

Exploraciones
EX7

EDICIÓN DIRIGIDA POR
Joaquín Casariego Ramírez Pablo Ley Bosch

Equipamientos urbanos para el XXI

UNA INTERPRETACIÓN DEL CASO DE PUERTO DEL ROSARIO
EN FUERTEVENTURA

El revulsivo urbano generado a partir de equipamientos específicos tales como los centros culturales construidos durante las últimas décadas, es un tema complejo y abordable desde dimensiones distintas. Usualmente se viene asumiendo que la revitalización reciente de ciudades como Bilbao, o el relanzamiento periódico de grandes capitales como París y Londres, dependen de aquellas intervenciones arquitectónicas de primera magnitud realizadas en ellas. Lo que sí parece evidente, es que un número creciente de ciudades está invirtiendo una parte importante de sus recursos en construir dotaciones singulares, tales como los grandes complejos temáticos relativos a la cultura y la ciencia. Uno de los procedimientos más frecuentes para poner en escena estas operaciones, es insertar piezas arquitectónicas en zonas estratégicas, y reforzar su valor icónico a través de firmas reconocidas. Pero además de atender a la enorme disparidad en los resultados obtenidos, conviene cuestionarse cuánto de este fenómeno responde a demandas colectivas de la población, y cuánto obedece a estrategias de mercado o de competencia entre ciudades. Por otra parte y más allá del carácter temporalmente exitoso de cada operación, es preciso pensar también acerca de la capacidad de estos dispositivos para generar espacios públicos aptos para el desarrollo de la vida urbana contemporánea.



Este libro ha sido donado por:

D. Joaquín Casales
(3310512004)

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE G. CANARIA

Nº. Documento

Nº. Copia ..863697.....

.

*Colección seleccionada por la
BIAU 2006
entre las doce mejores publicaciones
universitarias de habla hispana*

>B

**Exploraciones
EX7**

EDICIÓN DIRIGIDA POR
Joaquín Casariego Ramírez Pablo Ley Bosch

V BIENAL IBEROAMERICANA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
<www.biau.es>

Equipamientos urbanos para el XXI

**UNA INTERPRETACIÓN DEL CASO DE PUERTO DEL ROSARIO
EN FUERTEVENTURA**



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



**AYUNTAMIENTO
PUERTO DEL ROSARIO**

ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE PUERTO DEL ROSARIO

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 - Eduardo Mangada Semáin - Manuel J. Martín Hernández

DISEÑO GRÁFICO Y PRODUCCIÓN

©Fernando Guerrero C&D, SL

COORDINACIÓN DE LA EXPOSICIÓN Y RECOPIACIÓN MATERIAL DE PROYECTOS

Elena García Lisón

Manuel Arencibia

Eduardo Martínez

© 2007 TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS
ISBN 84-931120-5-4
DEPÓSITO LEGAL G.C. 308-2007

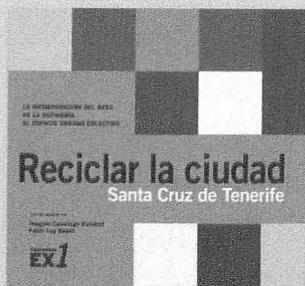






Vista aérea de Puerto del Rosario. Señalada el área de actuación: recinto militar D. Juan de Austria

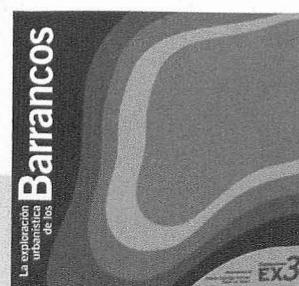
EX1
RECICLAJES



EX2
ESPACIOS TURÍSTICOS



EX3
BARRANCOS



EX4
PERIFERIAS



Exploraciones **EX7**

Con este libro la colección Exploraciones alcanza el número siete, y el proyecto colectivo trazado desde la asignatura Urbanística III roza su madurez. Durante siete años consecutivos se ha pretendido divulgar la labor académica realizada en la Universidad, intentando establecer algunos puentes entre ese trabajo y la realidad urbana hacia la que se dirige. Con las limitaciones de recursos y de tiempo propias de una edición periódica sin finalidad económica alguna, se ha tratado de presentar un cuaderno docente que recoja tanto las cuestiones propias del trabajo de cada curso, como otras reflexiones de interés desarrolladas en paralelo. En este caso la discusión ha girado sobre la introducción de equipamientos, en cuanto operaciones de transformación física y funcional; las cuales pueden situarse a caballo entre las necesidades colectivas, y las posibilidades de construcción del espacio público o de su imagen urbana. Así, en este ejemplar se solapan las reflexiones de profesores y profesionales, con aquellos ejercicios seleccionados por cada tutor entre los realizados por sus alumnos del Cuarto Curso durante 2005-2006.

EX5 SUBCENTROS



EX6 ÁREAS COMERCIALES



EXPOSICIONES

13 **Presentación**

MARCIAL MORALES MARTÍN, Alcalde de Puerto del Rosario

15 **Agradecimientos**

19 **La discusión sobre los equipamientos públicos: el caso de Puerto del Rosario**

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ PABLO LEY BOSCH

25 **Los complejos culturales como agitadores urbanos. La estela del "Lincoln Center" y del "Sydney Opera House"**

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ

39 **La ciudad dotada**

PABLO LEY BOSCH

PROPUESTAS

49 **Los equipamientos culturales y la construcción del territorio**

EDUARDO MANGADA SEMÁIN

57 **La ciudad del espectáculo** (recordando La sociedad del espectáculo, cuarenta años después)

MANUEL J. MARTÍN HERNÁNDEZ

62 **Grupo 1** Caram, Berrocal y Rubio

68 **Grupo 2** Mo Chu, Hernández y Khallada

74 **Grupo 3** Carbona, Quintana y Tejera

80 **Grupo 4** Arencibia, García-Lisón y Martínez

86 **Grupo 5** García, Hernández y Ramos

92 **Grupo 6** Ojeda, Plasencia y Rodríguez

98 **Grupo 7** Fernández, Rodríguez y Sálamo

100 **Grupo 8** Gómez, Litwiniuk y Szymanska

102 **Grupo 9** Ascanio, Rodríguez y Quevedo

104 **Grupo 10** Martín, Pérez y Vilela

106 **Grupo 11** Alonso y Álvarez

107 **Grupo 12** Borges, Díaz y Dorta

Presentación

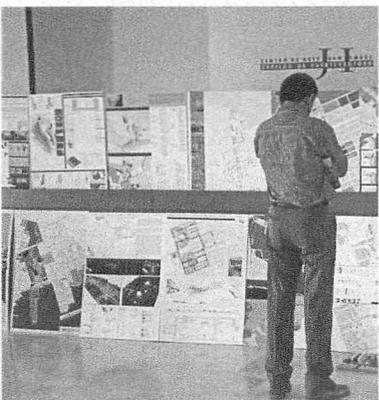
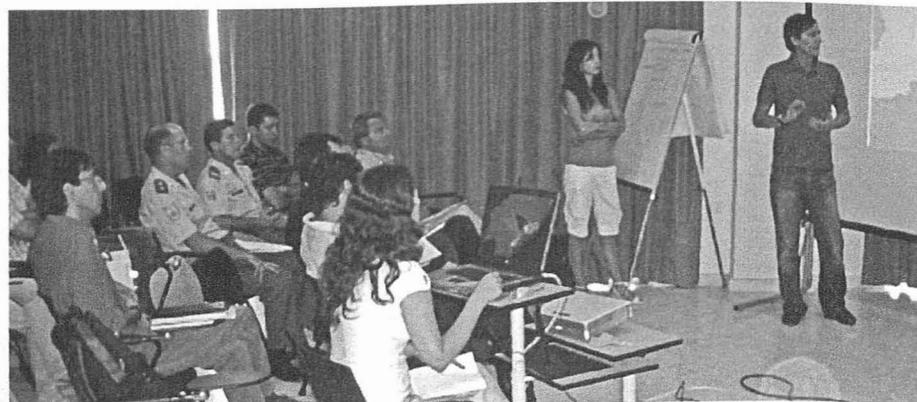
Una ciudad se transforma en base a criterios muchas veces difíciles de interpretar, y a fenómenos evolutivos simples, asociados a escenarios socioeconómicos favorables o negativos que cambian la fisonomía e identidad del entorno urbano, degradando zonas en su caso o actualizando enclaves en otros, le suceden algunos episodios que exigen un reconocimiento más profundo.

Puerto del Rosario ha duplicado su población en una sola década, situándonos hoy en uno de los territorios de nuestro contexto administrativo y político que más crece. Las oportunidades de empleo generadas en la isla acorde con un fenómeno constructivo incesante y a una inversión turística y de infraestructuras sin precedentes, ha despertado el interés para un ingente grupo humano que se nutre de todas las latitudes, condiciones y expectativas.

Desde la perspectiva institucional, las respuestas han de ser firmes, ambiciosas pero también racionales, de ahí que, junto a los grandes proyectos que aumentarán los activos de nuestra capital, hemos de rediseñar una ciudad que sepa aprovechar sus recursos, adecuando viejos equipamientos a las nuevas demandas, consolidando el encuentro amable del vecino con su ciudad, participando de objetivos comunes siempre en claves de calidad de vida.

Un nuevo Puerto del Rosario en el que hay siempre espacio para la reflexión, el debate y las ideas. Por ello felicito a la cátedra de Urbanismo de la ULPGC, a sus promotores, a la iniciativa "Readecuación de los Antiguos Cuarteles de Puerto del Rosario" en su doble vertiente creativa y expositiva. Enhorabuena por esta publicación que nos acercará a ese PUERTO DEL ROSARIO, NUEVO Y POSIBLE.

MARCIAL MORALES MARTÍN
Alcalde de Puerto del Rosario



Cuando, como en este caso, se produce un reconocimiento público al trabajo realizado por el reducido grupo de personas que cada año elabora un número de Exploraciones (y en este caso ha sido un reconocimiento internacional), el agradecimiento principal va sobre todo dirigido a quien lo ha declarado. El hecho de que la BIAU 2006 (celebrada el pasado año en Montevideo, y codirigida por Inés Sánchez de Madariaga), haya seleccionado nuestra colección como finalista para el Premio de Publicaciones, nos llena de satisfacción; pero sobre todo anima a continuar con este tipo de empeños. La colección pretende principalmente divulgar el trabajo académico, mostrando los resultados alcanzados y asumiendo sus consecuencias. Se trata de un trabajo experimental, condicionado por las circunstancias en las que se lleva a cabo, y siempre abierto a la crítica (la cual constituye uno de los hechos más productivos de la vida universitaria).

Quede constancia, que este tipo de estímulos puntuales sólo son posibles porque cada año un ayuntamiento y su alcalde, deciden promover uno de los números de la colección. Por tanto, démosle a Marcial Morales, alcalde de Puerto del Rosario, y a su equipo de gobierno, el mérito de haberlo hecho este año; y al presidente de la Demarcación de Fuerteventura del COAC, José Gozalo y al vocal de cultura, Jorge Arribas, su colaboración en el montaje de la exposición en el Centro de Arte "Juan Ismael" de Puerto del Rosario (hecho que precedió a la presentación pública de los trabajos). En la misma dirección agradecemos enormemente las valiosas reflexiones hechas en estas páginas, tanto por parte del arquitecto y urbanista Eduardo Mangada, como del profesor Manuel Martín Hernández.

También queremos destacar la labor y participación de los estudiantes a lo largo de todo el proceso. Y ese proceso no hubiera sido posible sin la constancia, el entusiasmo y la capacidad de trabajo desplegada para preparar la exposición realizada en Puerto del Rosario bajo la coordinación de Manuel Arencibia y Elena García Lisón junto a Eduardo Martínez; incluyendo un agradecimiento especial a este último, quien además puso en orden el material para la confección del presente número.

Finalmente queremos que aquella valoración que al principio señalábamos, no se entienda sin la contribución esencial y determinante de quienes han materializado la estructura documental de la colección y el diseño de cada número. A Fernando Guerrero y a su equipo de colaboradores, le corresponde buena parte de aquel reconocimiento internacional; y vaya nuestra enhorabuena en la parte que les toca.

Invitados a la presentación y debate llevada a cabo en la "Sala Ismael" de Puerto del Rosario (30 de junio de 2006) sobre las propuestas para el Nuevo Equipamiento en la Zona de los Antiguos Cuarteles, realizadas por los alumnos de la asignatura:

- D. Marcial Morales Martín. Alcalde de Puerto del Rosario
- D. Juan Nicolás Cabrera Saavedra. Concejal de Obras de Puerto del Rosario
- D. Francisco Santana del Castillo. Teniente Coronel. Acuartelamiento de Puerto del Rosario
- D. Eugenio Ceballos Carrera. Sargento Primero. Acuartelamiento de Puerto del Rosario
- D. José Gozalo Corpa. Presidente de la Demarcación de Fuerteventura del COAC
- D. Jorge Arribas. Vocal de Cultura de la Demarcación de Fuerteventura del COAC

Exposiciones



La discusión sobre los equipamientos públicos: el caso de Puerto del Rosario

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ PABLO LEY BOSCH

Surgida a partir de un antiguo centro agrícola y pesquero, Puerto del Rosario es una ciudad cuya estructura urbana comienza a desarrollarse sobre todo a partir del periodo en el que se constituye como capital insular de Fuerteventura. De ese modo, las funciones propias de su capitalidad, el desarrollo portuario y la condición marcadamente turística de la isla han promovido un crecimiento relativamente sobreenvenido, especialmente en los últimos veinte años.

Así y en un proceso de ocupación de la plataforma litoral, han ido insinuándose una serie de “ensanches” desde aquel centro, orientados en diversas direcciones. El área ocupada por la adición de esos “retales” viene ligada a un sistema viario relativamente radial, y está contorneada por la vía de circunvalación que rodea la ciudad; de manera que las radiales interconectan el centro portuario con otros ámbitos territoriales externos a Puerto del Rosario. La legibilidad de su estructura se hace patente más por la presencia del sistema viario principal y de algunos puntos de referencia como el propio puerto, que por la claridad o el grado de consolidación del tejido residencial.

El Plan General actualmente en desarrollo, trata de reconfigurar esos límites encajando la trama urbana en ellos; a la vez que apuesta por una estrategia de organización morfológica y funcional más o menos ambiciosa. Sin embargo, hay vacíos internos de gran dimensión o sin una demanda funcional específica, que constituyen incógnitas del sistema todavía sin precisar.

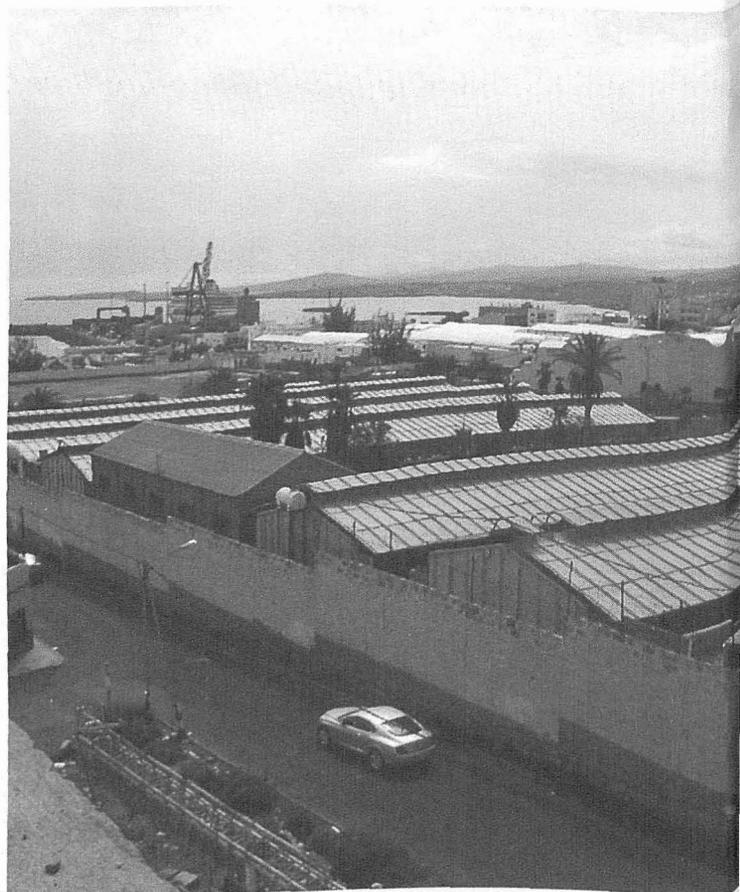
El recinto militar Don Juan de Austria puede incluirse dentro de esos grandes vacíos, ya que actualmente constituye un espacio en una posición central; y no solo infrutilizado, sino incluso parcialmente abandonado. Aunque su función defensiva exigió originariamente una situación próxima al borde marítimo con disponibilidad de una gran superficie de suelo, hoy se presenta como un recurso público funcionalmente degradado, con una gran potencialidad urbana. En este sentido, si por los condicionantes propios de su uso, hasta ahora ha permanecido como un ámbito rígidamente perimetrado y segregado del resto de Puerto del Rosario,

Vista del litoral y el muelle de Puerto del Rosario

hoy constituye un área de oportunidad destinada a ser reinsertada en el contexto urbano. Y en una ciudad sometida a un proceso de crecimiento imparable, y a una fortísima transformación social, este sector es una ocasión para afrontar cuestiones como la carencia en determinado tipo de dotaciones urbanas.

La opción que se propuso como ejercicio académico, es la de ocupar este recinto con diversidad de funciones compatibles entre sí, mayoritariamente de carácter público (a excepción de aquel espacio de carácter básicamente residencial que haya de privatizarse para poder afrontar los costos de adquisición del suelo por parte de la administración local). Concretamente, las actividades dotacionales a desarrollar en el espacio público resultante, estarían principalmente en el contexto de lo que se entiende por funciones culturales y formativas (con posibilidad de introducir equipamientos que podrían ir desde un auditorio o teatro hasta museos, biblioteca pública, salas de exposiciones, etc.); pero siempre considerando la inclusión de aquellas actividades ligadas a comercial, ocio, y demás usos complementarios que evitasen la aparición de un enclave monofuncional. Había que tener en cuenta el espacio necesario para la movilidad interna y los servicios generales, destinando además una parte significativa de la totalidad del suelo público a la construcción de un parque urbano o cualquier otra forma de espacio libre colectivo adecuado a cada propuesta (se ha considerado que al menos fuese un 50%).

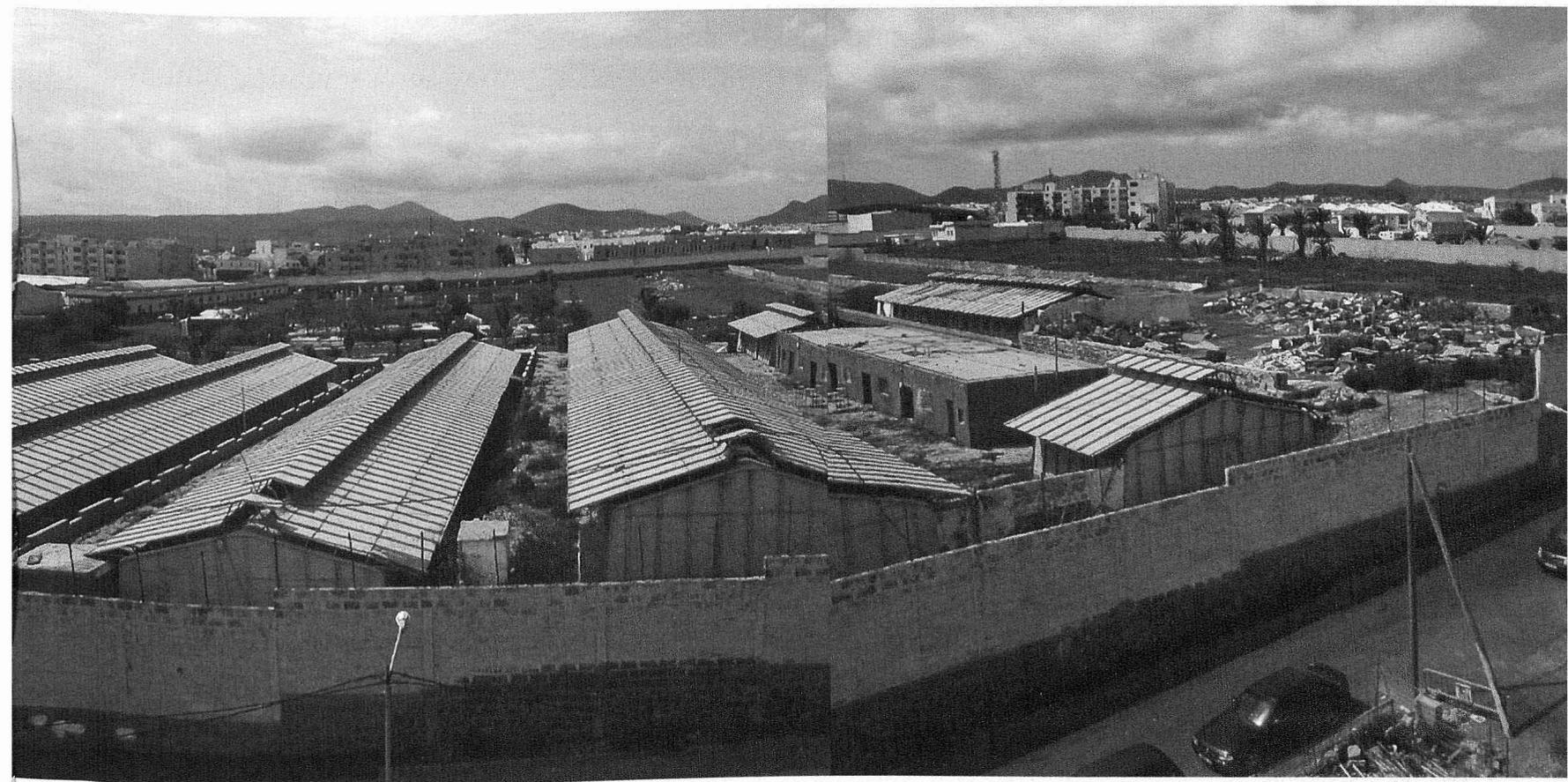
El objeto del trabajo no ha sido solo proyectar un sector de cierta dimensión, sino sobre todo mejorar las condiciones urbanas de la ciudad a partir de la intervención sobre esa parte. Por tanto, un ensayo de este tipo exige diseñar los elementos constituyentes de la propuesta, a la vez que reflexionar sobre otros aspectos tales como los siguientes: la repercusión de la operación sobre la ciudad y su estructura, atendiendo particularmente a bordes urbanos y áreas contiguas como el centro existente, la zona institucional prevista por el plan municipal, o el frente litoral; la integración funcional de los equipamientos y demás usos planteados, a las distintas escalas que pueden interactuar; los problemas del sistema de movilidad general y sectorial considerando cuestiones como la jerarquía y continuidad del viario, la organización del transporte público y privado, o los aparcamientos; la ordenación morfológica y la relación espacial entre la ciudad y los elementos esenciales de la propuesta; las cuestiones derivadas de la interpretación paisajística y la transformación a introducir, con la posibilidad de intervenir físicamente no solo en el propio recin-



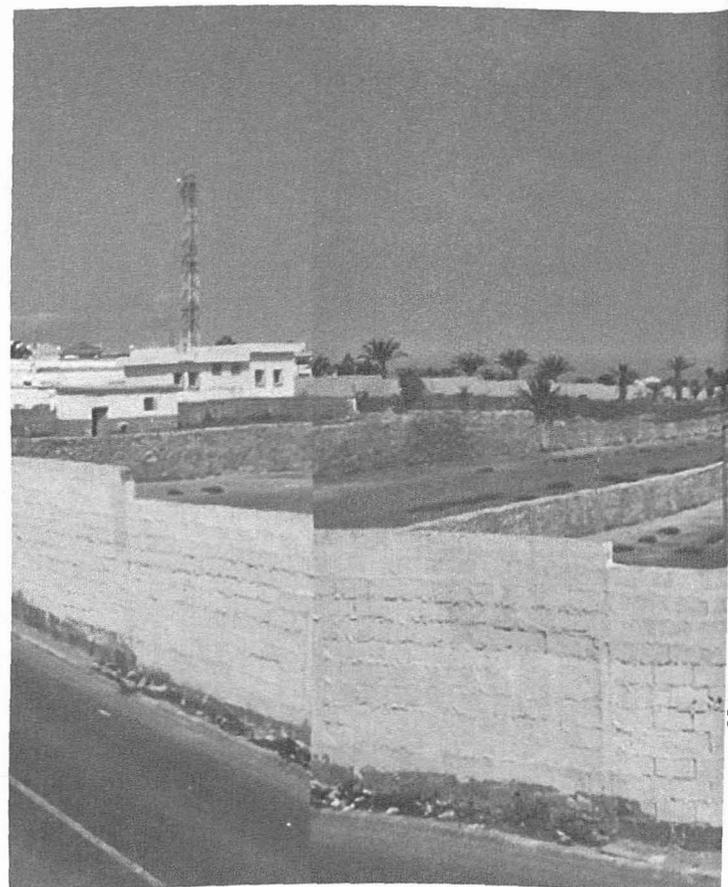
Panorámica del área de actuación



Vista aérea del área de actuación



to sino también ocupando selectivamente áreas de su entorno, etc. Por otra parte, en el contexto contemporáneo este tipo de operaciones no puede sustraerse completamente a la discusión sobre los problemas de marketing urbano a los que se ve sometida la ciudad cuando entra "en escena". En muchos casos y con resultados muy distintos, los equipamientos especiales o los elementos dotacionales de cierta envergadura están siendo utilizados como mecanismos para aportar valor simbólico y establecer un cierto grado de referencialidad. Y esto sirve no solo a la propia ciudad, sino que incluso acaba siendo puesto en función de ese contexto extraterritorial ligado a su capacidad de proyección mediática. La diversidad de roles urbanos que podría llegar a adquirir Puerto del Rosario como capital insular, pasa desde la posibilidad de dar servicios como principal centro dotacional de la isla, hasta llegar a medio plazo a adquirir carácter de referente turístico complementario al turismo de sol y playa dominante en Fuerteventura. En este sentido, una intervención estratégica como la reincorporación a la ciudad del recinto militar Don Juan de Austria, aparece ligada a los problemas de reconstrucción de su imagen urbana o de su posible capacidad de proyección exterior. Este tipo de cuestiones, de por sí bastante delicadas, abre muchos interrogantes. Y en el caso de ciudades de mediana o pequeña dimensión como Puerto del Rosario, que en estos momentos empieza a vislumbrar la posibilidad de dar un salto de escala en su forma de configurarse o de adquirir mayor presencia, permitiría introducir algunas reflexiones específicas a través del proyecto.



Panorámica del área de actuación

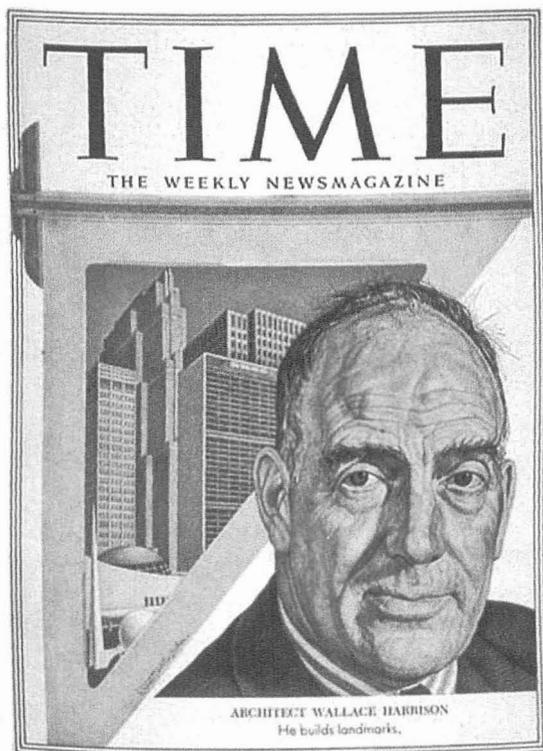




Panorámica de los volúmenes más significativos del complejo

Los complejos culturales como agitadores urbanos. La estela del “Lincoln Center” y del “Sydney Opera House”

JOAQUÍN CASARIEGO RAMÍREZ



Wallace K. Morrison,
el arquitecto neoyorquino más representativo del siglo XX

Cuando durante los años cincuenta de la pasada centuria, eminentes impulsores de Nueva York, empeñados en ponerla a la cabeza de las metrópolis del mundo, coincidieron en que uno de los dispositivos básicos que la ciudad debería promover era un centro cultural para las artes no visuales (teatro, música, danza,...), el “Lincoln Center for the Performing Arts” era ya un hecho. Aún antes de ser concebido por aquel gran maestro de la arquitectura moderna que fue Wallace K. Harrison, el gran complejo tenía muy pocas posibilidades de frustrarse¹.

Sus impulsores básicos eran John Rockefeller III (promotor), Wallace K. Harrison (arquitecto) y Robert Moses (gestor), tres de los más eminentes neoyorquinos de aquel periodo glorioso, que ya habían tenido experiencias similares con la construcción del “Rockefeller Center” (1930-1939) y del complejo de las Naciones Unidas (1947-1952).

La Ley del Título Primero (“Title I Program”)² había sido concebida precisamente para subsidiar aquellos proyectos dirigidos a eliminar los “slums” y la “Lincoln Square” era una de las zonas de la ciudad con mayor índice de degradación física y social, en la forma que tal degradación era concebida por Robert Moses y los partidarios del “urban renewal”: es decir, manzanas decimonónicas de cuatro o cinco alturas con población mayoritariamente inmigrante que según aquella Norma permitía hacer “tabla rasa” con ellas y sustituirla por una estructura espacial nueva, que en este caso iba a terminar siendo el “Lincoln Center”.

Una operación de gran complejidad que incluía el vaciado de unas doce hectáreas de ciudad construida, la expropiación de 188 edificios de viviendas y la recolocación de más de 1.600 familias en otros lugares. Operación que activó definitivamente aquellos movimientos urbanos de los años sesenta de reivindicación de la ciudad existente, protagonizados, entre otros, por Jane Jacobs y Marshall Bergman y que permitió mantener el tejido y el paisaje urbano de algunos barrios antiguos como el “Village” y otras zonas de Nueva York.

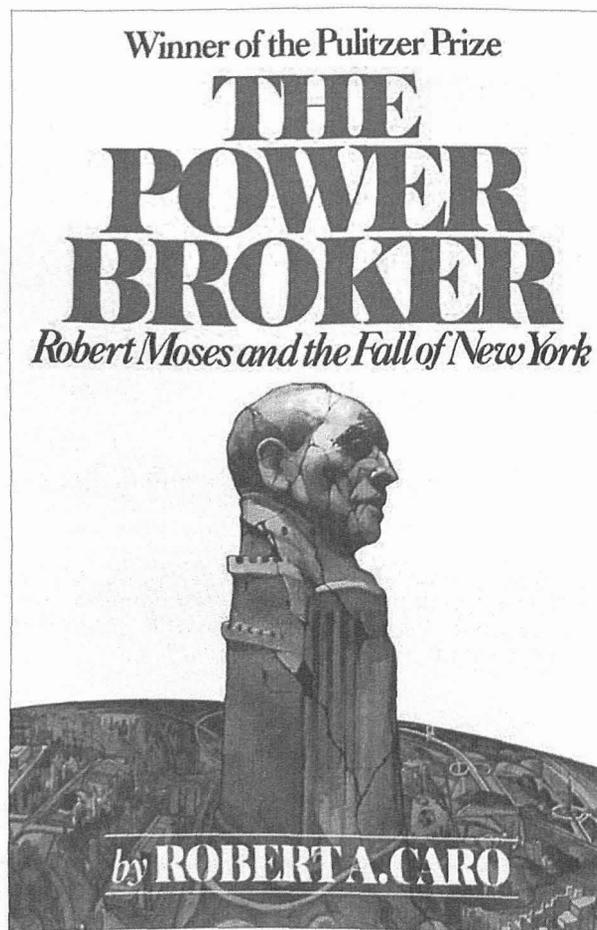
Pero estábamos en el periodo de Moses, un gestor urbanístico de gran predicamento, que había heredado toda la influencia anti-historicista del Movimiento Moderno y bebido en los postulados de la “Carta de Atenas” y la ambición de modernidad y de cambio que este manifiesto rezumaba. Moses, que ya tenía sobre sus espaldas un sinnúmero de operaciones viarias de gran dureza, llevadas a cabo con la finalidad de re-conectar la

ciudad y ampliar su ámbito de influencia, así como de re-sanear su tejido interno mediante la construcción de otros tantos polígonos de viviendas de gran densidad, no iba a dudar sobre la "legitimidad" urbanística de esta actuación, que veía como el "canto del cisne" de su carrera como el "master builder" más poderoso habido en la ciudad en todos los tiempos³.

En la lógica del urbanismo americano de la época, que era de "modernización" progresiva del tejido de sus ciudades a través de la "renovación integral" de sus centros y que Nueva York (léase Manhattan) quería liderar, es donde hay que situar este tipo de operaciones y es donde hay que entender que la "West Side" fuera la siguiente conquista, una vez superadas las operaciones de resaneamiento de la zona central ("Midtown") con el "Rockefeller Center" como buque insignia, y del litoral oriental ("East Side") con el complejo de la ONU. Operaciones cuyas estrategias eran avaladas (política y económicamente) no sólo por el Estado Federal, sino también por grandes sectores de la sociedad neoyorquina, que no dudaban en utilizar para su éxito todas las medidas promocionales que estaban a su alcance⁴.

Como Robert Moses señalara en su libro de memorias⁵, el Lincoln Center fue concebido durante los años cincuenta y construido durante los años sesenta. De hecho, el primer edificio del complejo (la "Philharmonic Hall") comenzó a construirse a mediados de 1959 y el último de ellos (la "Julliard School") se inauguró en el año 1969. Un espacio rectangular situado en el entorno de Columbus Square, sobre una de las esquinas de Central Park próximas al Midtown, serviría como escenario para el desarrollo de este nuevo dispositivo compuesto básicamente por ocho grandes piezas y que en el futuro iba a convertirse en un referente de primera magnitud en el contexto mundial de las manifestaciones musicales.

