

3(649)

RE-CONDUCCIR LA

Periferia

SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

La recuperación del área de la carretera La Cuesta-Taco

Exploraciones
EX4

EDICIÓN DIRIGIDA POR
Joaquín Casariego Ramírez - Pablo Ley Bosch

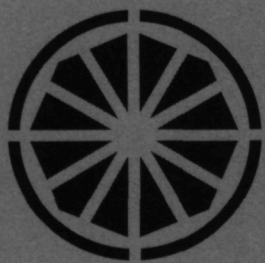
La aparición de buena parte de las áreas periféricas gravitando en torno a vías de cierto calibre, constituye un hecho significativo ante el cual la práctica urbanística no parece haber dedicado todavía la atención necesaria de manera específica. Este tipo de fenómenos que particularmente en Canarias por su orografía y dependencia del transporte individualizado son bastante frecuentes, resultan adecuados para la reflexión y el ensayo proyectual en un territorio caracterizado por una considerable dispersión urbana. A este respecto y por encima de sus límites administrativos, La Laguna y Santa Cruz de Tenerife conforman hoy un marco de carácter metropolitano cuya periferia se caracteriza por la suma de acciones desarticuladas en una geografía común en la cual se funden multitud de estructuras diversas. La localización periférica del ámbito de la carretera La Cuesta-Taco respecto a los dos centros tradicionales, y su evolución en relación con la estructura territorial, le imprimen un considerable interés urbano. Reconducir este área mejorando su significado colectivo, y potenciar en ella una centralidad urbana de acuerdo a un proceso iniciado ya espontáneamente, permitiría además ahondar en las posibilidades del viario como elemento de construcción y de transformación en el contexto contemporáneo.



Este libro ha sido donado por:

Dirección de la ETSIA

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE G. CANARIA
Nº. Documento
Nº. Copia 424659



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
SAN CRISTÓBAL DE
LA LAGUNA



PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

RE-CONDUCCIR LA



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE LAS PALMAS
DEPARTAMENTO DE ARTE, CIUDAD Y TERRITORIO SECCIÓN DE URBANISMO

Periferia

SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

La recuperación del área de la carretera La Cuesta-Taco

Exploraciones

EX4

EDICIÓN DIRIGIDA POR

Joaquín Casariego Ramírez - Pablo Ley Bosch



ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

**UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE LAS PALMAS
DEPARTAMENTO DE ARTE, CIUDAD Y TERRITORIO. SECCIÓN DE URBANISMO**

Profesores responsables de la asignatura Urbanística III (4º Curso) y directores de la presente edición:

Joaquín Casariego Ramírez
Catedrático de Urbanismo de la ETSA de Las Palmas
Pablo Ley Bosch
Profesor de Urbanismo de la ETSA de Las Palmas

EDITOR

Joaquín Casariego Ramírez - Pablo Ley Bosch

© COPYRIGHT TEXTOS PRINCIPALES

**Joaquín Casariego Ramírez - Pablo Ley Bosch - Elsa Guerra Jiménez
Manuel Bote Delgado - Juan Ramírez Guedes**

DISEÑO GRÁFICO Y PRODUCCIÓN

®Fernando Guerrero C&D, S.L.

RECOPIACIÓN MATERIAL DE PROYECTOS

Isabel Ibáñez Rodríguez

IMPRESIÓN

Gráficas Sabater

© 2004 TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

ISBN 84-931120-4-6

DEPÓSITO LEGAL G.C. 295-2004





EL NÚMERO CUATRO DE LA COLECCIÓN "EXPLORACIONES", CONTINÚA EN SU LABOR DE DIVULGAR EL TRABAJO DE REFLEXIÓN Y ACCIÓN PROPIO DE LA DISCIPLINA URBANÍSTICA, AFRONTANDO TEMAS DE INTERÉS SOCIOCULTURAL DESDE EL ÁMBITO ACADÉMICO. TRAS INCLUIR CUESTIONES COMO LA REUTILIZACIÓN DE RECINTOS INDUSTRIALES, LA REVITALIZACIÓN DE LA

URBANIZACIÓN TURÍSTICA, O EL TRATAMIENTO DE GEOGRAFÍAS PECULIARES COMO LOS BARRANCOS, ESTE NUEVO LIBRO HACE FRENTE AL PROBLEMA DE LA REQUALIFICACIÓN DE LA PERIFERIA EN SU RELACIÓN PARTICULAR CON AQUELLAS VÍAS BÁSICAS QUE HAN INDUCIDO A SU APARICIÓN. ASÍ, EL PESO CRECIENTE QUE EL AUTOMÓVIL Y LA MOVILIDAD INDIVIDUAL HAN IDO

ADQUIRIENDO A LO LARGO DEL S.XX ES DE TAL CALIBRE, QUE DETERMINADAS PARTES DE LA CIUDAD DIFÍCILMENTE PUEDEN SER INTERPRETADAS O RECONDUcidas SIN ATENDER A ESAS CONDICIONES DE ORIGEN. LA PRESENTE EDICIÓN HA SIDO ELABORADA EN EL AÑO 2004 A PARTIR DEL TRABAJO CORRESPONDIENTE AL PERIODO ACADÉMICO 2002-2003.

PRESENTACIÓN

11 **Ana María Oramas y González-Moro**
Alcaldesa de San Cristóbal de La Laguna

13 Agradecimientos

EXPOSICIONES

19 **La recuperación del "eje" periférico La Cuesta-Taco**

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ - PABLO LEY BOSCH

*LA TRANSFORMACIÓN DE UNA CARRETERA EN EL MARCO
METROPOLITANO LA LAGUNA-SANTA CRUZ DE TENERIFE*

*LA RECUALIFICACIÓN URBANA DEL ÁMBITO PERIFÉRICO ENTRE
LOS BARRIOS DE TACO Y LA CUESTA*

24 **El inefable magnetismo de las ciudades**

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ - ELSA GUERRA JIMÉNEZ

32 Ciudad e infraestructuras viarias

PABLO LEY BOSCH

LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD COMO ELEMENTOS DE REPRESENTACIÓN

LA GRAN VIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE LO COLECTIVO URBANIZAR DESDE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

43 Líneas en la periferia

JUAN RAMÍREZ GUEDES

46 Los ejes, los recorridos de las periferias

MANUEL BOTE DELGADO

50 **Grupo 1** *García y Rosa.*

56 **Grupo 2** *Arrieta, Campos y Delgado.*

62 **Grupo 3** *Chaparro, Moreno y Ramos.*

68 **Grupo 4** *Gil, Morales y Tejera.*

74 **Grupo 5** *Armas, Ibáñez y Portillo.*

80 **Grupo 6** *Barco, Castellano y Monzón.*

86 **Grupo 7** *Alemán, Argüeso y Salcedo.*

87 **Grupo 8** *Del Castillo, González y González.*

88 **Grupo 9** *Charro, López y Lorenzo.*

89 **Grupo 10** *Delgado, González y Novo.*

90 **Grupo 11** *Almeida, Negrín y Valerón.*

91 **Grupo 12** *Fernández, Monzón y Tena.*

92 **Grupo 13** *Fariña, Martín y Más.*

93 **Grupo 14** *Álamo, Domínguez y Monte.*

El eje La Cuesta-Taco y la población que se ha ido desarrollando a lo largo de los años en su entorno constituyen una de las prioridades del Ayuntamiento de La Laguna.

Así lo demuestran las iniciativas y proyectos que, en los últimos años, han ido conformando en lo que era un núcleo periférico y con escasas oportunidades, un lugar integrado en el centro del municipio, en cuyo crecimiento hemos volcado todos nuestros recursos.

El Plan Urban es un claro ejemplo de este cambio, conseguido a través de la vertebración social y la modernización de una zona antes deprimida. Espacios de ocio y cultura, piscinas cubiertas, guarderías, centros de mayores, puntos de información y acceso a internet, cibercentros, cerramiento de solares y aparcamientos subterráneos, junto a un profundo programa social que ha arrancado con fuerza, están haciendo ya que Taco y La Cuesta dejen de ser periferia, para que todos los vecinos sientan con orgullo su barrio.

Asimismo, dentro de esta acción global que integra varios frentes, el Plan Cuesta-Taco (CT 2004), con obras en marcha como la Avenida de Los Menceyes, los parques de las Torres, Salud Alto y Cuesta Ingenieros permitirá combinar las infraestructuras urbanísticas más avanzadas con la consecución de un reducto que sea el pulmón verde de la zona.

Por todo ello, las propuestas de la Escuela de Arquitectura de Las Palmas de Gran Canaria, materializadas en este cuarto volumen de *Exploraciones*, nos parecieron, desde un principio, una opción interesante y enriquecedora. La Laguna, ciudad de honda y perenne tradición universitaria, no debe ser ajena a cuanto ocurre en los principales centros académicos de las Islas. Es fundamental la conexión e interrelación de las administraciones públicas y las universidades, generadoras de proyectos y nidos de jóvenes profesionales que, una vez finalizada su formación, construirán el futuro de las ciudades que los acogen.

Por esta razón creímos, desde un principio, en lo idóneo de patrocinar una publicación de estas características y establecer una doble cadena de comunicación entre la Escuela de Arquitectura de Las Palmas de Gran Canaria y el Ayuntamiento que presido.

Por un lado, los estudiantes participantes en el proyecto, bajo la dirección de los profesores Joaquín Casariego y Pablo Ley, han aprehendido la complejidad de una zona singular, que registra todas y cada una de las huellas de su historia, y han ideado la manera de transformarla y añadirle su visión particular, contribuyendo a enriquecer las opciones de desarrollo y de futuro de La Cuesta-Taco.

Por otro, esos futuros arquitectos, han sentado las bases de una nueva “centralidad urbana”, abriendo vías de comunicación con la ciudad y el Ayuntamiento, que, de seguro, se materializarán en próximas colaboraciones.

Los trabajos, impecables en su planteamiento, exponen interpretaciones novedosas de la vía, articulando originales relaciones entre las áreas dedicadas al tráfico rodado y las zonas peatonales y de paseo, que pueden ceñirse o no a la realidad pero que, en cualquier caso, son una aportación más a tener en cuenta. No en vano, del encuentro de ideas y su discusión es de donde, hasta ahora, han surgido los mejores proyectos.

La Cuesta-Taco, como eje básico de la red metropolitana y objetivo principal del Ayuntamiento de La Laguna, merece que se debata, se proyecte y se teorice sobre su futuro, que es, también, el de todos los laguneros.

ANA MARÍA ORAMAS Y GONZÁLEZ-MORO
Alcaldesa de San Cristóbal de La Laguna

Agradecimientos

Este es el cuarto número consecutivo de *Exploraciones*. Desde que en el curso 2000-2001, se nos ocurrió que publicar los trabajos más destacados del penúltimo curso de la asignatura de Urbanismo podía ser una buena idea, no nos han fallado los patrocinadores. Año a año las propuestas hechas a los diferentes ayuntamientos de trabajar sobre temas de interés común tanto para ellos como para nosotros, han acabado bien. Vamos a ver cuánto la idea se prolonga en el tiempo.

En este caso, el mayor agradecimiento es para la Alcaldesa del Ayuntamiento de La Laguna, Ana María Oramas González-Moro, que desde el primer momento apreció la idea de trabajar sobre una zona tan sensible como la carretera La Cuesta-Taco. Pero queremos destacar también el interés de Manuel Caballero, Concejal de Obras, y de Roberto Remiro, Gerente de Urbanismo, que pusieron las bases para que la publicación pudiera llevarse a cabo.

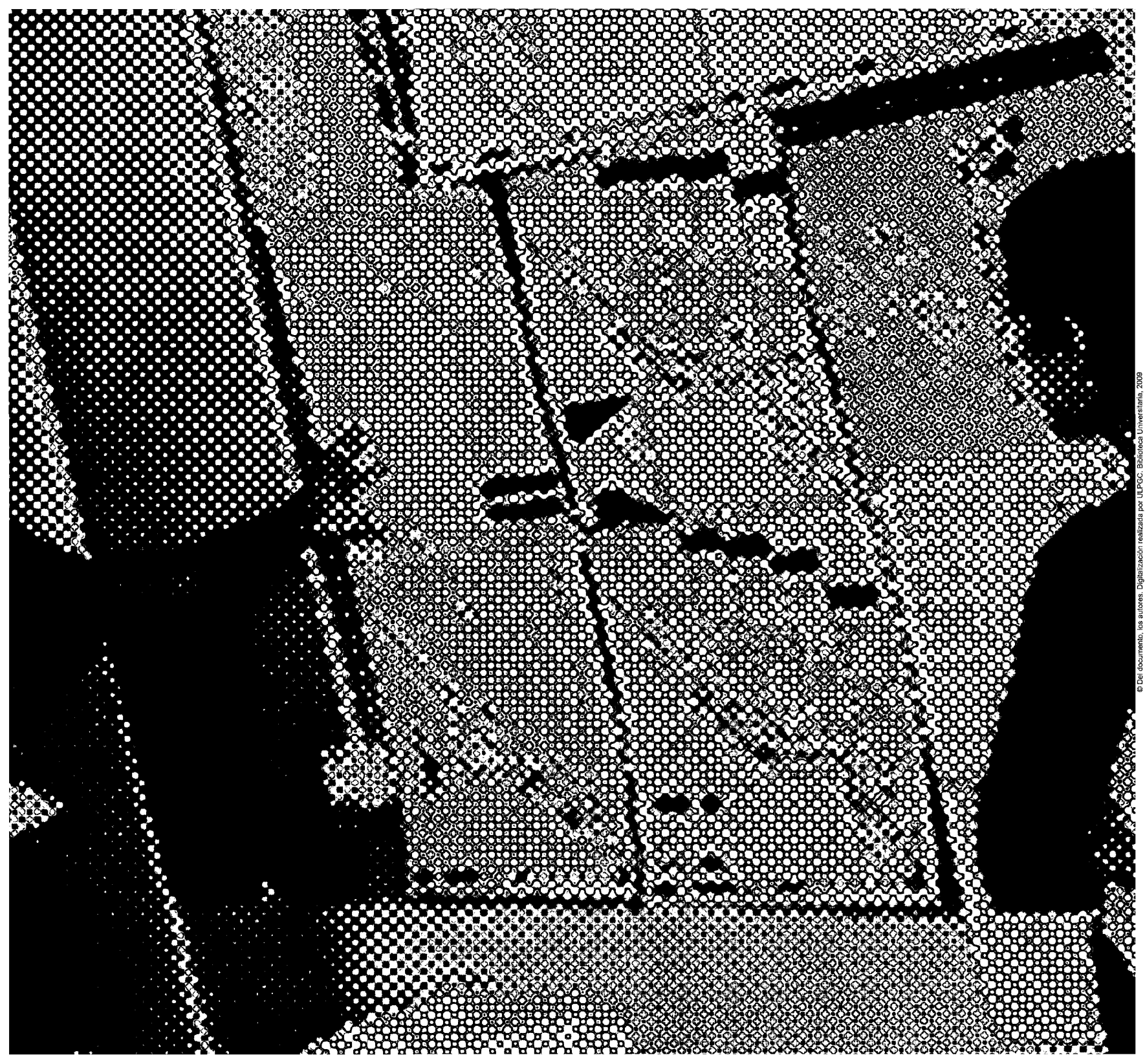
En el ámbito de las colaboraciones, queremos agradecer las aportaciones tanto en la discusión de los trabajos como en la publicación misma de los profesores Juan Ramírez Guedes y Manuel Bote Delgado, así como del arquitecto Federico García Barba.

A la estudiante Isabel Ibáñez Rodríguez por la ordenada y sistemática labor de preparación, selección y valoración de los temas publicados, así como por el exquisito cumplimiento de las pautas de entrega de todo el material.

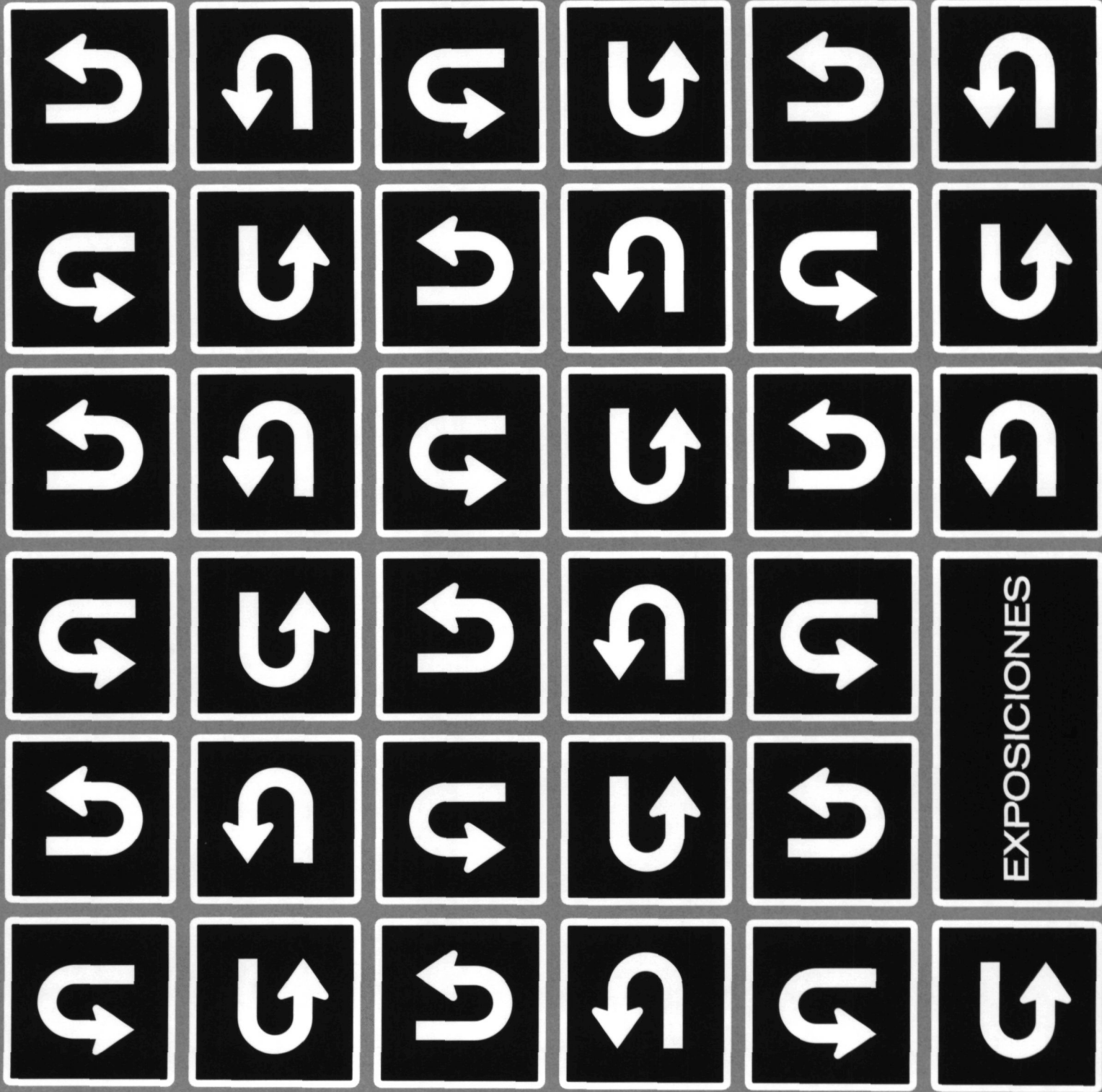
Por último, ahora ya un cuádruple agradecimiento a la Agencia de Publicidad y Diseño ®Fernando Guerrero C&D, por la calidad, incrementada cada año, en la estructura, organización, exposición y acabado de cada publicación.

Invitados a la presentación y debate (4 de Julio de 2003) sobre las propuestas para la carretera La Cuesta-Taco (municipio La Laguna, Tenerife) realizadas por los alumnos de la asignatura.

- D. Manuel Caballero Ruano. Concejal. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.
- D. Federico García Barba. Arquitecto.
- D. Juan Ramírez Guedes. Arquitecto. Profesor de la ETSA.
- D. Manuel Bote Delgado. Arquitecto. Profesor de la ETSA.

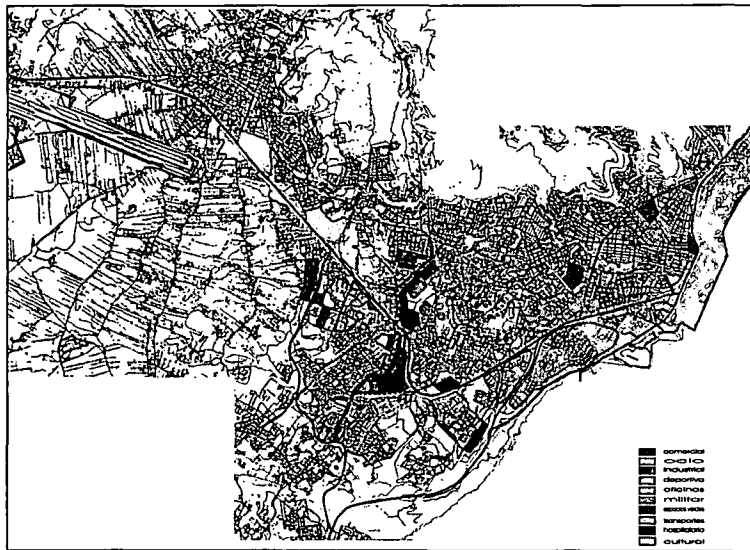






La recuperación del "eje" periférico La Cuesta-Taco

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ PABLO LEY BOSCH



Área metropolitana La Laguna-Santa Cruz de Tenerife.

1. LA TRANSFORMACIÓN DE UNA CARRETERA EN EL MARCO METROPOLITANO LA LAGUNA-SANTA CRUZ DE TENERIFE

Los papeles que históricamente han jugado primero la ciudad de La Laguna, después Santa Cruz de Tenerife, y ahora ambas de manera conjunta, hablan de una relación compleja con predomios e identidades, centralidades y periferias, tradiciones y transformaciones: una relación intensa por el control del uso del suelo que ha ido configurando un tejido extenso con múltiples singularidades, producto de diversas vocaciones desplegadas sobre el soporte territorial.

Por encima de los límites administrativos de rango local, y a partir de dos ámbitos centrales definidos inicialmente, La Laguna y Santa Cruz configuran hoy un marco único de carácter metropolitano; y una periferia rota por la suma de acciones que desarticuladamente han ido surgiendo en aquella geografía común, y que en su punto de encuentro se funden en multitud de estructuras de diverso tiempo, de diverso tamaño y calidad, y distinto carácter social. En su condición periférica la ciudad discontinua se muestra especialmente como un laboratorio de formas; un desafío todavía pendiente para la reflexión y la práctica disciplinar.

La evolución que ha sufrido el ámbito de La Cuesta-Taco, por su condición de vieja carretera entre carreteras y por su localización periférica respecto a los dos centros tradicionales, le imprime un considerable interés urbano. Con el transcurso de los años, el papel de esta arteria ha ido sufriendo sucesivas alteraciones en relación con la estructura territorial: de una simple vía de conexión entre la carretera de La Laguna y la carretera del Sur, ha pasado a ser uno de los "ejes" fundamentales de la estructura metropolitana. Sin embargo en los márgenes de su trazado pueden observarse todavía restos de cada uno de los tejidos a los que la carretera ha estado vinculada a lo largo de todo ese tiempo.

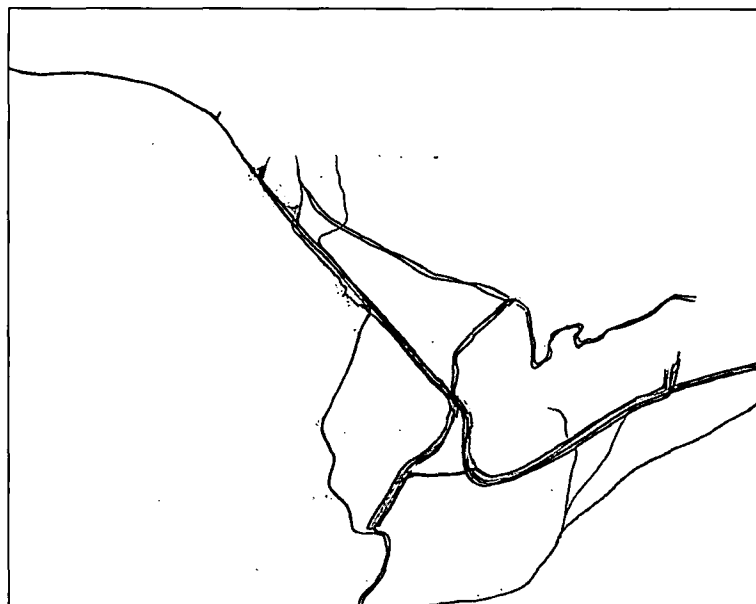
Su localización a una distancia equivalente entre ambos centros, su longitud y continuidad atravesando e interconectando los barrios de la zona, así como su posición transversal respecto a las principales vías de

relación entre Santa Cruz y La Laguna, le confieren un especial atractivo. Se trata de una pieza en la cual se pueden potenciar valores para generar una nueva centralidad urbana, continuando un proceso que parcialmente se ha iniciado ya de forma espontánea. Aprovechando las ventajas señaladas, sería posible concentrar en la vía funciones centrales, actividades especializadas de demanda colectiva asociadas a espacios de calidad arquitectónica que permitan cualificar el espacio público, estableciendo una nueva articulación entre las franjas destinadas al tráfico rodado y las áreas de circulación peatonal. Para todo ello, es fundamental considerar el área como una de las líneas básicas de la red metropolitana, en la cual se ha de inscribir e integrar.

2. LA REQUALIFICACIÓN URBANA DEL ÁMBITO PERIFÉRICO ENTRE LOS BARRIOS DE TACO Y LA CUESTA

El problema planteado tiene por objeto pues, recalificar la Carretera La Cuesta-Taco y su entorno, a través de su incorporación como pieza de valor metropolitano entre La Laguna y Santa Cruz de Tenerife. Pero con sus casi tres kilómetros de longitud, la dimensión del área de estudio e intervención no permite entender y tratar una operación de este tipo, ni desde una visión reductiva exclusivamente globalizadora, ni desde la simple adición de operaciones totalmente autónomas e inconexas. Además de la continuidad espacial y funcional de la vía como referente geográfico, será necesario atender a sus distintas partes y problemáticas.

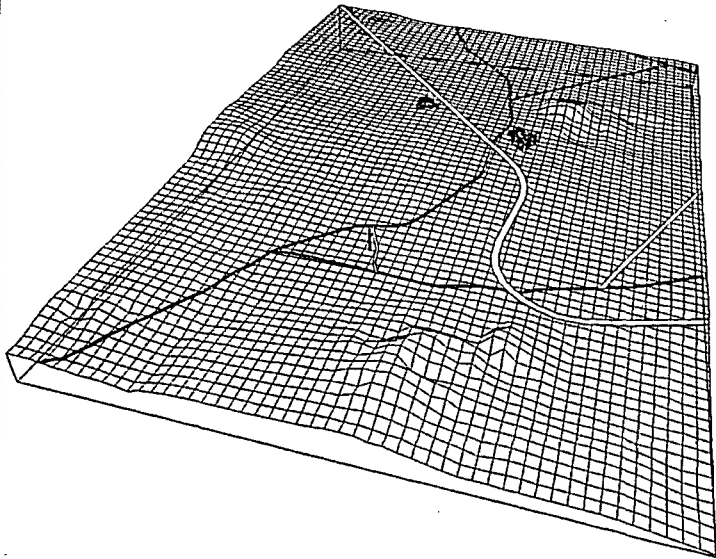
En este sentido, es importante resaltar que se trata de un área periférica caracterizada por una enorme heterogeneidad morfológica, resultado de los distintos procesos de urbanización realizados en torno a la propia carretera, los cuales han ocupado sus márgenes sin que espacialmente se hayan llegado a definir vínculos claros entre los distintos fragmentos construidos, ni entre tales fragmentos con respecto a la propia vía. Por tanto, la descripción y conceptualización de ésta debe ser realizada con enorme cuidado de acuerdo a su condición periférica; de modo que la idea de "eje" puede ser aceptable casi exclusivamente en términos funcionales, dada la cantidad de actividades no exclusivamente residenciales que se aglutinan en torno a esta arteria, y que encuentran en ella un hilo conductor. Especialmente, la ausencia de rasgos de axialidad o jerarquía en el sentido de la ciudad compacta, la inconsistencia de la vía como trazado urbano con intencionalidad geométrica o perspectiva, la falta de



Carretera de La Cuesta-Taco en el ámbito de la red arterial metropolitana.



Vista general del área de estudio.



Esquematzación del relieve entre los barrios de La Cuesta y Taco.



compromiso entre las arquitecturas que ocupan su entorno respecto a los vacíos existentes, o la debilidad en la organización formal de sus márgenes respecto a la presencia física de la carretera, inducen a leer e interpretar este ámbito no tanto ya axialmente sino como una "directriz" urbana, que a escala metropolitana posee una considerable presencia y potencial estructurante.

Así, además del nivel general de propuesta como marco que pone en relación cada una de las partes que la conforman, resulta preciso trabajar paralelamente a partir de los distintos temas proyectuales, zonas geográficamente legibles, problemáticas y objetivos particularizados, etc. Es preciso evitar pues, aquellos procedimientos que entienden que los niveles de desarrollo sectorial son una consecuencia de decisiones previas e inamovibles, más que una herramienta para abordar problemas territoriales de cierta envergadura.

Por otra parte, y en sintonía con el Programa Urban (cofinanciado con la Unión Europea), que las distintas administraciones públicas y agentes privados locales están desarrollando para la mejora del área, se requiere considerar el potencial económico de la zona en relación a la mejora de sus condiciones ambientales y sociales. Pero sobre todo, y desde la práctica disciplinar, se plantea reflexionar e intervenir sobre la franja urbana ubicada en torno a la Carretera La Cuesta-Taco para reconvertirla en una pieza urbana más legible desde el punto de vista paisajístico, y con mayor capacidad estructurante en términos espaciales y funcionales, que permita pueda ser entendida como un área urbana con valor de centralidad.

No se trata tanto de hacer una simple reconversión en avenida urbana de lo que ahora parece seguir siendo una carretera a través de un área periférica, sino de ahondar



Vista de la carretera La Cuesta-Taco.

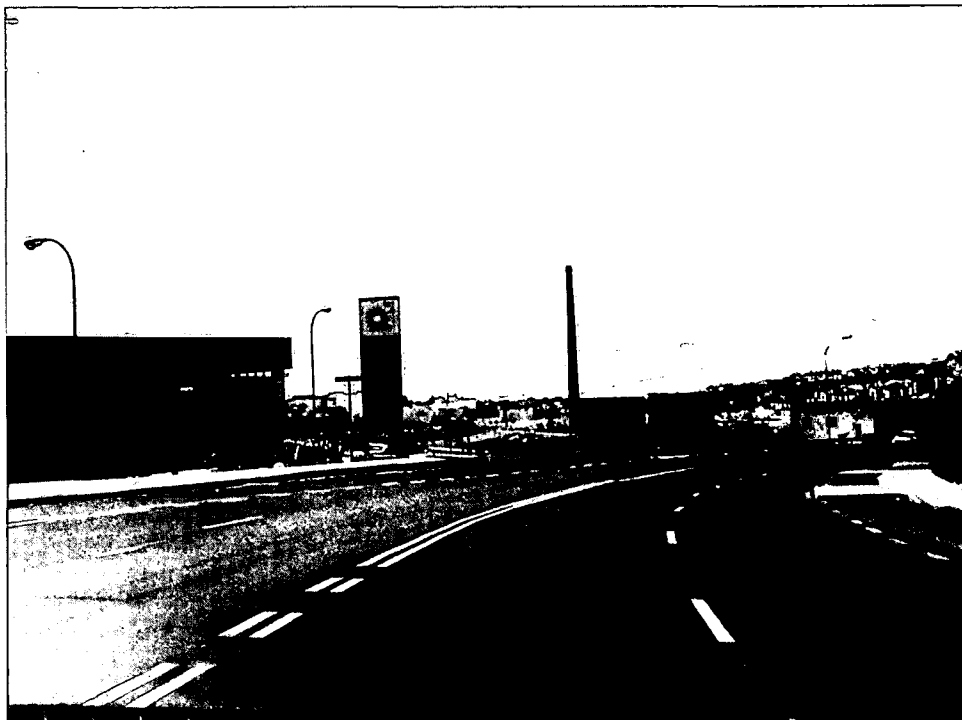


La Cuesta-Taco entre Santa Cruz y La Laguna.

