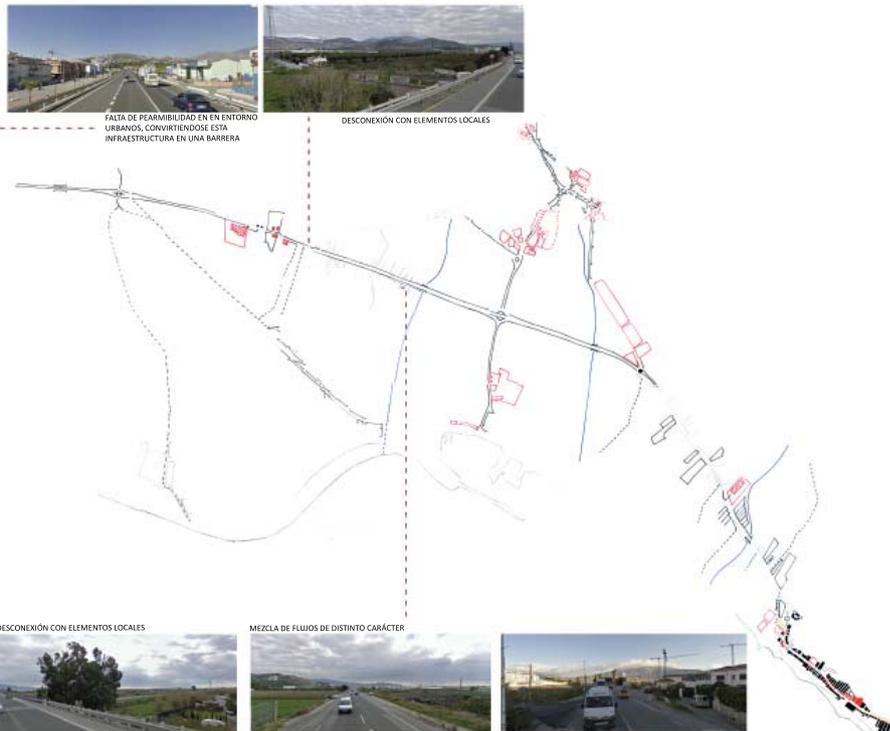
El objeto de esta acción es transformar la carretera nacional 340 en una vía metropolitana, calle 340, con verdadero carácter urbano, de manera que responda a lo que acontece en su entorno y de estructura lineal a *la Ciudad Tropical*.



G.2. Análisis visual de la carretera nacional 340

Cualificación como principal arteria multimodal de conexión y articulación del territorio de la Ciudad Tropical para diversas velocidades.

Transformación de la carretera nacional en una vía metropolitana, calle 340, con verdadero carácter urbano



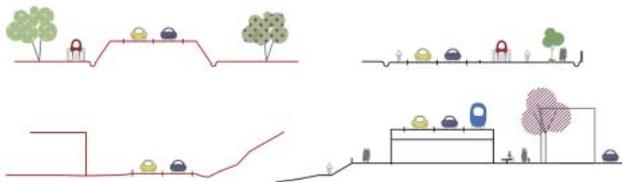
G.2

diagnóstico

Tras el análisis pormenorizado de la nacional 340, enfocado en el ámbito entre el Puerto deportivo de Marina del Este (Almuñécar) y Torrenueva (Motril) se aprecia que actualmente es la infraestructura que encauza todos los desplazamientos rodados de la Costa Tropical, provocándose una mezcla de flujos de diferente carácter; lo que conlleva a una alta congestión provocada por la confluencia de esos flujos metropolitanos, locales e incluso territoriales. A lo largo de la vía nos encontramos con tramos en los que predomina el carácter natural de la Costa Tropical. Las ramblas, los barrancos, las playas o las vegas son protagonistas de estos tramos, pero esta arteria ni responde a sus necesidades ni tan siquiera se relaciona con ellos. Mientras que a su paso por entornos urbanos se suma una falta acuciante de permeabilidad de la carretera, convirtiéndose en una barrera que fracciona el núcleo urbano en dos partes diferenciadas, sin una transición progresiva que permita relaciones entre el carácter urbano de ambos lados de la vía, de manera que persiste el carácter de gran distribuidor de tráfico, es decir tiene tan sólo un carácter indistintamente de por dónde discurra. Esta impermeabilidad de la que hace alarde la nacional tanto al paso por áreas urbanas como por áreas más naturales o paisajísticas provoca la degradación de espacios anexos, aísla y devalúa equipamientos territoriales y no me refiero sólo al concepto de acceso a estos espacios, sino también a la falta de visibilidad y de referencias que tiene esta vía. En resumen la nacional responde a las propiedades y funciones de un “tubo”; dirige los

Vía paisajística: de “tubo” a “trenzado” de hilos diversos entre los que se intercalan espacios naturales, equipamientos y parques.

1a) Garantizar la comunicación entre los núcleos de la ciudad-región a través del tronco central con velocidades rápidas (60-80 km/h).

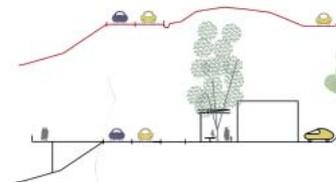


G.3

1c) Dotar de un sistema de transporte publico (tren métrico, minibus, barco, autobús...) cruzado con el transporte privado, creando una red que favorezca el intercambio modal.



1b) Localizar/proyectar lugares idóneos para equipamientos de referencia; consolidando la Calle 340 como colectora de la ciudad-región y, al mismo tiempo, la convirtiendo en una vía metropolitana lineal.



G.4



Sistema de transporte público (tren métrico, minibus, barco, autobús...) interconectado con el transporte privado, creando una red que favorezca el intercambio modal.

Las amplias franjas de servidumbre de la N340 se aprovechan ahora para canalizar las otras moviidades más lentas (rango de velocidades 60-40 km/h) con más interacción con el suelo urbanizado y con mayor fruición del paisaje.

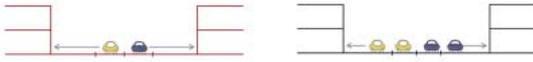
G.5



G.6

ntos y espacios públi-
cor dotacional que ar-
te en una estructura

2a) Las amplias franjas de servidumbre de la N340 se aprovechan ahora para canalizar las otras movi-
lidades más lentas (rango de velocidades 60-40 km/h) con más interacción con el suelo urbanizado y con mayor fruición del paisaje.



Propuesta PFC
Carolina Curiel

2b) Revalorización de la dimensión paisajística de la carretera:
a) Itinerarios no motorizados que conectan elementos paisajísticos del territorio con la calle 340, con los núcleos y con el paseo del litoral



b) Mejorar y potenciar la visualización tanto de los referentes territoriales como de los accesos a los mismos, a través de la eliminación de obstrucciones visuales, localización de nuevas referencias, caracterizando puertas, etc



G.3. Secciones transversales de la calle 340 entre Motril y Almuñécar, en sus distintas formas según proyecto

G.4. Planta de proyecto de la nueva calle 340 entre Motril y Almuñécar acompañada de las líneas de transporte público y de ferrocarril propuestas

G.4. Imágenes de referencia de posibles intervenciones en la zona de actuación

Fuentes:

1-4_ *Parc Central Vinarós*. MCBAD arquitectos

5_ *Parque de Olarizú*. Txusto. 2007

6-7_ *Renaturalización del río Seymaz*. Ginebra, Suiza. Atelier Ar-ter.

G.5. Análisis visual desde la calle 340

Fuente: PFC de Carolina Curiel

flujos lo más rápido posible a su destino, es impermeable evitando la salida del fluido hasta el final de su trayecto, no importa el recorrido ni lo que ocurre durante él; simplemente el inicio y el final.

En base a este análisis localizamos una serie reiterativa de problemas y cuestiones sobre las que se debe de incidir para cambiarle el carácter:

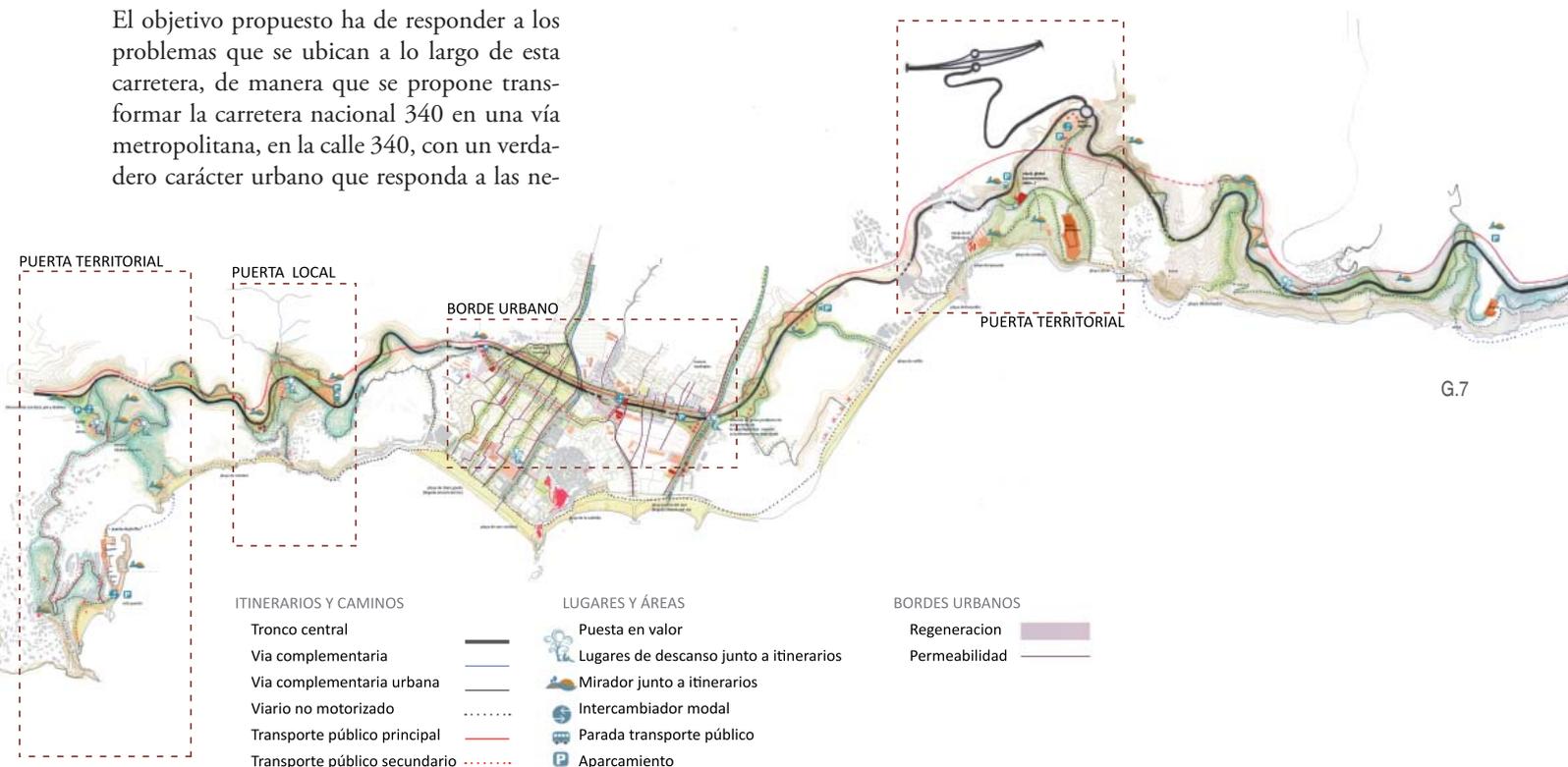
1. Falta de permeabilidad de la carretera en entornos urbanos, convirtiéndose esta infraestructura en una barrera.
2. Equipamientos de carácter regional que quedan aislados por la Nacional.
3. Incomunicación de elementos identitarios del territorio, tanto paisajísticos como urbanos.
4. Desconexión visual.
5. Mezcla de flujos de diferente carácter.

2 km



objetivo

El objetivo propuesto ha de responder a los problemas que se ubican a lo largo de esta carretera, de manera que se propone transformar la carretera nacional 340 en una vía metropolitana, en la calle 340, con un verdadero carácter urbano que responda a las ne-



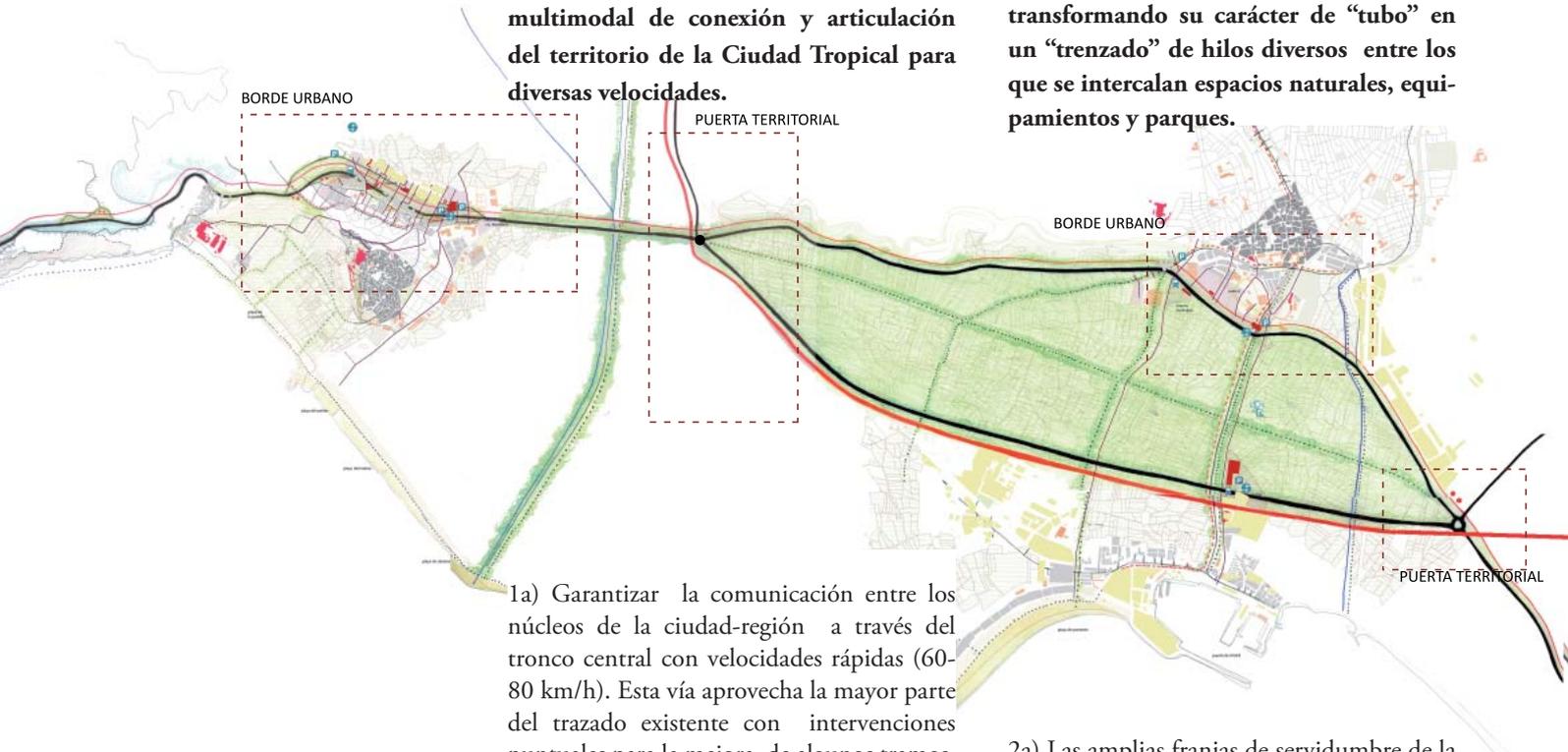
cesidades generadas por la agrupación conceptual y funcional de estos núcleos urbanos en la Ciudad Tropical, en una ciudad-región que evite la fuga de capital humano que se produce actualmente. Para esta ciudad es necesario partir de la mejora de la conectividad que tenía esta carretera nacional convirtiéndose en la arteria central de la ciudad Tropical.

Localización de lugares idóneos para equipamientos y espacios públicos de referencia consolidando la Calle 340 como colector dotacional que articula la ciudad región y, al mismo tiempo, la convierte en una estructura metropolitana lineal.

estrategias

1. Cualificarla como principal arteria multimodal de conexión y articulación del territorio de la Ciudad Tropical para diversas velocidades.

2. Potenciarla como vía paisajística, transformando su carácter de “tubo” en un “trenzado” de hilos diversos entre los que se intercalan espacios naturales, equipamientos y parques.



1a) Garantizar la comunicación entre los núcleos de la ciudad-región a través del tronco central con velocidades rápidas (60-80 km/h). Esta vía aprovecha la mayor parte del trazado existente con intervenciones puntuales para la mejora de algunos tramos.
1b) Localizar/proyectar lugares idóneos para equipamientos y espacios públicos de referencia; consolidando la Calle 340 como colector dotacional que articula la ciudad-región y, al mismo tiempo, la convierte en una estructura metropolitana lineal.

1c) Dotar de un sistema de transporte público (tren métrico, minibús, barco, autobús...) cruzado con el transporte privado, creando una red que favorezca el intercambio modal.

2a) Las amplias franjas de servidumbre de la N340 se aprovechan ahora para canalizar las otras movibilidades más lentas (rango de velocidades 60-40 km/h) con más interacción con el suelo urbanizado y con mayor fruición del paisaje.

2b) Revalorización de la dimensión paisajística de la carretera: Itinerarios no motorizados que conectan elementos paisajísticos del territorio con la calle 340, con los núcleos y con el paseo del litoral

G.7. Planta de localización de proyectos de menor escala territorial, relacionados con puertas territoriales, locales y bordes urbanos.

2 km



propuesta

Mejorar y potenciar la visualización tanto de los referentes territoriales como de los accesos a los mismos, a través de la eliminación de obstrucciones visuales, localización de nuevas referencias, caracterizando puertas, etc.

De esta manera, presentamos una propuesta tras aplicar estas estrategias y directrices al ámbito. Se ha analizado y proyectado a lo largo de toda la Calle 340, dando posible respuesta a los problemas que veíamos al principio y; siempre con el objetivo de convertirla en esa vía que conecta y articula todo el territorio, y con ese carácter paisajístico que mencionábamos; a través de potenciar y crear esos itinerarios que mencionábamos a distintas velocidades (conectados a través de intercambiadores, parking...)conectado al transporte público, localizando equipamientos, miradores, espacios de estancia...

Sin embargo, hemos centrado la mirada en ciertos elementos y tramos que parecían merecer especial atención: Así

1. Las puertas territoriales:

Puerto del este

Conexión entre A7 y N-340 para acceder a Almuñécar

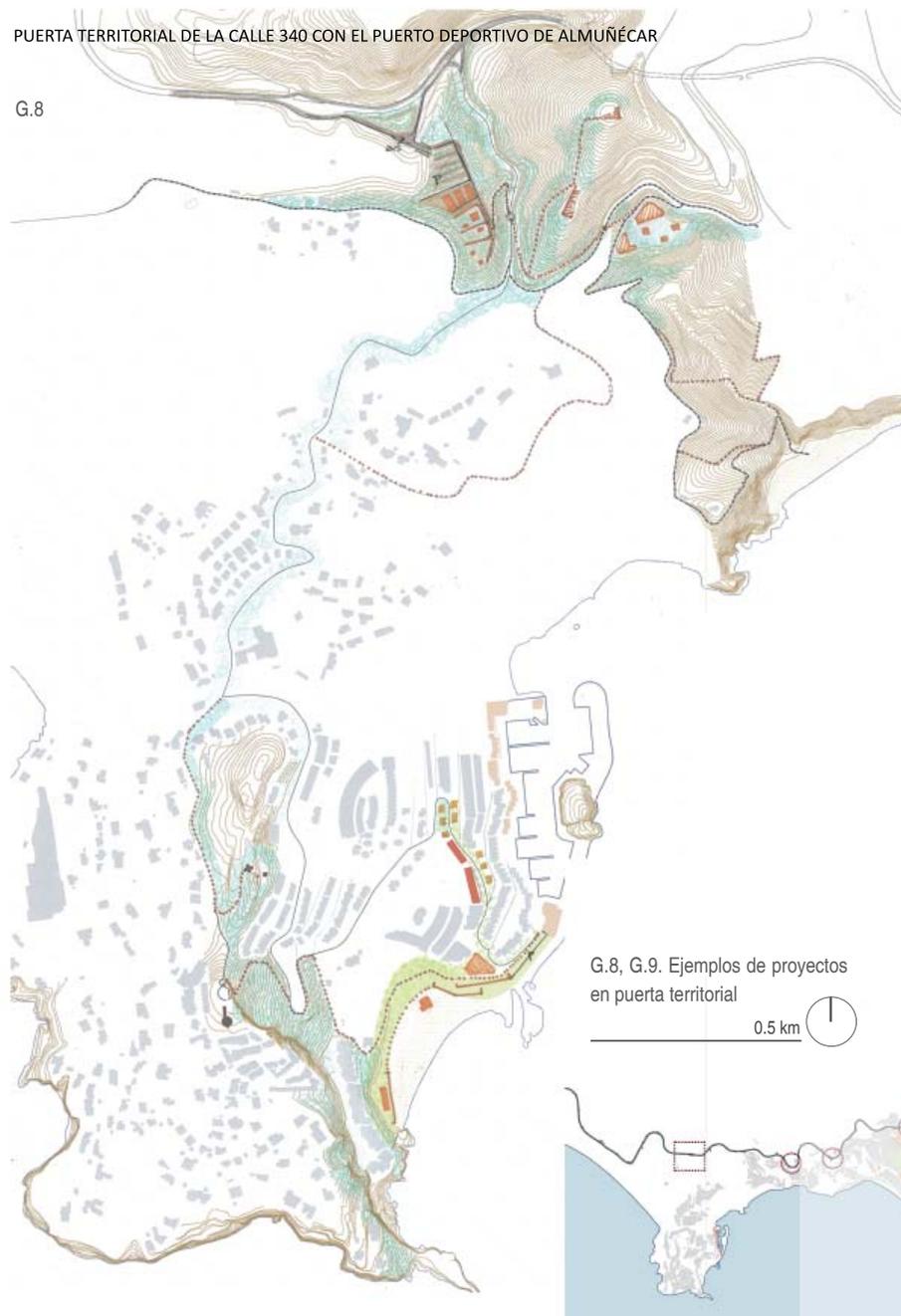
Conexión entre A7 y N-340 para acceder a Motril y el Puerto

2. Bordes urbanos

Donde planteamos la necesidad de regenerar estos espacios, y aumentar la permeabilidad sin perder el carácter de gran vía, y localizamos algunos equipamientos de carácter más regional...

PUERTA TERRITORIAL DE LA CALLE 340 CON EL PUERTO DEPORTIVO DE ALMUÑÉCAR

G.8



PUERTA TERRITORIAL DE LA CALLE 340 CON LA A-7 Y EQUIPAMIENTOS REGIONALES

G.9

puerta territorial

En estos nudos vamos a descender de escala, y presentar estas estrategias y directrices de una manera más puntual.

Hemos denominado “puertas territoriales” a estos tramos porque consideramos que son puntos desde los que se accede a importantes ámbitos del territorio y de maneras diferentes (distintos transportes, velocidades, intenciones...). Por tanto consideramos que son puntos estratégicos del territorio. Hemos establecido una serie de itinerarios alternativos, de manera que permitan la apreciación del paisaje a diferentes velocidades, permitiéndonos dejar el vehículo privado y entrar en contacto con el paisaje a través de itinerarios peatonales o no motorizados junto con la rehabilitación o regeneración de los elementos naturales con soluciones blandas como las que ejemplificamos en la vista figurativa y las secciones. En el lugar de conexión entre estos itinerarios y la calle 340 surgen lugares de oportunidad que consigan la energía que se necesita para que este tipo de intervenciones funcionen.

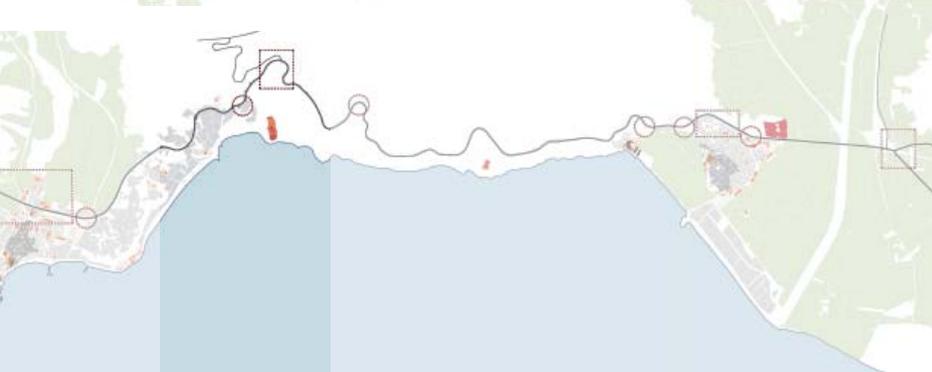
SECCIÓN POR PUERTA TERRITORIAL DE ALMUÑECAR BARRANCO DE ENMEDIO - ESTADO ACTUAL



SECCIÓN PUERTA TERRITORIAL DE ALMUÑECAR BARRANCO DE ENMEDIO - PROPUESTA



VISTA FIGURATIVA DE INTERVENCIÓN BARRANCO DE ENMEDIO



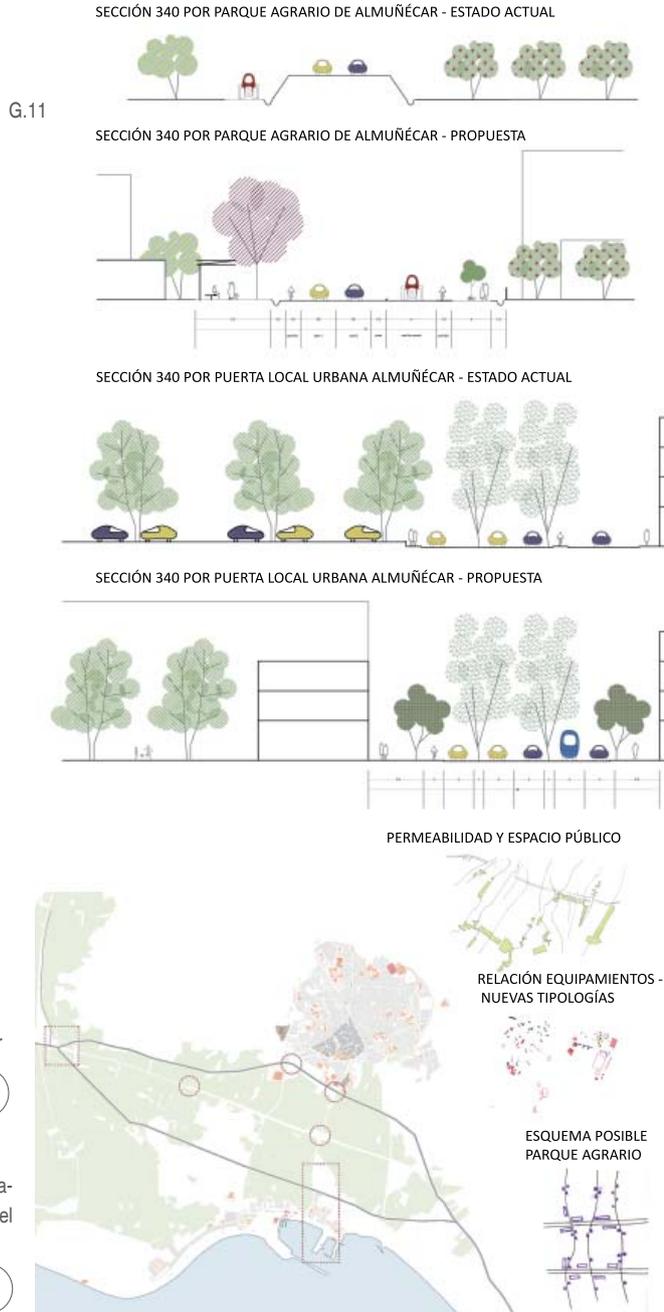
Revalorización de la dimensión paisajística de itinerarios no motorizados que conectan elementos paisajísticos del territorio con la calle 340, con los núcleos y con el paseo del litoral.

