

dosier		pág.
índice de la tesis		2
introducción		5
capítulo 1	estado del arte	6
capítulo 2	la estructural general de la calle-ciudad	7
capítulo 3	monografía de córdoba	10
capítulo 4	monografía de Málaga	13
capítulo 5	monografía de granada	15
conclusiones		17
valoración / publicación		20



LA TRAVESÍA MÁS TRANSPARENTE.

La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su *calle ciudad*

Juan Luis Rivas Navarro – Universidad de Granada

arquía / tesis 2013

PARTE I LA CALLE CIUDAD DE CÓRDOBA, MÁLAGA Y GRANADA**TOMO 1****CAPÍTULO I ESTADO DEL ARTE**

0.1 Antecedentes	1
0.2 Hipótesis. <i>Identificación de las calles ciudad de Córdoba, Málaga y Granada</i>	5
0.3 Objetivos	45
0.4 Observables. <i>Tres capitales andaluzas.</i>	49
0.5 Metodología. <i>Sistema metodológico.</i>	59

CAPÍTULO II CONFLICTOS generadores. Estructura general de la *calle ciudad*

2.1 Perspectivas de la <i>territorialidad urbana</i> .	67
a. El territorio de las ciudades y su dimensión regional y provincial.	
b. Encuadre del territorio urbano: <i>de fuera a adentro</i>	
c. El universo urbano de la travesía: <i>de dentro a afuera.</i>	
2.2 La forma de la ciudad en el tiempo.	127
Representando la continuidad y las relaciones de la <i>calle ciudad</i> .	
a. Tres fotografías del Siglo XX.	
b. Cartografías temporales en Granada.	
2.3 Estructura formativa de la calle ciudad de Córdoba.	181
a. Secuencia temporal: <i>fotogramas</i> .	181
b. Análisis gráfico de la estructura de la calle ciudad.	193
▪ La elemental disposición de las curvas de nivel.	
▪ La suma de la red viaria más la red hídrica. <i>La transfiguración de la Calle en Río.</i>	
▪ Elementos de construcción del sistema lineal (o sistema de líneas)	
▪ Infraestructuras de extremo e infraestructuras de apoyo: <i>ejes de continuidad y ejes complementarios.</i>	
▪ Los materiales de borde de la calle.	
c. Una visión sintética del sistema de la travesía, la ciudad y su territorio.	253
Transposiciones a Málaga y a Granada	

PARTE II MONOGRAFÍAS**TOMO 2****CAPÍTULO III HERENCIAS urbanas de la Calle Ciudad de Córdoba**

3.1 Historiografía de Córdoba desde la perspectiva de su travesía.	1
<i>Dos preocupaciones superpuestas: la lógica evolutiva de la calle y la decantación de la forma de la ciudad.</i>	

Juan Luis Rivas Navarro

a.	<i>El sitio de la ciudad</i> desde el plano de 1851 (José M ^a de Montis).	3
b.	Plano De Montis (1851) - Plano Jürgens (1926): <i>la veracidad y la construcción sin crecimiento.</i>	13
c.	El Croquis del Anteproyecto de Ensanche (1921): <i>un espejismo ilusionante.</i>	39
d.	Los dibujos de la ciudad de los años 50 y 60: <i>el fecundo problema del ferrocarril.</i>	55
e.	De 1962 a 1986: <i>la parálisis democrática.</i>	77
f.	1986 vs 2001: <i>los planes generales.</i>	99
3.2	Atributos de proyectos que marcaron época.	129
	La travesía de Córdoba hacia el Norte: <i>la Ctra. de Santa María de Trassierra.</i>	

CAPÍTULO IV FUERZAS en el campo tensional de la calle ciudad de Málaga

	<i>Cualidades de la ciudad de Málaga tras una primera aproximación</i>	
4.1	La travesía de Málaga. La construcción de la línea central de la <i>calle ciudad.</i>	155
	▪ Una forma urbana <i>seminal: la Alameda Principal de Málaga</i>	
	▪ Una forma urbana <i>en crecimiento: la Prolongación de la Alameda</i>	
	▪ Una forma urbana <i>in-decisiva: el Puente de Tetuán</i>	
	▪ Una forma urbana <i>por proyectar: la Avenida de Andalucía</i>	
4.2	La calle ciudad de Málaga en un campo de fuerzas. Análisis de su tramo central.	189
a.	Infraestructuras urbanas colectivas	
b.	Corredores urbanos: <i>ausencias y oportunidades.</i>	
c.	La última gran calle y los centros de la ciudad. <i>¿Y tú de quién eres? Visiones locales de los efectos de las fuerzas urbanas en la Avda. de Andalucía.</i>	

CAPÍTULO V EXTERIORES precisos de la calle ciudad de Granada

5.1	Granada TRAZA	301
	▪ Traza IDEA	
	▪ Traza POSICIÓN	
	▪ Traza FORMA	
5.2	Granada INTERIOR	333
	▪ Interior SECCIÓN	
	▪ Interior SUELO	
	▪ Interior PARED	
5.3	Granada ARQUITECTURA	355
	▪ Arquitectura TRAMA	
	▪ Arquitectura APOYO	
	▪ Arquitectura VÉRTICE	

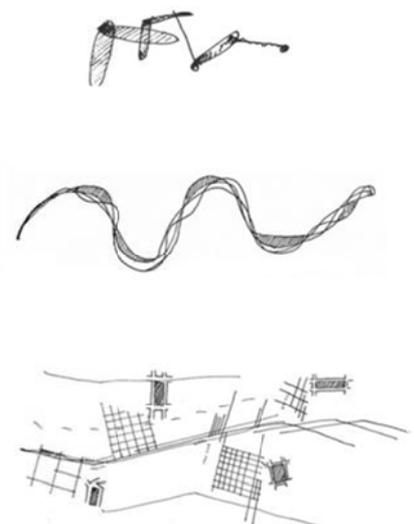
Juan Luis Rivas Navarro

5.4 Granada ESCENARIO	405
▪ Escenario URBANO	
▪ Escenario PERIFERIA	
▪ Escenario EXTENSIÓN	

<u>CONCLUSIONES Escenarios para las ciudades andaluzas en el siglo XXI</u>	423
---	-----

La última calle de la ciudad.
 Un urbanismo una ciudad un arquitecto.
 La ciudad y el deseo. Vuelta al dibujo.
 Márgenes de maniobra en Córdoba, Málaga y Granada.
 Crecimiento y calle, imágenes futuras.

LISTADO DE CARTOGRAFÍAS	433
BIBLIOGRAFÍA	441
ENGLISH TEXT	487



La elección de un punto de vista en Córdoba: (izda) Vista desde el noroeste de Córdoba: eje del ferrocarril y encuentro con el Paseo de la Victoria; (dcha) Esquemas metodológicos. Fuente: (izda) Avance del PGOU de 1997. Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba; (dcha) Elaboración propia