Después de numerosos intentos llevados a cabo por Harrison, que es quien de hecho trabajaba en la ordenación general, la parcela quedó organizada mediante una sucesión de llenos y vacíos que se hacían más patentes en el lado de Columbus, localizando allí la plaza principal y los tres edificios más representativos: la "Metropolitan Opera House", proyectada por el mismo Harrison, la "Philharmonic Hall", proyectada por Max Abramovitz (socio de Harrison), y el "New York State Theater", proyectado por Philip Johnson, que finalmente también diseñaría la plaza. Con el edificio para el Museo y la Biblioteca, proyectados por S.O.M., el "Damrosch Park", proyectado por Eggers & Higgins, y la "Julliard School", proyectada por Pietro Belluschi, se completaba la gran



Portada del libro de Robert Caro sobre Robert Moses



Área expropiada para el desarrollo del Lincoln

operación cultural, a la que posteriormente se sumará la Fordham University, una institución académica que estaba interesada por aquella zona desde que el "Lincoln" era solo una hipótesis.

Lo que no impidió una más que notable coherencia formal del conjunto, con una disposición de los edificios a lo largo de la parcela de gran regularidad y equilibrio compositivo, a lo que sin duda contribuyó la similitud de sus programas funcionales, pero seguramente también la voluntad de evitar el exceso de protagonismo de cualquiera de ellos (de los edificios y de los autores de los proyectos) sobre los demás. Produciéndose así, la oferta en superficie de un espacio público de libre acceso, para ser recorrido y disfrutado peatonalmente sin la necesidad de establecer necesariamente un orden prevalente.

Ello no excluye que la fachada del "Metropolitan", por su situación central y su tamaño, algo más elevada que las demás, así como por el remate de su columnata frontal (resuelto mediante una sucesión de arcos semicirculares), se haya convertido en la postal más divulgada y explotada del "Lincoln".

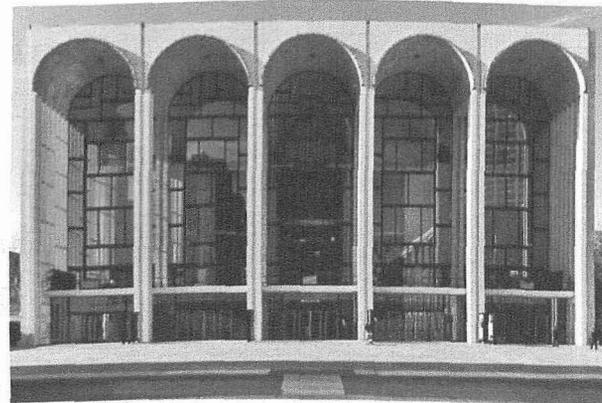
Otro recurso espacial de interés era la vía transversal de acceso a los servicios y a los aparcamientos del complejo, resuelta bajo rasante, aprovechando la diferencia de cota entre uno y otro lado de la parcela. Un recurso, entonces poco frecuente, que permitía diferenciar el acceso y uso públicos a los teatros y a otras instalaciones (que se situaban en el plano de la calle) del tránsito en el entorno de las funciones suplementarias y los servicios (que se situaban en un plano inferior). Vía de acceso que aún atravesando bajo rasante la totalidad de la parcela para poder servir a las diferentes funciones, no perdía por ello su papel de vía urbana y su conexión al resto de la trama de la ciudad.

De esta forma el modelo "campus" que el "Lincoln" proponía como infraestructura innovadora para la producción y la divulgación musical, se convirtió en un referente, no sólo por las características funcionales y espaciales del artefacto, sino por la capacidad "dinamizadora" que el propio equipamiento generaba en una sociedad muy vinculada a la "cultura teatral", pero hasta entonces concentrada en los "musicales" de producción propia que se exponían en Broadway. El "Lincoln", que pronto llegó a hacerse con uno de los programas de arte escénico más completos y respetados del mundo, se planteaba como una alternativa a aquella tradición más folklórica y localista que siempre había representado Broadway.

Modelo que suponía un cambio sustancial en la valoración social del arte y la música culta. Los años sesenta significaron el inicio de un periodo de grandes operaciones ur-



Cartel del Lincoln Center en los años sesenta



Fachada de la Metropolitan Opera House

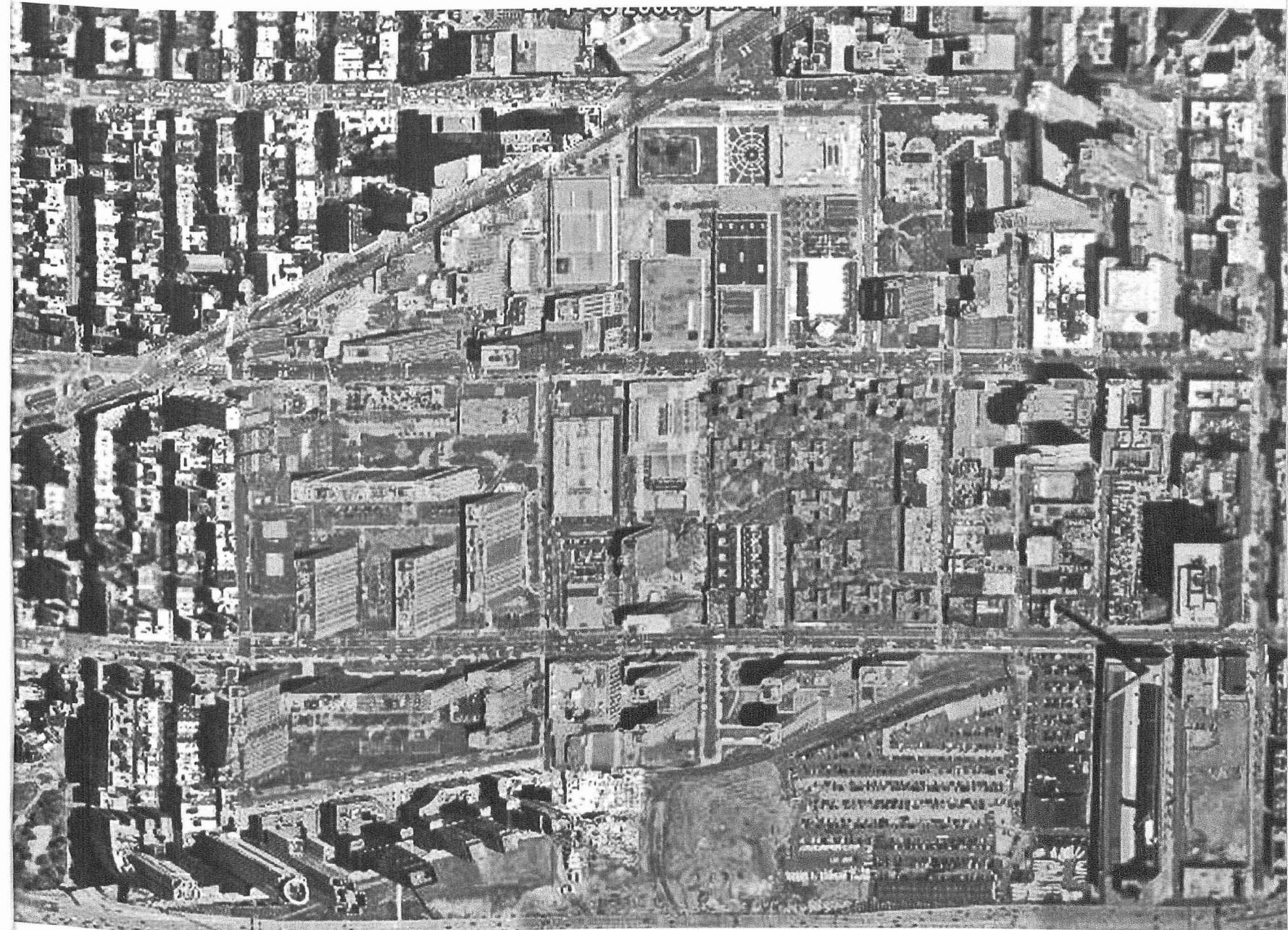
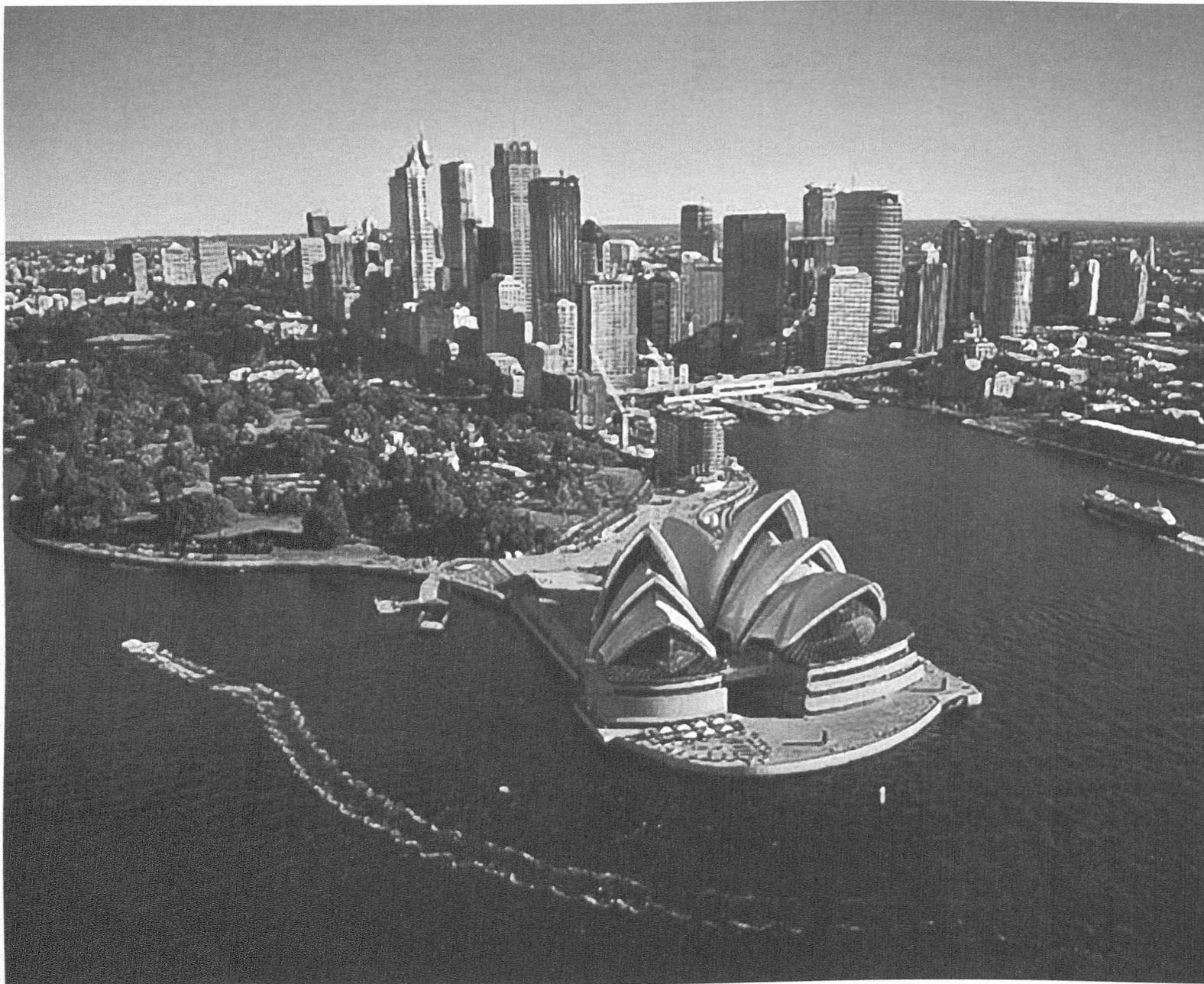


Imagen aérea del Lincoln en la actualidad



Panorámica de Sydney desde el aire

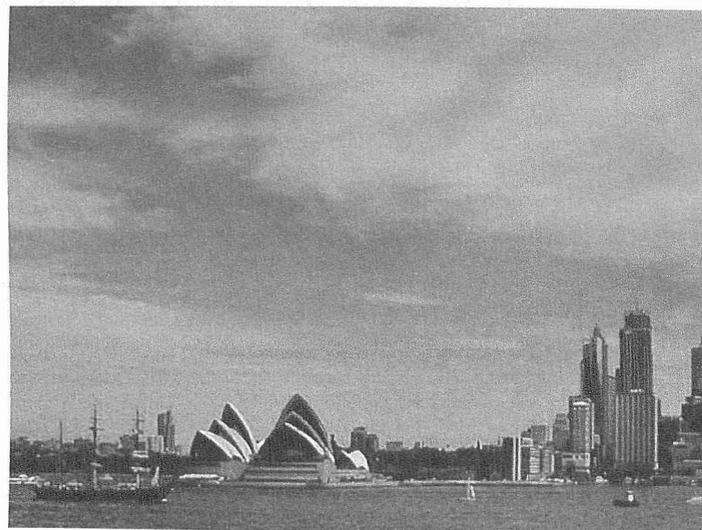
banas en las cuales el atractivo ya no era solamente el centro financiero-administrativo o el área cívico-comercial (más vinculados al componente económico), sino el gancho que podía significar para las ciudades más dinámicas, la producción y divulgación del arte y la cultura universales. En América, la promoción de un complejo museístico de gran escala en el centro de Washington ("Washington Smithsonian Museum") había sido el más importante precedente, pero otras operaciones de fuerte impacto urbano y social hacían aparición en otras muchas ciudades del mundo.

Un proceso casi paralelo al del "Lincoln Center" fue el que sufrió el "Sydney Opera House", llevado a cabo básicamente durante los mismos años, pero inaugurado en 1973 por miles de avatares de variado carácter, que por otro lado demuestran la resistencia de aquellos macro-proyectos de índole cultural durante ese periodo histórico. Aunque, para ser precisos, el conjunto de la "Ópera de Sydney" tuvo un germen, desarrollo y desenlace muy diferente al anterior⁶.

Producto de un concurso internacional de proyectos cuyo primer premio fue asignado en 1957 a Jørn Utzon, un joven arquitecto danés no demasiado conocido⁷, el complejo era extraordinariamente atractivo. La propuesta, sobre todo, había sabido responder a las demandas de un solar situado en un saliente que avanzaba sobre la línea de fachada marítima de entrada a la ciudad. El componente icónico y paisajístico del conjunto, que, dada su posición, se presentaba como el requerimiento urbano (y por tanto sociopolítico) esencial, sólo lo había entendido Utzon. Otros proyectos premiados, habían recogido con eficiencia las demandas funcionales del complejo, pero habían olvidado este parámetro esencial. No habían sopesado suficientemente el valor emblemático y autoreferencial que aquella pieza iba a significar para Sydney.

El solar del Sydney era mucho menor que el del Lincoln, ya que la totalidad del apéndice geográfico sobre el que la propuesta tenía que desarrollarse no pasaba de las dos hectáreas. Su programa, lógicamente, era bastante menor. Aquí no se proponían funciones complementarias, ni para la exhibición ni para la enseñanza, ni para la investigación; se trataba de organizar únicamente tres grandes espacios escénicos para audición y para la representación: un auditorio para música sinfónica, otro para la ópera y otro para las representaciones teatrales; aunque el programa finalmente se complementó con dos pequeños auditorios más, cinco salas de audición y dos salas de conferencias, además de cuatro restaurantes, seis bares y un sinnúmero de locales comerciales.

Pero se trataba de un espacio único. A pesar del programa y de la imagen de fragmen-

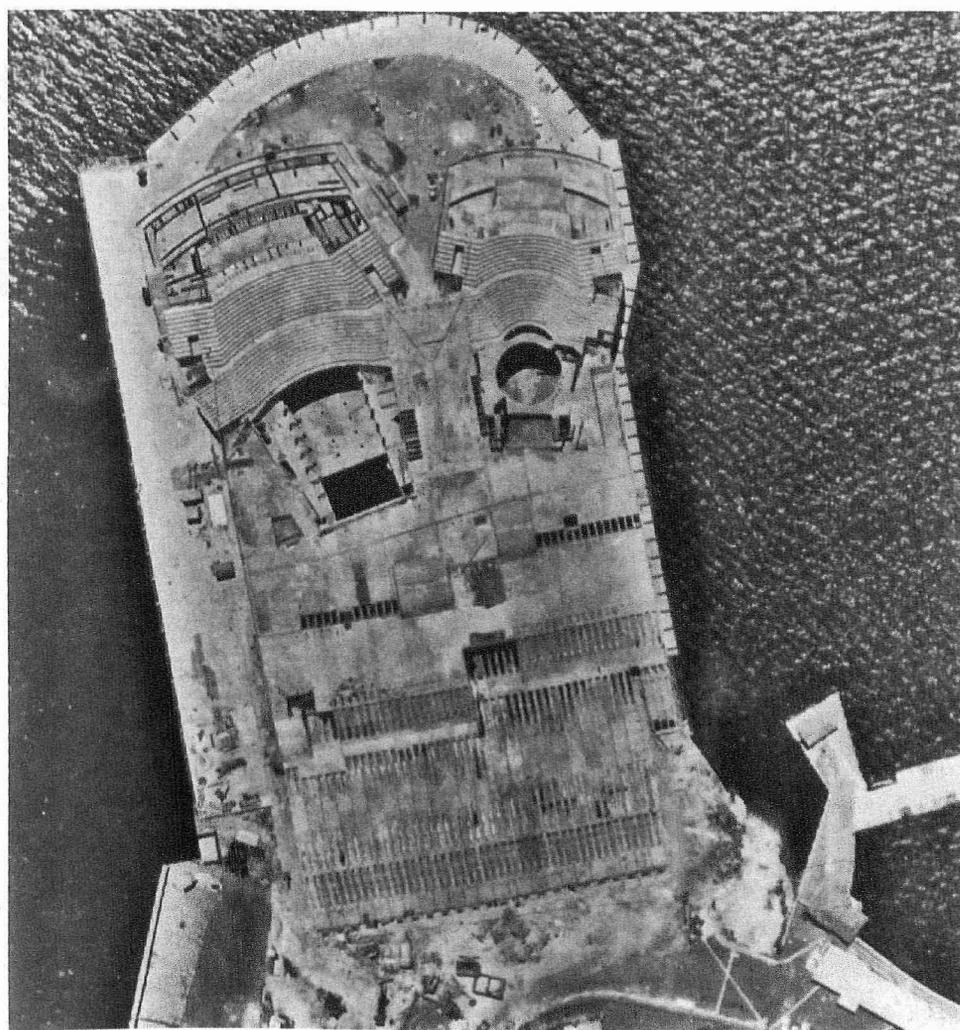


Panorámica de Sydney desde el mar





Situación del solar de la SOH antes de la intervención



Estado de la edificación de la SOH a principios de los sesenta

tación y movimiento que el juego de las cubiertas pretende transmitir, el edificio de la "Opera House", es un espacio compacto y unitario, que va independizándose de abajo a arriba por la necesidad funcional de separar las dos salas principales y, finalmente, por la espectacularidad del remate superior. Todo el repertorio formal que Utzon despliega en la cubierta del edificio, y que vino a significar una proporción muy alta de su coste final, es debido únicamente a la posición relativa del complejo edificado respecto a estructura de la ciudad. Coste por entonces escasamente comprendido por parte de los administradores locales y que, sin embargo, hace tiempo que la ciudad de Sydney tiene absolutamente amortizado. Debe recordarse que "La Ópera" es, desde pocos años después de su inauguración, el mayor atractivo turístico de la ciudad.

Mucho se ha escrito, sin embargo, sobre las dificultades de encaje de aquel ambicioso proyecto: catorce años (1959-1973), desde el comienzo de la obra hasta su inauguración definitiva, parecen demasiados años, sobre todo si tenemos en cuenta que entre la propuesta ganadora y el resultado final, no hay diferencias cualitativas. Discrepancias entre Utzon y los promotores locales, entre Utzon y Ove Arup (responsable de la estructura) así como problemas sobrevenidos por la falta de una previsión más ajustada en el presupuesto original de la obra (en 1957 se habían previsto siete millones de dólares y su costo final, en 1973, fue de ciento dos), tuvieron como resultado la renuncia definitiva de Utzon en 1966, cuando, en cualquier caso, tanto el podium, como la plataforma y la cubierta, estaban totalmente terminadas⁸.

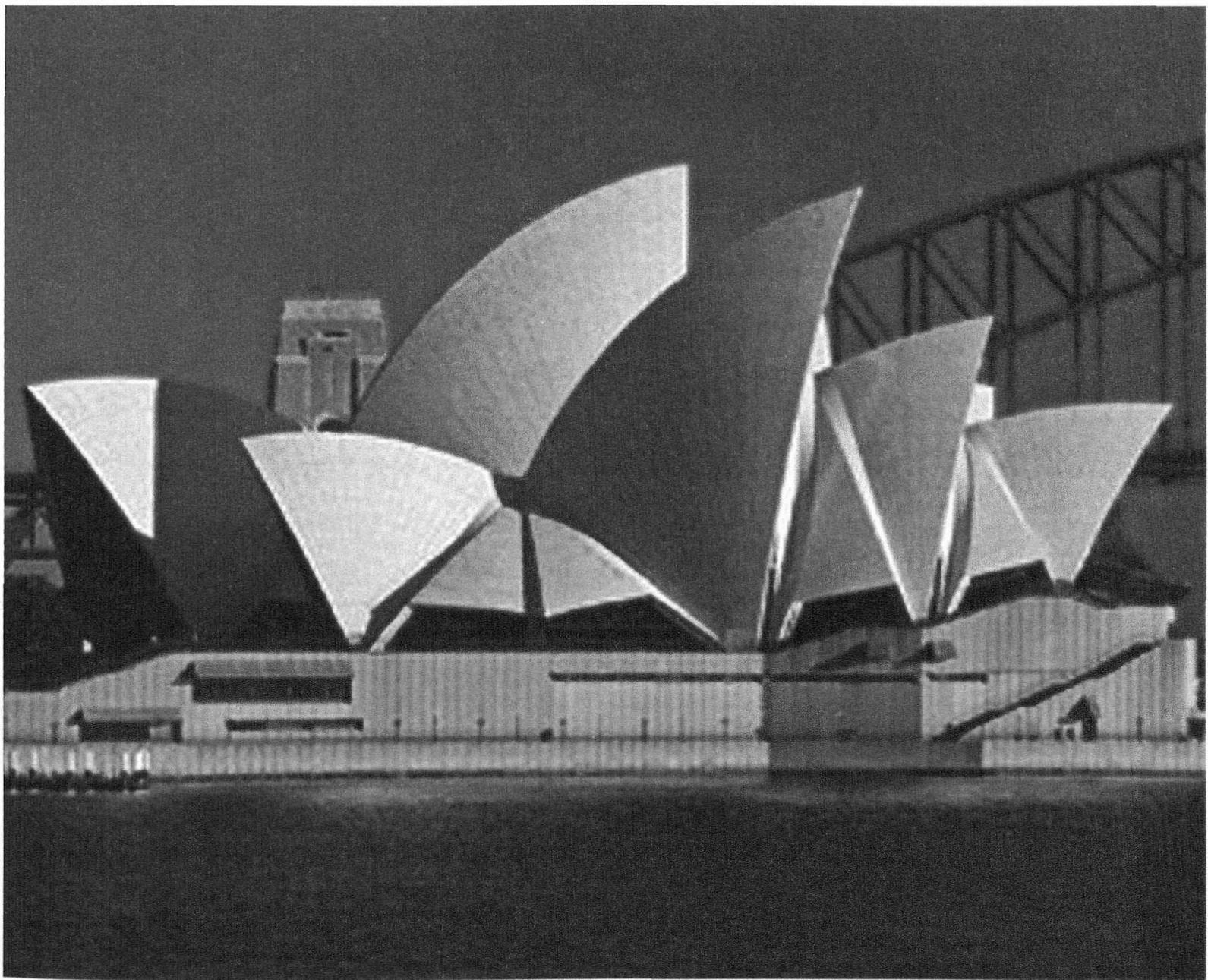
Lo que demuestra, cuánto algunos aspectos del desarrollo de este proyecto se alejan de los anteriormente expuestos para el "Lincoln". Cuánto, la máquina fáctica ideada por Moses para la transformación de Nueva York, fue capaz de afrontar programas urbanísticos de extraordinaria complejidad, para los que otras ciudades (como pudo ocurrir con Sydney) no estaban preparadas.

Es muy probable que el "Lincoln" no haya significado para Nueva York, lo que "La Ópera" ha significado para Sydney, pero es indudable que la trama de "asuntos" con los que el "Lincoln" tuvo que luchar desde su concepción hasta su total terminación, fue muy superior a la de "La Ópera", cuestión que sólo podía ser superada con una estructura política y administrativa muy experimentada y afinada. En suma, con un ancho apoyo político y con la participación de múltiples franjas del espectro social, pero sobre todo, con un soporte técnico de gran solvencia y capacidad.

Son dos ejemplos, aunque diversos, igualmente paradigmáticos de lo que supuso el co-



Interior de la Sala de Conciertos de la SOH



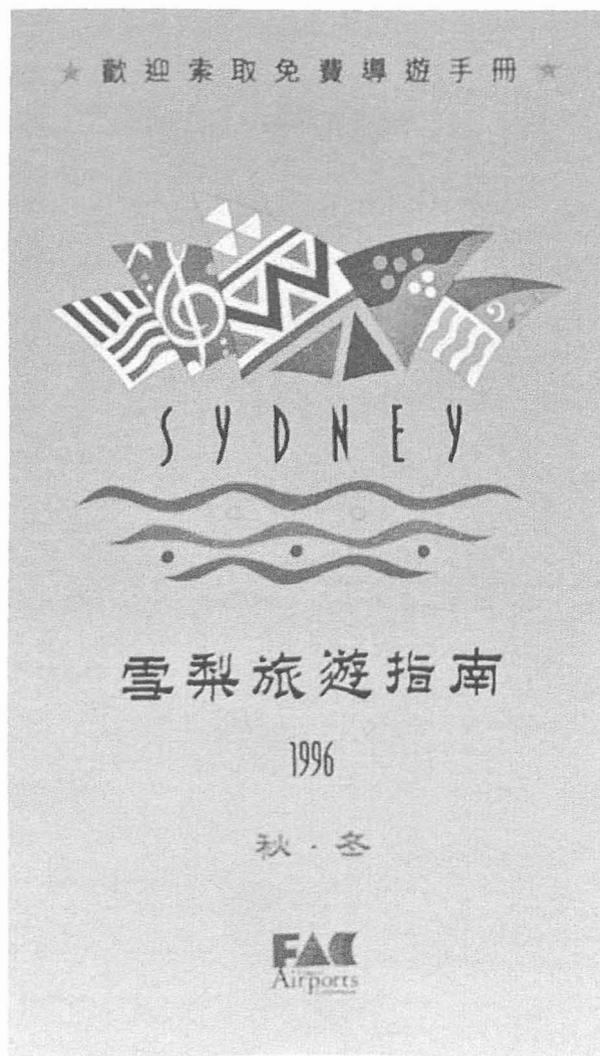
Panorámica actual de la SOH

mienzo de una nueva era en la concepción y construcción de las ciudades. Ejemplos que muestran el grado de maduración que había alcanzado la población urbana, que comenzaba a optar por el enriquecimiento cultural como base indispensable de una sociedad más desarrollada. Una población que era capaz de entender que la inversión pública en dispositivos de esta índole, podía tener, a la larga, tantos o más réditos que la producción industrial o la prolongación de las redes de transporte.

Dos equipamientos metropolitanos que fueron ejemplares, y cuya estela no ha hecho mas que dilatarse en el tiempo. Basta con observar las innumerables iniciativas de este carácter que se han llevado a cabo en los últimos años, para entenderlo. Centros internacionales de gran impacto cultural como el "Pompidou" y el "Louvre" en París, el "Guetty Center" en Los Ángeles, la "Tate Modern" en Londres, el "Youth Museum", en San Francisco, así como los proyectos españoles de la "Ciudad de las Artes y la Ciencia" en Valencia o la "Ciudad de la Cultura" en Santiago de Compostela, ahí están para atestiguarlo.

El revulsivo urbano que los centros culturales han provocado recientemente en las ciudades, en un tema probablemente todavía por estudiar en toda su compleja dimensión. Se acepta sin discusión que la revitalización de las áreas del litoral de Bilbao, donde antiguamente se encontraban situadas las industrias portuarias, no hubiera sido posible sin la construcción del Museo Guggenheim proyectado por Frank Gehry. Es posible que así sea. O que no lo sea tanto. Lo que si es evidente es que un número creciente de ciudades está invirtiendo una parte muy importante de sus recursos públicos, en construir grandes complejos dedicados a alguna faceta de la cultura o de la ciencia, a partir de obras de arquitectura de valor reconocido y alto costo, localizadas en zonas privilegiadas de la ciudad que refuerzan su valor icónico.

¿Cuánto este fenómeno reciente y creciente, responde a necesidades reales de la población, que ve en el desarrollo cultural una necesidad colectiva, y cuánto de él puede responder a estrategias de mercado y de competencia entre ciudades, que entienden que su posición mejora a través de la promoción económica y turística que se obtiene a través de las grandes obras de arquitectura? Estas son preguntas que el tiempo se encargará de responder. Mientras tanto, y sin restarle legitimidad a cualquiera de ellas, disfrutemos de las posibilidades que estos nuevos dispositivos abren para el desarrollo de la vida urbana contemporánea.



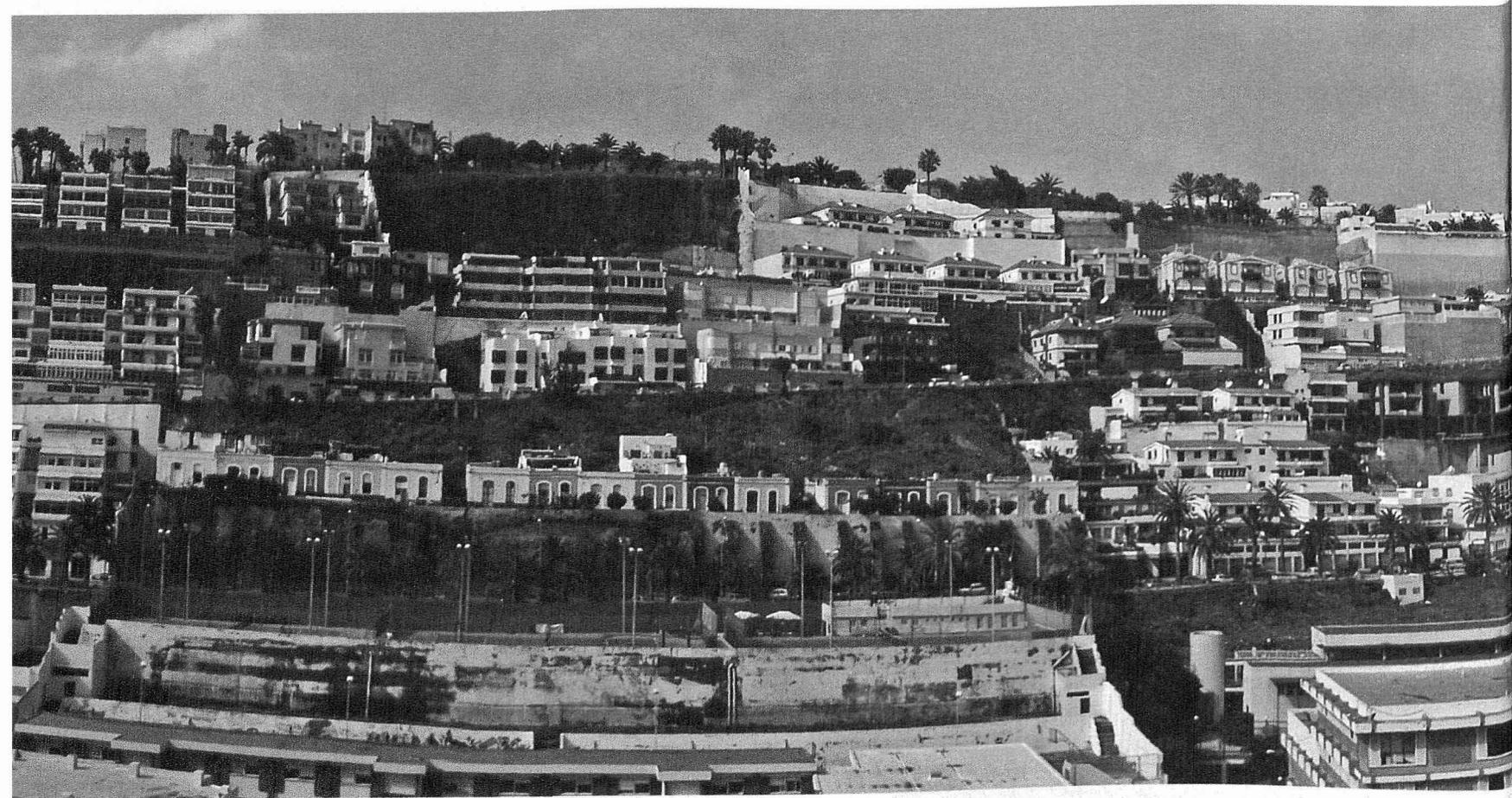
La silueta de la SOH como programa de marketing australiano

Notas

- ¹ Para un examen pormenorizado del contexto general en que Lincoln fue llevado a cabo, puede consultarse, Stern, Robert A. M.; Mellins, Thomas; Fishman, David (1995) *New York 1960. Architecture and Urbanism between the Second World War and the Bicentennial*. The Monacelli Press. Pags. 674-725
- ² La Ley de Vivienda de 1949 (“National Housing Act of 1949”) autorizaba ayudas federales con la finalidad de adquirir áreas urbanas degradadas para ser demolidas y desarrolladas por capital privado. En diciembre de 1948 se había creado un comité a propósito (“Committee on Slum Clearance”) para estudiar y autorizar proyectos de este tipo bajo los auspicios de la ley señalada. La Norma que regulaba el funcionamiento de este comité se dio a conocer como Ley del Título Primero (“Title I of the Nacional Housing Act of 1949”)
- ³ Caro, Robert A. (1975) *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New Cork*. Vintage Books
- ⁴ “West Side Story” (1961), por ejemplo, fue un film de gran éxito rodado durante esos años en el “West Side”. En el mismo se dibuja, apoyándose en la ópera “Carmen”, el enfrentamiento entre las diferentes razas allí existentes y el desgaste social de la zona, y, por tanto, la necesidad de afrontar su renovación
- ⁵ Moses, Robert (1970) *Public Works: A Dangerous Trade*. McGraw-Hill
- ⁶ Una exposición bastante completa del proceso de gestación y desarrollo de la “Sydney Opera House”, puede encontrarse en Fromonot, Françoise (1998) *Jørn Utzon. Architetto della Sydney Opera House*. Electa. Documenti di Architettura
- ⁷ Según Peter Jones, antes del concurso de la “Sydney Opera House”, Jørn Utzon había ganado ya siete de los dieciocho concursos a los que se había presentado, pero no había visto nunca ninguno de ellos construido. Véase Jones, Peter (2006) *Ove Arup : Masterbuilder of the Twentieth Century*. Yale

Referencias

- CARO, ROBERT A. (1975) *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New Cork*. Vintage Books
- FLYVBJERG, BENT (2005) “Design by Deception” *Harvard Design Magazine*. Spring / Summer 2005
- FROMNOT, FRANÇOISE (1998) *Jørn Utzon. Architetto della Sydney Opera House*. Electa. Documenti di Architettura
- JONES, PETER (2006) *Ove Arup: Masterbuilder of the Twentieth Century*. Yale University Press
- MOSES, ROBERT (1970) *Public Works: A Dangerous Trade*. McGraw-Hill
- STERN, ROBERT A.M.; MELLINS, THOMAS; FISHMAN, DAVID (1995) *New York 1960. Architecture and Urbanism between the Second World War and the Bicentennial*. The Monacelli Press. Pags. 674-725



La ciudad dotada

PABLO LEY BOSCH

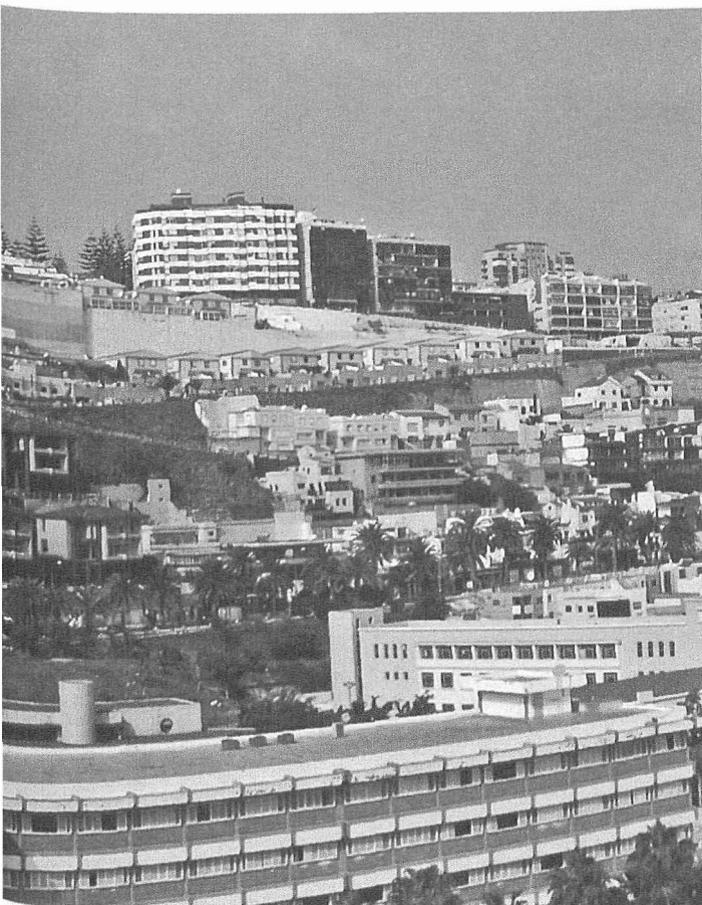
1. LA TRANSFORMACIÓN DE LO URBANO / CANARIAS

Frente a la desaparición del espacio público que algunos se han empeñado en profetizar durante las últimas décadas, la realidad evidencia que lo que se viene produciendo en este entorno es sobre todo un complejo proceso de transformación. Este proceso afecta tanto a áreas de crecimiento urbano como a la ciudad existente. Pero en cualquier caso, y al contrario de tales profecías, la cuestión del espacio público aparece de manera cada vez más intensa en múltiples ámbitos de reflexión y debate.