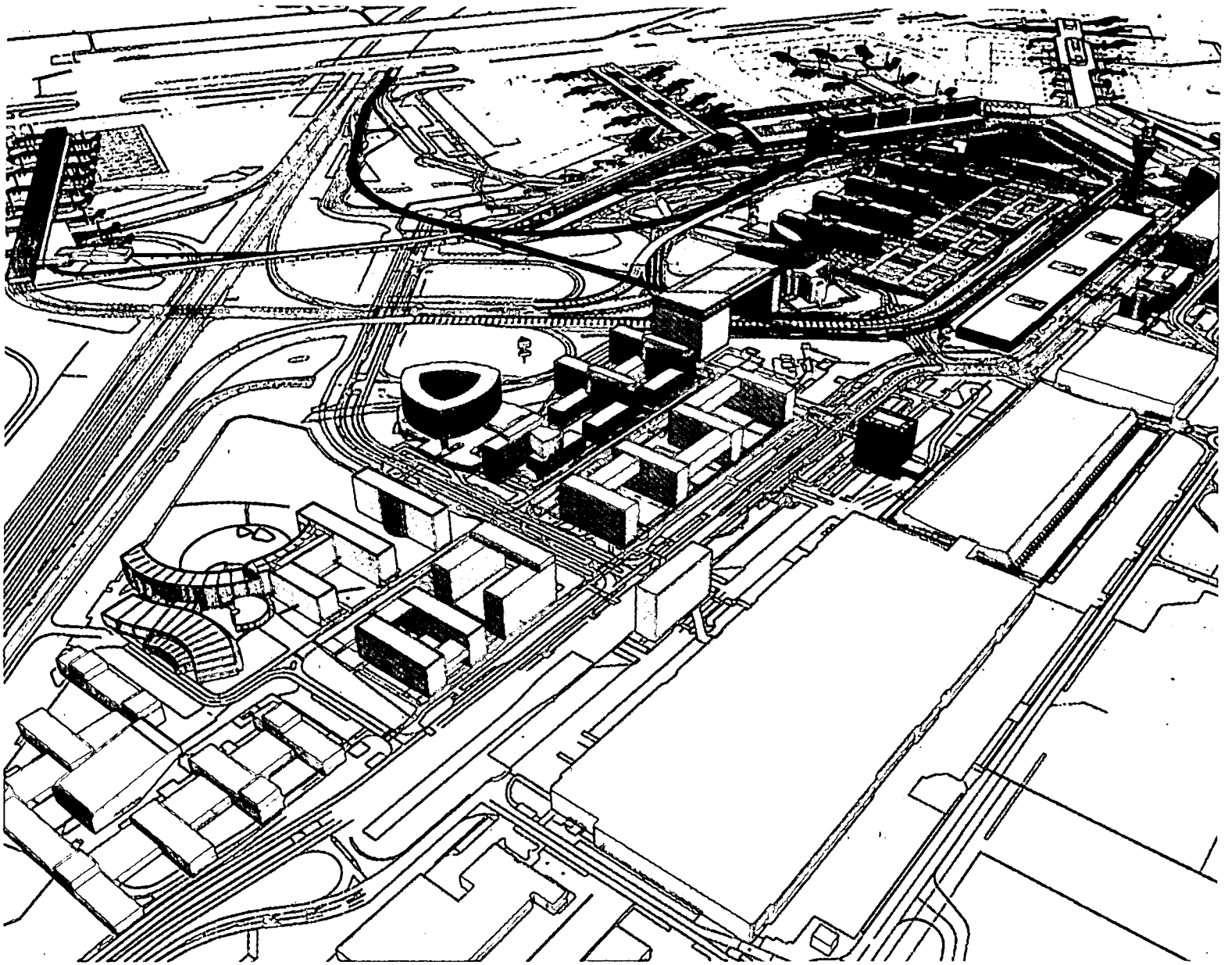
en las posibilidades del viario como elemento de construcción y de transformación en el contexto contemporáneo de la ciudad abierta y difusa.

Para ello, las actividades existentes a potenciar, o nuevos usos a introducir, deben estar en consonancia con el papel finalmente asignado al área objeto de estudio, tanto a escala metropolitana como a nivel local. Pero la localización de los lugares de proyecto en un área periférica en proceso de consolidación, sugiere intervenir de manera discontinua mediante la localización de distintos puntos, que ubicados a lo largo de dicha vía sean capaces de inducir procesos de transformación en ella. Esas intervenciones puntuales, además de estar necesariamente vinculadas a una estrategia general, guardan relación con temas de análisis y proyecto tales como la distinción de diversos tramos de la carretera en función de criterios espaciales y paisajísticos, la relación entre la vía y sus márgenes, el aprovechamiento de los espacios vacantes, los condicionantes de la movilidad pública y privada, la demanda de actividades a distintos niveles escalares, etc.

En función de este orden de consideraciones, la elaboración de una propuesta para la totalidad del área, y el estudio de distintos sectores significativos de la misma, son etapas no tanto sucesivas sino coetáneas, y destinadas a establecer el máximo grado de coherencia posible entre los distintos niveles de desarrollo analítico y proyectual. Y como parte decisiva de cada propuesta, los puntos de intervención con localizaciones y contenidos diferenciados, varían en función de los objetivos particularizados en cada ejercicio. Como en una práctica casi de acupuntura, se trata de pulsar cuidadosamente los mecanismos oportunos para reactivar un organismo urbano complejo.



Vista de la carretera La Cuesta-Taco.



Ciudad aeroportuaria de Schiphol, Amsterdam. En la franja urbana, se proponen edificios para varios usos: oficinas, hoteles, aeródromo, etc.

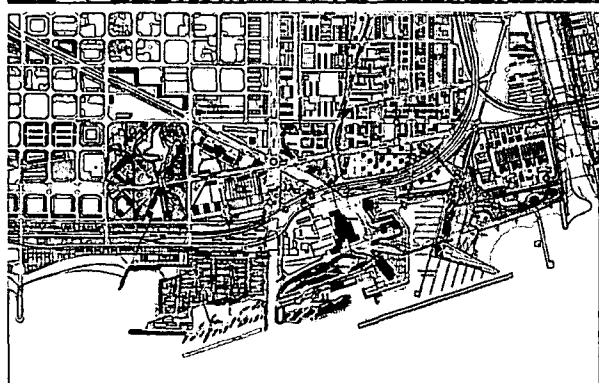
El inefable magnetismo de las ciudades

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ ELSA GUERRA JIMÉNEZ

Que la población mundial, cada vez más, se organiza en torno a las áreas urbanizadas y que éstas, a su vez, cada vez más, se organizan en base a modelos de ocupación de suelo que difícilmente podemos asimilar a la idea tradicional de “ciudad”, parecen hoy hechos más que constatables. Denominaciones como metrópolis, regiones urbanizadas, conglomerados urbanos, etc. parece que podrían responder mejor a la diversidad, complejidad y tamaño de las áreas urbanas actuales. Aún así, al mismo tiempo, y por los mismos motivos, la idea de ciudad alcanza un apogeo anteriormente desconocido, y tal vez sea ahora cuando podríamos más que nunca hablar con propiedad de ciudades. Desde sus orígenes, la ciudad ha desatado reacciones contradictorias, rechazo preñado de admiración como expresión del vértigo consustancial al cambio. Cambio como aspiración profunda del hacer de la humanidad, que es en la construcción de nuestro espacio de convivencia donde se hace más explícito y por tanto más apreciado y temido.

Esa relación contradictoria se traduce espacialmente en la ciudad actual en la doble tendencia que genéricamente se observa en la población, de vivir agrupada al tiempo que se huye de los centros urbanos, es decir, al tiempo que se distancia de lo que se ha llamado la “cultura de la congestión”¹, lo que está generando “modelos” de organización espacial poco comunes. La dispersión desarticulada del crecimiento en todas las direcciones y la colonización permanente de nuevos espacios antes desérticos con criterios de baja densidad (fenómeno conocido con el término anglosajón de “sprawl”²) parece la pauta más común. Sin embargo, en la formación de estas “nuevas” ciudades se están desarrollando otros fenómenos menos evidentes que probablemente sean bastante más significativos y caracterizadores de la transformación urbana contemporánea.

Según algunos expertos (entre los que el sociólogo Manuel Castells, sea probablemente el menos inquietante) el gran cambio se fue produciendo durante la segunda mitad del pasado siglo: la ciudad fue transformando su rol territorial de mero soporte de recepción del desarrollo a su protagonista principal. La sociedad industrial, que necesitó a las ciudades como “base” del desarrollo económico, o dicho de otra manera, como soporte físico más adecuado para el desarrollo de las actividades económicas, ahora las necesita como líderes (como impulsoras) del desarrollo mismo. Las ciudades han ido dejando de ser “el lugar donde” para transformarse en “lo que” dirige el desarrollo. Así, los conglomerados urbanos más activos lo están siendo progresivamente en tanto juegan un papel más o menos predominante en el sistema económico general (ahora mundializado).



Arriba: Barcelona. Localización de espacios estratégicos propuestos para la ciudad. Obsérvese la aproximación gradual entre el aeropuerto y el puerto industrial. Abajo: propuesta para el FORO 2004.



Edificio Woermann, Las Palmas de Gran Canaria (en construcción). Proyectado por los estudios Ábalos&Herreros y Casariego/Guerra, combina funciones residenciales, terciarias y comerciales y se plantea como el motor para transformación del antigua área portuaria de la ciudad.

De hecho, en este nuevo escenario que algunos ya han dejado de llamar “sociedad industrial”, las ciudades luchan de forma determinante y decidida por encontrar aquello que permita más rápida y eficazmente colmar los más complejos deseos y las más novedosas necesidades de esa sociedad emergente³.

En esta dirección, las ciudades actualizan su oferta, es decir, se repositionan respecto a las demandas de una sociedad cada vez más compleja y cambiante, y para ello utilizan todos los dispositivos a su alcance incluidos los derivados del “marketing” más severo⁴. Mejoran su oferta espacial, generando nuevos “ambientes urbanos” capaces de atraer a la población local y foránea, aprovechando viejos tejidos de alto valor monumental y cultural o creando nuevos centros que permitan actualizar las demandas más novedosas mediante la incorporación de hitos arquitectónicos de fuerte valor iconográfico.

Diversifican su oferta funcional, actuando sobre aquellos dispositivos que permiten mejorar la capacidad de los servicios (universidades, hospitales, centros deportivos,...), así como la “movilidad urbana”, introduciendo mecanismos de mayor complejidad para asegurar el rápido acceso a lo largo y ancho del territorio. Amplían y regeneran su oferta pública de suelo y de vivienda, para dar acceso a la población de menor renta y aprovechar los beneficios de los nuevos ciudadanos que se incorporan. Acciones todas que redundan en una mejora de las condiciones de la ciudad en términos de su rentabilización colectiva.

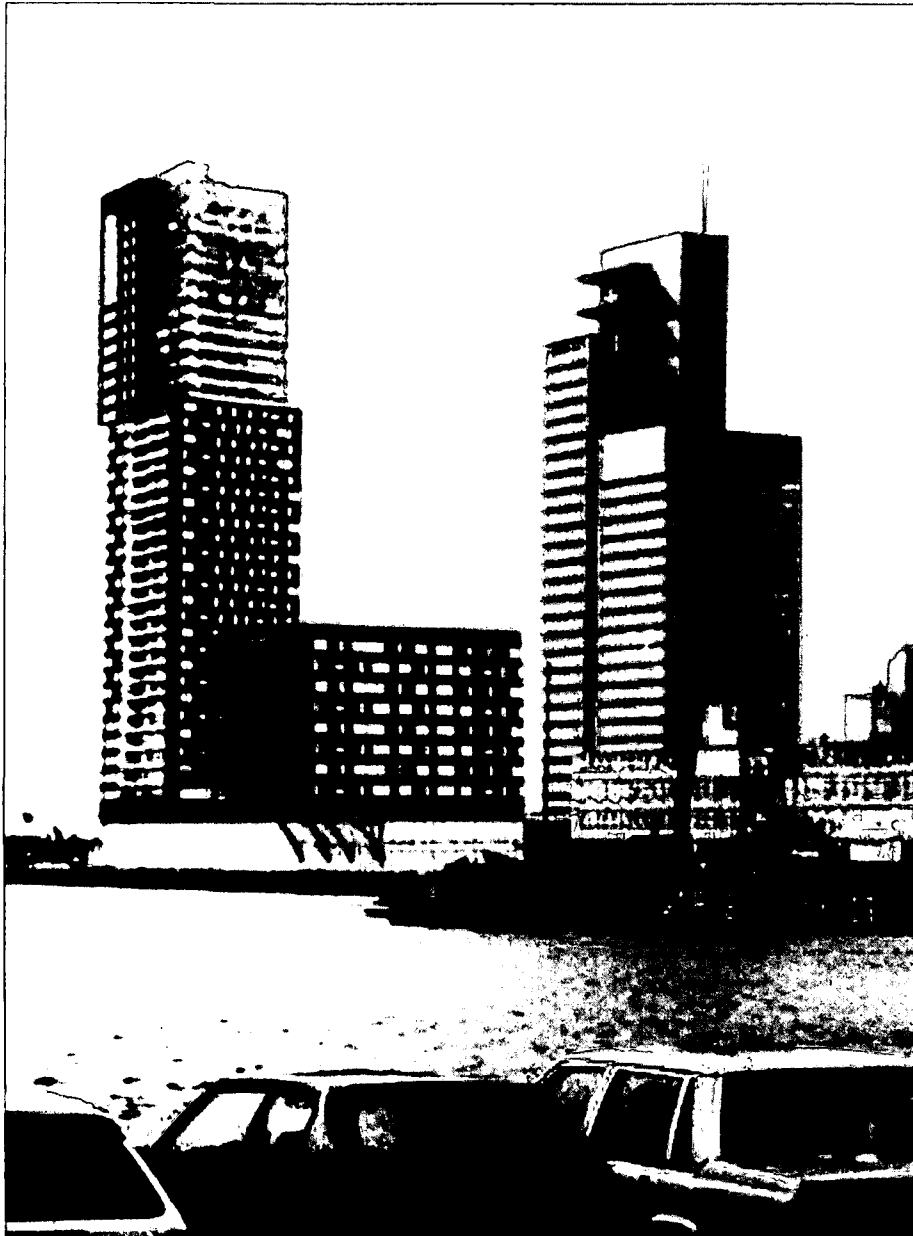
Así y todo hay algunas ciudades que no se conforman con eso. Además de todo lo anterior, luchan por formar parte activa en el concierto de aquellas que están liderando la configuración de esa nueva sociedad emergente y por tanto participan (cuando no promueven) en aquellos eventos y foros donde las decisiones y los acuerdos fundamentales se producen. Pero sobre todo, y esto es lo más importante en relación con lo que nos trae aquí, crean los dispositivos que les permiten mantenerse permanentemente vinculadas (conectadas) a esa red de ciudades líderes, sin la intermediación de las cuales hoy no se podría entender el desarrollo. Y no nos estamos refiriendo a lo que la geógrafa Saskia Sassen llama “ciudades globales”⁵. No se trata de las ciudades que hoy dirigen lo que se ha dado en llamar la “sociedad de la información”, aquellas ciudades que gobiernan la economía, puesto que ese es un papel que desarrollan sólo unas cuantas metrópolis en el mundo y nos estamos refiriendo a roles mucho más subalternos, a los que pueden estar vinculadas ciudades de todos los tamaños y de todo tipo de condición. Pues bien, esta vinculación

pasa inexorablemente por la actualización permanente de lo que se llama el “espacio de los flujos”, que se materializa entre otras cosas en lo que conocemos como “infraestructuras de comunicación”⁶.

Es esto y no otra cosa lo que ha llevado a las ciudades más avanzadas a crear nuevos “nodos de comunicación”, aprovechando normalmente espacios centrales desactivados por la reconversión industrial (por ejemplo antiguas áreas fabriles sin posible renovación), por la obsolescencia de los sistemas de transporte (por ejemplo estaciones ferroviarias escasamente operativas) o por otras circunstancias sobrevenidas. Son espacios también llamados “de oportunidad”⁷ que se pueden convertir en “nuevas ciudades dentro de la ciudad” aprovechando su posición privilegiada e introduciendo aquellas funciones más en consonancia con las nuevas demandas de la economía, como la gestión, las finanzas, los servicios profesionales, el comercio, etc. Pero sobre todo capacitándolos para responder con la máxima eficacia posible a los requerimientos impuestos por las comunicaciones, no sólo en términos de accesibilidad física, sino también en lo que se refiere a los sistemas informacionales. Es “conectividad” entendida en un sentido muy genérico lo que garantiza la eficacia de estos nuevos dispositivos.

En términos de conectividad física el acento se pone en los nuevos centros de intermediación entre los diferentes sistemas de transportes. Se trata de llevar a cabo lo que se conoce como el “transporte intermodal”⁸, o lo que es lo mismo, hacer compatibles en un solo espacio el intercambio entre la mayor cantidad posible de modalidades de transporte (portuarios, aeroportuarios, ferroviarios, viarios, fluviales, etc,...) llevando al paroxismo aquella vieja máxima de que “la mercancía viaje el menos tiempo posible”. Y son estos nuevos “nodos” de alta conectividad física los que se combinan en el mismo espacio con aquellas funciones de alto rendimiento antes indicadas, que no son otras que las que demanda ese nuevo tipo de sociedad emergente. En términos de conectividad virtual, se potencian todas aquellas infraestructuras que permiten una mayor capacidad de acceso y presencia en las “redes” donde esa nueva sociedad se desarrolla y se representa ahora⁹.

Nodos a escala global y a escala local, en cuanto estas nuevas áreas de urbanidad constituyen a un tiempo espacios productivos, y a su vez de ocio y de convivencia. Áreas múltiples funcionando 24 horas; atractores urbanos con una enorme capacidad de regeneración, articuladores del espacio de redes y expresión de nuevas identidades. Cada una de cuyas cualidades es fundamental, pero siendo la yuxtaposición e interrelación



Transformación del área Van Kop Zuid en Rotterdam. Las torres pertenecen al muelle más dinámico, dedicado a funciones terciarias y comerciales. Autores: Mecanoo, la de la izquierda y Norman Foster la de la derecha.

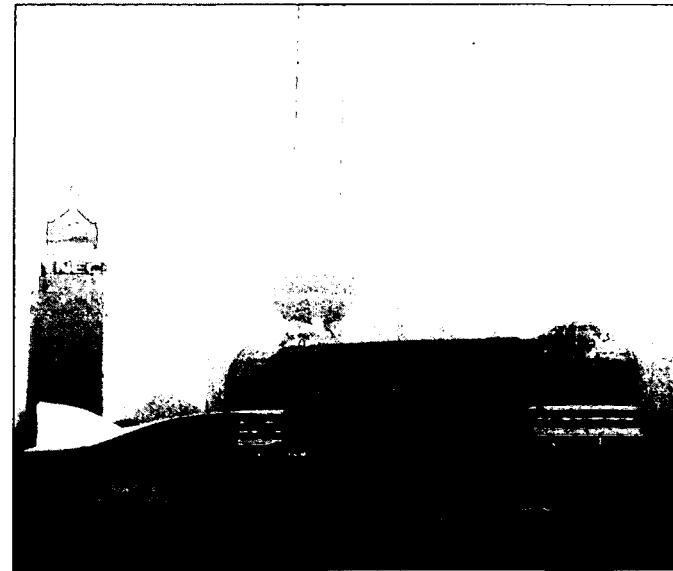


Imagen del nuevo centro Pudom para Shanghai. El proyecto original del conjunto es de Richard Rogers y las torres de diversos proyectistas internacionales.



Museo Guggenheim, proyectado por Frank Gery para la ciudad de Bilbao. El museo pasa por ser uno de los edificios con mayor magnetismo y capacidad regeneradora de los construidos en los últimos años.

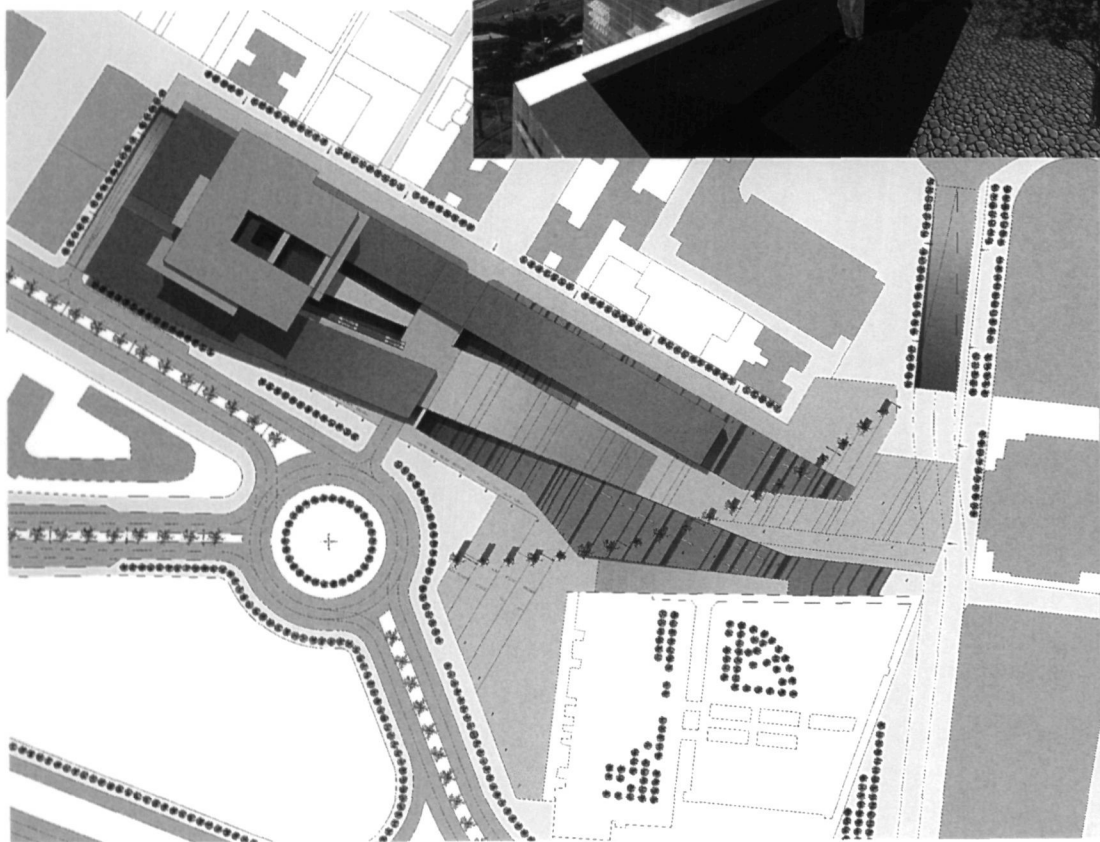
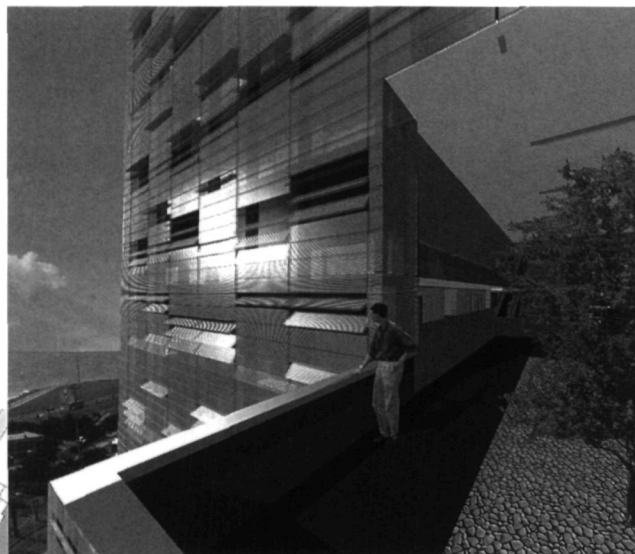


Barcelona: imagen definitiva del conjunto proyectado para el FORUM 2004.



Terminal marítima construida recientemente en Yokohama, Japón. Proyectado por el arquitecto español radicado en Londres, Alejandro Zaera, pasa por ser uno de los paradigmas arquitectónicos del siglo XXI.

Propuesta para la sede del Palacio de Justicia
de Las Palmas de Gran Canaria.
Proyecto seleccionado.
Casariego/Guerra, Arquitectos. 2004.



entre las mismas la base de estos nuevos centros. Centros en el sentido más colectivo y cívico del término, nodos de infraestructura que constituyen al mismo tiempo equipamientos de gran escala, lugares de referencia y encuentro y espacios de contacto reinventados. Se trata pues de apuestas difíciles, muestra de la capacidad dinámica de una sociedad, en cuanto implican un nivel de cambio acorde con la complejidad de los procesos urbanos actuales.

No seremos los primeros en poner de manifiesto la imagen de Canarias como un gran “intercambiador”. Su situación geográfica (geopolítica, podría ser más correcto) y su tradición histórica y comercial, avalan esa ya más que manida condición, que ahora alcanza un plusvalor por lo indicado anteriormente. Y eso tiene que ver también con sus ciudades, entendidas éstas en su acepción más actualizada, donde se sitúan los máximos centros de intercambiación, que en Canarias habría que identificar básicamente con los núcleos urbanos principales, (¿las áreas turísticas?) los puertos y los aeropuertos, y no necesariamente por este orden. Es cierto que nuestra condición de territorio compartimentado nos obliga a establecer estrategias de desarrollo regional que exigen “cualificar” unas islas en relación a las demás, pues todas las islas no tendrían por qué responder, ni en cualidad ni en cantidad, de la misma forma a las demandas de esa sociedad cambiante. El papel de Canarias como “nodo emergente” de comunicaciones, debería aprovechar de cada territorio urbanizado las mayores capacidades y eso pasa por potenciar el valor magnético de sus ciudades y las posibilidades de desarrollo que en cada una de ellas se vienen haciendo patentes en los últimos años. En esta dirección, es imprescindible valorar con cuidadoso esmero nuestros dispositivos tradicionales de comunicación, haciéndolos más potentes y eficaces. Sería una pena que sin embargo, nos alargásemos en vacías polémicas sin contrincantes visibles, en donde muchos se posicionan para aprovechar la coyuntura o resolver contenciosos particulares y donde la esencia de los asuntos no se discute porque al final resulta que eso es lo de menos. En fin, inmovilidad y parálisis.

En los sentimientos encontrados que la ciudad es capaz de producir, ha estado la base de su propia superación y desarrollo, permitiéndonos apreciar los aciertos y prevenir los riesgos posibles. Sin embargo, este contradictorio devenir puede truncarse al convertir el vértigo en freno o, aún peor, en nostalgia de arcadias inexistentes, desaprovechando su capacidad de impulso. Impulso para mejorar y reconstruirse, como las ciudades más prósperas terminan haciendo siempre, pese a todo.

Notas

- 1 KOOLHAAS, R. (1994) *Delirious New York*. Monacelli.
- 2 EWING, REID (1997) *Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?* Journal of American Planning Association. APA.
- 3 CASTELLS, MANUEL (1989) *The Informational City*. Blackwell.
- 4 HARVEY, D. (1989) *The Condition of Postmodernity*. Blackwell.
- 5 SASSEN, SASKIA (1991-2001) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton.
- 6 GRAHAM, S.; MARVIN, S. (2001) *Splintering Urbanism*. Routledge.
- 7 BUSQUETS, J. (1994-96) *Urbanismo. Enciclopedia Espasa Calpe*. Espasa Calpe.
- 8 HALL, P. (1992) *Aree Portuali: Nuovi Approdi del Progetto*. Casabella nº 589.
- 9 CASTELLS, MANUEL (1997) *La Era de la Información (I)*. Alianza.

Referencias

- 1 BUSQUETS, J. (1994-96) *Urbanismo. Enciclopedia Espasa Calpe*. Espasa Calpe.
- 2 CASTELLS, MANUEL (1997) *La Era de la Información (I)*. Alianza.
- 3 CASTELLS, MANUEL (1989) *The Informational City*. Blackwell.
- 4 EWING, REID (1997) *Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?* Journal of American Planning Association. APA.
- 5 GRAHAM, S.; MARVIN, S. (2001) *Splintering Urbanism*. Routledge.
- 6 HALL, P. (1992) *Aree Portuali: Nuovi Approdi del Progetto*. Casabella nº 589.
- 7 HARVEY, D. (1989) *The Condition of Postmodernity*. Blackwell.
- 8 KOOLHAAS, R. (1994) *Delirious New York*. Monacelli.
- 9 SASSEN, SASKIA (1991-2001) *The Global City. New York, London, Tokio*. Princeton.



Nudo entre las autopistas de Santa Mónica y San Diego (L.A.)

Ciudad e infraestructuras viarias

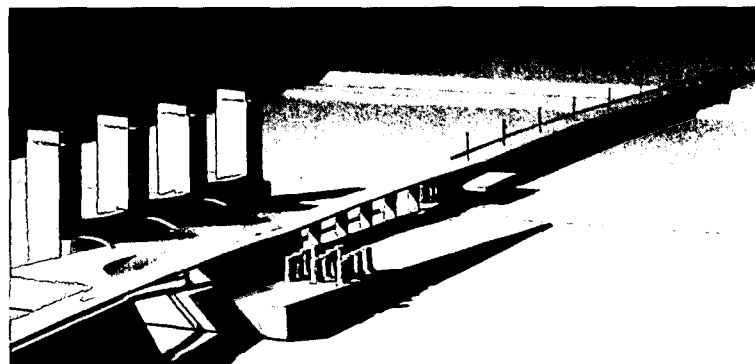
PABLO LEY BOSCH

1. LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD COMO ELEMENTOS DE REPRESENTACIÓN.

Entender la ciudad contemporánea como lugar de movilidad e intercambio, o ver en la continuidad del movimiento uno de los modos de expresión de la modernidad, han sido cuestiones ampliamente consideradas en el debate reciente. Esta condición tan arraigada a lo contemporáneo, y explicitada ya por Giedion desde la concepción del espacio como situación cambiante, se torna una cuestión especialmente intensa ante la percepción de una ciudad en la que junto a los tejidos compactos coexisten nuevos esquemas espaciales.

Efectivamente, el protagonismo de los flujos derivados de las comunicaciones y los transportes sobre las transformaciones en curso implica un nuevo modo de ver las infraestructuras como canalizadoras de tales flujos. De esta manera, podemos entender las infraestructuras viarias como mecanismos capaces de desempeñar un papel importante en la comprensión de una metrópolis cambiante e inabarcable visualmente; una ciudad, donde las periferias definen uno de los modos de expresión de lo contemporáneo, y donde la gran vialidad ha llegado a constituir uno de sus paisajes característicos¹.

Por otra parte, el papel generador que han desarrollado muchas de las infraestructuras constituye la explicación para determinados fenómenos de urbanización. Existe una estrecha relación entre los procesos de construcción urbana y el potencial de las infraestructuras para la movilidad como soporte de estos procesos. En ese sentido, resultan significativos determinados fenómenos como la transformación de los grandes centros urbanos japoneses en su interacción con las grandes líneas ferroviarias privadas; o incluso, la transformación de la superficie de una ciudad como Caracas a partir de su interrelación con el sistema de transporte metropolitano desde la capilaridad producida entre lo subterráneo y lo superficial. Este tipo de manifestaciones evidencia la capacidad de sinergia entre las posibilidades operativas de las infraestructuras y la producción del espacio urbano.



Proyecto para Monterusciello. Vázquez Consuegra y De La Peña.



Plan Obus para Argel. Le Corbusier.

Pero la imbricación entre movilidad y construcción urbana no es obviamente nueva; puesto que las grandes proposiciones sobre infraestructuras han sido planteadas a menudo como parte esencial de aquellos procesos urbanos, en los que la vinculación entre organización espacial y sistematización del viario ha dado lugar a distintos modelos operativos. Así, desde la lógica urbana de Howard como alternativa ideal o la utopía wrightiana en Broadacre City, al espíritu transformador de la ciudad existente del París de Haussmann, hay multiplicidad de posicionamientos entre los que el ensanche barcelonés es una muestra de esa estrechísima interrelación posible entre vialidad y construcción urbana.

Sin embargo, hacia la mitad del XX la conversión del automóvil en útil básico produce en la ciudad situaciones específicas sin precedentes. En este sentido, buena parte de las propuestas para la ciudad moderna podrían considerarse derivaciones de un tema como la movilidad, cada vez más complejo en la medida que tiene que responder a mayor diversidad de demandas. Nuevamente, desde las utopías megaestructurales, hasta la liberación formal del viario en Le Corbusier como metáfora sobre un progreso libertador, se constituyen múltiples experiencias en torno al problema de una ciudad fundada cada vez más en el valor de sus infraestructuras.

La especificidad del fenómeno más reciente residiría por tanto en las dimensiones alcanzadas por los actuales procesos de urbanización, y consecuentemente, en sus implicaciones cualitativas en cuanto a la consideración de las actuales infraestructuras como particular procedimiento de definición de lo urbano. Así, en la necesidad de establecer nuevas formas de identidad capaces de incorporar la especificidad de lo metropolitano, los elementos infraestructurales constituyen uno de los materiales idóneos con los que indagar sobre la representación de la actual ciudad. La posibilidad de atender a las infraestructuras viarias como componentes no exclusivamente conectores y conductores de flujos abstractos, sino también como piezas capaces de asumir otro tipo de contenidos, constituye un punto de partida para reflexionar sobre su capacidad de explicitación de la ciudad.