Introducción

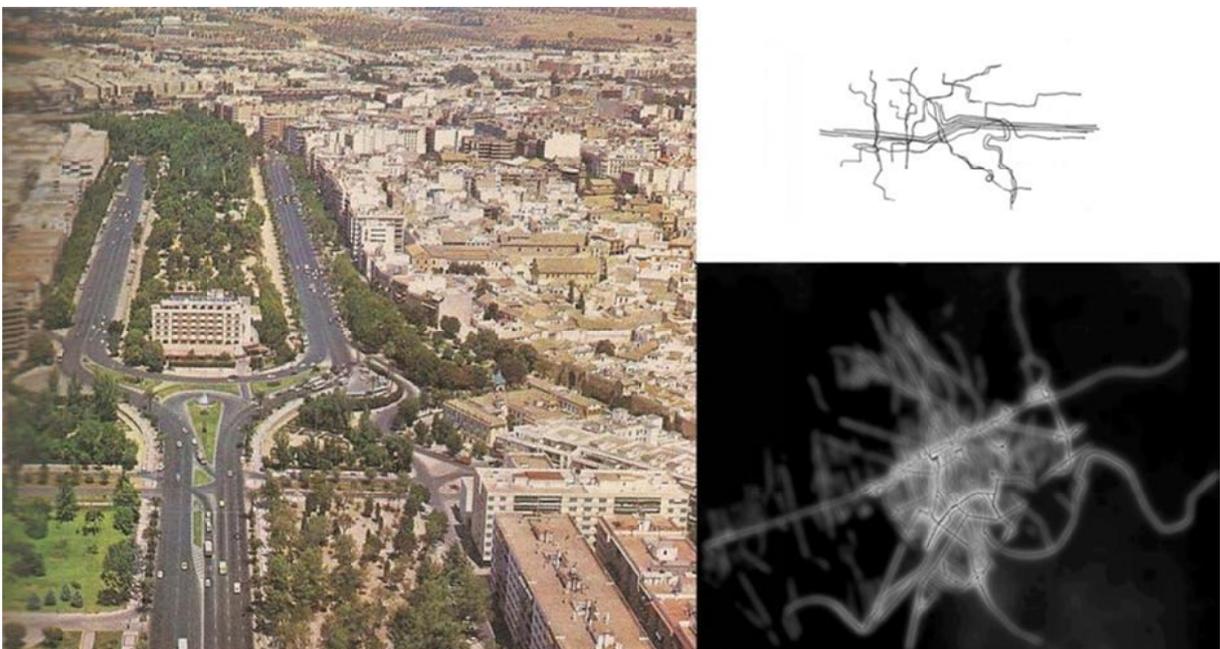
La sociedad contemporánea tiene en la ordenación de su territorio un reto mayúsculo. A la diversidad de formas y tiempos, se une un incremento de relaciones, de sensibilidades y niveles de gobernanza. Y todo esto en una coyuntura socioeconómica muy difícil e incierta.

En estos síntomas se reconoce una urgente necesidad de cambio de paradigma del urbanismo actual que permita una renovación metodológica y de relación con la sociedad. Se formula aquí un urbanismo que apueste más por la capacidad descriptiva y por el estudio cuidadoso del territorio, mediante un análisis propositivo y la producción de nuevas cartografías que atiendan a la multiplicidad.

Se exponen los resultados de la investigación sobre la calle ciudad, un posible instrumento de observación utilizado para la lectura de ciertas ciudades, que persigue ser sensible tanto a las estructuras y necesidades actuales como a la dimensión cultural y las opciones de futuro de los territorios.

Desde un punto de vista social la calle ciudad tiene la capacidad para registrar tanto los intereses individuales como los colectivos. Por un lado, podemos entender este sistema como construcciones de deseos de movimiento: una forma en donde se concentran un mayor número de itinerarios personales o intenciones de desplazamiento que acaban siendo canalizadas.

Por otro lado, la calle ciudad cumpliría también con la función de mirar a la ciudad y a su territorio, siendo uno de sus más singulares modos de hacerlo. Es por eso que la elección del punto de vista representa el motor principal del corte y convierte a la calle ciudad en aquella que es capaz de reflejar, con mayor fiabilidad que otras elecciones posibles, la esencia o identidad más profunda de la ciudad, integrándose como una forma esencial de la misma.



Calle, ciudad y movimientos: (izda) Vista aérea del Paseo de la Victoria 1980; (dcha inf) Radiografía de la forma de la ciudad de Córdoba; (dcha sup) Calle ciudad como sumatoria de líneas de deseo o intenciones de tránsito. Fuente: (izda) Díez, 1980:256; (dcha inf. y sup.) Elaboración propia.

hipótesis y objetivos

La tesis centra su principal preocupación en las calles de la ciudad. Las travesías elegidas, o *calle-ciudad*, pueden ser uno de los principales elementos urbanos en la configuración, funcionamiento y significado de estas ciudades. Serían pocos los elementos que soportan tanta responsabilidad. En algunos casos se muestran como elementos solitarios, auténticas columnas vertebrales del territorio urbano de la ciudad, de ahí que el acento sobre ellos sea una cuestión necesaria y, en algunos casos, de urgencia.

La tesis establece un equilibrio entre dos acciones. Una primera teórica que pretende ampliar intensamente el concepto de calle, hacia lugares que la conectan con lo infraestructural, lo paisajístico, lo simbólico o lo geográfico, además de consolidar su papel arquitectónico, estético o funcional. Una segunda práctica que busca comprender las ciudades ejemplo mediante el estudio o análisis proyectivo de estas tres líneas clave, en una fusión razonable entre el aprendizaje de su génesis, evolución y comportamiento actual, por un lado, y su proyección hacia el futuro por otro.

La definición más sintética de calle-ciudad podría ser la de aquel conjunto de elementos urbanos que se aglutinan en torno a *una travesía principal* y que guardan, mejor que ningún otro, el equilibrio entre el pasado y el futuro de esa ciudad, entre tradición y oportunidad: el conjunto de calles, espacios, arquitecturas y geografías.

En relación a la disciplina de la que parte y en la que entronca la investigación, el trabajo recupera la mirada a la ciudad que la Urbanística del siglo XX ha tratado siempre como un asunto central, con numerosos y valiosos ejemplos, como los trabajos de Rossi, Aymonino o Gregotti, o más específicamente los de Solá-Morales, Gandelsonas o Parcerisa. La ciudad, como una entidad propia diferenciada de lo urbano, tiende a quedar desdibujada en un contexto actual en el que las escalas territoriales y la ciudad difusa acaparan todos los debates. La tesis sitúa en ella a la calle moderna como protagonista, y renueva e incorpora un universo muy amplio de metodologías y una potente capacidad transversal, que convierte a las calles en elementos cruciales para trabar diferentes aspectos de las realidades urbanas contemporáneas.

La tesis persigue conscientemente tres tipos de objetivos:

- 1) *la aportación al urbanismo y a la arquitectura como técnicas y disciplinas.*
- 2) *la aportación a la docencia y al aprendizaje del urbanismo.*
- 3) *la aportación al entendimiento de la realidad urbana de Córdoba, Málaga y Granada, de su territorio más inmediato, lógicas internas y oportunidades de mejora.*

observables y metodología

Más allá de otros elementos urbanos relacionados o de enfoques sobre la forma general de la ciudad, la elección de las ciudades o de una época, la tesis sitúa lo importante en la “acción de mirar” que determina tanto aquello que se mira como la forma de hacerlo.

Tres tipos de miradas se destinan a cada una de las ciudades. Miradas que han sido elegidas en función, por una lado, de la personalidad de cada una de las ciudades, y por otro de la relación que el autor establece con ellas. Así las tres capitales andaluzas son descritas con tres tipos de aproximación: *Córdoba desde el cielo o la visión perpendicular, Málaga desde el mar o la visión oblicua y Granada desde la acera o la visión interior.*

Juan Luis Rivas Navarro

Desde un punto de vista metodológico, el estudio de estas ciudades se lleva a cabo desde la perspectiva de su calle-ciudad o *travesía más transparente*. Para ello se emplea una nueva cartografía como método de aproximación y también de verificación de su proyecto y planificación a lo largo de su historia, incorporándola a la discusión sobre su forma y sus procesos de transformación.