Estos procesos de transformación acelerada toman cuerpo en Canarias a partir de los años sesenta, a caballo entre la fascinación por el progreso o el deseo de una ciudad mejor equipada, y los desengaños propios del desarrollismo. En ese clima fue surgiendo la controversia entre la pervivencia de la ciudad heredada o la búsqueda de alternativas a una tradición urbana débilmente solidificada. En la mayor parte de las ciudades canarias, esta falta de solidez tiene que ver con la ausencia de un grupo social amplio y cohesionado con capacidad de pujanza. Ello indujo a un panorama cultural poco propicio a apostar por aquellas transformaciones burguesas, las cuales caracterizaron la ciudad decimonónica europea mediante un impulso de lo público cuya base económica predominaba incluso sobre el nivel social¹. Y el carácter endeble de esa tradición referida al rol de lo público, sitúa a muchas de las áreas urbanas insulares en una posición de debilidad frente al proceso de modernización que empezaba a vislumbrarse.

Pero la materialización de la ciudad moderna, la inclusión de nuevas dotaciones y la transformación del espacio público llegan a Canarias como una práctica urbana diferida en el tiempo respecto a otros contextos más avanzados. Es un cambio marcado por la débil relación entre las iniciativas políticas y empresariales respecto a los círculos intelectuales más comprometidos en aquellos años. Además, esta experiencia tardía de lo moderno estuvo desasistida de otras artes capaces de ofrecer alternativas efectivas en esa andadura². Con ello se fue conformando un proceso parcial, incapaz de esclarecer sus contradicciones, y destinado a debilitar el proyecto moderno sobre la ciudad.

Así, la colonización masiva de Ciudad Alta en Las Palmas no estaba ni siquiera contemplada en el Plan de Zuazo; aunque se inicia en los años cincuenta, y se va consolidando en las décadas siguientes. El cambio geográfico que implica el paso de la plataforma litoral a la ocupación de su parte superior, coincide a rasgos generales con la aparición de

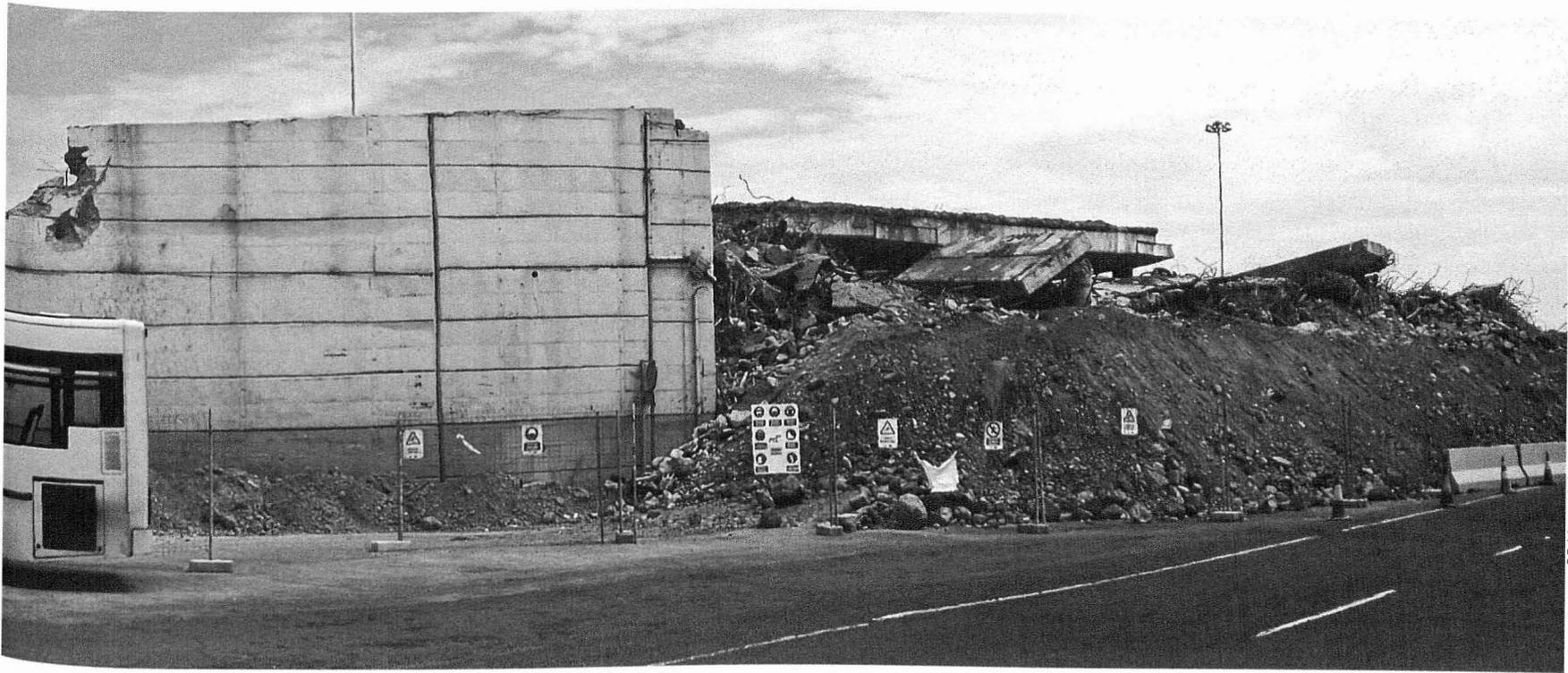


Ladera entre la Ciudad Baja y la Alta; Las Palmas de Gran Canaria (2007 / P.Ley)

una nueva morfología urbana que ya no corresponde a las pautas de la ciudad compacta. Y la transformación del modelo económico y la revolución demográfica provocaron pues, un profundo cambio morfológico en la ciudad de Las Palmas que se consagra en una contradicción permanente entre la Ciudad Baja y la Alta³. En el caso del barranco Guinguada, su cubrición se ejecuta a principios de los setenta sin atender mínimamente a los rasgos esenciales del contexto. La ocupación de este cauce con una vía rápida, y la construcción del scalextric en pleno centro histórico de la ciudad, constituyen para Canarias uno de los principales paradigmas de esa modernidad tardía. Y la transformación del espacio público existente provoca un salto en el vacío sin diálogo con los estratos precedentes, en un periodo en el que la construcción de vías rápidas e infraestructuras básicas se presenta como una de las formas más inmediatas de "equipar" la ciudad. El crecimiento demográfico y la irrupción del fenómeno turístico no se produjeron de igual manera en todas las Islas, sino que en Fuerteventura o Lanzarote tienen lugar con cierto retardo respecto a las islas mayores. Pero a pesar de la posibilidad de corregir los grandes errores cometidos en éstas, hay muchas consonancias en los cambios acontecidos: desde los modelos de ocupación territorial indiscriminada, hasta el deterioro urbano debido a las deficiencias del espacio público en la construcción de la ciudad. Así, Puerto del Rosario se ve inmersa en un proceso de transformación muy intensa, en el que su condición de ciudad sin una estratificación histórica muy dilatada en el tiempo, la predispone a una mayor fragilidad frente a las demandas sociales y económicas de la segunda mitad del XX.



Lateral del scalextric en demolición; Las Palmas de Gran Canaria (2006 / P.Ley)





2. ENTRE LAS RESPUESTAS INMEDIATAS Y LA BÚSQUEDA DE ALTERNATIVAS / PUERTO DEL ROSARIO

La percepción confusa de la esfera pública y la menor efectividad de algunos dispositivos urbanos de intercambio, han provocado ciertas reacciones muy comunes. Son formas de escapada como consecuencia de ámbitos cuya rentabilidad social parece decrecer, o de dotaciones cuya eficiencia funcional se cuestiona; o incluso, formas de resistir ante una ciudad que se interpreta en proceso de desmoronamiento. Con esas formas de reacción, lo público y lo privado se enmarañan dando lugar a espacios colectivos relativamente novedosos. Pero el excesivo protagonismo de la iniciativa privada en una ciudad caracterizada por la aspereza social, está propiciando todo un repertorio de soluciones al margen del espacio público. Se trata de entornos sometidos a niveles de restricción considerables, aunque con un rol colectivo que no puede ser ignorado. Así, los espacios temáticos de ocio, los recintos para el turismo de masas, o el centro comercial y sus derivados se ofrecen frecuentemente como ámbitos para el desahogo; o como dotaciones urbanas siempre predispuestas a “equipar” una ciudad funcionalmente deficiente. Todos ellos muestran una enorme capacidad para absorber en su interior esa diversidad y confrontación social, que se vuelven ficticias con la imposición de reglas de comportamiento emanadas de un orden particular⁴. En este sentido, la demanda creciente de paisajes para la experiencia o la evolución de los modelos de ocio y consumo, no tienen por qué pasar ni por la exclusión de los paisajes locales, ni por la renuncia de su arquitectura a inmiscuirse en la esfera de lo público.

Otro tipo de respuestas igualmente inmediatas, son aquellas en las que el sentido de lo público es reducido al carácter puramente emblemático de la arquitectura. El recurso fácil del marketing urbano es el encargo de piezas de firma reconocida con certificado de garantía para el éxito mediático; una puesta en escena de la ciudad en el contexto internacional, con resultados a menudo decepcionantes. Pero la oferta de singularidad también es la estrategia publicitaria más vulgar para la comercialización de productos inmobiliarios con pretensiones. Suelen ser otras maneras de seguir alimentando esa ciudad anodina, con fecha de caducidad anunciada. Porque es preciso entender el carácter fragmentario de la ciudad contemporánea, pero limitar el sentido de “lo excepcional” a aquellos puntos neurálgicos que realmente lo requieren: interpretar e introducir en el proyecto las reglas y los rasgos esenciales del lugar, como antídoto para evitar la autoafirmación gratuita.

Por otro lado, lo público se va recomponiendo a través de diversos “territorios” que configuran un mapa caracterizado por su discontinuidad y polarización. A este respecto, Puerto del Rosario expresa muy intensamente esa polarización derivada de la afluencia del turismo masivo, de la inmigración, y de los flujos laborales acelerados por una eco-

Interior de un hotel en Costa Teguisse; Lanzarote (2006 / P.Ley)

nomía con un crecimiento desproporcionado; cuestiones que hacen de Fuerteventura un territorio especialmente marcado por la desarticulación social. Además, la interrelación creciente entre áreas urbanas discontinuas, la emergencia de nuevos entornos especializados que tratan de suplir las carencias en dotaciones y equipamientos, o la diversificación de los roles ejercidos por los centros urbanos tradicionales, constituyen indicios de cambios de escala que solo pueden ser interpretados a nivel insular.

En ese contexto, el área del recinto militar Don Juan de Austria debe ser leída como un sector estratégico no solo para Puerto del Rosario, sino también para un entorno de relaciones potencialmente más amplio. Tanto por su dimensión respecto a otras áreas de la ciudad, como por su localización central próxima al litoral, constituye un área de oportunidad con unas condiciones no muy frecuentes en ciudades de tamaño medio; y menos en Canarias. Además, la obsolescencia de las instalaciones militares actuales ubicadas en pleno corazón de la ciudad, la convierten en suelo urbano con grandes expectativas de transformación en un plazo de tiempo no demasiado largo. El carácter relativamente excepcional de esta operación, su potencial para afrontar no solo carencias dotacionales sino problemas urbanos de muy diversa índole, obliga a considerar el proyecto desde distintos niveles escalares: desde los problemas locales del sector o sus áreas colindantes, hasta la posibilidad de repensar una cierta idea de ciudad ligada a la aparición de nuevos roles urbanos⁵. Y aspirar a una ciudad bien dotada no es otra cosa que cultivarse en que el espacio público acabe conformando un armazón moldeable a la vez que capaz; o que sus equipamientos consigan realmente generar lugares colectivos, y abiertos a la interacción social plena.

En sintonía con otras realidades, Canarias refleja un debilitamiento del poder estatal junto a una fuerte competencia interadministrativa acentuada por la condición insular; la pluralidad del interés público, y la pérdida de claridad en su delimitación con los intereses privados; o la experiencia de una diversidad social y étnica ahora especialmente intensa. En este contexto, no queda más remedio que atender a la dimensión compleja de lo público, entrecruzar miradas desde diferentes disciplinas, e incorporar a la práctica cotidiana el carácter contingente de los procesos urbanos. Estos parecen requisitos indispensables para redibujar colectivamente una cultura de lo público que atienda a las condiciones del presente, y sea capaz de inmiscuirse en los actuales procedimientos de construcción de la ciudad.



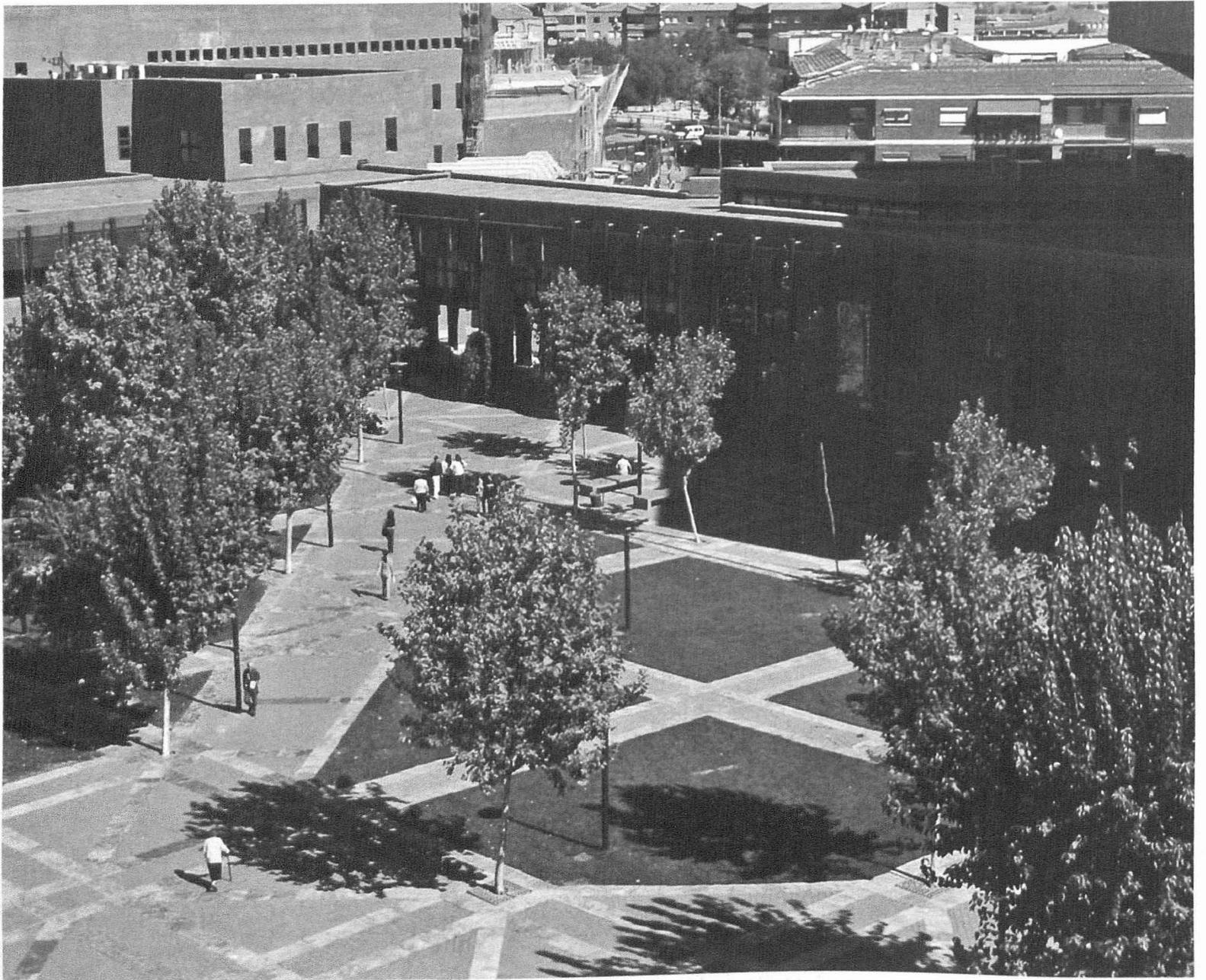
Comercial en el Muelle de Santa Catalina; Las Palmas (2005 / P.Ley)



Notas

- 1 CERASI, MAURICE. El espacio colectivo de la ciudad; Oikos Tau, 1990, pp.147-150
- 2 LEY, PABLO. Seis instantáneas sobre lo público; Atlántica nº41-42, Febrero de 2006
- 3 BESCÓS, ALFREDO. Procesos de crecimiento y transformación del área urbana de Las Palmas, durante el periodo 1950-1980; 1984, tesis doctoral inédita, p.xxvi
- 4 KLOOS, MARTEN. Public interiors; Arcam, 1993, p.13
- 5 Así, los proyectos de Caram-Moreno-Rubio, Narbona-Quintana-Tejera, García-Hernández-Ramos, Fernández-Rodríguez-Sálamo, Ascanio-Quevedo-Rodríguez, y Alonso-Álvarez (pertenecientes al grupo del profesor P.Ley), han tratado de aprovechar ese área para introducir equipamientos y actividades complementarias cuyo programa final responde en cada propuesta a una cierta "definición de centralidad", que es contextualizada o derivada del propio proceso proyectual. Consecuentemente, los límites de intervención no se han restringido estrictamente a los muros del recinto, sino que han sido referidos a un contexto potencialmente más amplio que viene dado por los argumentos de cada uno de los trabajos. En cualquier caso y ante una ciudad literalmente dividida por el recinto militar, se ha pretendido establecer una cierta conectividad en términos morfológicos (que no implica el simple hilvanado de los "tejidos"); reinterpretar y establecer ciertas continuidades en el paisaje, mediante el manejo de distintas categorías del espacio libre público; y sobre todo, favorecer la interacción colectiva entre las diversas partes que pueden reconocerse





Los equipamientos culturales y la construcción del territorio

EDUARDO MANGADA SEMÁIN



Getafe

En la carta con la que Pablo Ley y Joaquín Casariego me ofrecen la posibilidad de colaborar en la magnífica colección “Exploraciones” (verdadero modelo de una publicación universitaria), me adelantan el tema central en torno al cual gira el contenido del libro. Se trata de indagar cuanto la implantación en nuestras ciudades de un gran equipamiento cultural cumple una función social, supone el enriquecimiento de sus habitantes y constituye un mecanismo eficaz de recualificación urbana; o por el contrario, dichos equipamientos, por grandes, bellos y costosos que sean, son un simple alarde monumental, que llena de autosatisfacción a los poderes públicos (o privados) que lo promocionan, y se alzan como faros o señuelos que polarizan las miradas en dicha ciudad actuando como atractores de un turismo más o menos ilustrado. Sin duda, el Guggenheim de Bilbao es el paradigma sobre el que esta reflexión puede hacerse, dada la magnífica calidad intrínseca de la obra de arquitectura, y el proceso de revitalización en que está empeñada la ciudad en los últimos años.

El debate es atractivo y, sin maniqueísmos ni posiciones ideológicas apriorísticas, cabe encontrar lo uno y lo otro, lo plausible y culturalmente eficaz de algunas intervenciones (Casa de la Caritat en Barcelona, o el MUSAC en León), y lo desmesurado, incoherente y vano como aporte cultural y físico a la ciudad (sin anatemizar y con dudas, podría pensarse en la Ciudad de la Cultura en Santiago de Compostela).

En este debate prefiero ofrecer una valoración de mi propia experiencia, como profesional y como responsable de la política territorial en la Comunidad de Madrid (1984-1991). Para ello voy a centrarme en la implantación de una nueva Universidad, la Carlos III, en los núcleos urbanos de Getafe y Leganés, municipios enclavados en la primera corona metropolitana, en el suroeste tradicionalmente obrero, marginal y rojo. Al menos hasta los primeros años 80.

Siempre he defendido que más que la “ordenación del territorio” me ha interesado el “gobierno del territorio” y la “construcción del territorio”. Tanto desde un enfoque intelectual, como de un entendimiento político, he defendido la necesidad de superar un “urbanismo espontáneo” para apostar por una “geografía voluntaria” consciente de que la “espontaneidad”, si es que existe, conduce a un caos como Marbella, Mogán o Madrid (todo con “m” de ...). Gobierno y voluntad de la razón, en un marco democrático, que exige estar apoyados en la “cultura del plan”, en el plan como proyecto político-cultural, que no como mero trámite burocrático, capaz de descubrir cuales son los proble-

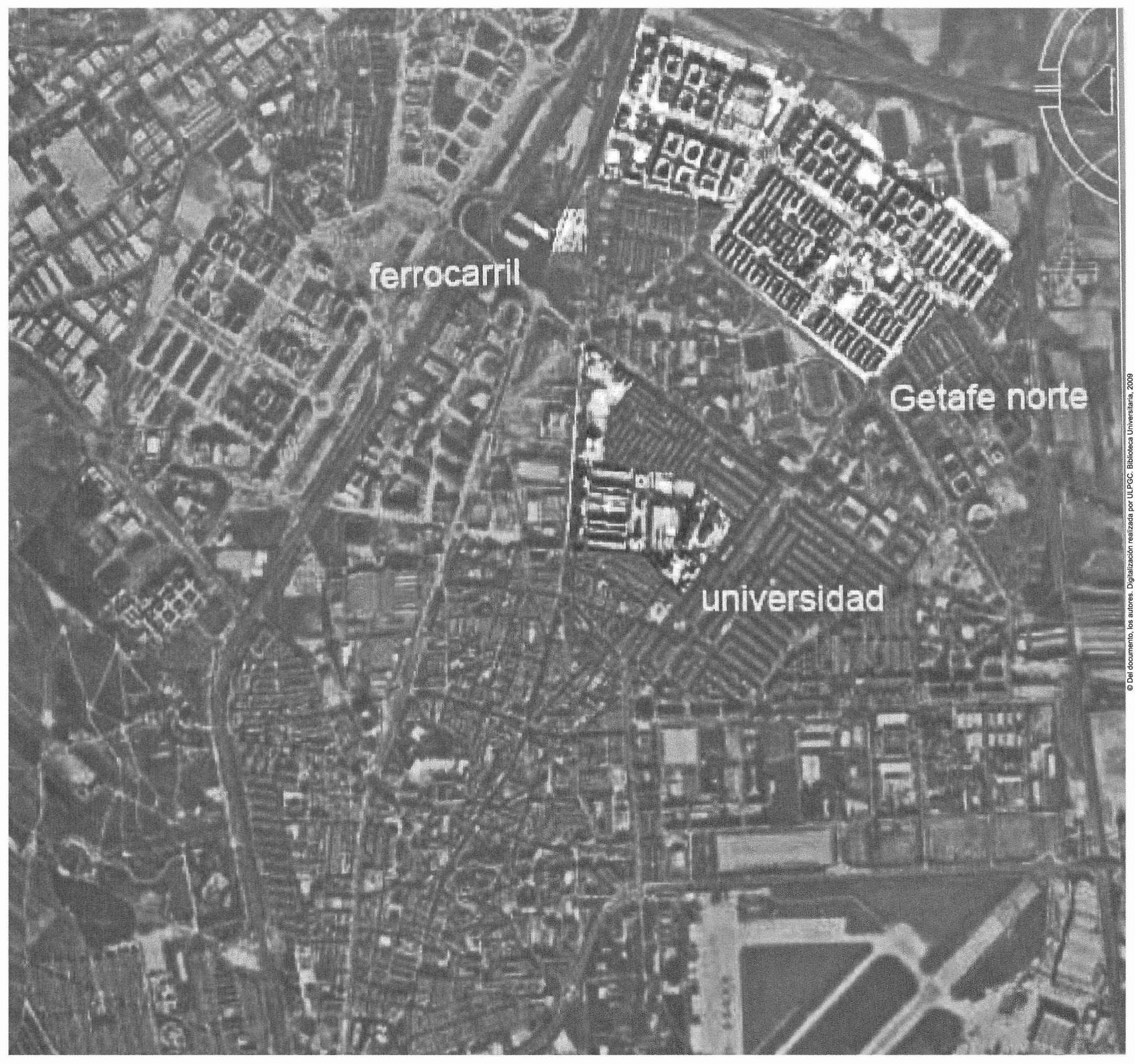
mas reales, actuales y emergentes, cuales las acciones que lo confrontan desde ya, y cual el futuro deseable, qué arquitectura territorial y entramado social aspiramos a construir entre todos. Un proyecto que asuma la incertidumbre como condición ineludible de toda apuesta humana y no como un accidente debido a la improvisación. Un proyecto en el que, en todo caso, se identifiquen aquellas malformaciones físicas y sociales que queremos evitar. Como Raimon, si no vemos con suficiente claridad el futuro, si debemos señalar con decisión aquello frente a lo cual nuestra respuesta es: "Diguem no".

En Madrid no fuimos capaces, a pesar de varios y esforzados intentos, de construir una figura de planeamiento regional con rango de documento jurídico-administrativo vinculante. Pero sí fuimos capaces de entender la Comunidad Autónoma como una "ciudad región" o una región urbana, marcada por la capital. Descubrir sus problemas y, sobre todo, sus potencialidades y, sobre ellos, formular un proyecto político y cultural plasmado en múltiples documentos y estrategias territoriales y sectoriales, que apostaban por construir una región integrada, eficaz e igualitaria. Una ciudad plurimunicipal, un territorio recualificado y estructurado a través de tres líneas de actuación prioritarias: la difusión de centralidad; la accesibilidad y conectividad centro-periferia y la defensa de la matriz natural, el paisaje y algo más.

En la "estrategia" para la zona sur metropolitana ya se afirmaba: "la Universidad Sur, que debe ser, no sólo un equipamiento educativo, sino también un foco dinamizador de la economía mediante la difusión cultural y la investigación aplicada, en conexión con el tejido empresarial". Todo esto parece un bla, bla, bla, repetido demasiadas veces, si no se identifican actuaciones concretas que lo verifiquen, que nos permita hoy comprobar su realidad construida y sus efectos recualificadores físicos, sociables y económicos. Y una concreción de la apuesta antes declamada es la implantación de la nueva Universidad Carlos III, en Getafe y Leganés.

En un territorio muy consolidado, en el que la estructura y dimensiones de los asentamientos urbanos, predominantemente residenciales, están fijos y es difícil su modificación (salvo por la salvaje explosión inmobiliaria indiscriminada de la última década) había que encontrar aquellas actividades más ubicuas que por su novedad, su dinamicidad y su potencia económica (pública o privada) podían orientarse en su localización territorial y usarlas como factores de recualificación e innovación metropolitana. Entre ellos estaban las nuevas universidades públicas o privadas, que constituían artefactos físicos culturales con gran capacidad de "difusión de centralidad".

Unir esta nueva y potente actividad, respaldada con dinero público, con la oportunidad territorial que ofrecían unos "vacíos urbanos", debido a la obsolescencia de antiguas instalaciones militares también de propiedad pública y en el corazón de dos grandes municipios, fue la apuesta que, con muchos esfuerzos frente a varios rechazos, acabó concretándose en la construcción de un campus bicéfalo, que ha conquistado un alto



ferrocarril

Getafe norte

universidad

reconocimiento académico y ha venido a recualificar todo un sector metropolitano. Hoy estos dos asentamientos universitarios son dos magníficos espacios públicos y dos focos de emisión cultural y han venido a integrar a Getafe y Leganés en una estructura metropolitana más equilibrada y eficaz. Conviene, para mejor entender esta operación de “geografía voluntaria”, exponer brevemente algunas otras intervenciones territoriales que la precedieron, acompañaron o han seguido impulsadas y justificadas, al menos en parte, por la implantación de la Universidad.

La renovación, revitalización y modernización del ferrocarril de cercanías, especialmente en el suroeste metropolitano, ha sido una de las políticas estructurantes de un nuevo mapa regional. Modernización no sólo de la infraestructura sino de los modos de gestión y la política tarifaria por medio del *Consortio Regional de Transportes*. Las nuevas universidades en Getafe y Leganés vinieron a potenciar el atractivo del ferrocarril, al mismo tiempo que aprovechaban su proximidad y garantizaban una accesibilidad supramunicipal. Una política territorial correcta exige una interrelación y retroalimentación entre el uso del suelo y el sistema de transporte (el “land use and transportation planning” reclamado por los sistémicos ingleses)

Hubo una dura crítica a estas implantaciones universitarias desde la “izquierda”. Acusaban así: Uds. con estas dos universidades han encarecido la vivienda en Getafe y Leganés” (encima se les ponía la etiqueta de “universidades de élite”). Hoy sigo creyendo que tal acusación es un reconocimiento del éxito, pues lo que viene a señalar es que tal implantación ha venido a extender el mapa de valores y, por tanto, a consolidar un territorio más equilibrado. No obstante, simultáneamente a la implantación de los campus universitarios se proyectaron y ejecutaron 2 desarrollos residenciales, “Getafe Norte” y “Leganés Norte”, de promoción pública y un 80% de viviendas protegidas. Desarrollos residenciales que venían a completar los cascos ya consolidados, con escala prudente, e igualmente apoyados en la proximidad del ferrocarril. De nuevo merece reclamar la necesidad de una concepción y ejecución múltiple de la políticas territoriales y no una simple suma de acciones sectoriales discontinuas en el espacio y en el tiempo.