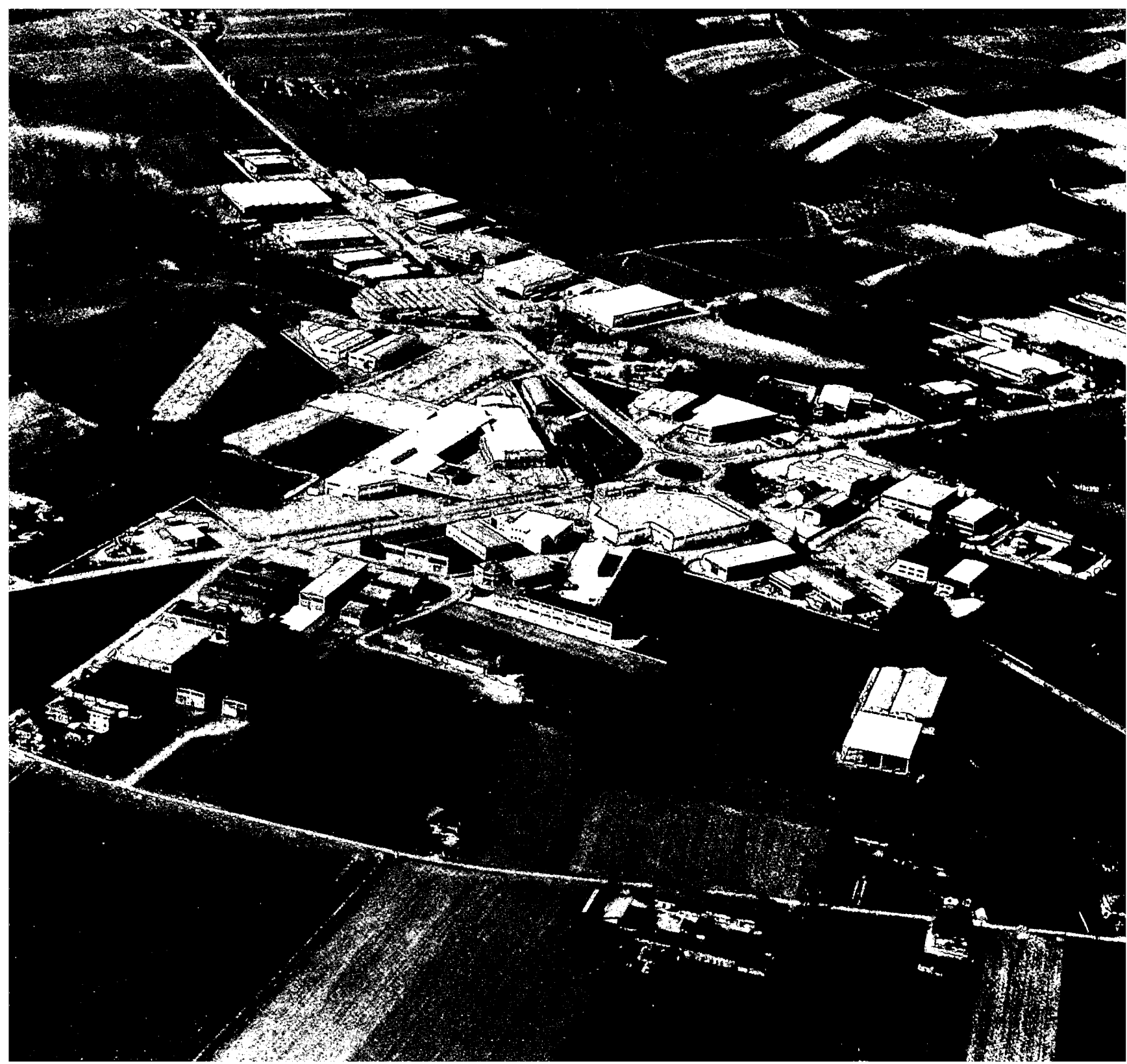
En este sentido, hay algunas actitudes vinculadas a distintas experiencias del XX, indicativas de ciertas posibilidades operativas sobre las infraestructuras para la movilidad. A mayor escala, el potencial inductor de las grandes operaciones infraestructurales tanto en lo relativo a la localización de nuevos usos como en la pretensión de alcanzar determinadas formas de organización espacial, tiene uno de sus precedentes claros en

el Plan del Gran Londres de Abercrombie, consciente ya de las redes metropolitanas como estrategia estructuradora. Incidiendo en el papel conector así como en la capacidad descriptora e identificadora de las infraestructuras, el Plan Obús para Argel de Le Corbusier, constituye un arquetipo sobre la capacidad de construir y describir un paisaje, mediante la afirmación autodeterminante de una nueva realidad establecida a partir de la disposición de una gran infraestructura equipada. Al indagar sobre mecanismos de interrelación con lo urbano, el Proyecto para Monterusciello de Vázquez Consuegra y De La Peña, utiliza el diseño a modo de instrumento con el que poner en relación y articular con la ciudad distintas partes de una infraestructura especializada como la autopista. De la lectura entre tales actitudes no excluyentes y referidas a distintos niveles escalares, se desprende la necesidad de una reflexión continuada sobre el problema de la definición de lo urbano a partir de las infraestructuras viarias como objeto de proyectación.

Por tanto, en la necesidad de indagar sobre nuevos recursos para establecer niveles de identidad vinculados también a la especificidad metropolitana, las infraestructuras viarias como material urbano de primer orden, constituyen una manera posible de representación de la ciudad contemporánea. Si la circunvalación ha "sustituido" a las murallas, y las vías de desaceleración a las puertas de la ciudad en una metrópolis difuminada en la que el acto de entrar es una ceremonia confusa, no cabe ya añorar, sino pensar cómo hacer no tan abstractos los flujos que en las infraestructuras para la movilidad se canalizan.

2. LA GRAN VIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE LO COLECTIVO.

La construcción de los grandes viarios americanos y europeos, no ha obedecido exclusivamente a la congestión circulatoria, sino a razones productivas, políticas o incluso representativas². Así, las grandes transformaciones infraestructurales llevadas a cabo por Robert Moses para Nueva York desde los años veinte a los sesenta, entre las cuales las *parkways* son una de sus proposiciones más significativas, constituyen una representación de la modernidad como construcción no solo real sino también simbólica del progreso desarrollista. De este modo e independientemente de otras razones, en la propia aspiración al establecimiento de lo simbólico puede encontrarse ya una clara vocación colectiva.



Ahora bien, el bulevar además de emblema de la modernidad decimonónica vinculada a la consecución de una nueva movilidad, expresa en sí las contradicciones de la calle como espacio para la circulación y lugar de aglomeración, constituyendo el espacio público parisino por excelencia. Pero los grandes viarios urbanos y suburbanos ligados a los altísimos niveles de movilidad alcanzados en el XX, van a introducir fuertes modificaciones en este tipo de lógicas. El *mundo de la autopista* como realización de la ciudad lecorbuseriana habría supuesto, tal como señala Berman, la pérdida de la calle en cuanto lugar de encuentro³. El establecimiento de circulaciones a distintos niveles sin cruces para garantizar la movilidad constante o la separación de distintas velocidades, se convierten en la construcción de una metáfora sobre la supresión de todo tipo de encuentros entre la diversidad social o cultural. Cuanto menos, es un debilitamiento de tal diversidad como resultado de la descomposición del plano de la movilidad en distintos niveles para el desplazamiento.

Con la segregación de diferentes formas de movilidad entre las que la separación del tráfico peatonal va a ser determinante, el coche acaba por convertirse en instrumento de exclusión de conflictos. El caso de la vía-parque construida por Moses para dar acceso a las áreas de ocio de Coney Island, realizada con puentes de poca altura para impedir el paso de camiones y autobuses, constituye una situación particular pero significativa. Este tipo de selección social para una clase media con disponibilidad de vehículo privado puede considerarse una forma anticipada de concebir la ciudad mediante enclaves de acceso restringido, en este caso materializados desde el propio viario.

Y es que el automóvil a partir de su idoneidad para poner en relación tecnología e individualidad, ha propiciado algunas cuestiones a este respecto con importantes repercusiones a nivel urbano. Por una parte, el vehículo como recinto de seguridad para ir desde un espacio protegido hasta otro, permite controlar o incluso evitar toda posibilidad de encuentro. Desde ese momento la autopista se transforma en un espacio de seguridad, frente al cual aquellas áreas para la circulación peatonal pasan a ser zonas de incertidumbre donde el peatón puede llegar a ser un elemento de riesgo. Pero por otro lado, la capacidad del automóvil para dotar de libertad de movimientos ha sustituido en la calle moderna el espacio de la estancia por un deseo de anular las represiones de la geografía⁴. Esta libertad lograda desde un recinto seguro hace del coche la máxima expresión del control del espacio desde lo individual, y por tanto, una aspiración casi imprescindible para el habitante de la ciudad. El hecho

de que tal libertad de movimientos se produzca dentro de una geometría de la comunicación dictada por la localización de las propias infraestructuras, no resta esencialmente nada a su capacidad operativa. Bien al contrario, los condicionantes impuestos por esa geometría de la comunicación encuentran su razón última en posibilitar la accesibilidad a puntos precisos muchos de los cuales se presentan igualmente recintados, en una ciudad cada vez más polarizada.

Este organigrama mental al que evidentemente no puede ser reducida toda la ciudad, estaría fuertemente ligado a la cultura de la cápsula⁵. Y desde esta cultura que tan fuertemente está incidiendo en lo urbano, la movilidad no es solo entendida como un mecanismo de interconexión entre distintos puntos, sino también como un procedimiento de liberación personal. Como si se tratase de un espacio colectivo para el ocio, el viario acaba por representar el camino para la evasión a través del desahogo visual propiciado por el paseo, o la propia velocidad experimentada como dispositivo de "escapada".

En esa perspectiva, al inicio de "Lisboa Story" Phillip Winter apunta en su grabador portátil: *qué sensación tan agradable: viajar, no pensar en nada; dejarme llevar por las carreteras y el espíritu de la historia; aquí estoy en mi casa, esta es mi patria*. Desde Frankfurt a Lisboa, Wim Wenders nos muestra la carretera como espacio para la eliminación de fronteras y la evasión personal en la que los peajes aparecerían ya como las únicas restricciones "políticas" a esta forma de movilidad. Y en esa visión, desde el parabrisas del coche las ciudades o los espacios intermedios acaban siendo siempre un *travelling* de cámara subjetiva.

En este último sentido, la experiencia de la movilidad posee también un importante valor como particular modo de aprehensión. En una ciudad cuyas dimensiones hacen cada vez más difícil su comprensión, la posibilidad de percibir áreas de mayor entidad desde el coche asigna a la gran vialidad una considerable capacidad como elemento descriptivo. Como consecuencia, las categorías visuales ligadas al paisaje propio de la ciudad histórica han sido transformadas sustancialmente.

El espacio en torno al viario tiende a experimentar constantes modificaciones como respuesta a la percepción cinética con objeto de aprovechar los beneficios que puede suministrar la proximidad a esas líneas infraestructurales. Así, la formación de un espacio viario con características propias está estrechamente relacionado con la idoneidad que la circulación posee para describir linealmente, y para establecer un cierto nivel de identidad colectiva en algunos tramos de ciudad.

Además, si la capacidad de orientarse en las grandes ciudades procede sobre todo de la cartografía urbana, o de las señales e indicaciones de localización ligadas al viario incluso más que de la posibilidad de recorrer a pie la ciudad reconociendo sus espacios públicos, esto supone que la manera de entender lo urbano ha cambiado. Admitir la coexistencia de distintas formas de orientación constituye una premisa para tratar de explicar algunas cuestiones en relación a una ciudad cada vez más compleja. La presencia de todo un repertorio visual de la carretera en el sentido venturiano, o el interés por la incorporación de iconos y símbolos para situar determinados lugares o paisajes señalizándolos dentro de vías y autopistas, son muestras de ello. La pretensión de asignar elementos de identidad a través de este tipo de operaciones no es sino otra forma de indagar sobre la representación de la actual ciudad. Y en cualquier caso, la existencia de toda una iconografía específica para el espacio de la movilidad establece una evidencia del potencial colectivo que las infraestructuras viarias poseen.

Para entender este potencial es preciso reconocer que habitualmente las vías se comportan como un soporte no homogéneo. En ellas es posible detectar áreas idóneas para la captación y localización de nuevas funciones, ámbitos especialmente atractivos para acoger mayores densidades de uso en la medida que conforman posibles puntos de referencia. Así, los espacios sin edificar vinculados a una vía, las arquitecturas directamente ligadas a ésta, o los lugares de acceso a los sistemas para el transporte masivo, pueden definir situaciones óptimas para la instalación de actividades atractivas para lo colectivo. Pero si existen algunos componentes propios de las infraestructuras que caracterizan su discontinuidad, son sobre todo los nudos y cruces. Estos elementos se configuran como lugares de encuentro y articulación de distintos flujos en un punto espacialmente reconocible, idóneo para la concentración de usos y para asumir nuevos significados. Y si el nudo conforma un lugar potencialmente apto para la centralidad basado en la posibilidad del intercambio, la gran ciudad podría ser leída a partir de la interrelación entre ellos mediante una organización geográfica nodal.

En consecuencia, los componentes infraestructurales del viario o las arquitecturas del transporte pueden llegar a definir entornos espacialmente reconocibles. De este modo, el sistema de autopistas además de generar un nuevo patrón de proximidades ha actuado como configurador de algunos elementos fijos del Gran Los Angeles⁶. En general, el valor de posición de aquellos puntos reconocibles del viario llega a asignar un significado

con el que definir algunos mapas posibles de la topología urbana de cada ciudad. Los nudos y enlaces como espacios para la inflexión, los puentes como infraestructuras entre la movilidad y la geografía, o las estaciones como interrupciones para la parada y el encuentro, pueden ser también "lugares" de la ciudad contemporánea. Esta forma de comprensión, que no ha de estar referida exclusivamente a la gran escala, muestra que también las infraestructuras poseen una considerable capacidad estructurante. Y esta capacidad del viario obedece tanto a su influencia sobre la organización funcional del territorio, como a la aportación que las infraestructuras pueden hacer para la construcción de un sentido contemporáneo del lugar.

Por tanto, el viario puede constituirse como un elemento con un importante valor colectivo a partir de sus posibilidades como instrumento con capacidad descriptora, identificadora o incluso estructurante. Además la gran vialidad desarrolla un importante papel conector entre otros espacios colectivos, articulando funcional o incluso espacialmente algunos de los centros de actividad. Pero también alcanza un cierto valor colectivo por su capacidad de instaurar un espacio de interrelación visual. La posibilidad de ver, y en menor medida de ser visto, estaría en relación con la disponibilidad del viario para albergar múltiples usuarios entre los cuales se establecen relaciones codificadas definidas por el propio uso del vehículo, y cuyos códigos obviamente difieren de los de la movilidad de la ciudad histórica. Ahora y cada vez más, circular por calles, autopistas, o sobre todo por los espacios del ocio y el consumo directamente ligados al uso del coche, supone una forma de interrelación con lo colectivo desde un recinto "privado" que asegura lo individual disminuyendo el grado de exposición de los usuarios. Efectivamente, la contradicción que surge entre la preocupación por el mantenimiento del ámbito personal y el interés por la contemplación de lo colectivo es una característica de las actuales formas de interrelación social. Y esta contradicción también estaría presente en las infraestructuras viarias y espacios asociados a ellas, sin que por esto se haya abolido en las mismas todos los contenidos sociales. Simplemente sucede que estos contenidos están siendo profundamente transformados.

El carácter "público" de estos espacios para la contemplación de la ciudad desde lo individual y lo dinámico, está fuertemente ligado a los procesos de transformación vinculados a las nuevas formas de colectivización urbana; tanto por el potencial narrativo del desplazamiento, como por el papel de las infraestructuras en cuanto



Actividades comerciales en los márgenes de la carretera de La Cuesta-Taco a su paso por La Florida.

interconectores seguros entre aquellos lugares público-privados donde lo colectivo se desarrolla bajo control. De ahí, la importancia de entender las infraestructuras en cuanto proyecto sobre lo colectivo. Y ello sugiere contemplar diferentes problemáticas relativas a distintas escalas de trabajo, a la vez que indagar sobre las nuevas relaciones entre lo público y lo privado atendiendo matizadamente a una gran diversidad de situaciones posibles.

Así, además de las grandes áreas de centralidad cuya relación con la gran vialidad se produce fundamentalmente a modo de tangencia, en la ciudad discontinua hay otras formas de disposición más complejas. En la denominada *strada mercato*⁷ como situación tipo en el contexto de la urbanización difusa, su complejidad viene establecida a partir de múltiples relaciones y modos de articulación posibles entre viario, espacios de accesos o aparcamientos, y edificaciones generalmente ligadas a la actividad comercial. Durante las últimas décadas las distintas formas de relación entre movilidad, accesibilidad y tipo de comercio ha dado lugar a diversas disposiciones con características espaciales propias. Si el centro comercial se resuelve como un punto tangencial casi al margen de la gran vialidad, algunas infraestructuras generalmente de menor calibre han dado lugar a formas más intrincadas. En éstas, el aprovechamiento de las franjas viales en conexión con las edificaciones acaba por producir un entramado espacial y funcional a lo largo de la misma vía. Su capacidad para albergar funciones centrales, la sinergia resultante entre algunas de las actividades o la aparición de valores simbólicos propios serían algunas de las características que en mayor o menor medida tienden a producirse en este contexto.

En Canarias, las dificultades orográficas en la mayor parte de las Islas junto a la debilidad de los sistemas de transporte públicos, han propiciado que buena parte de las carreteras hayan servido como hilos conductores en la ocupación dispersa del territorio. Algunas de estas vías están inmersas ya en los entornos más densamente habitados, como pueden ser la Avenida de Canarias, generatriz de Vecindario (uno de los núcleos urbanos más importantes de Gran Canaria), y que hoy con sus tres kilómetros de longitud en su mayor parte consolidados, se comporta casi como un “centro comercial” lineal dependiente de la movilidad rodada; o en un entorno periférico menos solidificado y con una disposición morfológica más abierta, la Carretera de La Cuesta-Taco en Santa Cruz de Tenerife, que ha ido aglutinando en los márgenes a lo largo de sus más de dos kilómetros actividades comerciales, naves destinadas a almacenamiento y venta de distintos productos, talleres, etc. Estas formas de organización urbana, además de configurar uno de los paisajes característicos de las afueras, constituyen pequeños “corredores” que a pesar de su carácter en buena parte espontáneo y no planificado, poseen un interés considerable como elementos referenciales con valor colectivo.

Por tanto, las actuales infraestructuras viarias muestran códigos diferenciados a las calles de la ciudad compacta sin que ello suponga que hayan desaparecido todos los valores sociales en ellas. A pesar de la importancia creciente de otro tipo de redes, la movilidad física y el encuentro siguen siendo enormemente importante. Esto hace que en determinadas infraestructuras para la movilidad continuemos hallando un importante potencial colectivo, y que a través de este camino puedan establecerse algunos procedimientos para proyectar lo urbano⁸.



Viario en La Cuesta-Taco.

3. URBANIZAR DESDE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.

La posibilidad de trabajar con la gran vialidad en cuanto elemento organizativo, requiere diversas consideraciones. Es cierto que posiciones ideales tales como la Ciudad Lineal de Soria y Mata podrían conceptuarse como paradigma de "urbanizar desde las infraestructuras"; o que determinados elementos lineales a escala territorial pueden devenir en potenciales organizadores de lo contemporáneo a modo de grandes corredores funcionales o espacios urbanos asociados a formas perceptivas derivadas del recorrido.

Sin embargo, lograr a través de las infraestructuras un cierto nivel de operatividad en términos urbanos implica además, y sobre todo, alcanzar escalas adecuadas en las que reside con mayor nivel de seguridad el diseño de lo colectivo. Es aquí donde puede hallarse un verdadero sentido para las infraestructuras como elementos desde los que poder urbanizar. La definición de un lugar colectivo en torno a una vía supone considerar una adecuada imbricación entre infraestructura, espacios libres y arquitecturas construidas. Pero el descenso a estas escalas no puede ir acompañado de visiones previamente establecidas: ni poner necesariamente en crisis el valor del trazado urbano como instrumento operativo, ni adoptar la calle corredor como modelo de relación exclusiva entre edificación y viario. Es preciso atender a la complejidad que la actual ciudad nos

manifiesta reconociendo las condiciones particulares y específicas de cada lugar.

La tradicional significación de lo público parece ceder espacio a la potencia generadora de la comunicación como una de las lógicas dominantes de lo contemporáneo. Pero esto no contradice, sino que está en la raíz de las cuestiones consideradas en cuanto a la movilidad como proyecto sobre lo colectivo en el contexto contemporáneo. Como mejor pueden ser entendidas las infraestructuras viarias en cuanto representación de lo urbano, es precisamente a través de su potencial colectivo, de su significado como elementos con capacidad para construir la ciudad actual.

Las infraestructuras para la movilidad deben ser elementos plenamente partícipes de los actuales fenómenos de colectivización; buscar disposiciones de mayor riqueza que ser simples canalizadores de flujos abstractos entre los recintos protegidos donde se desarrolla la actividad social. La movilidad posee un alto valor operativo a partir de su capacidad de conectar, describir o inducir; pero sobre todo, a partir del papel que las infraestructuras pueden desarrollar como particular forma de representación de lo urbano y lo colectivo. En última instancia, los sistemas infraestructurales pueden ser potenciales fibras de futuros tejidos, el soporte adecuado para urbanizar la geografía de una ciudad cada vez más difusa donde la permanencia de algunos lugares para lo colectivo sigue constituyendo todavía la esencia de lo urbano.

Notas

- ¹ LEY BOSCH, PABLO (1997) *La posibilidad de las infraestructuras*. Basa nº 20-21.
- ² HALL, PETER (1993) *Red viaria principal y desarrollo urbano en Movilidad y territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria*. M.O.P.T.M.A. Madrid
- ³ BERMAN, MARSHALL (1991) *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*. Siglo Veintiuno. Madrid, pp. 167-169.
- ⁴ SENNETT, RICHARD (1978) *El declive del hombre público*. Ediciones Península. Barcelona, p. 24
- ⁵ MICHEL SORKIN (1999) *Traffic in democracy* en Cartas Urbanas nº5.
- ⁶ TOMBESI, PAOLO (1995) *Repensando la movilidad y la centralidad urbanas; una perspectiva angelina* en Cartas Urbanas nº4.
- ⁷ BOERI, STEFANO; LANZANI, ARTURO; MARINI, EDOARDO (1996) *Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*. A.S.C. Milano, pp. 122-126.
- ⁸ Elaborados con el objetivo último de recualificar el área periférica en torno a la Carretera de La Cuesta-Taco, los trabajos proyectuales de D. García / S. Rosa, de A. Chaparro / D. Moreno / J. Ramos, y de V. Armas / I. Ibáñez / H. Portillo, parten por un lado de una contextualización del problema planteado en el entorno metropolitano de Santa Cruz-La Laguna, destinada a encajar los programas en discusión de acuerdo a ese engranaje funcional de mayor escala. Pero por otro lado, las propuestas describen atentamente la carretera como hilo conductor de la intervención, señalando a partir de las distintas discontinuidades en ella sus ámbitos diferenciados, puntos en los cuales conviene enfatizar esa heterogeneidad acentuando los cambios morfológicos o funcionales, tramos en los que procede reforzar determinadas características reiteradas en ellos, etc.

Líneas en la periferia

JUAN RAMÍREZ GUEDES

Cuando aludimos a la condición periférica de la forma del espacio contemporáneo, a la propia caracterización de la ciudad contemporánea, no pretendemos hacer referencia a una determinada topología o topografía diferencial, a una posición en el *afuera*, sino más bien (y en nuestra interpretación) a una condición inherente a la propia *manera* de ser, o la propia forma de constitución de ese espacio contemporáneo, de la ciudad contemporánea¹.

Esta forma de constitución, de construcción, es una forma elusiva y evanescente, mestiza, compleja e inestable. Una forma que conjuga diferentes grados de apertura en la intersección de los diferentes códigos de organización del espacio que en ella se superponen e interactúan. Estos entrecruzamientos constituyen un palimpsesto, pero también de un collage, pero también una red, un tejido de estratos heterogéneos y heteroglósicos, que arroja en definitiva un nuevo código espacial, un nuevo lenguaje de lo urbano. En esta interpretación, esta condición es, en cierto sentido, irreversible; es decir: lo periférico, el espacio de la periferia, no es aquel que aguarda su metamorfosis en espacio canónico, en espacio tradicional. No se trata simplemente de un *estado* transitorio a la espera de su *normalización*. Por el contrario se trata de una mutación que afecta a los mismos fundamentos del territorio de lo urbano: otra ciudad distinta.

Sin embargo y a la vez, por su misma fluidez, la periferia sólo es entendible a través de su dimensión temporal, a través de la sucesión histórica y geográfica de *paisajes*. Pero la punta de la flecha del tiempo de esa sucesión no se dirige a la reproducción del paradigma de la ciudad tradicional. No fluye en un bucle cerrado sobre sí mismo hacia el pasado.

Para comprender, entonces, los procesos que en ella tienen lugar, es necesario otro enfoque analítico, otra mirada, pues



Escenario contemporáneo.

las categorías espaciales tradicionales, por más que podamos intentar aplicarlas en este campo, pierden su sentido y su verdadero significado y oscurecen más que aclaran. Es entonces necesario ensayar otros dispositivos de descripción y explicación que nos permitan, posteriormente, entrar con algunas garantías teórico-aplicativas en el proyecto de la periferia, o mejor, en el proyecto en la periferia.

Por eso, más que de ejes, consideramos más interesante hablar de líneas, de filamentos, líneas de paisaje y de tensión que se despliegan en ese territorio complejo de la periferia. El concepto de eje no es entendible aisladamente considerado, sino que hace referencia a un sistema de orden que ya no es el que se materializa en el espacio periférico. Si bien, en un momento del desarrollo de la disciplina arquitectónica se habló de la *monumentalización de la periferia*, esta idea ha quedado superada por el propio devenir de la ciudad y la emergencia práctica de nuevas formas de organización por completo ajenas a dicha concepción.

Así una organización lineal, en la periferia ya no es, en este sentido, un eje, entre otras cosas porque los elementos que lo definen o le dotan de sentido, no tienen porqué ser, asimismo *lineales*, no están en muchos casos geoméricamente dispuestos axialmente. En las líneas que se despliegan en la periferia (construidas o no), por la propia condición compleja de dicho espacio, está presente una importante *transversalidad*, un despliegue en sección transversal de situaciones, espacios y elementos que dotan de significación a dichas líneas, que son, más que canales o desfiladeros, filamentos, hilos que cosen diferentes piezas de territorio, hilo conductor del soporte de la recepción de amplias sucesiones de paisajes, de oposiciones entre lo construido y lo vacío (de inequívoca importancia identitaria de ese espacio), de diferencias de potencial.

Ni siquiera la inequívoca materialidad de la autopista (como ejemplo más tópico de linealidad desplegada) en su absoluta determinación geométrica lineal, más allá de su identidad funcional, escapa a esta afectación del *sentido transversal*. En algún caso, estos sistemas han sido denominados *arcos de desarrollo*²: "Dichas secuencias conforman *arcos de*



Líneas en la periferia. Italia.



Secuencia espacial. P.F.C. De Roberto Mier. 2003. Tutor: Juan Ramírez Guedes.

desarrollo, no son propiamente ejes o trazados continuos, sino circuitos de interacción, sincopados e intermitentes entre *paisajes entrelazados* (entendiendo el término paisaje en su acepción más plural, como paraje/escenario y campo de actividad a la vez)".

Este sentido transversal de las líneas desplegadas en la periferia, es a su vez complejo y multiescalar. Si la condición lineal en su sentido longitudinal hace referencia a una determinada identidad en la mayor parte de su desarrollo, la sección transversal multiplica su complejidad, por su carácter secuencial (temporal, por ello), por la diversidad de situaciones que *cose*, por la heterogeneidad de las condiciones espaciales que afecta, por la fluencia de diferentes paisajes a su través, por la importancia de la persistencia del *vacío*, como componente genuino de la periferia. Una secuencia de secciones, de transversalidades no rítmicas, en todo caso *polirítmicas*³, una organización secuencial que puede ser al propio tiempo simple (en muchos casos por su mera yuxtaposición) y ambigua (por su ambivalencia).

La mayor expresión de esta ambigüedad consustancial a la periferia viene representada precisamente en la presencia del vacío, del espacio vacío que multiplica la escala de la transversalidad, de la sección transversal de aquellas líneas que se despliegan en la periferia. El vacío que abre a la sucesión de escalas diferentes de la profundidad de campo, como el sistema operativo que soporta la fluencia de los diversos paisajes y los distintos códigos del espacio contemporáneo.

Notas

¹ RAMÍREZ GUEDES, JUAN (2003) *Fragmentos para una poética de la ciudad contemporánea*. Proyecto Sur. Granada, pp. 25 y 80.

² AA.VV. (2001) *Diccionario Metápolis de Arquitectura avanzada*. Actar. Barcelona, p. 54.

³ VIGANÓ, PAOLA (1996) *La città elementare*. Skira. Milano, p. 153.

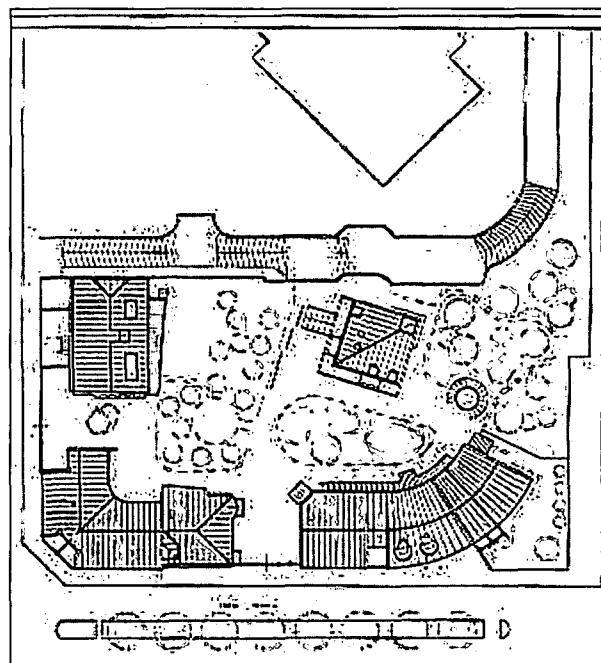
Los ejes, los recorridos de las periferias

MANUEL BOTE DELGADO

El Movimiento Moderno introdujo un notable cambio en las formas de los ejes urbanos. La imagen heredada de la tradición se perfilaba con la característica sección de la pirámide visual de un espacio urbano homogéneo. Homogeneidad en su altura, en su ancho y, también, en su paisaje urbano; configurado con una homogeneidad arquitectónica. Esta imagen se rompe a principios del siglo pasado, por ejemplo, con dos proyectos realizados por Cornelis van Eesteren; el proyecto para el concurso del área del Rokin en Amsterdam (1924), y el realizado para el concurso de la Unter den Linden de Berlín (1925). El lema del proyecto del Rokin es *elementair*, elemental en holandés, el lema del proyecto de la Unter den Linden es *Gleichgewicht*, equilibrio en alemán, dos palabras que informan toda una actitud respecto a la proyectación.

Es claro que este elementarismo no es el derivado del dinamismo de la diagonal, sino que es generado por nuevos elementos en un nuevo equilibrio orquestado por los volúmenes, en un juego de diferencias de alturas, algo que es propio de la ciudad contemporánea. En efecto, si observamos la perspectiva del Rokin es fácil comprender que el proyecto se basa en la contraposición entre la horizontal de la calle y la vertical de la torre propuesta.

En el proyecto de la Unter den Linden la variación de altura de los elementos es mayor que en el Rokin. También el problema urbano es más complejo. Hay construcciones altas, medias y bajas, como elementos aislados y, también, por la existencia de una sección compleja. Ésta presenta un perfil variable en el que la baja altura es tangente a la calle y da paso a una altura mayor retranqueada respecto a la alineación del cuerpo inferior. En el escalonamiento se hace visible el desplazamiento de los distintos planos. Además, las nuevas edificaciones se entremezclan con las existentes; con la arquitectura de Schinkel, la 'Neue Wache', o con la Universidad Humbolt, o con la Academia. Van Eesteren crea, a partir de la propuesta, un nuevo equilibrio entre 'cosas diversas', heterogéneas y no coetáneas. La coexistencia entre diversas formas es, por tanto, lo que fundamenta un nuevo 'equilibrio' llamado 'dinámico' porque es basado sobre cambios. Un 'equilibrio' de contrastes frente a lo uniforme que se vincula a la manzana tradicional. Pero, además, Van Eesteren para construir los nuevos espacios opera con componentes que, hasta ahora, o no tenían la categoría de elementos, o que bien, teniéndola, cambian de situación y de rol. Materiales que como trozos de 'verde' de parques, aceras de calles, 'cintas' de rodadura, nudos de tráfico, etc., que se presentan como los nuevos materiales de la ciudad.



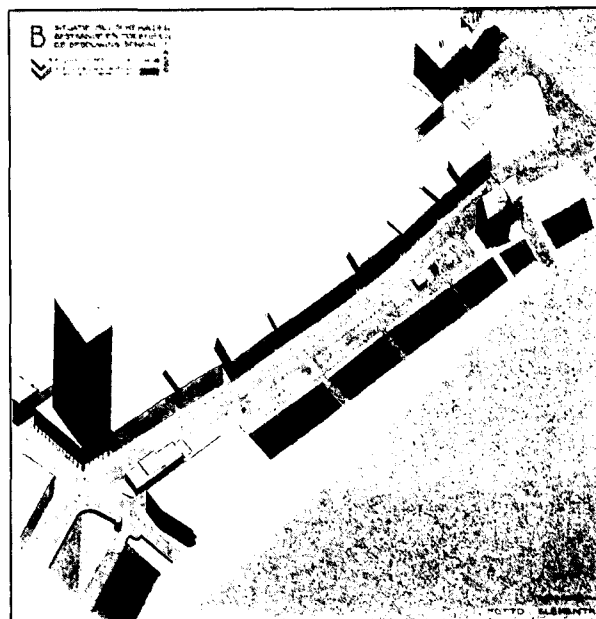
Rokin. Van Eesteren.

Esta forma de equilibrio también se encuentra en Le Corbusier, reflejado en Chandigahr aunque enunciado en los años 20, dónde una masa-edificio es compensada por otra masa-edificio diferente en forma y situación. De este modo el sistema se equilibra. Se deshacen los valores de axialidad y de igualdad. La variación toma una importancia inusitada en el proyecto de la ciudad contemporánea.

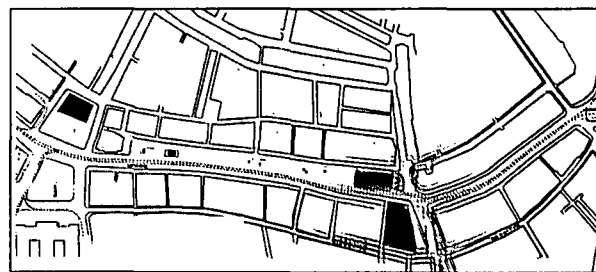
Sesenta años después Miquel Navarro expone una obra escultórica titulada *La ciudad*. Es una interpretación, desde la escultura, del complejo fenómeno urbano. Nos presenta una imagen de la ciudad un tanto difusa, diluida en el espacio, sin leyes fuertes ni claras. Hay pérdida del centro que produce una relajación en las jerarquías, y esto es una de las diferencias con las expresiones históricas.

En este contexto desarrolla P. Derossi un proyecto; un edificio de viviendas en la periferia turinesa. En el Corso Francia, que es una de las vías que nace en el centro de Turín, (una de las radiales), y que discurre hacia la periferia. Esta vía es interesante porque 'narra' el cambio sufrido por la ciudad: va desde lo más compacto a lo más esponjado. Se palpa la pérdida de densidad conforme se aleja del centro y entra en los territorios donde los fragmentos de edificaciones se intercalan con trozos de vacíos. Lo interesante del proyecto es que trabaja con los materiales de la periferia. A Derossi le interesa la ciudad, y le interesa la nueva ciudad que surge de las situaciones periféricas. Una periferia que es contradictoria, con mezcolanzas cosas, con discontinuidades. Con esas cosas y esas nuevas situaciones elabora el proyecto. El Corso Francia manifiesta la discontinuidad en la periferia. Es una propiedad que recoge Derossi, por eso su proyecto es discontinuo, en coherencia con lo existente.