La visualización de los referentes territoriales, se revaloriza y se refuerza eliminando obstrucciones visuales, añadiendo nuevos significados y mejorando las puertas de acceso a los mismos.

BORDE URBANO DE ALMUÑÉCAR



G.10

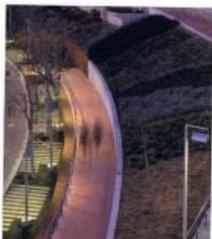


Borde urbano de Almuñécar

En Almuñécar nos encontramos dos tramos de borde urbano pero con distinto carácter uno con un carácter más rural y otro más urbano. En ambos casos consideramos que hay que aumentar la permeabilidad a través de vías complementarias laterales que permitan los accesos y disminuir la velocidad. En el ámbito más rural acceso a una propuesta de parque agrario y en el ámbito más urbano, continuando las tramas preexistentes, a las vías principales que conectan con la ciudad. Los puntos de conexión con los ríos con la Calle 340 se convierten en nudos estratégicos de conexión con esas transversales importantes del territorio, donde se plantean nuevos equipamientos, áreas deportivas, nuevas tipologías de viviendas... En el caso del ferial de Almuñécar, considerado espacio público sin identidad, proponemos cambiarlo de lugar y este espacio potenciar la fachada de entrada a Almuñécar, abogando por un ferial disperso localizado en las plazas que confluyen a la nueva área entorno al río y en ella misma.



PROPUESTA EJEMPLO PARA ENTRADA ESTE DE SALOBREÑA



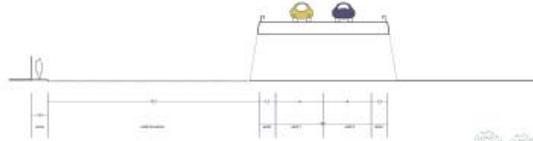
Parque del Canigó
Autores: Arquitectos MMAMB

PROPUESTA EJEMPLO PARA LA VEGA DE SALOBREÑA (TH-1)



Plan de paisaje del Valle del Río Boufekrane.
Autores: Valerio Morabito_Gianpiero Donin_Iman Benkiranre

SECCIÓN 340 POR PUERTA LOCAL ESTE DE SALOBREÑA - ESTADO ACTUAL



G.13

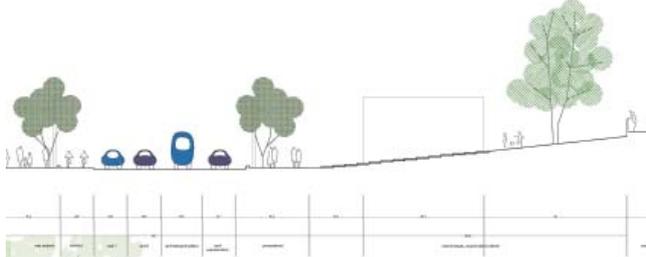
SECCIÓN 340 POR PUERTA LOCAL ESTE DE SALOBREÑA - PROPUESTA



SECCIÓN 340 POR PUERTA LOCAL OESTE DE SALOBREÑA - ESTADO ACTUAL



SECCIÓN 340 POR PUERTA LOCAL OESTE DE SALOBREÑA - PROPUESTA



Borde urbano de Salobreña

En cuanto a la puerta local de Salobreña, creemos que es necesario para la mejora de este borde urbano basarnos en la mejora de la permeabilidad, evitando que la calle 340 siga siendo una barrera, no nos referimos a la interrupción continua de la calle, pero si al aumento de esta permeabilidad con la ayuda de las vías complementarias y con la mezcla de diferentes usos que creen un sitio de relación social a lo largo de ella. Además también se debe evitar que se produzcan espacios devaluados como se encontraban la puerta oeste de Salobreña provocado por encontrarse las fachadas traseras, por lo que se crea una nueva fachada que dé aún más carácter de vía urbana a la calle 340. Es decir, planteamos la creación de una nueva fachada que genere un borde urbano permeable que permita una transición esponjada entre la vega cercana y el área urbana con la ayuda de la incorporación de nuevas tipologías tanto de viviendas como de viviendas – taller más relacionadas con la vega cercana.

Para este tipo de borde urbano, planteamos este tipo de secciones que permitan más la relación con los equipamientos cercanos, que los ponga en valor y sea mejor su accesibilidad y su disfrute. Y también junto con las secciones aportamos unas imágenes de la que orienten a lo que pretendemos acercarnos en estas intervenciones.

G.12. Borde Urbano de Salobreña

0.5 km



G.13. Secciones de los distintos tramos de la calle 340 a su paso por el borde urbano de Salobreña

20 m



proyecto 2

un corazón agrícola entre el Puerto y Motril

Horizonte 2030

José Luis Gómez Ordóñez | Alejandro Grindlay Moreno | Emilio Molero Melgarejo | Pedro López Carvajal

Corredor mediterráneo

Se propone un gran eje que vertebré Europa de norte a sur y que debe pasar del Báltico al Mediterráneo, uniendo los principales centros productivos de la costa española.

Entre varias alternativas, finalmente se decide la que deja fuera a Motril, tanto en Mercancías como en Alta Velocidad



G.14

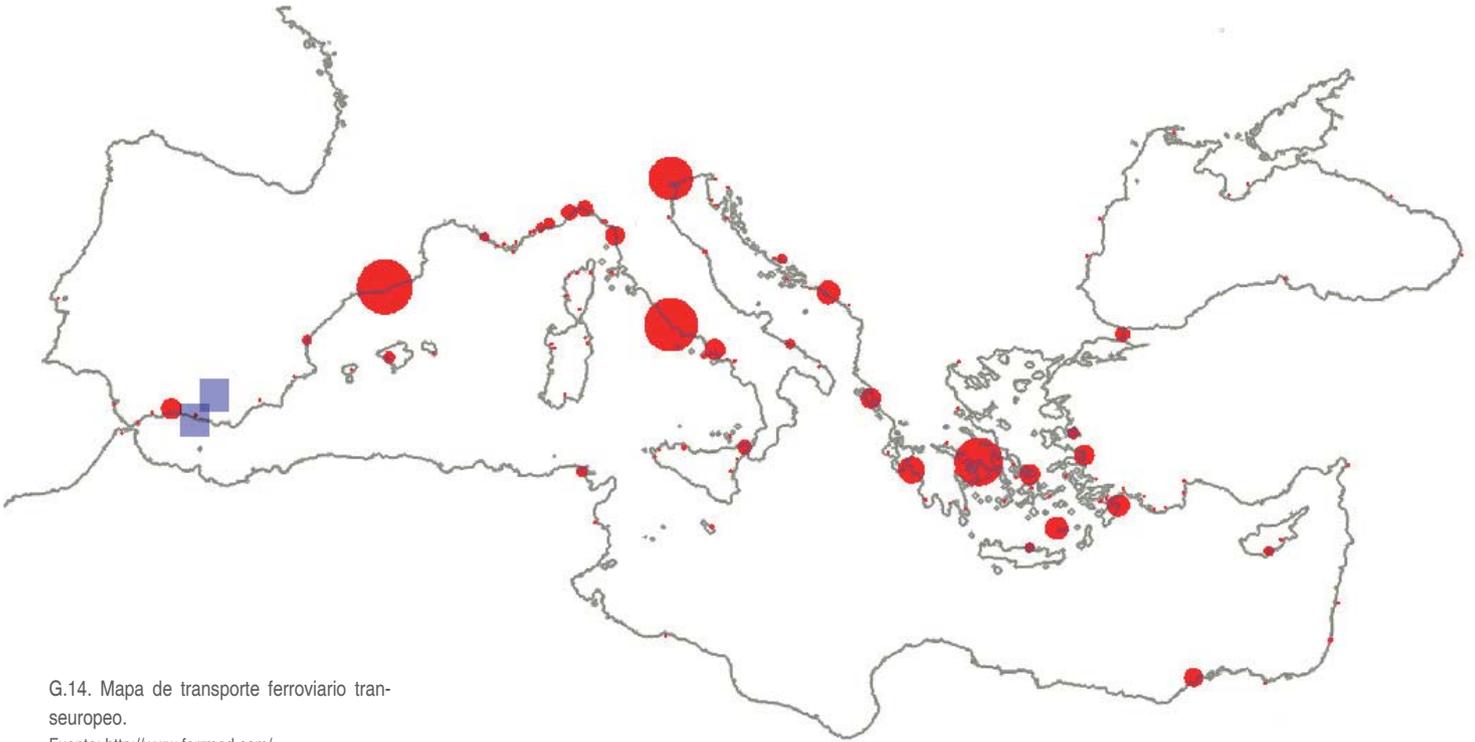
Mercado de cruceros

Necesidades de base de cruceros:

- a. Conexiones eficaces entre infraestructuras de transporte de personas (tren, aeropuerto, bus).
- b. Estación marítima bien equipada.

Necesidades del destino de cruceros:

- a. Visión directa del destino.
- b. Comprensión del mercado y el cliente.
- c. Valoración del propio patrimonio.



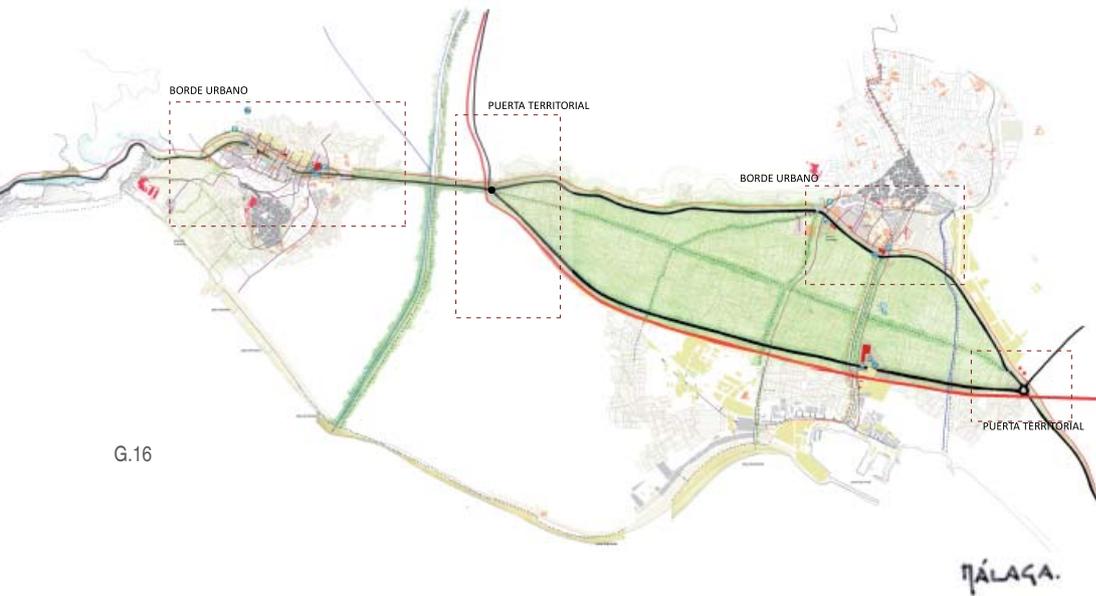
G.14. Mapa de transporte ferroviario transeuropeo.

Fuente: <http://www.fermed.com/>

G.15. Mapa de puertos base y de destino de cruceros

Fuente: elaboración propia

G.15



Entre las 2 nuevas arterias se hace más fuerte el paisaje verde agrícola.

G.16

La carretera nacional N-340

Esta arteria se concibe no como una arteria más débil, sino como una calle importante, a modo de Gran Vía que atraviesa una serie de distritos que son estas ciudades y pueblos, que cuenta tanto con transporte público, con circulación rápida de coches, como con peatones, aprovechando las bandas de 200 m de dominio público viario a modo de servidumbre.

Esta vía encuentra aquí su “**estación central**” a modo de nodo mayor, que unido a otros centros potentes constituyen la puerta al Este con el Puerto de Motril como referente.

La creación de esta línea tiene en cuenta las siguientes **consideraciones**:

1. Eje ferroviario como nueva infraestructura: El eje Oslo-Algeciras pasa y para en Motril.

2. En el esquema portuario mediterráneo, Motril aparece como puerto del Estado y entra en el circuito de cruceros que se quedan o pernocta, (ver imagen G.15). En la actualidad Motril no reúne los requisitos para ser considerado Puerto de Partida pero sí para ser un Puerto de Base para cruceros.

Por lo cual, la **ESTRATEGIA** que se plantea es:

Intermodalidad:

Tren | Puerto | Carretera | Infraestructura verde



ideas fuerza

Verde - Centro

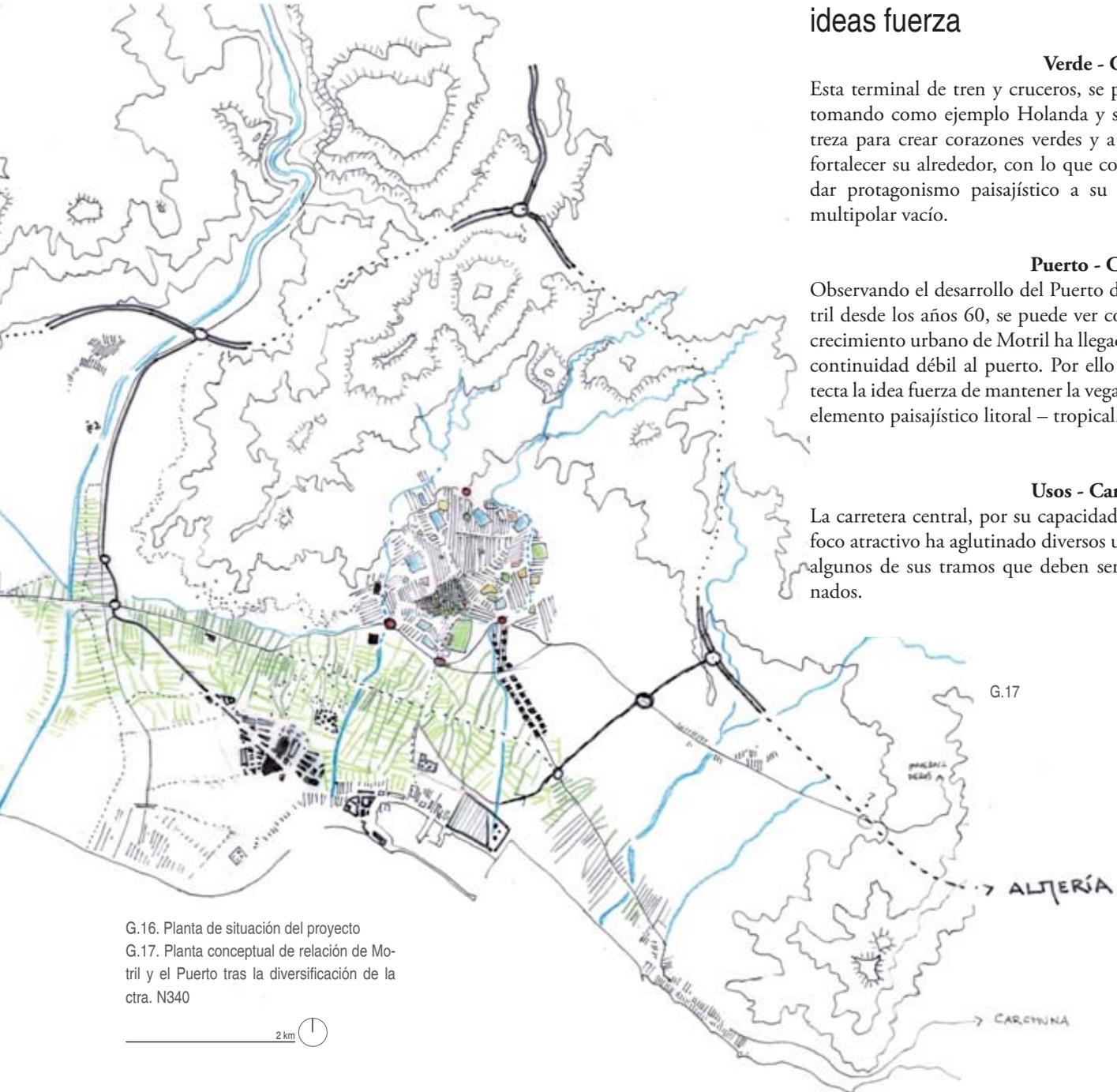
Esta terminal de tren y cruceros, se plantea tomando como ejemplo Holanda y su destreza para crear corazones verdes y a la vez fortalecer su alrededor, con lo que consigue dar protagonismo paisajístico a su centro multipolar vacío.

Puerto - Ciudad

Observando el desarrollo del Puerto de Motril desde los años 60, se puede ver cómo el crecimiento urbano de Motril ha llegado con continuidad débil al puerto. Por ello se detecta la idea fuerza de mantener la vega como elemento paisajístico litoral – tropical.

Usos - Carretera

La carretera central, por su capacidad como foco atractivo ha aglutinado diversos usos en algunos de sus tramos que deben ser ordenados.



G.16. Planta de situación del proyecto

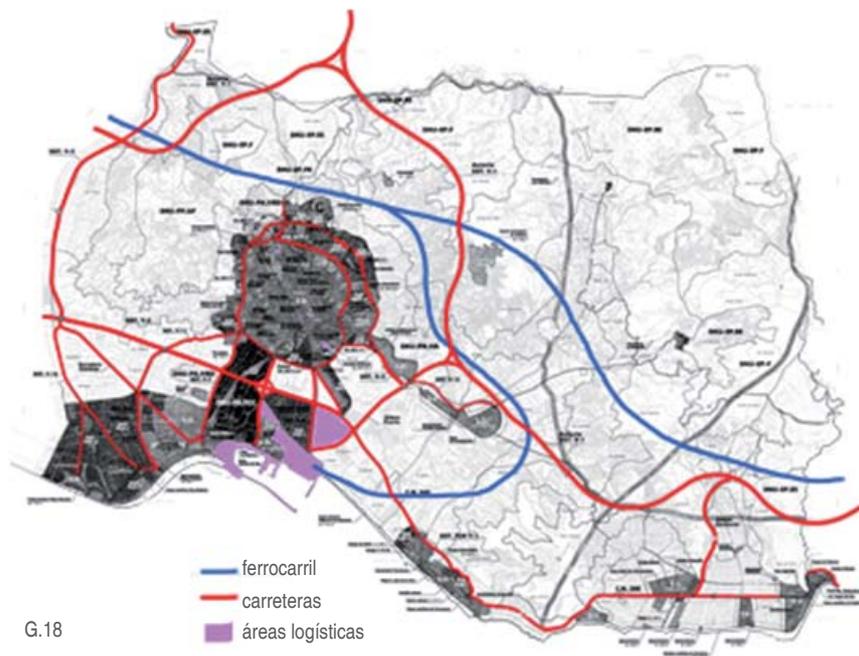
G.17. Planta conceptual de relación de Motril y el Puerto tras la diversificación de la ctra. N340



El puerto

En la actualidad existe una asignación de suelo para implantar un centro de transporte de mercancías y un parque empresarial asociados al uso portuario que ocupa una zona intersticial y que, junto con los desarrollos turísticos al oeste, ocupan la llanura litoral, cerrando la conexión puerto-ciudad con suelos totalmente urbanizados.

Igualmente se puede observar la densidad de viario estructurante que se recoge en el PGOU entre la ciudad de Motril y la costa (hasta 5 vías). El ferrocarril se entiende de modo diferente para la ciudad que para el puerto, apareciendo el ramal del puerto al este de la ciudad.



G.18

Se reduce a la mitad el área logística e industrial contigua al puerto pero la superficie logística total aumenta, diversificada en sus funciones, en varias áreas dispersas.

La arteria central de la ciudad tropical (antigua N-340), se multiplica por dos, al norte y al sur, desocupando el centro de la vega

1. A.L. con intermodalidad puerto/ferrocarril/ autovia, con estacionamiento y transformación, en procesos con Valor Añadido, de mercancías con O/D en otros países y exterior Ciudad Tropical.;
2. Intermodalidad puerto/autovia y escala de graneles con cierto riesgo ambiental. Transporte neumático desde el puerto.;
- 3-4. A.L. alternativas para depósito y transformación V.A. de productos relacionados con la agricultura, con orígenes o destinos en la Costa Tropical e intermodalidad tren/carretera.;
- 5-6. Alternativas para depósito, distribución y transformación V.A. De productos no agrícolas con destino en la Ciudad Tropical

G.18. Zonificación actual del entorno cercano al puerto de Motril

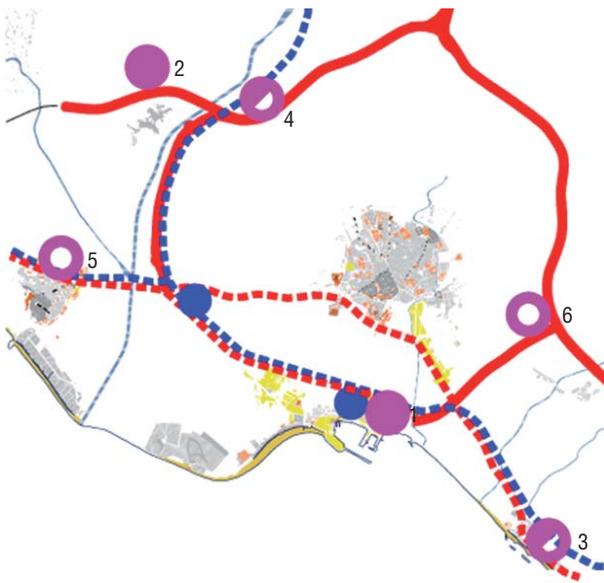
G.19. Esquema de atomización de las áreas logísticas prevista, localización de nuevos nodos logísticos y redistribución de redes de transporte

G.20. Superposición del planteamiento previsto y el propuesto

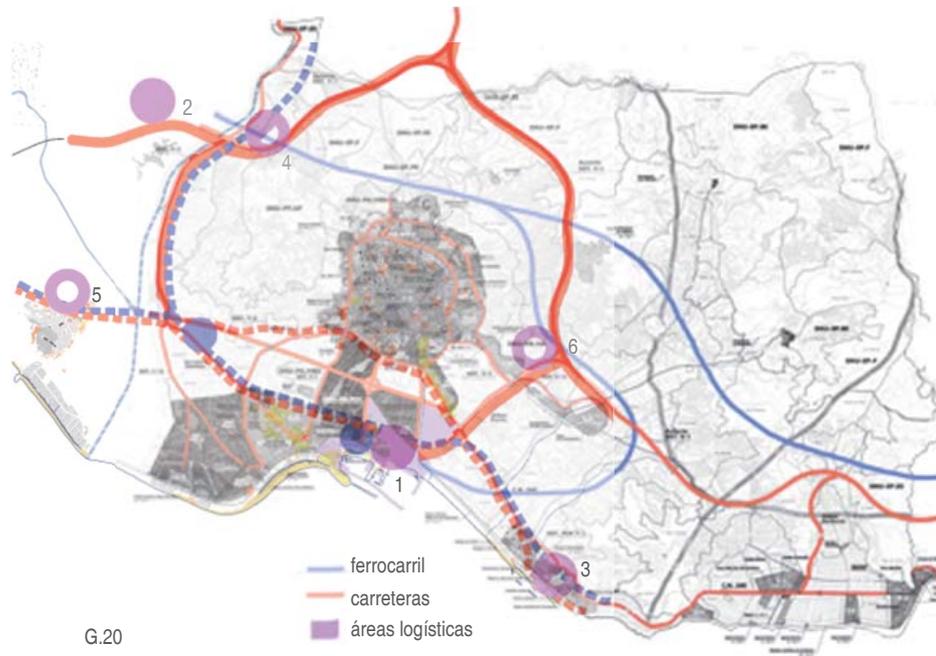
propuesta

Para un puerto es de vital importancia poseer un área logística e industrial. Frente a lo planteado en el plan de ordenación del puerto, la propuesta genera más superficie y de mayor especialización desconcentrando e interconectando las grandes áreas previstas. La clave “logística” es un concepto que quiere decir: área en el que se producen intercambios modales y existen lugares para almacenamiento y tratamiento de las mercancías, generando valor añadido. Observando cualquier ciudad portuaria entendemos que el importante hecho que supone el abastecimiento de esas mercancías, y que se produce en sus territorios cercanos, es motivo suficiente por el que la ciudad debería sentirse de partícipe de esa actividad.

En este caso, en esta ciudad metropolitana planteada, existirían áreas logísticas de carácter metropolitano para albergar sus grandes mercados y comercios, (ver imágenes G.19 y G.20, nodos logísticos 5 y 6), otras ligadas a la transformación de productos no agrícolas cuyo destino sea el ámbito de la “ciudad tropical” (nodo logístico 3), así como a investigación, producción y transformación de productos agrícolas, ganaderos y pesqueros (nodo logístico 4) y las actividades propiamente portuarias (nodo logístico 1); aunque todas se consideran portuarias ya que desde todas generarían productos que salen al exterior por el puerto. En todas ellas existe intermodalidad.



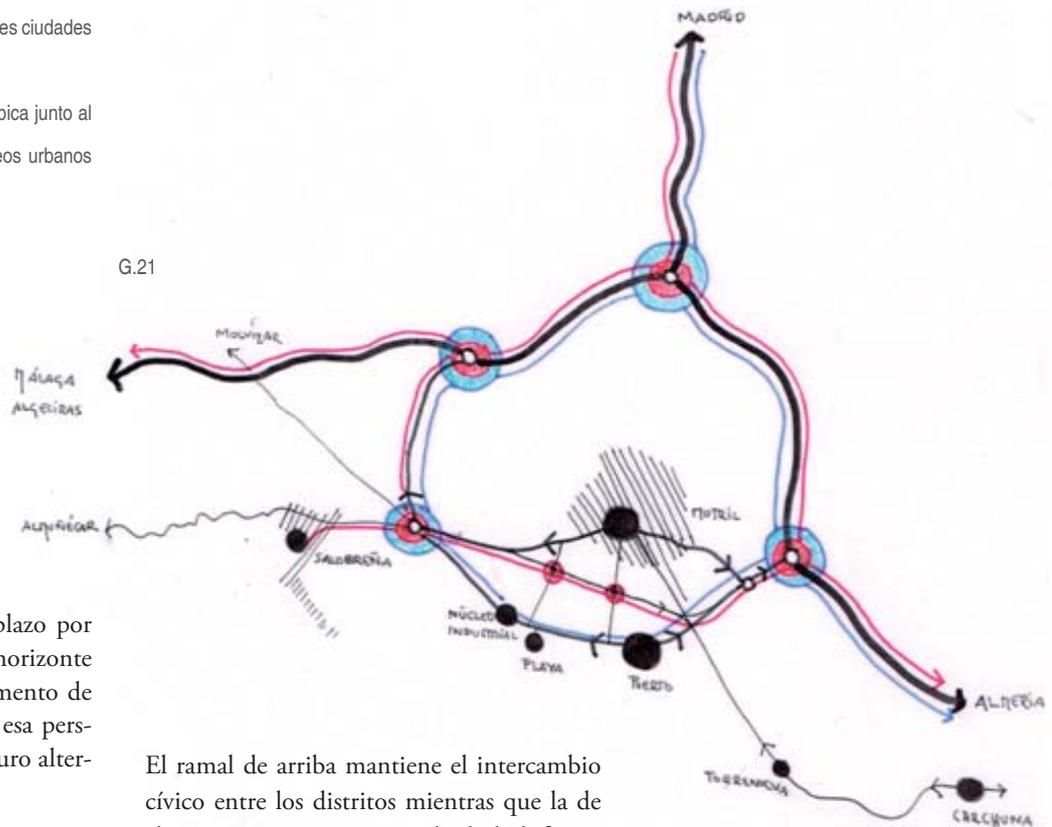
G.19



G.20

La vía del sur, acompañada del ferrocarril, sirve al puerto, al área logística y a la industria. La vía del norte es de acceso a Motril y de relación cívica entre las diferentes ciudades de la ciudad tropical.