Los casos que comentamos abren la posibilidad de una breve reflexión sobre la “universidad en la ciudad” frente a la “ciudad universitaria”. Con carácter general me parece peligrosa y rechazable la proliferación de “ciudades” salpicando el territorio, negando la gran ciudad. “Ciudad del Cine”, “Ciudad de la Artes y de las Ciencias”, “Ciudad de la Justicia”, “Ciudad de las Finanzas” etc. Si a esto añadimos los múltiples enclaves que van etiquetados con la denominación de “Parque de” estaremos en presencia de un proceso que supone la pérdida de la ciudad como un continuo híbrido, multifuncional y mezclado (recordemos a C. Alexander), para configurarla como un “patch work” de trozos especializados y segregados física, funcional y socialmente. En el caso de las “nuevas universidades” o la ampliación de las existentes, defiende la necesidad o al menos



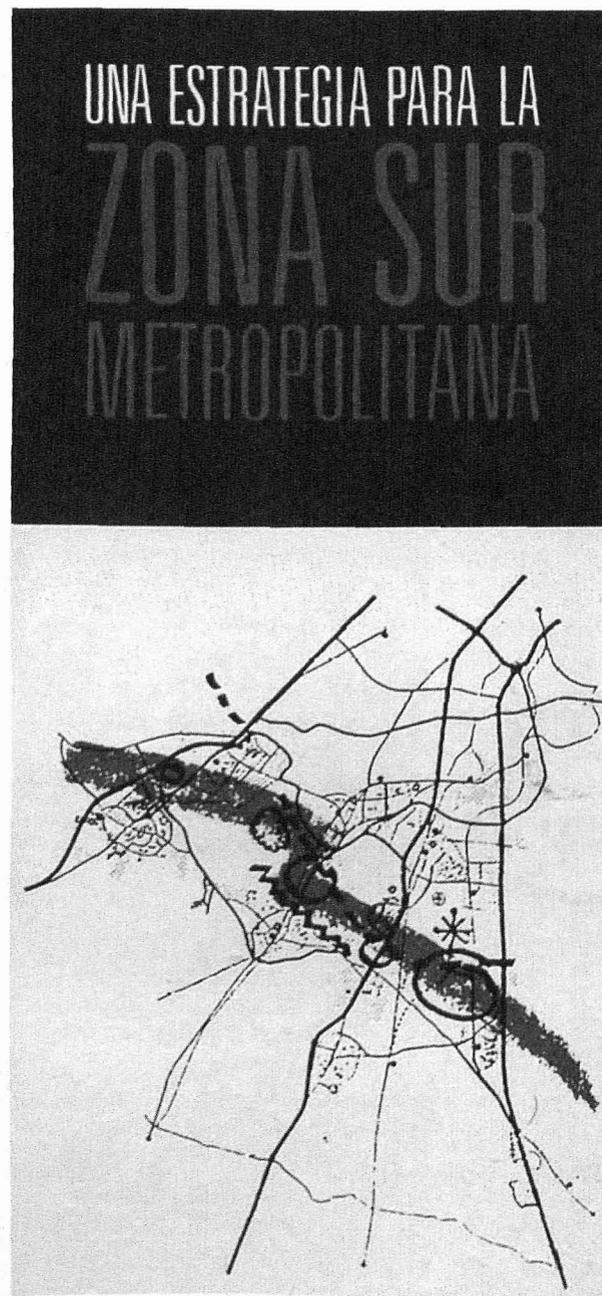
Leganés norte

universidad

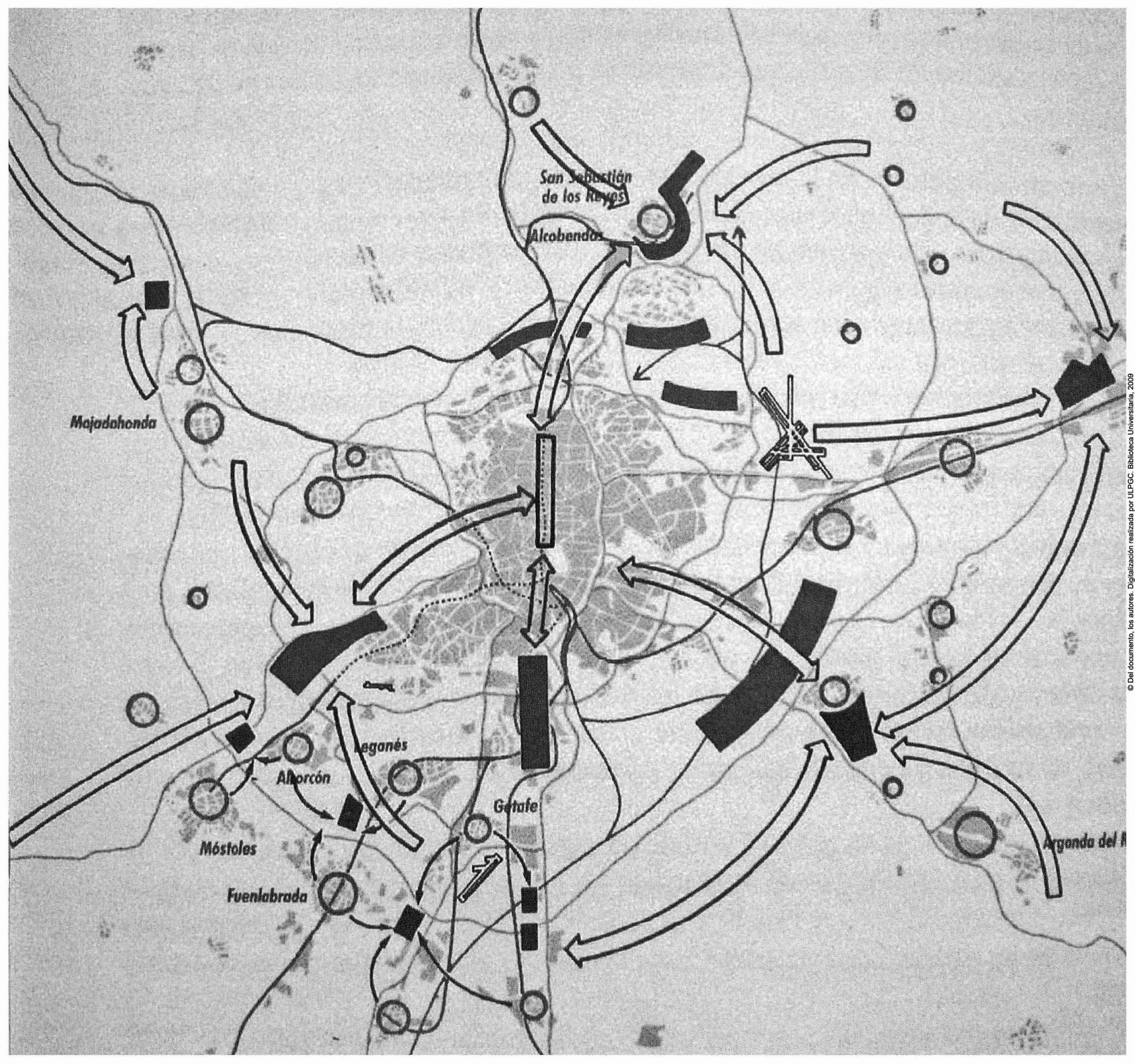
ferrocarril

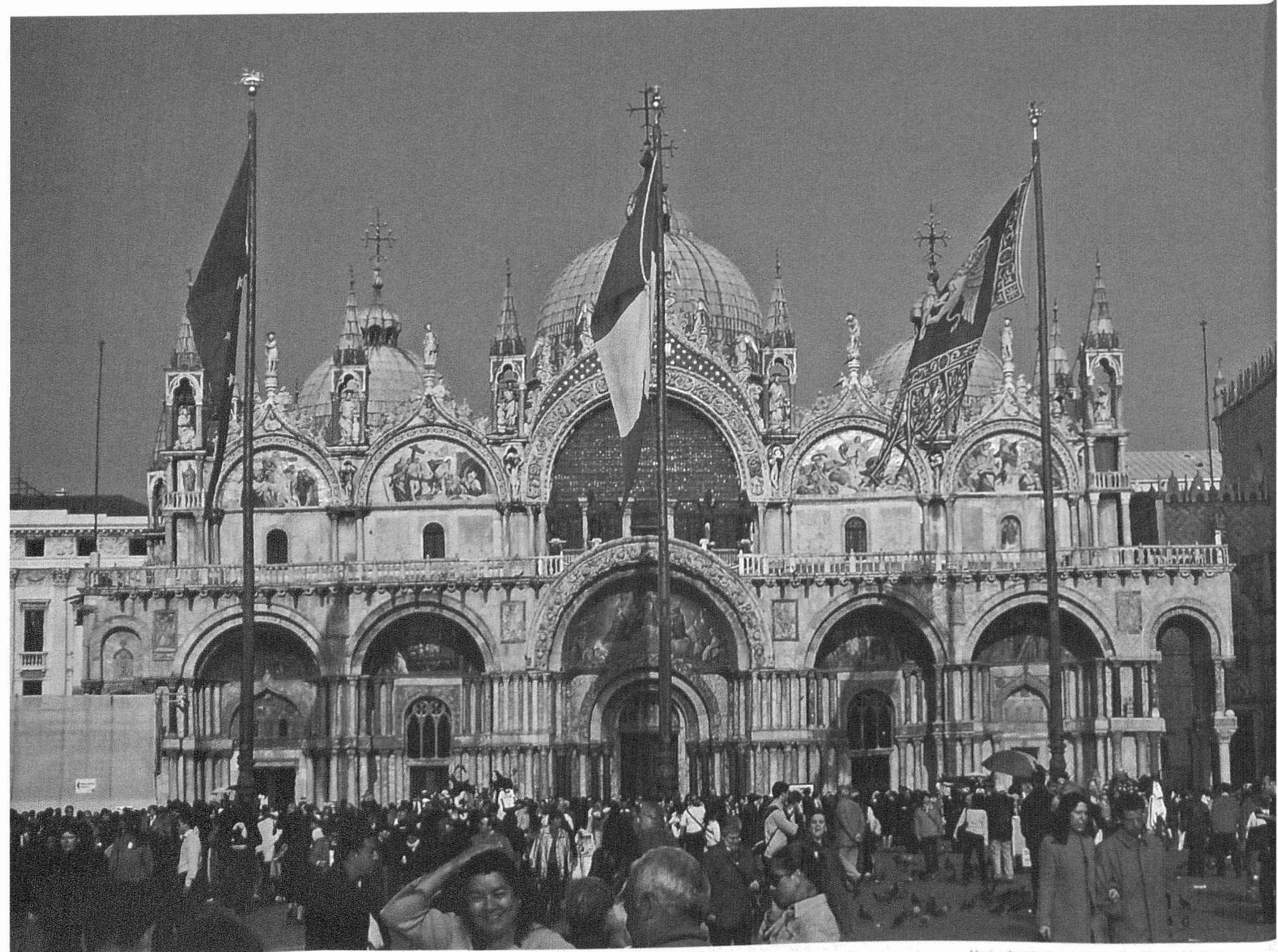
la conveniencia de su íntima relación con la ciudad que las acoge, utilizando su presencia como elemento de revitalización física y social, frente a la construcción de recintos universitarios en el campo, ajenos a la estructura territorial y su proyección futura. Puras actuaciones “espontáneas” a falta de un modelo territorial “voluntario” formulado y defendido por los poderes públicos. Este es el caso de las nuevas universidades privadas que ha ido salpicando el territorio madrileño, perdiendo con ello la capacidad estructurante que estas potentes instalaciones puedan desarrollar.

Para finalizar, y en referencia al conjunto de grandes equipamientos culturales (museos, Auditorios, bibliotecas, universidades, etc.) y su localización en la ciudad, creo que todos ellos, con distinto carácter y tamaño, son elementos importantes y eficaces para la revitalización, el enriquecimiento físico y social de nuestras ciudades, siempre que su contenido escala y localización estén encuadrados en un proyecto o plan para el conjunto de la ciudad o el territorio y no caigan sobre ellos como un artefacto brillante y a la moda, aprovechando la coyuntura económica propicia, el evento a celebrar o el vacío ocasional, el servicio de la propaganda corporativa o la autosatisfacción de los poderes públicos.



Estrategia sur





Haciendo cola para entrar en San Marcos, Venecia

La ciudad del espectáculo

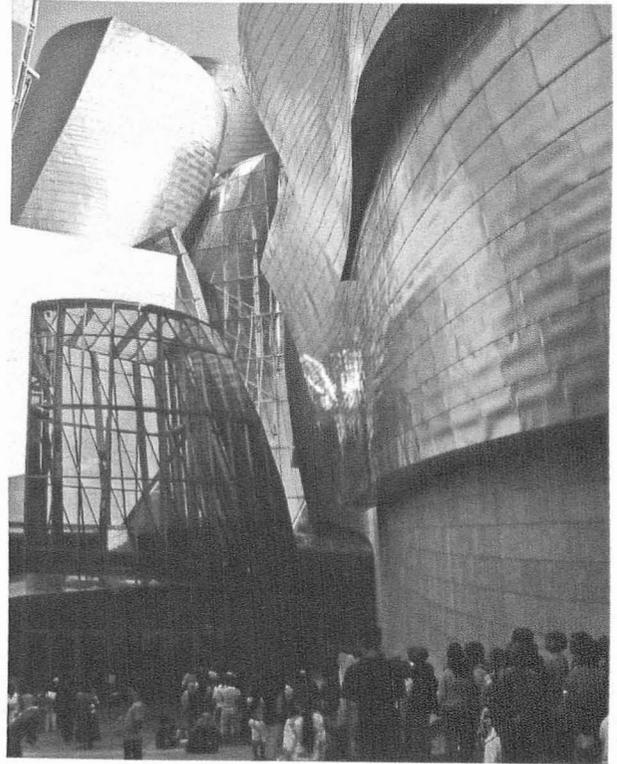
(recordando La sociedad del espectáculo, cuarenta años después)

MANUEL J. MARTÍN HERNÁNDEZ

Todos quisiéramos lo mejor para nuestras ciudades. Que sean habitables, cómodas, que satisfagan nuestras necesidades de vida en sociedad; e inmediatamente que sean bellas, bien construidas, atrayentes para el visitante. Inventamos principios, normas, ordenanzas; negociamos y mercadeamos, prohibimos y fomentamos, planificamos en busca de una buena ciudad. La sociología, la economía, la política, la filosofía o la antropología contemporáneas saben de ellas y piensan sobre ellas.

De cualquier modo, no basta con pensarla: la ciudad, para serlo, necesita ser construida a base de arquitectura ¿Qué arquitectura? La que corresponda a cada momento histórico y cultural. Son los arquitectos mismos los que históricamente, a través de sus instituciones de culturización (facultades y escuelas de arquitectura) y difusión (revistas, congresos, exposiciones...) se reservan el derecho de decir lo que hay que hacer, lo que está bien y lo que está mal. Y asistimos a un fenómeno que, por repetido, no deja de ser curioso: esta elite de arquitectos, defensora de su creatividad individual, ha creado circuitos privados y autónomos, separados de la sociedad a la que sirven, para generar opinión. A la producción de esa arquitectura, ajena a los problemas reales de una sociedad que, a fin de cuentas, lo que quiere es un mundo habitable, se asiste como ante la producción de un espectáculo.

En la Exposición Internacional de Artes Decorativas de París de 1925 se inició la práctica de los pabellones nacionales que mostraban, más allá de los productos del país, la arquitectura misma, hecho que el pabellón alemán de Mies van der Rohe en la Exposición de Barcelona de 1929 vino a resaltar: no había en él nada más (y nada menos) que la vanguardia arquitectónica hecha realidad. Desde entonces es tradición elegir a alguno de los mejores arquitectos nacionales para construir pabellones a través de los que

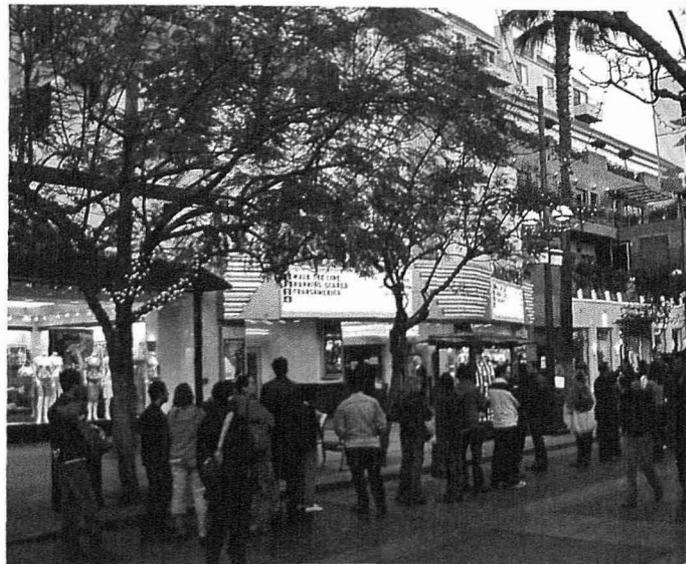


Haciendo cola para entrar en el Guggenheim, Bilbao

representarse. Al mismo tiempo, exposiciones que mostraban conceptos arquitectónicos de vanguardia (Colonia, 1919) o los modelos de la nueva vivienda a escala real (Stuttgart, 1927, Berlín, 1931) generaron un circuito de comisarios e invitados, autoproclamados como grupo de choque frente a lo establecido.

El caso de Berlín es significativo: tras la segunda guerra, otra exposición con el lema "Vivir en la ciudad del mañana" (1957) permitió de nuevo reunir a algunos de los mejores arquitectos del momento para construir sus ideas-modelo tendentes a dignificar la brutal expansión de las ciudades; más tarde, durante los años setenta, se decidió una *operación de rehabilitación de lo que había sido el centro urbano durante el siglo XIX*, en la que, bajo el título "Vivir en el interior de la ciudad", tuvo entrada todo el "quién es quién" de la profesión, dando forma por fin a las tesis del "proyecto urbano" que, en sustitución del planeamiento clásico, venían enunciándose desde los años cincuenta. La caída del muro en 1989 fue la oportunidad para desarrollar una estrategia que convirtiera Berlín en la capital de Europa: desde entonces, a base de múltiples proyectos en los que se permite participar a la siguiente generación de arquitectos, se ha ido rellenando aquella tremenda cicatriz.

En todos los casos (como ha sucedido en la Barcelona olímpica, el Rotterdam de los negocios y decenas de ciudades más) el concurso, más o menos abierto, ha sido el instrumento de búsqueda de la mejor idea arquitectónica. Pero la práctica ha hecho que poco a poco, sobre todo cuando ya los ganadores de concursos anteriores han ido alcanzado el star system, el procedimiento común vaya siendo el del encargo directo. Desde entonces, los estudios-estrella, convertidos en empresas de relaciones públicas y con corresponsalías locales (asesores interesados que luego colaborarán en el proyecto), se venden por el Mundo, haciéndose publicar en revistas, dándose a conocer en escuelas de archi-



Haciendo cola para entrar en un cine de Santa Mónica

tectura, hasta convertirse en indispensables. Es así como las grandes ciudades se convencen de querer tener un Gehry, un Calatrava, un H&deM o un Isozaki como firmantes de su equipamiento. Es así como las fundaciones, hoteleros o casas de moda, buscan sus símbolos a través de una imagen de marca a escala edificatoria. Es así como la ciudad se hace coleccionista de arquitecturas, donde, por primera vez en la historia, prima más la firma del arquitecto que la satisfacción de ciertas necesidades del habitar. Esto no es ni bueno ni malo. Tiene que ver con la vieja idea de monumento y el deseo de identificar la ciudad en sus hitos. Tiene que ver también con la búsqueda de nuevos reclamos turísticos y, por qué no, con el derecho que los políticos profesionales creen tener a que sus iniciativas (aunque con nuestro dinero) sean reconocidas por la posteridad.

Lo vemos en los parques temáticos (Disney, Universal Studios, Las Vegas, el Guggenheim) y también en los aeropuertos, los palacios de congresos o los museos. Se parecen y no solo porque los arquitectos, al estar en el circuito, sean los mismos y repitan sus soluciones (que eso es lo que se busca, por cierto), sino que se utilizan los mismos procedimientos atópicos y ajenos, hasta el punto que si un proyecto es rechazado aquí ya se reciclará allá ("con más dinero se construye con menos vergüenza", nos recordaba el maestro portugués Fernando Távora). Lo que interesa al final es que todo se convierta en escenario, en carcasa vacía para el ocio.

Al fin y al cabo, tendríamos que aceptar que muchas de aquellas iniciativas no son más que el acompañamiento de prácticas especulativas y creación de plusvalías (a menudo sobre suelo público) en las que alegremente participan nuestras estrellas, así que no sé en el fondo por qué habría que airearlas tanto. Marginados de los campos de decisión en torno a la ciudad y el territorio, a los arquitectos ya solo les va quedando agitarse en el mundo de las formas y de la moda: todo sea para que el espectáculo continúe.



Convento de Las Pelayas, Santiago de Compostela

Propuestas

La intervención en Puerto del Rosario se desarrolla en el interior del núcleo urbano. Un gran vacío generado por el abandono de unas instalaciones militares. Un cambio de uso que reactive el lugar para disfrute del ciudadano. Crear una centralidad. Pero no solo esto.

Entender la actuación urbanística dando prioridad al espacio libre ha sido la estrategia del proyecto. Conectar distintos tejidos urbanos que quedan al descubierto por el vacío. Consolidarlos y relacionarlos con puntos estratégicos de la ciudad.

Como elemento principal del proyecto la penetración del paisaje terrestre en el continuo urbano. Antropizarlo y vincularlo al mar. Tres tejidos de nueva creación se generan en los límites, tejidos que a su vez son cosidos por redes de espacio libre compuestos de plazas y bandas conectoras.

Distintas tipologías en cada tejido, distintas categorías de espacio creado. Una concentración de equipamientos de carácter cultural potencian la propuesta en su punto central.

Devolver la vista al mar, acondicionando el paseo y vincularlo al gran espacio libre del proyecto.

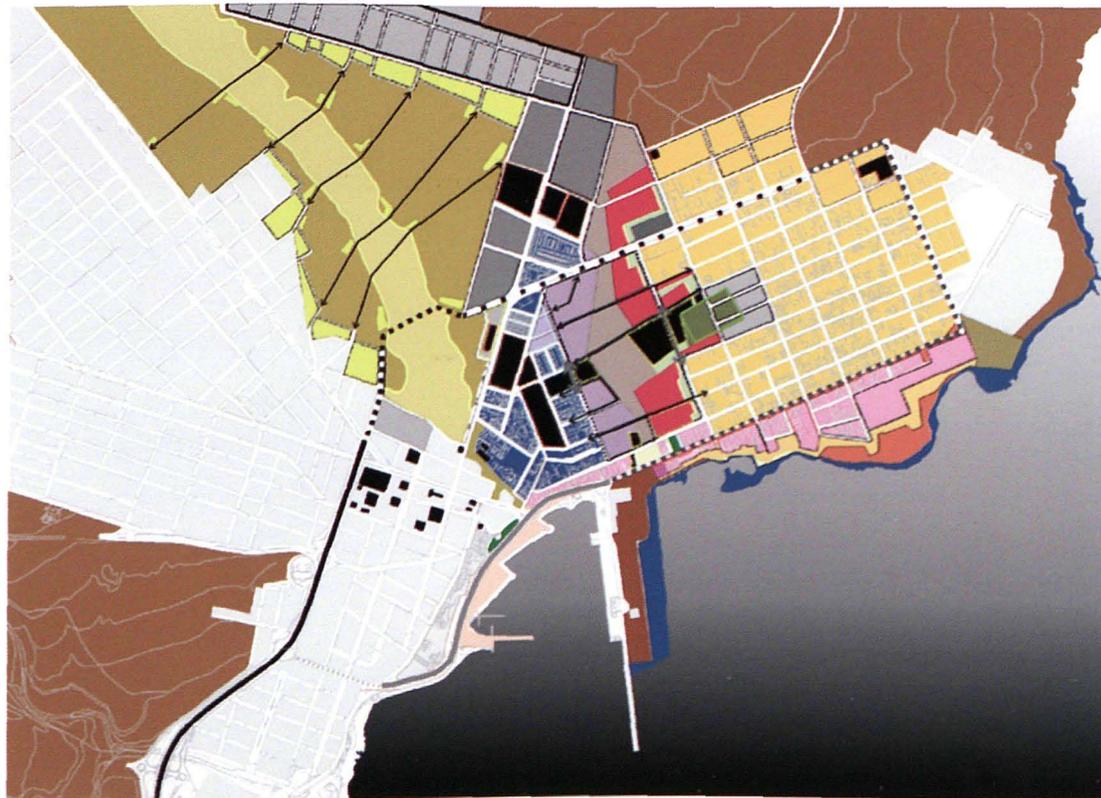
Entender que previo a la actuación en el área de proyecto hay que realizar una lectura a escala ciudad de Puerto del Rosario; conectar áreas separadas por barrancos y sugerir las pautas de la futura colonización del lugar.

Esta propuesta es el resultado de la actuación en un límite concreto desde una lectura global del entorno.

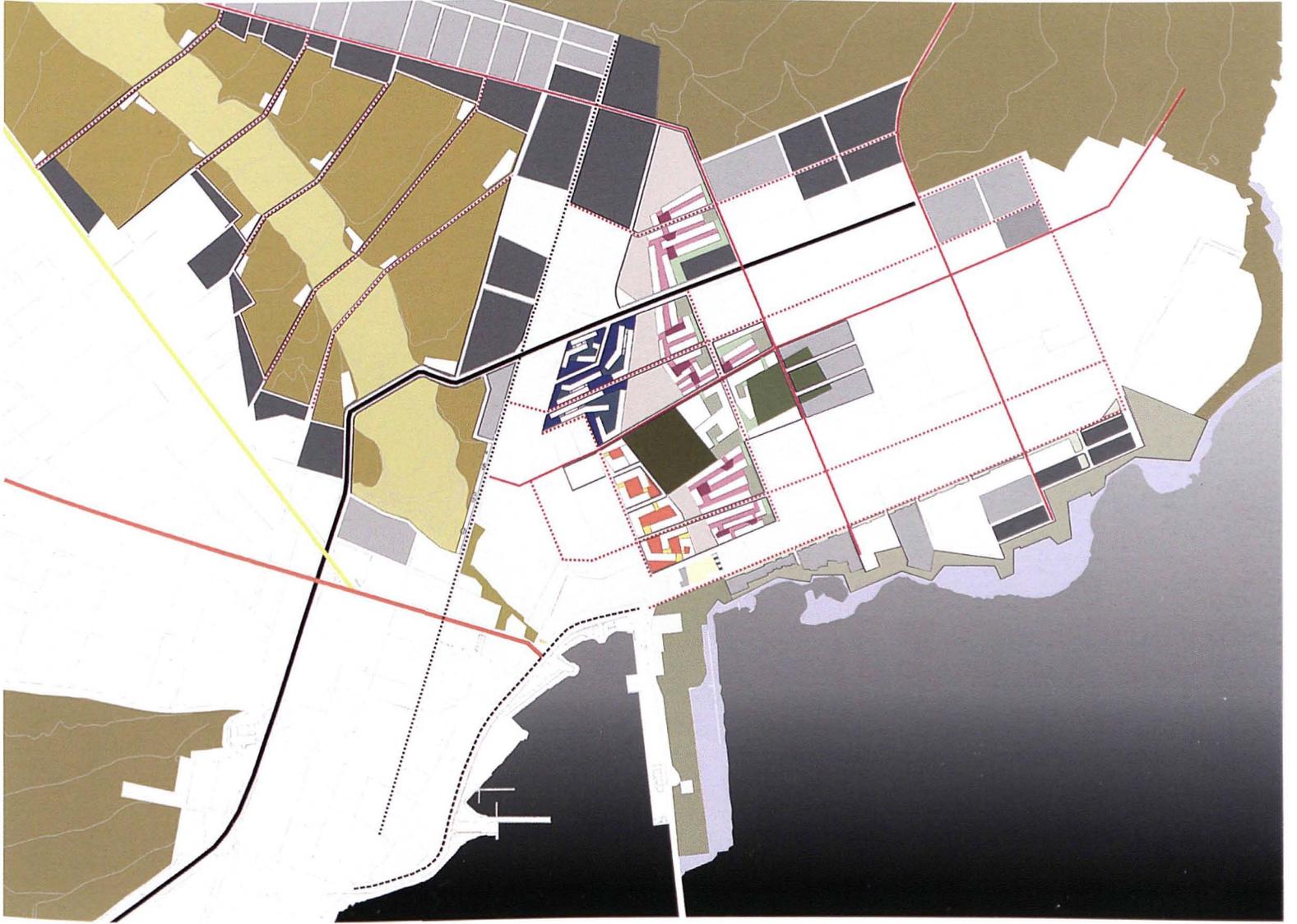
Jessica Caram Codina Matías Berrocal Moreno Sandra Rubio Núñez

1

1. Análisis. Hipótesis de proyecto
2. Planta general de la propuesta



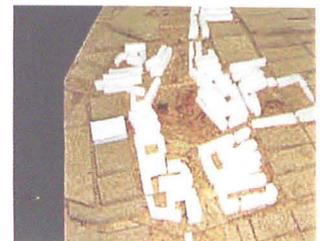
1







7

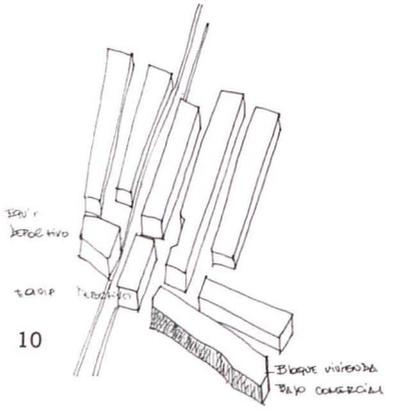
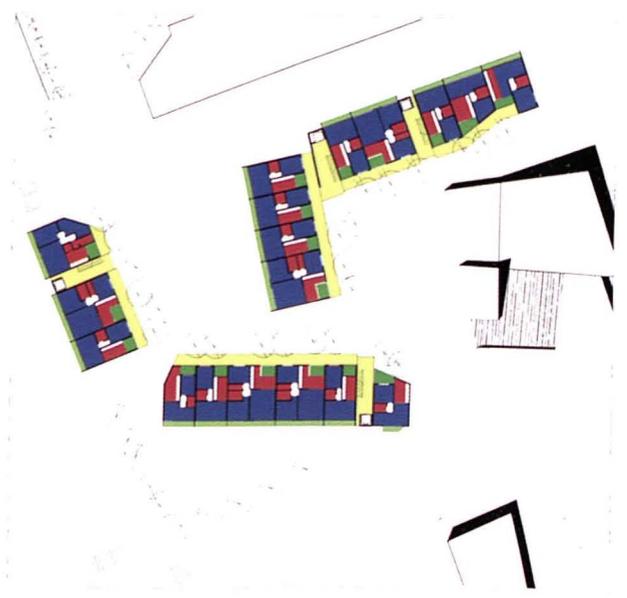


3. Planta general
4. Esquema de usos: espacios libres
5. Esquema de usos: residencial y equipamientos
6. Definición urbanística
7. Maquetas



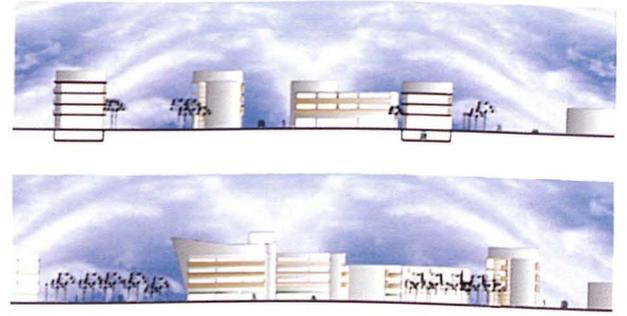
8

11

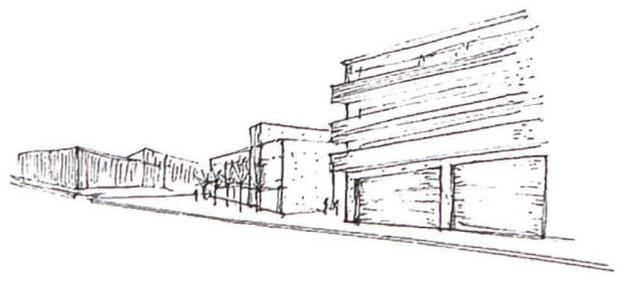
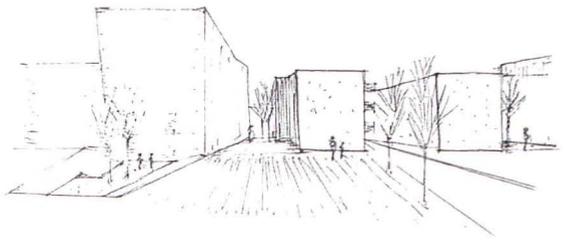


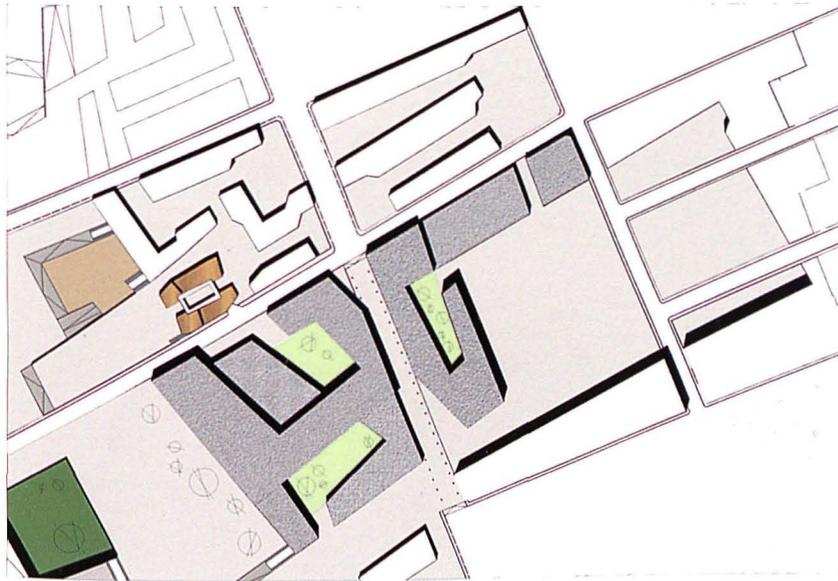
10

12



9

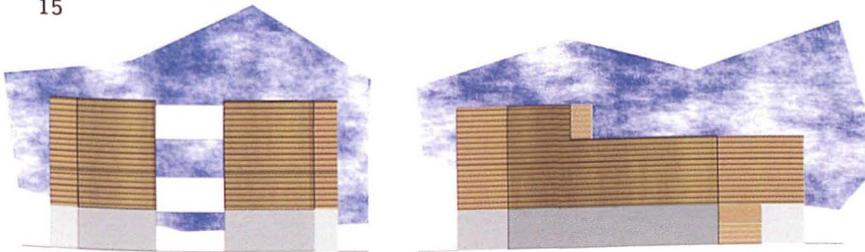




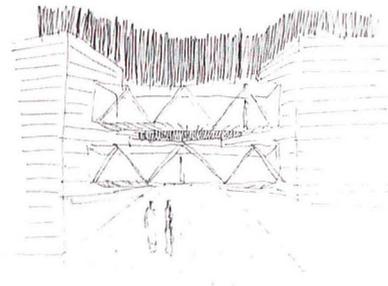
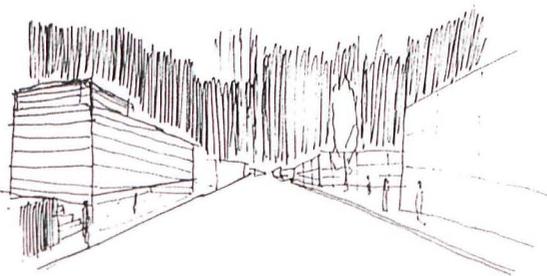
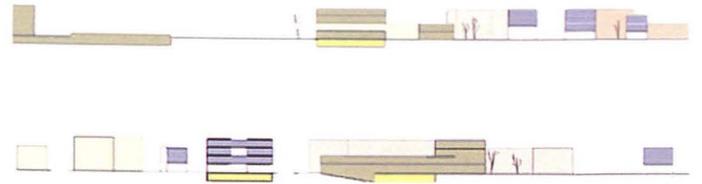
13

- 8. Planta detalle de sector
- 9. Perspectivas
- 10. Esquema de proyecto
- 11. Planta tipo de viviendas
- 12. Secciones / alzados
- 13. Planta detalle de sector
- 14. Secciones
- 15. Alzados de viviendas
- 16. Perspectivas

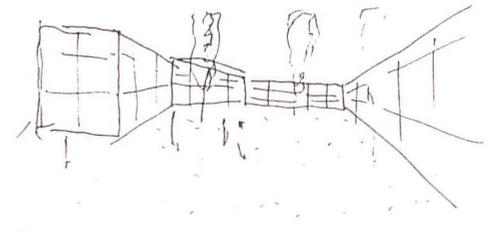
15



14



16



Puerto del Rosario, una ciudad en formación, que va creciendo a partir de una serie de ensanches orientados en diversas direcciones desde el centro de la ciudad. Diferentes pautas como las condiciones turísticas de la isla, su desarrollo portuario y el papel que desempeña la ciudad como capital de la misma, han promovido en los últimos veinte años un relativo crecimiento de la zona. Se realiza un exhaustivo análisis para entender el contexto urbano y las necesidades funcionales de la zona de proyecto. Esto nos otorga de criterios para afrontar la problemática de una urbe con infinidad de posibilidades.