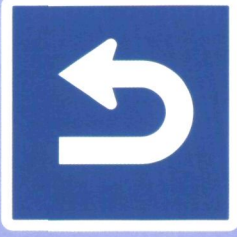
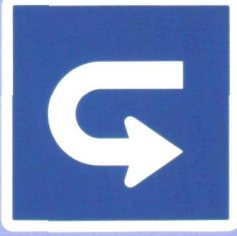
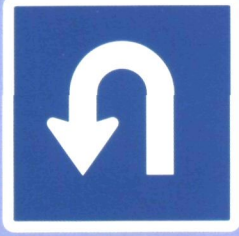
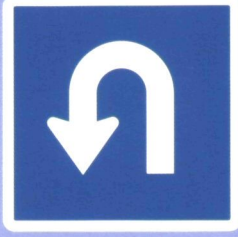
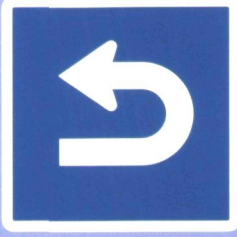
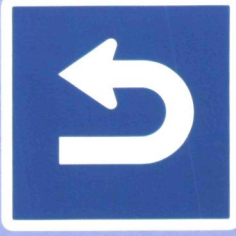
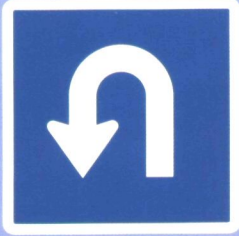
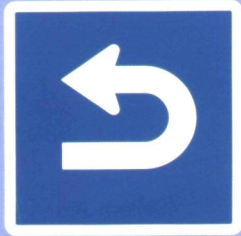
Es ésta una actitud interesante porque tiende a ver en el lugar el proyecto, y tiende a trabajar con nuevos elementos que no han formado parte de la ciudad hasta ahora. Se abre, de este modo, un gran campo de experimentación, y mantiene, así, un paralelismo con la posición de Van Eesteren. Esto es: trabajar con los nuevos materiales. Un eje en la periferia debería asumir la situación periférica. Proyectar un nuevo Rokin sería trabajar con los vacíos más que con los llenos, con la debilidad más que con la fortaleza. Así comenzaríamos a tratar con un nuevo vocabulario y con unas nuevas reglas que parece que se alumbran. Al igual que Van Eesteren cuando trabajó con los nudos de tráfico, con las cintas asfaltadas y la heterogeneidad de un espacio para producir una nueva imagen de ciudad, ahora cabe trabajar con los espacios sin nombre, con las cosas a medio hacer, como nuevos materiales del proyecto.



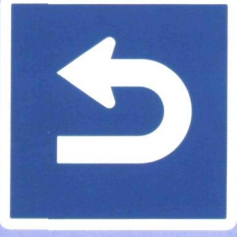
Unter den Linden. Van Eesteren.



Corso Francia, Derossi.



PROPUESTAS

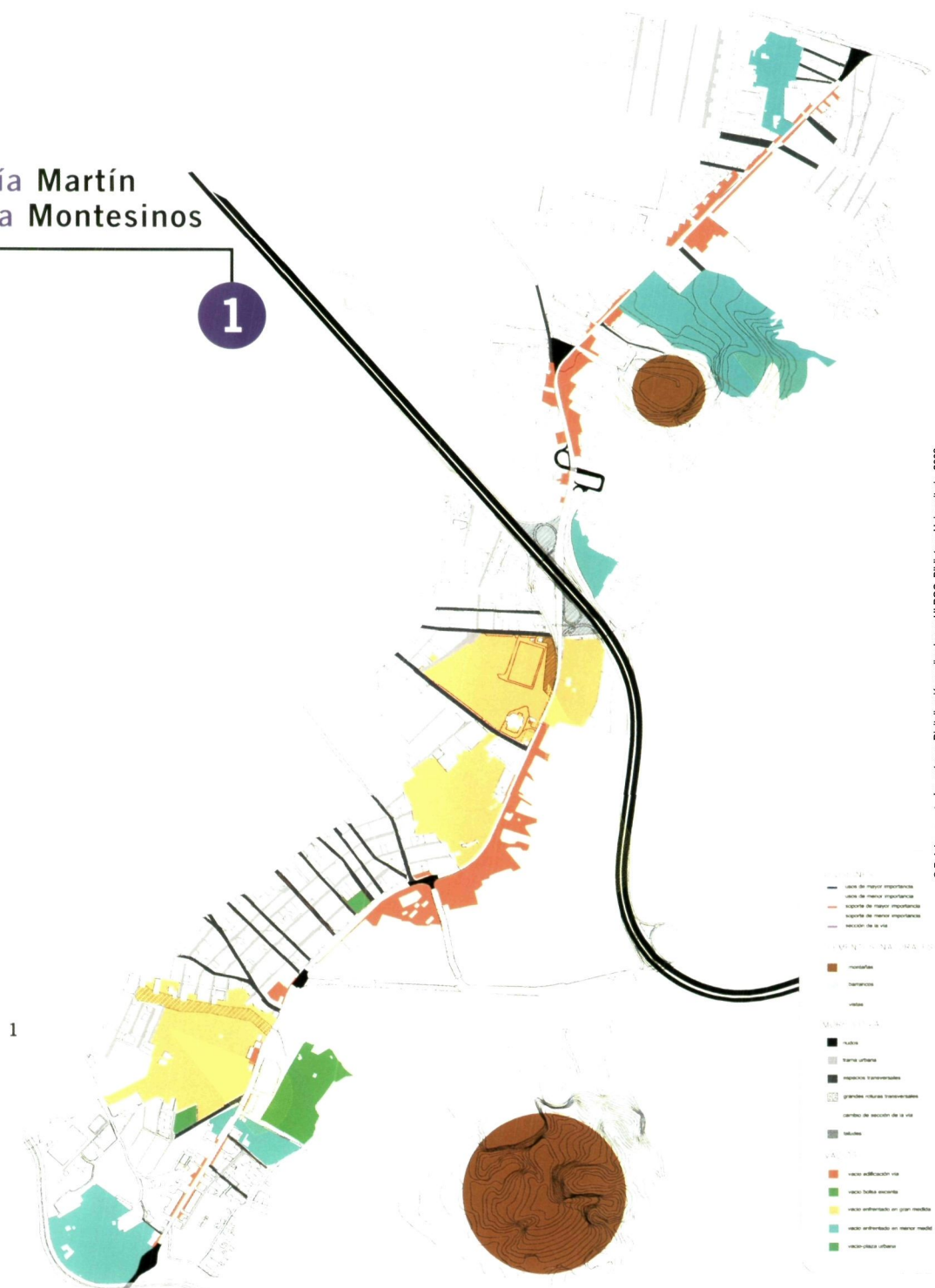


La Cuesta Laja se encuentra inmersa por sus alturas dentro de un sistema territorial de gran escala: la autopista Norte, la conexión Norte Sur, además de una red de grandes ejes de gran importancia que comienza a los dos grandes núcleos de La Laguna y Santa Cruz. Las vías de mayor intensidad abogan equipamientos de carácter territorial, y a lo largo de las autopistas se van creando grandes superficies comerciales e industriales, más como entes, edificios y viviendas. Esta situación hace que la carretera La Cuesta Laja como función de forma homogénea, produciendo variaciones del flujo rodado según contaba con las vías de conexión territorial. Así, resultan tramos de la vía cuya capacidad de absorción del flujo está totalmente desbordada, frente a otros segmentos, sin apenas actividad. Sin embargo, la heterogeneidad de la vía obedece también a su enorme diversidad morfológica, funcional, paisajística, etc. A lo largo de la misma se dan diferentes vacíos, desde los formales, tales como el abanico de la carretera, el tramo en las vías tangenciales de gran envergadura, la aparición de rotondas y frentes, íntimamente relacionadas con los cambios en la intensidad de los flujos. Pero el cambio más importante por su calidad espacial es el que se da en el tramo con la autopista, donde la vía se entierra y cambia de cara. Además, existen diversos elementos naturales a considerar, por su importancia formal y paisajística como las montañas, barrancos...

Gran importancia tienen las vistas, en determinados puntos, lugares, en los que disfrutamos de una posición privilegiada sobre la dirección de la vía, como si se tratara de un mirador. Si en la ciudad tradicional el crecimiento compacto da lugar a la predominancia del lleno sobre el fondo, en la periferia, y a pesar de su desarrollo aparentemente caótico, pueden encontrarse estructuras basadas en entramados entre vacío y lleno capaces de acoplar espacios de desarrollo, lo cual entonces de proyectar considerando el vacío, su forma y su disposición.

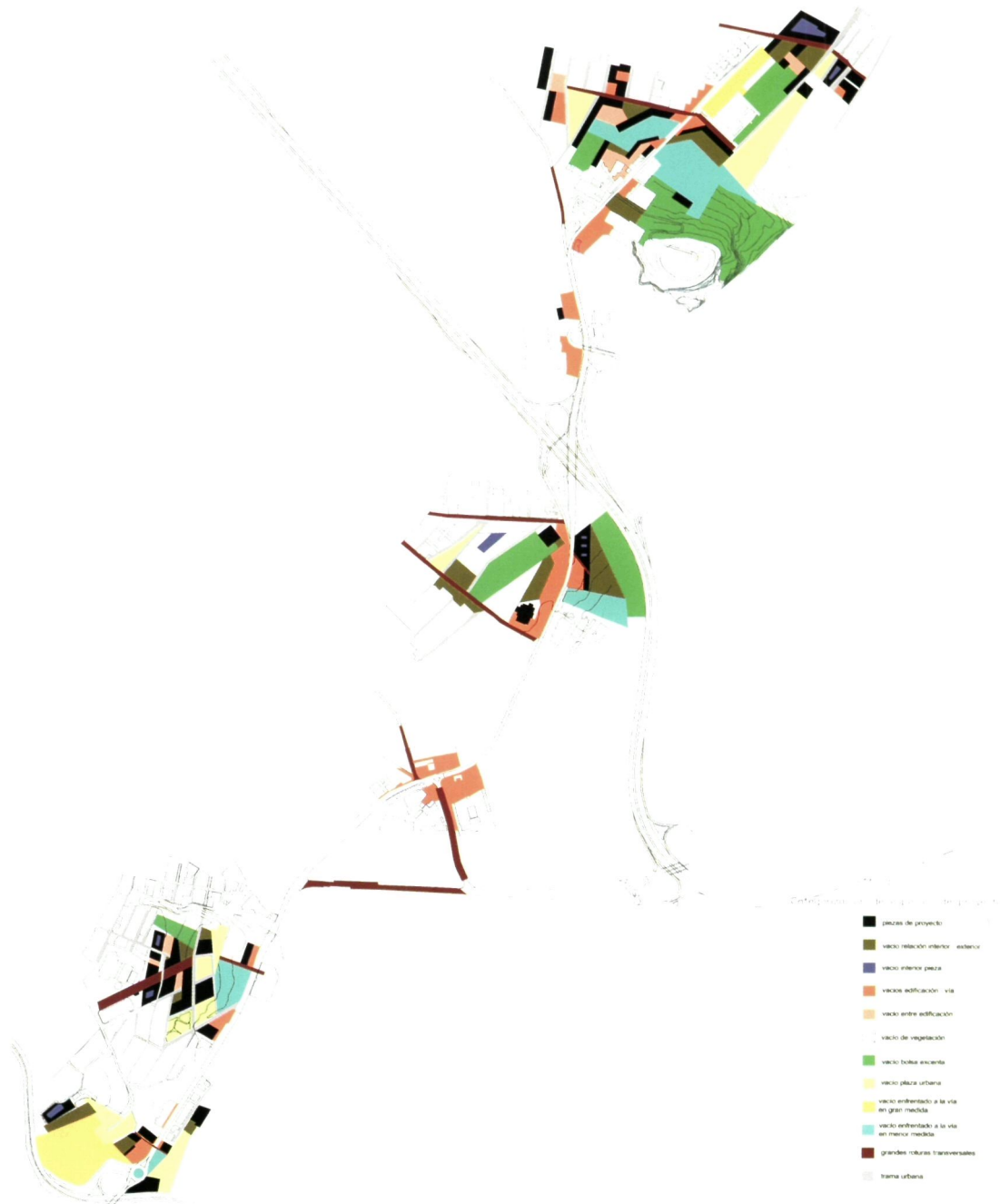
En el acceso a la vía desde La Cuesta, se ha creado una zona de inflexión entre la trama urbana y los vacíos periféricos, remarcando la discontinuidad espacial, integrando la montaña como elemento de proyección, introduciendo distintos equipamientos, culturales y de ocio relacionados con zonas verdes. Se introduce en varias calles de cierta importancia para potenciar las conexiones transversales. Las piezas trabajan sobre la alineación de fachadas en relación a tranqueos de otros vacíos, con vegetación, produciendo un espacio preámbulo de las grandes bolsas de vacío. Con estas, se incluye la montaña en el sistema de grandes espacios no edificados. Además, se crea una rotula entre los tramos urbano e industrial, planteando un mercado, y pequeño comercio. Las piezas se alinean aquí con la trama existente, y al enfrentarse entre sí incluyen distintos espacios que conectan con el sistema de la zona anterior adelantándose en ella.

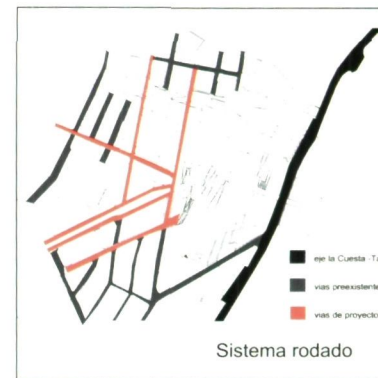
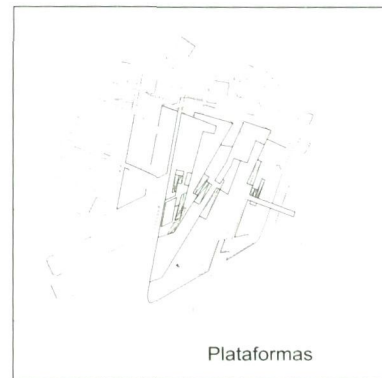
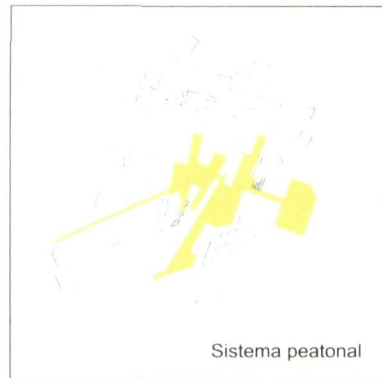
Dara García Martín Sonia Rosa Montesinos



1. Análisis
2. Propuesta general

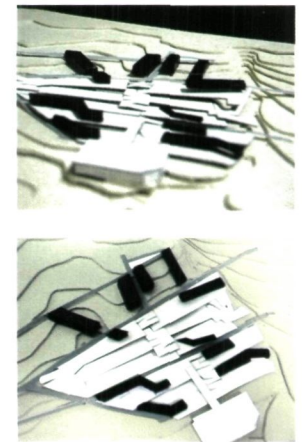
2





3

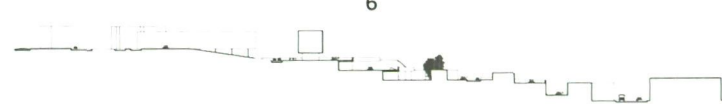
4



5

3. Esquemas sector 1
4. Planta sector 1
5. Maquetas sector 1
6. Sección sector 1
7. Planta sector 2

6

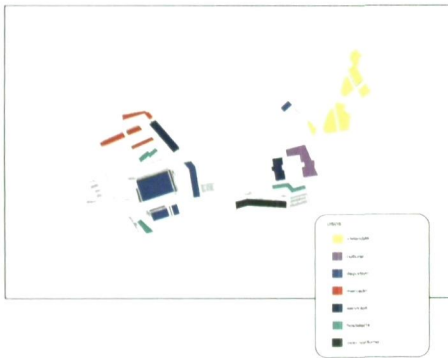
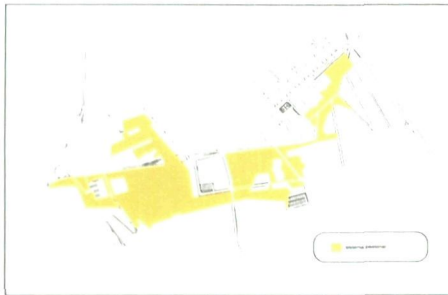




- piezas de proyecto
- piezas enterradas
- lleno bosque
- vacío relación interior - exterior
- vacío interior pieza
- vacíos edificación - vía
- vacío entre edificación
- vacío bolsa excentra
- vacío plaza urbana
- vacío enfrentado a la vía en gran medida
- vacío enfrentado a la vía en menor medida
- grandes roturas transversales
- pequeñas roturas transversales
- vacío edificación-bosque
- vacío de relación con el barranco

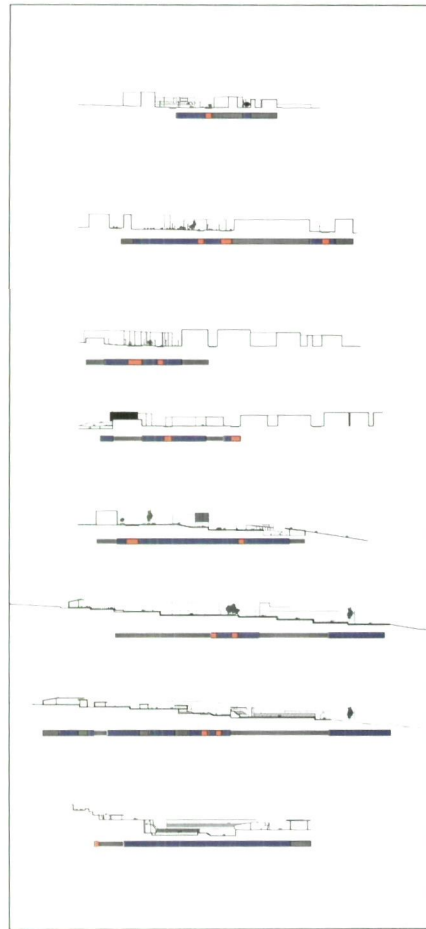
7

8

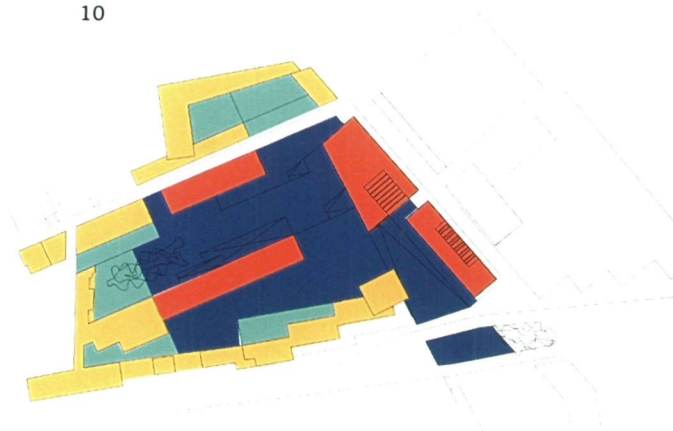


8. Esquemas sector 2
 9. Secciones sector 2
 10. Esquema sector 2
 11. Planta y maquetas sector 2
 12. Maquetas parciales sector 2

9

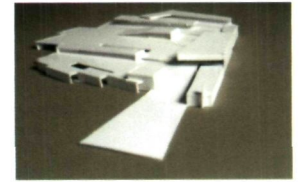
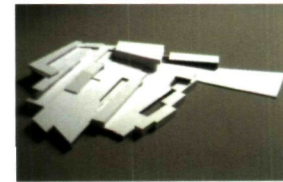
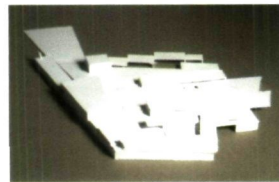


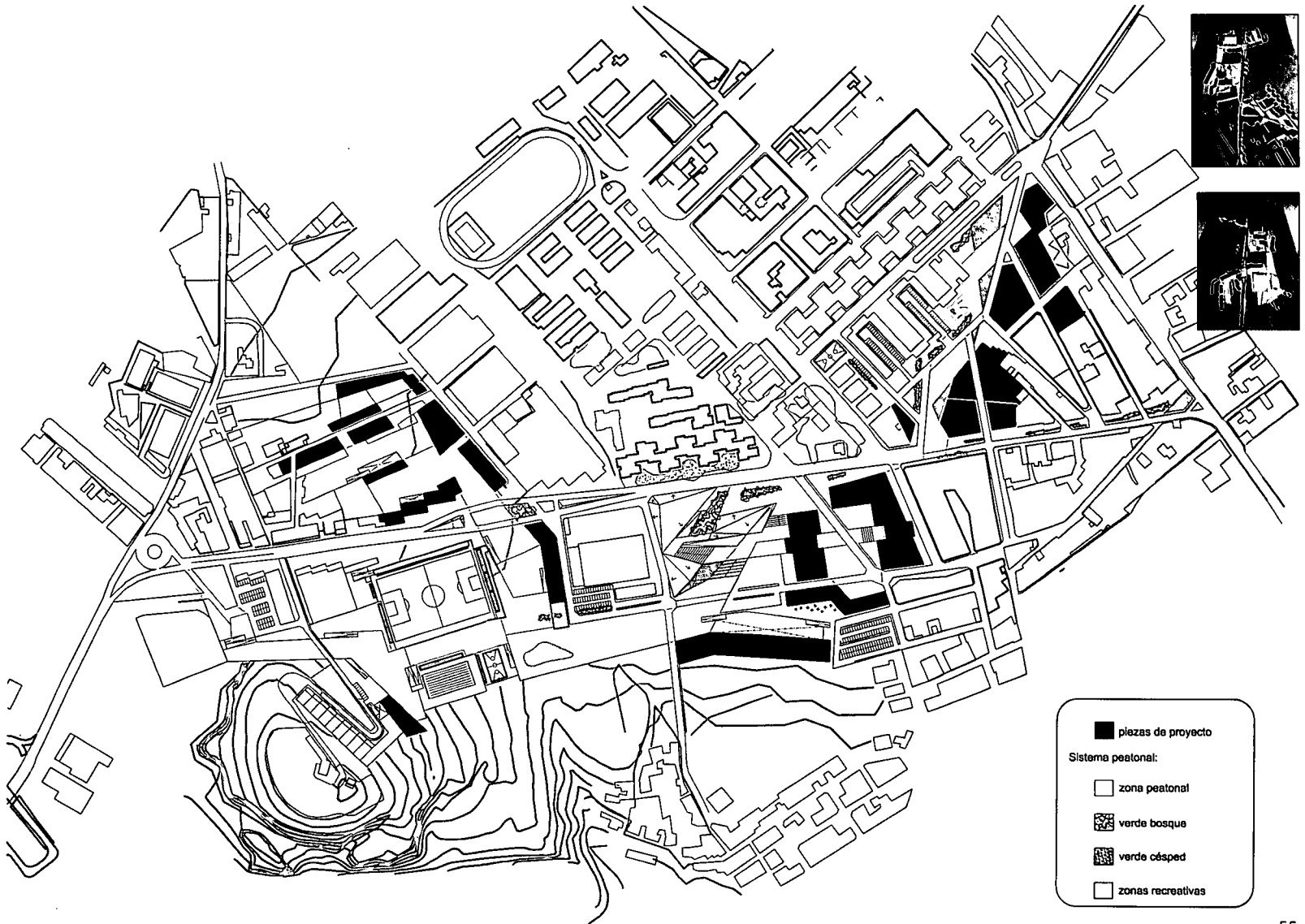
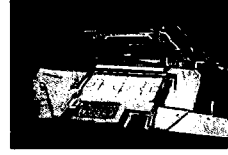
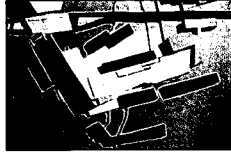
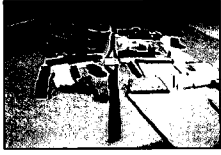
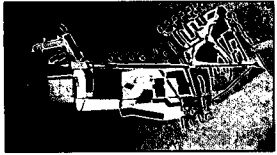
10



- Edificación propiedad privada.
- Edificación propiedad pública.
- Espacio libre propiedad privada.
- Espacio libre propiedad pública.

12





La vía que une La Cuesta y Taca puede entenderse como elemento vertebrador de la propuesta, pues, además de la posibilidad de desarrollar conexiones entre ambos lados de la vía, puede establecerse un ámbito de gran movilidad ligado al desarrollo de las actividades a lo largo de la zona de actuación del proyecto. Es, pues, un elemento organizador y conector con amplias posibilidades de servicio para su entorno inmediato: la vía como ámbito donde se incluyen servicios de la residencia, la circulación rápida, los medios de transporte públicos como el tranvía, e incluso los espacios públicos.

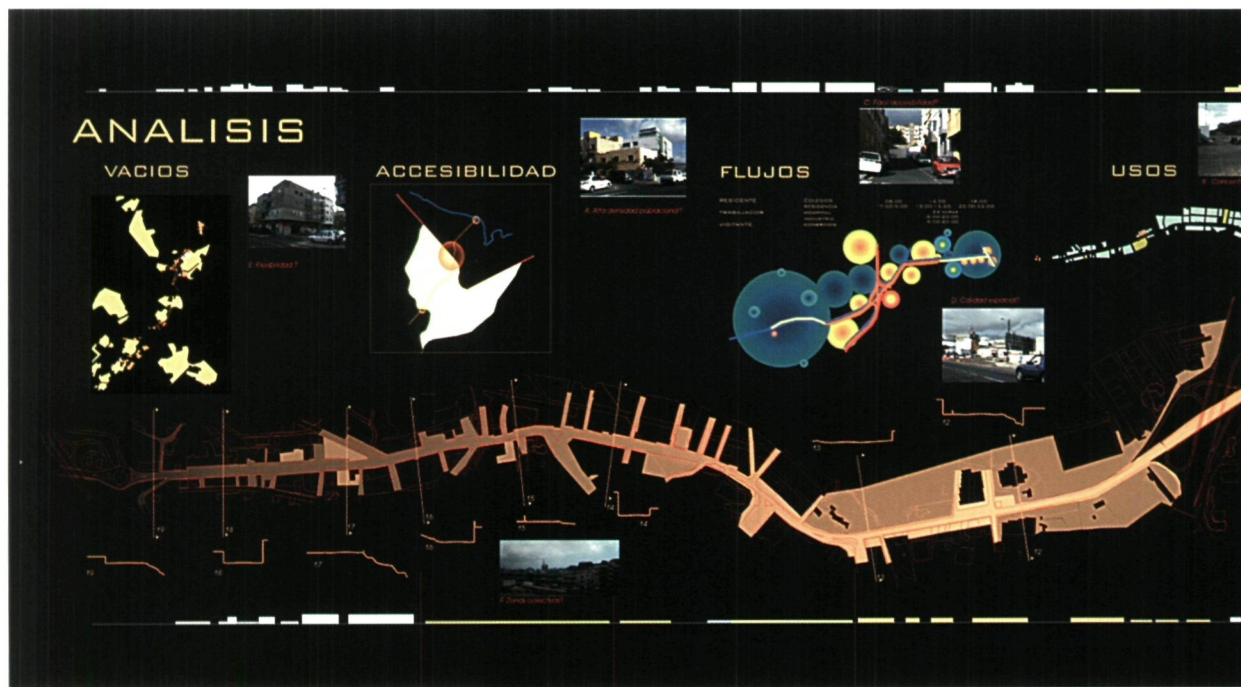
La edificación destinada a la zona predominantemente cultural (biblioteca, aulas de estudio...) se sitúa en el cruce con una vía a trazar desde la Universidad. El equipamiento social está más relacionado con las áreas donde predomina la residencia, con programas para desarrollar actividades colectivas. La zona deportiva respeta algunas instalaciones existentes, e incluye diferentes piezas relacionadas entre sí por un espacio abierto como canchales y áreas para el deporte al aire libre. La zona militar se transforma en área residencial de cierta densidad resuelta en bloques que se van adaptando al terreno mediante el despiece de los espacios colectivos que los envuelven. Estos bloques se relacionan con la zona de ocio por medio de un espacio peatonal público que permite el esponjamiento de la edificación preexistente. El área de alta tecnología se ha situado en el punto de mayor accesibilidad donde las conexiones son mucho más rápidas y permiten un mayor flujo de circulación.

La vía de circulación rápida solo se conecta en cinco puntos mediante rotondas para garantizar una mayor movilidad. Con cuatro carriles (dos en cada sentido), su sección se adecua a las áreas residenciales más densas, donde se proyecta un espacio público peatonal, y se potencian las circulaciones transversales para aminorar el carácter de barrera de la vía.

Inmanol Arrieta Aguirre Attenya Campos de Armas Elsa María Delgado Peña

2

1



1. Análisis

CENTRALIDAD

CENTRALIDAD = ECONOMÍA + INFORMACIÓN

LA CIUDAD INFORMACIONAL

LA PRODUCCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS SE BASA CADA VEZ MÁS EN EL CONOCIMIENTO COMO PRODUCTO DE LA INVENCIÓN Y CONECTIVIDAD MÁS QUE EN EL CONSUMO Y EN LOS ESPACIOS FÍSICOS. CONVERTIR LA INFORMACIÓN EN CONOCIMIENTO Y HACER QUE ESTE SEA EL MOTOR DE DESARROLLO DE LA ECONOMÍA ES LA CLAVE DEL DESARROLLO ACTUAL. ESTÁ EN LA MANO DE LLEGAR A LA INFORMACIÓN

ESPACIOS LIBRES, ABERTOS Y DOTADOS DE UNA CAPACIDAD DE USO Y CAPACIDAD DE GARANTÍA DE SOSTENIBILIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA

VIA = RECORRIDO

VIA = RECORRIDO Y USOS = SISTEMA



- a. ALTA DENSIDAD POBLACIONAL
- b. CONCENTRACIÓN DE USOS
- c. FÁCIL ACCESIBILIDAD
- d. CALIDAD ARQUITECTÓNICA Y ESPACIAL
- e. FLEXIBILIDAD DE LA EDIFICACIÓN
- f. ZONAS COLECTIVAS
- g. ACTIVIDAD ECONÓMICA
- h. ORGANIZACIÓN UNITARIA

¿TIENE FORMA LA INFORMACIÓN?

LA MINERALIZACIÓN DE LA CIUDAD INFORMACIONAL VIENE DADA POR EL DESARROLLO ADECUADO DE LOS SECTORES DE FINANZAS, SERVICIOS Y GESTIÓN DE LA CIUDAD. LA SOBRELLENADO DE SERVICIOS Y DE CAPITAL EN LA INFORMACIÓN ORGANIZADA, LA CLAVE DE LA VERTICALIZACIÓN Y LA PRIMICIA DE LA TENDENCIA POR LA TENDENCIA DE PASAR DE LA ESTRUCTURA SOCIAL DE LA ERA DE LA INFORMACIÓN, SON LAS FUENTES VERTICALES DE LA CIUDAD, ESTADO Y DE LA SOCIEDAD CIVIL Y COMO ESTÁN CONSTITUYENDO EN LA ERA DE LA INFORMACIÓN DE LA CIUDAD.