La estación central de la Ciudad Tropical se ubica junto al puerto y se relaciona con los diferentes núcleos urbanos mediante autobús y tren regional.



La idea se plantea para un largo plazo por lo que hablamos de un desarrollo “horizonte 2030”, por lo que ahora es el momento de encaminar acciones que tengan ya esa perspectiva lejana, para preparar un futuro alternativo.

Ese futuro alternativo pasa por la idea de la arteria central que tiene un gran corazón verde, que plantea el paso de un esquema en el que la arteria principal es la futura A-7 en convivencia con la carretera “habitual” N-340 a uno que desdibuja esta carretera para desdoblarse, haciendo pasar el nuevo ramal por el puerto, desde el nudo de entrada a la vega motrileña de la antigua N-323a con la carretera central. La nacional se desdobra en dos, que juntas son más importantes.

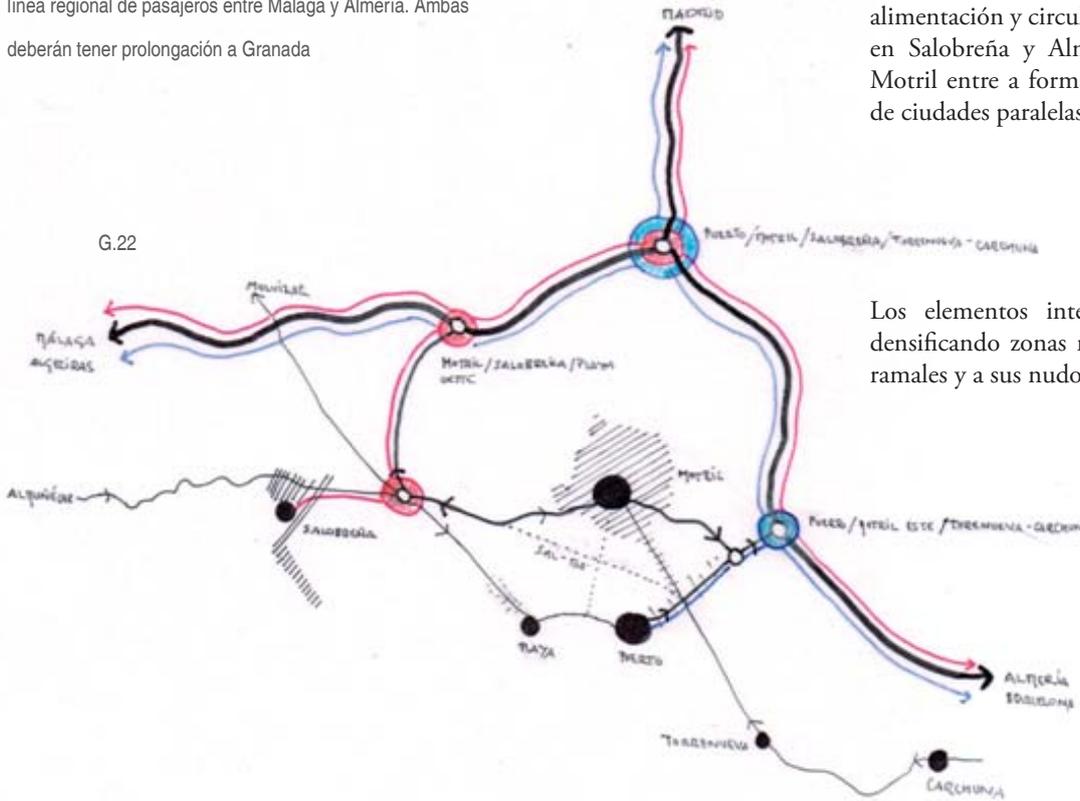
El ramal de arriba mantiene el intercambio cívico entre los distritos mientras que la de abajo en su primer tramo desde la bifurcación, equilibra el área industrial de “La Celulosa” haciéndolo gravitar hacia el nudo de entrada.

Se plantea el ferrocarril que llega al puerto como un gran ferrocarril de mercancías potente y moderno que establecería conexión con Almería. La continuidad de esta línea tomaría dirección Granada, aunque podría plantearse en un futuro un regional dirección Málaga.

G.21. Esquema actual de comunicaciones
 G.22. Esquema propuesto de comunicaciones
 G.23. Esquema de conexión entre Málaga y Motril

El ferrocarril debe ser AVE con atención a las mercancías en el tramo Almería-Motril. Pero también se propone una línea regional de pasajeros entre Málaga y Almería. Ambas deberán tener prolongación a Granada

En resumen, la idea del proyecto pasa por liberar el espacio central manteniendo la traza de la carretera nacional 340 como calle de alimentación y circulación cívica, como pasa en Salobreña y Almuñécar, haciendo que Motril entre a formar parte de este sistema de ciudades paralelas.



Los elementos interiores se distribuirían densificando zonas más próximas a los dos ramales y a sus nudos.



proyecto 3

la calle de arriba

El eje interior de la Ciudad Tropical

Juan Luis Rivas Navarro | Miguel Huertas Fernández | Carolina Curiel Sanz | José Javier Vázquez García



G.24

G.25



La calle de arriba: redes, movilidad y paisaje

La calle de arriba se plantea con el objetivo de redefinir el sistema viario, y sus componentes, para favorecer los intercambios locales entre las poblaciones de la red y los intercambios territoriales costa-montaña: el sistema de movilidad en torno a “la línea” de la N-340 se transforma en un sistema “en red”, en una nueva jerarquía que conecta la tercera línea, la arteria central, la línea de costa y otras estructuras territoriales.

La convivencia intermodal de la movilidad peatonal y rodada, en distintos itinerarios, así como la intensificación de los sistemas de transporte colectivo y sus intercambiadores, mejoran la comunicación y la accesibilidad, incorporando el paisaje como elemento configurador del espacio a través de la visualización del territorio lejano y la comprensión del entorno próximo que atraviesa la calle de arriba.

Regeneración e intensificación de tejidos

Se reinventan los sistemas de accesibilidad y se regeneran los tejidos de las vegas para intensificar la actividad agrícola y promover nuevos modelos híbridos de asentamiento, nuevos sistemas de crecimiento asociados a redes de alojamientos temporales o equipamientos de referencia.

Los bordes urbanos se reconstruyen en su contacto con la calle de arriba y en la transición campo-ciudad, a través de elementos de continuación, referencia y caracterización.

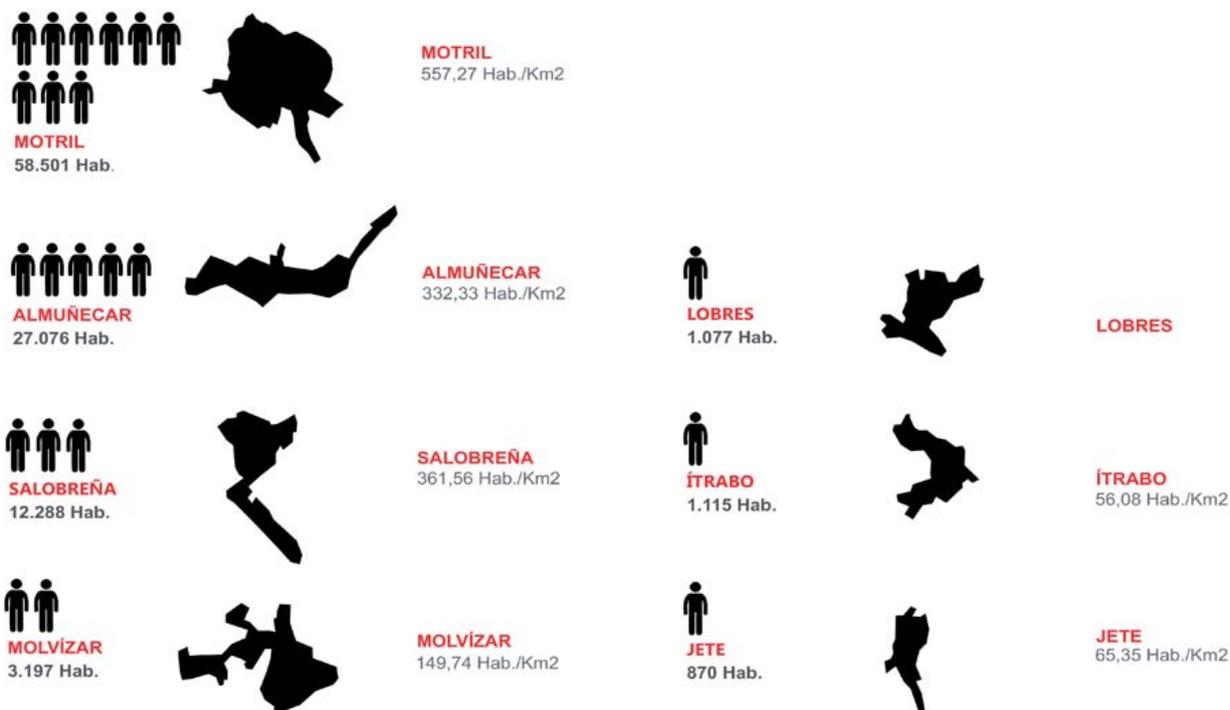
G.24. Esquema en planta de los núcleos y la carretera de estudio

G.25. Vista panorámica de la costa desde la calle de arriba

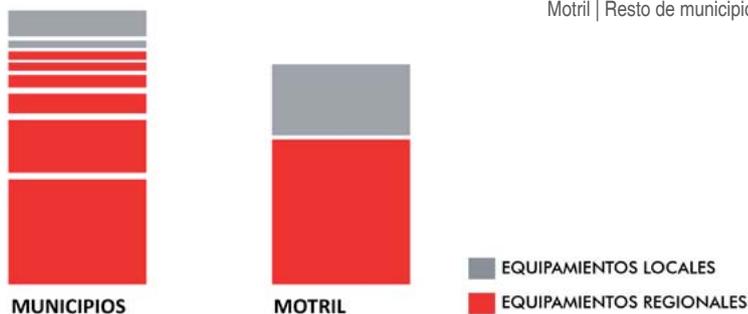




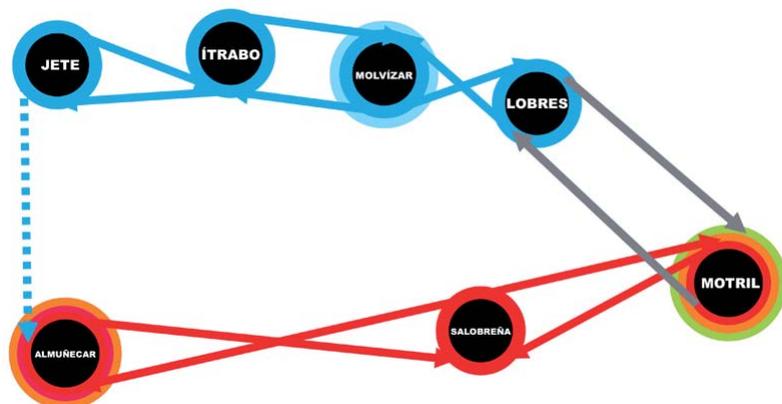
G.27. Población: N° hab. | Densidad



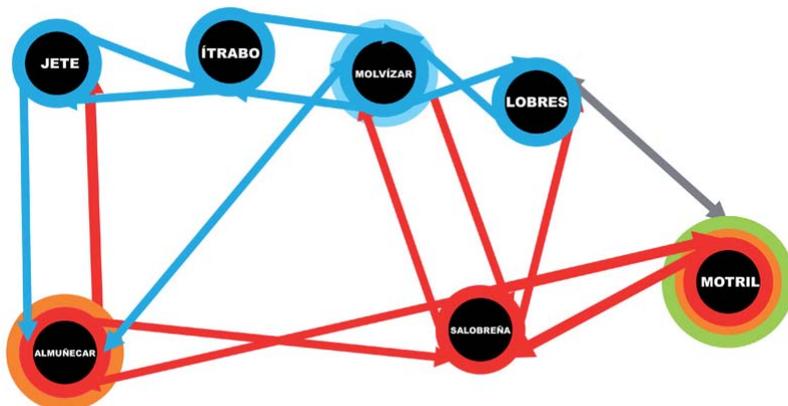
G.28. Cruzamiento de datos
Motril | Resto de municipios



G.29. Sistema entrelazado propuesto



Sistema dependiente



Una red equipada

En el proyecto de este territorio-sistema, se incluye también la concepción de una nueva centralidad que refuerce la red de equipamientos locales, su posición y su relación con la escala territorial, y la creación de un equipamiento de carácter supramunicipal, intercambiador de producción entre la 1ª línea, la arteria central, y la 3ª línea, la arteria interior: un intercambiador comercial difuso.

Imaginemos este nuevo territorio, entrelazado, en torno a una rótula, llamada Motril, de la que actualmente depende todo el funcionamiento del sistema a escala regional. Los puntos de conexión son escasos, y es evidente que el refuerzo de la 3ª línea, mejoraría la comunicación con la “rótula”, pero esta nueva jerarquía pretende además concebir un nuevo sistema de equipamientos difusos, que mejore el sistema de pertenencia a un lugar común de todas las poblaciones en torno a ellos; vivir en la “rótula” y vivir en el “lazo” a un mismo tiempo.

La 3ª línea y la Ciudad Tropical

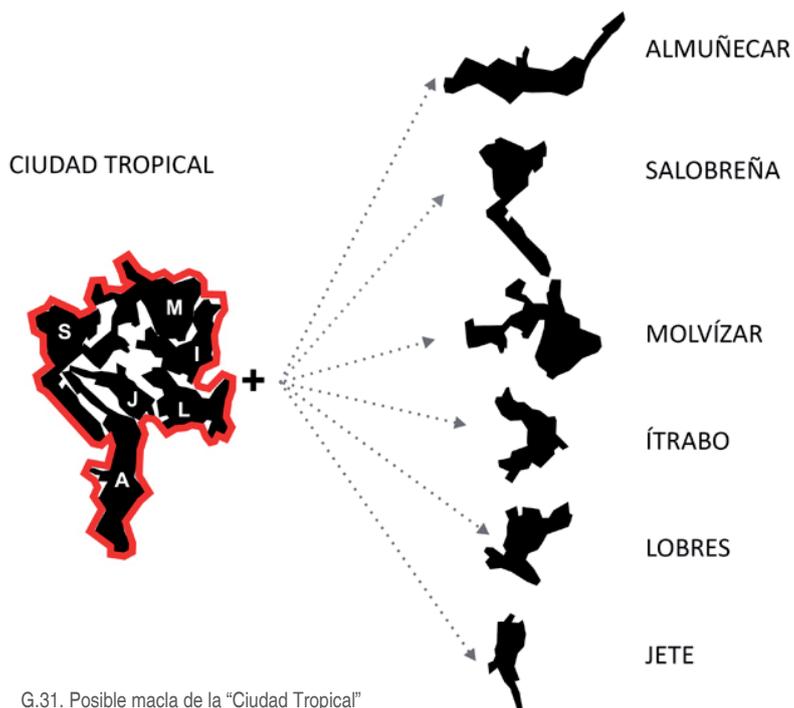
Si unimos y comparamos la superficie, población y equipamientos del “lazo” obtenemos un sistema equivalente al de la “rótula”. Una ciudad tropical disgregada de 45.000 habitantes, que abraza y cose el paisaje y se interconecta con Motril.

Todas las poblaciones, tanto del eje interior como del eje de costa, se ponen en carga, equilibradamente, coordinando sus acciones.



G.30. Coffee Seeks its Own Level,
Fuente: Allan Wexler, 1990

Si una sola persona levanta su taza, el café se desborda en las otras tres. Las cuatro personas necesitan coordinar sus acciones y levantar las tazas al mismo tiempo.



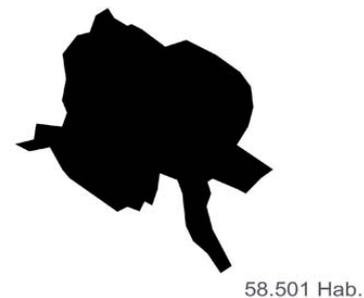
G.31. Posible macla de la “Ciudad Tropical”

G.32. Comparación del número de habitantes

CIUDAD TROPICAL



MOTRIL



estrategias

1. Mejorar las redes de accesibilidad y movilidad. Densificar la malla, añadiendo nuevos itinerarios o recuperando antiguos caminos y vías pecuarias, apostar por la movilidad mixta, peatonal y rodada, e intensificar el transporte público.

2. Regenerar los tejidos urbanos y de las vegas. Redefinir y reconstruir los bordes urbanos en sus contactos con otros elementos y en la transición campo-ciudad; regenerar los tejidos de vega abandonados o en desuso para su puesta en carga y su reutilización como lugares vivideros.

3. Equipar la red. Reforzar la red y el posicionamiento de equipamientos locales en relación con la escala territorial, hacia un nuevo equipamiento-intercambiador comercial y regional difuso.

Refuerzo de la red y el posicionamiento de equipamientos locales y su relación con la escala territorial.

Creación de un equipamiento de carácter supramunicipal, intercambiador de producción entre la 1ª línea y 3ª línea: intercambiador comercial.



**1. MEJORAR LAS REDES
DE MOVILIDAD**



**2. REGENERAR LOS
TEJIDOS URBANOS Y
VEGAS**



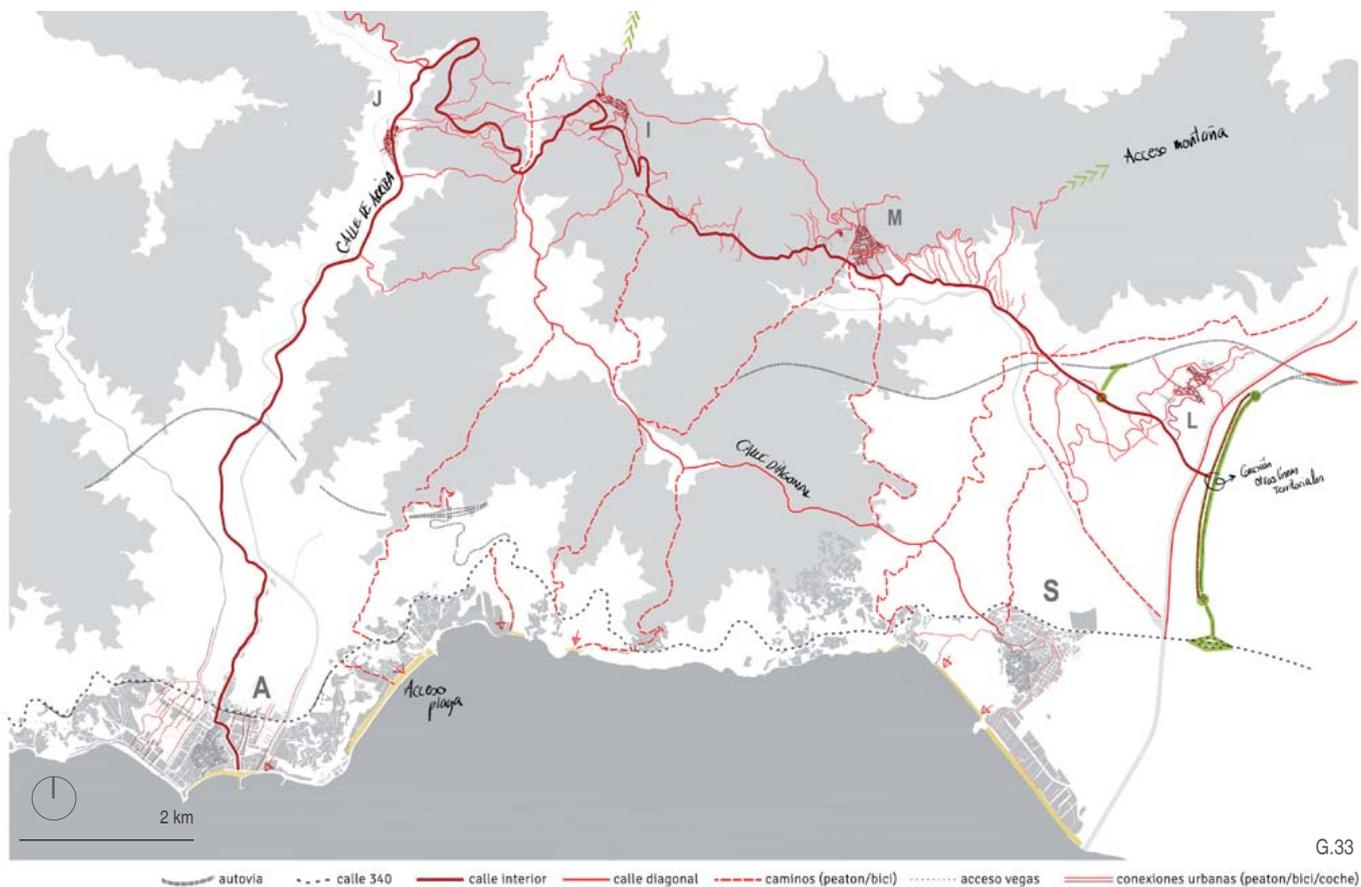
3. EQUIPAR LA RED

propuestas

Sistema de movilidad propuesto

La espina dorsal de la calle interior, o calle diagonal, y los caminos y calles locales recuperadas, cosen el territorio entre el mar y la montaña. La N-340 se conecta en intervalos, y la autovía A-7, en otro rango de relaciones, se desdibuja. Existen tres puertas

principales: Almuñécar, Jete y Motril, a través de la A-44.



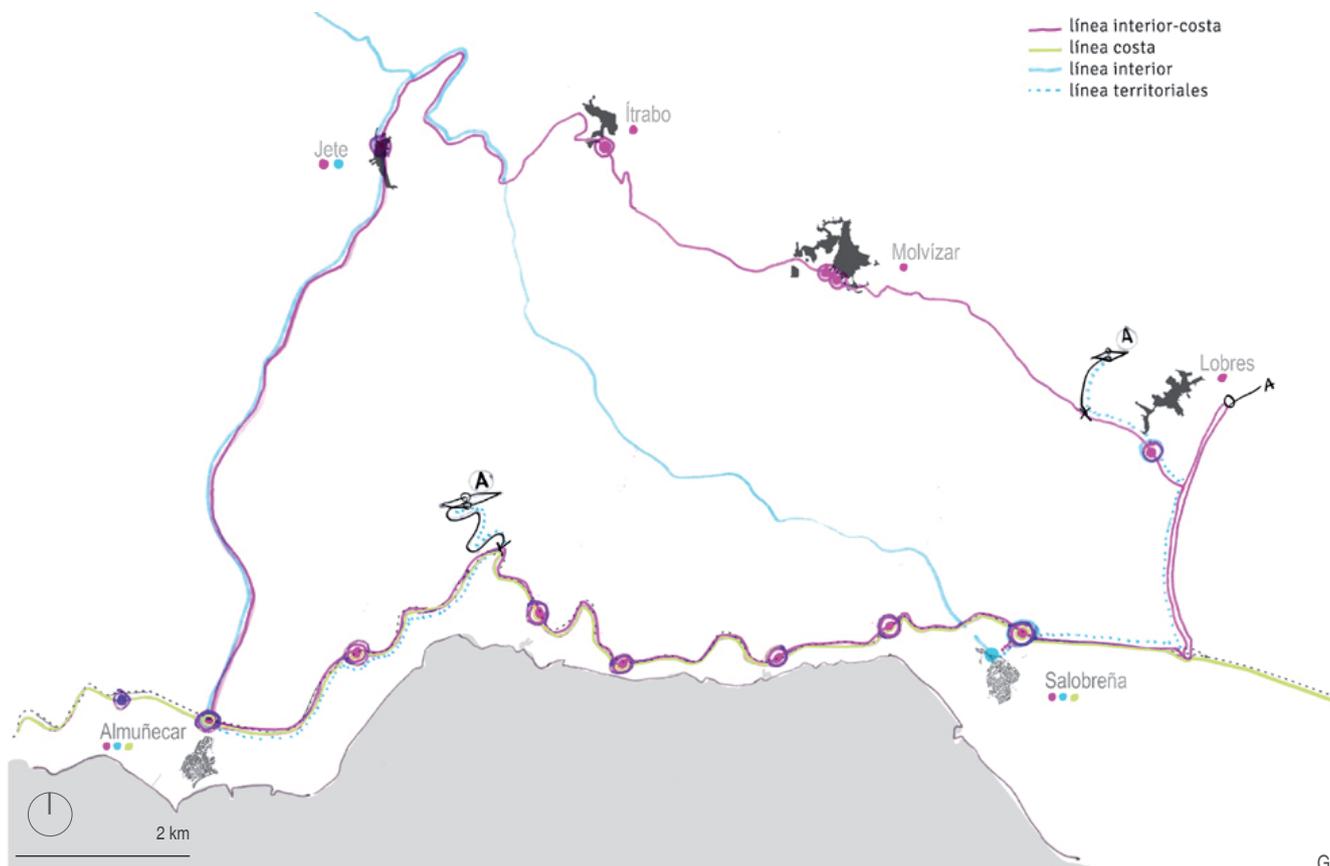
G.33

Nuevas líneas de transporte público

El transporte colectivo conecta las puertas territoriales y las puertas locales, las poblaciones de mar, las poblaciones de interior y la combinación de ambas.

G.33. Esquema de movilidad propuesto, diversificación y conexiones con la red de alta capacidad

G.34. Esquema de transporte público: tipología y paradas principales



G.34

Conexión paisaje-ciudad

Las calles son a un mismo tiempo paisaje, travesía y ciudad. Reconsideran los bordes urbanos en contacto con los mismos, los unen entre sí, en la distancia y forman parte del paisaje intermedio que los relaciona.



la calle de arriba como paisaje
(50-11 entre Ítrabo y Molvizar)



la calle de arriba ciudad
(50-12 a su paso por Jete)



accesos y paseos de montaña



la futura calle diagonal
(visión actual)



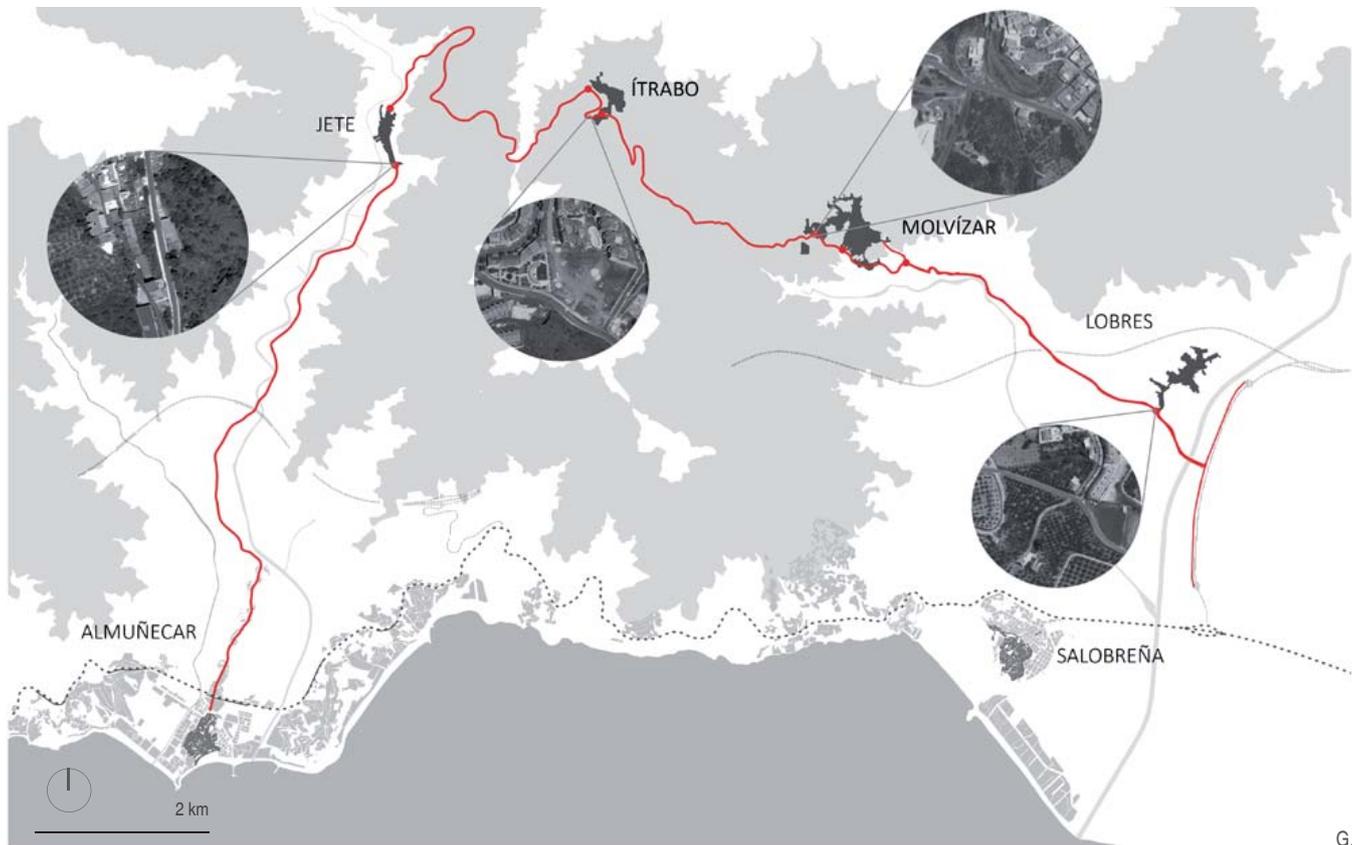
G.35

Regeneración de los bordes urbanos

La calle-carretera redefine sus contactos en Jete, Ítrabo, Molvizar y Lobres.