Se modifica el carácter y la jerarquía de las vías existentes para descongestionar la zona de proyectos ubicada en el centro de la ciudad y con el correspondiente caos. Se resuelve dotando con carácter de vía rápida al anillo perimetral, situando unos distribuidores que nos permiten acceder a los equipamientos y comercios interiores y finalmente unas vías capaces de permitir los accesos a las viviendas y comercios. También se plantea una forma de actuar para lo concerniente al caos morfológico de la zona. Mediante unos parámetros de proyecto que llenan y homogenizan los espacios vacíos existentes en el lugar, creando una visión más regular y compacta de la zona.

El espacio libre, que hoy en día carece de conexión entre sí, dota a la zona de un sistema capaz de ponerlos en relación mediante paseos peatonales que estructuran los lugares de recreo. Se reconstruye el litoral proveyéndolo de piscinas naturales y lugares de estancia. Se recupera el barranco utilizándolo como eje de conexión y se tiene en cuenta los equipamientos para homogenizar el ocio del lugar. Estos equipamientos siguen una cinta como guía, la cual distribuye los usos según su necesidad. Un paquete de equipamientos con carácter socio-comercial, al cual se le suman otros dos paquetes, uno de carácter deportivo y otro de carácter cultural, incidiendo en el primer conjunto dotacional, provocando una mutación morfológica. Estos sufren una atracción o repulsión de diversos elementos que obligan al equipamiento a quebrarse en una línea de organización. Esto no solo ocurre en planta, sino que también ocurre en sección, creando diferentes usos de los espacios de los elementos. Con esta forma de proceder se consigue una organización dotacional que poseen una gran variedad de espacios intermedios.

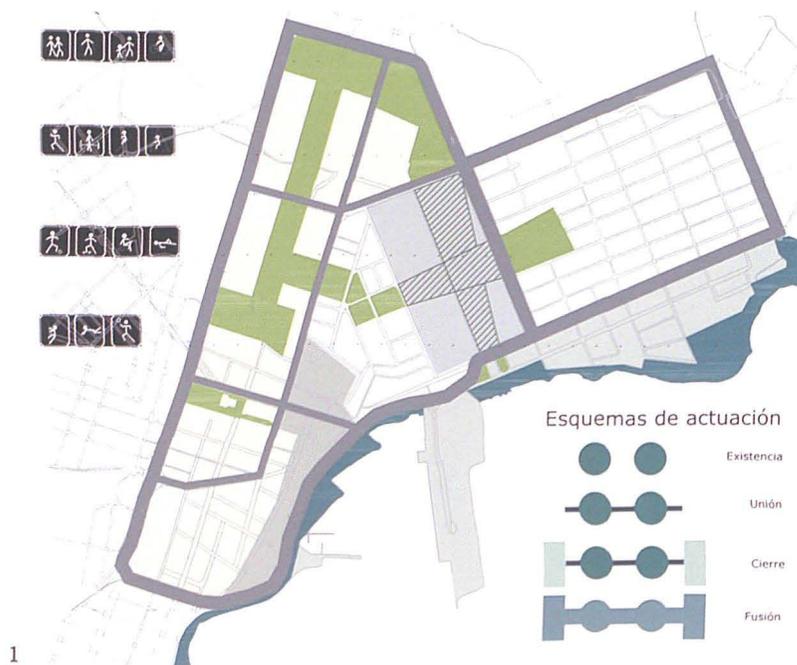
Las viviendas provienen de un estudio que busca unos tipos flexibles, capaces de albergar formas de vida de carácter diverso que responde a las exigencias que pide una ciudad cosmopolita, con una diferente manera de entender la familia. Una ciudad que está en continua expansión.

Atendiendo a estos tres parámetros principalmente y con una morfología coherente con el entorno se provee de un sistema de organización del conjunto que intenta resolver la falta de conectividad en la ciudad.

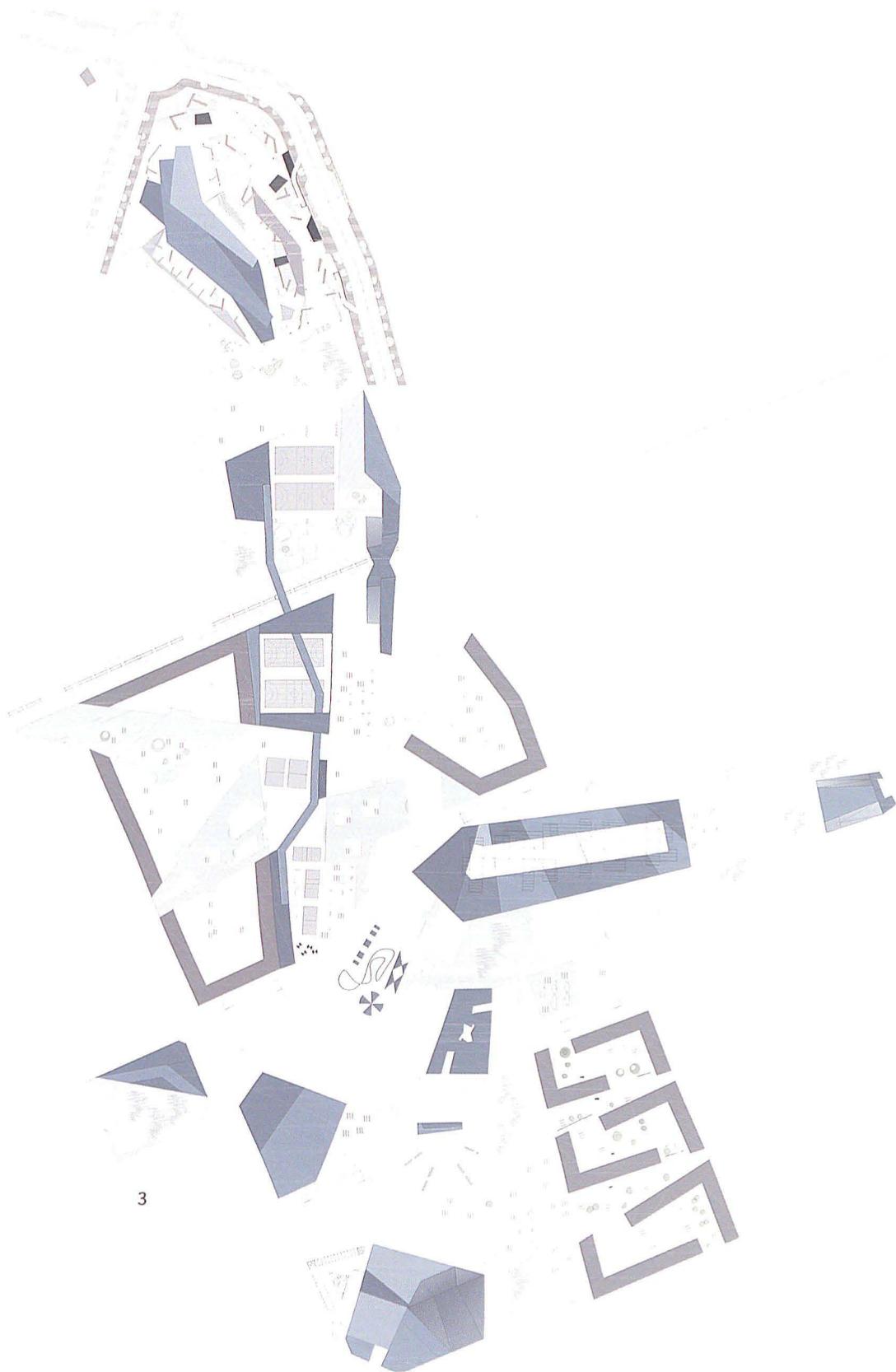
Finalmente, se intenta con todos estos recursos urbanísticos de conseguir llevar la ciudad del Puerto de Rosario a convertirse en un nodo dentro de un sistema a escala nacional.

Seong Mo Chu Lee Julio Hernández Melián Ouafik Khallada

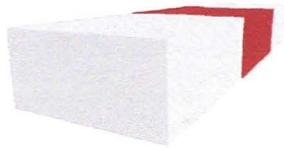
2



1. Esquema de espacios libres
2. Perspectiva
3. Planta general



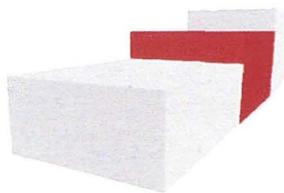
6



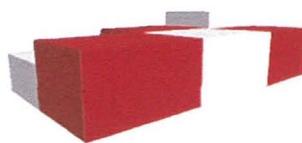
RELLENAR LOS VACÍOS



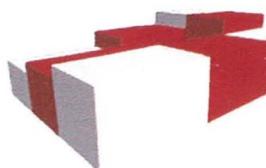
REFORZAR LAS ESQUINAS



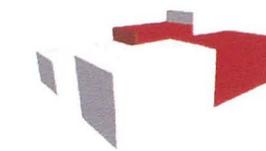
HOMOGENEIZAR LAS DIFERENTES SECCIONES



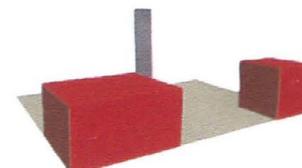
MACIZAR LAS MANZANAS



PATIOS INTERIORES

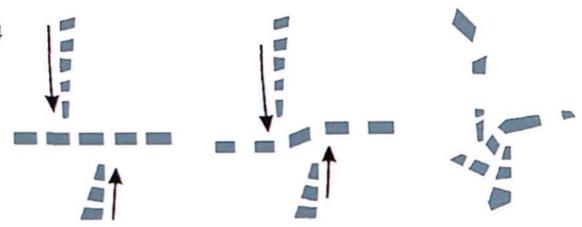


CORREDORES VERDES

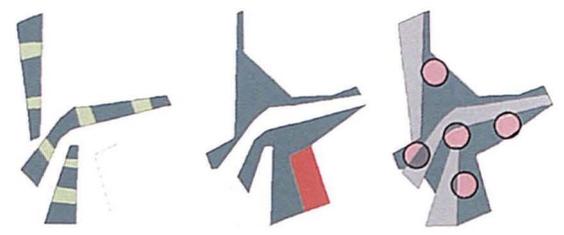


PUNTOS MULTIFUNCIONALES

4



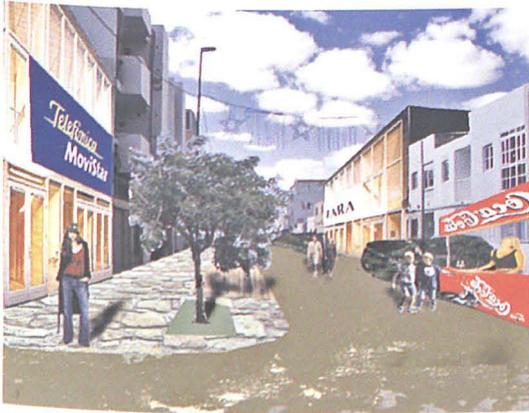
5



7



- 4. Esquemas morfológico y de espacios libres
- 5. Esquema morfológico de equipamientos
- 6. Sistemas de actuación morfológica
- 7. Perspectivas





Esquemas de usos



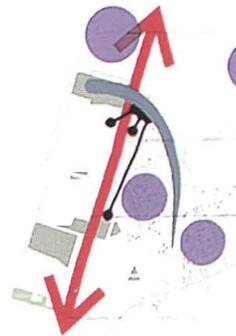
Escala de ciudad

Completa las dotaciones educativas

Integración en la trama urbana

Responde a las necesidades de las nuevas tecnologías

Previsión de futuro



Relación nueva vivienda

Relación con el espacio público

Relación con los centros educativo

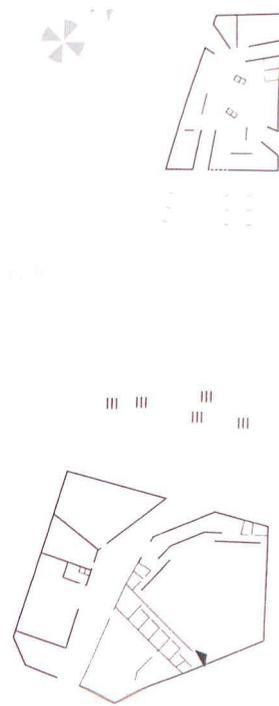
Relación casco antiguo

8. Planta de cubierta de centro educativo
9. Plantas de centro educativo
10. Contexto urbano
11. Perspectivas centro de estudios
12. Planta de viviendas
13. Planta y sección de auditorio
14. Planta de cubierta auditorio
15. Sección de viviendas tipo

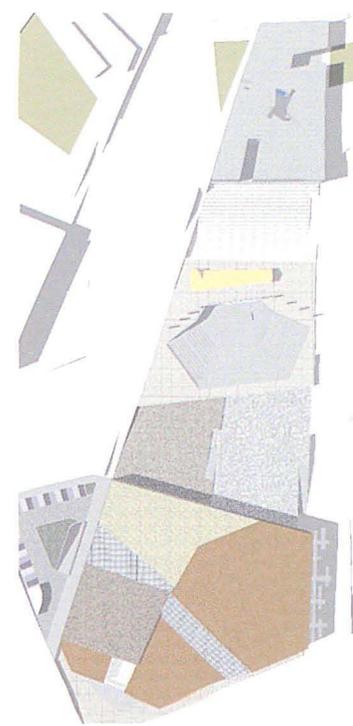




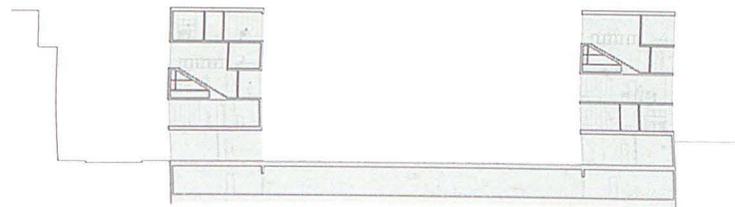
12



13



14



15

Proponemos para Puerto del Rosario una intervención a dos escalas: una a nivel de toda la ciudad y otra más cenida al área de intervención: el Acuartelamiento de San Juan de Austria.

A nivel de todo el conjunto urbano, los elementos naturales son los protagonistas mediante tres operaciones: introducir el paisaje natural de la montaña y el vacío de la plataforma litoral en la ciudad mediante focos de visión; dotar a los barrancos y las gavias de mayor importancia como elementos del paisaje que han perdurado en el paso del tiempo y a través de las superposiciones de la trama urbana en las diferentes etapas de crecimiento de la ciudad; reforzar la presencia del mar, elemento hoy ausente mediante el desplazamiento de parte de la actividad del puerto y generando una avenida marítima continua que recorra todo el litoral y dote a la ciudad un nuevo frente y sea capaz de establecer conexiones desde la avenida hasta diferentes puntos para crear recorridos permeables al mar.

Dentro de la trama se pretende conectar los espacios libres a través de recorridos a modo de red.

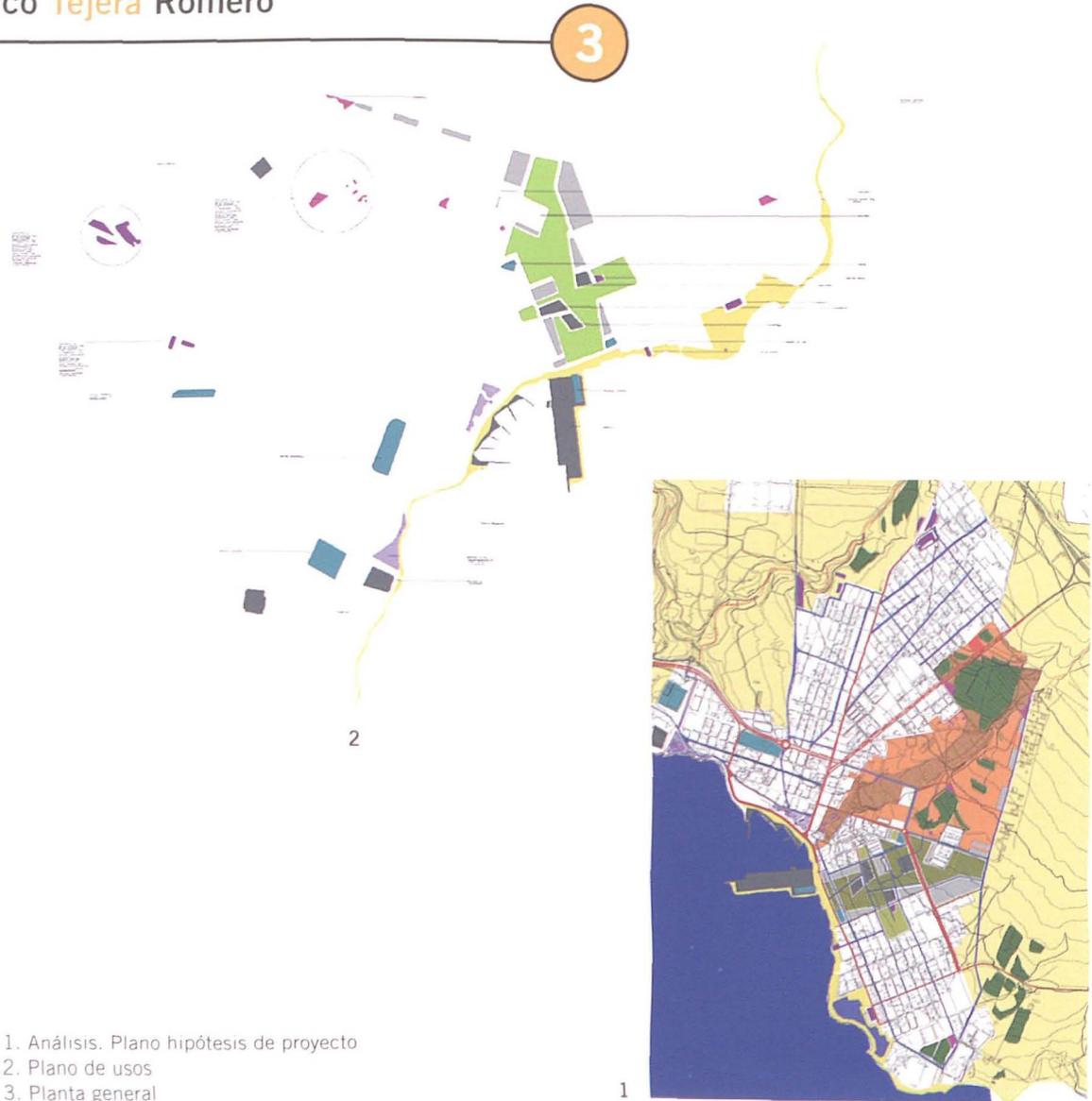
A nivel del área de intervención, tenemos dos objetivos fundamentales: conectar los elementos naturales (barranco, ciudad y mar), maclar el área de intervención con la trama urbana mediante edificación o vacío de forma intencionada. Por ello, la morfología edificatoria habla de las intenciones proyectuales pudiendo abrir o cerrar el gran espacio libre central.

Este gran espacio libre central se compone según los elementos del análisis, formándose así una secuencia de espacios no edificados con diferentes características: visiones y escalas, corredor, paso, transición, colchón.

En cuanto a los equipamientos, proponemos un polideportivo, un centro de exposiciones, un auditorio, una biblioteca, un parque marítimo, centros culturales a escala de barrio, pequeños equipamientos vinculados a los barrancos y un hotel.

Las viviendas se agrupan en bloques lineales que se modelan en base al espacio libre y al que se vuelcan a través de corredores comunitarios por los que se accede a ellas. El proyecto incrementa la presencia de los elementos naturales y refuerza la trama existente completando la dotación de equipamientos y espacios libres de la ciudad.

Rocío Carbona Flores Airam Quintana Chocho Rayco Tejera Romero



1. Análisis. Plano hipótesis de proyecto
2. Plano de usos
3. Planta general

1



ESPACIO EDIFICADO

- VIVIENDAS
- EQUIPAMIENTOS INSULARES
- EQUIPAMIENTOS MUNICIPALES
- EQUIPAMIENTOS DE BARRIO

RECORRIDOS

ESPACIO NO EDIFICADO

- 1. TRANSICIÓN ENTRE EL PAISAJE(MONTAÑA) Y LA PROPUESTA. ELEMENTO DE BORDE QUE REMATA EL RECORRIDO.
- 2. LIMITADO POR EDIFICACIÓN,
- 3. ELEMENTO CENTRAL. NEXO ENTRE LOS VACIOS DE LA PROPUESTA, LIMITADO POR LA EDIFICACIÓN.
- 4. REMATE. VACIO DE BORDE DONDE EL RECORRIDO PRINCIPAL CONECTA CON EL FRENTE MARITIMO.
- 5. COLCHÓN ENTRE TRAMA URBANA EXISTENTE Y LA PROPUESTA. ELEMENTOS CONECTORES ENTRE LAS DIFERENTES MALLAS Y EL PROYECTO.
- 6. INTERIORES EN LA PROPUESTA LIMITADOS POR LA EDIFICACIÓN (PÚBLICO).
- 7. PASO ENTRE EDIFICACIÓN. CONECTOR DE VACIOS.
- 8. VACIO DEFINIDO POR LA EDIFICACIÓN (PRIVADO)

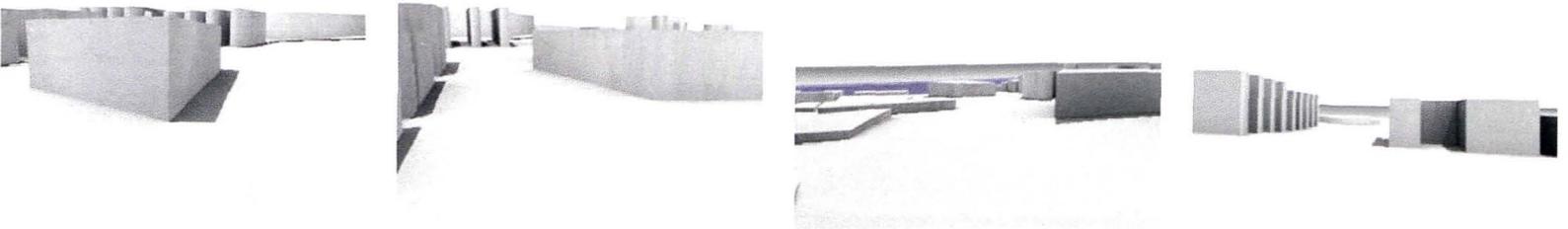


4

- 4. Planta detalle de sector
- 5. Sección de sector
- 6. Perspectivas
- 7. Perspectiva pabellón deportivo
- 8. Alzados pabellón deportivo
- 9. Sección pabellón deportivo



5

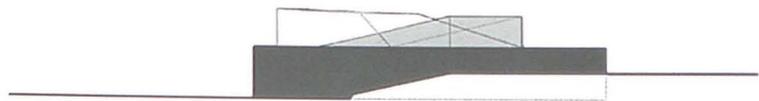
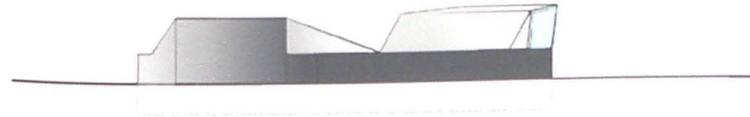
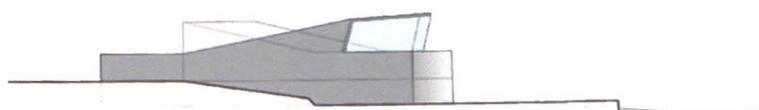
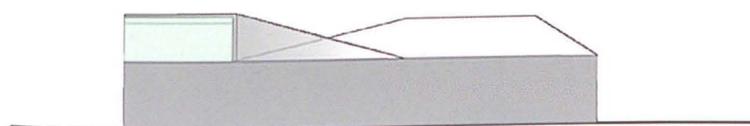


6

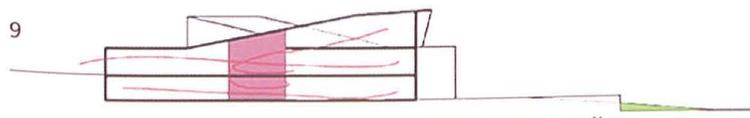
7



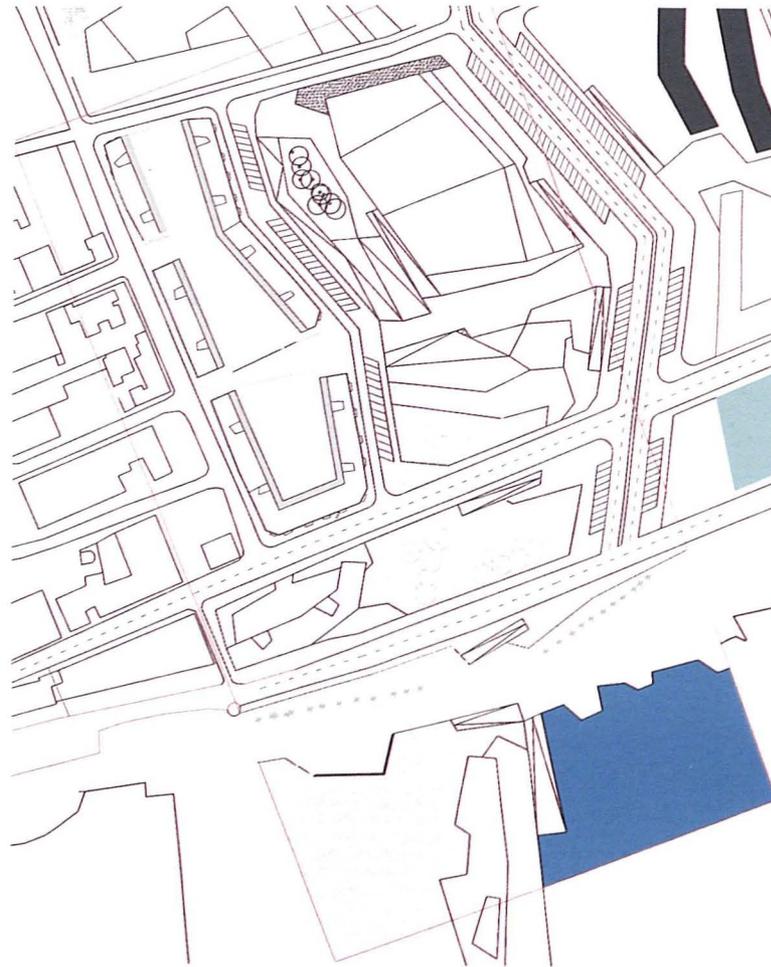
8



9

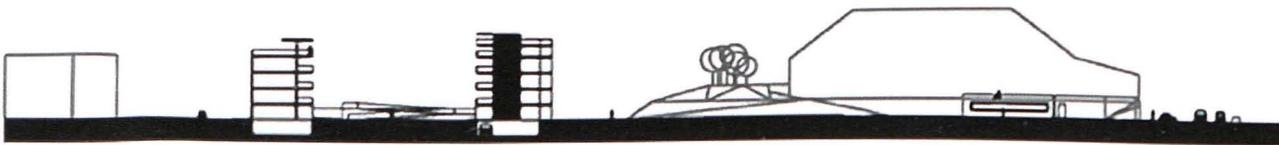


SECCION (CIRCULACIONES)

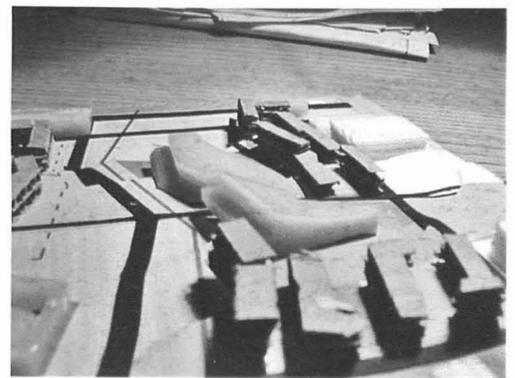
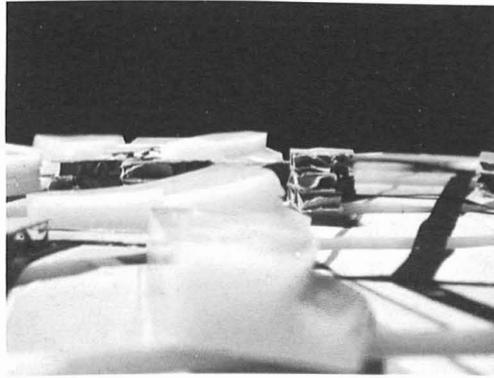
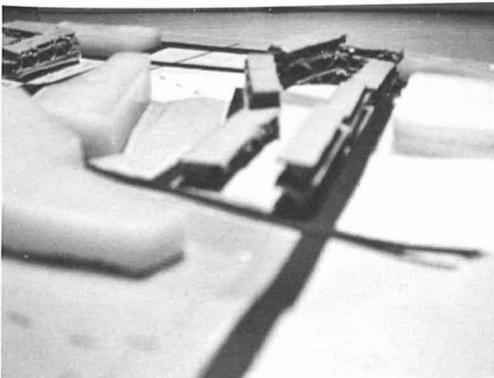
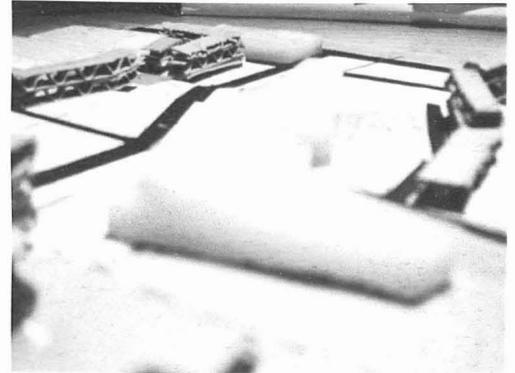
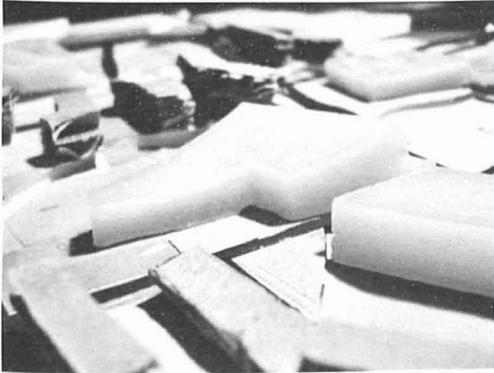


10

- 10. Planta detalle de sector
- 11. Sección de sector
- 12. Maquetas



11



El área de la intervención se sitúa en el centro de Puerto del Rosario. Se trata de una posición estratégica por su ubicación en medio de dos partes fundamentales de la ciudad, por una parte el casco antiguo-histórico e institucional, y por otro el ensanche de ampliación de la ciudad. La mayor problemática que presenta la zona es la falta de conexión existente entre las distintas partes; una desestructuración palpable tanto desde el punto de vista del peatón como del conductor. Otro aspecto a tener en cuenta es la falta de espacios libres tratados o culturales, los cuales dotan de mayor calidad al entorno inmediato, mejorando las ofertas de la propia ciudad.

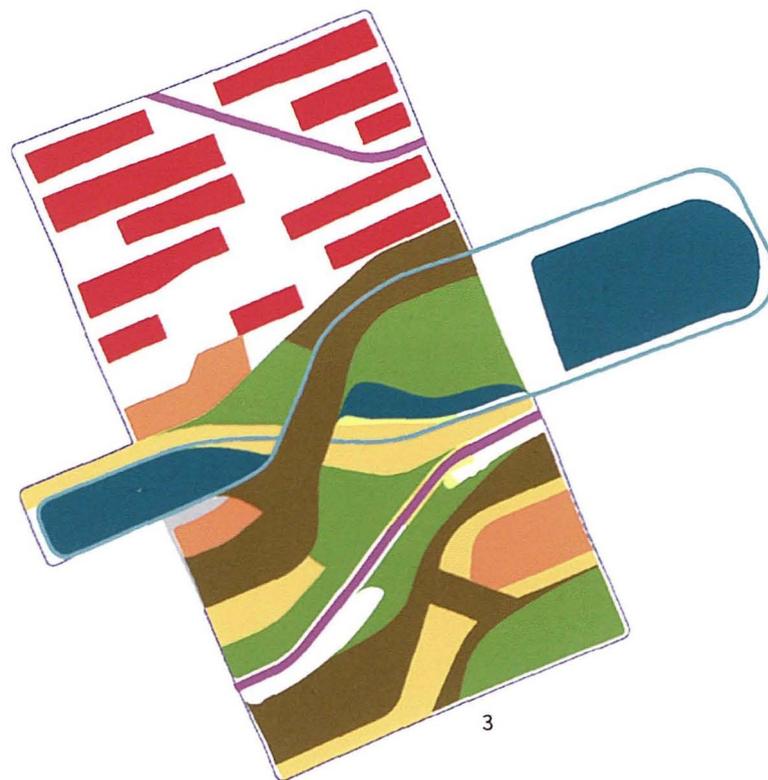
La zona a estudiar es una rótula entre ambos lugares, los cuales están conectados entre sí gracias a un sistema de circulación en anillos, jerarquizando vías según su volumen de asiduidad o por conexiones con otras partes importantes de la misma, como puede ser la circunvalación. El objetivo fundamental va a ser convertir la parcela de proyecto en un gran parque urbano que sea el nuevo centro cultural, de ocio y comercial de la ciudad, complementando así lo ofrecido por el antiguo centro histórico y vinculado al nuevo núcleo administrativo ofrecido por el recientemente redactado Plan General. Con la implantación de esta nueva área dotacional, se consigue solucionar los principales problemas de salubridad de la ciudad, y además se pretende solucionar la desconexión del barrio del Charco del contexto urbano, a la vez que se aportan usos culturales, formativos y lúdicos al ámbito.