CONDOMINIOS



ORGANIZACIÓN UNITARIA



RECORRIDO COLECTIVO



PARQUE PÚBLICO



ACTIVIDAD ECONÓMICA

ORGANIZACIÓN EN REDES
DISPERSIÓN DE LA RESIDENCIA
DIVERSIFICACIÓN DE LA INDUSTRIA
RECONVERSIÓN DE LAS ÁREAS DE SERVICIOS
REORGANIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE SERVICIOS
FORTALECIMIENTO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS
CONCENTRACIÓN DEL PODER



USOS PÚBLICOS

IDEAS DE PROYECTO

SISTEMA EN CADENA

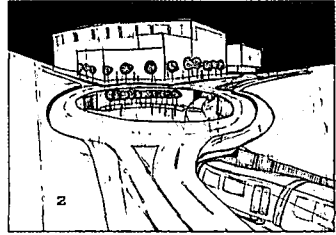
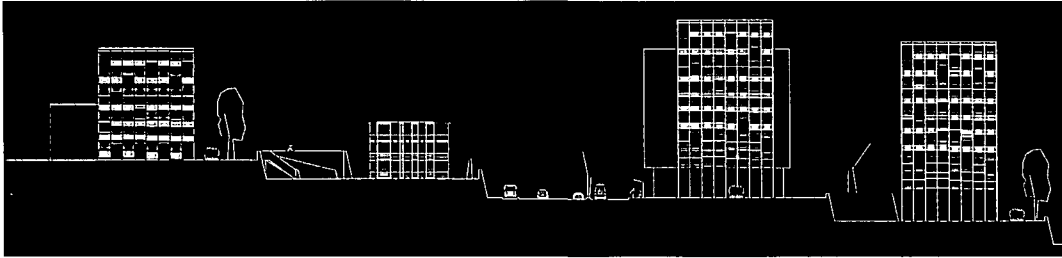
UNA ESTACIÓN COMO CENTRO RACIONAL DE ALTA ACCESIBILIDAD Y ALTA TECNOLOGÍA EN UN BARRIO, UN CENTRO COLECTIVO, CONCENTRADO Y ORIENTADO EN UN CENTRO



DE EXPOSICIONES UN GRAN COMPLEJO PARA ACTIVIDADES Y REPRESENTACIONES PÚBLICAS UN CENTRO TECNOLÓGICO AVANZADO, UNA VIA QUE CONECTE LA ZONA IMPROBABLEMENTE

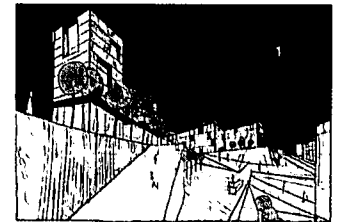
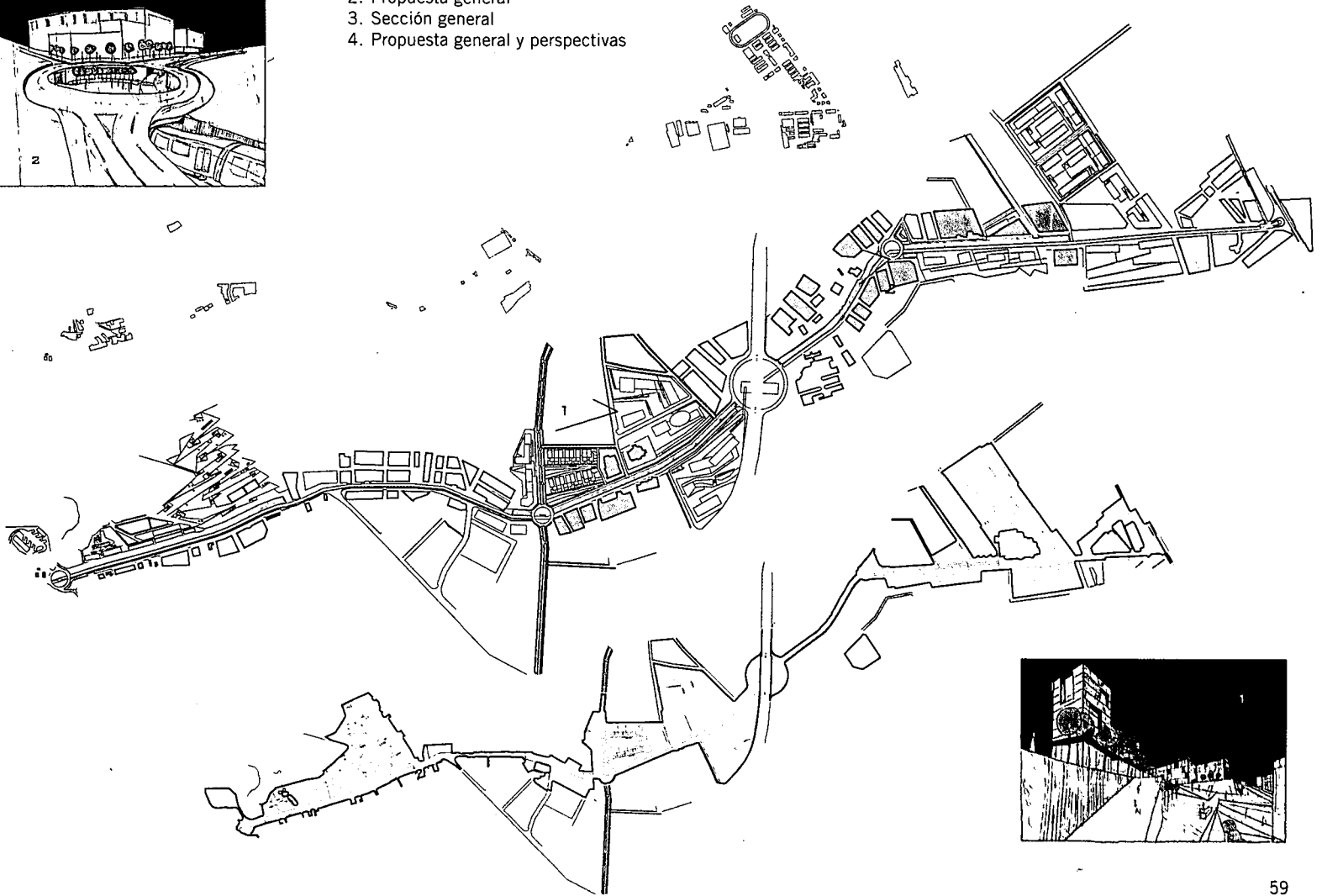


3



- 2. Propuesta general
- 3. Sección general
- 4. Propuesta general y perspectivas

4



EQUIPAMIENTO CULTURAL

BIBLIOTECA SALAS DE ESTUDIO
HEMEROTECA SALAS DE EXPOSICIÓN
INTERNET

PLAZA DINÁMICA

USOS DIVERSOS Y
TEMPORALES
CONCENTRACIONES SOCIALES

CENTRO SOCIAL

SALAS DE REUNIONES CAFETERÍAS
RESTAURANTE SALA DE FIESTAS
AULAS Y TALLERES CIBERCAFÉ
APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS

SERVICIOS COMERCIALES

AREAS DE CARGA Y DESCARGA
PEQUEÑOS COMERCIOS
VENTA AL POR MAYOR

ZONA RESIDENCIAL

BLOQUES PATIO PARA
JUEGOS JARDINES
COMUNIDAD VECINAL

VIVIENDAS ADAPTADAS A LA TOPOGRAFÍA**PARQUE**

ZONA VERDE
OCIO Y ESPARCIMIENTO

CENTRO DE OCIO

SALAS DE JUEGOS ZONAS WEB
SALAS DE PROYECCIONES
TALLERES INFORMÁTICOS
TIENDAS ESPECIALIZADAS
CINE AL AIRE LIBRE

INTERCAMBIADOR

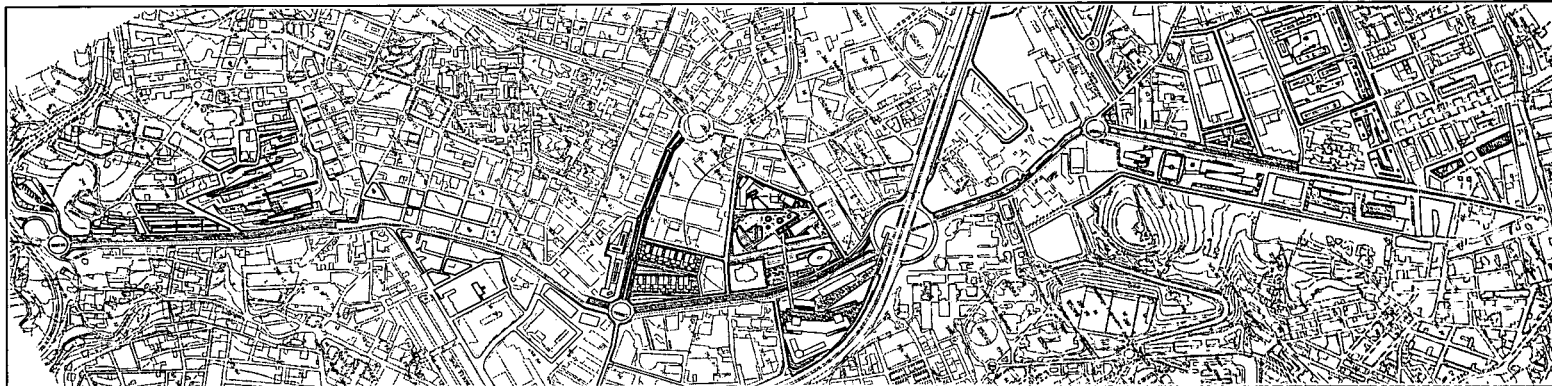
ESTACIÓN DE GUAGUAS LOCALES
PARADA DE TRANVÍA 'PARADA' DE TAXIS
ACCESO AL HIGH TECH Y AL HOSPITAL

SERVICIOS A LA RESIDENCIA**HIGH TECH**

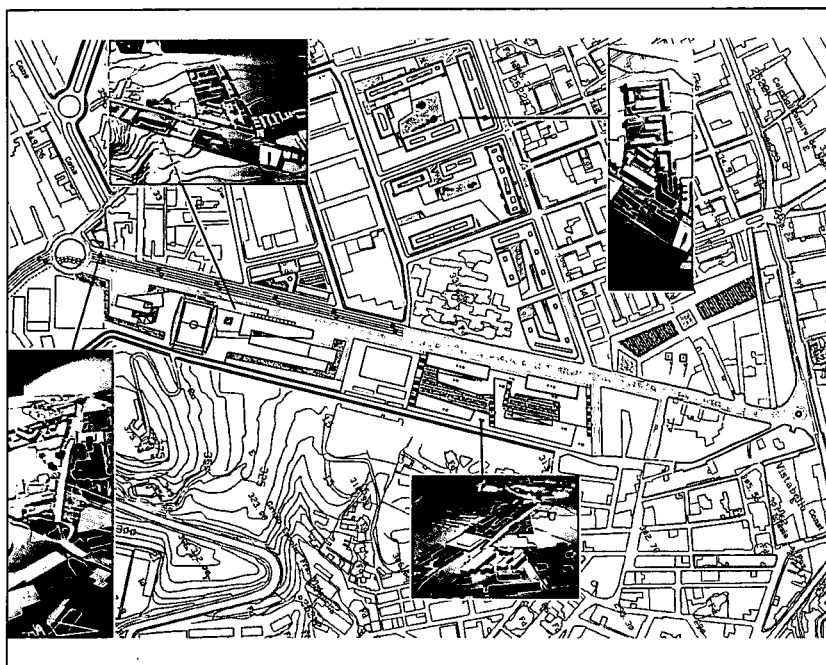
CENTRO DE CONGRESOS
RECINTO FERIA
SALAS DE REUNIONES
HOTEL MEDIATECA CINE
SALAS WEB BANCO OFICINAS
ADMINISTRACIÓN EXPOSICIONES TEMPORALES
APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS

CENTRO DEPORTIVO

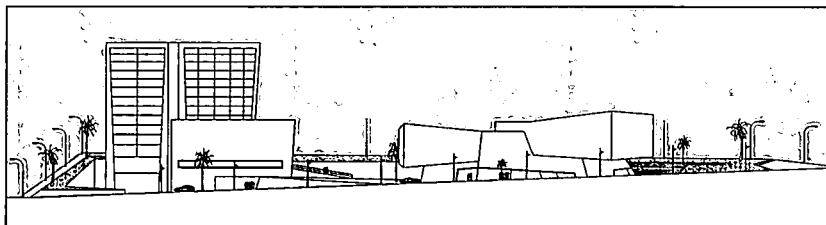
BIODANZA DEPORTES TERAPEUTICOS
TAICHI ESCALADA ZONA VERDE ESTADIO
CIRCUITO DE FOOTING



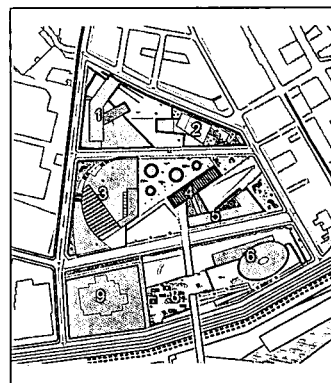
6



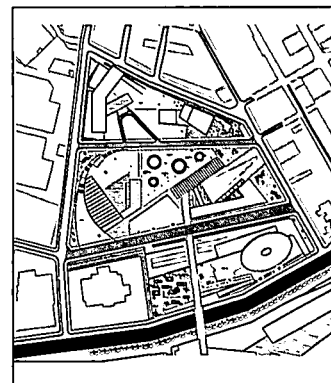
7



11



8



9



10

- 5. Organización funcional de la propuesta
- 6. Propuesta general y sector 1
- 7. Sector 1
- 8. Esquema sector 2
- 9. Esquema sector 2
- 10. Maqueta sector 2
- 11. Sección sector 2

61

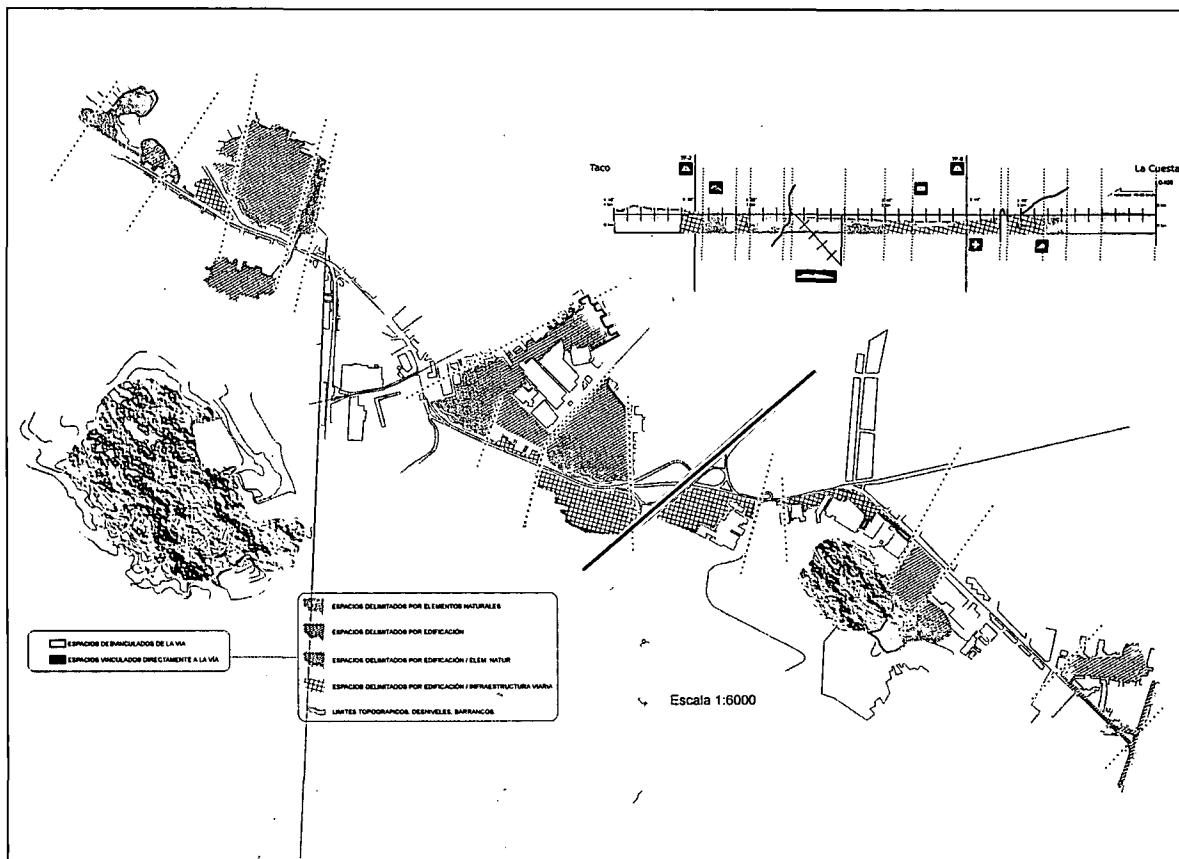
El área La Cuesta-Taco se sitúa en un enclave estratégico a caballo entre las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna. En la actualidad, esta directriz urbana presenta un papel importante a escala metropolitana, en gran parte debido a la fuerte actividad económica empresarial que se da en ella. Lo que se pretende no es tanto crear una gran centralidad capaz de competir con los ejes económicos y culturales de La Laguna o Santa Cruz, sino requalificar aquellos tramos de la directriz que puedan ayudar a la interrelación de sus partes, y dotarlos de funciones compatibles que refuercen las actividades centrales existentes. Además, y especialmente, se trata de reforzar el carácter de la vía creando ámbitos reconocibles a lo largo de su recorrido.

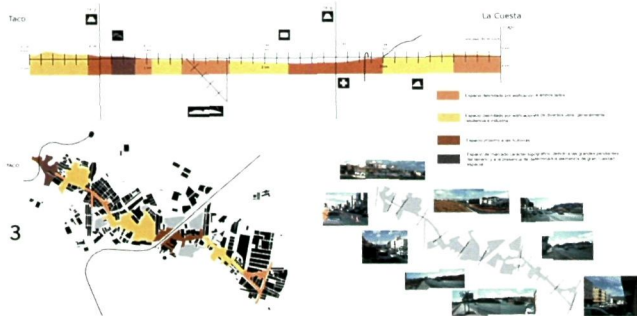
Entre los elementos propuestos destaca la creación de un área de interés científico-empresarial que fomente los valores económicos y financieros del área, la reutilización del uso industrial para técnicas de innovación, multimedia, puntos verdes, actividades culturales, etc. Igualmente, se pretende resolver la estrecha relación existente entre los volúmenes edificados de residencia e industria, buscando nuevas alternativas de alojamiento temporal ligadas a la actividad empresarial. Se plantean elementos de referencia capaces de generar procesos de transformación en la vía mediante una articulación adecuada con los equipamientos existentes en el área, acondicionar espacios para el peatón, y mejorar la accesibilidad al área mediante el intercambiador.

La propuesta se lleva a cabo desde dos estrategias paralelas. Por un lado, establecer algunos sectores de actuación en base al análisis previo relativo a la discontinuidad de los distintos tramos (funcional, morfología,...). De estos sectores, algunos quedan acotados entre líneas de discontinuidad, y serán susceptibles de una relativa "homogeneización" dentro de ellos. Otros sectores incluirán en sí mismos alguna discontinuidad relevante (donde coinciden cambios diversos), la cual podrá ser enfatizada a través del proyecto. Y ello se realiza mediante tres operaciones básicas tales como la creación de nuevas líneas de discontinuidad, la redefinición de las ya existentes, o el cambio de uso de algunas actividades. Por otro lado, se actúa según las características propias de cada ámbito, mediante tipos de intervención tales como actuar en las fronteras o límites (naturales o artificiales, de actividad, etc.), infiltrarse o actuar al lado de un elemento significativo o de referencia (topográfico o edificado), y fijar nuevos elementos de referencia en los cruces más representativos (a mayor escala, o a nivel intermedio). Para cada situación se elaboran diferentes soluciones arquitectónicas, obteniendo así, en los lugares donde confluyen varias características (límites con infiltraciones,...), soluciones vinculadas al lugar y que surgen de esa hibridación previa.

Adrián Chaparro Grande Daniel Moreno González Jorge Ramos Pérez

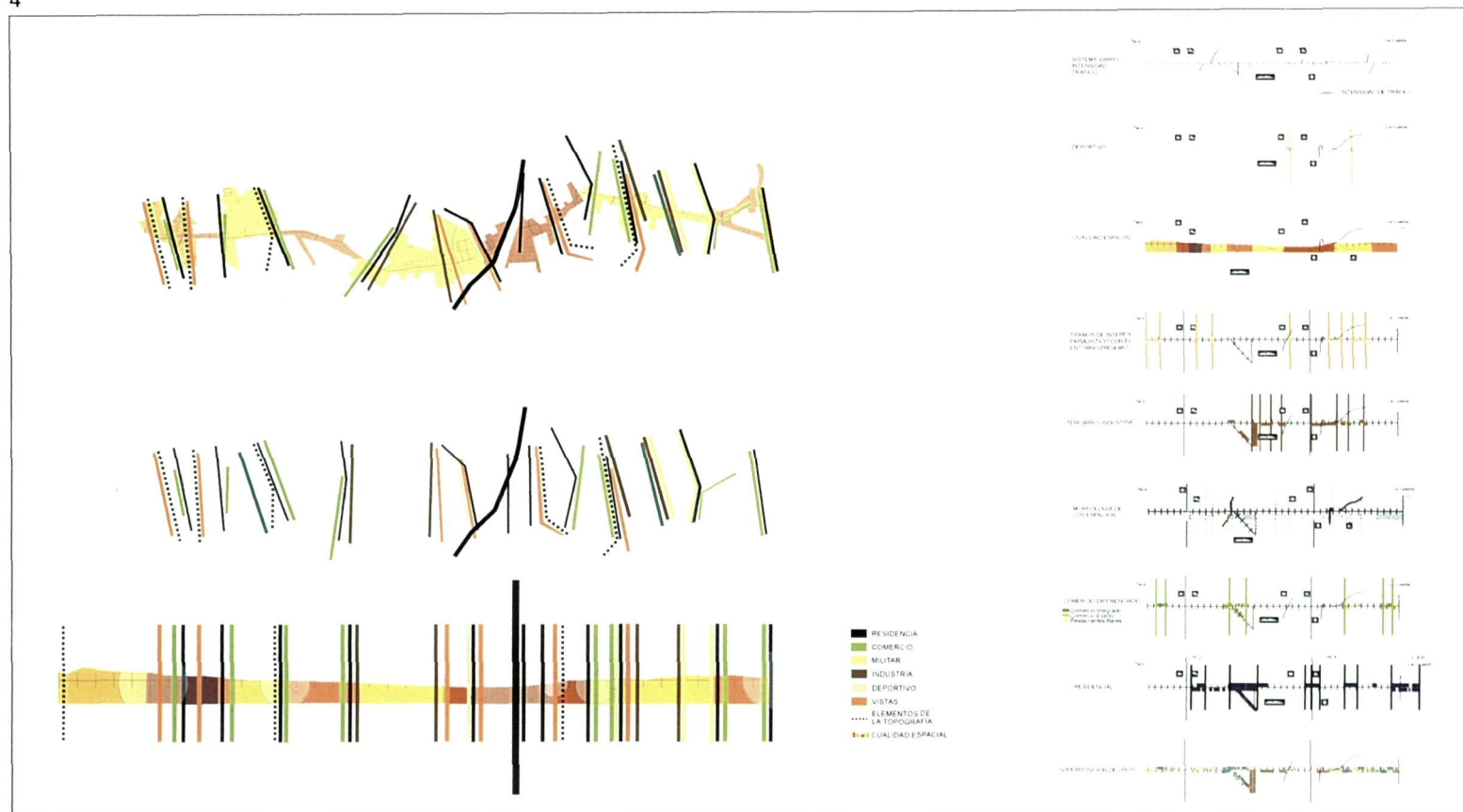
3

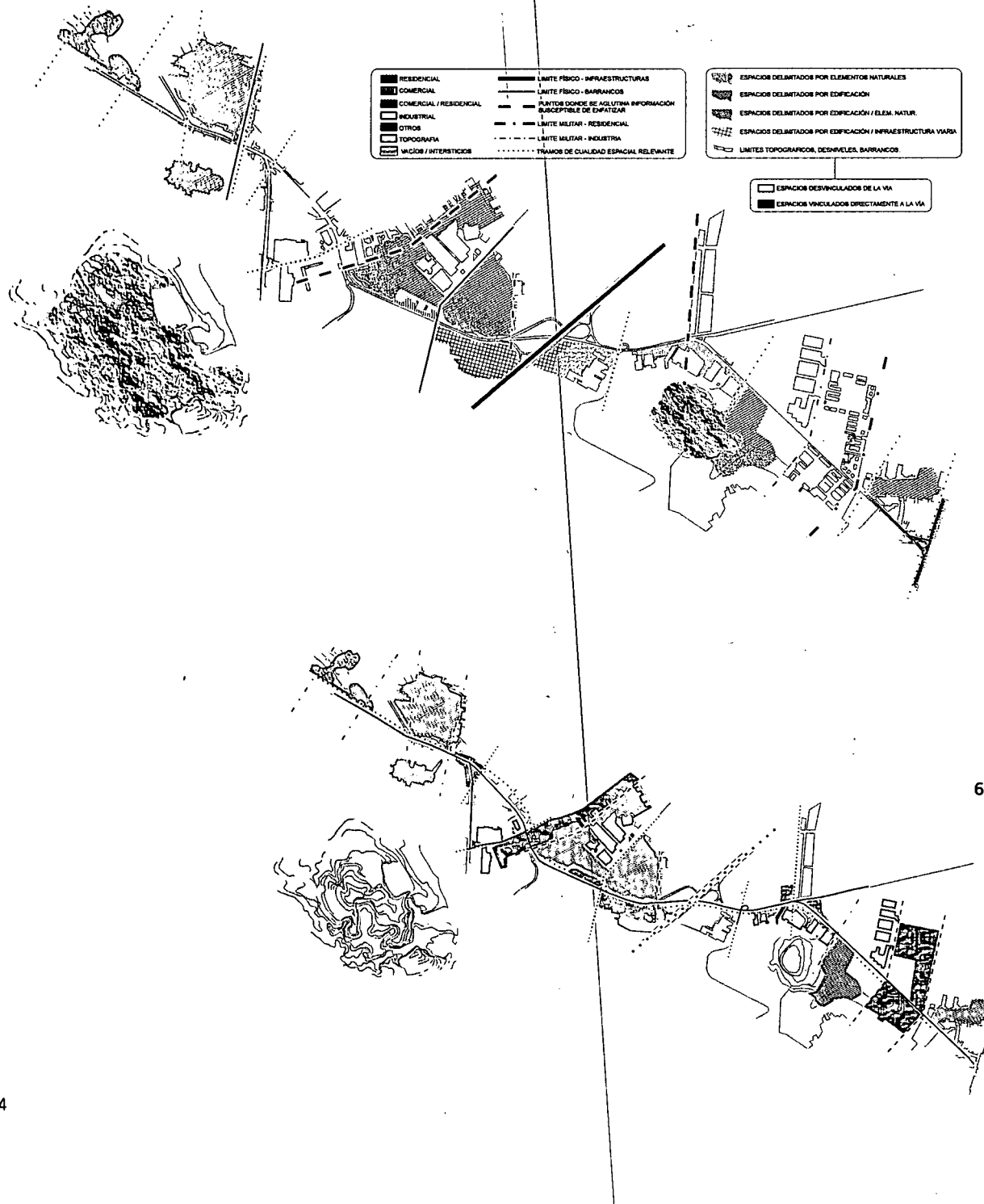




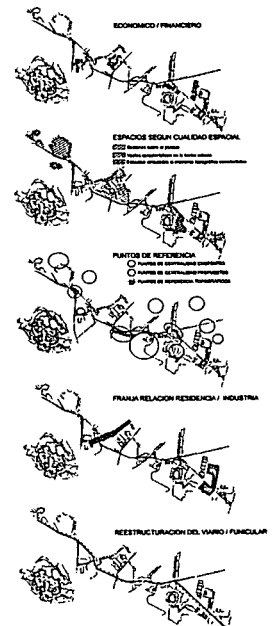
1. Calidad espacial de la vía
2. Análisis
3. Análisis por tramos
4. Diagramas: tramos

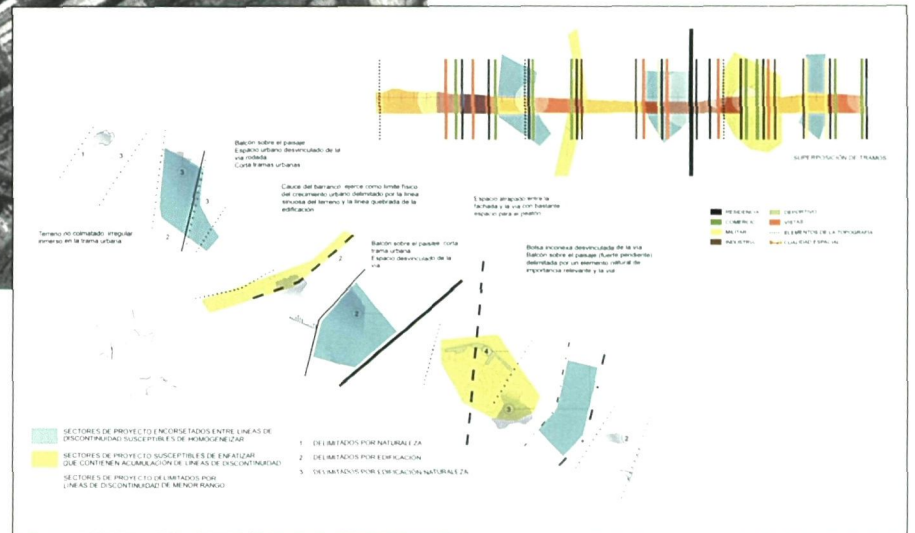
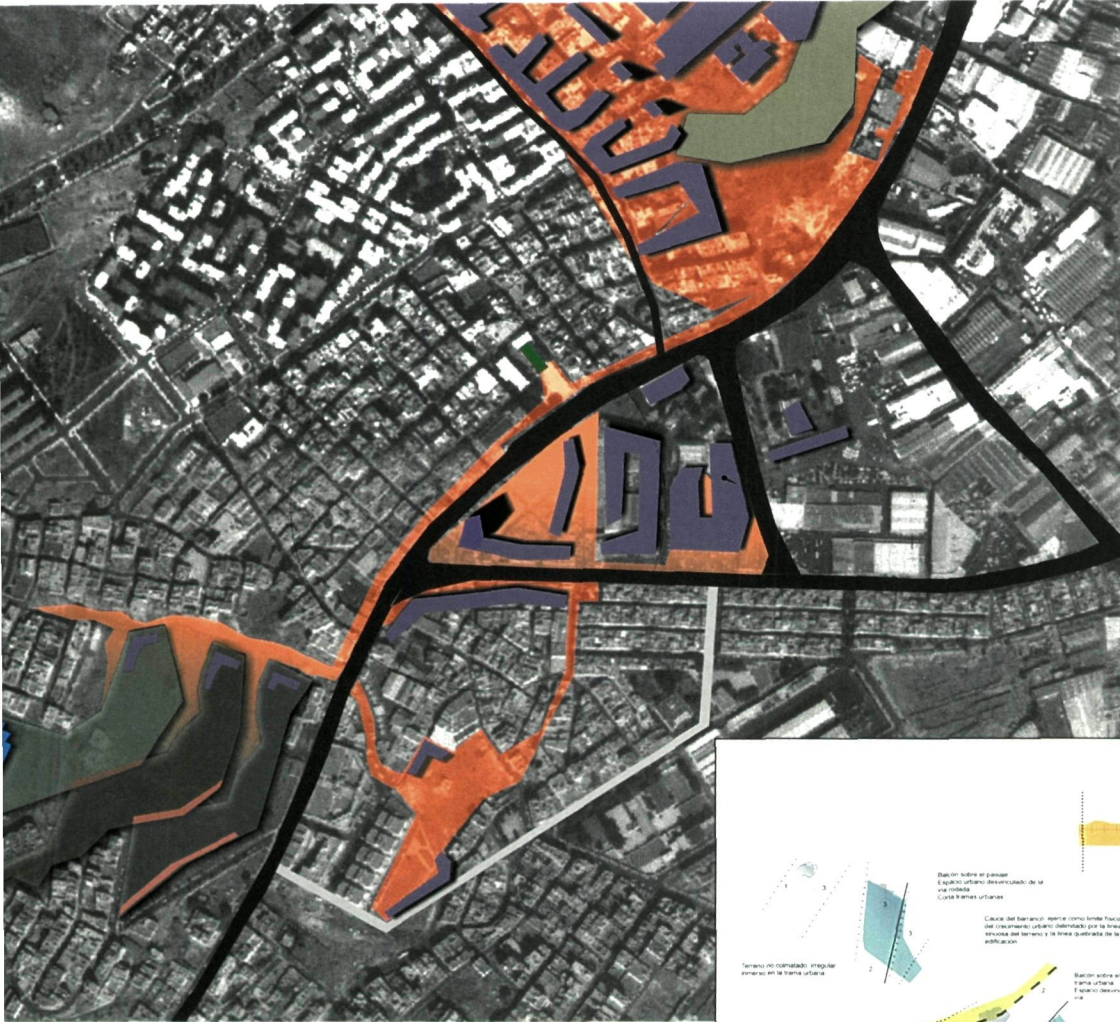
4



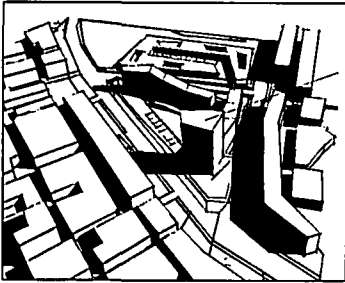


5. Resumen análisis
6. Propuesta general
7. Esquema sectorial
8. Sectores propuestos

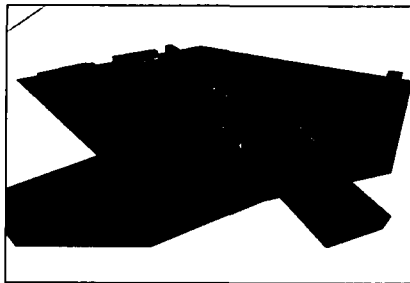




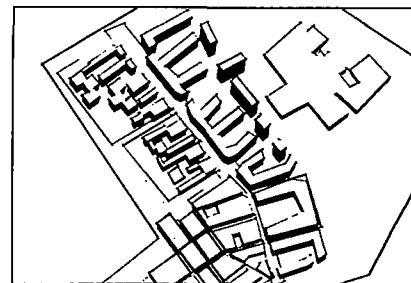
9



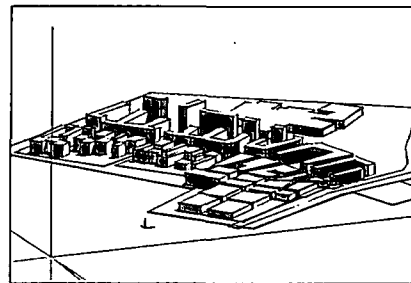
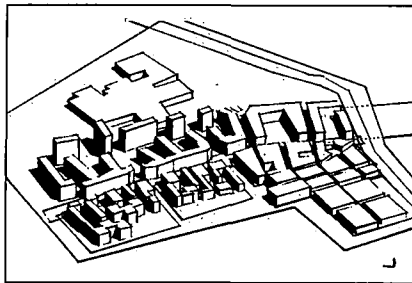
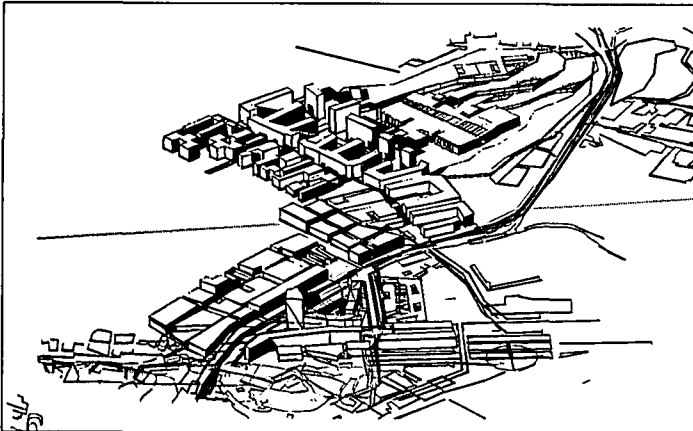
12