G.35. Esquema de conexión entre ciudad y paisaje. Localización de travesías interesantes

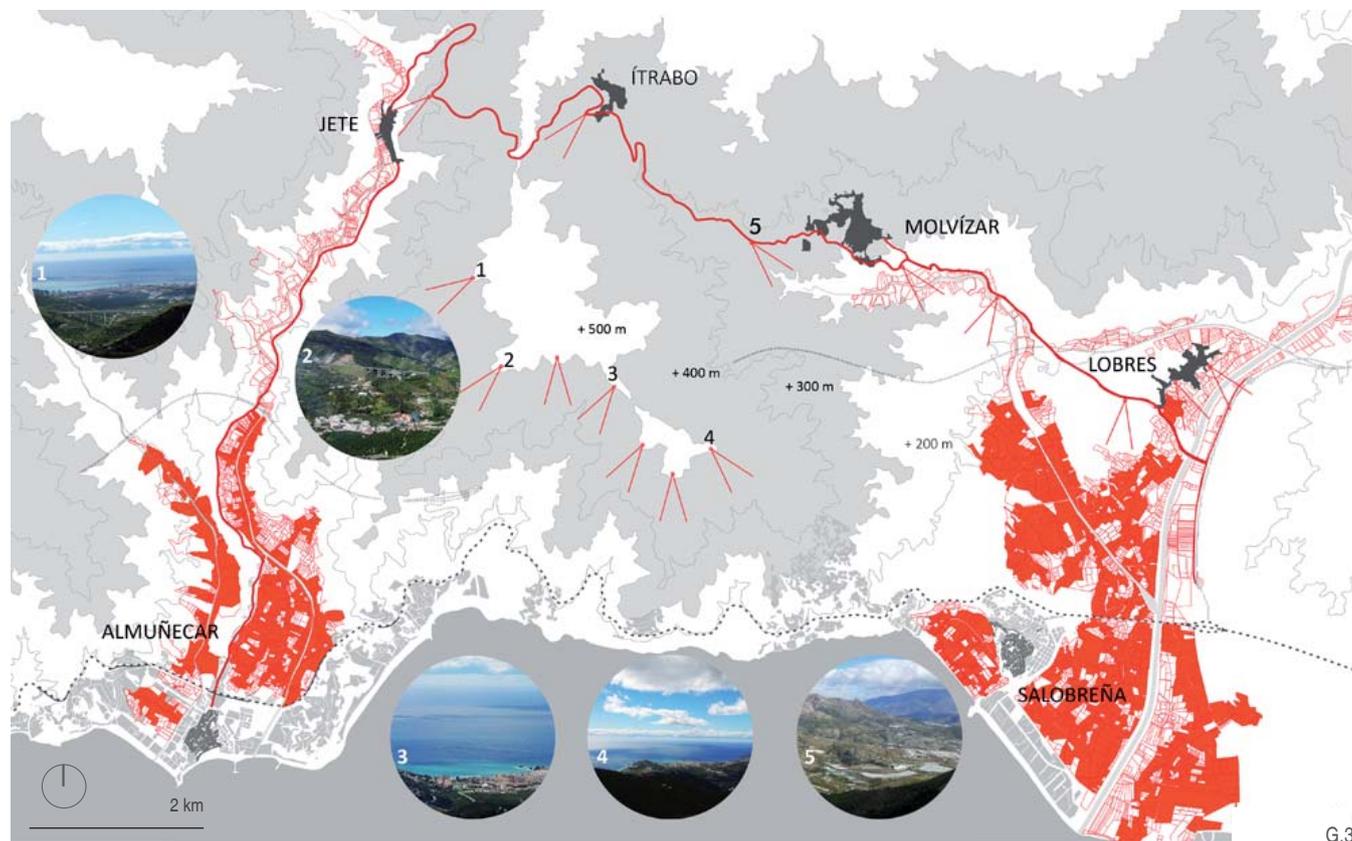
G.36. Esquema de localización de áreas en bordes urbanos susceptibles a ser proyectadas



G.36

Las relaciones visuales

La posición estratégica de esta nueva malla, entre el mar y la montaña, permite tomar conciencia de la topografía y dominar el paisaje.



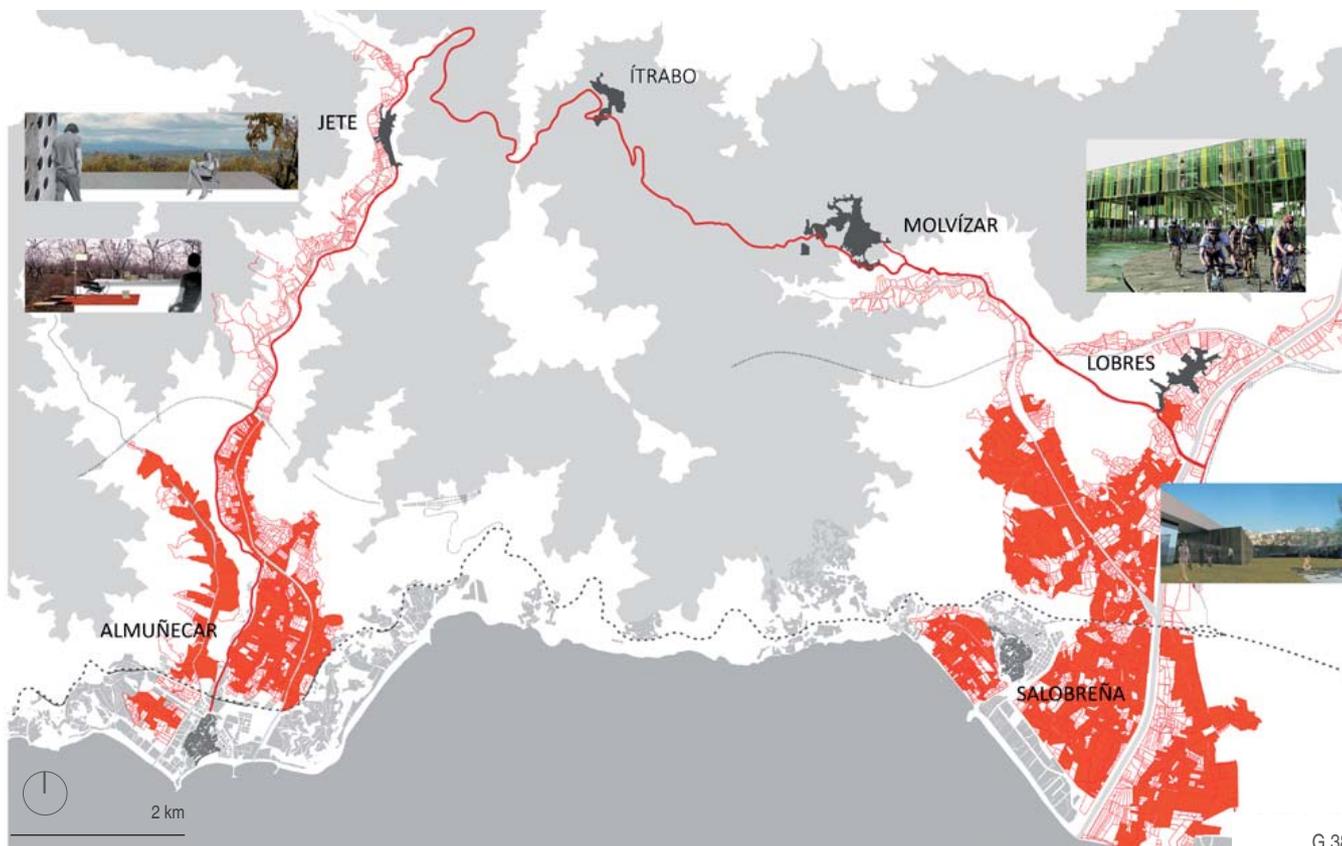
G.37

G.37. Esquema de relaciones visuales entre espacios lejanos y cercanos

G.38. Esquema de localización de vegas y caminos rurales

Vegas: la difusión del sistema

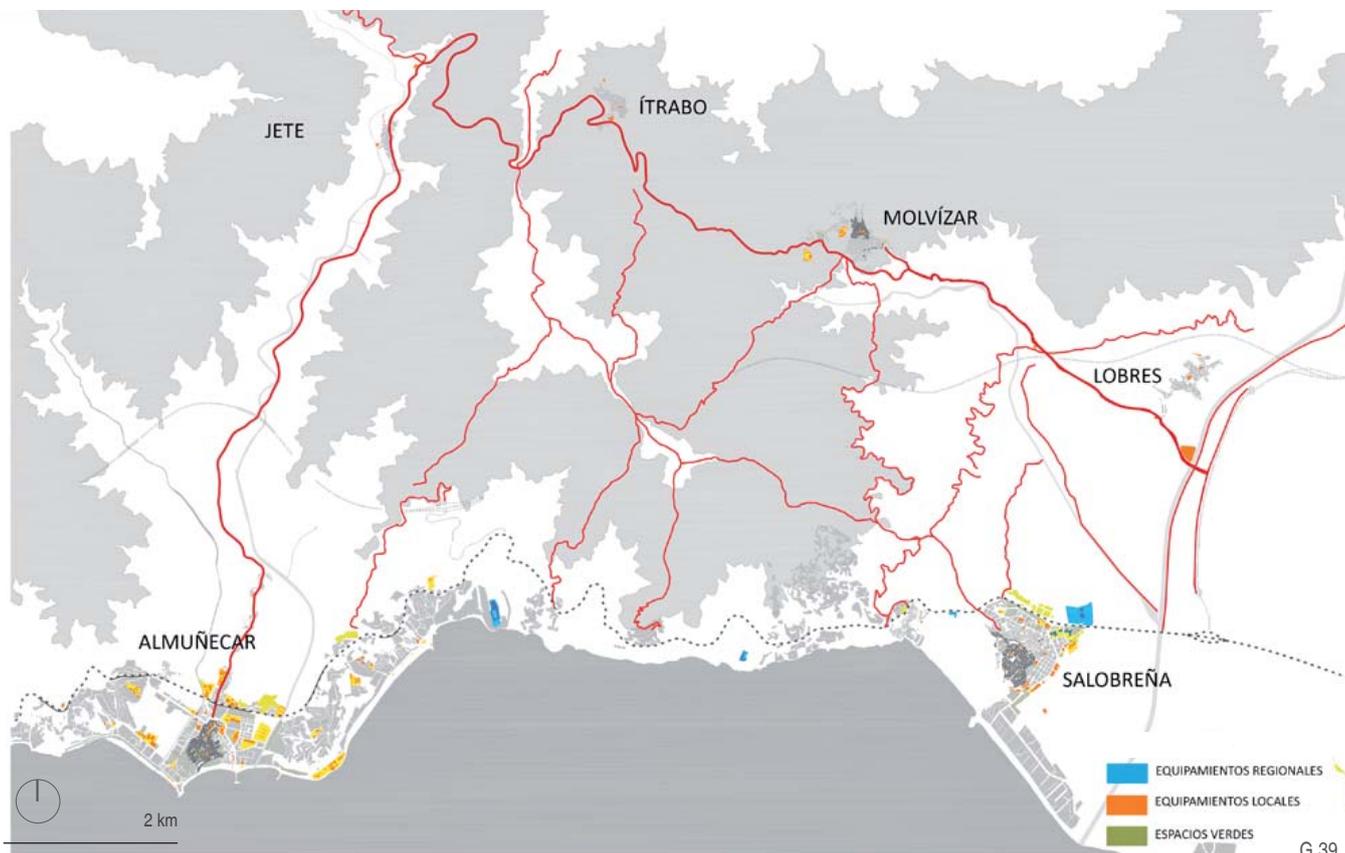
Como lugares de ocio, como lugares productivos o como lugares en los que habitar, se redibujan las vegas incorporando sus tejidos al sistema, nuevas densidades naturales y porosas.



G.38

Apoyo al sistema de equipamientos existente

Los nuevos equipamientos supramunicipales, en su posición interior, equilibran y completan el sistema con nuevos usos lo que, por otro lado, revitaliza las dinámicas territoriales.

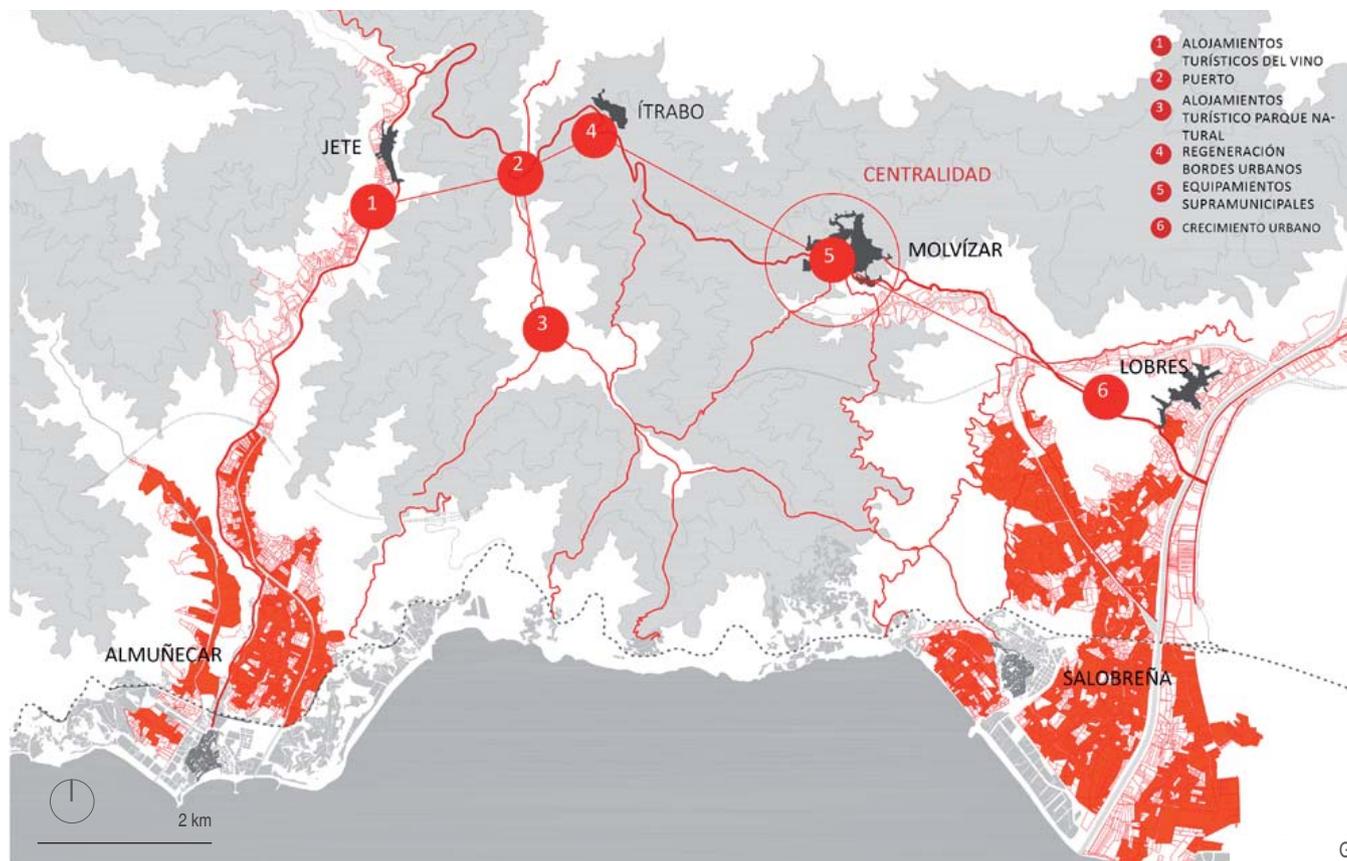


Sistema de equipamientos propuesto

Los nuevos equipamientos supramunicipales, en su posición interior, equilibran y completan el sistema con nuevos usos lo que, por otro lado, revitaliza las dinámicas territoriales.

G.39. Esquema de equipamientos existentes

G.40. Esquema de localización de nuevos equipamientos y proyectos

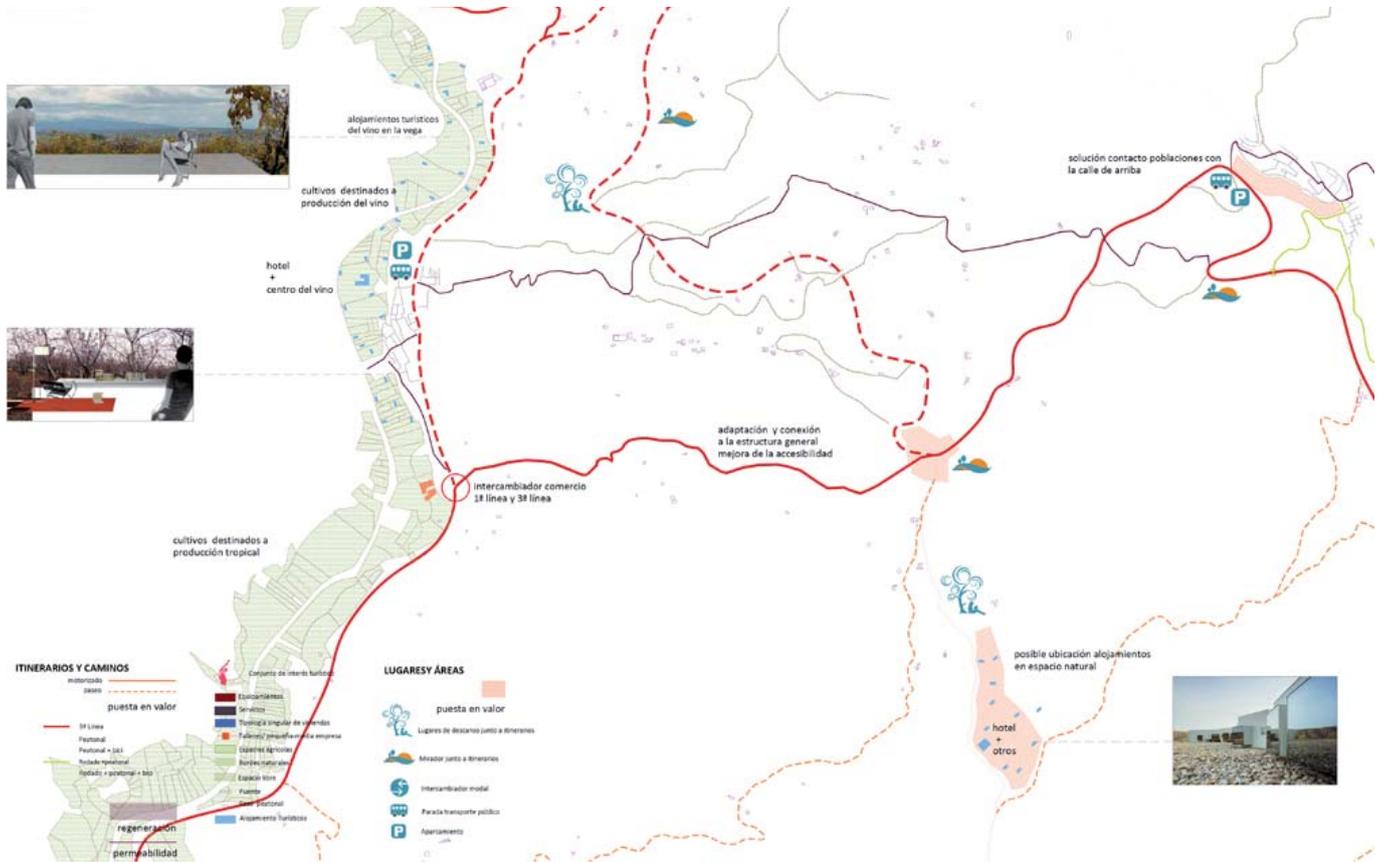


G.40

la red equipada: desarrollo de los equipamientos propuestos

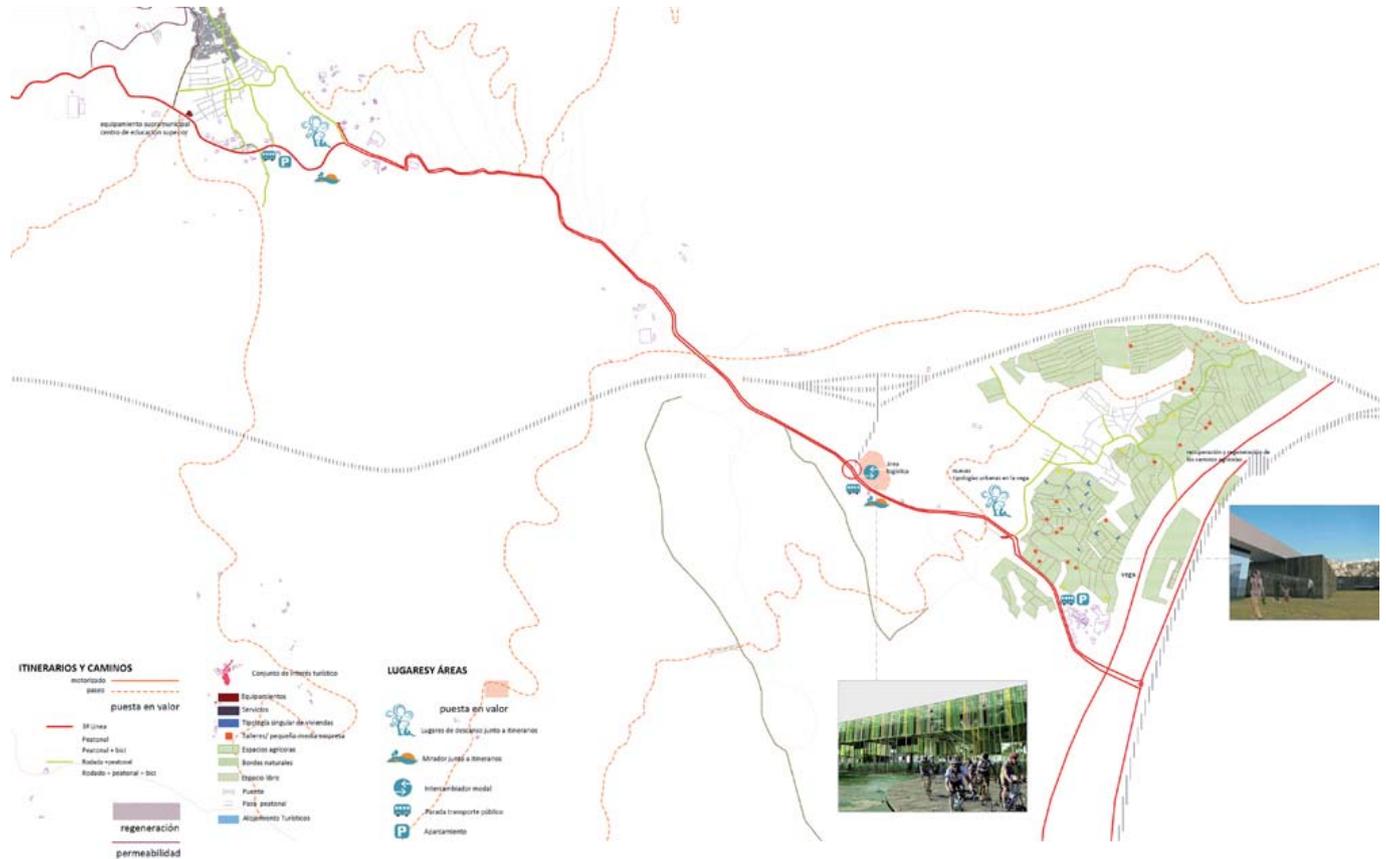
Equipamientos 1,2,3 y 4

G.41



G.42

Equipamientos 5 y 6



G.41. Equipamientos propuestos entre Jete
e Ítrabo: Territorio, comercio y paisajes

G.42. Equipamientos propuestos entre Lo-
bres y Molvizar: La vega habitada en torno
a una puerta territorial

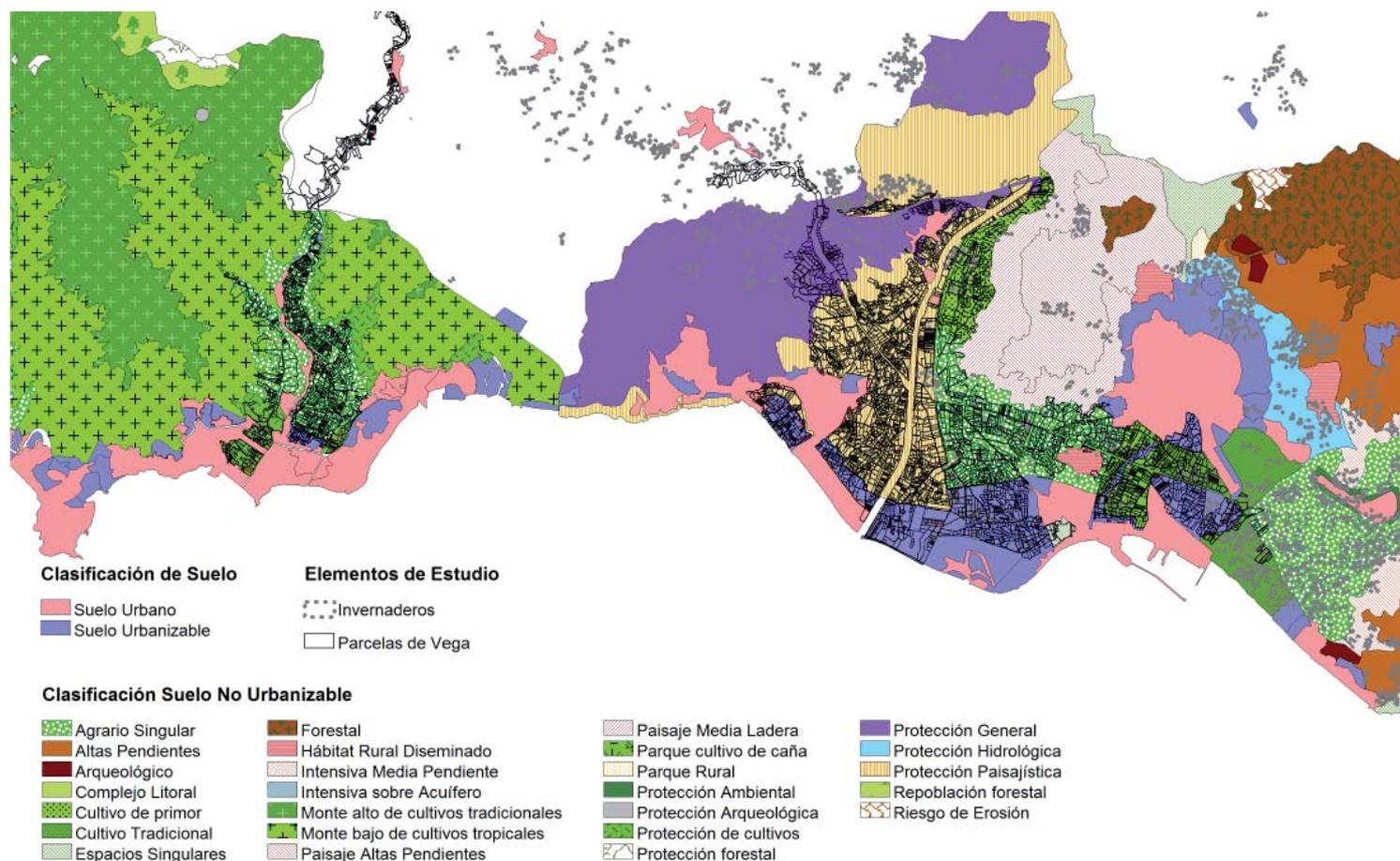
proyecto 4

innovación agrológica

una propuesta de conservación agrícola y paisajística

José Alfonso Gálvez Salinas

G.43



objetivo:

Mantener la actividad agrológica y el paisaje de vega

Diagnóstico de la planificación/Resultados de la cultura del territorio

Planificación no integral con tratamientos y regulaciones normativas distintas para ámbitos homogéneos (vegas o invernaderos)

Falta reconocimiento de la especificidad los espacios agrarios y de su relación con la ciudad (La Caleta y La Sandovala)

Falta de legislación específica común a todo el territorio (Ordenanza Territorial)

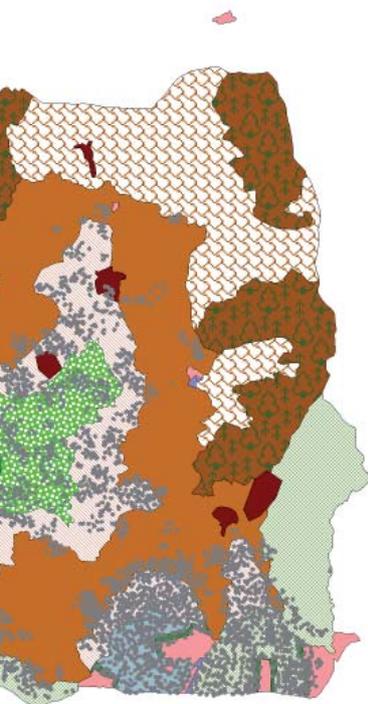
Precariedades y disfunciones en las infraestructuras destinadas a la agricultura intensiva (invernaderos)

Debilidad de los viarios para hacer frente a los flujos de transporte de productos (invernaderos)

Falta de instalaciones para la recogida de residuos (invernaderos)

Falta de abastecimiento de agua y la sobreexplotación de acuíferos

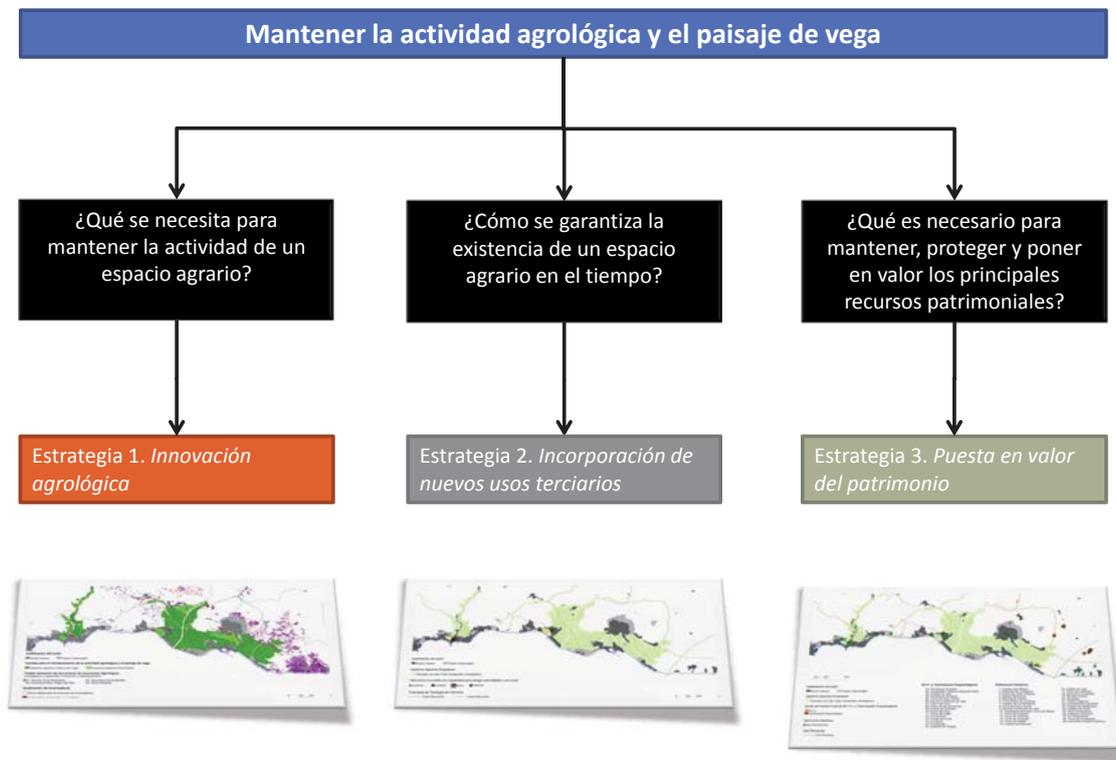
Inundaciones (localización de invernaderos)



G.43. Clasificación de suelo en la costa tropical

4 km





G.43

La pervivencia de las actividades agrarias en la Costa Tropical Granadina, y por ende la de sus espacios productivos (vegas y ámbitos de agricultura intensiva), pasa por proponer procesos que mantengan la actividad, garanticen su existencia en el tiempo y ayuden a mantener, proteger y poner en valor sus principales recursos patrimoniales. Para ello, es necesaria la elaboración de estrategias capaces de dar respuesta a los principales interrogantes que surgen de cada una de las acciones anteriormente citadas. (figura G.43)

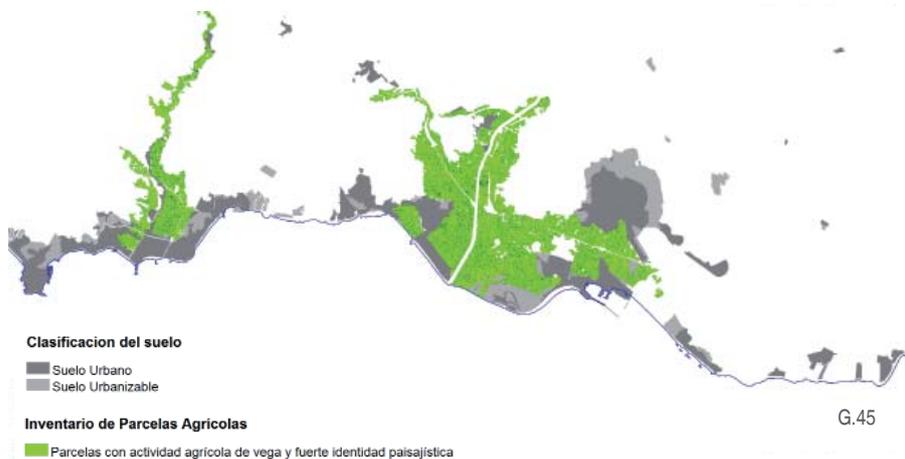
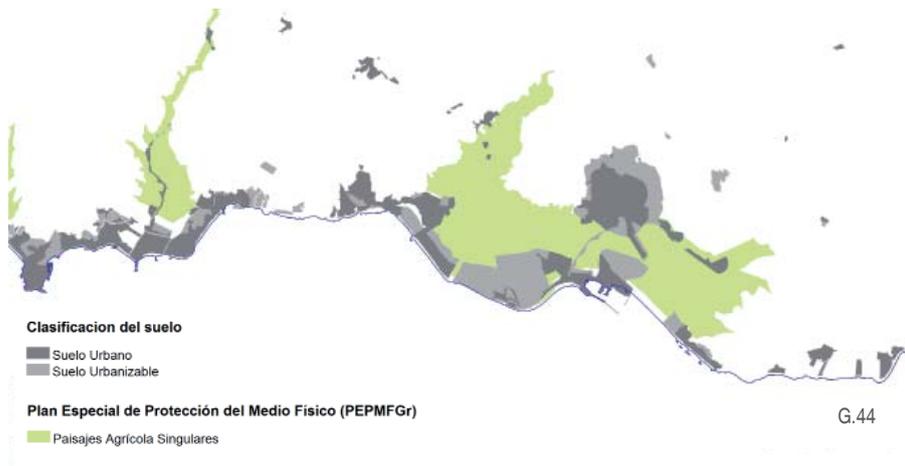
Paisajes agrícolas singulares:

- G.43. Ideación de estrategias y procesos
- G.44. Parcelas sobre vegas desarrolladas en depósitos aluviales de río
- G.45. Parcelas con cultivos subtropicales, extratempranos, hortícolas y de primor
- G.46. Parcelas que conformaban el paisaje deltaico y la vega (Ortofoto 1956)

8 km



Estrategia 1



Innovación agrológica para aumentar la competitividad y rentabilidad de la actividad agraria y facilitando su permanencia (figura G.50)

La pervivencia de la mayoría de las actividades agrarias, y por ende de sus espacios productivos, pasa, en buena medida, por proponer procesos que aseguren unas rentas suficientes y atractivas para mantener la puesta en carga de los espacios agrícolas. En este sentido, se apuesta por aumentar la competitividad y rentabilidad de la actividad agraria mediante un proceso de innovación agrológica, el cual se traduce en la acción de introducir cambios para favorecer la adaptación de superficies y unidades de explotación, profesionalizar las explotaciones agrícolas para ahorrar en costes de explotación y contribuir a mantener la calidad de los suelos y el paisaje (Figuras G.44, G.45, G.46, G.47, G.48, G.49). Además, también se incluye la creación o modificación de los productos existentes para su introducción en el mercado, o nuevos mercados, mediante mecanismos de denominación de origen, marcas de calidad o ventas directas del productor, mejora de los canales de distribución y la recuperación de variedades locales.

Finalmente, es necesario el diseño y la aplicación de nuevos mecanismos de gestión y regulación de la actividad (Ordenanza Territorial) considerando la organización de las instalaciones sobre la parcela (zona libre, retranqueo, drenaje de pluviales, restauración paisajística, zona de servidumbre...) y un registro de actividades agrícolas (intensiva y tradicional) en suelos de titularidad pública y titularidad privada y, en estos últimos, distinguiendo propietarios que mantengan la gestión agrícola de la finca de los que no lo hagan. Hay que resaltar que estos procesos están orientados no sólo al mantenimiento de la actividad agraria y del paisaje de vega, sino también a la generación de empleo directo e indirecto (Tablas 1, 2, 3, 4 y 5).

Áreas con condiciones para la ubicación de invernaderos:

G.47. Pendientes inferiores al 20%

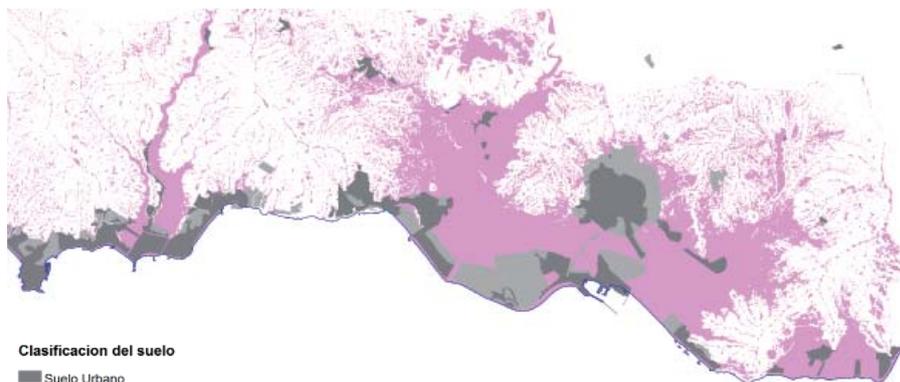
G.48. Zonas Inundables

G.49. Invernaderos en la actualidad

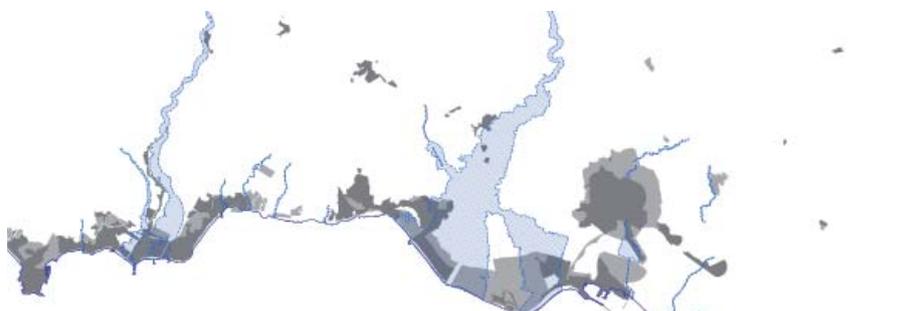
G.51. Evolución del número de desempleados por sector de ocupación.

Fuente: elaboración propia a partir Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE).

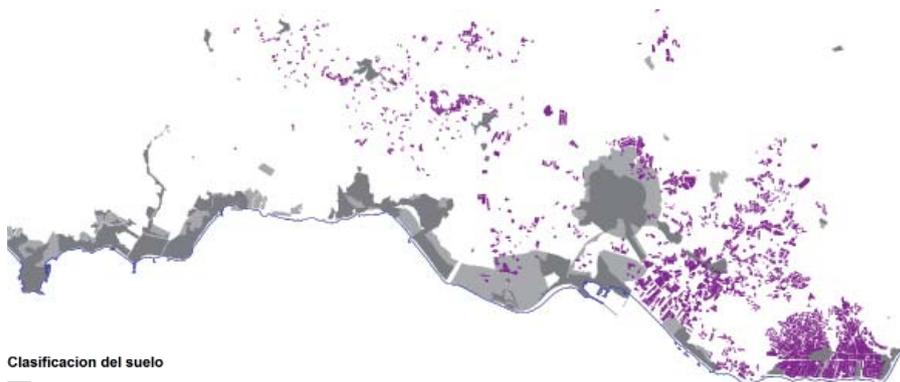
8 km



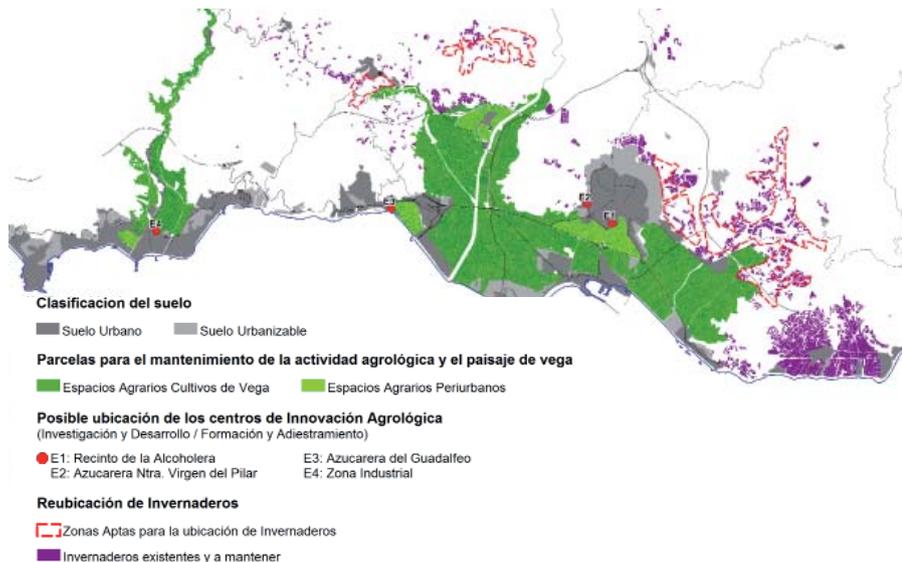
G.47



G.48



G.49



acción 1

Cambios para favorecer la adaptación de superficies y unidades de explotación (Periurbanos y agraria de Vega)

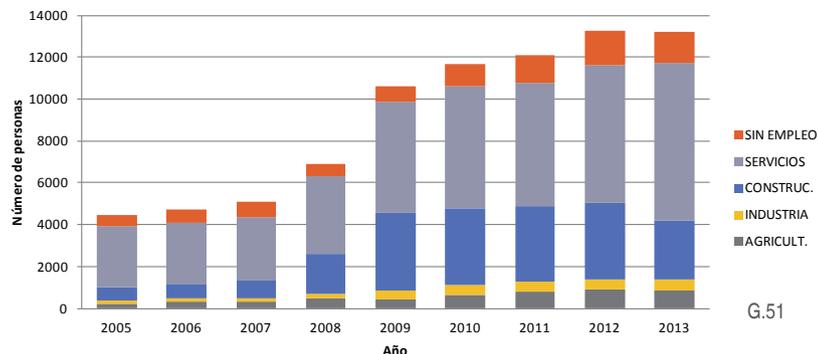
acción 2

Profesionalización de la explotaciones agrícolas (I+D/F+A) mediante la transferencia de conocimiento desde los centros de Innovación

Ámbitos con agricultura intensiva sin condiciones favorables	Supf. (Has)
Suelo Urbano y Urbanizable	52
Zonas Inundables	46
Zonas Protegidas	360
Total	458

acción 3

Creación o modificación de productos existentes para su introducción en el mercado (Denominaciones de origen, marcas de calidad, etc.)



G.51

acción 4

Diseño y aplicación de nuevos mecanismos de gestión y regulación de la actividad en todo el territorio (Ordenanza Territorial)

	Sección A: Agricultura, ganadería, caza y selvicultura		Sección H: Hostelería		Sección F: Construcción		Empleos Totales
	Total Empleos	%	Total Empleos	%	Total Empleos	%	
Almuñécar	578	8%	1014	14%	1360	19%	7096
Itrabo	29	22%	4	3%	19	15%	130
Jete	31	24%	9	7%	14	11%	127
Molvízar	185	29%	22	3%	94	15%	637
Motril	4423	23%	777	4%	2913	15%	19402
Salobreña	495	14%	287	8%	792	22%	3527
Total	5741	19%	2113	7%	5192	17%	30919

G.52

	Sup. Actual de Invernaderos (Has)	Sup. Potencial Invernaderos (Has)	Sup. Actual de Vega (Has)	Sup. Potencial de Vega
<i>Almuñécar</i>	0,25	0,25	349,54	363,33
<i>Itrabo</i>	23,24	23,24	0,00	0,00
<i>Jete</i>	1,51	1,51	91,11	91,57
<i>Molvízar</i>	65,48	127,65	35,62	35,62
<i>Motril</i>	1088,83	1750,41	1013,88	1913,05
<i>Salobreña</i>	82,07	269,02	1090,15	1253,78
TOTAL (Has)	1261,38	2614,05	2614,05	2614,05

	Invernaderos		Vega	
	Actual	Potencial	Actual	Potencial
<i>Almuñécar</i>	1	1	136	142
<i>Itrabo</i>	91	91	0	0
<i>Jete</i>	6	6	36	36
<i>Molvízar</i>	255	498	14	14
<i>Motril</i>	4246	6827	395	746
<i>Salobreña</i>	320	1049	425	489
TOTAL	4919	8471	1006	1426

Número de Empleos por Has de Invernadero	3,9
Número de Empleos por Has de vega	0,39

G.53

	Número de empleos		Incremento del número de empleos	Total
	Actuales	Crecimiento Potencial		
Invernaderos	4919	8471	3552	13390
Vega	1006	1426	420	2433
Total	5926	9897	3972	15823

G.54

GRANADA		ABRIL 2013				
MUNICIPIOS	TOTAL	SECTORES				
		AGRI- CULTURA	INDUS- TRIA	CONS- TRUCCIÓN	SERVICIOS	SIN EMPLEO ANTERIOR
ALMUÑECAR	3686	100	129	681	2259	517
ITRABO	77	2	2	32	33	8
JETE	71	4	3	18	37	9
MOLVIZAR	230	14	4	38	147	27
MOTRIL	7619	682	272	1702	4208	755
SALOBREÑA	1514	72	84	379	828	151
TOTAL	13197	874	494	2850	7512	1467

G.55

G.52. Ocupación laboral por secciones.

Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Población y Vivienda 2001.

G.53. Empleos actuales y potenciales según superficie de invernaderos y de vega.

Fuente: Elaboración propia

G.54. Tabla resumen del número de empleos actuales y el crecimiento potencial con la puesta en carga de espacios de vega e invernaderos.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Tabla 3.

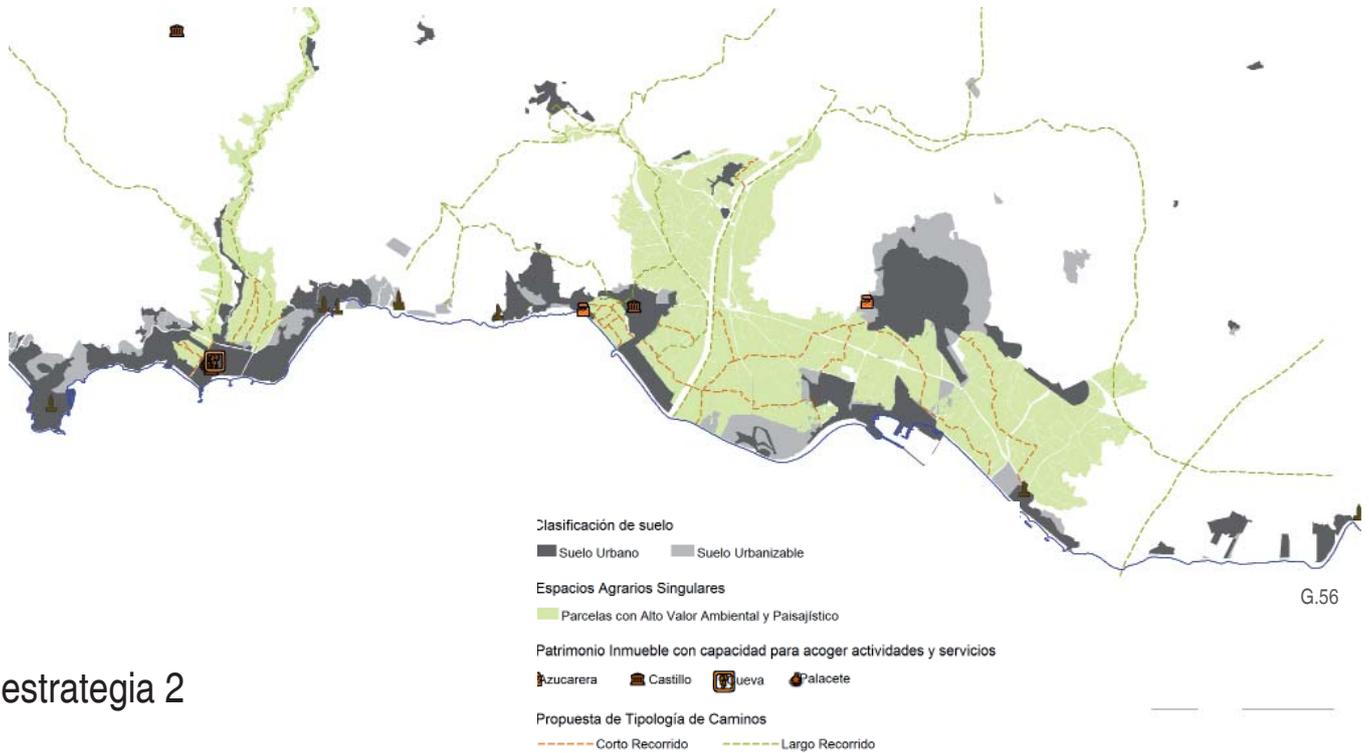
G.55. Número de empleados por sectores de ocupación en la Costa Tropical.

Fuente: Elaboración propia a partir del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE).

EMPLEO DIRECTO:

+30% con respecto al total de desempleados en abril de 2013

+454% con respecto al total de desempleados en el sector agricultura en abril de 2013



estrategia 2

Establecer nuevos usos terciarios en los espacios agrarios. (figura G.56)

La incorporación de nuevas actividades (*áreas recreativas, huertos urbanos o de ocios, miradores, recorridos escénicos*) y servicios (*alojamientos rurales, restauración, aulas de educación ambiental, museos*) en los espacios agrarios contribuirá al incremento de la rentas agrarias y, especialmente, a su pervivencia en el tiempo. Además, también se ha de contemplar la posibilidad de ubicar equipamientos y dotaciones que sean compatibles con el medio y, sobre todo, que contribuyan y ayuden al mantenimiento y protección del paisaje de los espacios agrarios.

acción 1:

Incorporación de nuevos usos terciarios (actividades y servicios) en los espacios agrarios de vega

acción 2:

Ubicación de equipamientos y dotaciones destinadas al mantenimiento y a la protección del paisaje



Puesta en valor del patrimonio como infraestructura para las actividades (figura G.57)

La existencia de un cuantioso patrimonio cultural en los espacios agrarios (caminos rurales, parcelación tradicional, estructuras hidráulicas y los elementos etnológicos y arquitectónicos) constituye el documento de su historia. A este respecto las directrices y acciones van encaminadas a:

Alcanzar el mayor conocimiento del patrimonio cultural mediante estudios de inventario (Figura 58), catalogación e interpretación a través de la colaboración de diferentes organismos (administración local, universidad, museos, institutos, etc.).

Establecer un organismo de cooperación y coordinación entre todos los entes que albergan competencias sobre patrimonio cultural (Figura G.59).

Acometer la mejora y puesta en valor de elementos patrimoniales especialmente significativos.

Elaborar un catálogo de buenas prácticas para uso de los diversos sectores de actividad que inciden en el espacio agrario.