La principal operación a realizar es complejizar el plano del suelo, sometiendo a variaciones de cota en su superficie, a modo de conexiones entre los límites de la parcela rectangular. De este modo, se marcan claramente una serie de nexos entre ambas partes de la ciudad. Solucionado el problema de la conectividad, se dota a esas directrices de uso, principalmente comercial, que, además de cubrir las necesidades de comercio de la zona, sirven de atractivo para la población. El uso cultural se ubica alrededor del perímetro de la parcela, siendo lugar de paso para todos aquellos que deseen atravesar el proyecto. De esta forma, los ciudadanos se involucran en el uso cultural. La cota rasante del proyecto constituye el área de parque urbano, donde lo construido no compete con la vegetación.

La operación inversa a la zona de uso público se sucede en el área más privada, la zona de viviendas. Los edificios emergen del plano del suelo como una transición del espacio libre a lo construido, y conforman un sistema de franjas que incorporan espacios libres de pequeña magnitud a modo de espacios intersticiales. Una única vía rodada sirve para distribuir los accesos de los vehículos a los aparcamientos. Dicha vía es una de las que conforman uno de los anillos citados anteriormente, favoreciendo la conectividad y estructuración de la zona.

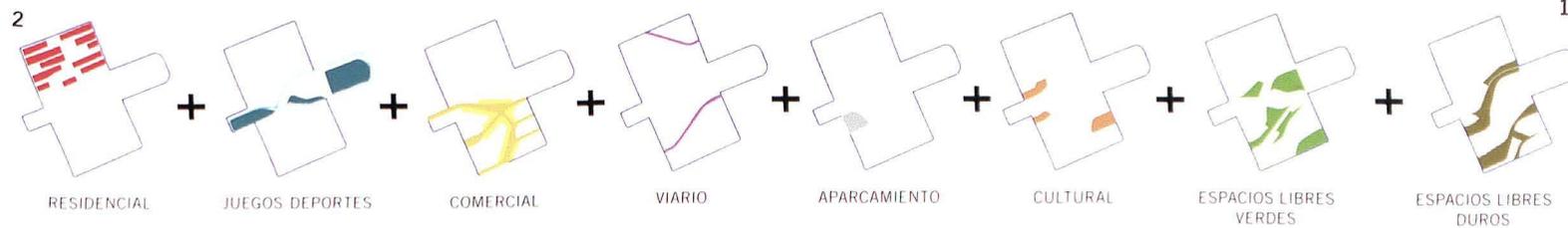
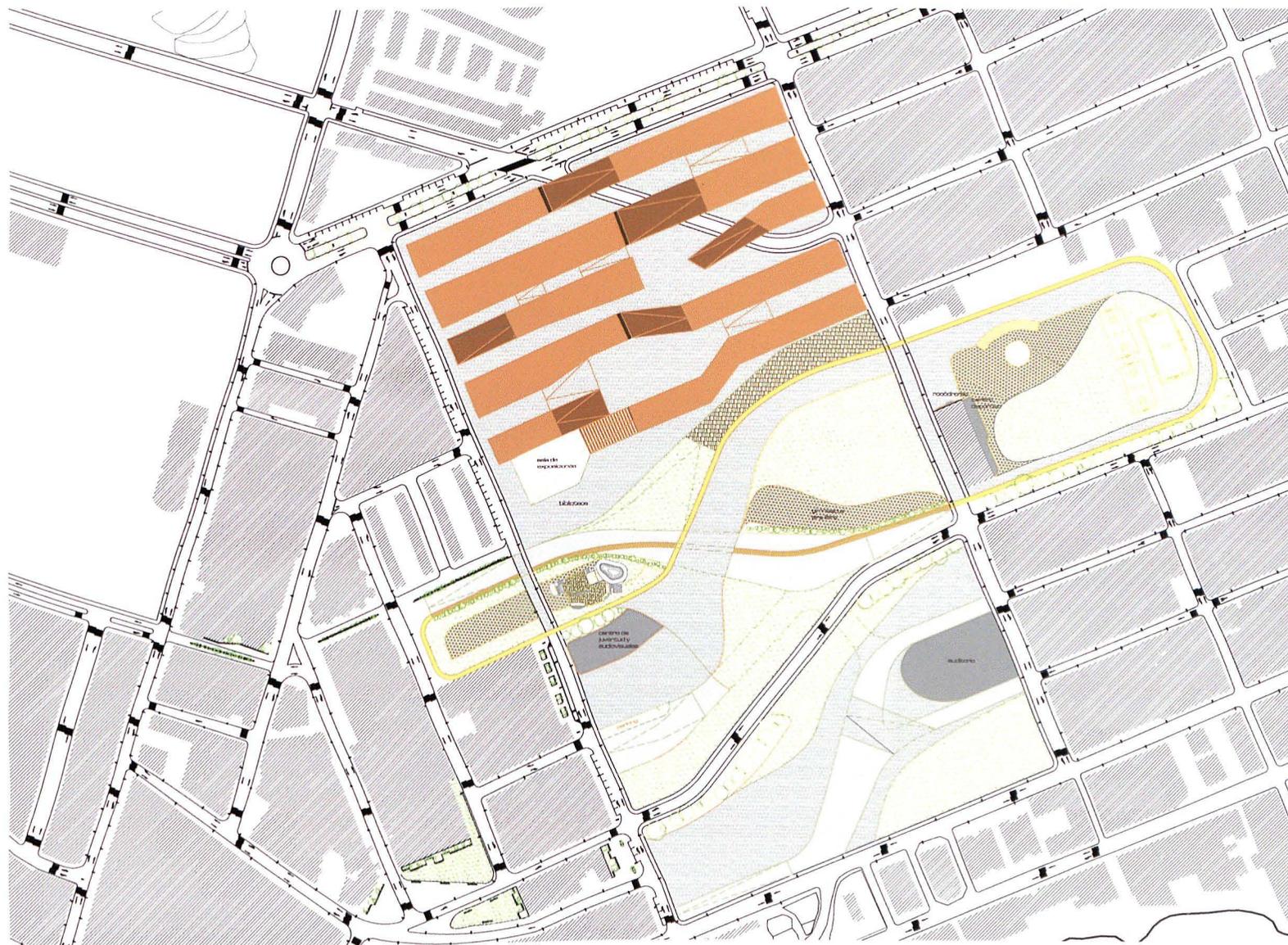
Manuel Arencibia Beautell Elena García-Lisón Jorge Eduardo Martínez Rodríguez

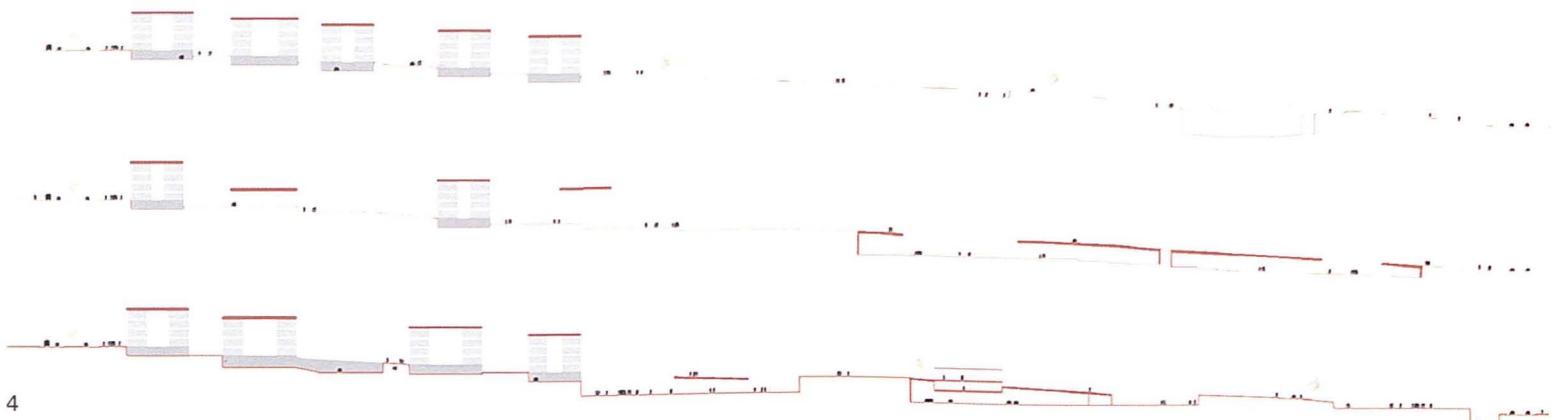
4



3

1. Planta general
2. Esquema de usos propuestos
3. Sistema de usos superpuestos





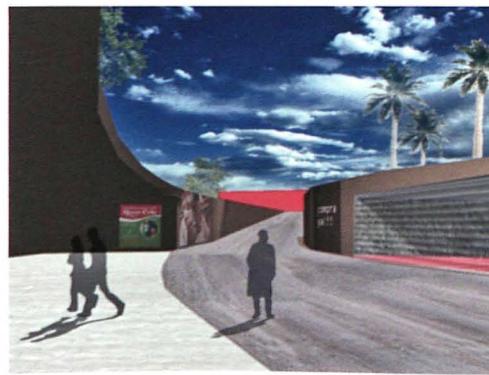
4



5



6



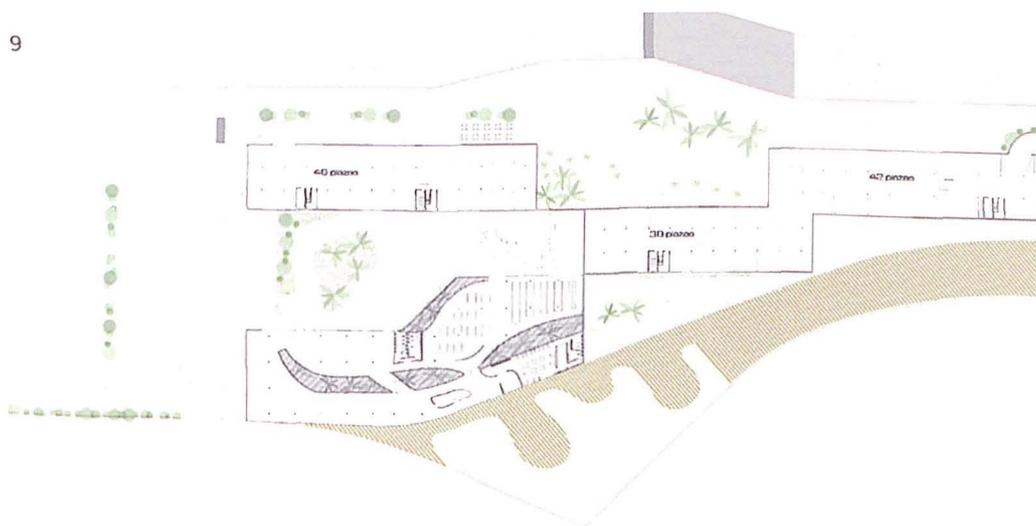
7



8

4. Secciones generales
5. Vista aérea
6. Perspectiva
7. Perspectiva
8. Maqueta
9. Planta detalle de sector
10. Sección de sector
11. Maqueta de sector

9

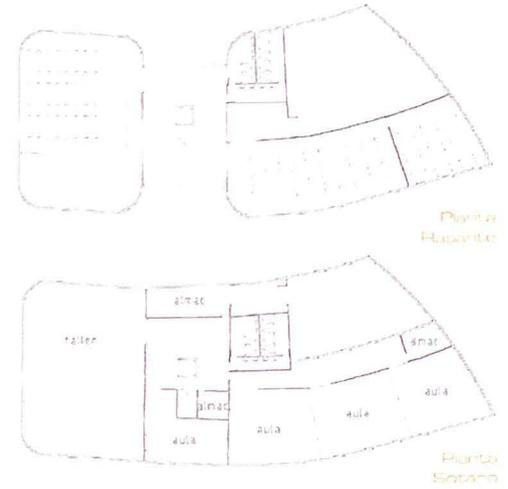


11

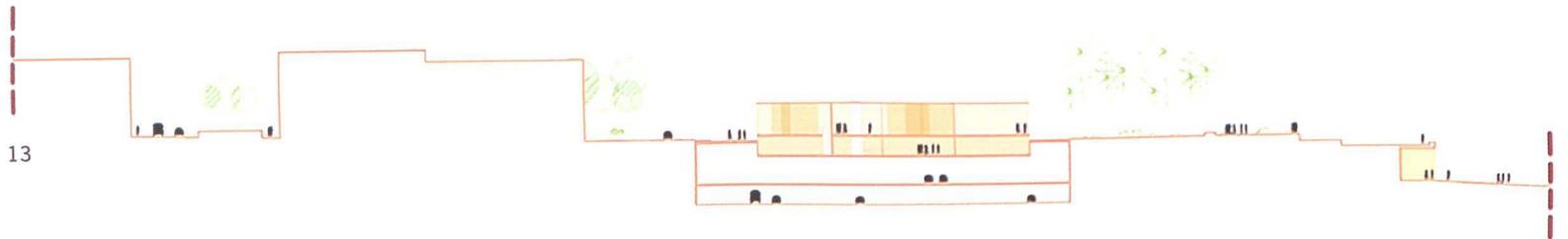
10



12

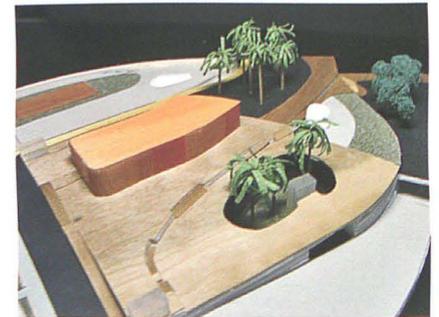


14



13

15



- 12. Planta detalle de sector
- 13. Sección de sector
- 14. Equipamiento de centro juvenil
- 15. Maqueta de sector
- 16. Planta detalle de sector
- 17. Sección de sector
- 18. Plantas de auditorio
- 19. Maqueta de sector
- 20. Vista de equipamiento móvil
- 21. Vista de equipamiento móvil

El área de proyecto se presenta como un gran vacío próximo al frente marítimo de Puerto del Rosario. Este recinto, antes ocupado por la milicia, no puede entenderse sin tener en cuenta como se ha venido desarrollando la ciudad.

La ciudad se presenta en un proceso discontinuo de formación generando a partir del pequeño casco antiguo, diferentes ensanches que constituyen diversas tramas reconocibles morfológicamente. El sistema radial definido con la circunvalación, constituye un límite reforzado por los elementos geomorfológicos que la enmarcan paisajísticamente (sistemas montañosos y barrancos). Actualmente, la ciudad está desligada completamente de su entorno. Por todo ello, el proyecto plantea la intervención en el área inicialmente propuesta y en tres sectores que se conforman como grandes vacíos que permitirán integrar el paisaje propio de esta ciudad.

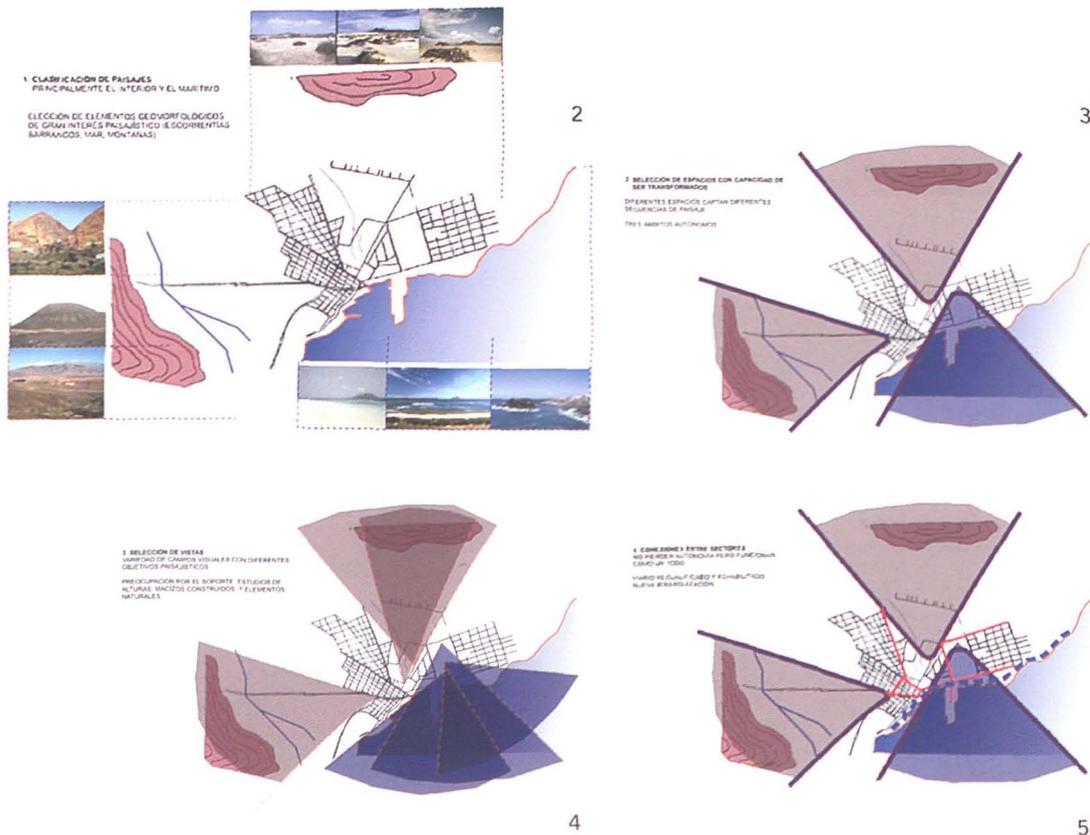
Se han tenido en cuenta los elementos geomorfológicos de mayor interés paisajístico para crear una secuencia de vistas hacia estos a medida que se recorre la ciudad y valorando los elementos construidos existentes. Para crear estos recorridos será necesaria la nueva jerarquía de viario.

Los tres sectores detectados deben, además, alojar nuevas centralidades que completen la vida de Puerto del Rosario. El área E, se plantea como un área que se abre al paisaje interior con uno mixto residencial-comercial a escala comarcal y municipal. El área N será el gran parque del que tanto carece la ciudad, uniéndola con el paisaje interior, enfatizando la escorrentía como elemento de proyecto y recuperando el uso agrícola que históricamente le pertenecía. Un pasaje verde concatenará los equipamientos culturales de gran escala propuestos, y acabará con un gran espacio libre al mar y al paseo marítimo.

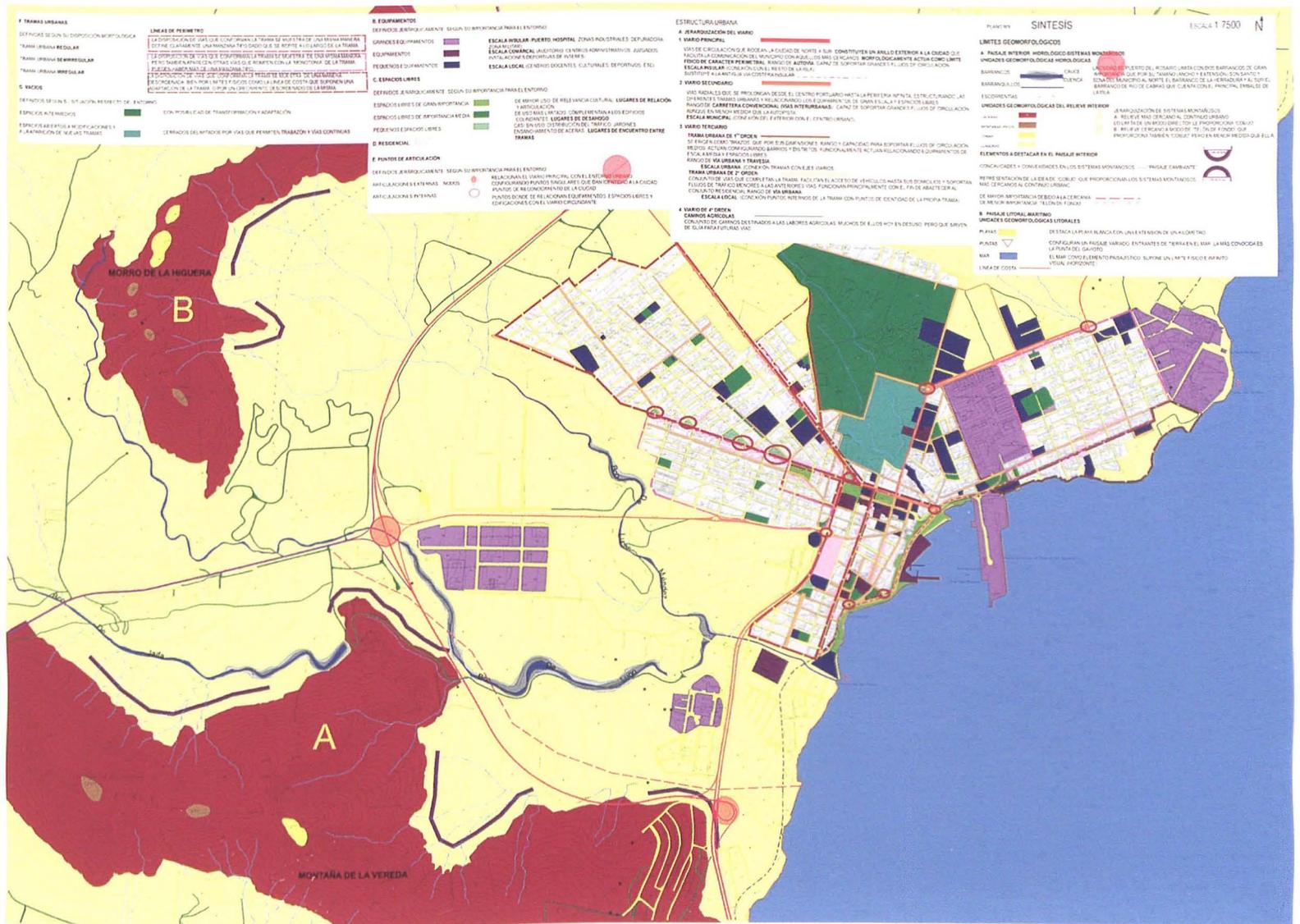
Morfológicamente el último sector se resuelve con tres plataformas limitadas por los ejes que conectarán las tramas residenciales. Bajo estas plataformas se coloca el uso comercial. Sobre ellas el uso residencial capaz de crear una secuencia de espacios libres diferenciada. Y al borde, cuando la plataforma entra en contacto con el pasillo verde, se colocan tres piezas para usos culturales.

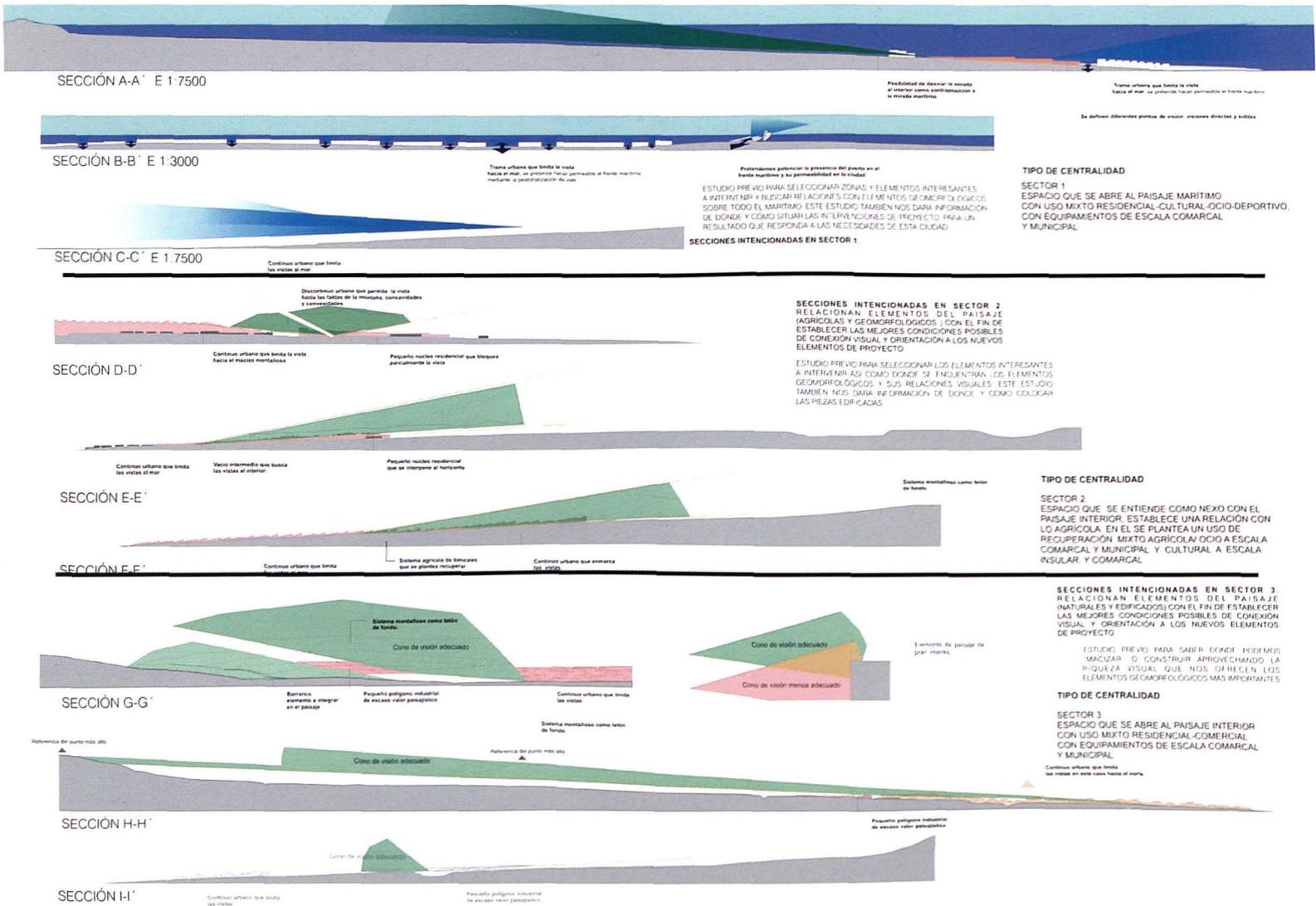
Tanausú García Castellano Yaiza Hernández Salamanca Olivia Ramos Lannerskoog

5



1. Plano de síntesis
2. Clasificación de paisajes
3. Selección de espacios con capacidad de ser transformados
4. Selección de vistas
5. Conexiones entre sectores





6. Secciones generales. Ideas de proyecto
 7. Análisis. Plano hipótesis de proyecto

PLANO Nº9 : HIPÓTESIS ESCALA 1:7500 N

SECTOR 2 — EL ESPACIO QUE SE ENTIENDE COMO HECHO CON EL PAISAJE INTERIOR, UN ÁREA EN LA QUE MEDIANTE DIFERENTES ACCIONES SE PUEDE INTENTAR RECUPERAR EL PAISAJE AGRÍCOLA E INTRODUCIR EN LA CIUDAD LOS SISTEMAS MONTAÑOSOS Y GEOMORFOLÓGICOS DEL INTERIOR.

TEMAS Y ACCIONES:

- POTENCIAR ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS SIN VALOR APARENTE EN LA ACTUALIDAD.**
ESCORRENTA COMO ELEMENTO ESTRUCTURANTE SE TRATA LA ESCORRENTA COMO UN ELEMENTO QUE SE INTENSIFICA EN EL ÁREA DE LA ZONA MONTAÑOSA DE LOS SISTEMAS MONTAÑOSOS EXISTENTES. ESTE ELEMENTO NOS DARÁ LAS PEGAS PARA ESTRUCTURAR EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES COMO LA ORGANIZACIÓN FUNCIONAL Y FORMAL DE LOS EQUIPAMIENTOS.
- LÍMITE DE LA ESCORRENTA.**
PLANEAMIENTO DE DOS ÁREAS DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS QUE SE ENTELAZAN Y SE EXTIENDEN AL RESTO DE LA CIUDAD.
LA ESCORRENTA COMO ESPACIO PÚBLICO PARQUE QUE MEZCLA DOS TIPOS DIFERENTES DE ENTENDER EL ESPACIO LIBRE: EL MAS URBANO Y EL MAS RURAL.
- TRANSFORMACIÓN DE UN ÁREA RESIDUAL EN UN ÁREA DE OPORTUNIDAD.**
CONVERTIR ESTE ÁREA EN UN HECHO CON LOS PAISAJES INTERIORES Y AGRÍCOLAS DE LA ISLA. TRAS EL ANÁLISIS PLANEADO VEMOS COMO EL ÁREA FORMADA PARTE DE LA ZONA AGRÍCOLA DE PUERTO. COMO MUESTRA NOS ENCONTRAMOS CON ANTIQUOS BANCALES, ACEQUIAS, ESTACAS Y CAMPOS RURALES. POR ESTO Y POR SU SITUACIÓN ESTRATÉGICA EN LA CIUDAD SE INTENTA RECONVERTIR ESTE ÁREA PLANEÁNDOLO COMO UN HECHO UN PUNTO DE SITUACIÓN ENTRE LAS DOS FRONTERAS.
- APROVECHAMIENTO DE LOS BANCALES Y SISTEMAS AGRÍCOLAS EN DESUSO.**
REHABILITACIÓN PARA SU EXPLOTACIÓN COMO UN SISTEMA DE INTRODUCCIÓN DEL PAISAJE INTERIOR EN LA CIUDAD.
- BUSQUEDA DE VISTAS DEL PAISAJE INTERIOR HORIZONTAL. LÍNEA DE CADENAS MONTAÑOSAS.**
RECONSTRUCCIÓN DE LA EDIFICACIÓN EXISTENTE. BUSQUEDA DE HUECOS ENTRE LA EDIFICACIÓN EXISTENTE PARA PERMITIR CONEXIONES VISUALES.

PLANO Nº9 : HIPÓTESIS ESCALA 1:7500 N

SECTOR 3 — BUSCAR EL PAISAJE INTERIOR PRINCIPALMENTE EL SISTEMA MONTAÑOSO CLASIFICADO CON VALOR A, QUE LIMITA EL CRECIMIENTO DEL CONTINUIDAD URBANA Y A LA VEZ ACTÚA DE "CONTINUIDAD PROTECTORA".

1. "MACIZAR" ÁREAS CERCANAS A LAS TRAMAS RESIDENCIALES (MACIZOS RESIDENCIALES)
ESTUDIO PREVIO CON SECCIONES DE TERRENO PERMITE AVERIGUAR UN POSICIONAMIENTO ÓPTIMO EN BÚSCA DE LAS VISTAS MAS ATTRACTIVAS (TRAMA MONTAÑA) CON CARÁCTER RESIDENCIAL.
COMENTAR COMO TRAMA RESIDENCIAL EN EL CASO DE RECONSTRUCCION CON LOS ELEMENTOS DEL TERRENO Y EN PARTE CIERTA PERMISIBILIDAD URBANA COMO MEDIO LA CONTINUIDAD EN EL VARIOS (CONDICIÓN AL ESTABLECER EL ESPACIO LIBRE (CONDICIÓN B)).

2. NUEVO ROL DE ALGUNAS VÍAS.
LA VÍA ————— VÍA ADQUIRIR UN PUNTO FUNDAMENTAL. PUES VÍA CONVERTIR EL ROL DE CANALIZAR EL TRÁFICO HACIENDO DE SER LA ZONA DE ANCLAJE HASTA EL CENTRO URBANO Y SE VA A COMPARAR COMO UN RADIUM. POR TANTO EL SUJETO DE RECONSTRUCCION HABILITANDO ZONAS EN SU RECORRIDO APARTAR PARA EL PASADAJE DE LA VÍA.
LA VÍA ————— VÍA CON UNA IMPORTANCIA PUES VÍA A CONECTAR ESPACIOS ENTRE EL CENTRO URBANO Y CONFIRMANDOSE COMO EL NÚCLEO ENTRE TRAMAS.
LAS VÍAS ————— VÍA TENER CONTINUIDAD Y RELACIONAR ESPACIOS INTERIORS CON EL SECTOR PERMISIBILIDAD DE SER COMO UNO DE LAS FRONTERAS DEL CONTINUIDAD URBANA.

3. TRATAMIENTO DE LOS BARRANCOS PARA SU UTILIZACIÓN COMO ESPACIO LIBRE PÚBLICO Y COMO VEHICULO DE DRENADAJE DE LAS AGUAS PLUVIALES.
EL ESPACIO LIBRE SE ADAPTA Y SE TRATA EN AQUELLOS ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS QUE NOS INTERESA INCLUIR EN EL PAISAJE PARA DARLE UN ROL DE LAS VISTAS EN UN ENTORNO MAS NATURAL. POSIBLE RECONSTRUCCION COMO RECONSTRUCCION DEL PAISAJE MARITIMO QUE EN CASO DE INTRODUCIRSE TRAMA INTERIOR COMO "MACIZADO" CONTINUIDAD BARRANCO QUE PUEDE EN SUSTENTAR EN LOS SECTORES.

4. RENOVACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LAS REDES DE INFRAESTRUCTURA, ESPECIALMENTE LAS DE ABASTECIMIENTO, SANEAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN, ASÍ COMO CONSTRUCCIÓN EX NOVO DE LA RED DE EVACUACIÓN DE AGUAS PLUVIALES.
EL REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DESTINADO AL SANEAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE AGUAS SEVA RECONSTRUCCION Y ADAPTACIÓN EN UNO DE SUS PRINCIPALES ÁMBITOS (CAMBIO EL CAJÓN DEL BARRANCO) SU SITUACIÓN EN EL DISEÑO NO DEBE INFLUIR EN LA BÚSCA DE LAS VISTAS DEL PAISAJE. BARRANCO PUEDE SER RECONSTRUCCION PARA DARLE LAS VISTAS DIVERSAS PARA EL ESTABLECER EL DISEÑO.

5. COMPLETAR EQUIPAMIENTOS
CONTINUIDAD DE EQUIPAMIENTOS COMERCIALES Y ESCALA COMERCIAL Y MUNICIPAL QUE PROPORCIONAR UNA BARRERA CONTINUIDAD AL VARIOS DE LA VÍA.

PLANO Nº9 : HIPÓTESIS ESCALA 1:7500 N

SECTOR 1 — ÁREAS RELACIONADAS CON EL PAISAJE MARITIMO. POR LO TANTO INTENTAREMOS POTENCIAR SU PRESENCIA Y USO A LA CIUDAD DEL PUERTO DEL ROSARIO MEDIANTE DIFERENTES ACCIONES.