Se utiliza el dibujo explotando sus posibilidades expresivas, descomponiendo y trabando secuencialmente los componentes urbanos. La visión comparativa pero no explícita, que interpreta a lo largo de la tesis la geografía, la historia y las dinámicas, sus paisajes, espacios y arquitecturas desde múltiples escalas, permite reflexionar sobre estas calles, al tiempo que avanza en la comprensión de las ciudades.

Elegidas pues aquellas aproximaciones que podrían considerarse apropiadas para cada ciudad, la suma de estas ofrece una variedad que puede hablarnos del papel multidimensional que el arquitecto preocupado por la ciudad puede ofrecer. Como un Diagrama de Venn o una Fuga de Bach las tres líneas metodológicas presentan diferencias y similitudes que generan ámbitos relación.

- i. En Córdoba, el dibujo de su historia urbana.
- ii. En Málaga, el análisis de sus fuerzas centrales.
- iii. En Granada, la percepción más sensorial y cercana al suelo.

capítulo 2 / CONFLICTOS generadores. La estructura general de la *calle-ciudad*.

Utilizando las metodologías de la comparación, tanto espacial como temporal, y la descomposición de los elementos del plano se describen cada uno de los asentamientos (Córdoba, Málaga y Granada). Se recorren tanto sus escalas regionales o territoriales como las relaciones internas con la calle. La superposición en el espacio de este desarrollo urbano es desmenuzada aquí a través de cartografías multiescalares e interpretaciones de sus fotografías aéreas, localizando los conflictos y los lugares interesantes, mediante la comprensión tanto de hechos urbanos concretos como de tendencias o direcciones futuras de la calle-ciudad.

Así, en este capítulo, se pueden identificar tres bloques de estudio:

- imágenes provinciales de las tres ciudades, y también construcción de un plano conjunto de relación entre las tres: posición y relación, ejes territoriales e iniciativas como las infraestructuras en construcción, o la relación hidrológica; la cartografía del ámbito territorial al que pertenece a la ciudad, una especial visión inter-provincial; el encuadre del territorio urbano cercano, aquél ámbito geográfico cotidiano; el *universo urbano* de la calle como sistema de calles, espacios y arquitecturas que componen el sistema referido como hipótesis.
- la representación a través del contorno la ciudad en los escalones temporales de las ortofotografías del 57, del 77, del 98 y del 2007, y por tanto también los sucesivos crecimientos de la visión conjunta de tres fotografías del siglo XX. Comparación de forma y tamaños generales y de las tendencias desarrolladas en sus crecimientos, conscientemente reducidas a ideas únicas sobre la forma del contorno: dureza, rupturas, rigideces, forma y densidad, e influencia de los accidentes geográficos.
- la estructura formativa de los sistemas de la *calle ciudad*, centrado el trabajo sobre la ciudad de Córdoba para luego extrapolar a Málaga y a Granada. Es un dibujo bastante *identitario* pero ya más elaborado, avanzando respecto a los dibujos de hipótesis, aunque desde una perspectiva estructuralista, ajena aún al conocimiento exhaustivo de la ciudad.

El territorio de las ciudades y su dimensión regional y provincial

Las relaciones territoriales que la ciudad establece con otras entidades urbanas determinan sus formas urbanas, así también sus vinculaciones con áreas agrícolas, parques naturales, ámbitos geográficos distintos, etc. Los accesos o corredores infraestructurales condicionan o cualifican su crecimiento urbano.

A la vista de las cartografías intencionadas en este capítulo puede decirse, por ejemplo, que Córdoba anuncia promesas en las diagonales sur, en conexión con los pueblos más grandes de la provincia (Lucena, Priego, Cabra, etc), aunque precisa sofisticar su madeja de líneas centrales; que Málaga empieza a necesitar un respiro que asegure sus posibilidades urbanas centrales, además de la clarificación de un proyecto de ciudad que compatibilice los sistemas urbanos superpuestos de Málaga ciudad y Málaga costa, aglomerado de pueblos históricos, nuevas urbanizaciones, servicios, terciario, industria, etc.

De Granada podríamos decir que precisa poner en orden sus infraestructuras y optar más por el verde o por el gris de la cartografía: por defender el rumbo que podría presentarla como una ciudad beneficiada por un llano, que mal o bien coloniza, en lugar de una ciudad saturada. Algunas de sus respuestas pueden estar en las direcciones de salida, corredores más o menos vacíos pero con fuertes identidades urbanas en su recorrido (Guadix, Baza, Motril, Loja, el eje de Jaén-Madrid, etc), y especialmente en la mirada al sur, una gran oportunidad más allá de su vega, en dirección a la costa, si consiguiéramos revertir las dinámicas de urbanización del turismo.

El *universo urbano de la travesía: de dentro a afuera.*

Así denominamos a este campo gravitatorio de calles, edificios, plazas, parques, rotondas, aceras, márgenes, enclaves o vacíos, tratando de referirnos más a las relaciones establecidas entre sus elementos y admitiendo su extraña forma, para que el espacio intermedio de este campo se entienda también influido por él.¹ Es un dibujo de un sistema o asociación que recorre la ciudad por dentro, sumándole su significado, sus funciones y su arquitectura.

Si ampliamos el dibujo de este “universo” de la calle, y encuadramos su tramo central podemos observar dimensiones del espacio de la ciudad que son muy útiles para comprender su comportamiento al nivel de la acera y sus efectos como productor de edificaciones y tejidos. De esa manera percibimos, por ejemplo, la cantidad y disposición del espacio público en su interior o en sus márgenes, la presencia de edificaciones destinadas a equipamientos o ciertos usos colectivos de importancia en la ciudad –comercios, teatros, museos, oficinas de la administración, etc-, cambios de sección viaria de la secuencia, lugares de encrucijada o compases donde se abren varias opciones de continuidad, etc.

Poniendo como ejemplo el caso de la *calle ciudad* de Granada, la pertenencia a un tejido más conformado no impide que aparezcan tramos en donde la continuidad transversal se pierde. La especial y diferente condición de sus límites se nos ofrece como algo dramático. La Circunvalación, en este caso no dibujada, camufla la cercanía real con el espacio agrícola.

En la ciudad de Granada -o su plano- se observa la influencia total de la geografía natural, que es el soporte y también el tejido con el que se ha construido el territorio. Los núcleos pequeños que la rodean son muchos y con una forma urbana nada casual, y es de hecho la dirección del río Genil o su perpendicular lo que está en la lógica de formación de la travesía.

¹ La referencia aquí es obligada a los estudios de avenidas americanas de arquitectos del último tercio del siglo XX como Scott Brown o Magurian en el Plan de St. Louis.

Juan Luis Rivas Navarro

En Granada la cota límite de poblamiento es la 800 y en esta superficie sobre el territorio destaca la falta de forma propia de ciudad o su precariedad. Su morfología urbana pasa directamente de ser la del centro histórico a ser la de los suburbios o periferia. La única razón de ser en el plano viene del territorio y de las radiales al norte y al sur, y otorga al espacio exterior a la ciudad de orden, sentido e identidad. Sin embargo, en el interior, en la ciudad misma, el único atisbo de forma propia y razón de ser la ciudad construida en el siglo XX es el eje del Camino de Ronda y su sistema de transversales.