G.56. Incorporación de nuevos usos en los espacios agrarios

G.57. Localización de elementos patrimoniales

4 km





acción 1:

Inventario, catalogación del patrimonio cultural del espacio agrícola

acción 2:

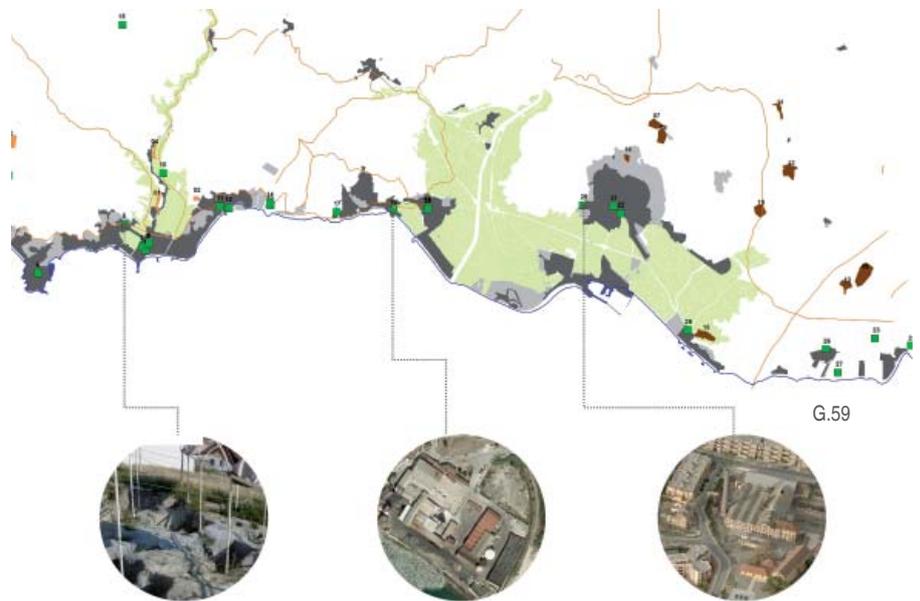
Acciones de mejora y puesta en valor de los elementos patrimoniales

acción 3:

Establecer un organismo de cooperación y coordinación para la gestión del patrimonio cultural

acción 4:

Elaboración de un catálogo de buenas prácticas para todas las actividades de los espacios agrícolas



Necrópolis Púnica

Azucarera Guadalfeo

Azucarera Ntra. Sra. Del Pilar

Clasificación de suelo

■ Suelo Urbano ■ Suelo Urbanizable

Espacios Agrarios Singulares

■ Parcelas con Alto Valor Ambiental y Paisajístico

Bienes de Interés Cultural (B.I.C.) y Yacimientos Arqueológicos

■ B.I.C.
■ Yacimiento Arqueológico

Patrimonio Histórico

■ Bien Patrimonial

Vías Pecuarías

— Via Pecuaría

B.I.C. y Yacimientos Arqueológicos

- 01.-Acueducto Romano
- 02.-Columbario romano Antoniano Rufu
- 03.-Castillo de Jate
- 04.-Acueducto Romano
- 05.-Torre de Cerro Gordo
- 06.-Recinto fortificado de Jate
- 07.-Cerro del Toro
- 08.-Cerro de las Provincias
- 09.-Cortijo de la Realía
- 10.-Cerro del Polo
- 11.-Cerro del Gallo
- 12.-La Herrería
- 13.-Cortijo del Cura
- 14.-La Nacla
- 15.-El Maruate
- 16.-Cañada de Vargas

Patrimonio Histórico

- 1.-Castillo San Miguel
- 2.-Palacete de La Najarra
- 3.-Cueva de Siete Palacios
- 4.-Iglesia Parroquial
- 5.-Necrópolis Púnica
- 6.-Torre Punta de La Mona
- 7.-Castillo de La Herradura
- 8.-Torre de Cerro Gordo
- 9.-Recinto Fortificado de Jate
- 10.-Columbario Romano Torre del Monje
- 11.-Torre del Granizo
- 12.-Torre de Taramay
- 13.-Torre de Enmedio
- 14.-Torre del Diablo
- 15.-Castillo de Moscaril
- 16.-Castillo de Jate
- 17.-Torre del Cambrón
- 18.-Azucarera Guadalfeo
- 19.-Muralla Urbana
- 20.-Alcazaba
- 21.-Teatro Calderón
- 22.-Ayuntamiento de Motril
- 23.-Fuerte de Tarfalcases
- 24.-Castillo del Jaral
- 25.-Torre Torrenueva
- 26.-Poblado Carchuna
- 27.-El Fuerte Motril
- 28.-Torre del Zumballón
- 29.-Azucarera Nuestra Señora del Pilar

prioridad de la acción

En el cuadro se valora la prioridad de las diferentes acciones que componen las tres estrategias descritas. Su prioridad se establece atendiendo a su importancia para la protección del paisaje de vega y sus sinergias con otras acciones de la misma estrategia o de cualquiera de las otras dos.

	Acciones	Prioridad
Estrategia 1	<i>Cambios para favorecer la adaptación de superficies y unidades de explotación</i>	● ● ●
	<i>Profesionalización de la explotaciones agrícolas (I+D/A+) mediante la transferencia de conocimiento des de los centros de Innovación</i>	● ● ●
	<i>Creación o modificación de productos existentes para su introducción en el mercado</i>	● ● ●
	<i>Diseño y aplicación de nuevos mecanismos de gestión y regulación de la actividad en todo el territorio (Ordenanza Territorial)</i>	● ● ●
Estrategia 2	<i>Incorporación de nuevos usos terciarios (actividades y servicios) en los espacios agrarios de vega</i>	● ●
	<i>Ubicación de equipamientos y dotaciones destinadas al mantenimiento y la protección del paisaje</i>	● ●
Estrategia 3	<i>Inventario, catalogación e interpretación del patrimonio cultural del espacio agrícola</i>	● ● ●
	<i>Acciones de mejora y puesta en valor de los elementos patrimoniales</i>	●
	<i>Establecer un organismo de cooperación y coordinación para la gestión del patrimonio cultural</i>	● ●
	<i>Elaboración de un catálogo de buenas prácticas para todas las actividades de los espacios agrícolas</i>	● ● ●

- ● ● Alta
- ● Media
- Baja

G.58. Incorporación de nuevos usos en los espacios agrarios

G.59. Localización de elementos patrimoniales

4 km



proyecto 5

Innovación Turística

Una propuesta económica, social y urbanística

Giulio Giacon | Francisco Guerrero Contreras



G.60. El gráfico expresa la forma de trabajar de esta propuesta. Partimos de la forma territorial, pasamos a una idea fuerte o potente que surge y que se centra en una localidad particular (Salobreña), para volver a la cuestión territorial.

aproximación



Se ha realizar un análisis muy singular de la costa; y se detecta que la costa tropical tiene grandes ventajas:

1. una potente red de infraestructuras
2. precios asequibles,
3. gastronomía muy específica

De esta forma, consideramos que la promoción del turismo, medioambiental y culturalmente hablando, así como la puesta en valor del patrimonio natural y patrimonial pueden ser los argumentos potentes para desarrollar esta nueva idea.

La importancia del turismo en el territorio

El turismo constituye una importante actividad económica impulsada por los mercados locales, regionales y globales que importa mucho orientar hacia la sostenibilidad del territorio.

En la actualidad existe una demanda turística cada vez más exigente donde *el turista tiene el deseo de vivir unas vacaciones únicas, experimentar nuevos lugares, recibir servicios personalizados y sumergirse en las culturas locales (OMT) por lo que se hace necesario y viable este enfoque innovador que diversifique y complemente las potencialidades del territorio.*

La Costa Tropical cuenta con un gran potencial turístico. Cabría fortalecer el turismo medio ambiental y cultural mediante la puesta en valor de los principales espacios naturales (mar-agriculturamontaña) y del patrimonio cultural y residencial de las ciudades.

Una nueva estrategia

Se genera una nueva idea de aprovechamiento de los recursos del patrimonio cultural y natural con los que cuenta un territorio disminuyendo la ocupación extensiva del suelo por el turismo.

El actual turismo de sol y playa se amplía y diversifica contribuyendo a la rehabilitación de los centros históricos y los espacios públicos existentes en cada una de las localidades del área de estudio.

Se propone el *Albergo Diffuso*, concepto innovador de alojamiento, introducido en Italia en la década de 1980 como una forma de revitalizar centros históricos de las ciudades.

el albergo diffuso

El concepto de Albergo Diffuso, comienza a utilizarse en el norte de Italia en los primeros años de los 80. Surge como resultado de la reutilización, para finalidades turísticas, de las viviendas vacías que se habían reformado tras el terremoto de 1936. Esto se ha ido desarrollando hasta nuestros días.

Hoy lo entendemos cómo un albergue horizontal, sostenible, atractor turístico para centros históricos en estado degradado o semiabandonado. Destaca de este concepto, que el hospedaje trabaja con la ciudad, por lo que las viviendas libres, las habitaciones, las calles, los pasillos y las plazas lugares de encuentro o espacios públicos se convierten en lugares que dan la bienvenida al turista.



G.61

Se concibe como un alojamiento que no está en un solo bloque vertical, si no se articula por medio de una red de viviendas en un radio de corto alcance a los servicios que brinda.

La idea potente de este concepto es la innovación; el hospedaje ya no es un hotel, sino un albergue sin construir que actúa en el territorio con una micro intervención, para volver a dar la vida a los centros históricos de pueblos y pequeñas ciudades.

G.61. Imagen del albergo diffuso de Abruzzo (Italia)

Fuente: <http://www.albergodiffuso.com/>

G.62. Esquema de ventajas del Albergo

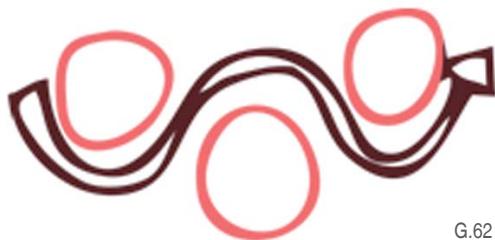
Ventajas del Albergue Difuso

*No existe impacto ambiental negativo, debido a la **no construcción** de nuevas estructuras hoteleras.*

*Se trata de un albergue que se ocupa de **rehabilitar viviendas**, y sobre todo que se **oferta todo el año**, ya que no depende de las estaciones, previene y frena el abandono de los **centros históricos**.*

*Aumenta el desarrollo de **turismo sostenible** dando respuesta a una demanda más exigente y compleja y experta que el turismo de sol y playa.*

*Desarrolla e interconecta la **oferta turística** no sólo localmente sin también **territorialmente**.*



G.62

Localización: Salobreña

¿Por qué elegimos la localidad de Salobreña?

Seguramente por su autenticidad y su alto valor patrimonial, además se ubica en la costa tropical de manera estratégica, tiene una posición céntrica y privilegiada, cercana al puerto, rodeada de diferentes municipios, las playas...

Para afrontar este estudio, en un primer lugar se localizan todos los servicios. Esto es básico para la nueva red de viviendas, al igual que sucede para un hotel tradicional, ya que el atractivo de un buen hospedaje se respalda en condiciones de confort, por lo que es primordial situar y conocer los edificios comunes, los servicios, la conexión de la red de viviendas, etc.

Análisis de los servicios de Salobreña

Basándonos en esta idea de garantizar el confort la propuesta limita su ámbito de acción a un radio entre 200-250 m del centro, por la comodidad del recorrido a pie. Se extrae del análisis que:

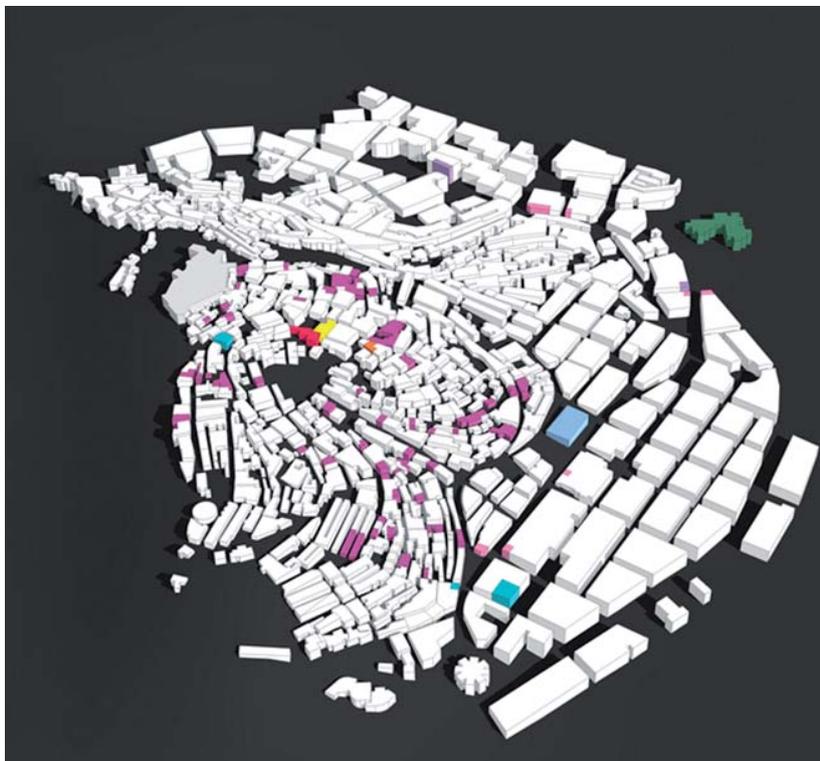
Los edificios comunes, el hall, la biblioteca y las salas polivalentes constituyen el corazón de la propuesta. Estos servicios se ubican en la plaza central del casco antiguo de Salobreña.

Los servicios existentes: restaurantes, supermercados, farmacias y bancos, se localizan en el mapa y se detecta que no existe oferta suficiente por lo que se entiende que la propuesta de Albergo Difuso sería un detonador en el desarrollo de estos servicios.

Se localizan las viviendas vacías o dadas de baja mediante datos de la Sede Electrónica del Catastro referentes al año 2013, para ir conformando la Red de Viviendas. Se tienen en cuenta las conexiones que complementan esta red, enfatizando las rutas, caminos, corredores urbanos... hasta los servicios centrales.

Para llevar a cabo este AD contemplamos los actores locales como la Administración local.

La idea sería que los actores locales formaran grupo o asociación como cooperativa, incorporando cada uno sus inmuebles a la red y la administración incubando el proyecto base apoye tanto los trámites de gestión, infraestructura local, mobiliario urbano... dándole vida y respaldando el proyecto.



G.63

G.63. Volumetría del núcleo urbano de Salobreña con la localización de servicios

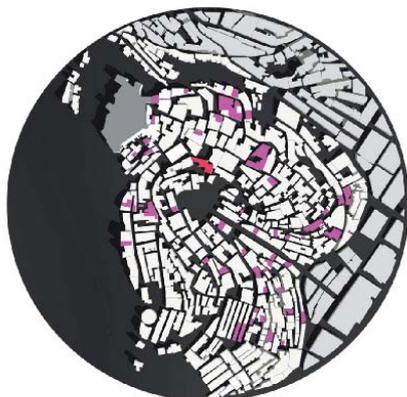
G.64. Esquema de localización de viviendas vacías

G.65. Esquema de accesos a servicios

G.66. Localización de servicios comunes

G.67. Localización de servicios complementarios

Viviendas vacías



G.64

→ Ruta A
→ Ruta B
→ Ruta C
Estación de autobús



G.65



G.66

Hall
Librería
Sala polivalente



G.67

Restaurantes
Supermercados
Farmacias
Bancos

la propuesta

Para llevar a cabo este AD contemplamos los actores locales como la Administración local.

La idea sería que los actores locales formaran grupo o asociación como cooperativa, incorporando cada uno sus inmuebles a la red y la administración incubando el proyecto base apoye tanto los trámites de gestión, infraestructura local, mobiliario urbano... dándole vida y respaldando el proyecto.

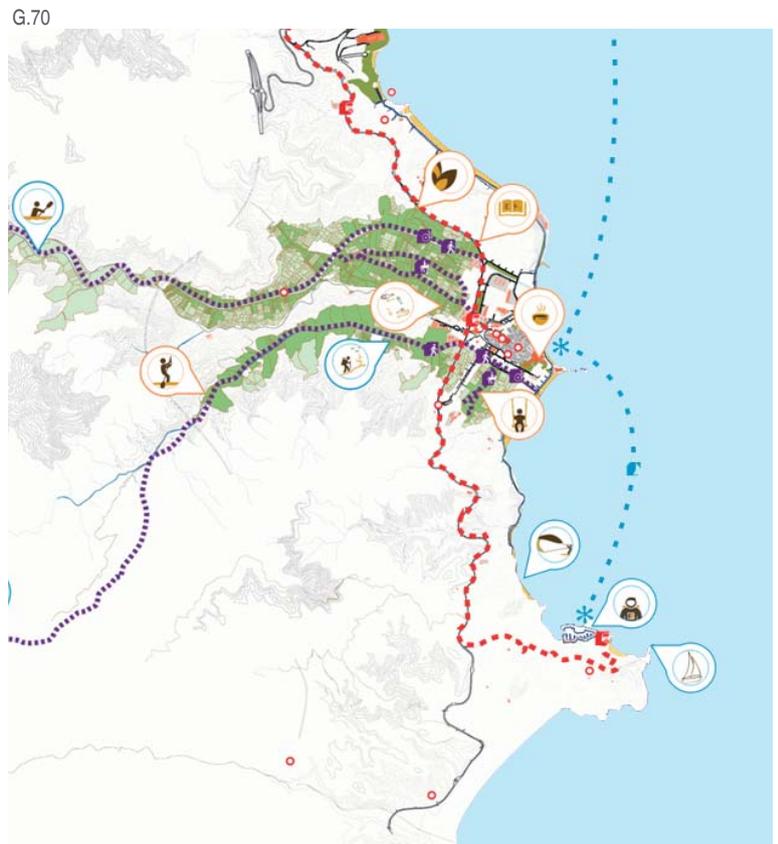
objetivos

Consideramos la innovación turística como una nueva oportunidad de aprovechar los recursos tanto naturales como patrimoniales del territorio. El objetivo de esta propuesta es ampliar y diversificar el turismo en la costa tropical y de esta forma contribuir a la rehabilitación de los espacios públicos y de los cascos históricos.

Es muy particular la importancia que el turismo tiene sobre el territorio, ya que es un elemento que conforma una alternativa económica de desarrollo sostenible, tanto a escala local como regional o incluso global.



ACUICULTURA AGROTURISMO APICULTURA BUCEO CAÑONISMO DESCENSO
ACTIVIDADES | EXISTENTES PROPUESTAS | PATRIMONIOS CULTURALES



proyecto 6

valoración del capital natural y paisajístico

Una propuesta para recuperar y reforzar el sistema verde y agrícola y mejorar la conectividad interior.

Ruben Mora Esteban

Esta propuesta se centra, como estrategia general, en **Recuperar y reforzar el sistema verde y agrícola** y en la **mejora de la conectividad interior** de toda la costa tropical. Para desarrollar estas directrices existen una serie de puntos clave que más tarde se desarrollan, estos son:

- a_ Aumentar el capital paisajístico.
- b_ Mejorar la conectividad territorial
- c_ Mejorar la conectividad biológica.
- d_ Garantizar la seguridad hidráulica
- e_ Resolver la transición entre suelos agrícolas y urbanos.

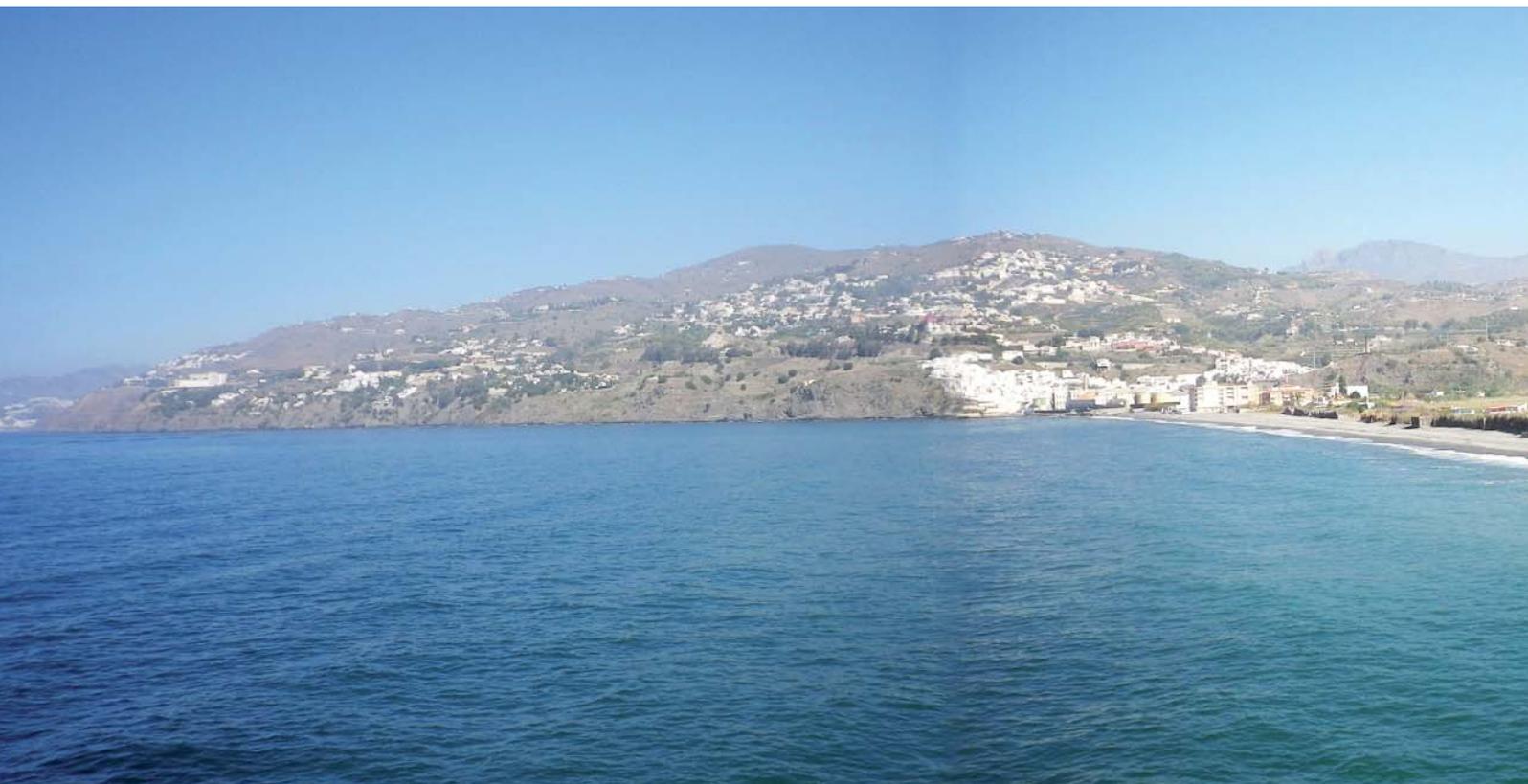
G.73. Vista panorámica desde el Peñón de Salobreña hacia el castillo, su vega y su playa.

G.74. Fotografía de huertos del pueblo de Molvizar.

G.75. Fotografía de la Charca de Suárez.

G.76. Perspectiva del Peñón de Salobreña.

G.77. Paseo por la playa.





G.74
G.73



G.76



G.75



G.77



a_aumento del capital paisajístico

La orografía que se observa, muy característica del Mediterráneo por otra parte, constituye la estructura territorial natural de esta zona de estudio. Toman protagonismo las fuertes pendientes pegadas al agua salada,

las ramblas y los arroyos que conforman el territorio en sentido transversal al mar, destacando, por su dimensión, las dos escorrentías de los ríos Verde y Guadalfeo, que en su discurso crean zonas de vega.

G.78. Esquema de elementos a potenciar paisajísticamente.

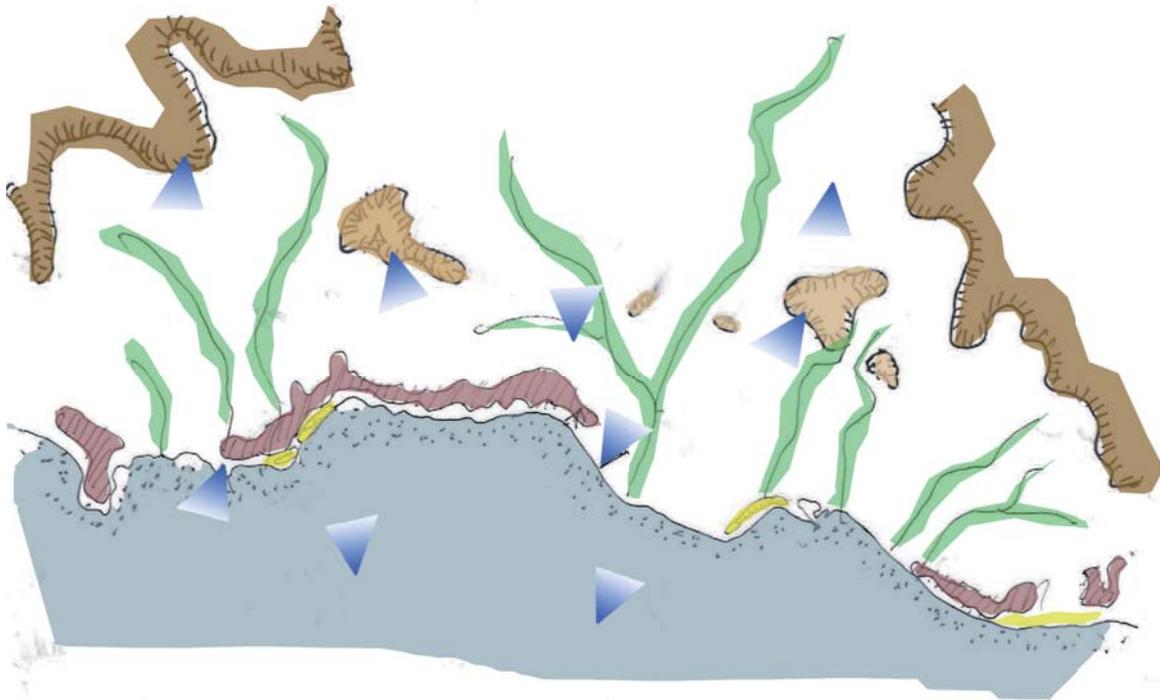
G.79. Ramblas como estructura territorial.

G.80. Vegas y zonas de regadío.

G.81. Ríos y ramblas.

G.82. Fisiografía.

10 km



G.78

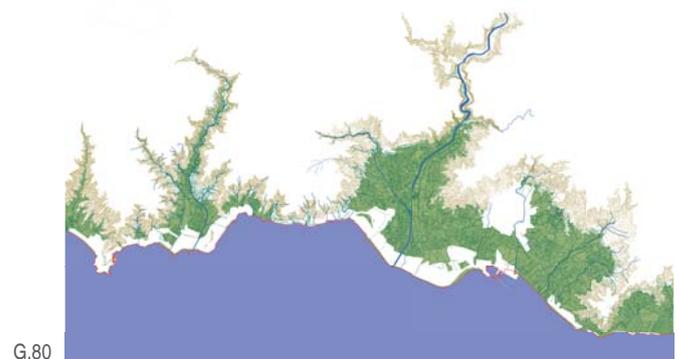
Estas dos líneas ya aparecen en representaciones históricas en las que se destaca la topografía y más concretamente estos dos ríos. En estos dibujos ya se trazan ramblas, vegas,..., en definitiva elementos extraídos del territorio que son característicos y que son los que se pretenden potenciar con esta propuesta.

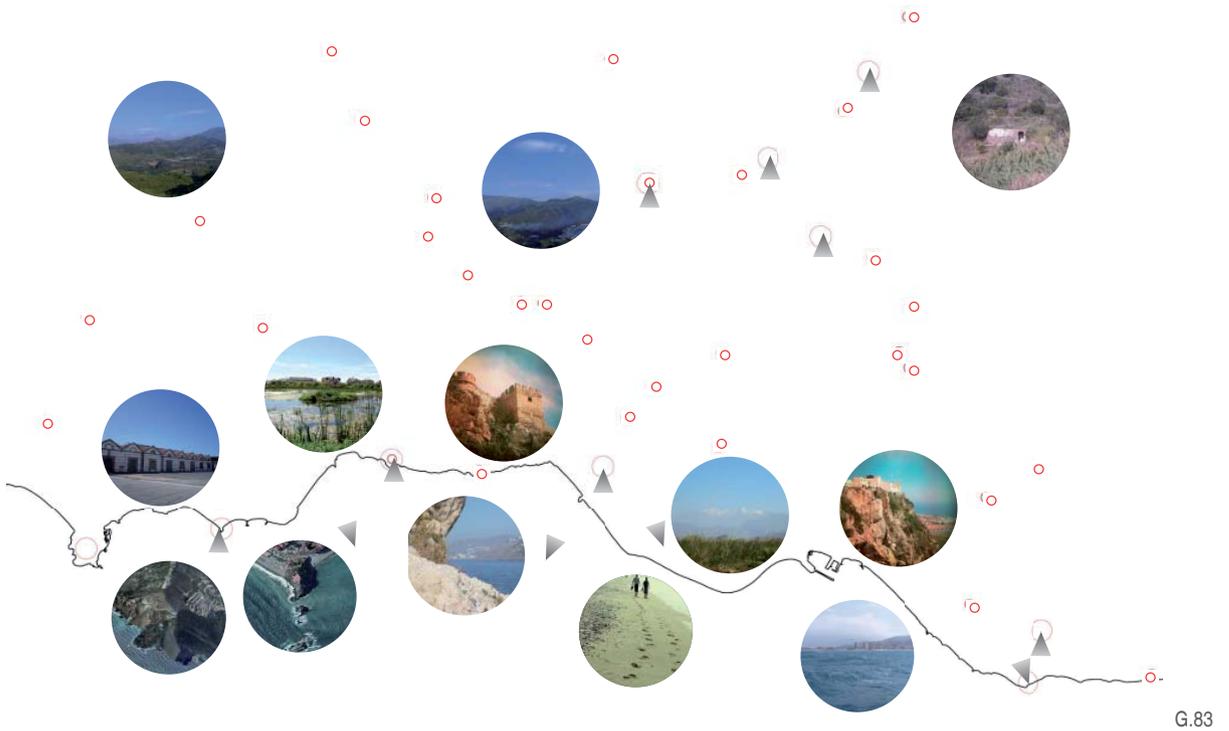
Se centra este trabajo en tres zonas. La primera es la de la tercera línea salpicada de Montes, deteniéndonos en miradores existentes y propuestos, la segunda es la línea más pegada al mar, que es su zona más occidental, y que se caracteriza por los acantilados, quedando, por último las playas, vegas

y deltas en los territorios propios de los dos ríos antes mencionados.