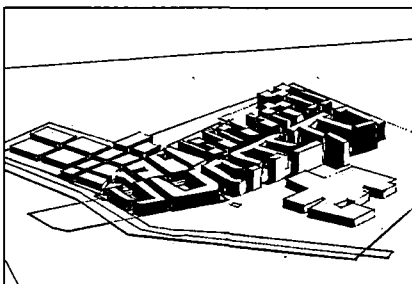
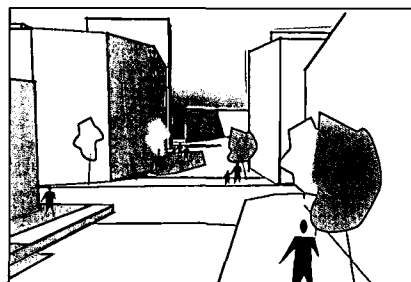
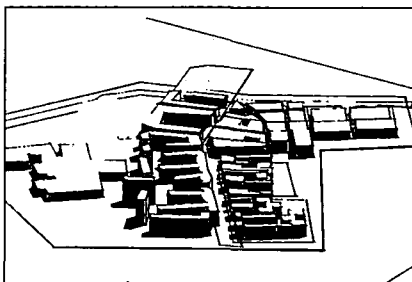
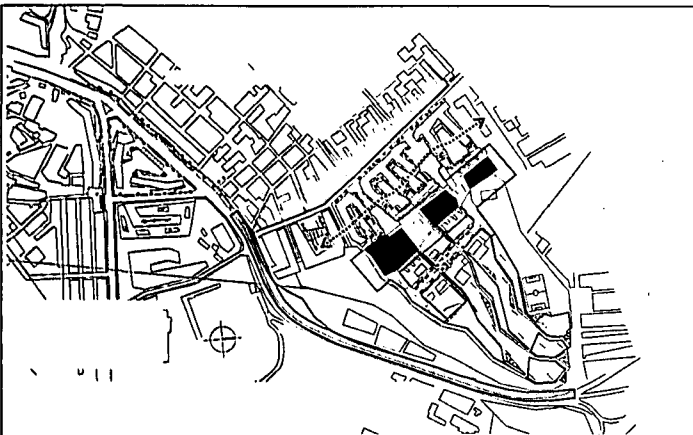
13



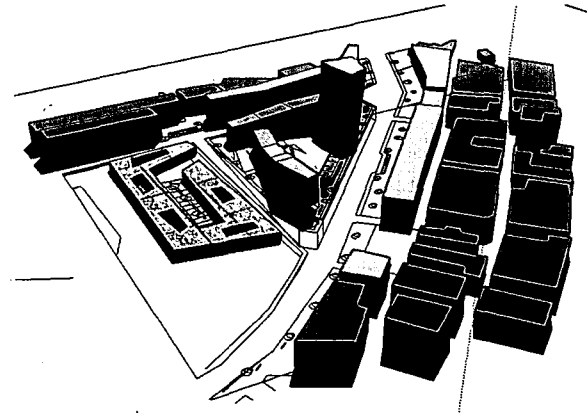
10



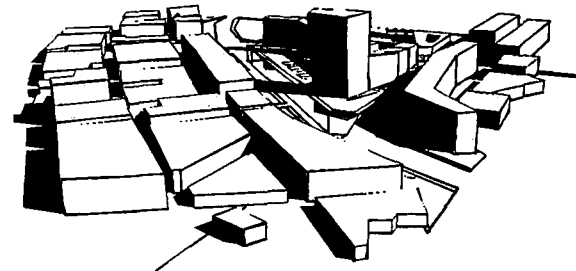
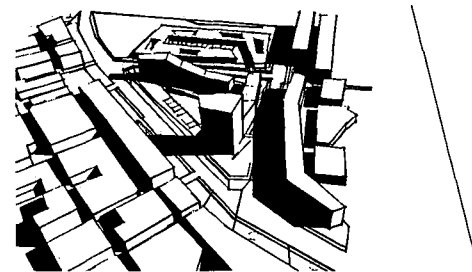
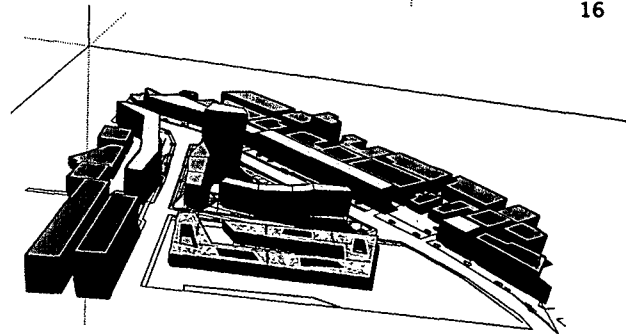
11



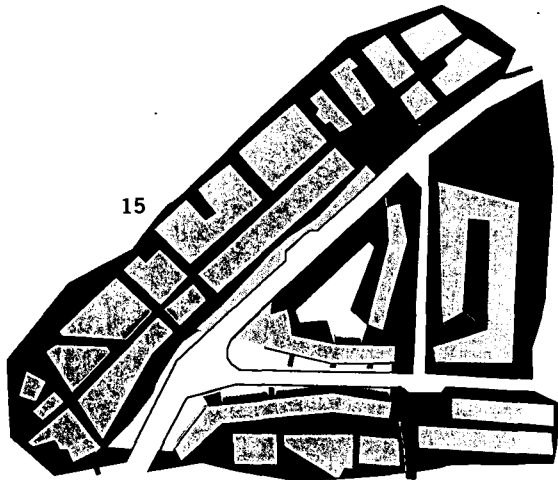
9. Perspectiva sector 1
 10. Perspectiva sector 2
 11. Planta sector 2
 12. Perspectivas sector
 13. Perspectivas sector
 14. Esquema sector 2
 15. Esquema sector 3
 16. Perspectivas sector











16



15



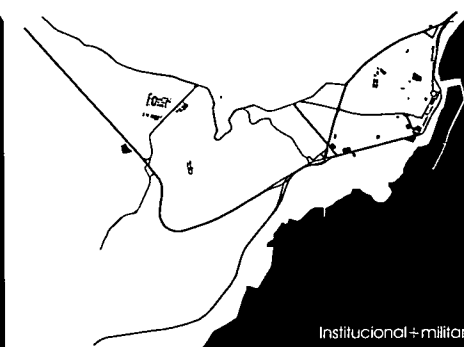
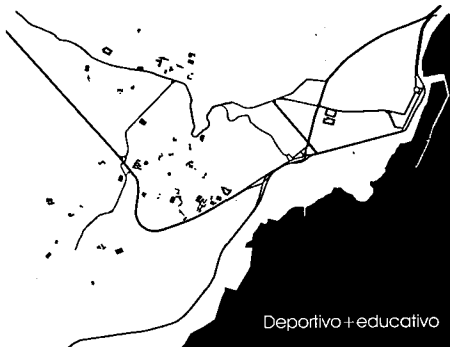
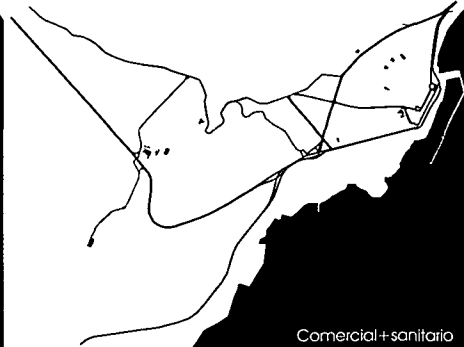
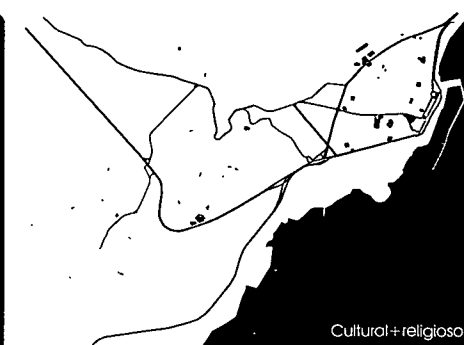
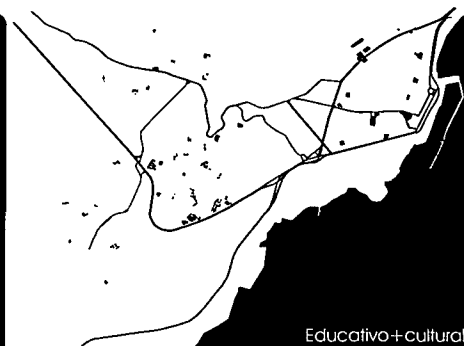
-  Espacio colchón entre el viario y el espacio relacionado con la edificación.
-  Espacio de transición entre dos ámbitos diferentes (público-público, público- privado , etc.)
-  Espacio de tránsito peatonal entre plazas y parque urbano.
-  Plaza urbana contenedor de áreas de estancia y actividades públicas..
-  Espacio de dimensión suficiente para desvincular al peatón del tráfico en el cruce del viario.
-  Espacio plaza bajo rasante (foro comercial)
-  Espacio de relación entre viario y plaza bajo rasante
-  Espacio semipúblico (patio interior de recinto comercial)

La Laguna y Santa Cruz, son áreas que han sufrido un enorme crecimiento en los últimos años, resultando prácticamente la unión entre ambas. En este encuentro surgen situaciones como la que plantea La Cuesta-Taco como área intermedia, con la presencia de grandes instalaciones obsoletas (fábricas, cuarteles...), y la falta de una organización urbana fácilmente comprensible.

La aparición de nuevas infraestructuras viarias (circunvalación...), permiten la fácil comunicación entre áreas distantes, que permiten potenciar la vinculación entre La Laguna y Santa Cruz. Para ello se propone establecer un área financiera, donde además de dotaciones tengan cabida nuevas áreas residenciales. La intervención se fundamenta en una serie de actuaciones puntuales, a partir de cuya interrelación pueda reconsiderarse el conjunto del área. La conexión entre estas intervenciones requiere un sistema de recorridos públicos (rodados, peatonales, bicicletas...), que potencien la comunicación entre ellas.

4

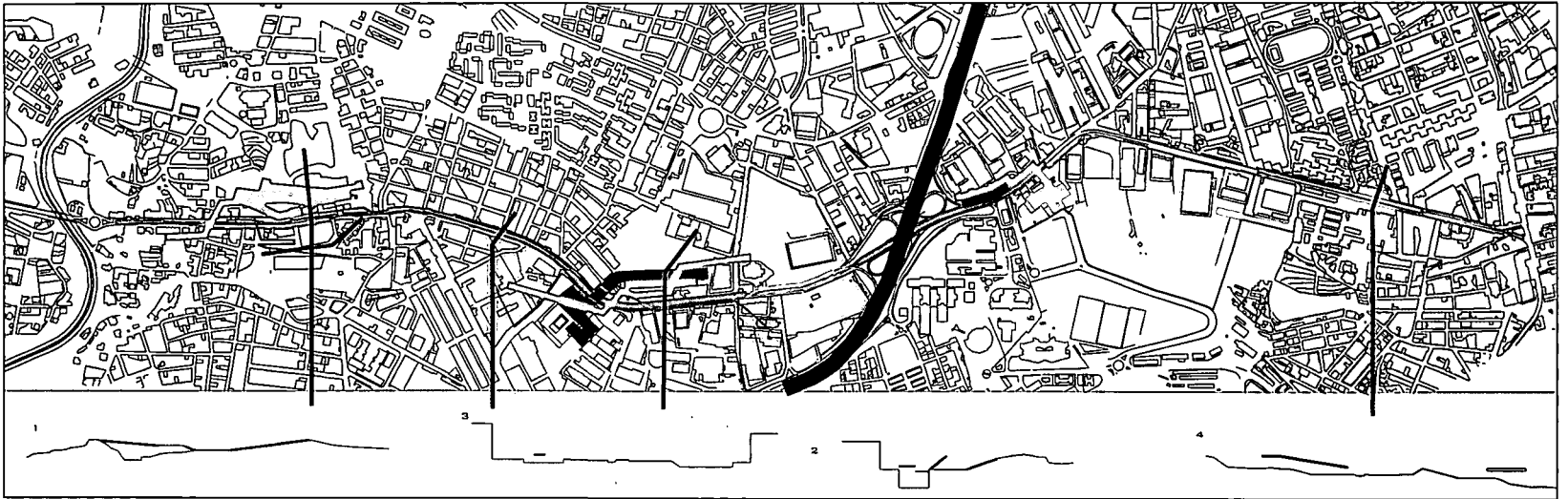
Yurena Gil Hernández
Yurena Morales Moreno
Noemi Tejera Mújica



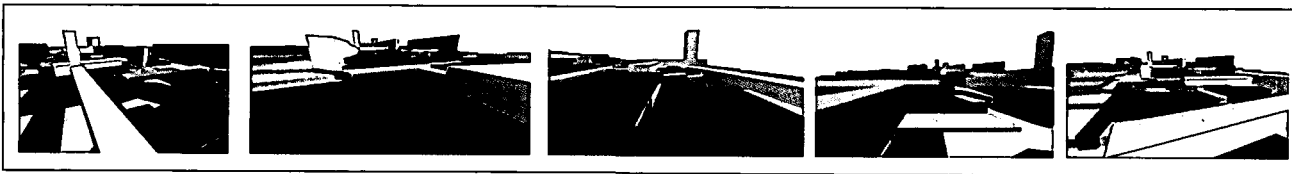


2

1. Análisis funcional
2. Áreas de intervención
3. Propuesta general y secciones
4. Perspectivas: propuesta general

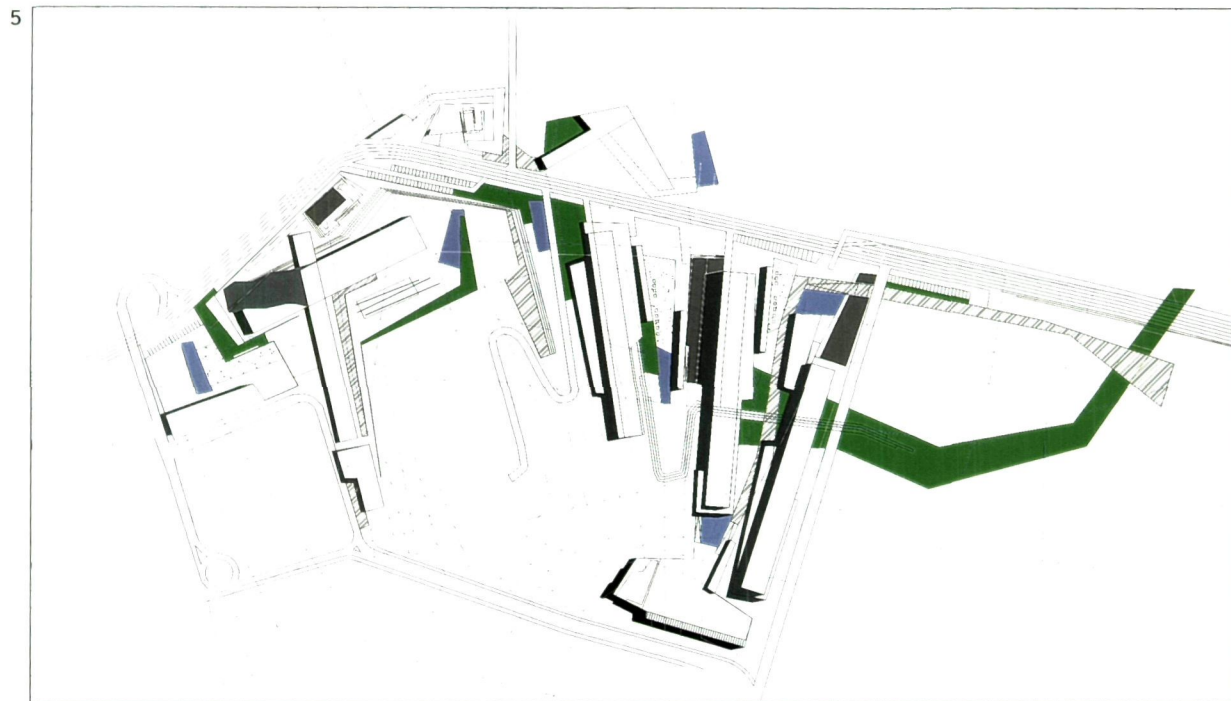


3



4

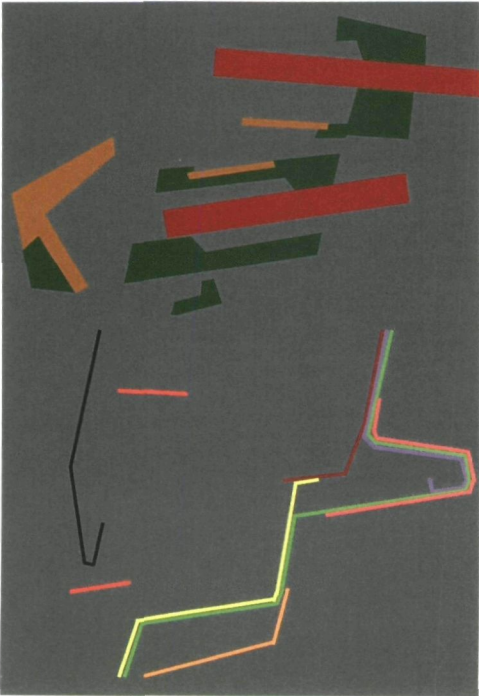
5. Esquema sector 1
6. Sector 2
7. Maqueta sector 1
8. Esquema sector 2
9. Maqueta sector 2



7

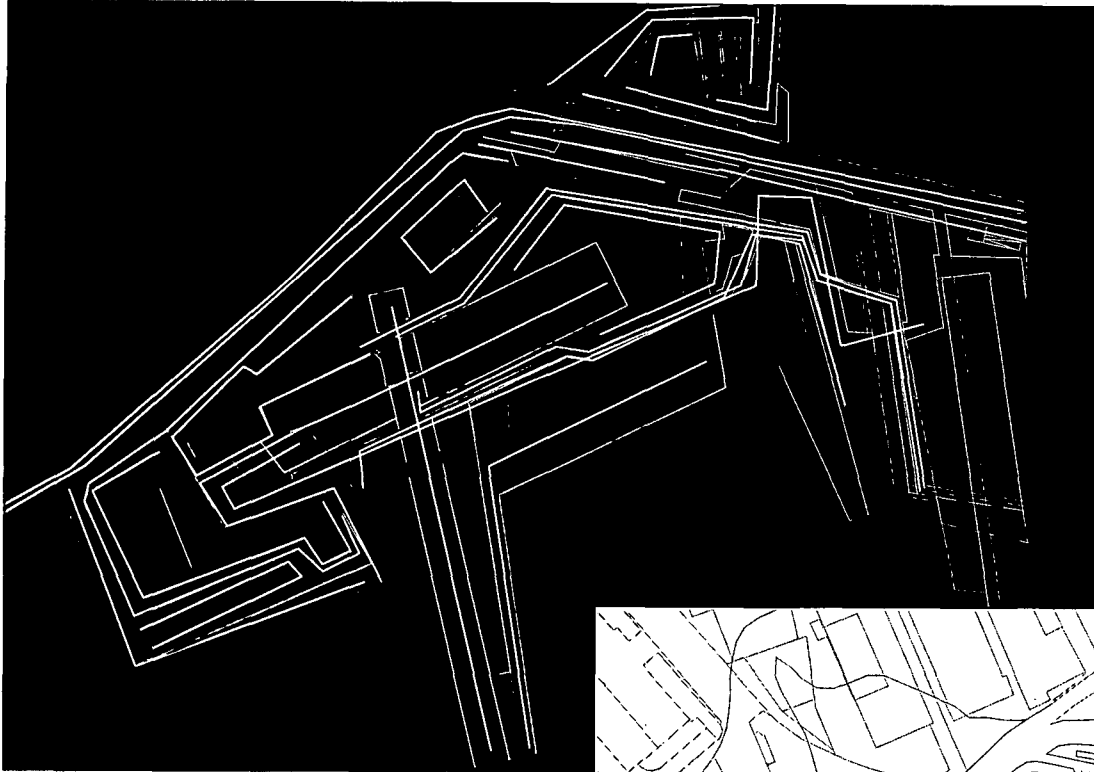


8

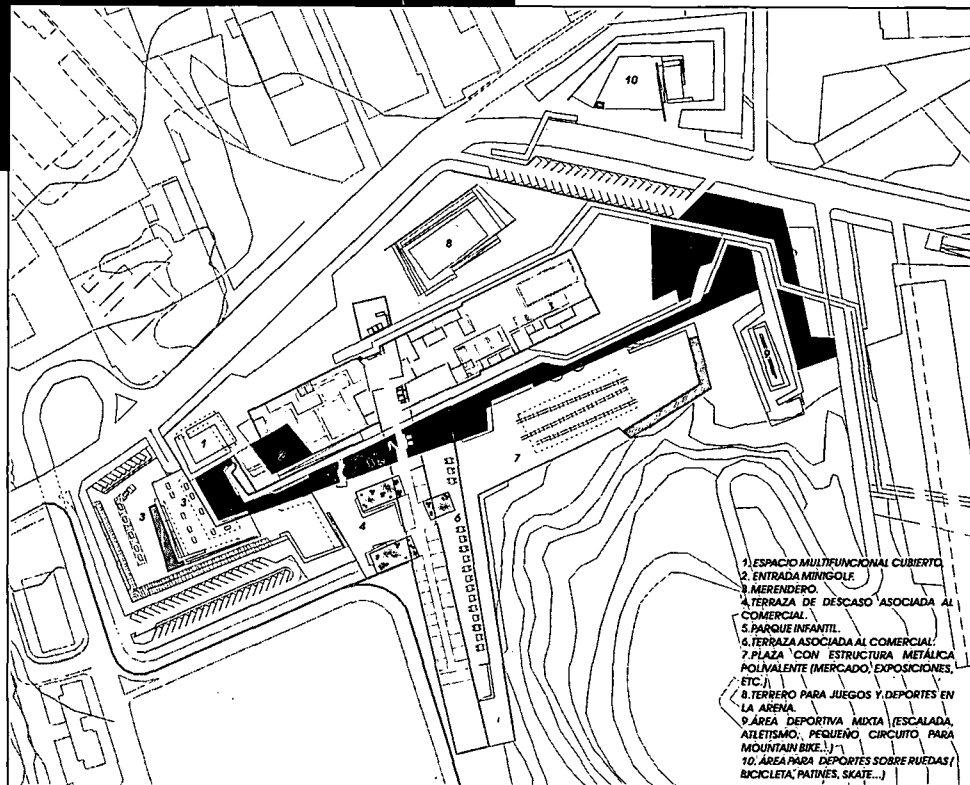


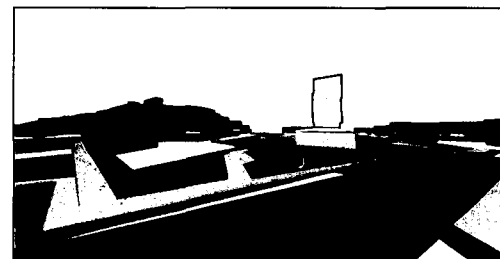
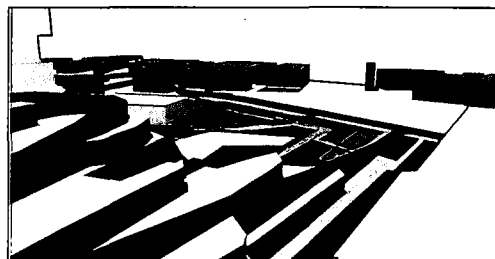
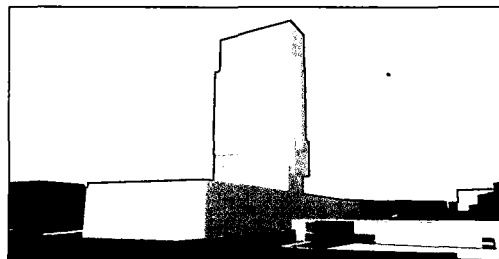
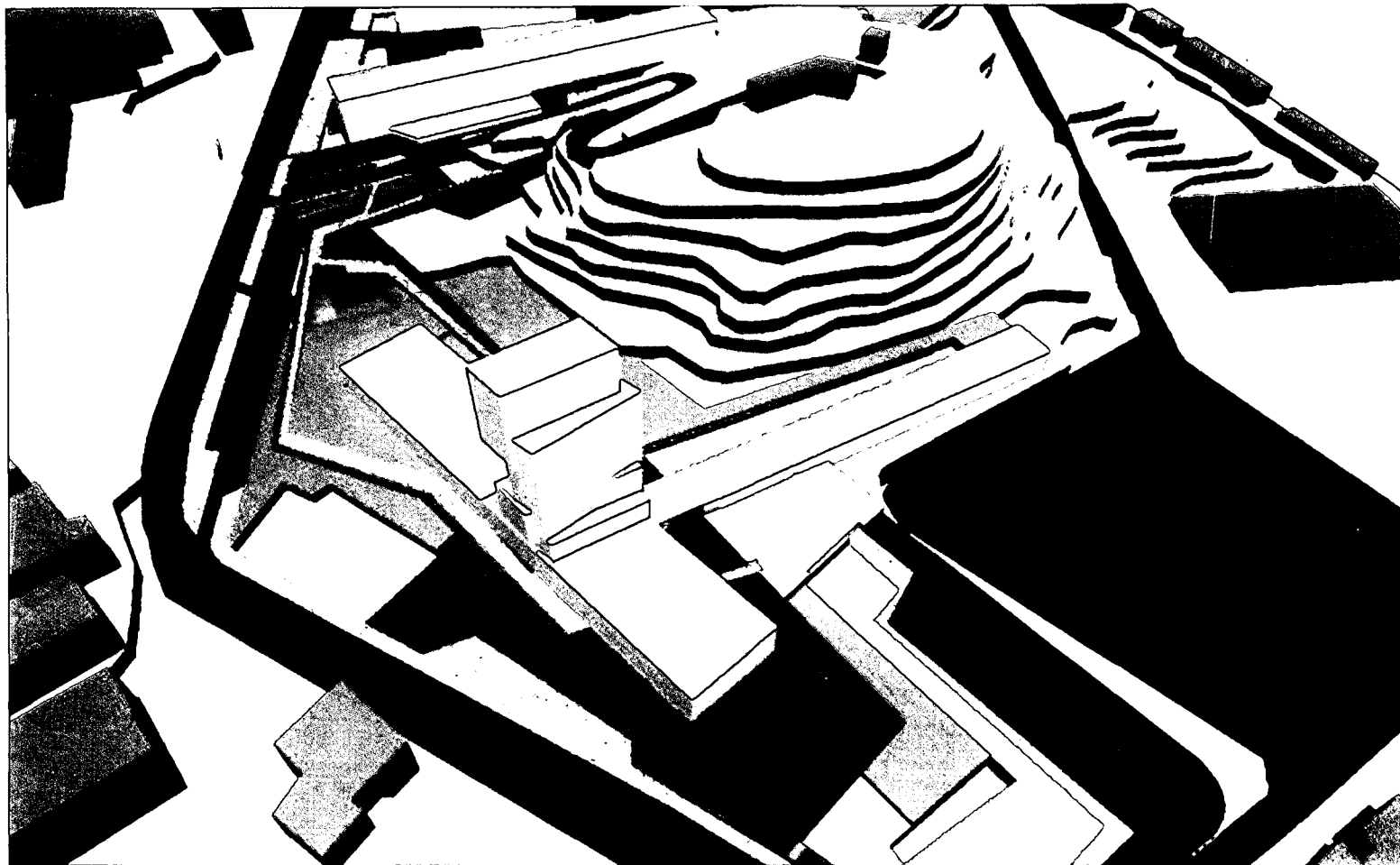
9





- 10. Esquema sector 3
- 11. Sector 3
- 12. Perspectiva sector 3
- 13. Perspectivas sector 3





La Cuesta-Taco es una carretera de gran importancia que une dos grandes núcleos (Santo Cruz y La Laguna), y que se encuentra atravesada por la autopista Norte a la vez que conectada con la autovía Norte-Sur; lo cual supone una localización estratégica dentro de un sistema de escala territorial. Actualmente presenta características propias de una directriz o línea de centralidad urbana: localización estratégica, alto grado de movilidad, diversidad de usos adosados a los márgenes de la vía, alta concentración de actividad, etc. Pero también posee características propias de la periferia: fragmentos de tramas inconexas entre sí, vacíos entre ellas con escasa cualidad espacial y un alto potencial de transformación, etc. Por todo ello, la carretera La Cuesta-Taco supone un área de oportunidad para, aprovechando su potencialidad, reconvertirla en un ámbito de centralidad urbana a diversas escalas.

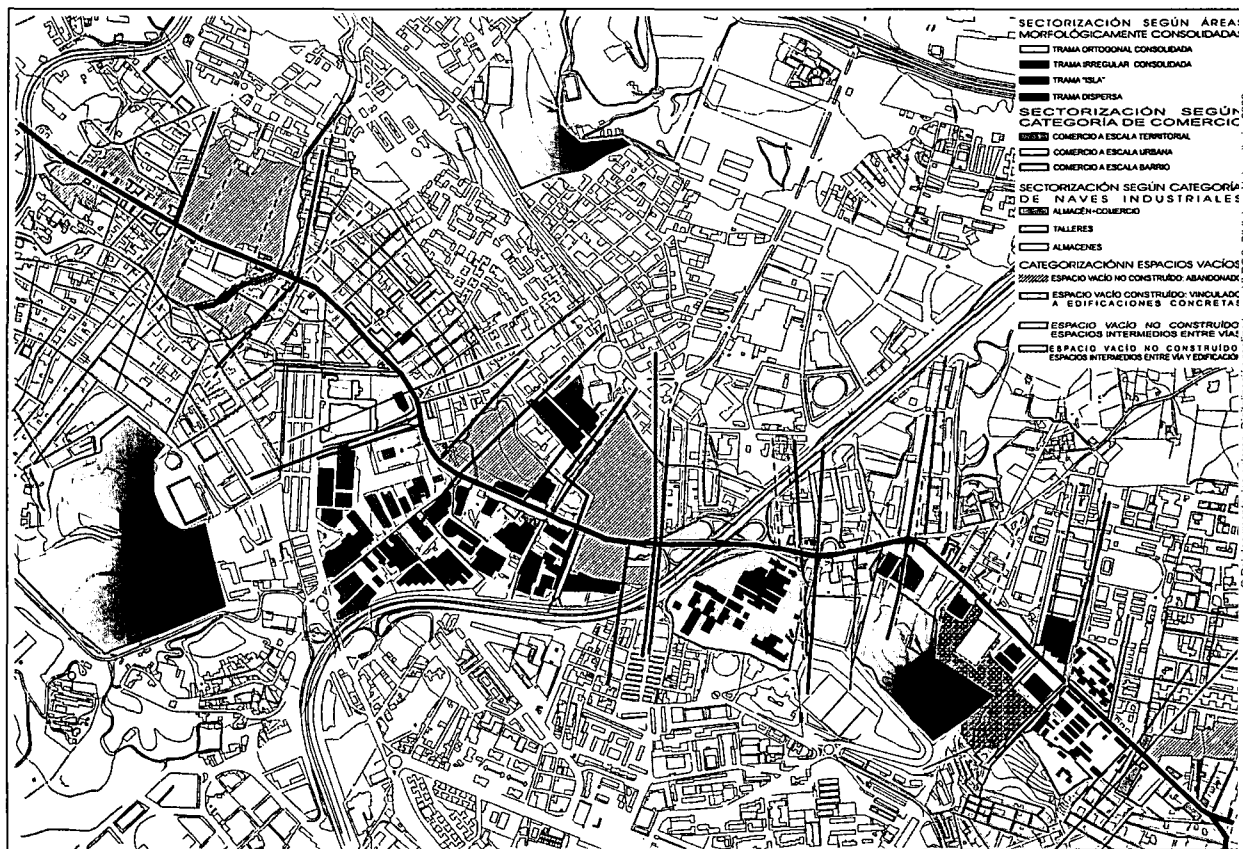
El área se caracteriza por la presencia de naves industriales con actividad comercial añadida, y que con el alto grado de movilidad disponible han mantenido este carácter a pesar de la competencia cercana de otros tipos de comercio. Así, la hipótesis de trabajo consiste, por un lado, en potenciar un tipo de comercio alternativo al habitual, acompañando comercio de carácter "industrial" y escala territorial, de otros de escala local con una serie de usos propios de las áreas de centralidad urbana. Por otro lado, se pretende aprovechar los vacíos existentes en el área, los espacios intermedios que surgen entre la vía y la edificación, los "terrazas vagas" que constituyen áreas de oportunidad con gran potencial urbano para recalificarlos y otorgarles una cualidad espacial ahora mismo casi ausente en ellos. Así, es necesario recalificar la vía en sí, tanto a nivel geográfico como morfológico (redefinición de los espacios no edificados, alineaciones a lo largo de la vía, espacios vacíos entre la edificación y la misma,...).

Se actúa sobre puntos estratégicos: ya sea por la confluencia en ellos de diversas situaciones (líneas que señalan la heterogeneidad de la vía); o bien porque la condición de relativa homogeneidad de otros tramos permita potenciar esta cualidad a través de la intervención. De este modo y al actuar sobre áreas estratégicas, se otorgará al ámbito de la vía un carácter central. El programa funcional propuesto es complejo, ya que además del comercio de carácter industrial y escala territorial acompañado de comercio local, se dispone nueva residencia, áreas deportivas, una zona financiera-hotelera, un área de ocio y cultura, zonas de esparcimiento y espacios libres, junto a un intercambiador.