Análisis gráfico de la estructura de la *calle ciudad*

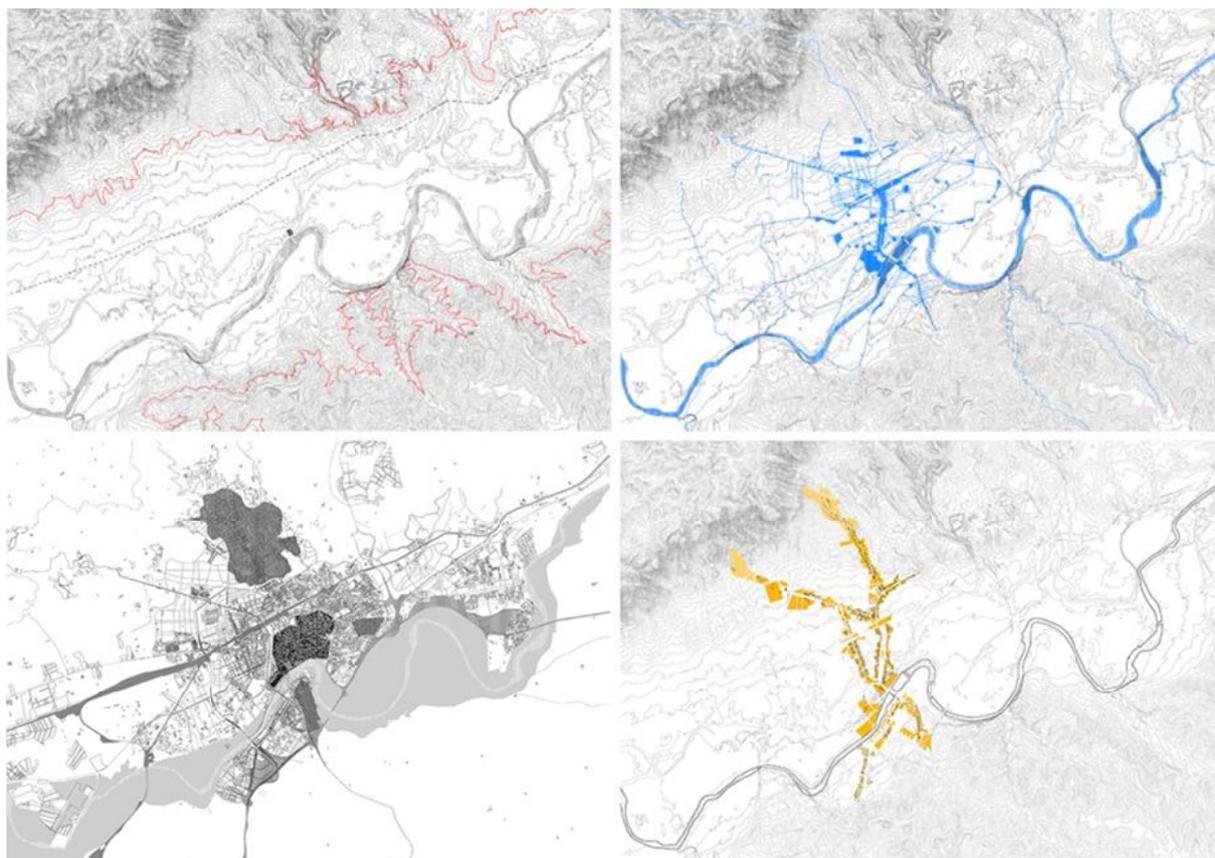
El capítulo concluye con una definición y comprensión de esta estructura, basado en la detección de los elementos constitutivos o materiales urbanos surgidos de la segregación de su entramado y en la asignación de papeles en el escenario de la ciudad. A pesar de utilizar la idea de modelo, el proceso lo que busca es confeccionar las preguntas básicas adecuadas respecto a este tipo de forma urbana. De esta manera, es precisamente el desplazamiento entre el modelo teórico y su específica condición ciudad por ciudad, lo que se convierte en fuente de conocimiento.

Otro de los objetivos sería el establecimiento del modelo teórico, que siendo específico Córdoba, Málaga y Granada, permite nombrar a los elementos urbanos aglutinados por la travesía: directriz principal, transversal estructurante, borde de la calle, ámbito inmediato de la calle, ejes de continuidad, etc.

Las cartografías resultado de este análisis son series que comparten una temática común y construyen, a medida que estas avanzan, la forma sistémica de la *calle ciudad*, acopiando en las series posteriores las informaciones obtenidas de las series precedentes. Estas serían:

- La elemental disposición de las curvas de nivel.
- Continuidades del plano: calles y agua.
- Elementos de construcción del sistema central de la *calle ciudad*
- Líneas de extremo y líneas de apoyo: ejes de continuidad y ejes complementarios.
- Los materiales de borde de la calle.

La estructura en Córdoba: (de izda. a dcha. y de arriba a abajo) 'El espacio interior a la cota +150', 'La transfiguración de la calle en río', 'Piezas del territorio urbano', 'La ciudad y el suelo de la calle ciudad'.
Elaboración propia.



capítulo 3 / HERENCIAS urbanas de la *calle ciudad* de Córdoba

En este capítulo sobre la ciudad de Córdoba se encuentran dos preocupaciones superpuestas: la lógica evolutiva de la calle y la decantación de la forma de la ciudad.

Se propone un viaje que abarca el último siglo y medio recorriendo las representaciones cartográficas de Córdoba. El contenido está basado tanto en los “planes” como en los “planos” de la ciudad, en los dibujos a mano hechos por el autor y en sus comentarios al margen, que surgen de la preocupación por ciertos asuntos que la propia ciudad demuestra como recurrentes. Uno de ellos, quizá uno de los más centrales, será precisamente la evolución de la travesía seleccionada.

Las distintas estaciones de este viaje señalan a su vez asuntos o momentos “clave” de la ciudad, y permiten agrupar tanto las bases cartográficas utilizadas como las “interpretaciones gráficas” de la información. Los planos de Córdoba, más allá de lo expresado directamente por sus autores – ayuntamientos, sociedad civil, intelectuales o técnicos responsables-, contienen un trasfondo en sus formas y en sus modos, en sus posiciones y en sus tamaños, que revelan el espíritu del momento y nos acercan a direcciones encontradas o perdidas de los hechos urbanos que interesan. Las secciones del presente apartado son:

- a. *El sitio de la ciudad desde el plano de 1851 de José M^a de Montis.*
- b. *Plano De Montis (1851) - Plano de Jürgens (1926): la veracidad y la construcción sin crecimiento.*
- c. *El Anteproyecto de Ensanche (1921): un espejismo ilusionante.*
- d. *Los dibujos de la ciudad de los años 50 y 60: el fecundo problema del ferrocarril.*
- e. *De 1962 a 1986: contención y cambio.*
- f. *1986 vs 2001: el plan general vigente.*

Juan Luis Rivas Navarro

La falta de investigaciones previas que expliquen de manera esencial los procesos de formación de la ciudad nos llevó a recomponer esta falta empezando por dibujar la *calle ciudad* en cada uno de los momentos de su historia, como si antes de conocer las razones, nos preguntáramos por la forma y por su evolución.

El Paseo de la Victoria

En su primer momento la ciudad era una forma aglutinada deudora de la curva del río, y mantenía la dependencia formal con respecto a la Mezquita Catedral. Era entonces cuando el Paseo de la Victoria era únicamente una calle arbolada de forma circular, con dos ramificaciones, y junto a él se situaba el Ex Convento de la Victoria. El espacio que hoy ocupa sólo es reconocible a través de la suma de un conjunto de piezas construidas y libres que se enlazan por el camino del arroyo hacia el encuentro con el río.

Es precisamente esta continuidad la que enlaza con las características fundamentales de la travesía que posteriormente se consolidará: una direccionalidad global N-S que la convierte en eco del límite oriental de la Medina. El plano revela ya la vocación del "eje" para contactar con el río, bordeando el cementerio de la ciudad y la Huerta del Alcázar, en un gesto premonitorio de lo que luego será la avenida en curva del Corregidor. La existencia de dos caminos al norte del Paseo le otorgan su ancho futuro, esta separación hace del Paseo de la Victoria actual un eje consistente y cargado de potencialidad central, dotado de grandes espacios para vehículos y peatones.