Para el estudio de estas zonas se realizan una serie de secciones perpendiculares al mar para detectar la parte más abrupta de las mismas en comparación con la cota 0. Estas localizaciones tienen un especial potencial paisajístico para mirar al mar y ser mirado desde él, y por tanto, son idóneas para ubicar miradores

En otra línea de actuación, se pretende poner en valor o recuperar todos los recursos culturales existentes tales como la antigua lonja, las fábricas o los centros de las ciudades.



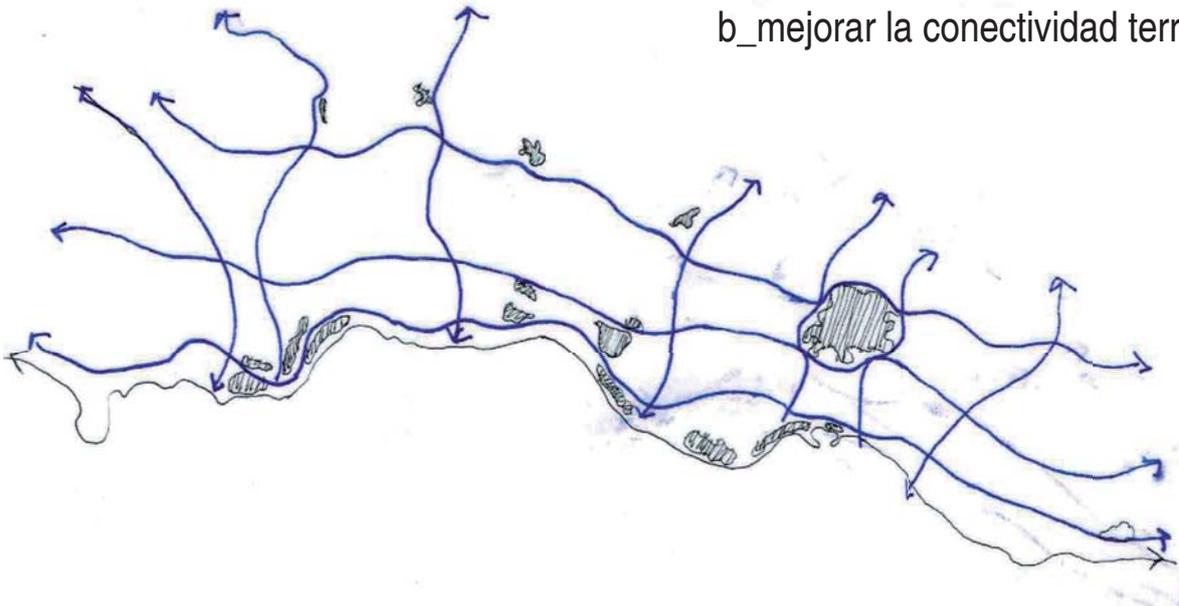


G.83



G.84

b_mejorar la conectividad territorial



G.85

Buscando la conectividad territorial de todas las poblaciones existentes, se observan los siguientes itinerarios paralelos al mar:

- Camino del mar
- Camino de las ciudades
- Camino de la huerta
- Camino del bosque

En ellos se representan los espacios libres que tienen asociados. Cabría representar un quinto camino que sería el “camino del agua”, marítimo, ligado a un sistema de cabotaje.

- G.83. Recursos culturales y miradores.
- G.84. Sistema de ciudades.
- G.85. Aumento de conectividad territorial.

10 km

Camino del mar

Es el más próximo al mar, cómo su propio nombre indica. Se propone un tratamiento blando, para recorrerlo, buscando puntos de estancia dónde ubicar algún parque.

Camino de las ciudades

Este sendero bordea los pueblos en su parte más elevada comportándose como eje de la ciudad lineal.

Camino de la huerta

Se busca la recuperación del mismo, siempre ligado al corazón verde de esta zona de estudio.

Camino del bosque

Se desarrolla en cotas elevadas, las más abruptas. Es el más novedoso y se relaciona con la reforestación.

G.89



Por otro lado cabe destacar la polaridad que existe entre los municipios y el frente costero, de la cual surgen nuevos asentamientos.

Ejemplo de esto es el caso de Motril ligado a su puerto o el de Salobreña relacionado profundamente con el turismo de su costa entre otros. En estas poblaciones se pueden observar caminos perpendiculares al mar que refuerzan la relación con el mismo y que son la base de la estructura de estas poblaciones.

G.85. Camino del mar

G.86. Camino de las ciudades.

G.87. Camino de la huerta.

G.88. Camino del bosque.

G.89. Imagen del camino del mar.

G.90. Imagen del camino de las ciudades.

G.90

10 km



G.85



G.87



G.86



G.88



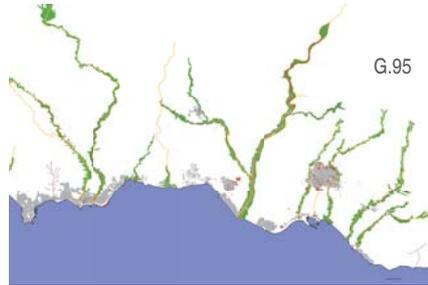
G.91



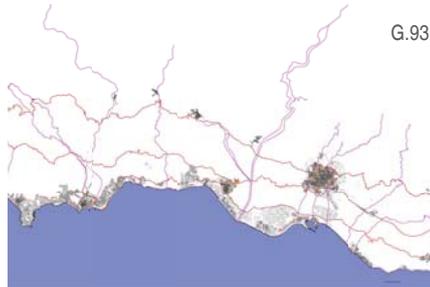
G.94



G.92



G.95



G.93



G.96



G.97



G.98

Entrelazando ambas mallas de caminos paralelos y perpendiculares establecidos, se genera una nueva malla verde que desvela el potencial paisajístico del área de estudio, poniendo en valor lugares como la Carca Suarez o los miradores de las cotas elevadas.



G.99



G.100

G.91, G.94. Caminos paralelos a la línea de costa.

G.92, G.95. Caminos perpendiculares a la línea de costa.

G.93, G.96. Red de caminos.

G.97. Imagen del camino del bosque.

G.98. Imagen del camino de la huerta.

G.99. Paseos por la Charca de Suárez.

G.100. Miradores en la calle de arriba.

10 km



c_mejorar la conectividad biológica

Considerando las ramblas como corredores ecológicos, y tras analizar el caso de Motril dónde se detecta que hacen de límite de la ciudad; se propone tratarlas como anillos verdes que envuelvan las ciudades existentes y que quedasen ensambladas a los caminos propuestos anteriormente.

La malla propuesta de caminos-anillos-forestal, explicada en el punto anterior, engloba las áreas de invernadero, esponjando los contactos y evitando su aparición en las líneas propuestas.

G.101. Esquema de aumento de la conectividad biológica.

G.102, G.103. Cursos de agua como conectores biológicos.

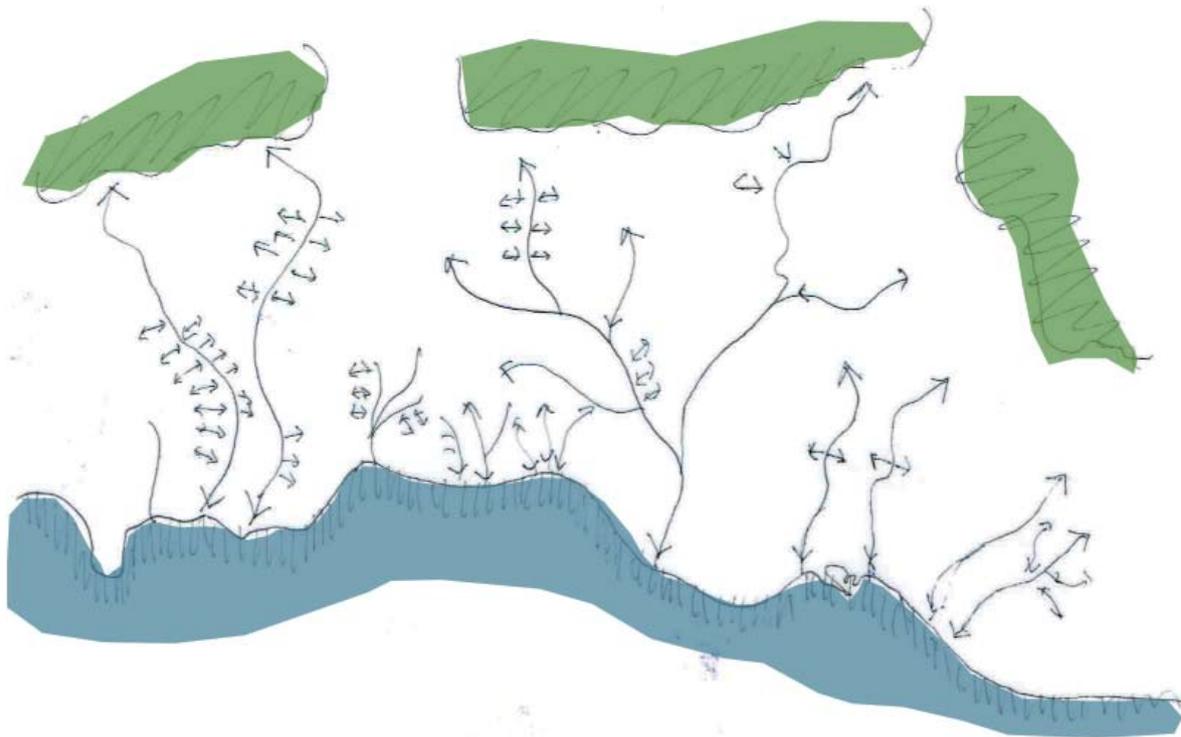
G.104. Anillos verdes en ciudades.

G.105. Proceso de reforestación 1.

G.106. Proceso de reforestación 2.

G.107. Malla biológica.

10 km 



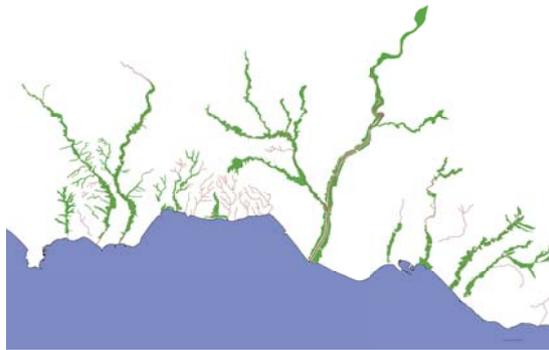
G.101



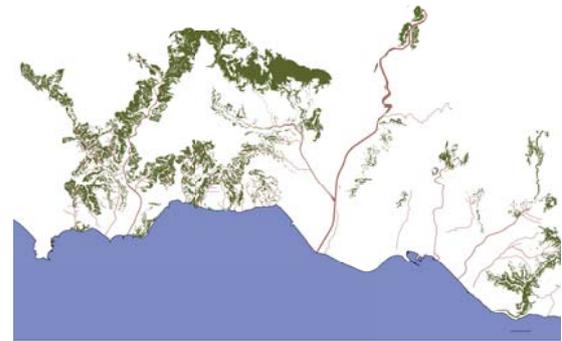
G.102



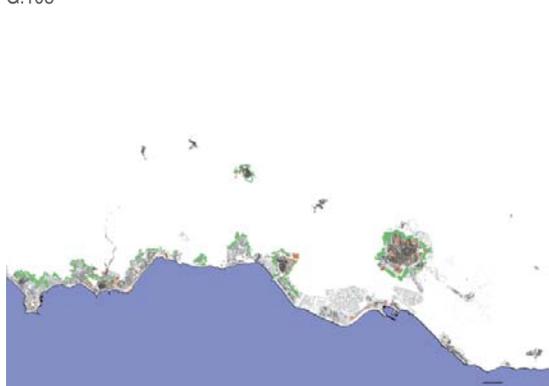
G.105



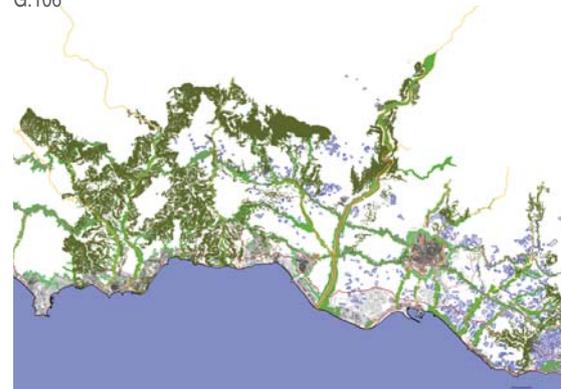
G.103



G.106



G.104



G.107

d_garantizar la seguridad hidrológica

Se pretende garantizar la seguridad hidráulica mediante los siguientes puntos:

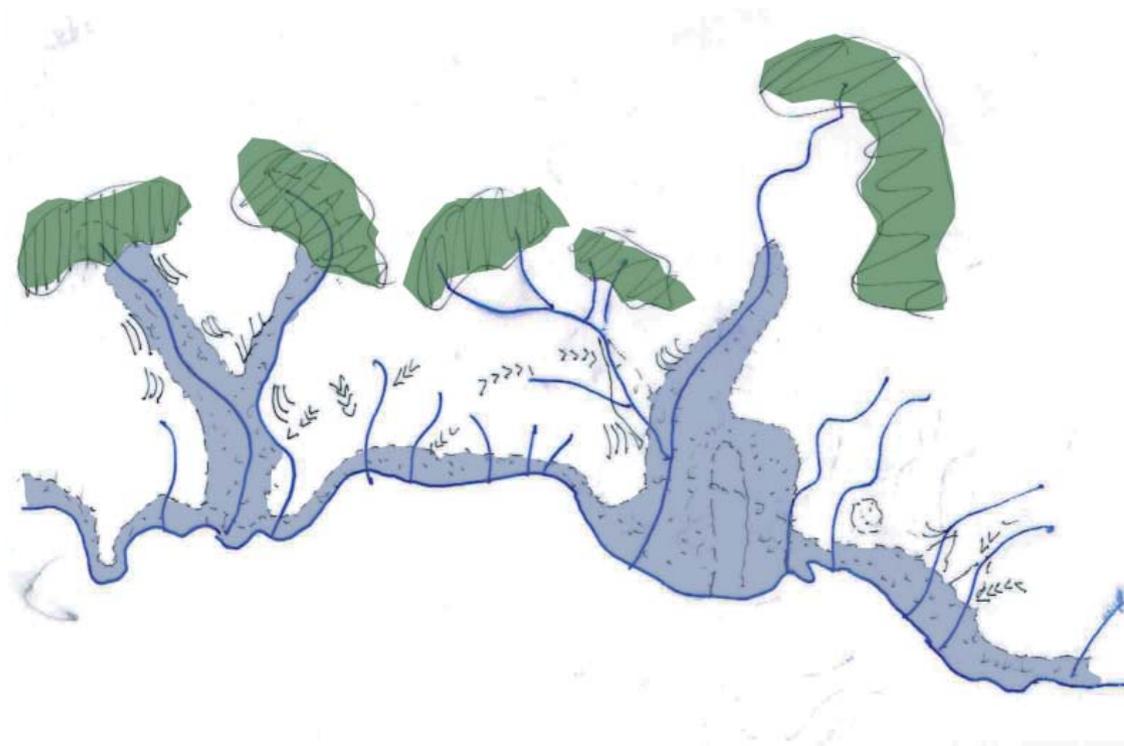
Implantación de procesos de reforestación de las cuencas altas de los ríos y arroyos.

Esto garantizará la protección en caso de lluvia torrencial, contribuyendo a aumentar el capital paisajístico.

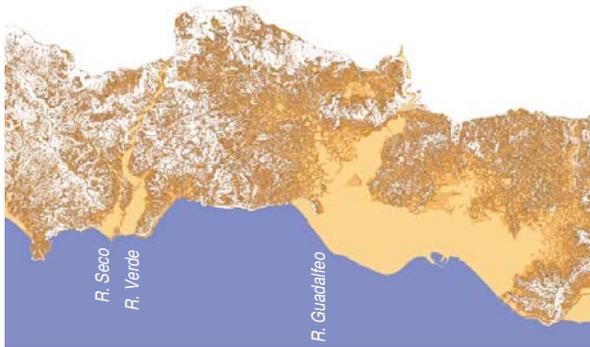
Abastecimiento de azudes o aterrazamientos en lugares estratégicos, para proteger

ciertas zonas debido al progresivo aumento del nivel del mar.

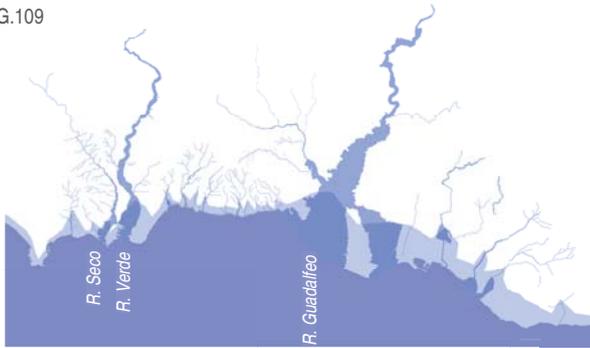
En última instancia estas dos propuestas vienen a aumentar el sistema de espacios libres propuesto en el Plan Subregional de la Costa Tropical.



G.108



G.109



G.110

G.108. Esquema de aumento de la seguridad hidrológica.

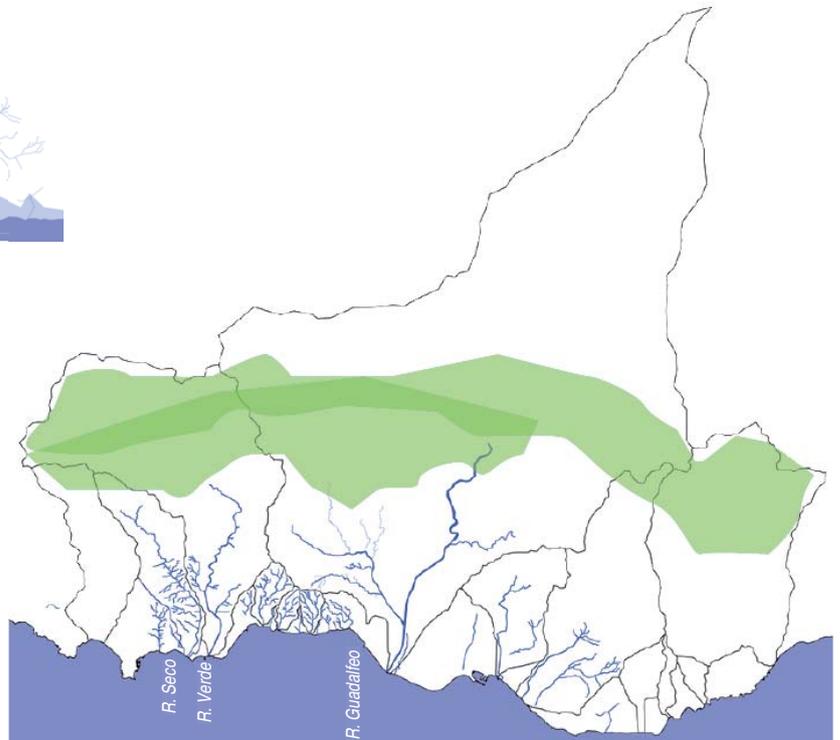
G.109. Pendientes.

G.110. Zonas inundables.

G.111. Cuencas fluviales.



G.111



Se tienen en cuenta además las mínimas pendientes analizadas para la red de itinerarios, así como las máximas para la reforestación.

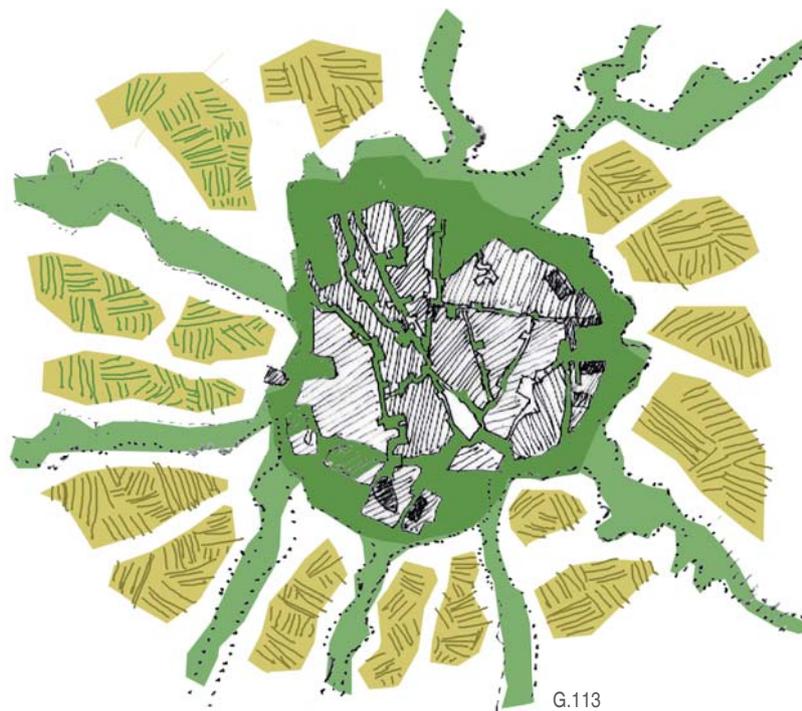
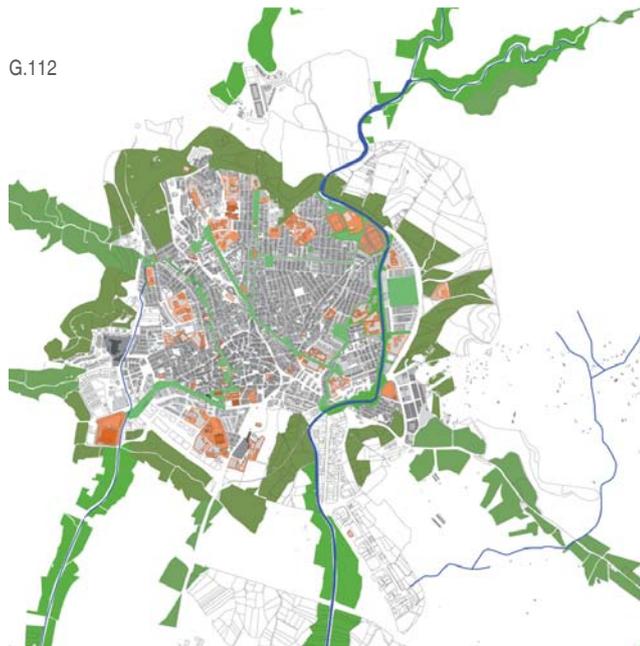
Por último se tendrá muy en cuenta la dinámica a la hora de construir. Evitando casos como el de la presa de Rules, que al aparecer ha truncado el aporte de sedimentos al mar y la dinámica marina arrastra la tierra de la playa de Salobreña para depositarla a espaldas del Puerto de Motril.

e_resolver la transición entre terrenos agrícolas y urbanizados

La red biológica o verde, cuando llega a los distintos núcleos, encuentra en sus contactos grandes equipamientos deportivos, educativos, comerciales... lo que serviría a la propia red como soporte de comunicación entre municipios dándole distintos horarios y modos de uso, tratado todo como un equipamiento disperso.

Además la red se infiltraría en la ciudad a través de plazas, calles peatonales, etc.... que conectan los espacios públicos de la ciudad tropical con la nueva red propuesta.

G.112



G.113

G.112. Espacio libre y anillo verde propuesto para Motril.

G.113. Esquema de mejora entre terrenos agrícolas y urbanizados

1 km



proyecto 7

ideas para los nuevos urbanizables

Rondas, ocupación, economía, continuidades. Ronda de Levante en Motril

Rafael Reinoso Bellido | Francisco Javier Abarca Álvarez | Sergio Campos Sánchez

Un buen número de planes se encuentran con el pie cambiado ante la nueva coyuntura económica. Pensados, quizás, para unas demandas de suelo que hoy no existen, volver a empezar, ajustar una revisión, se convierte en la opción más incómoda.

Lo que aquí se propone es un ejercicio de racionalidad en el uso del suelo planificado y en la forma de resolver su proyecto, ofreciendo posibilidades que se manifiesten en oportunidades nuevas, más solventes, más económicas, más útiles, más interesantes, no solo en este contexto, sino en cualquier otro.

El más grave problema detectado no es el abuso de una demanda, que parecía no tener techo, pues desaparecido el perro desaparecida la rabia. Lo más cuestionable ha sido, es, como a esas demandas se les ha atendido con un consumo de suelo abusivo e irracional, y una gestión de su proyecto aún peor.

Podemos explicar que todo se puede hacer mejor, incluso manteniendo los números. Que la densidad no es el problema, pues mu-

chas veces es una solución. Hace falta afinar más en los objetivos y en las estrategias, atinar con las ideas, descubrir las posibilidades de los territorios leyéndolos mejor, arriesgar e investigar allá donde dibujemos nuevos crecimientos, sobre la base de un asunto clave: hay dos tipos de proyectos, los que generan plusvalías y los que no (o parasitan de las que hay), los que no generan riqueza más allá del beneficio inicial de la promoción, y los que generan riqueza (espacial, social, cultural y económica), toda la vida.

El sector que se analiza para evaluar y testar las ideas que se ofrecen como alternativa de mejora será el S.U.S. MOT-5 AVIACIÓN, con una Superficie de 247.370 m², y un aprovechamiento de 143.660 m² (1.150 viviendas), unas reservas de espacios libres del 32.282 ms (13%) y de equipamientos de 43.042 m² (17,40%), según ficha del PGOU.

Sobre la base de mantener esas cifras de aprovechamiento lucrativo y reservas de áreas libres y equipamiento, se trabaja la idea siguiente:

rondas

Otorgar a la Ronda de Levante todo el protagonismo de la intervención

Asociándole mayor densidad, y por tanto masa crítica para su espacio público. Construir con ello imágenes de capital en torno a su traza: amplias aceras y jardines animados por la actividad del comercio y el ocio. Esto cambia la escala de la ciudad y su importancia simbólica en el territorio, al convertirse en atractor de servicios y usos de carácter metropolitano, que otros lugares cercanos no pueden capturar.

La actual inercia de crecimiento del planeamiento está consolidando unos valores de densidad ineficaces en sus zonas de nuevo crecimiento, “densidad basura”, asociados a una banal opción formal, que ni ofrecen intensidad urbana, ni “sosiego jardín”.

Reducir la ocupación con la misma oferta de techo lucrativo.

Concentrar, independientemente de la densidad bruta, con ocupaciones alrededor del 30% (para la residencia), facilita la intensidad deseada en los bordes, al mismo tiempo que permite ofertas de baja densidad hacia el interior con tipologías unifamiliares ajardinadas.

ocupación

Reducir la ocupación con la misma oferta de techo lucrarivo

Las 60 viviendas por hectárea que se plantean en este sector ni son muchas ni pocas, es un valor que por sí mismo, de manera aislada, no es un indicativo. Se ha estudiado, no obstante que las densidades más eficaces, más sostenibles, se sitúan entre las 70 y 100 viviendas por hectárea.