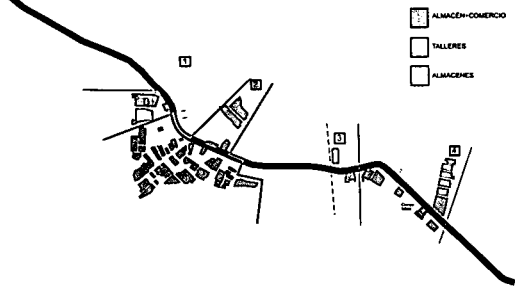
Víctor Armas Crespo Isabel Ibáñez Rodríguez Héctor Portillo Santana

5

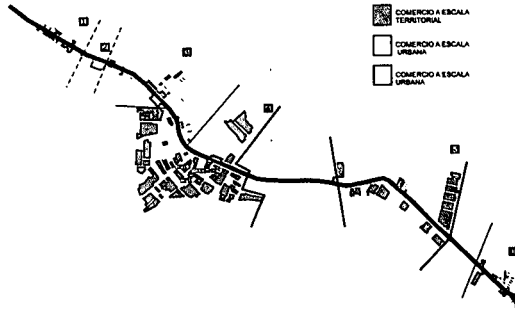
1. Diagramas de análisis
2. Plano síntesis



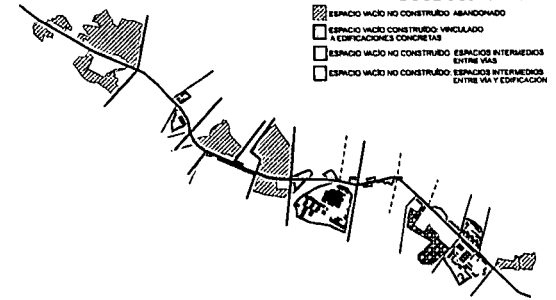
**CATEGORIZACIÓN NAVES INDUSTRIALES: TRES CATEGORÍAS
CUATRO SECTORES PREDOMINANTES**



**CATEGORIZACIÓN USO COMERCIAL: TRES CATEGORÍAS
SEIS SECTORES**

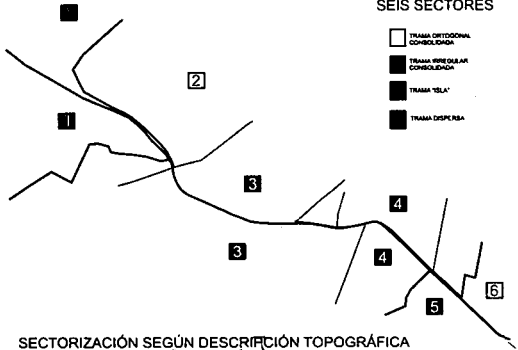


**SECTORIZACIÓN DE LAVÍA SEGÚN ESPACIOS VACÍOS: CUATRO CATEGORÍAS
DOCE SECTORES**

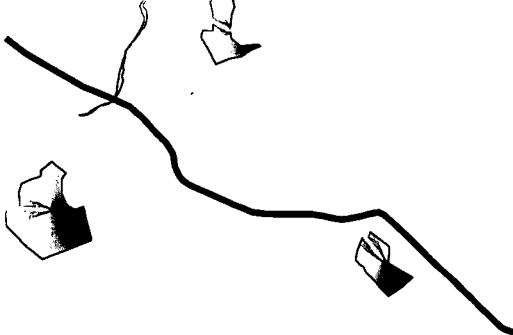


SECTORIZACIÓN DE LA VÍA SEGÚN ÁREAS MORFOLÓGICAMENTE HOMOGÉNEAS:

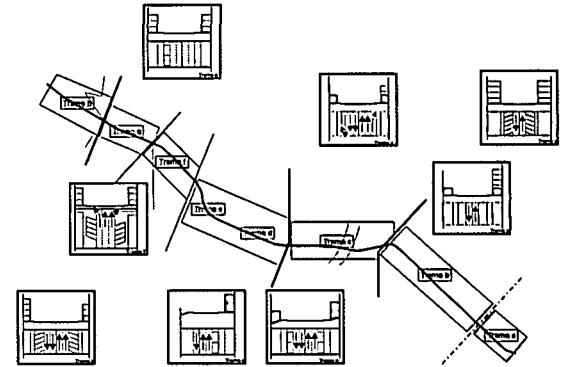
**CUATRO CATEGORÍAS
SEIS SECTORES**



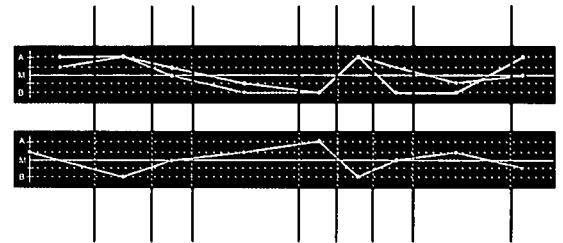
SECTORIZACIÓN SEGÚN DESCRIPCIÓN TOPOGRÁFICA

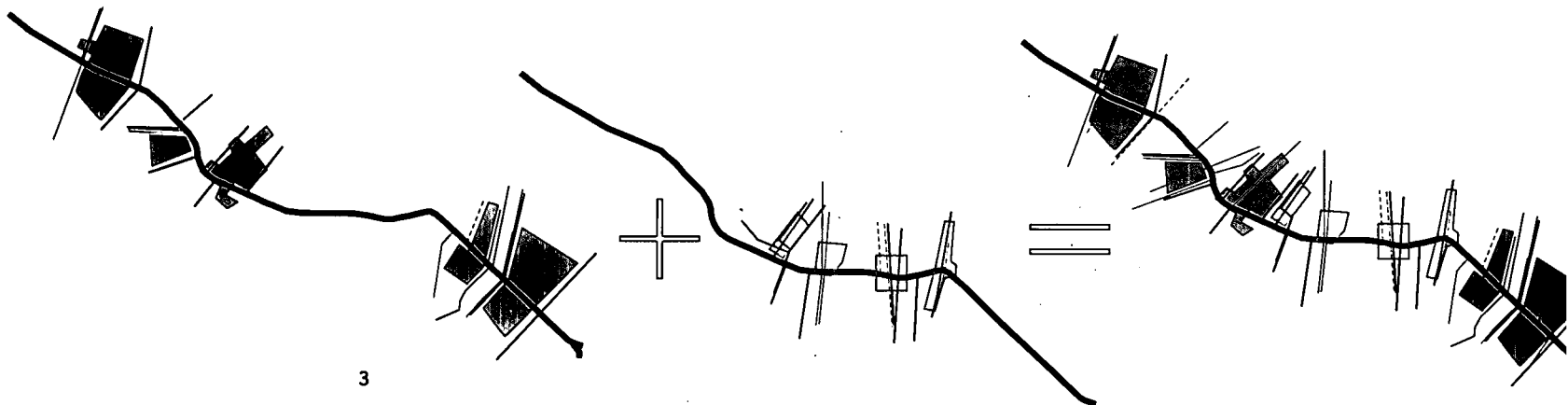


**SECTORIZACIÓN DE LA VÍA SEGÚN SU
DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA: OCHO SECTORES**



**SECTORIZACIÓN DE LA VÍA SEGÚN DENSIDAD Y VELOCIDAD DE TRÁFICO
(PEATONAL Y RODADO)**

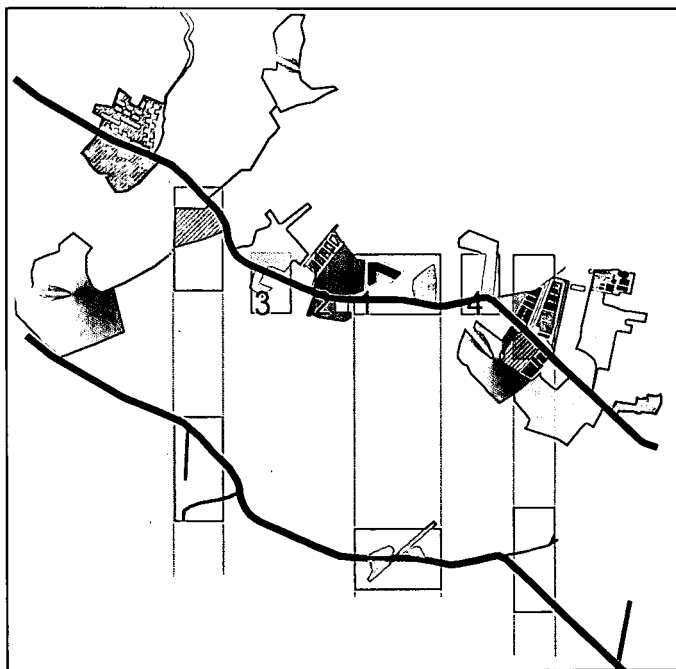


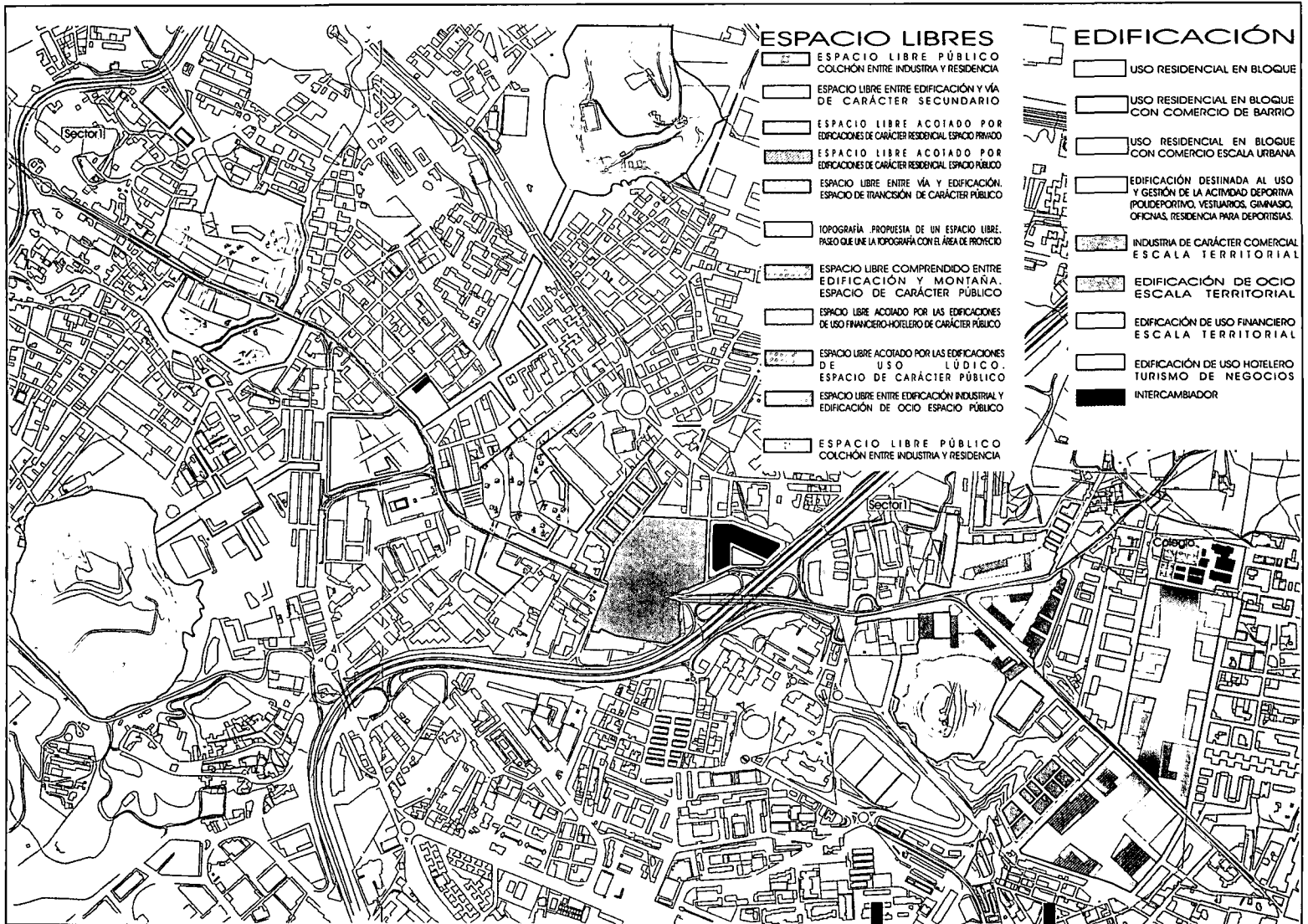


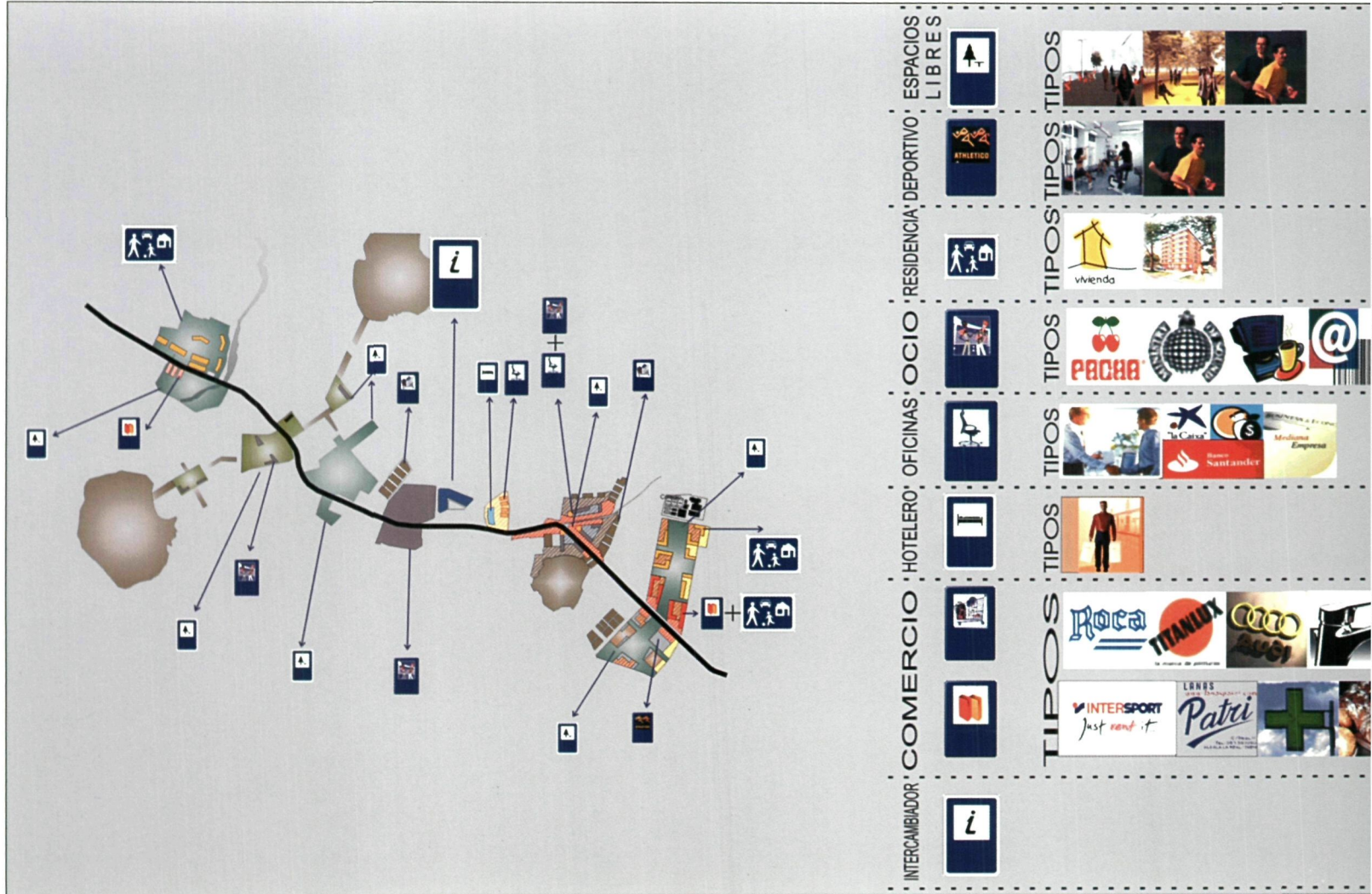
3

- 3. Sistema de intervención
- 4. Áreas de actuación y nudos
- 5. Propuesta general

4

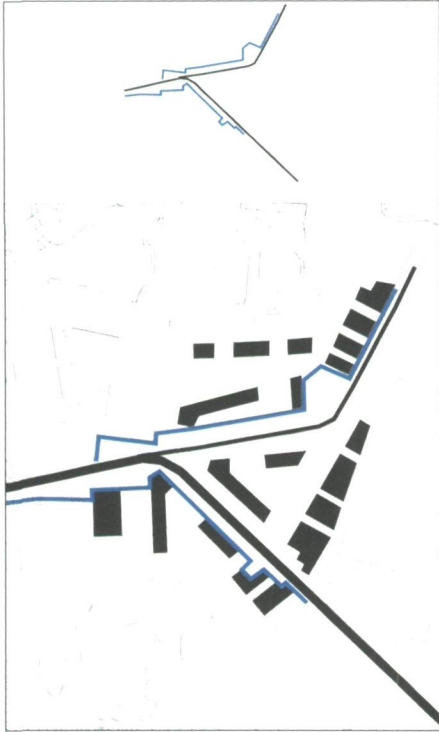




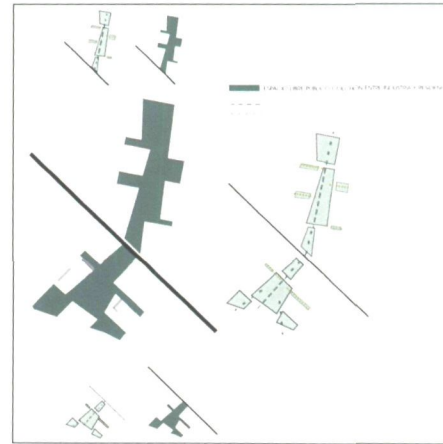
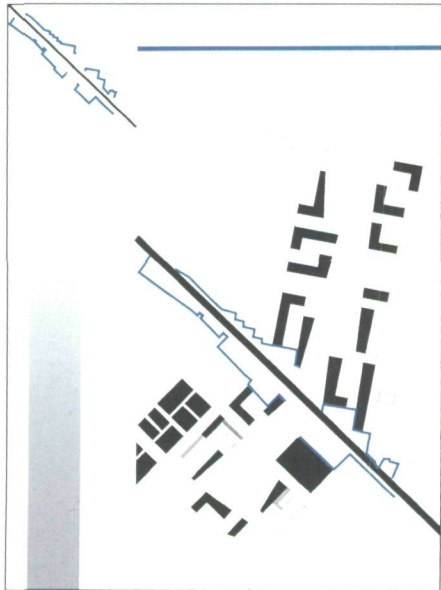
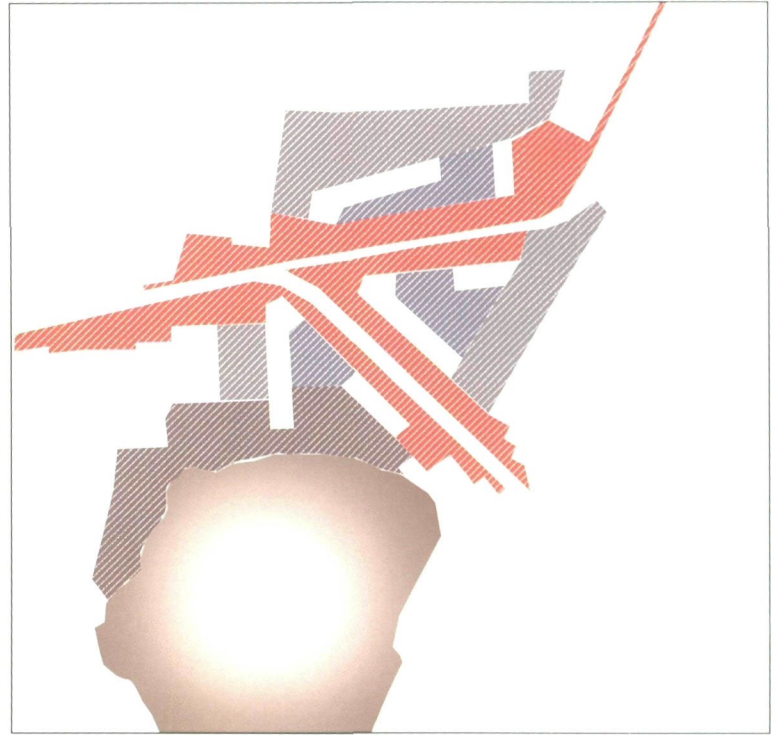


6. Organización funcional de la propuesta
7. Esquema sector 1: alineaciones
8. Esquema sector 2: alineaciones
9. Esquema sector 1: espacios libres
10. Esquema sector 2: espacios libres

7

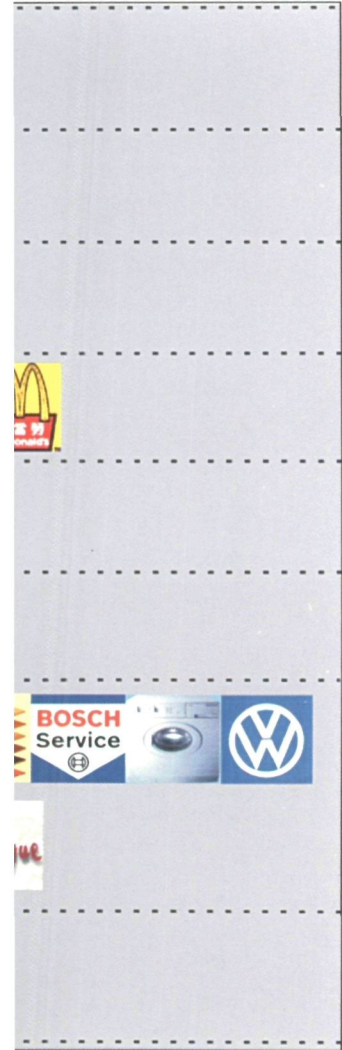


9



10

8



La vía que une La Cuesta, La C muestra varias zonas con un alto grado de transferibilidad. Estas zonas permitirán localizar las actividades propuestas en tres núcleos diferenciados entre sí, tanto en relación a sus usos como por la morfología de sus elementos vertebradores.

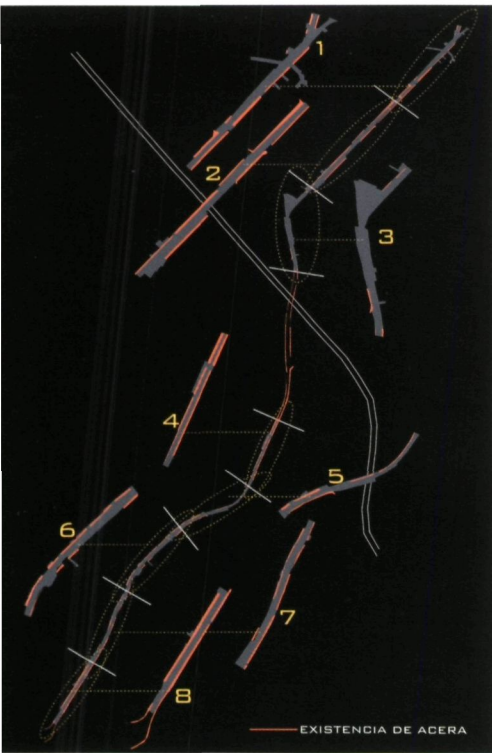
Se pretende liberar a la vía de la intensidad de tráfico a la que se ve sometida continuamente, modulando parcialmente la industria obsoleta existente (que provoca buena parte de los actuales problemas de movilidad). Para ello, se disponen intercambiadores con aparcamientos, potenciando el tráfico local y peatonal. Además, se proponen recorridos alternativos basados en agrupaciones de actividades compatibles entre sí, y accesibles al entorno.

**Ana Barco Doncel
María Teresa Castellano Bello
Ancor Monzón O'Shanahan**

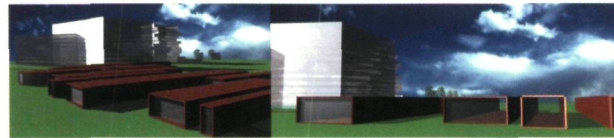
6



1



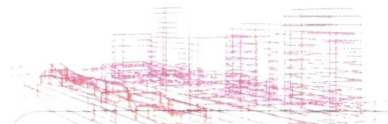
1. Diagrama de análisis
2. Propuesta general
3. Usos propuestos



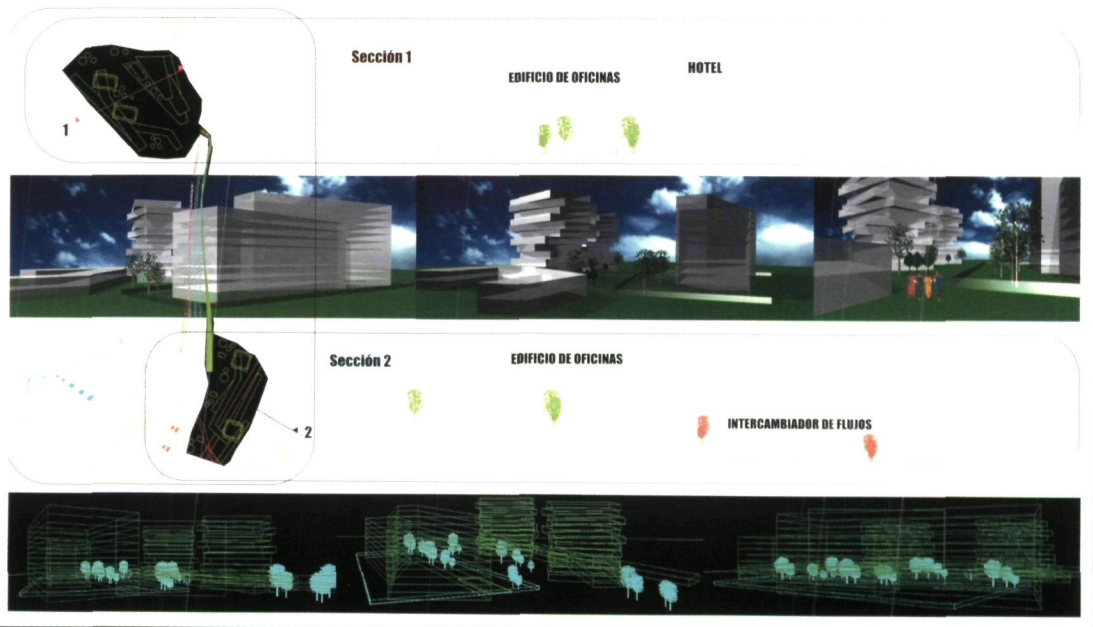
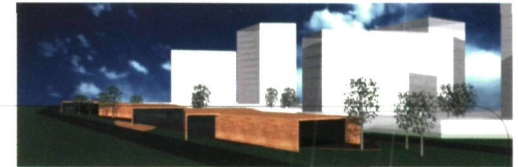
ZONA COMERCIAL MÁS LIGADA A LA RESIDENCIA:
(SUPERMERCADOS, FARMACIAS, KIOSCOS...)



ZONA COMERCIAL DE VANGUARDIA



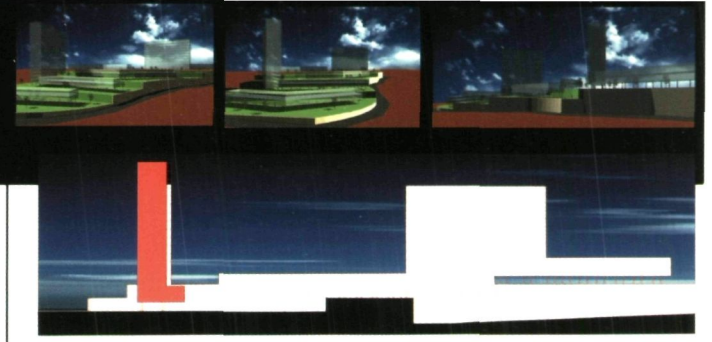
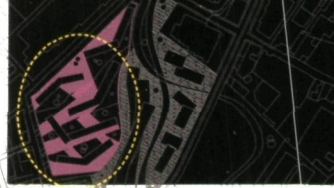
COMERCIO LIGADO A UNA NUEVA RESIDENCIA



3

4

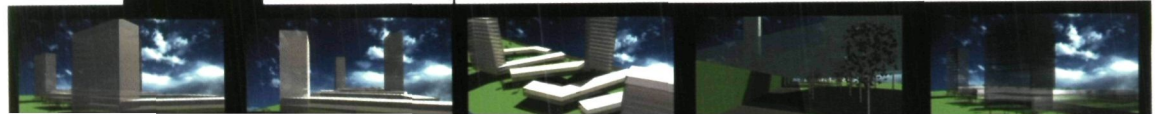
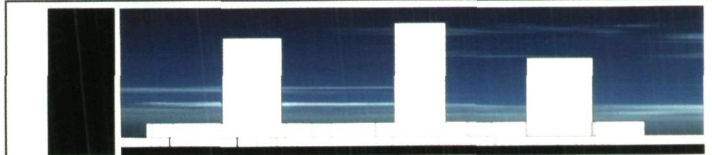
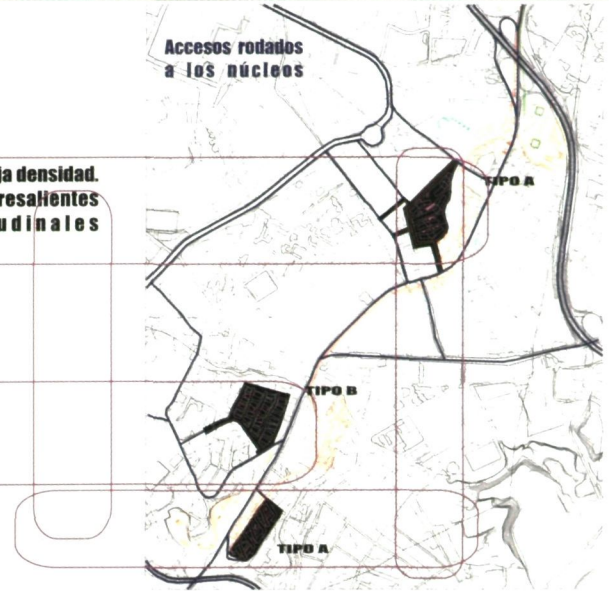
- 4. Uso residencial
- 5. Intercambiador

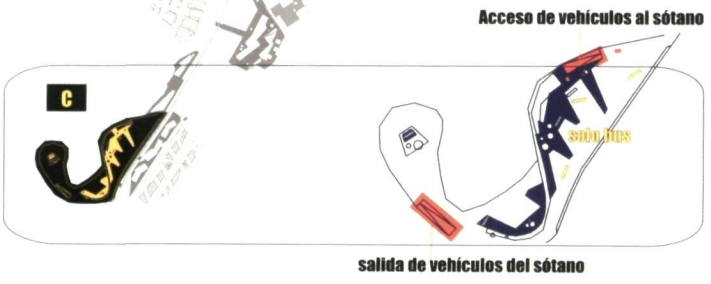
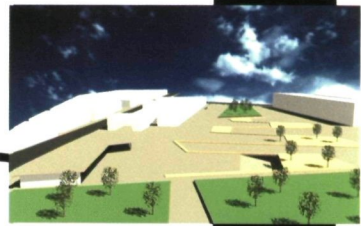
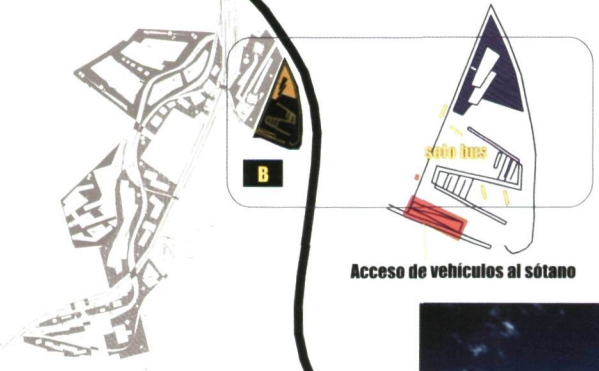
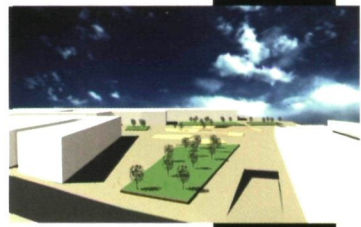
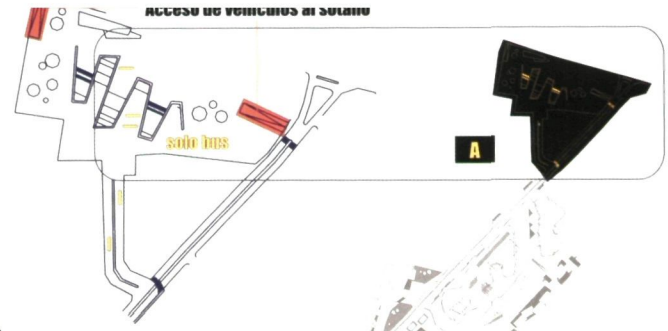
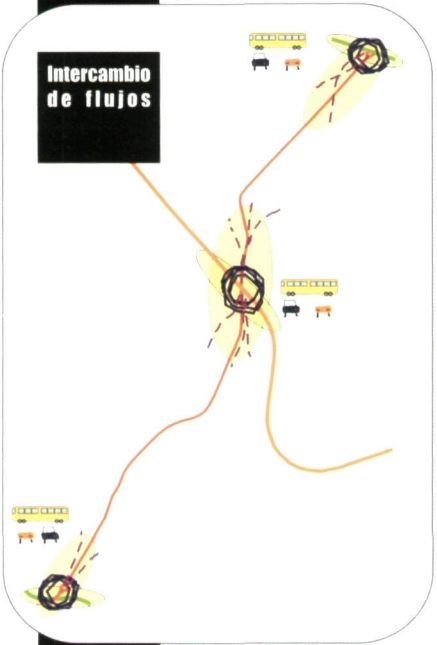


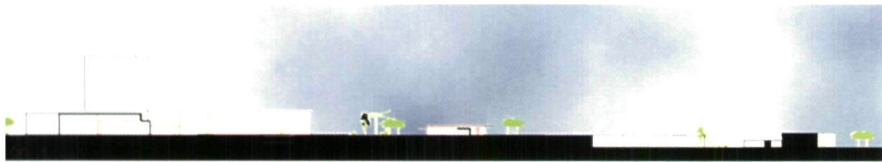
Accesos rodados a los núcleos

TIPO A Combinación de viviendas de alta y baja densidad. Núcleos que suponen alturas sobresalientes ligados a bloques longitudinales adaptados al terreno de actuación.