Los siguientes planos de *Casañal (1884)*, *Córdoba artística y útil (1910)*, el *Jürgens (1926)* y el del *Instituto Geográfico (1928)*, reflejan la posición cada vez más construida del eje de la Victoria: el paseo del salón con dos rotondas en los extremos, el retroceso de sus alineaciones, la consolidación de ciertas arquitecturas que jalonan la dirección hacia el sur, la prolongación de Gran Capitán, etc.

En el extremo norte comienza a transmitirse la idea de vértice de alternativas de continuidad. El extremo sur sin embargo se enfrenta a una serie de obstáculos antes de caer hacia la ribera.

Se muestran también con más claridad otros asuntos como la existencia del Arroyo del Moro como elemento cohesionador del límite oeste de la ciudad, bordeando lo que fuera la muralla, incluido el Barrio del Alcázar Viejo, la subdivisión de las manzanas de Gran Capitán, y la formación del eje recto de la Avda. Medina Azahara.

El ensanche

El apartado sobre el frustrado Ensanche de Córdoba merece especial consideración. Su falta de definición -se nos muestra sólo como un futurible de líneas a trazos que expresa únicamente alineaciones exteriores de manzanas- nos hace desear información sobre sus tipologías, la situación y forma de sus espacios públicos, la ubicación y función de los equipamientos, las rasantes, etc.

De sus determinaciones son precisamente aquellas que conectan con la forma de la *calle ciudad*, las que se presentan como un verdadero hallazgo: la prolongación del Paseo de la Victoria hasta el río se resuelva girando a poniente, en una suerte de asimetría que la transforma en una vía importante paralela al río; el eje salva discretamente el problema con el cementerio, al que deja escorado a la izquierda, y abre un enorme espacio de contacto de la ciudad con el río lleno de posibilidades.

El anteproyecto asegura la prolongación del Paseo, no sólo entrando en contacto con el río, sino forzando su salto por encima de las vías del tren para conectarlo al noroeste -mediante una curva simétrica a la del sur-, y dando paso a la carretera a la sierra. Este proyecto refuerza sin duda el tramo origen de la travesía y le hace asumir dos funciones importantes: la de articulador de la ciudad

con su territorio y la de centro de la ciudad, un elemento situado en la mitad geométrica respecto al conjunto urbano, como transición permanente entre la ciudad heredada y la ciudad proyectada.

El ferrocarril

Otro de los asuntos clave en esta revisión de la historia gráfica de la ciudad lo constituye el proyecto del tren. Los planos de *Carlos Sáenz de Santa María (1950)*, de *José Rebollo Dicenta (1955, 1958 y 1962)* dan buena fe de esta importancia. El salto temporal que produjo la Guerra Civil significó también un cambio de mentalidad en cuanto a la voluntad de intervenir en la ciudad, que supuso el tránsito desde la representación informativa a la representación de las ideas de cambio.

Al margen de sus deficiencias técnicas, las cartografías eran fiel testimonio de los crecimientos que se habían ido consolidando en las últimas dos décadas en los campos que circundaban a la ciudad del XIX. Además de ello se perciben ciertas líneas maestras que se muestran como transición entre los deseos de décadas anteriores y la coyuntura del momento: la claridad de la alineación de la Gran Vía Parque, la prolongación del Paseo de la Victoria, esta vez con la curva contraria a la del proyecto de ensanche hasta el río, intuyéndose el salto en el límite del encuadre, mediante el Puente de San Rafael, etc. Es el despegue definitivo de la ciudad de su forma intramuros, aquella en que había sido confinada durante siglos.

Planes democráticos y proyectos trascendentes

La monografía sobre Córdoba y su *calle-ciudad* termina con el estudio de sus planes de ordenación de 1986 y el vigente de 2001. En las cartografías elaborados sobre estas bases, algunos de los principales asuntos estudiados son: la aparición de las infraestructuras que rodean la ciudad, de los sistemas verdes más o menos mallados, los grandes proyectos estratégicos, además de la consolidación de asuntos que recorren todo el siglo XX –el eje del ferrocarril o el salto de la travesía y de la centralidad cordobesa al otro lado del río-, etc.



capítulo 4 / FUERZAS en el campo tensional de la calle ciudad de Málaga

Málaga es una ciudad construida en base a las infraestructuras, desde su fundación portuaria, la instalación del aeropuerto o su conexión sin transiciones con la forma urbana territorial de la Costa del Sol. La presencia de investigaciones precedentes, que documentaban y estudiaban las razones de su desarrollo desde un punto de vista general, ha permitido en primera instancia la reconstrucción episódica de la travesía. Posteriormente la tesis se adentra en una metodología que analiza los movimientos de la *calle ciudad* en el campo de fuerzas en que la ciudad se convierte: flujos y tensiones entre polos históricos, turísticos, industriales, tecnológicos, etc.

Los efectos que estas fuerzas provocan en las formas y las arquitecturas de la travesía son analizados en un tramo significativo de su directriz, mediante el análisis de sus estructuras colectivas: los espacios y sus tipos, los transportes, los usos públicos, el comercio... preguntándose por el estado de aquellos lugares con personalidad propia y lanzándolos hacia su proyecto.

La construcción de la directriz principal de la *calle ciudad*

El relato de su evolución surge de la inmersión en la historia urbana malagueña, aunando los argumentos que se han ido formulando en el último tercio del siglo XX y poniéndolos en relación desde la exclusiva mirada de la travesía. La calle en Málaga es, quizá más que otras, un corte temporal por la ciudad misma, una sección por los principales asuntos urbanos que la han empujado. La secuencia de apartados es también un recorrido de levante a poniente por el eje.

- a) *La Alameda y su prolongación.*
- b) *La articulación del Puente de Tetuán.*
- c) *Las avenidas del oeste: Andalucía y Blas Infante.*

Análisis de su tramo central. La *calle ciudad* en un campo de fuerzas.

Se incorpora una escala de aproximación local en esta evaluación de las "fuerzas" de Málaga alrededor de la travesía. Al estudio de sus polos y sus dinámicas específicas, sus centralidades y movilidad generales, se suma la arquitectura de la ciudad y el entendimiento de sus espacios. Las series cartográficas desarrolladas a partir de una muy costosa elaboración y descifrado de su plano base, se llevan a cabo mediante ciertos criterios entre los que destacan dos:

- una sistematización que reúna a estos elementos genéricos de la ciudad y los diversifique, categorice y grafíe según tipos distintos y muy secuenciadamente.²
- un aumento considerable de la importancia de la variable peatonal, como uno de los movimientos propios de esa escala local, un sistema complejo y rico en relaciones, imposible de calibrar y proyectar en la visión genérica o macroescalar de la ciudad.

Estos son los grupos de cartografías que se presentan y los asuntos urbanos que tratan:

- 1) *La estructura de lo colectivo de la ciudad de Málaga.* Cartografías del encuadre general de la ciudad de Málaga, sus principales elementos infraestructurales y de servicios (espacio público y equipamientos), así como las distintas redes de transporte local, incluido la futura implantación de las primeras líneas del Metro.
- 2) *La estructura de lo colectivo del tramo local asociado a la travesía: La Avda. de Andalucía.* Cartografías de Información precisa sobre la ciudad entorno al tramo central de la calle ciudad.

