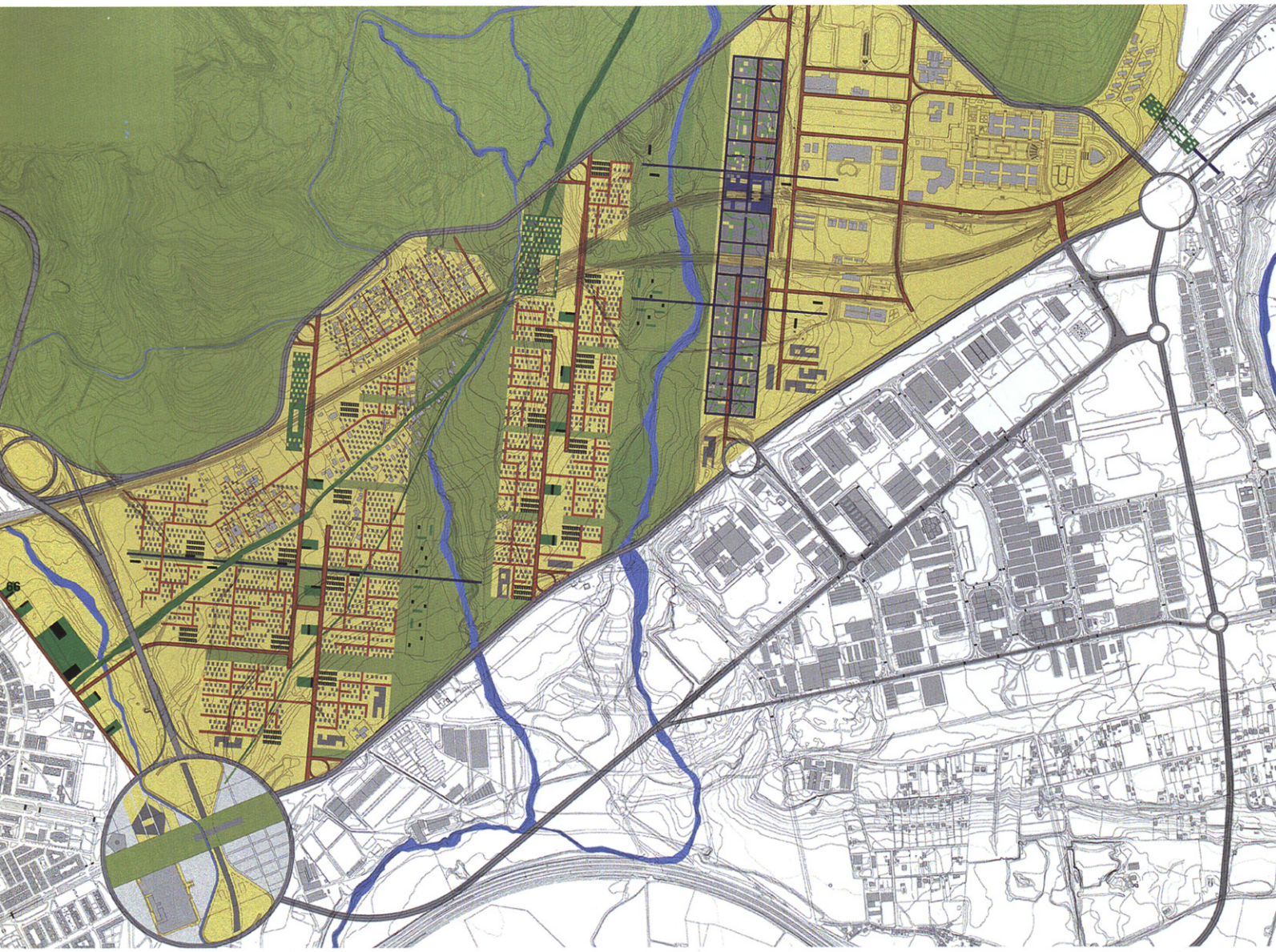
MIGUEL ÁNGEL GONZÁLEZ, FRANCISCO GÓMEZ, FERNANDO VISEDO

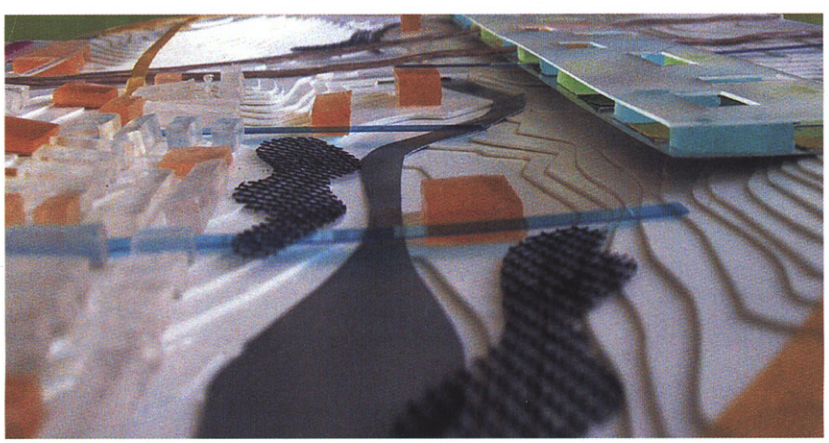
ARQUITECTOS/ARCHITECTS:
Miguel Angel González Fustegueras, Francisco Gómez Díaz, Fernando Visedo Manzanares

COLABORADORES/COLLABORATORS:
Isabel Fernández García, Rebecca Witt (Arquitectos); Miguel Angel Rojas Rodríguez, Jaime Suárez Obel (estudiantes de Arquitectura); José Carlos Armesto Canalejo (Técnico CAD), Rosario Ferrer Blázquez (Producción).