TIPO B Aprovechando la pendiente de la ladera se proponen también agrupaciones de viviendas unifamiliares apoyadas en bancales favoreciendo las vistas hacia el mar.







6



7



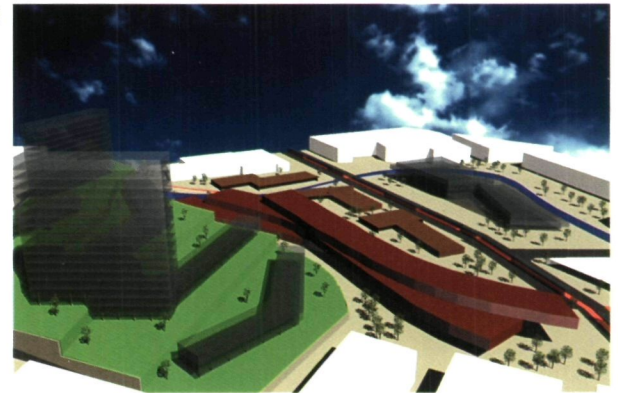
10



11



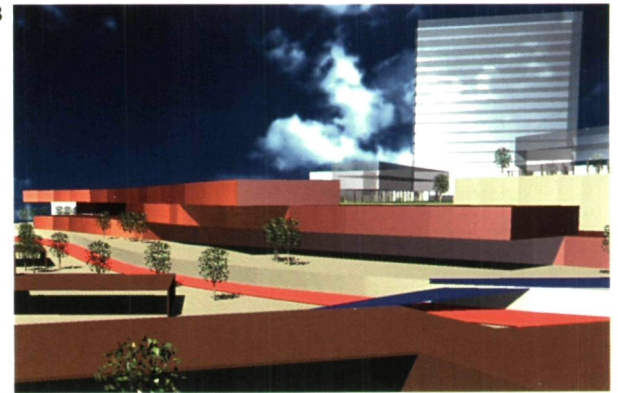
8



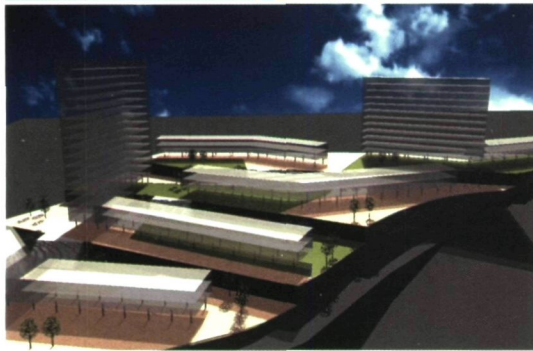
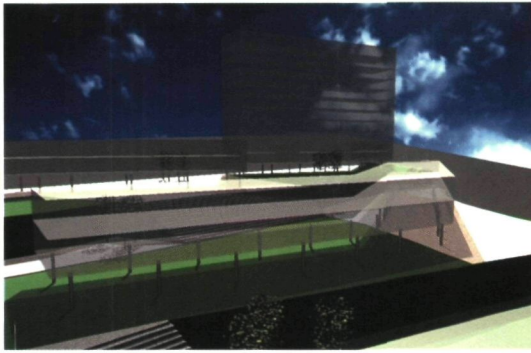
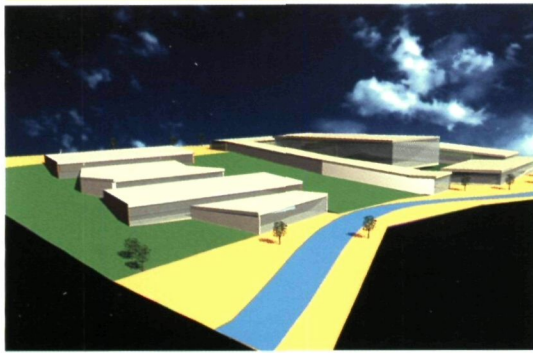
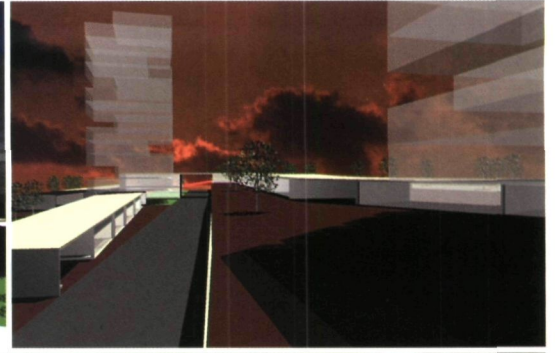
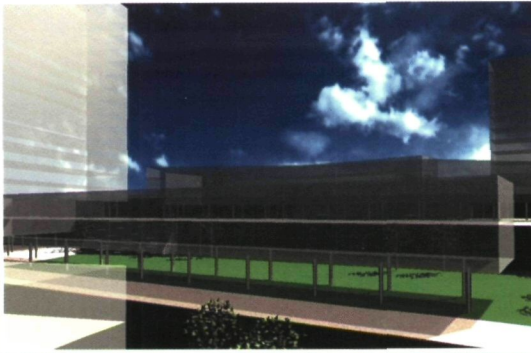
12



9



13



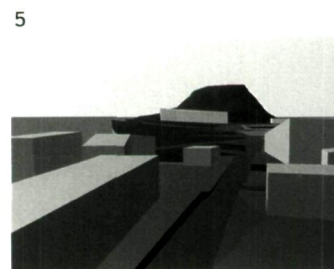
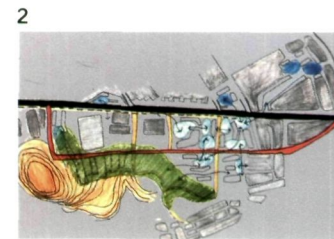
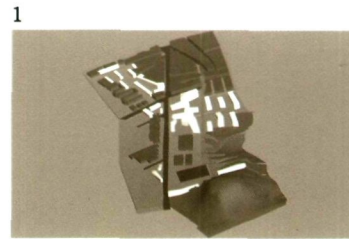
6. Sección sector 1
7. Sección sector 1
8. Perspectiva sector 1

9. Perspectiva sector 1
10. Sección sector 2
11. Sección sector 2

12. Perspectiva sector 2
13. Perspectiva sector 2
14. Perspectivas sector 3

Miriam Alemán Brito
 Daida Argüeso Rodríguez
 Manuel Salcedo Santana

7



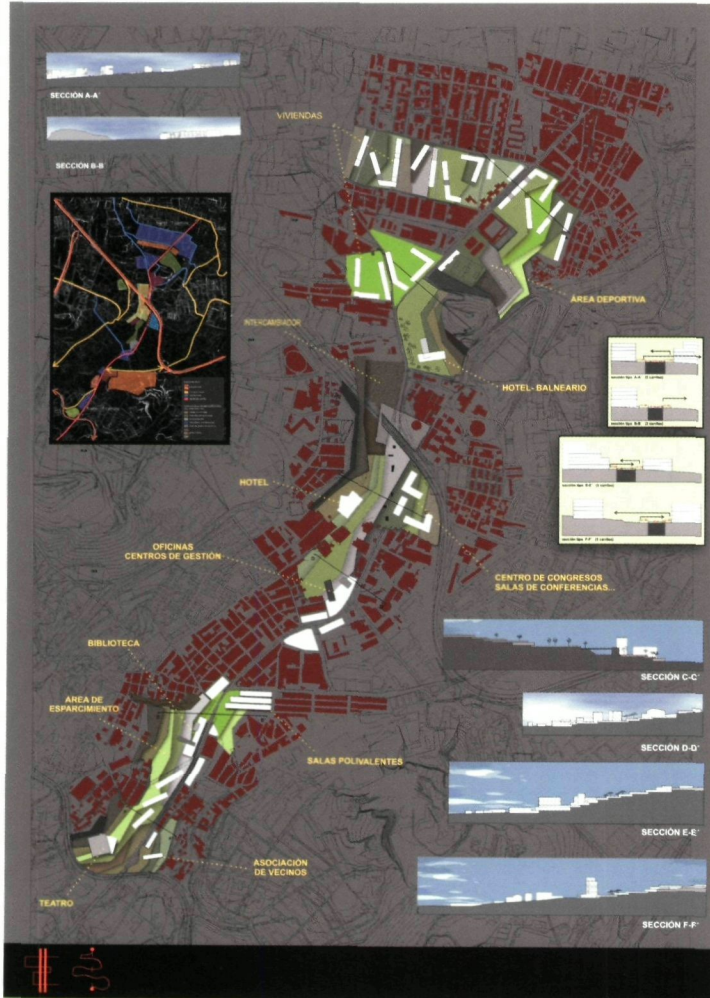
Espacios libres
 Espacios libres con relación a los edificios
 Espacios libres con carácter de plaza
 Ambito de relación entre la edificación y la carretera

1. Maqueta sectorial
2. Estudio sectorial
3. Esquema sectorial: espacios libres
4. Planta sector 1
5. Perspectiva sector 1

Olga del Castillo Quevedo
Cristina González Estévez
Mónica González Hernández

8

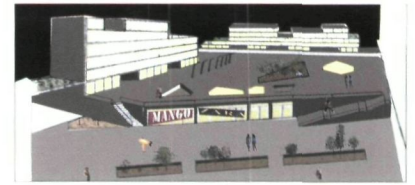
1



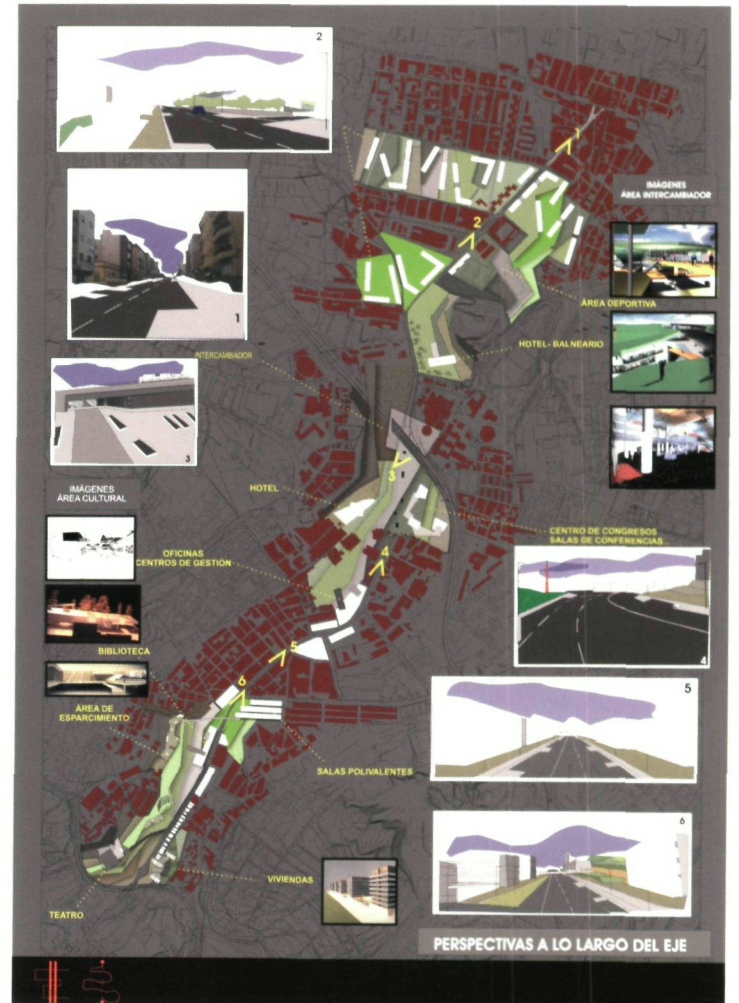
3



4



2



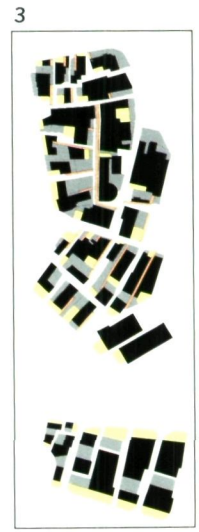
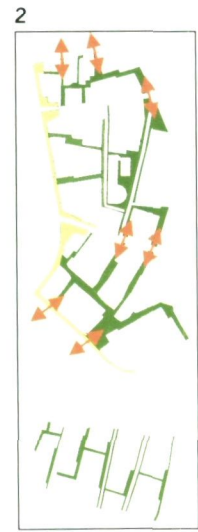
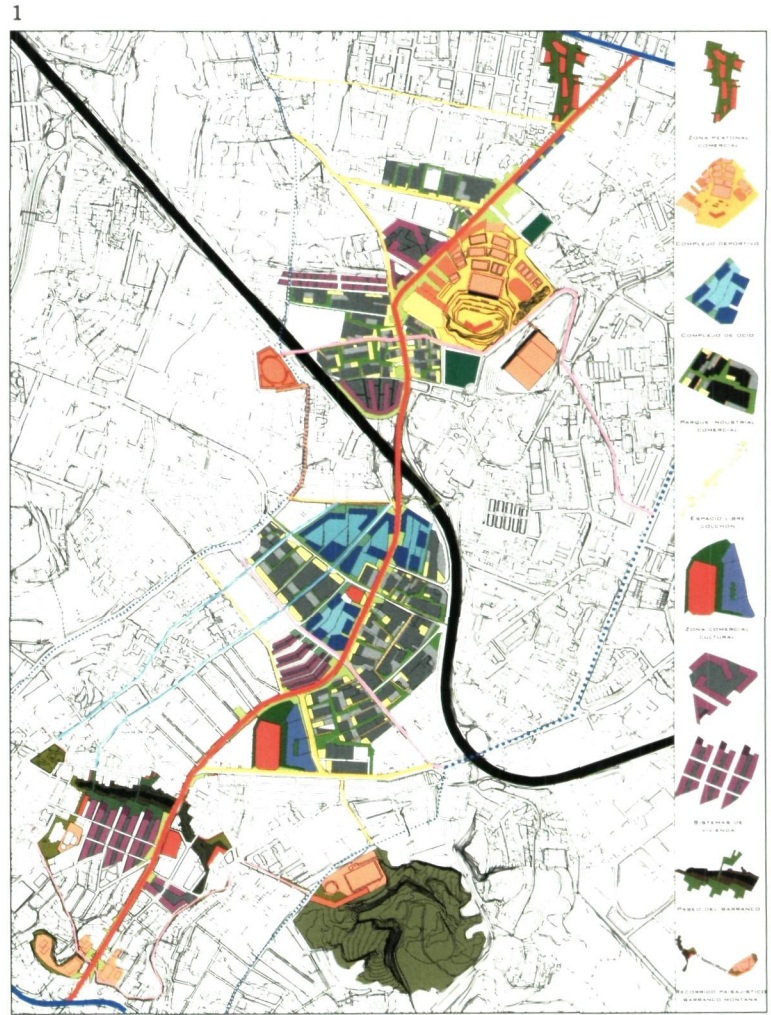
5



1. Propuesta general y secciones
2. Propuesta general
3. Perspectiva sector 1
4. Perspectiva sector 1
5. Perspectiva sector 2

Javier Charro Martínez
 Ignacio López Busón
 Ruymán Lorenzo Martín

9



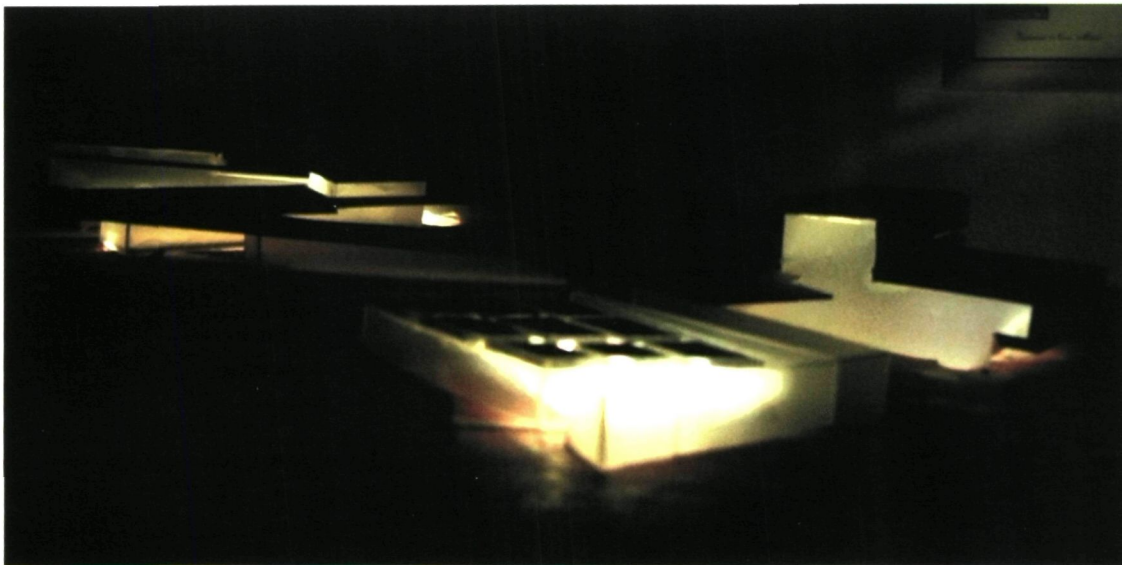
1. Propuesta general
2. Esquema sector 1: sistema públi
3. Esquema sector 1: sistema priva
4. Sector 2

Fermín Delgado Perera
Regina María González Moral
José Luis Novo Gómez

10



3



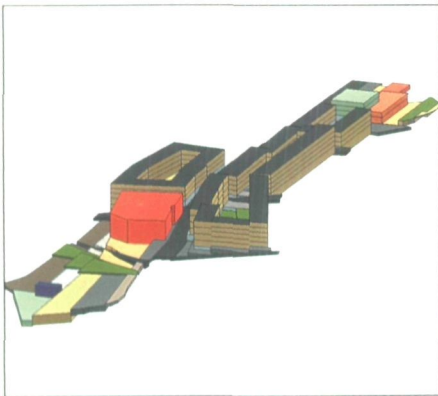
1. Propuesta general
2. Maqueta sector
3. Maqueta sector
4. Maqueta sector

1

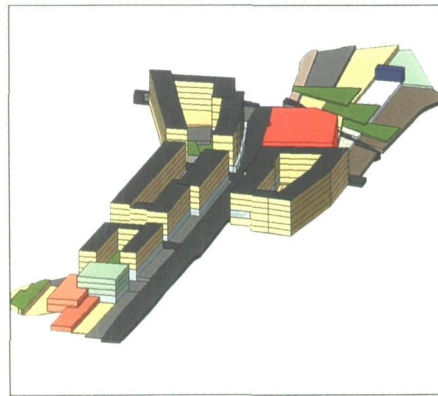


Carlos Javier Almeida Febles
Víctor Negrín Hernández
Fabio Valerón Lemaur

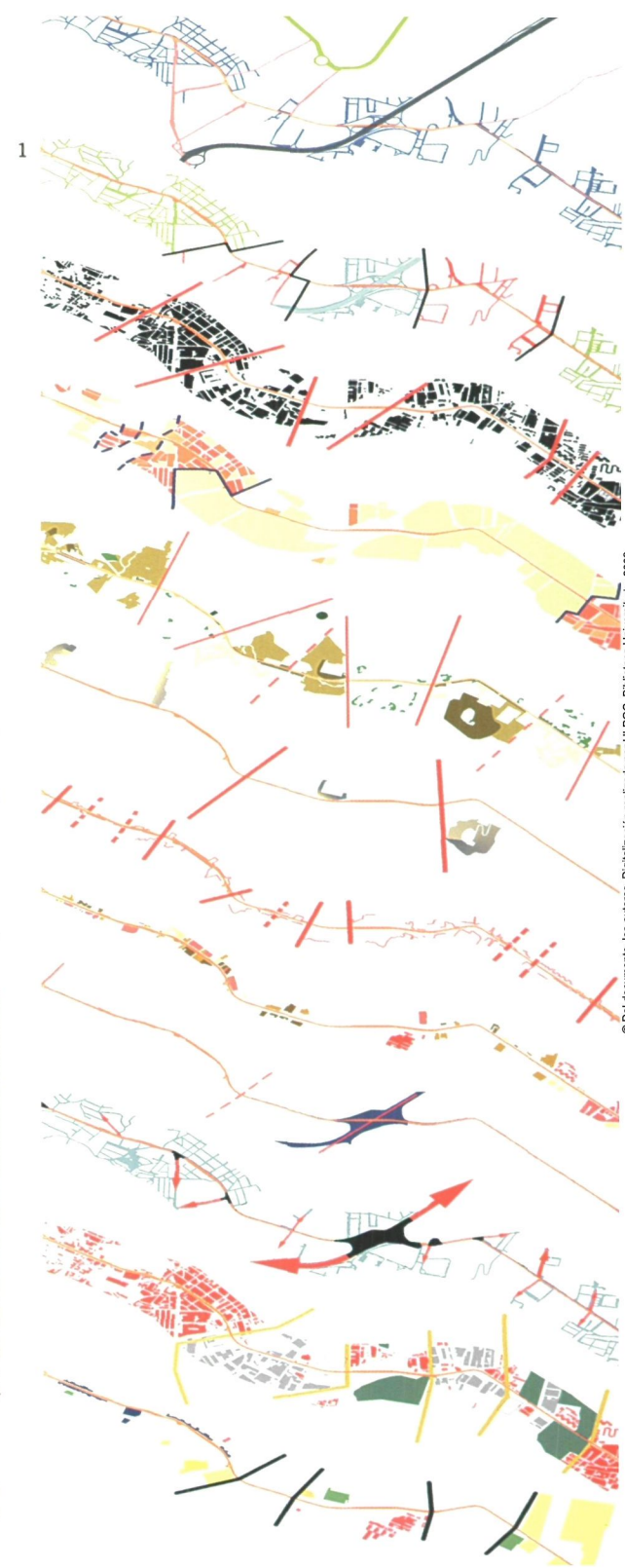
11



3



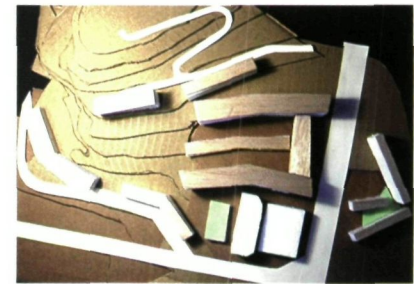
4



1. Análisis
2. Propuesta general
3. Perspectiva sector
4. Perspectiva sector

Rubén Fernández González
Daniel Monzón Mayor
Juan Tena Flórez

12



2

3

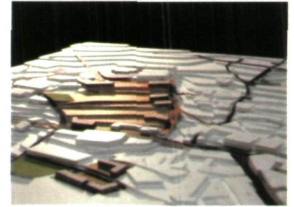
4

1. Propuesta general
2. Maquetas sector
3. Maqueta sector
4. Maqueta sector

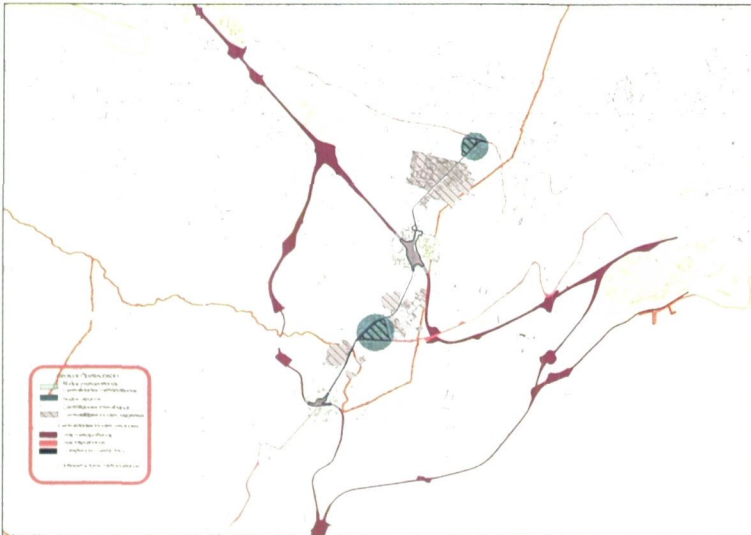
Iván Fariña Díaz
Sara Martín González
Miguel Más Gracia

13

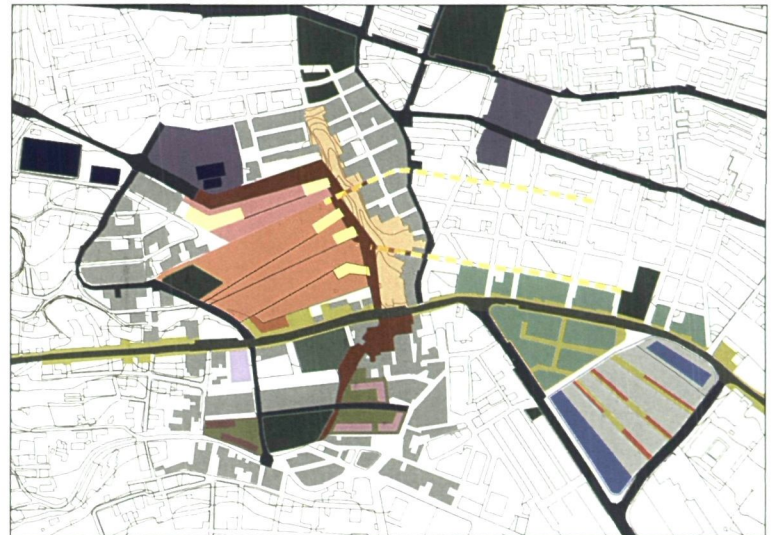
3



1



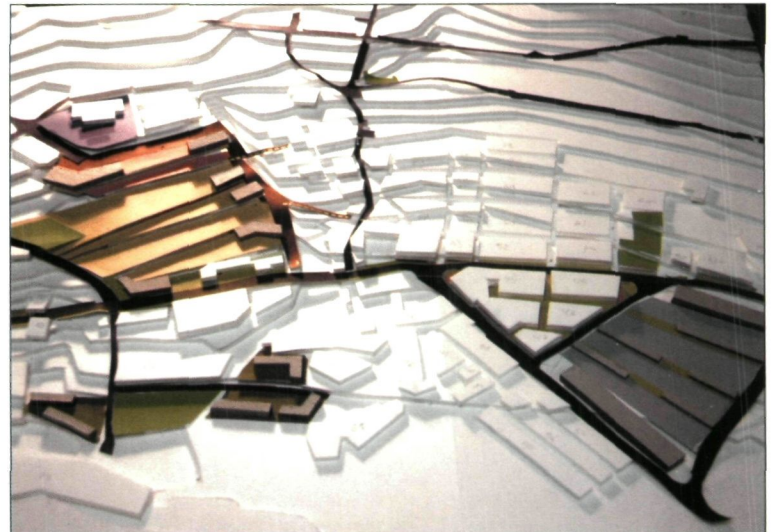
2



1. Encuadre metropolitano
2. Propuesta sector 1
3. Maqueta sector 1
4. Maqueta sector 1
5. Esquema sector 2



5

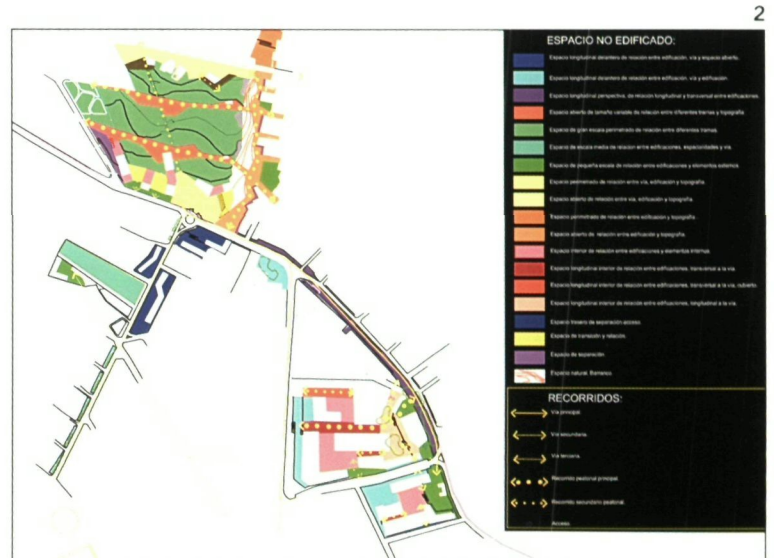
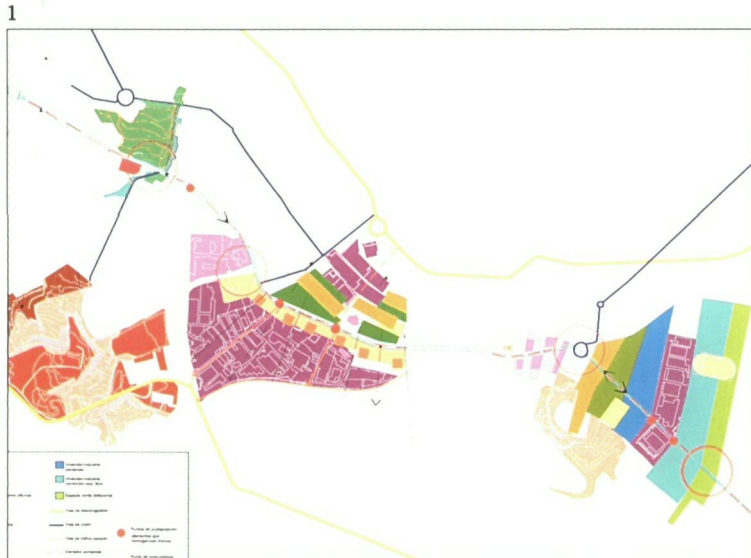


4

Francisco Javier Álamo García
David Domínguez Fleitas
Soledad Monte Soto

14

1. Propuesta general
2. Sector 2
3. Sector 1
4. Perspectiva sector 1



Para la realización de este libro se han escogido papeles ecológicos (TCF), fabricados mediante un proceso de blanqueado 100% libre de cloro o combinados clorados.



10760
M

ULPGC.Biblioteca Universitaria



924659

ARQ 711.58(649) REC rec



RE-CONducIR
LA PERIFERIA

Joaquín Casariego y Elsa Guerra

Forman el estudio Casariego/Guerra, arquitectos, con amplia experiencia en proyectos de arquitectura y urbanismo, entre los que destacan El Plan General de Ordenación Urbana de La Laguna, El Plan Especial Vegueta-Triana y el Proyecto para el Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria, entre otros trabajos de carácter público y privado.

Dilatada experiencia docente con participación activa y continuada en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Escuela de Arquitectura), en la Universidad de Harvard, USA (Harvard School of Design) y la Universidad Metropolitana de Caracas, Venezuela (Maestría de Diseño Urbano). Participación en varios proyectos editoriales como son las publicaciones de urbanismo *Cartas Urbanas* y *Exploraciones*, así como la dirección de la colección *Especiales de Urbanismo*. Colaboran también en otras publicaciones de la especialidad de carácter nacional e internacional.

Pablo Ley Bosch

Arquitecto por la ETSA de Las Palmas. Becas de investigación entre 1992 y 1994 y Master en Planeamiento Urbano por la ULPGC. Profesor de Urbanística en el Departamento de Arte, Ciudad y Territorio. Colabora en el Master de Planeamiento Urbano organizado por la propia Sección de Urbanismo del DACT. Ha realizado diversos trabajos de urbanismo y arquitectura tanto individualmente como en distintos equipos, obteniendo en 1994 una mención especial en el Concurso Internacional European 3 en Lieja (Bélgica). Junto a los arquitectos profesores de la ETSA de Las Palmas, Francisco Mederos y Mirentxu Ureña, ha participado en el proyecto piloto urbano "Guiniguada". Profesor invitado en la Universidad Metropolitana de Caracas (2002).

Juan Ramírez Guedes

Doctor Arquitecto y Profesor Titular de Universidad de Proyectos Arquitectónicos de la ETS de Arquitectura de la ULPGC.

Ha sido Investigador becado y profesor invitado en diferentes ocasiones en el Istituto Universitario di Architettura di Venezia (I.U.A.V.) Ha participado en diversos congresos y seminarios nacionales e internacionales. Ha sido profesor del Programa Internacional Tempus PHARE de la Unión Europea, con sede en Venecia entre 1995 y 1999. En 2003 obtuvo la Beca de Investigación sobre Territorio de la Fundación Cesar Manrique. Es Investigador Principal del Proyecto de Investigación sobre el Espacio Público Contemporáneo, subvencionado el Gobierno de Canarias.

Primer Premio en Concurso Nacional de Arquitectura para el Paraninfo de la ULPGC. Mención en el Premio Oraa de Arquitectura de Canarias. Ha participado en diferentes concursos nacionales e internacionales.

Es autor de los libros *Metropolis y Ciudad Histórica* (Las Palmas de Gran Canaria, 2002) y *Fragments Para una Poética de la ciudad contemporánea* (Granada, 2003).

Ha publicados numerosos artículos en diferentes revistas nacionales e internacionales y libros, siendo el último *Arquitectura del Sol*. Sunland Architecture, en 2003.

Manuel Bote Delgado

Arquitecto y profesor de Urbanismo, tutor de PFC y de diversos masters. Fue becario de Formación de Personal Investigador del MEC. Fue miembro del consejo de redacción de Basa, y en la actualidad lo es de Cartas Urbanas. Autor de diversos artículos y proyectos publicados en la prensa especializada sobre temas de arquitectura y ciudad. Ha participado en diversos congresos, así como en diversos concursos obteniendo el primer premio en el concurso para el Paraninfo de la ULPGC en Tafira, y mención en el concurso internacional de European 3.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
SAN CRISTÓBAL DE
LA LAGUNA



UNIVERSIDAD
DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR
DE ARQUITECTURA DE LAS PALMAS
DEPARTAMENTO DE ARTE, CIUDAD Y TERRITORIO
SECCIÓN DE URBANISMO