² Siguiendo las voluntades semánticas de maestros como S. Anderson o Ch. Alexander, o las preocupaciones morfológicas y tipológicas de F. Purini o el elementalismo urbano de P. Vigano.

- 3) *La interpretación de los elementos en el tramo local 1.* Cartografías de Interpretación de la información anterior, según tipos y localización de los espacios libres, y según la estructura y morfología de la trama urbana del ámbito, mediante el establecimiento de conjuntos urbanos o “corredores urbanos”.
- 4) *La interpretación de los elementos en el tramo local 2.* Cartografías de Interpretación de la información del ámbito, según la localización de los equipamientos, y según también la estructura y morfología de la trama urbana, mediante el establecimiento de “corredores dotacionales”.
- 5) *Fortaleciendo la futura estructura de lo colectivo en torno a la travesía.* Utilizando la oportunidad de la implantación de un nuevo medio de transporte público como el metropolitano, se generan unas cartografías de proyectación sobre la difusión peatonal de algunas de las más importantes Estaciones de Metro.

Con el aumento de la precisión y la profundidad con que se observan los materiales de la estructura colectiva, la tesis persigue la definición nuevas herramientas de análisis y proyecto del ámbito, directamente relacionados con la forma y el proyecto de la *calle ciudad*.

De esta manera se obtienen conclusiones que integran los espacios y las dinámicas urbanas: acerca de los sistemas de movilidad, autobuses urbanos o implantación del metro, innovaciones como la intermodalidad local o la difusión peatonal de las estaciones; la valoración del espacio de acera y una apuesta por la densidad y la reurbanización; el aumento de la autoestima de la arquitectura heredada en este tejido mezclado –ideas para un nuevo Carranque, para la implantación de la administración y las centralidades más culturales-, etc. El mapa de fuerzas y líneas intermedias recualifica la ciudad de Málaga en su conjunto y otorga nuevos papeles a los elementos urbanos, entre los cuales destaca, por escala y diversidad de relaciones, el sistema de la travesía.

Estudio del encuadre local de la ‘calle ciudad’ de Málaga: (izda) Corredores urbanos. La forma del espacio abierto. (dcha) Ámbitos de intervención interesantes, producto de la superposición de los distintos corredores espaciales. Elaboración propia.



capítulo 5 / EXTERIORES precisos de la *calle ciudad de Granada*

El Camino de Ronda se construía en Granada en los años de la Guerra Civil. Como un eco de la Gran Vía, tan sintética como aquella para interpretar la geografía del asentamiento, fue el invento de una forma que debía producir el salto de escala de la ciudad, un aumento de su autoestima para poder afrontar nuevos retos.

En los sesenta y setenta se fue apelmazando con edificaciones densas que abusaron hasta la asfixia de su suelo de borde. Su crimen arquitectónico la condenó también a la pena urbana de ser incomprendida como espina dorsal de la ciudad. Con dos kilómetros de longitud en línea recta y sólo veinticinco metros de ancho asumió todo el movimiento intraurbano de esta Granada de alas y cuerpo de mariposa. Desproporcionada la ciudad, se volvió también deforme la mirada a la travesía...

Las visiones que hoy día podamos ofrecer implican un desplazamiento de su crítica, para entender su pasado, pero sobre todo para superar su pasado. Así podremos convertir a la calle en una poderosa avenida, y a las arquitecturas y a las tramas que la acompañan en una activa y rica ciudad central.

En el caso de la monografía de Granada, se ha perseguido intencionadamente aproximarnos a una visión de la ciudad que se instale en los mecanismos que el proyecto de arquitectura y urbanismo utiliza. La capacidad de dimensionamiento de los acontecimientos urbanos que salen a nuestro encuentro en un paseo por el objeto de estudio, se mezcla con la dedicación paciente en la oficina, sobre las láminas que componen nuevas representaciones de lo urbano.

Las múltiples fotografías de ángulos contruidos y espacios vacíos, de luces y de sombras, de gentíos y de soledades, pretenden traer la calle al papel desde la óptica de la investigación. La experimentación, la intuición, la información y la crítica, son los argumentos para tomar decisiones sobre lo que se estima o no imprescindible, a la hora de comprender las diferentes escalas y cuestiones urbanas de la travesía (usos del suelo, densidades, centralidades, paisajes, movildades, etc).

Los espacios temáticos en los que se divide el capítulo son condensados en cuatro palabras: TRAZA, INTERIOR, ARQUITECTURA Y ESCENARIO, y persiguen cubrir el mayor espectro posible de ángulos pertinentes en el proyecto de la *calle ciudad*.

- A) La traza** nos remite al gesto de fundación de la calle, su idea de partida, y su relación posicional y formal con el conjunto de la ciudad y su territorio. La traza abstrae una imagen de las condiciones más físicas para quedarse con la geometría -y la geografía si se quiere-, relaciona la calle con otras calles y permite establecer puentes escalares directos con formas no necesariamente urbanas. Se presentan aquí la disposición fundamental del eje directriz, ciertas cualidades territoriales que argumentan positivamente la colocación específica del Camino de Ronda en el plano, y también se relatan, de forma sintética, los principales momentos de la historia de la calle que contribuyeron a la traza de hoy. Por último se señalan las diferencias en su recorrido en cuanto a sus tramos, sus manzanas o sus transversales, lo que convierte en especiales a unos cruces concretos respecto a otros.
- B) El interior** nos ofrece una primera aproximación a sus cualidades físicas: el espacio interior, sus recorridos y situaciones a pie, estancias de la calle con naturaleza específica. Este interior se comprende como un contenedor de pequeñas formas urbanas y acciones motivadas por los usos de las plantas bajas de su contorno. El ancho fijado es de 25 metros, que visto hoy puede resultar insuficiente, pero que fue una conquista del Ayuntamiento, frente a los 7

Juan Luis Rivas Navarro

propuestos por Obras Públicas, para el paso de tranvías en el futuro. La travesía se mira en este bloque con la siguiente suma de aproximaciones.