Concentrar, independientemente de la densidad bruta, con ocupaciones alrededor del 30% (para la residencia), hace posible, en este caso, la intensidad deseada en los bordes, al mismo tiempo que permite ofertas de baja densidad hacia el interior con tipologías

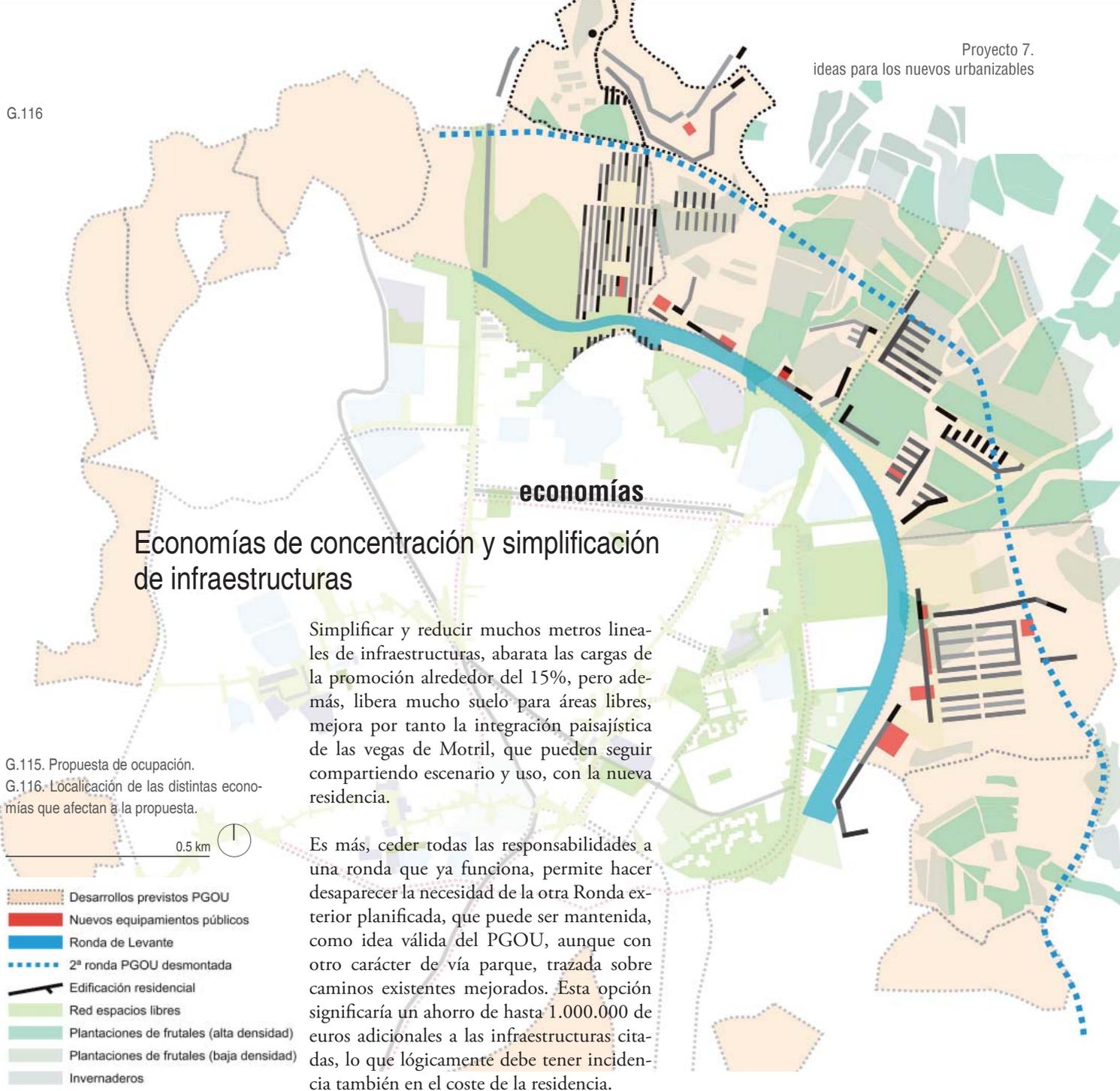
unifamiliares ajardinadas, de las que sin duda existe una demanda que se puede atender.

¿Cómo?. Se ofrece la siguiente idea. Edificios altos (10 plantas o más) en los bordes, especialmente hacia la Ronda de Levante, con el comercio, obligado por el PGOU, en las plantas bajas (4.453 m²). Detrás de estos, hacia el interior, tipologías de bloques menores (5 y 3 plantas) más edificaciones unifamiliares, ambos casos relacionados con las más amplias zonas verdes y equipadas que quedan libres. Ver croquis.

Bloque 1. (10 o ms plantas con crujía de 10 mts.)	35.000
Bloque 2. (10 o ms plantas con crujía de 10 mts.)	30.000
Bloque 3. (10 o ms plantas con crujía de 10 mts.)	18.000
Manzana 1. (5, 3 y 2 plantas con crujías de 10 mts.)	30.000
Manzana 2. (5, 3 y 2 plantas con crujías de 10 mts.)	30.000
Total techo edificable	143.000
Ocupación residencial	80.000 (32%)
Total Espacio libre + equipamiento	167.370 (68%)



G.116



Economías de concentración y simplificación de infraestructuras

Simplificar y reducir muchos metros lineales de infraestructuras, abarata las cargas de la promoción alrededor del 15%, pero además, libera mucho suelo para áreas libres, mejora por tanto la integración paisajística de las vegas de Motril, que pueden seguir compartiendo escenario y uso, con la nueva residencia.

Es más, ceder todas las responsabilidades a una ronda que ya funciona, permite hacer desaparecer la necesidad de la otra Ronda exterior planificada, que puede ser mantenida, como idea válida del PGOU, aunque con otro carácter de vía parque, trazada sobre caminos existentes mejorados. Esta opción significaría un ahorro de hasta 1.000.000 de euros adicionales a las infraestructuras citadas, lo que lógicamente debe tener incidencia también en el coste de la residencia.

G.115. Propuesta de ocupación.
G.116. Localización de las distintas economías que afectan a la propuesta.

0.5 km

-  Desarrollos previstos PGOU
-  Nuevos equipamientos públicos
-  Ronda de Levante
-  2ª ronda PGOU desmontada
-  Edificación residencial
-  Red espacios libres
-  Plantaciones de frutales (alta densidad)
-  Plantaciones de frutales (baja densidad)
-  Invernaderos

continuidades

verde equipado estructurante

En torno al 70% de la superficie total del sector, en esta propuesta, queda libre de la urbanización residencial. Es el suelo que se destina a Areas libres y equipamiento, que se propone que funcione asociado con estrategias y formalizaciones comunes.

Se añade así un nuevo argumento de amabilidad urbana, adicional al de la intensidad urbana y la economía mencionados anteriormente, como es el de ofrecer los equipamientos y servicios urbanos esenciales, -colegios, guarderías, bibliotecas, centros culturales y sanitarios, instalaciones deportivas, etc...-, a menos de 5 minutos de cada vivienda a través de itinerarios peatonales seguros integrados en proyectos de carácter paisajístico, con urbanización blanda, más económica, que en este caso de Motril, pueden tener continuidad hasta el centro urbano.

El paisaje agrario compuesto por regadíos, secanos o agricultura intensiva de invernaderos, que quedan dentro del sector, debería ser la base de ese proyecto paisajístico y tenida en cuenta en su proyecto unitario. Es un verde productivo, es un verde gratis, es un verde amable, no artificial y bien entendido por esta población. Una suerte de sinergia de usos que este territorio despliega y puede ofertar como parte de sus plusvalías.



G.117

G.118

- Desarrollos previstos PGOU
- Nuevos equipamientos públicos
- Ronda de Levante
- 2ª ronda PGOU desmontada
- Edificación residencial
- Red espacios libres
- Protagonismo espacio peatonal
- Equipamientos docentes
- Equipamientos salud
- Bus / Bici

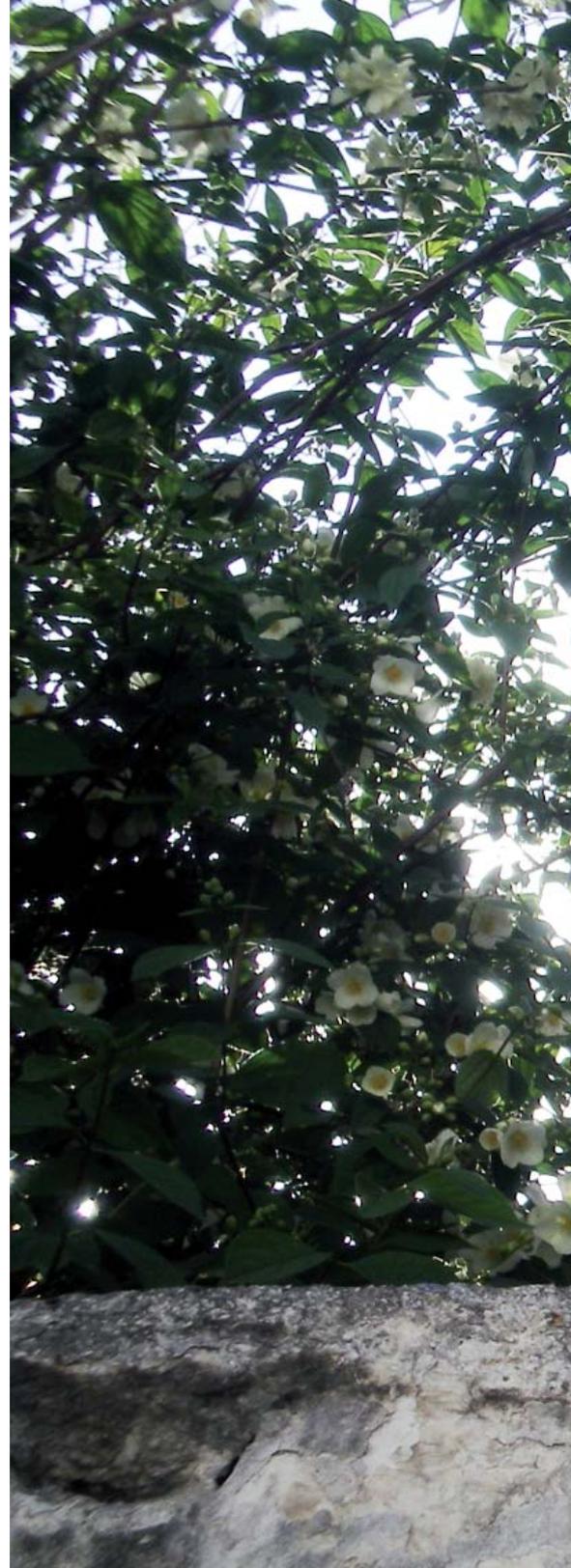
G.117. Imágenes de espacios públicos de Motril tras la implantación de la propuesta.
G.118. Sistema de espacios libres estructuradores de la ciudad.

0.5 km



bibliografía

H.1. Imagen de detalle urbano en Molvizar





Libros, revistas y artículos

AAVV. 2002

La arquitectura del Sol. ed. Colegios de Arquitectos de Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña, Baleares y Canarias

AAVV. 2010

SCOT de Lyon.

AAVV. 2006

SCOT de Montpellier.

AAVV.

Nerja Paisaje Zomecs. Ed. Colegio de Arquitectos de Málaga

Ahern, Jack. 1991

Planning for an extensive open space system: linking landscape structure and function. Landscape and Urban Planning, n21, pags. 131-145

Alexander, Christopher; Silvertin, Murray y Ishikawa, Sara. 1977

A Pattern language, towns, buildings, construction. Oxford University Press.

Almeida, Fernando. 2009

Transformaciones territoriales en la Costa del Sol Oriental. Ed. Universidad de Málaga

Armando, Alessandro. 2004

Lo svincolo di Beinasco/Drosso: verso la sac ala territoriale. In *Paesaggi a molte velocità*, edited by Gustavo Ambrosini and Mauro Berta, 142-147. Roma: Meltemi.

Avilés, Antonio; Rodero, Jesús; Amores, Victoria; de Vicente, Inmaculada; Rodríguez, María Isabel y Niell, F. Xavier. 2006

Factors controlling phosphorus speciation in a mediterranean basin (River Guadalfeo, Spain). Journal of Hydrology, 331, pp. 396-408.

Barragán, Juan Manuel. 2008

Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de Zonas Costeras. Ed. Consejería de Medioambiente de la Junta de Andalucía, Cádiz.

Braudel, Fernand. 1987

El Mediterráneo. E.C.E.

Calatrava, Javier; Barberá, G. G. y Castillo, V.M. 2010

Farming practices and policy measures for agricultural soil conservation in semi-arid Mediterranean areas: The case of the Guadalentín basin in southeast Spain. Land Degradation & Development Vol. 22, Issue 1: 58-69.

Campos, Giuseppe. 1990

La terza generazione dell'urbanistica. Ed. Franco Angeli

Casariago, Joaquin y Guerra, Elsa. 2008.
Flowpolis: la forma del espacio nodal / Flowpolis: nodal the form of nodal space. EU (Especiales de Urbanismo) nº4, Ed. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2008.

CIRIA 2004
Interim Code of Practice for Sustainable Drainage Systems. London, National SUDS Working Group.

De Graaf, Jan; Camp, D`Laine y Busquets, Joan. 1997
Europe Coast Wise. 010 publishers, Rotterdam.

De Groot, Rudolf S.; Wilson, Matheew A. y Boumans, Roelof M.J. 2002
A typology for the classification, description and valuation of ecosystem functions, goods and services. Ecological Economics, nº41, pags. 393-408.

Delache X. 2002
Multifonctionnalité de l'agriculture : cadre d'analyse et articulation avec des instruments d'intégration agriculture – environnement. Conférence paneuropéenne sur l'agriculture et la biodiversité, UNESCO, Paris 5-7 juin, 16p.

Delgado, Manuel. 1999
Globalización, agricultura y ordenación del territorio en Andalucía. Revista de estudios regionales Nº. 54, 1999, pp. 183-202.

Delgado, Manuel y Román del Río, Carlos. 1995
Impactos territoriales y reestructuración económica sobre el sector agroalimentario en el sur de Europa. El caso de Andalucía. Revista de Estudios Regionales. nº42

Dematteis, Giuseppe. 2005
Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità; il modelo SLOT. Ed. Franco Angeli

Dematteis, Giuseppe. 1999
Sul crocevia della territorialità urbana, I futuri della città. Tesi a confront. Ed. Giuseppe Dematteis and other(eds), Milano.

Dematteis, Giuseppe. 1995
Progetto implícito. Ed. Franco Angeli

Direction de l'urbanisme et des paysages 1982
La maîtrise du ruissellement des eaux pluviales. Ministère de L'Urbanisme et du Logement. Paris

Erickson, Donna. 2006
Metrogreen: connected open space in North American cities. Washington: Island Press.

Field, Richard y Sullivan, Daniel. 2002

Wet-weather flow in the urban watershed; technology and management. Ed. CRC Press, INC.

Folch, Ramón. 2003

Los conceptos socioecológicos de partida en Folch, Ramón. (coord.), *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación.* Barcelona: Diputación de Barcelona.

Font, Antonio. 2003

Planeamiento urbanístico. De la controversia a la renovación. Diputación de Barcelona.

Forman, Richard T.T. 2000

Land mosaics: the ecology of landscapes and regions. Cambridge University Press, 2001. También su seminal predecesor de I. Mc. Harg, *Proyectar con la naturaleza*, ed. G.Gili, 2000.

Frontana, Josefa. 2002.

Agua y territorio. Recursos y conflictos de usos en Andalucía y la costa de Granada. Ed. Universidad de Granada.

Gallardo, Rosa y Ramos Real, Eduardo. 1999

Disparidades de la agricultura española entre la modernización y las nuevas funciones del territorio. Revista de estudios regionales, pp. 17-46.

Garrabou, Ramón y Naredo, José Manuel, eds. 2008

El paisaje en perspectiva histórica.

Gavilanes, Juan. 2012

Viaje a la Costa del Sol 1959-1969. Tesis doctoral

Gómez Espín, José María y Martínez Medina, Ramón eds. 2009

Desarrollo rural en el S. XXI.

Gómez, José Luis y Grindlay Alejandro L. 2000:

Los transportes ferroviario y marítimo en Andalucía. Revista de Estudios Regionales 56, pp. 141-169

<http://www.revistaestudiosregionales.com/pdfs/pdf652.pdf>

Goodman, David y Wilkinson, John. 1994

Agro-Food Futures: Towards a polyvalent Agro-Food System, en **McMichael, M** (de.) *Food Systems and Agrarian Change in the Late Twentieth Century*

Grindlay, Alejandro. L. 2008

Puerto y Ciudad en Andalucía Oriental. Editorial Universidad de Granada. 503 pp.

Grindlay, Alejandro L.; Lizárraga, Carmen; Rodríguez, María I. y Molero, Emilio. 2011
Irrigation and territory in the southeast of Spain: Evolution and future perspectives within new hydrological planning. WIT Transactions on Ecology and the Environment. Sustainable Development and Planning V, Vol. 150: 623-637.

Grindlay, Alejandro L.; Zamorano, Montserrat., Rodríguez, María I.; Molero, Emilio y Urrea, M. A. 2011
Implementation of the European Water Framework Directive: Integration of hydrological and regional planning at the Segura River Basin, southeast Spain. Land Use Policy 28: 242–256

Grindlay, Alejandro L. 2003
Análisis de la Integración Morfológica de los Puertos Menores en la Costa: El Mediterráneo Andaluz. VII Jornadas Españolas de Ingeniería de Costas y Puertos. Ed. Fundación para el Fomento de la Ingeniería del Agua, pp. 229-230

Hervieu, Bertrand. 1996
Agricultura y territorio; nuevas orientaciones para la política agraria. Revista española de economía agraria, N°. 176-177, pp. 167-192.

Hollis, Linda E. y Fulton, William. 2002
Open space protection: conservation meets growth management. Discussion paper for the Brookings Institutions. Washington: Center on Urban and Metropolitan Policy.

Hough, Michael. 1991
Naturaleza y Ciudad. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

Institut D’Aménagement et d’urbanisme de la region d’ile de France. 1997
L'eau, la ville et l’urbanisme. Revista Les Cahiers, N°116. Ed. Institut D’Aménagement et d’urbanisme.

Izembart, Hélène y Le Boudec, Beltrand. 2003
Waterscapes: el tratamiento de aguas residuales mediante sistemas vegetales: Using plant systems to treat wastewater. Gustavo Gili. Barcelona.

Juanicó, Marcelo y Salgot, Miquel. 2005
Water reuse in the northern Mediterranean. Technical workshop. The integration of reclaimed water in water resource management. Gerona, Spain.

Lynch, Kevin. 1965
The openness of open space en Banerjee, T., Southworth, M. (eds.), City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch. Cambridge: The MIT Press.

López Martos, Juan. 2000.
Agua y territorio. Obras Públicas (OP), 50, pp. 46-53.

López Ontiveros, Antonio. 2007

Descubrimiento, conformación histórica y protección de los paisajes rurales andaluces.

López Unzu, Fermin. 2011

Integration of acuated's desalination plants to be managed as a whole system. Paper for the IDA (International Desalination Association) Word Congress. Perth, Australia.

Malisz, Boleslaw. 1972

Threshold analysis as a tool in urban and regional planning. Eleventh European Congress of The Regional Science Association. Papers in Regional Science. 29 (1) Springer.

Matvejevic, Predraj. 1987

Breviario Mediterráneo. Ed. Anagrama.

Molero, Emilio; Grindlay, Alejandro L. y Asensio José J. 2007

Escenarios de aptitud y modelización cartográfica del crecimiento urbano mediante técnicas de evaluación multicriterio. GeoFocus, 7. pp. 120-147

http://geofocus.rediris.es/2007/Articulo7_2007.pdf

Mollard, Amédée. 2001

Qualité et développement territorial: une grille d'analyse théorique à partir de la rente. Économie rurale, 263, pp. 16-34.

Mollard, Amédée. 2003

Multifonctionnalité de l'agriculture et territoires: des concepts aux politiques publiques. Cahiers d'économie et sociologie rurales, n° 66.

Neutelings, Willem J. 1994

Explorations into Wonderland: riding the periphery of the Low Countries. The Patchwork Metropolis, Architectural Design, 64, 58-63.

Newman, Peter y Thornley, Andy. 1996

Urban planning in Europe: international competition, national systems and planning projects. Ed. Routledge

Ojeda, José y Villar, Arsenio. 2006

Evolución del suelo urbano/alterado en el litoral de Andalucía. GeoFocus (Artículos), n° 7, pp. 73-99.

Ojeda, José y Villar, Arsenio. 2006

Evolución del suelo urbano/alterado en el litoral de Andalucía. GeoFocus 7, pp. 73-99.

http://geofocus.rediris.es/2007/Articulo5_2007.pdf

Pérez, Rocío y Valenzuela, Luis M. 2013.

Agro-urban open space as a component of agricultural multifunctionality. Journal of Land Use Science, n9, pags. 82-104

- Portas, Nuno; Domingues, Álvaro y Cabral, João.** 2004.
Políticas urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades. Edita: Fundação Calouste Goulbenkian, Lisboa.
- Raffestin, Claude.** 1980
Por una geografía del poder. Presentación: Octavio M. González. Traducción y notas: Yanga Villagómez. Coedición: Fideicomiso Felipe Teixidor y Monserrat Alfau de Teixidor
- Reinoso, Rafael.** 2005
Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959. ed. Colegios de Aparejadores y Arquitectos de Málaga
- Rodríguez, María I.** 2008
La Planificación Territorial del Agua en la Región del Guadalfeo. Tesis doctoral. Universidad de Granada.
- Sánchez, Andrés; Aznar, José A. y García, Juan.** 2001
Economic cycles and environmental crisis in arid southeastern Spain. A historic al perspective. Journal of Arid Environments Vol. 75, Issue 12: 1360–1367
- Schüller, Nicola y Christiansee,** 2009.
Urban reports: urban strategies and visions in mid sized cities in a local and global context. Gta Verlag, ETH Zürich
- Sola, Manuel.** 2008
De cosas urbanas. Barcelona: Gustavo Gili.
- Urbanistica** (Italia), vd. p.e. números 128, 139, 141...
- Urbanisme** (Francia), vd. ns 335 (2004),349(2006), 351(2006),370 (2013), Especial 31(2007)...
- Van der Valk, Arnold y Van Dijk, Terry.** 2009
Rethinking open space planning in metropolitan areas, en Van der Valk, A., Van Dijk, T. (eds.), Regional Planning for Open Space. Abingdon: Routledge.
- Veltz, Pierre.** 1999
Mondialisation villes et territoires. Ed. Ariel.
- Villar, Arsenio.** 2008
Los espacios de golf en el litoral de Andalucía: Patrones espaciales y evolución en el período 1998-2004. Ería: Revista cuatrimestral de geografía.
- Ward, Stephen.** 2002
Planning the twentieth century city: the advanced capitalist world. Ed. John Wiley & Sons

Fuentes electrónicas

Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos: <http://www.ciccp.es/revistaIT/textos/pdf/8agrindlay60.pdf>

DK-CM: <http://www.dk-cm.com/writing/planning-without-planners/> **Knight, David.** 2011. *Planning without planners.*

Geofocus. Revista Internacional de Ciencia y Tecnología de la Información Geográfica: http://geofoc.us.rediris.es/2007/Articulo5_2007.pdf

Massachusetts department of transportation: <http://www.massdot.state.ma.us/>

SCOT 2030 agglomération lyonnaise: www.scot-agglolyon.fr

SCOT agglomération de Montpellier: <http://kportal.montpellier-agglo.com>

UCA. Universidad de Cádiz: <http://www.uca.es/grupos-inv/HUM117/grupogial/paginas/proyectos/proyecto2>

Universidad de Granada. Biblioteca universitaria: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2738192ç>

Universidad de Granada: Biblioteca universitaria: <http://biblioteca.ugr.es/>
Hulst, Rudie et alt. 2007. *Inter-Municipal cooperation in Europe.*

Universidad de Granada: Biblioteca universitaria: <http://biblioteca.ugr.es/>
Larsson, Gerhard. 2006 *Spatial planning systems in western Europe.*

Universidad de Granada: Biblioteca universitaria: <http://biblioteca.ugr.es/>
Rivas, Juan L. 2012

La travesía más transparente: la visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad. [Recurso electrónico]. UGR.

Water Sensitive Urban Design in the Sydney Region 2012: www.wsud.org

créditos y fuentes de las imágenes

			portada
			Huertas Fernández, Miguel y Montalbán Navas, Ana
imagen	A.1	pág. 5	Montalbán Navas, Ana
	A.2	5	www.turgranada.es
	A.3	6	Montalbán Navas, Ana
			prólogo
imagen	A.4	pág. 7-8	www.juntadeandalucia.es/culturaydeporte
	A.5 - A.7	9	Montalbán Navas, Ana
			lección introductoria
imagen	B.1	pág. 10-11	www.catalogo.bne.es
	B.2	20	www.scot-agglolyon.fr
	B.3 - B4	21	www.paesaggio.regione.puglia.it
			el encuadre sociogeográfico
imagen	C.1	pág. 22	www2.ign.es
	C.2 - C.19	24-31	colectivo de estudiantes
			reconocimiento del territorio y contacto con los agentes sociales
imagen	D.1 - D.22	pág. 32-43	colectivo de estudiantes, Huertas Fernández, Miguel y Montalbán Navas, Ana
			diagnosic, objetivos y estrategias
imagen	E.1	pág. 32-43	colectivo de estudiantes, Huertas Fernández, Miguel y Montalbán Navas, Ana
	E.2 - E.13	46-47	colectivo de estudiantes y Montalbán Navas, Ana
	E.14 - E.16	49-51	Huertas Fernández, Miguel, Montalbán Navas, Ana y Emilio Molero Melgarejo
	E.17 - E.21	53-57	Montalbán Navas, Ana

artículos de los profesores

imagen F.1	pág. 58-59	anónimo
F.2	65	www.basketballists.com
F.3	65	www.asesioncontinua.blogspot.com
F.4	67	www.metalocus.es
F.5	67	Geometria 14
F.6	69	www.es.trekearth.com
F.7	69	Curiel Sanz, Carolina, Vázquez García, José J. y Huertas Fernández, Miguel
F.8 - F.9	72	Rodríguez Rojas, María I.
F.10	81	Pérez Campaña, Rocío y Valenzuela Montes, L.Miguel

proyectos

imagen G.1	pág. 82	Vázquez García, José J.
G.2 - G.13	85-95	Alfaro Pérez, Ana y Oller Martínez, Ignacio
G.14	96	www.fermed.com
G.15	97	López Carvajal, Pedro
G.16	98	Alfaro Pérez, Ana y Oller Martínez, Ignacio
G.17	99	Montalbán Navas, Ana
G.18	100	P.I.S.T.A.
G.19 - G.20	101	Gómez Ordóñez, José L., Grindlay Moreno, Alejandro L., López Carvajal, Pedro y Molero Melgarejo, Emilio
G.21 - G.23	102-103	Montalbán Navas, Ana
G.24 - G.42	104-119	Curiel Sanz, Carolina y Vázquez García, José J.
G.23 - G.59	120-130	Gálvez Salinas, José Alfonso
G.60	132	Giacon, Giulio y Guerrero Contreras, Francisco
G.61	134	www.albergodiffuso.com
G.62 - G.72	135-139	Giacon, Giulio y Guerrero Contreras, Francisco
G.73	141	Montalbán Navas, Ana
G.74 - G113	141-153	Mora Esteban, Ruben
G.114-G118	154-159	Reinoso Bellido, Rafael, Abarca Álvarez, Francisco J. y Campos Sánchez, Sergio

bibliografía

imagen H.1	pág. 169	Montalbán Navas, Ana
------------	----------	----------------------

un plan para una ciudad de ciudades
en la costa de granada

taller de planes y proyectos

máster de urbanismo universidad de granada. curso 2012-2013

Universidad de Granada, 2014