TEMAS Y ACCIONES:

- POTENCIAR LA LÍNEA DE COSTA.**
LA EJECUCIÓN DE UN NUEVO PASADAJO MARITIMO DESDE PUNTA DEL GAVIOTA HASTA PUNTA DE LOS POZOS. ASÍ COMO LA REHABILITACIÓN DEL ACTUAL PASADAJO Y LA EJECUCIÓN DE NUEVOS PEATONALES EN SU CONEXIÓN POR SU CARÁCTER DE CATALIZADOR. MEJORA DEL FRENTE MARITIMO COMO POSIBLE ZONA DE BARRIO MEDIANTE PLATEFORMAS, ETC. COMPLETANDO LA ESCALA SUPERFICIE DE PLAZAS QUE TIENE LA ZONA.
- EQUIPAMIENTOS**
UBICACIÓN PUNTUAL DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS (BARRIOS, KIOSCOS, ZONAS DE SALVAMENTO MARITIMO) QUE COMPLEMENTEN LA OFERTA DE Ocio Y LA ROTACIÓN DE SERVICIOS DE LA ZONA. INCLUIDO SE PLANEAN LA INCLUSIÓN HOTELERÍA EN LA ZONA Y UNA POSIBLE RENOVACIÓN DE EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.
- CONEXIONES Y ESPACIOS LIBRES (BUSQUEDA DE VISTAS AL PAISAJE MARITIMO)**
REHABILITACIÓN Y PROYECCIÓN DE PARQUES URBANOS, VARIOS PEATONALES Y TERRAZAS QUE SIRVAN DE NÚCLEOS ENTRE EL FRENTE MARITIMO CON LA CIUDAD. Y ENTRE ELLOS, MEDIOZONAS VERDES COMO MEDIADORAS DE LOS SISTEMAS MORFOLÓGICOS.
ELIMINACIÓN DE DE EDIFICACIONES Y CERRAMIENTOS QUE OBSTRUYEN EL FLUJO.
- RENOVACIÓN EDIFICATORIA PARA USO RESIDENCIAL.**
REHABILITACIÓN PARA SU EXPLOTACIÓN COMO UN SISTEMA DE INTRODUCCIÓN DEL PAISAJE. PUEDE SER REALIZADO EN DEGRADACIÓN DE ALTURA PARA ADQUIRIR UNA MAYOR CALIDAD DE VISIÓN.
- REQUALIFICACIÓN DEL VIARIO RODADO Y PEATONAL.**
POTENCIAR LA TRAMAS VERDEJALIDAD EN EL VIARIO Y SU RELACION CON EL FRENTE MARITIMO Y CON LOS ESPACIOS LIBRES.

PLANO Nº9 : HIPÓTESIS ESCALA 1:7500 N

SECTOR 4 — EL ESPACIO QUE SE ENTIENDE COMO HECHO CON EL PAISAJE MARITIMO, UN ÁREA EN LA QUE MEDIANTE DIFERENTES ACCIONES SE PUEDE INTENTAR RECUPERAR EL PAISAJE MARITIMO Y INTRODUCIR EN LA CIUDAD LOS SISTEMAS MONTAÑOSOS Y GEOMORFOLÓGICOS DEL INTERIOR.

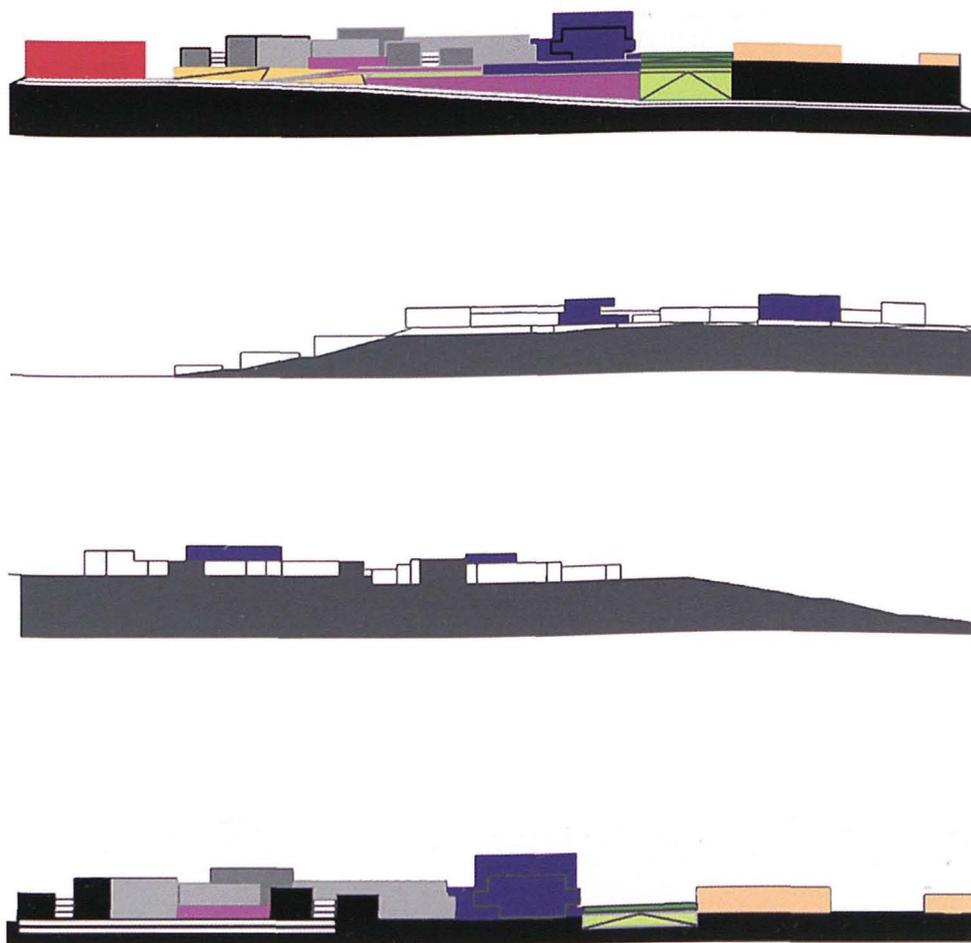
TEMAS Y ACCIONES:

- POTENCIAR LA LÍNEA DE COSTA.**
LA EJECUCIÓN DE UN NUEVO PASADAJO MARITIMO DESDE PUNTA DEL GAVIOTA HASTA PUNTA DE LOS POZOS. ASÍ COMO LA REHABILITACIÓN DEL ACTUAL PASADAJO Y LA EJECUCIÓN DE NUEVOS PEATONALES EN SU CONEXIÓN POR SU CARÁCTER DE CATALIZADOR. MEJORA DEL FRENTE MARITIMO COMO POSIBLE ZONA DE BARRIO MEDIANTE PLATEFORMAS, ETC. COMPLETANDO LA ESCALA SUPERFICIE DE PLAZAS QUE TIENE LA ZONA.
- EQUIPAMIENTOS**
UBICACIÓN PUNTUAL DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS (BARRIOS, KIOSCOS, ZONAS DE SALVAMENTO MARITIMO) QUE COMPLEMENTEN LA OFERTA DE Ocio Y LA ROTACIÓN DE SERVICIOS DE LA ZONA. INCLUIDO SE PLANEAN LA INCLUSIÓN HOTELERÍA EN LA ZONA Y UNA POSIBLE RENOVACIÓN DE EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.
- CONEXIONES Y ESPACIOS LIBRES (BUSQUEDA DE VISTAS AL PAISAJE MARITIMO)**
REHABILITACIÓN Y PROYECCIÓN DE PARQUES URBANOS, VARIOS PEATONALES Y TERRAZAS QUE SIRVAN DE NÚCLEOS ENTRE EL FRENTE MARITIMO CON LA CIUDAD. Y ENTRE ELLOS, MEDIOZONAS VERDES COMO MEDIADORAS DE LOS SISTEMAS MORFOLÓGICOS.
ELIMINACIÓN DE DE EDIFICACIONES Y CERRAMIENTOS QUE OBSTRUYEN EL FLUJO.
- RENOVACIÓN EDIFICATORIA PARA USO RESIDENCIAL.**
REHABILITACIÓN PARA SU EXPLOTACIÓN COMO UN SISTEMA DE INTRODUCCIÓN DEL PAISAJE. PUEDE SER REALIZADO EN DEGRADACIÓN DE ALTURA PARA ADQUIRIR UNA MAYOR CALIDAD DE VISIÓN.
- REQUALIFICACIÓN DEL VIARIO RODADO Y PEATONAL.**
POTENCIAR LA TRAMAS VERDEJALIDAD EN EL VIARIO Y SU RELACION CON EL FRENTE MARITIMO Y CON LOS ESPACIOS LIBRES.

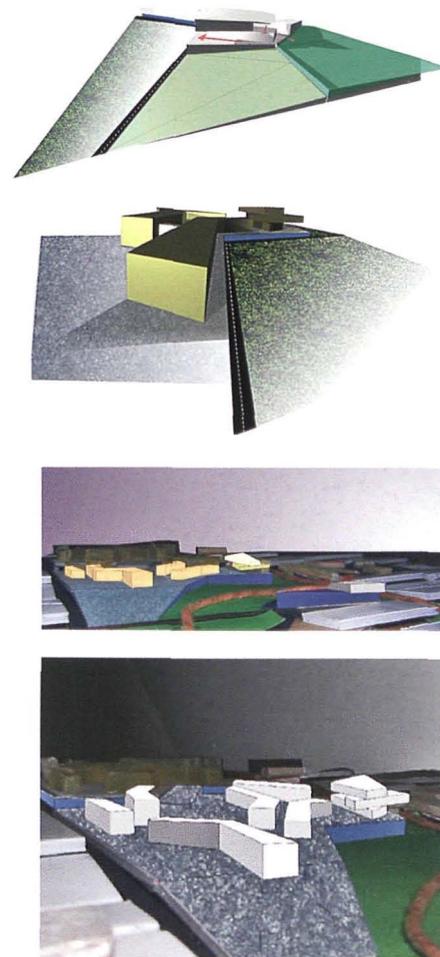


- 8. Planta general
- 9. Secciones generales
- 10. Perspectivas

9



10



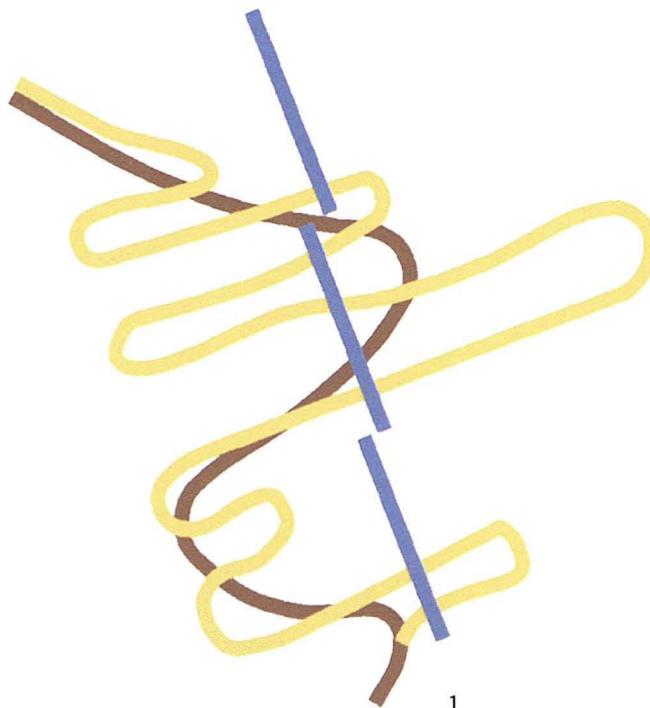
La parcela se sitúa en un lugar fundamental para Puerto del Rosario, ubicada junto al nuevo centro administrativo y de equipamientos previstos, y en una zona céntrica dentro de la ciudad muy vinculado al mar e indirectamente a una de las vías principales que conecta con la circunvalación, el lugar de actuación aparece como "tapón" en la trama de Puerto del Rosario, limitando las conexiones tanto a nivel rodado como peatonal y de crecimiento. La propuesta surge como elemento articulador de todas las capas y se relaciona a Puerto del Rosario mediante la ubicación de los equipamientos y edificaciones que se sitúan en lugares estratégicos dentro de la actuación, teniendo en cuenta tanto la configuración actual de la ciudad como la futura prevista por el Plan General.

Un gran Corredor verde conectará la parcela al resto de la ciudad, empezando desde el barranco y terminando en el nuevo centro propuesto en el Plan General, actuando como elemento conector principal entre la parcela y Puerto del Rosario y articulando el resto de las piezas. En la franja Noreste el uso residencial trata de dar continuidad a la trama existente en Puerto introduciéndola en la parcela, por otro lado la franja Suroeste de la parcela actúa como elemento colchón entre una trama muy desordenada y la trama reticular procedente del ensanche. En su interior surgen las edificaciones que van a servir como equipamientos, unas edificaciones fluidas, que son resultado de la deformación impuesta por una serie de recorridos secundarios a través de la parcela. Estos recorridos, que responden cada uno a un uso específico dan lugar a múltiples posibilidades en la forma de percibir la parcela y múltiples formas de recorrerla, pudiendo combinar varios recorridos a lo largo de ella. Dos vías rodadas principales atravesarán la zona generando nuevas conexiones entre las dos tramas que desahogaran el tapón existente que genera la parcela. Una serie de plataformas solventan el desnivel existente y la rotura generada en la parcela fruto de los viarios rodados que la atraviesan.

En definitiva, la actuación aparece como un elemento único, continuo, pero a la vez capaz de articular varios flujos y resolver las irregularidades del lugar, dando respuesta a los distintos problemas de continuidad que se presentan en Puerto del Rosario, funcionando a la vez como espacio verde y equipamiento de la Ciudad

Néstor Ojeda Izquierdo Vicente Placencia Vizcaíno Nayra Rodríguez Hernández

6



1

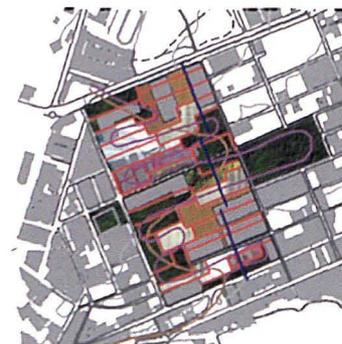
1. Esquema de proyecto
2. Esquema de proyecto, superposiciones
3. Planta general



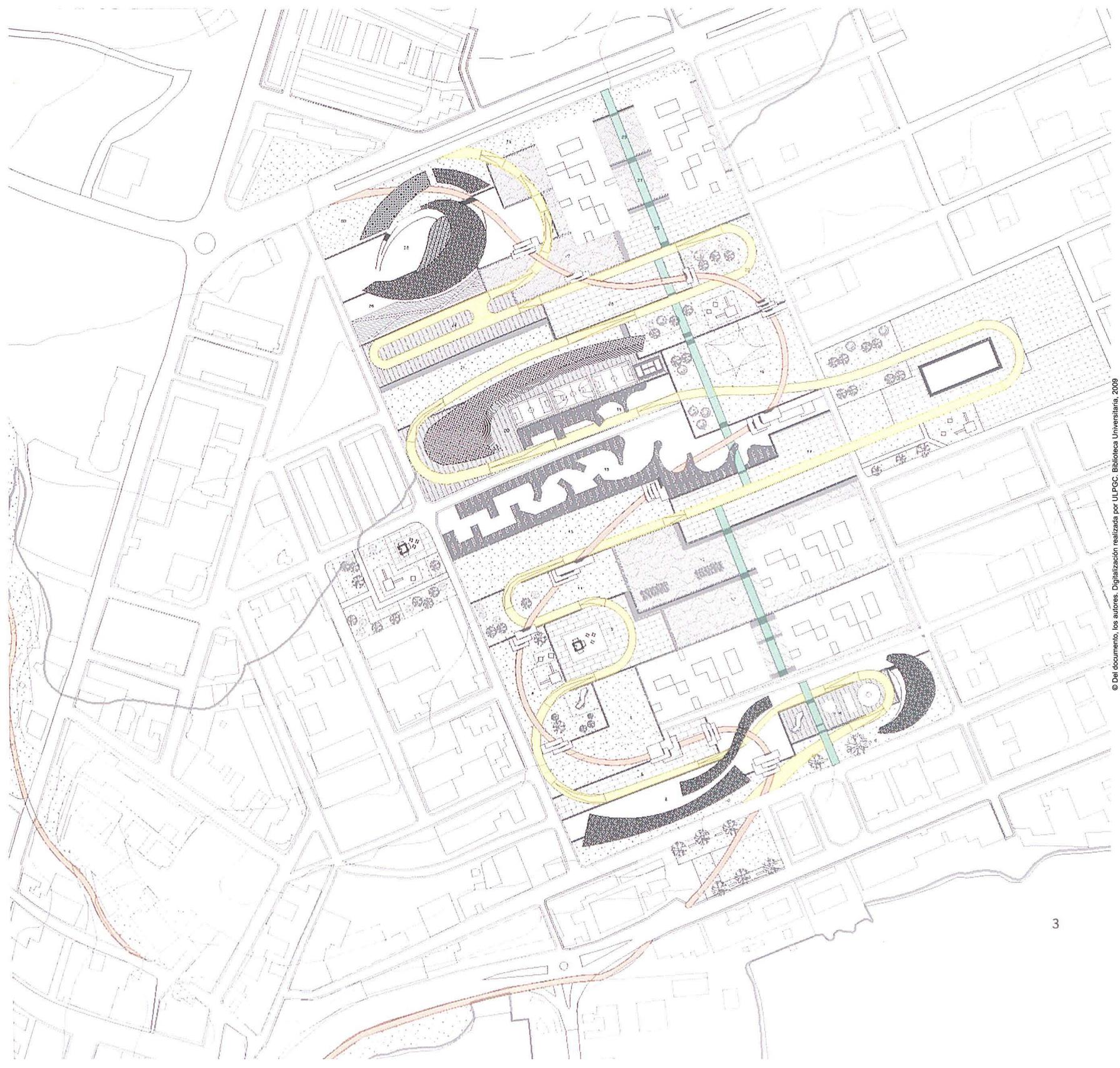
+



=



2





4



5



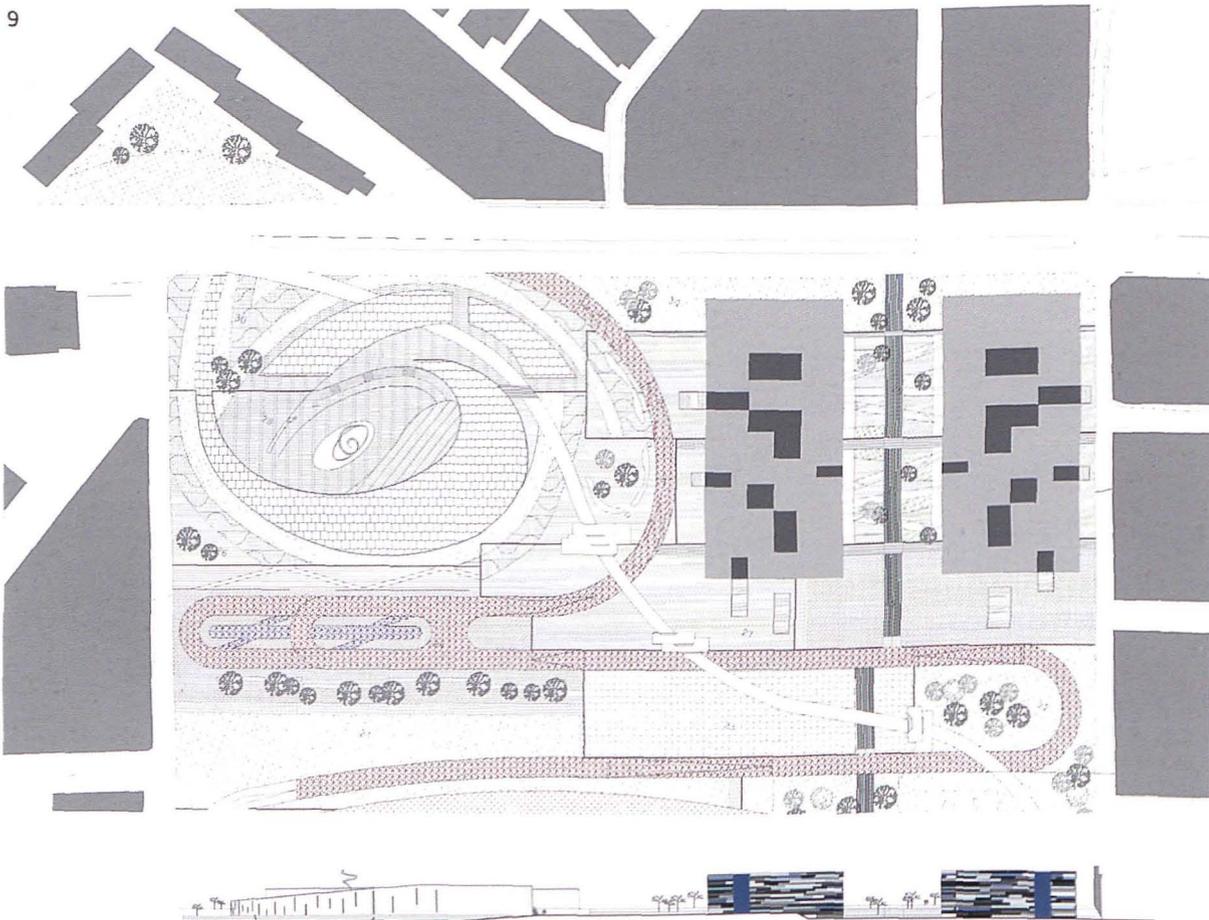
6



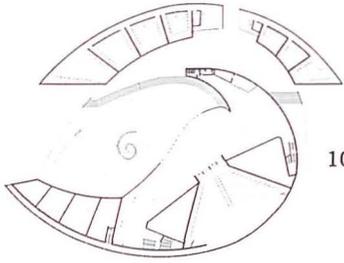
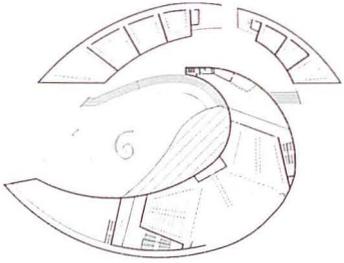
7



8



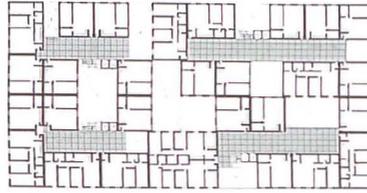
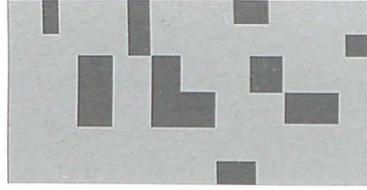
4. Esquema residencial
5. Esquema de espacios libres
6. Esquema de equipamientos
7. Esquema de viario y aparcamientos
8. Maqueta de proyecto
9. Planta detalle y secciones de sector
10. Plantas de auditorio
11. Perspectiva de auditorio
12. Plantas de vivienda
13. Perspectivas de proyecto
14. Planta y secciones de sector



10



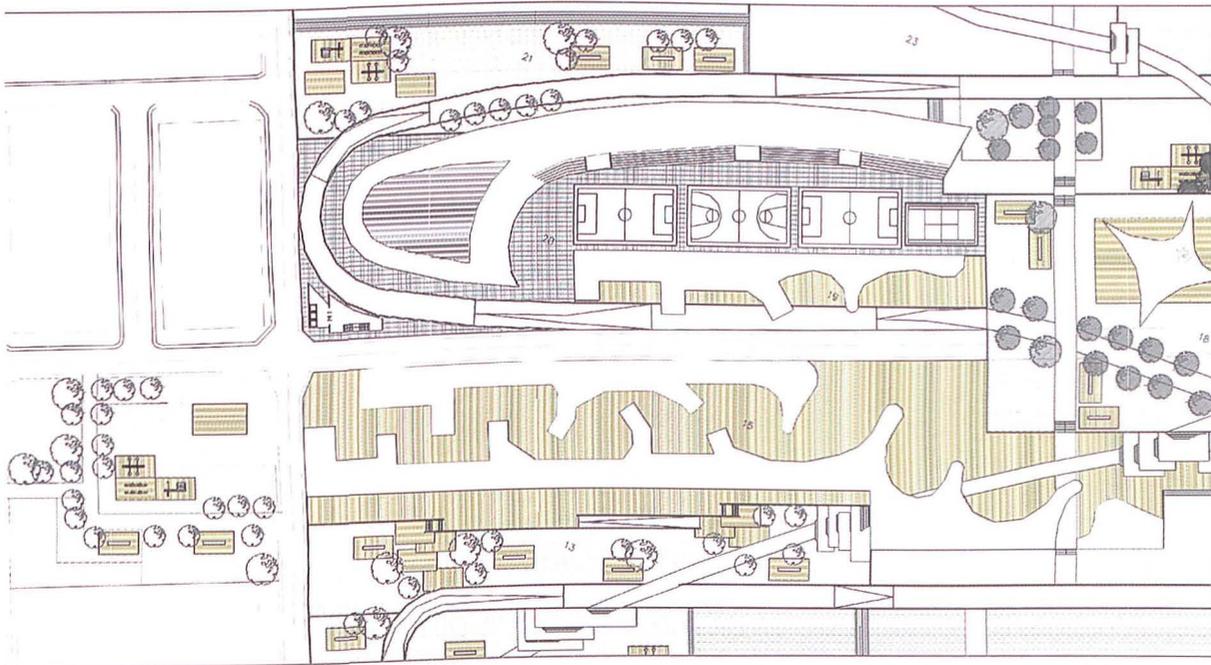
11



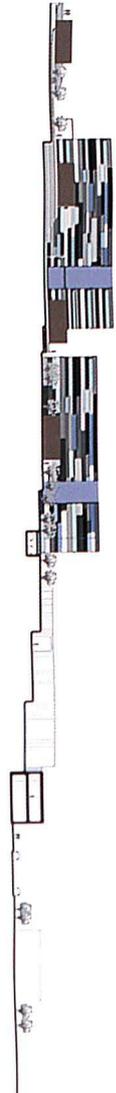
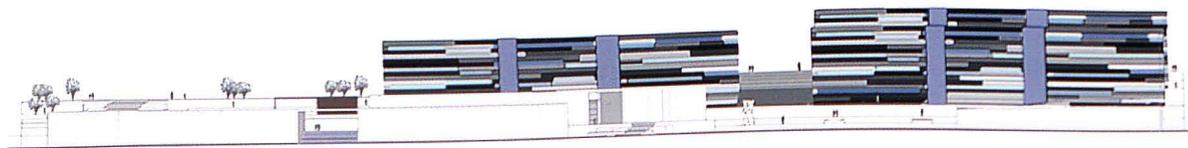
12

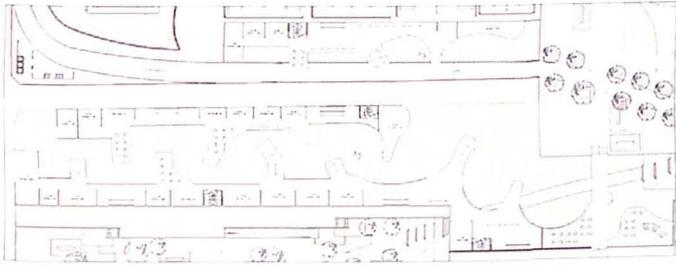


13

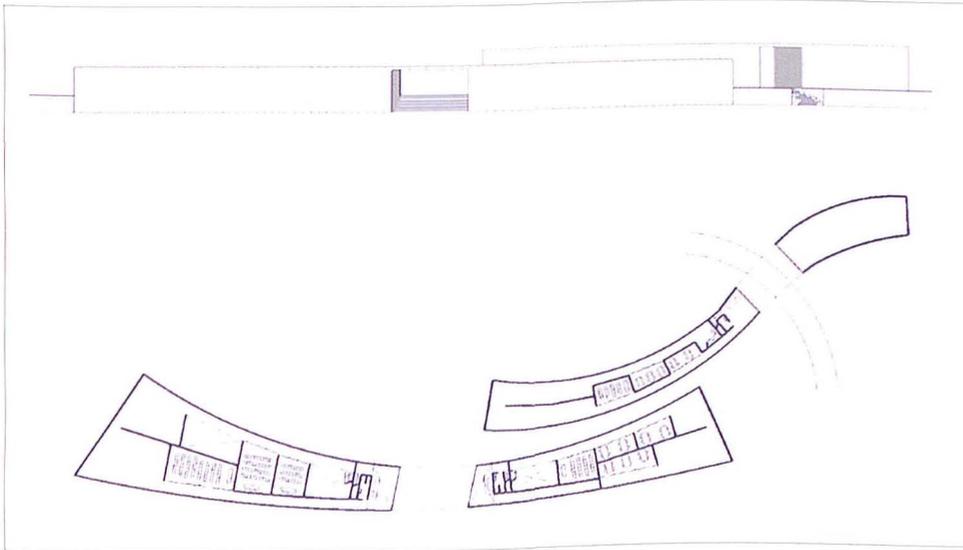


14

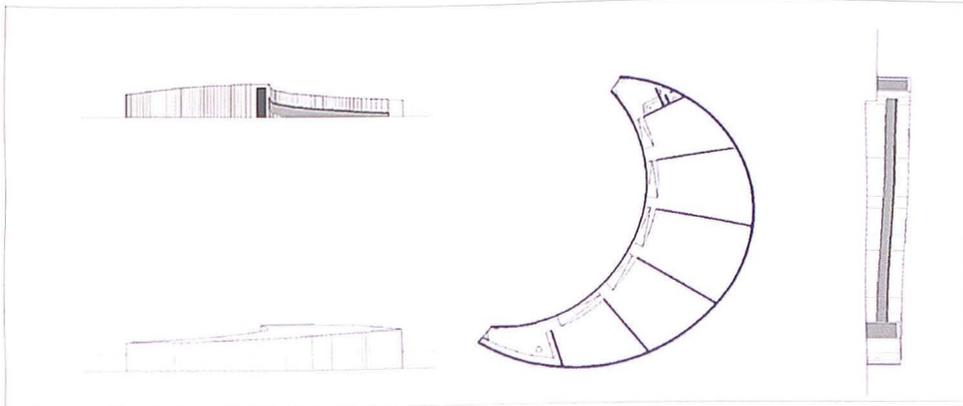




16



17



18

- 15. Planta detalle y secciones-alzado de sector
- 16. Planta de equipamiento
- 17. Planta y alzado de equipamiento educativo
- 18. Planta y alzados de equipamiento
- 19. Perspectiva
- 20. Perspectiva



19



20

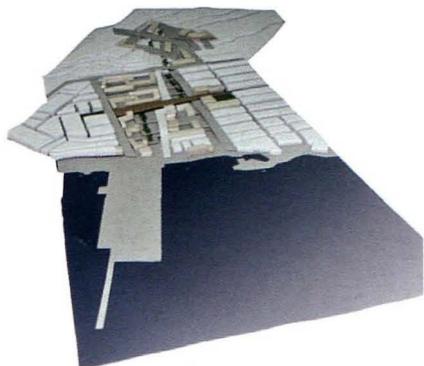
Cristina Fernández Díaz
Celio Rodríguez González
Nadia Sálamó Álvarez

7

1. Análisis. Plano hipótesis de proyecto
2. Plano de síntesis
3. Maqueta
4. Planta general
9. Maquetas



1



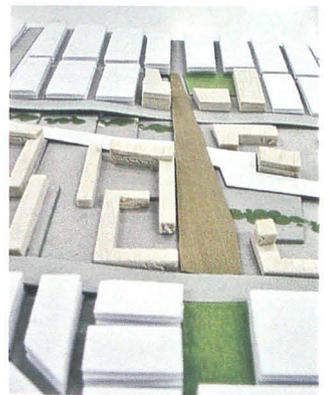
3



2



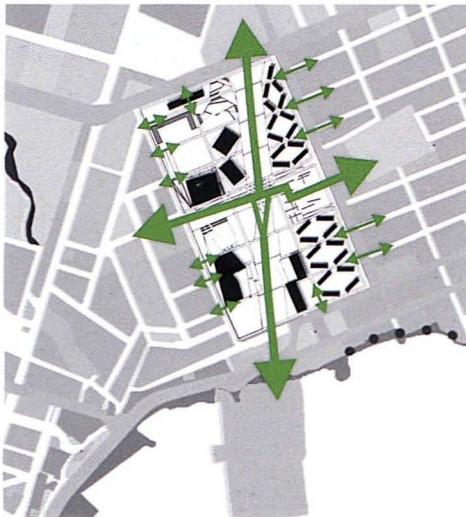
4



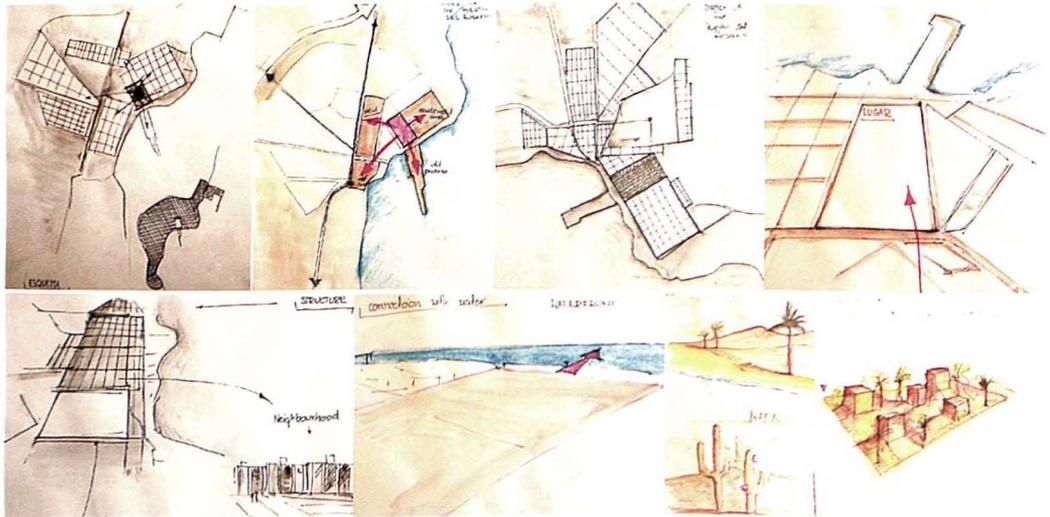
5

Alberto Gómez García
Katarzyna Litwiniuk
Agata Szymanska

8

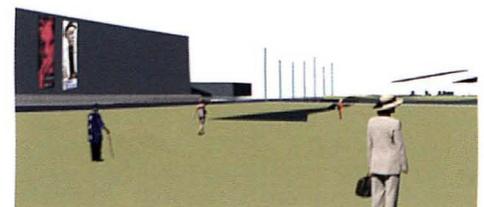


1

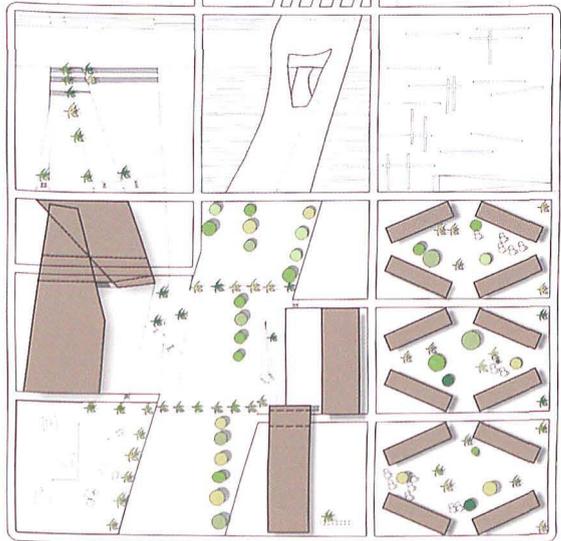


2

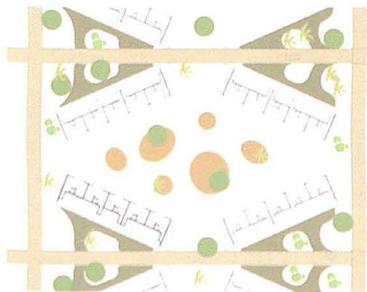
1. Esquema de conexiones del proyecto
2. Esbozos de proyecto
3. Planta general
4. Esquema de usos
5. Secciones generales
6. Planta detalle de sector y perspectivas
7. Maqueta
8. Planta detalle de sector
9. Perspectiva