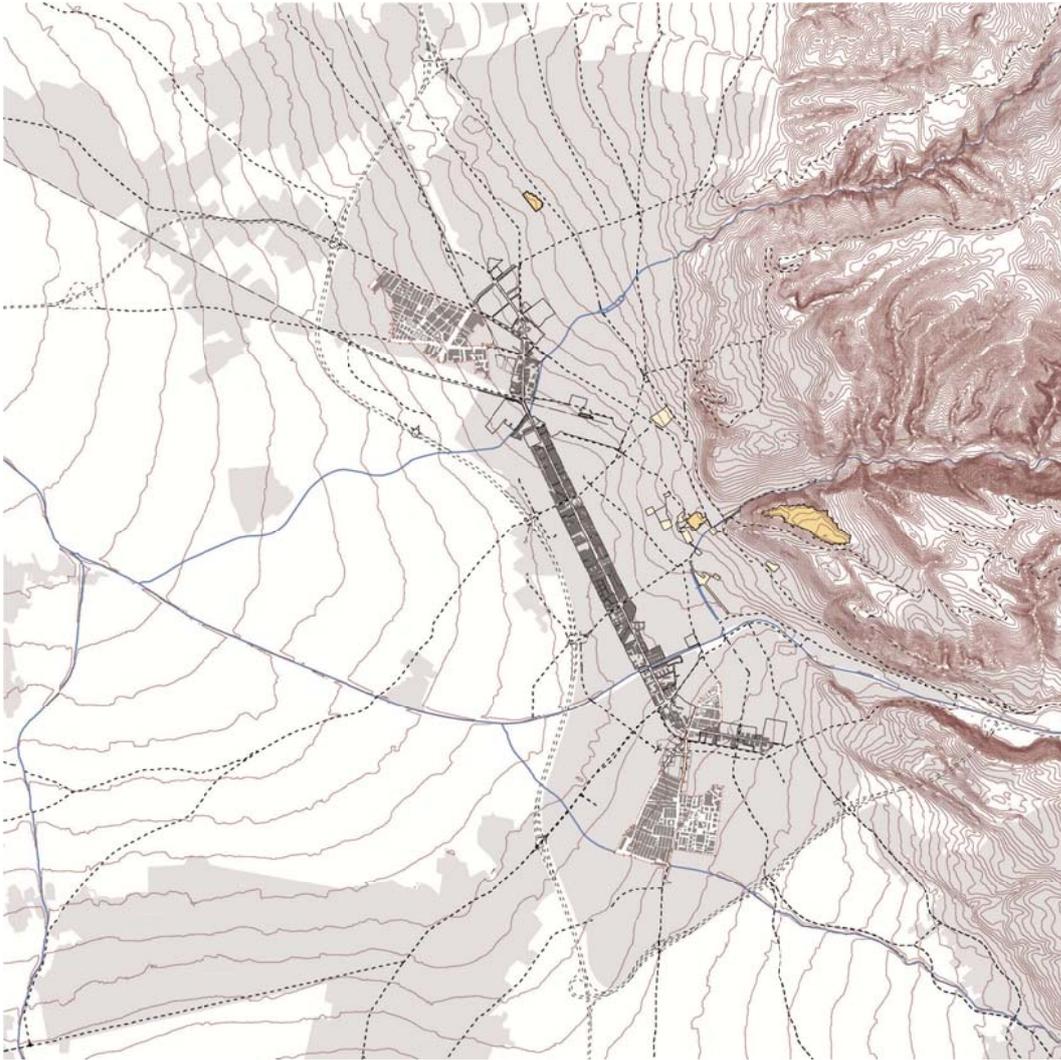
C) **La arquitectura**, que lo contiene todo, es tratada aquí como el conjunto de decisiones puramente técnicas, desde el oficio de la construcción, y que consolidó buen aparte de lo que hoy vemos: diferentes actuaciones urbanísticas que sirven de apoyo, o también de obstáculo, a la travesía; tramas urbanas a favor de la calle o en su contra, tamaños y direcciones que refuerzan su sentido o que se enganchan a ella sin ofrecer demasiado a cambio, etc. Se desmenuza su grano pequeño y se presenta la sucesión de sus edificaciones básicamente residenciales. Es la composición de una forma de habitar específica en la ciudad.

En este bloque se ha elaborado la información -a través de la selección de fotografías y cartografías intencionadas- que de una manera más directa concierne a los tejidos del eje, de sus calles paralelas y perpendiculares.

D) Por último, **el escenario**, sitúa de nuevo a la *calle ciudad* en un plano más abstracto, como un personaje de una obra teatral representada en el territorio de la ciudad. El escenario brinda la oportunidad de conferir papeles urbanos al eje, aquellos que mejor se ajusten a su propio carácter. Se cuestiona cuánto estos papeles son asumidos por la travesía, su cercanía a estas funciones urbanas diversas. Los escenarios son también cambios de perspectiva de la visión que de la calle se ofrece, alternativas a la comprensión de sus acciones y sus formas, desde ángulos más interiores a la ciudad de Granada, más territoriales o más cercanos a la propia calle.

Los escenarios son representados cuidadosamente, señalando las diferencias de carácter de los elementos vistos desde cada ángulo. El encuadre, la distinción gráfica, las elevaciones o la diversidad de la dureza o rotundidad de las líneas, tratan de explicar los elementos que participarían de cada escenario. Tres lugares sobre el mismo sitio, tres personajes para el mismo actor que simultáneamente tienen que ser interpretados en equilibrio. La triada de responsabilidades representada nos remite a una condición multiescalar y multitemporal de la *calle ciudad*, que vincula potentemente y según el caso más a unas piezas urbanas que a otras. Será la intervención real sobre la ciudad, sus planes y proyectos llegados desde la investigación y la experiencia, la que tendrá que saber aunar estas distintas responsabilidades urbanas. Estos cambios de perspectiva sobre la travesía son concretados en estas tres imágenes: Escenario URBANO, Escenario PERIFERIA y Escenario EXTENSIÓN.



**conclusiones****La última calle de la ciudad**

El elemento estudiado se muestra como un hilo conductor de la narrativa de la ciudad a la que pertenece, al mismo tiempo que la construye hasta llegar a su forma actual. Muchos otros hechos urbanos le acompañan pero quizá ninguno en el que se combinen de una manera tan imbricada sus cualidades urbanas con su función estructural. Las nuevas infraestructuras de comunicación que rodean una y otra vez a las ciudades no pueden competir en términos de urbanidad con esta calle. Es por eso que el sistema organizado en torno a la travesía se presenta como el último, el más alejado, el más avanzado dentro de los parámetros que cualifican a las formas urbanas, justo antes de trascender la ciudad y dar paso a las formas urbanas territoriales donde son otros los factores emergentes.

Las *calle ciudad* es un sistema específico y multiescalar. El arraigo concreto en cada una de las ciudades, hace patente lo específico de las tres travesías, de sus características físicas concretas y actuales. Éstas demuestran también una intensa relación con las escalas mayores del territorio, al tiempo que en su espacio se superponen relaciones distintas que refieren a escalas menores e intermedias de la ciudad.

Juan Luis Rivas Navarro

Las imágenes y las reflexiones extraídas sobre estas líneas tomadas como “lentes de lo urbano” demuestran un mismo grado de compromiso con la evolución y el proyecto de la ciudad, envueltas todas de manera decisiva en su relato espacial y temporal, tanto a través de sus aciertos como de sus equivocaciones.

Un urbanismo una ciudad un arquitecto

El objetivo es ayudar también a la generación de otros puntos de vista. La propuesta de un lenguaje y la generación de unos órdenes de relación entre los elementos del sistema, responde más a una tipología de proyecto y análisis urbanístico que se amplía, se llena de matices y se abre a la incorporación de nuevos conceptos...todo ello fundamentado en la experiencia y en el contacto intenso con la ciudad.

De esta manera cabría proponer como misión de la arquitectura y del urbanismo de las ciudades lo siguiente:

- Comprender como necesaria la inclusión de esta forma compleja en el conjunto de lugares sobre los que reflejar y contrastar las intervenciones urbanísticas de la ciudad.
- Se hace imprescindible plantear ciertas ideas de proyecto sobre cada una de las *calles ciudad*...Sería como intentar responder a la pregunta: ¿Qué debemos hacer con la *calle ciudad* de Granada? ¿Qué debemos vigilar en la *calle ciudad* de Córdoba?
- Los trabajos de proyectación en las ciudades deberían contar con la doble aproximación estructural y sensible que lleva a cabo la tesis, tan atento, a las formas como a los procesos, a las geometrías y geografías urbanas como a las acciones sobre el territorio.
- Respecto del objeto de estudio se propone la consideración de los siguientes aspectos:
 - Relación de la *calle ciudad* con la situación territorial de cada ciudad.
 - Relación de la *calle ciudad* con la forma general de la ciudad.
 - Participación de la *calle ciudad* en la identidad de la ciudad, con un papel central que la incluye en el mapa de centralidades urbanas del asentamiento.
 - Las dualidades escalares del sistema confieren una complejidad singular a las calles, tanto central como el de sus transversales, apoyos inmediatos, ejes de complementariedad o de continuidad.

La ciudad, el deseo y la vuelta al dibujo

Dejar que la ciudad deseada emerja supone abrir el campo de posibilidades sustentado en un conocimiento profundo de sus estructuras y sus superficies. En términos musicales, la relajación de la interpretación llega sólo a través del dominio. En muchos casos las ciudades se deciden por decantación de las formas urbanas; dicho coloquialmente, algunos lugares parecen no tener más remedio que ser como finalmente acaban siendo. Pero, sin embargo, en muchos otros casos, los espacios de reflexión son cortos y las mediaciones de otros intereses de todo tipo dificultan el sosiego de un conocimiento lento que asiente firmemente las ideas. Es por ello que debemos asumir la velocidad con que a veces las cosas se deciden –o se desean- para cargar a la intuición de preguntas adecuadas y formular direcciones de respuestas acertadas, o cuando menos, aprender a dejar el espacio suficiente para que otros, con mayor calma, resuelvan aquello que a nosotros nos toca sólo dejar apuntado.

Subrayamos la fuerza expresiva del dibujo creativo, la fuerza reveladora y liberadora del dibujo propositivo. Las ciudades necesitan imágenes. Lo contemporáneo parece exigir rapidez, y la rapidez, ligereza. Un futuro ligero no es lo mismo que una representación de la realidad vacía de contenido.

Márgenes de maniobra en Córdoba, Málaga y Granada. Crecimiento y calle, imágenes futuras.**- LA TRAVESÍA DE CÓRDOBA.**

- La Carretera de Santa M^a de Trassierra se muestra como uno de los componentes más potentes de la *calle ciudad*, con un espacio en sus márgenes muy rico en posibilidades.
- Los encuentros ligados a través del espacio público entre el tramo central de la travesía con las secuencias transversales al norte y al sur, eje ferroviario y el eje fluvial respectivamente.
- El mantenimiento de la capacidad articuladora de la *calle ciudad* con respecto al conjunto urbano interior de la ciudad, y también en la relación con su territorio urbano exterior.
- Consolidar sus elementos complementarios (transversales, ejes paralelos, articulaciones con ejes de continuidad). Suavizar las discontinuidades de los espacios libres internos de su sección principal; el aprovechamiento del espacio central y su dignificación.
- La mejora de su nudo infraestructural sur y la necesaria reflexión sobre el ámbito de incertidumbre que se sitúa en prolongación con la travesía hacia el Sur.

- LA TRAVESÍA DE MÁLAGA

- Respecto de su continuidad,
 - La reconsideración de sus elementos seminales desde la lógica de conjunto de la calle ciudad.
 - Reconsiderar el carácter del ámbito de la Carretera del Guadalhorce, más allá de la Ronda Oeste, situado ahora entre la primera y la segunda “circunvalación” de Málaga.
 - El proyecto sobre la propia Ronda Oeste.
- Respecto a su relación con los centros de la ciudad:
 - Asunción de la multipolaridad de la ciudad Málaga.
 - La atención a los recorridos transversales a la travesía, que ligan los hechos urbanos relevantes de la ciudad.
 - El replanteamiento del carácter del centro fundacional, en contacto con la travesía.

- LA TRAVESÍA DE GRANADA

- Respecto a las condiciones de la trama:
 - Reconsiderar en su conjunto a los elementos de la *calle ciudad* y evitar las urbanizaciones parciales y monotemáticas.
 - Reconsiderar también la función viaria de muchas de las calles del sistema.
 - La arquitectura del Camino de Ronda puede ser considerada un patrimonio de la ciudad.
- Abundando en esta idea de ciudad del siglo XXI:
 - La ciudad de Granada no puede aguantar más tiempo el empuje hacia el oeste.
 - Respecto a sus propios lugares, ámbitos como el salto del río, el tratamiento de su continuidad transversal a lo “ancho” de la toda la ciudad, el encuentro con los terrenos ferroviarios, con los ensanches tristemente sectorizados de la nueva Chana, los lugares interiores como la Glorieta de Arabial, etc,...necesitan proyecto.

Las visiones particulares de un urbanismo y de un arquitecto se han expuesto como ejercicio de la capacidad técnica de la disciplina para mirar globalmente a través de un sólo elemento, como alternativa a reflexiones homogeneizantes que otorgan igual valor a todos los puntos y lugares del plano. Se advierte cuánto deberían las ciudades atender a sus formas constitutivas, a la preocupación sobre la continuidad de los procesos en marcha.

La tesis presenta una estructura en capítulos o monografías muy extrapolable a la de un posible libro perteneciente a la colección objeto de este concurso. Tomando en consideración las apreciaciones hechas en su momento por el Tribunal de la Tesis, así como las del Director de la misma, y haciendo un ejercicio de valoración de su contenido, se exponen aquí las pautas que se consideran necesarias para su publicación:

- El capítulo 2 de la tesis refiere a la estructura general de las ciudades en relación con la travesía estudiada. Quizá sea positiva su subdivisión en tres capítulos del libro: uno dedicado al asentamiento y las cartografías territoriales; otro a la interpretación de la ortofotografía a lo largo del siglo XX; y por último, un tercer capítulo introductorio en el que se expone el trabajo sobre la estructura general de la *calle ciudad* elaborado sobre Córdoba.
- Los capítulos siguientes de la publicación tendrían una correspondencia casi total con los capítulos de la tesis dedicados a las monografías sobre las ciudades de Córdoba, Málaga y Granada.
- La operación quizá más necesaria en esta conversión en libro sería la de sintetizar los contenidos en relación a la contextualización de las ciudades y de su historia, en primer lugar, y la detección de las cartografías más interesantes dentro de las “series gráficas” que la tesis elabora, para poder así presentar quizás, un menor número de dibujos que el del generoso despliegue de la tesis –teniendo siempre en cuenta que esta es su gran aportación instrumental- pero procurando que sus tamaños de edición sean lo más adecuados tanto para la publicación como para la expresión y el grafismo de estos.
- La publicación contaría, tanto al principio como al final, con sendos artículos. El primero serviría para exponer los contenidos resumidos del capítulo 1 -en el que se presenta la tesis, sus objetivos, hipótesis y metodología- de una forma distinta a la expresión de un texto científico, como por otro lado es natural. Posteriormente a los capítulos centrales, el libro concluiría con un artículo final, basado fundamentalmente en las Conclusiones de la Tesis, pero acompañado también de ciertas fotografías o elementos gráficos especiales del trabajo.

El libro resultado de esta tesis sería un volumen que reduce la extensión original de la investigación doctoral, y que podría representar unas cuatrocientas páginas. Esto teniendo en cuenta el importante contenido gráfico, revelando el intenso y cuidadoso esfuerzo en el dibujo de estas ciudades y calles que la tesis contiene. Esta cuestión acerca de la mirada atenta a los hechos urbanos y la intensidad que requiere el ejercicio de la arquitectura y el urbanismo sobre ellos, utilizando la descripción y la representación gráfica como nuestro instrumento más poderoso, puede ser probablemente la utilidad más relevante de este libro.

Por último, imagino la publicación presentada por los dos maestros que más han tenido que ver en este esfuerzo, como son el Director de la Tesis, D. José Luis Gómez Ordóñez, y el presidente del Tribunal de la Tesis, D. Josep Parcerisa i Bundó, ambos catedráticos de urbanismo de las Escuelas de Arquitectura de Granada y Barcelona respectivamente.

Expresarles desde aquí únicamente que para mí sería un verdadero honor que mi tesis formase parte de esta colección de publicaciones sobre tesis doctorales, y que a la ilusión de poder ver publicado mi trabajo se añada la de ver reconocida la labor universitaria de mi director de tesis, y el reconocimiento también para todos aquellos que me han ayudado en su elaboración.