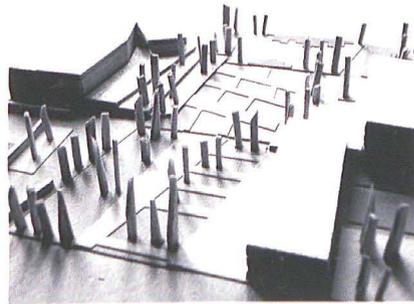
9



3



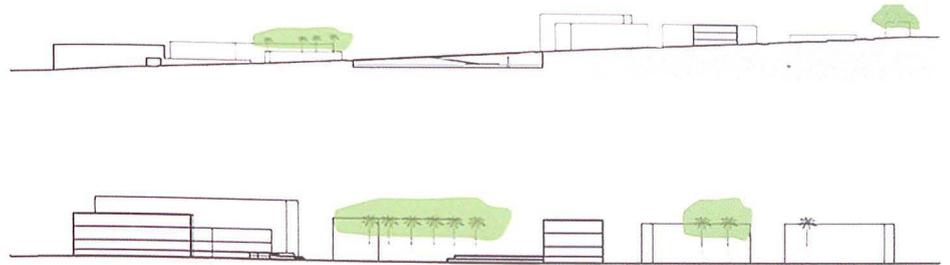
8



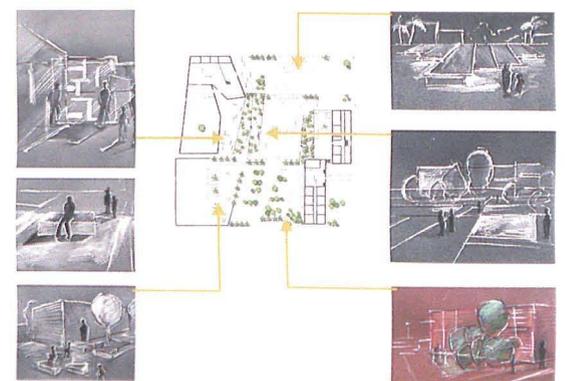
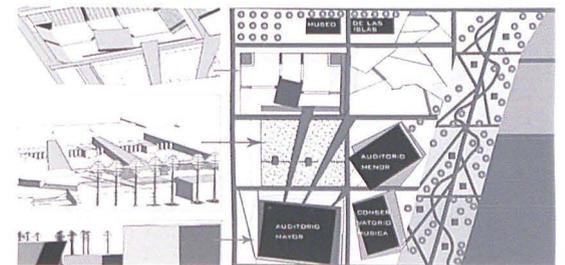
7



4



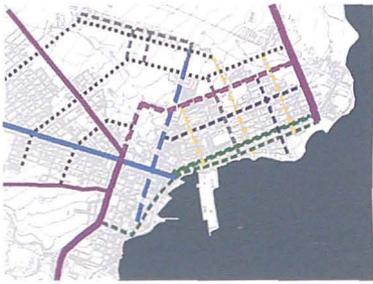
5



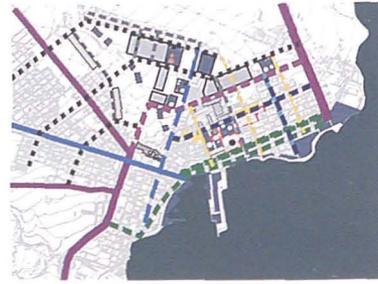
6

Fátima Ascanio Payasart
Bruno Rodríguez González
Ismael Quevedo Medina

9



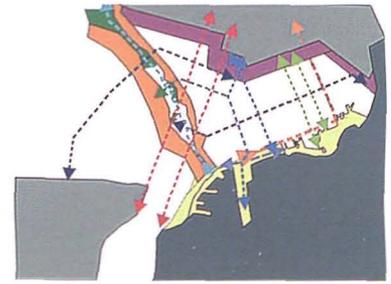
1



2

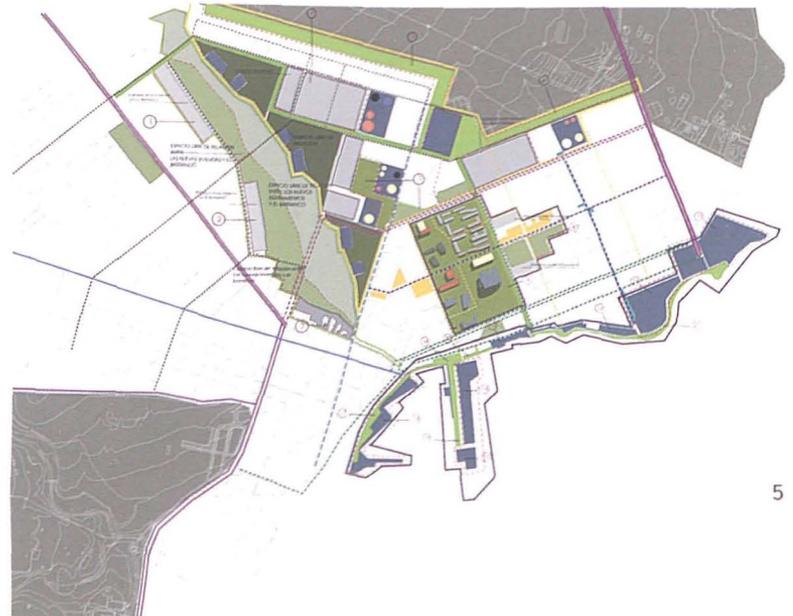


3

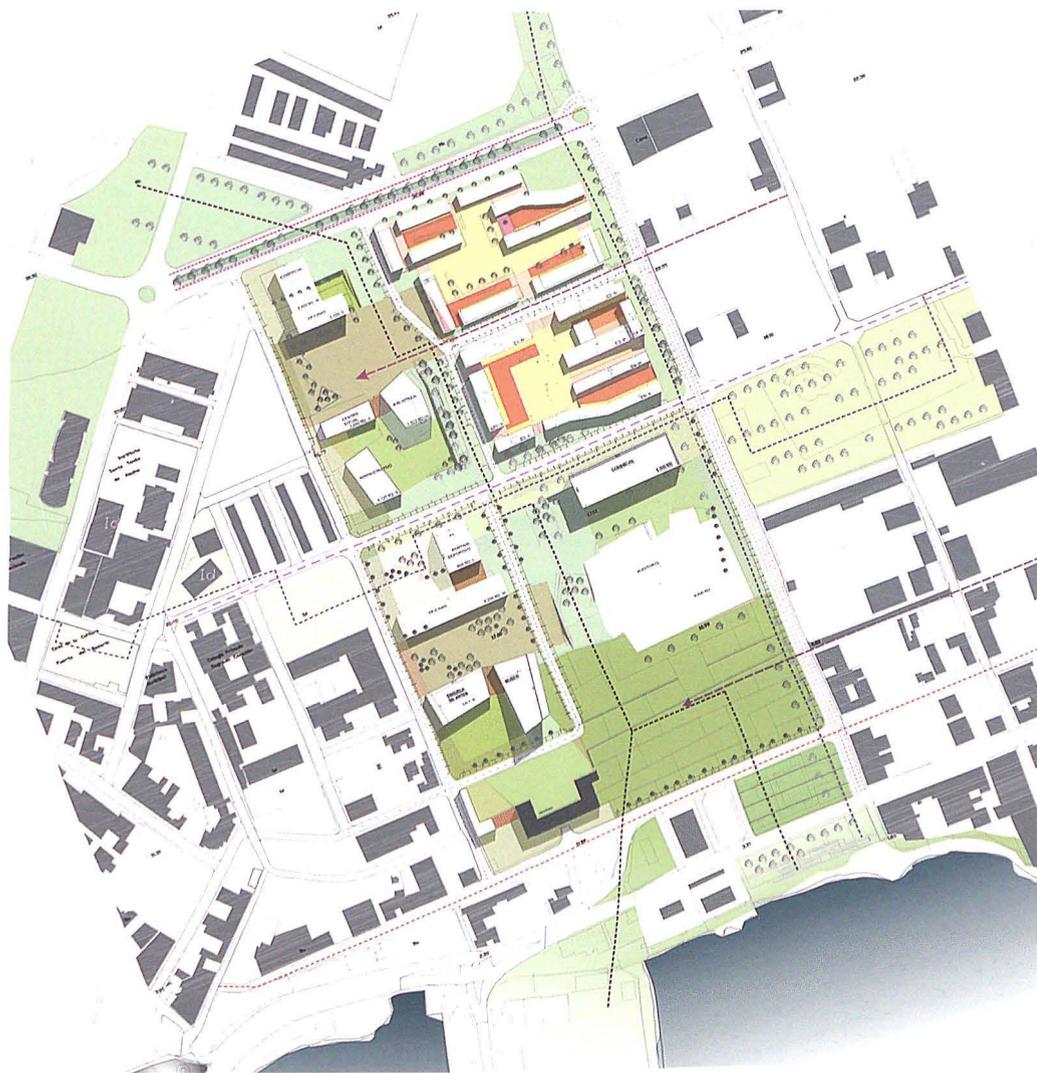


4

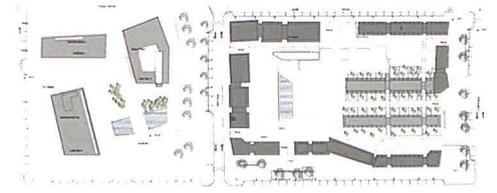
1. Esquema de conexiones principales
2. Esquema de equipamientos y dotaciones
3. Esquema de espacios libres/conexiones
4. Esquema propuesta de conectividad
5. Planta general
6. Planta general en detalle
7. Planta detalle de sector
8. Maqueta
9. Maqueta
10. Esquema de usos
11. Perspectivas



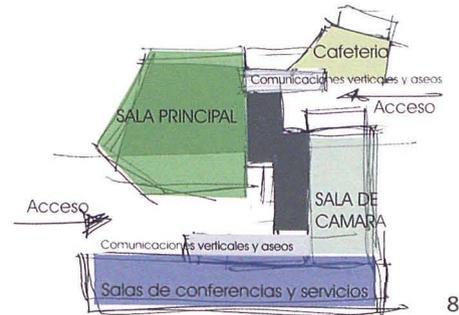
5



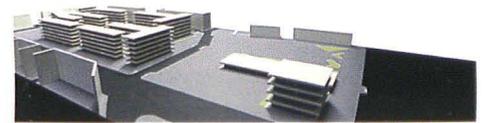
6



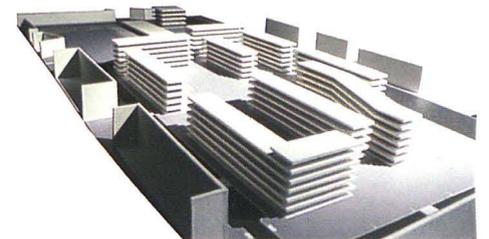
7



8



9



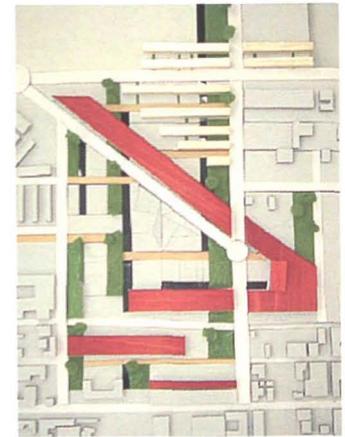
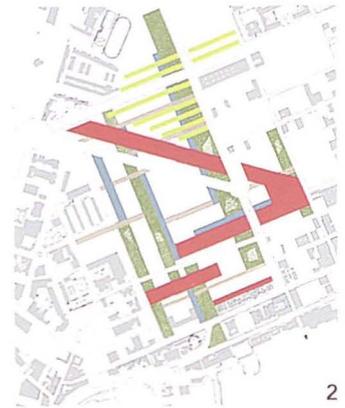
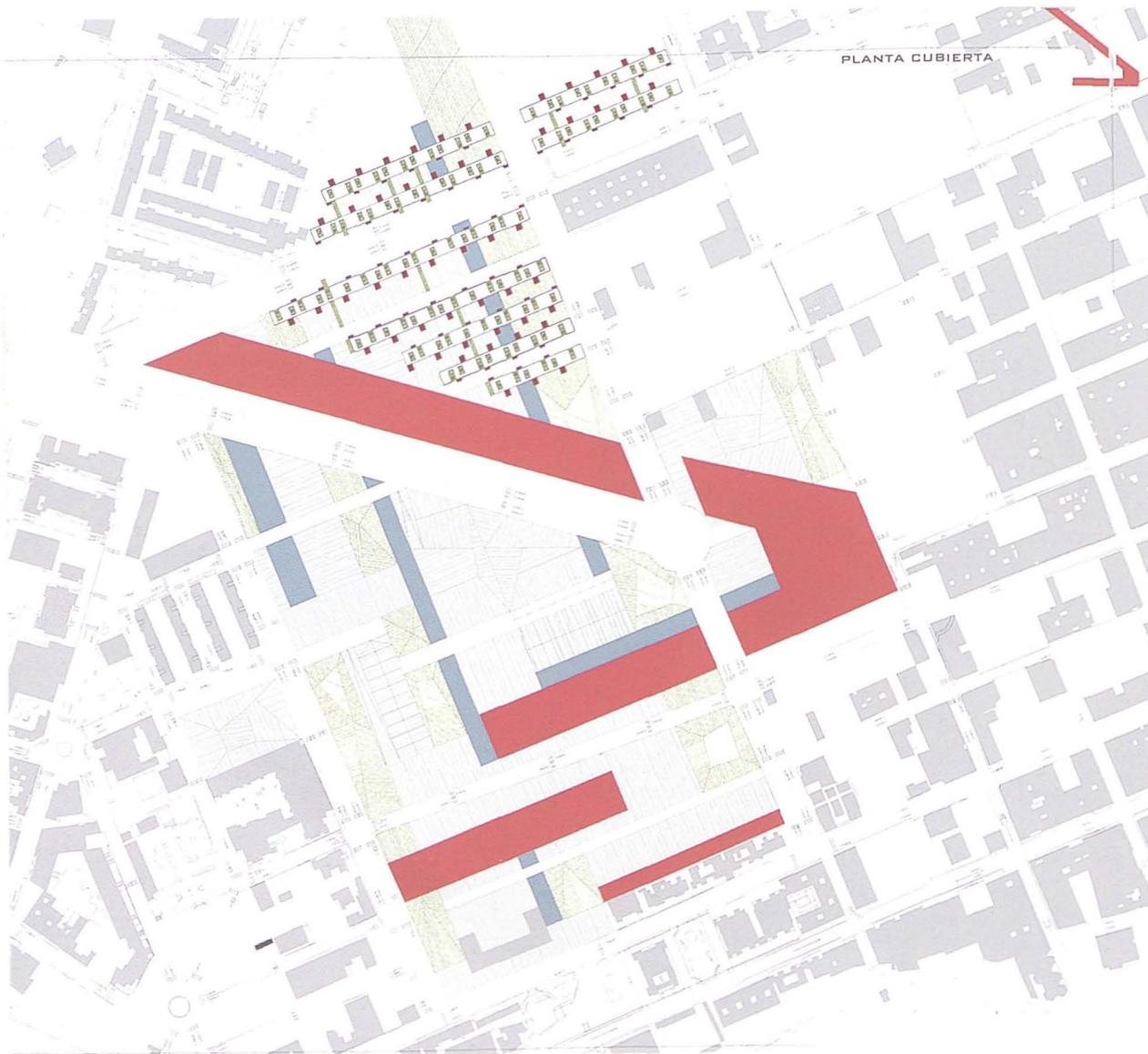
10



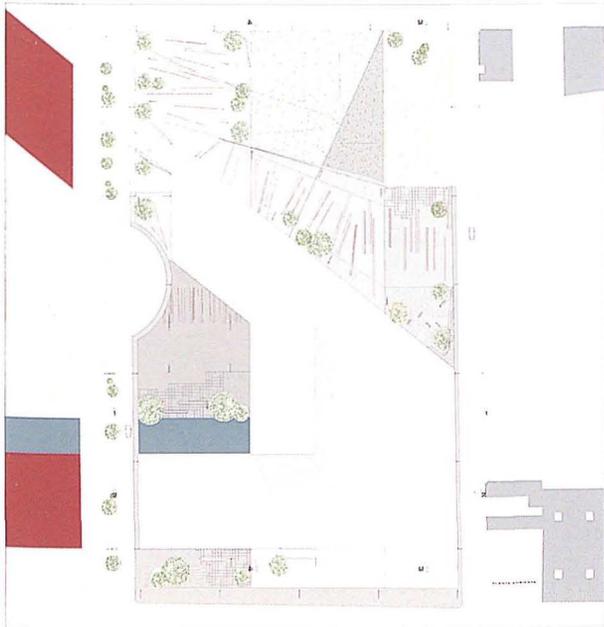
11

Elísabet Martín Betancor
Vanesa Pérez González
Dácil Vilela García

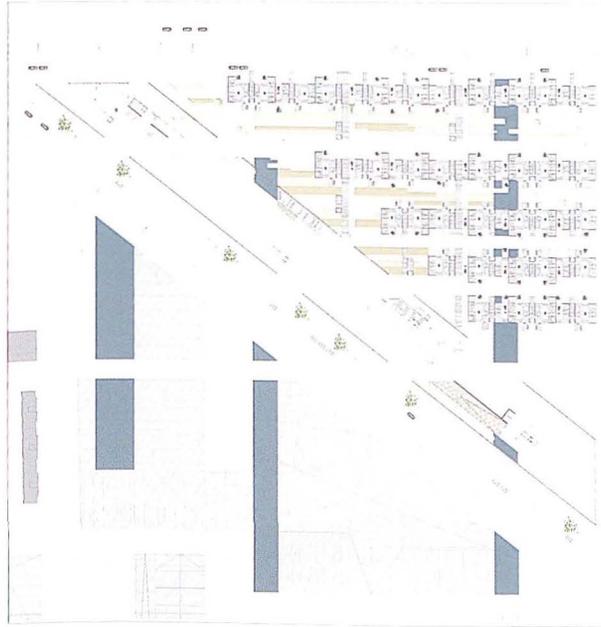
10



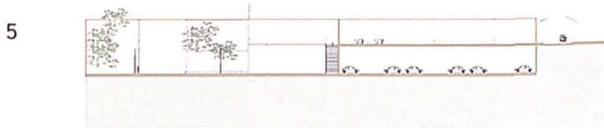
1



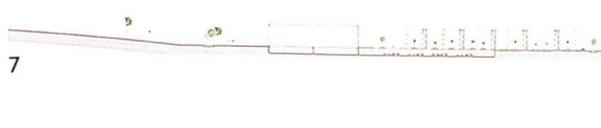
4



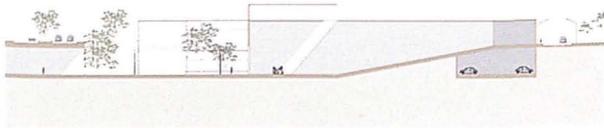
6



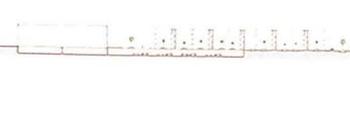
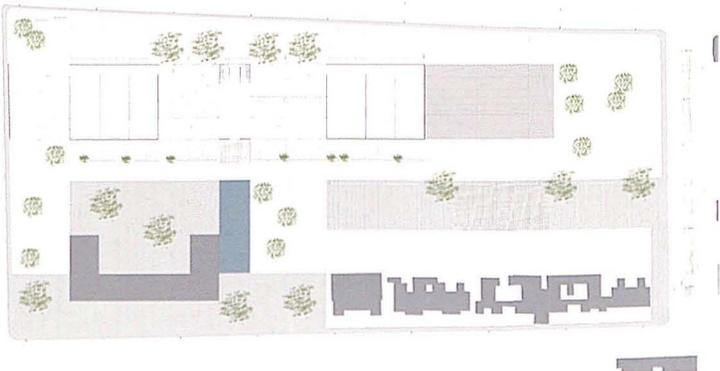
5



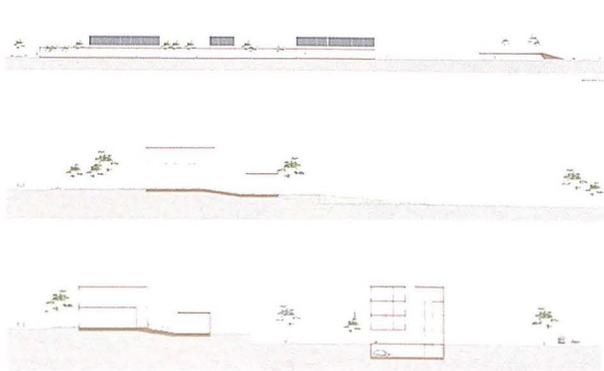
7



8



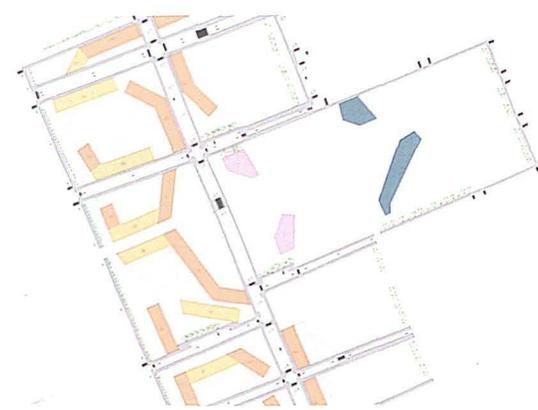
9



1. Planta general
2. Esquema de usos principales
3. Maqueta de proyecto
4. Planta detalle de sector
5. Secciones de sector
6. Planta detalle de sector
7. Sección de sector
8. Planta detalle de sector
9. Secciones de sector

Aridai Alonso Pérez
Juan Pablo Álvarez Cebrián

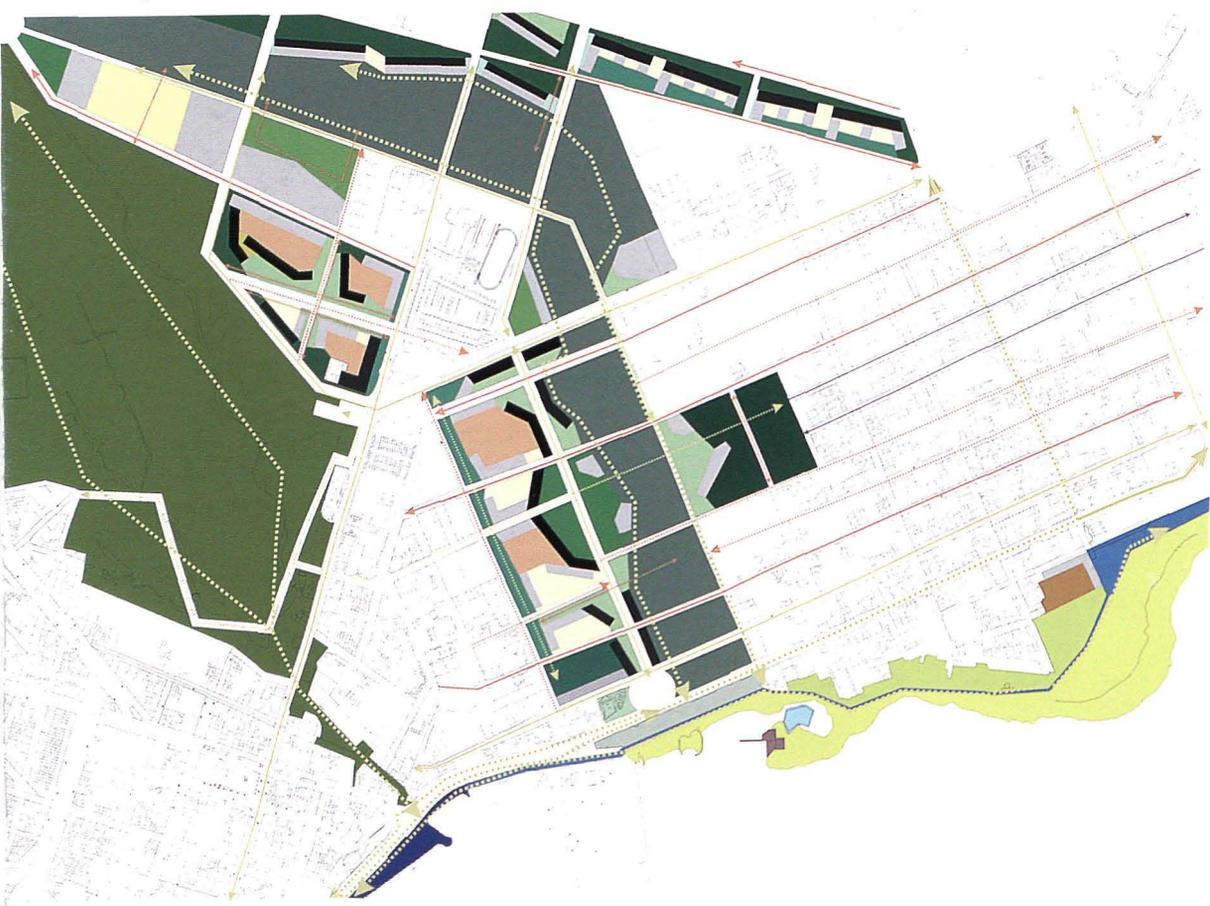
11



3

- 1. Planta general
- 2. Maquetas
- 3. Planta detalle

1

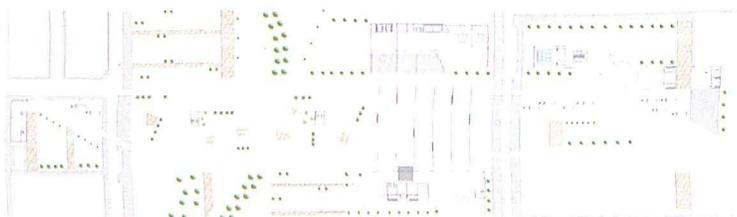
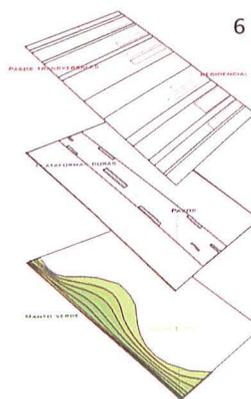
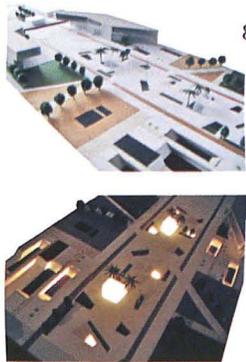
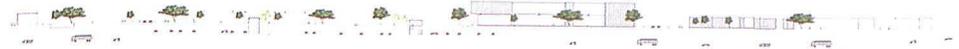
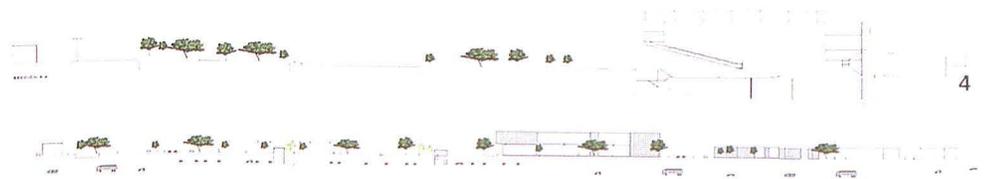
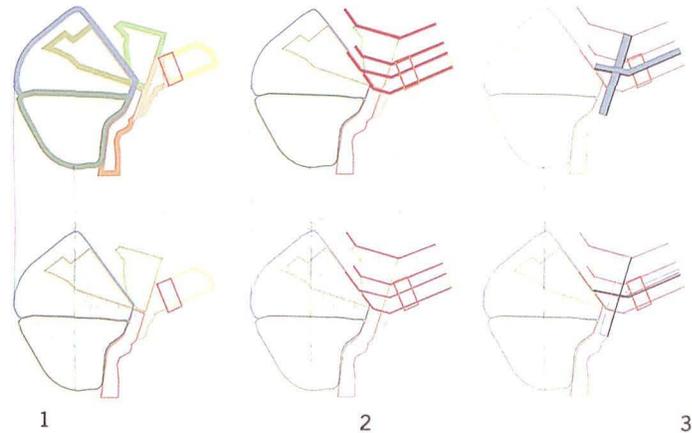


2

Juan José Borges Cattell
Bruno Díaz Mesa
Sergio Dorta González

12

1. Esquema de anillos viarios
2. Sistema viario transversal
3. Esquema de ejes dotacionales
4. Secciones generales
5. Planta general
6. Esquema de elementos relevantes del proyecto
7. Perspectiva
8. Maquetas
9. Planta detalle de sector



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.

8462
4

ULPGC.Biblioteca Universitaria



863647

ARQ 711.4 (649) EQU equ



Equipamientos urbanos para el XXI

Joaquín Casariego Ramírez

Es Doctor Arquitecto y Catedrático de Universidad. Desde 1977 enseña Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de Las Palmas. Ha sido Director de esta Escuela entre 1987-1991 y profesor visitante en Harvard (Graduate School of Design), en la Metropolitana de Caracas (Maestría de Diseño Urbano) y en otras universidades foráneas. Ha sido miembro del Consejo Rector de la AEEA (Asociación Europea para la Enseñanza de la Arquitectura) y publicado varios libros de Urbanismo. Junto a Pablo Ley, dirige la colección universitaria *Exploraciones* (seleccionada por la por la BIAU 1996) y desde 1984 trabaja profesionalmente con Elsa Guerra, con la que ha realizado el Plan General de La Laguna (Tenerife, 1997), el Plan del Centro Histórico y del Frente Marítimo de Las Palmas (Gran Canaria, 2001) y el Proyecto Valleseco (Santa Cruz de Tenerife, 2006). Con ella dirige la colección *Especiales de Urbanismo* y participa en proyectos internacionales como el del Centro Urbano de Eindhoven (Holanda), el Frente Marítimo de Las Teresitas (España) y el Complejo Woermann (España), siendo premiados en diversas ocasiones. Han participado en la Bienal de Venecia (Valleseco, 2006) y en la exposición ON-SITE, MOMA, Nueva York (Woermann, 2006).

Eduardo Mangada Semáin

Es Doctor Arquitecto y Premio Nacional de Urbanismo (1978). Ha desarrollado trabajos de investigación y ejercido la docencia en Urbanismo dentro de la Escuela de Arquitectura de Madrid (1963/71), en el Instituto de Estudios de Administración Local (1969/70), o en el Master de Urbanismo organizado por la Universidad Carlos III de Madrid (1992/94). Ha sido profesor invitado en el Departamento Proyectos de la ETSAM (1994/98), así como ponente y conferenciante en numerosos seminarios o cursos organizados por el Centro de Estudios Urbanísticos Municipales y Territoriales, Ayuntamiento de Madrid, Diputación de Cádiz, Instituto Canario de Administración Pública, Universidad Complutense, Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, etc. Ha ejercido distintos cargos públicos destacando los de Concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid (1979/82), o Consejero de Política Territorial de la Comunidad de Madrid (1983/91). Su actividad profesional incluye un trabajo dilatado e intenso en el tiempo dedicado tanto al Urbanismo como a la Arquitectura, incluyendo colaboraciones en diversos proyectos con Saenz de Oiza, Romany, Ferrán, Peña Gancheguí, Moneo, Perea, etc.

Pablo Ley Bosch

Arquitecto por la ETSA de Las Palmas. Becas de investigación entre 1992 y 1994 y Máster en Planeamiento Urbano por la ULPGC. Profesor de Urbanística en el Departamento de Arte, Ciudad y Territorio. Colabora en el Máster 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). Es autor de una veintena de artículos y trabajos en distintos medios especializados. Beca del Programa Innova de la FULP para proyectos de investigación (2005). Invitado en la Universidad Metropolitana de Caracas y profesor visitante en el Máster de Diseño Urbano de la misma (2002).

Manuel J. Martín Hernández

Es Doctor Arquitecto y Catedrático de Composición Arquitectónica de la ETSA de Las Palmas y profesor invitado en Universidades de América Latina (Universidades de Guadalajara, México y San Andrés de La Paz, Bolivia) y Europa (Politécnico de Milán). Ha sido Visiting Scholar en las Universidades de Columbia (Nueva York) y McGill (Montreal). Ha escrito *La Invención de la Arquitectura* (Madrid, 1997), *La Tipología en Arquitectura* (Ann Arbor, 2004), *Guía Arquitectónica de Gran Canaria* (junto a otros autores, Las Palmas de G.C., 2005) y colaborado en libros y revistas especializadas con temas de *Teoría de la Arquitectura*, *Arquitectura doméstica*, *Patrimonio Arquitectónico* y la *Arquitectura en Canarias* en el siglo XX.



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



AYUNTAMIENTO
PUERTO DEL ROSARIO