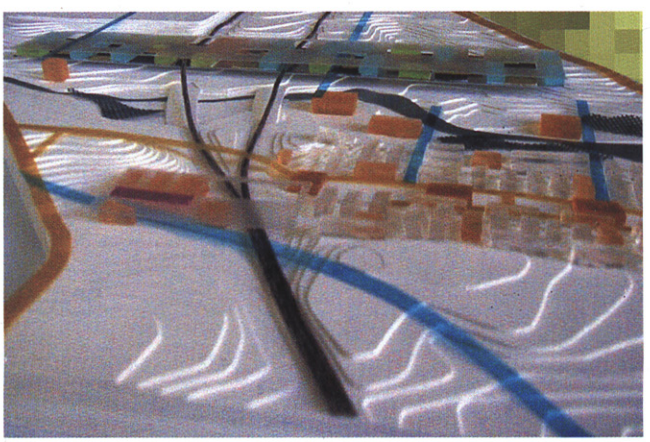
16 · CUBIERTA DEL PARQUE TECNOLÓGICO



17 · PLANTA GENERAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

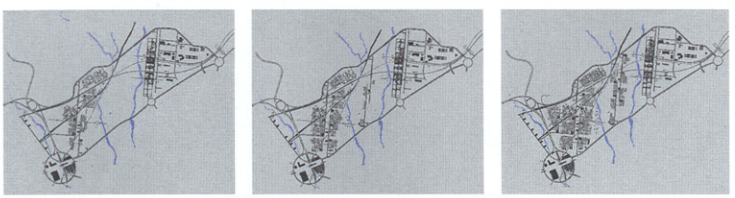


18 · SUPERESTRUCTURA DEL PARQUE TECNOLÓGICO Y SISTEMA GENERAL DEL ARROYO DE RABANALES

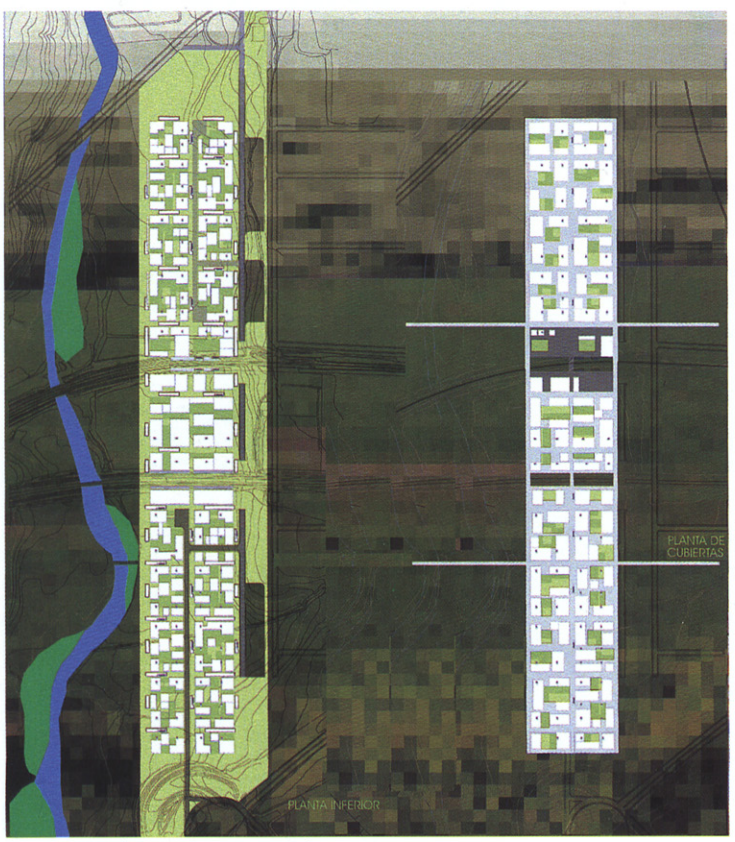


19 · SUPERESTRUCTURA DEL PARQUE TECNOLÓGICO

20 · ORDENACIÓN DE LOS CLUSTER RESIDENCIALES



21 · SUCESIVOS ESQUEMAS DEL SISTEMA DE COLONIZACIÓN DIFERIDA



22 · ORDENACIÓN DEL PARQUE TECNOLÓGICO

23 EL LEVANTE DIFUSO

Necesitamos partir de una lectura del lugar más amplia que entienda que este enclave forma parte de un territorio más amplio sin cuya inclusión la propuesta sería incompleta. De esta forma, no solo ampliamos hasta el cauce del canal del Guadalmellato, sino que planteamos nuevos viarios de enlace y circunvalación.

EL LEVANTE ARTICULADO

PUERTA DE LEVANTE. Se apuesta por modificar las infraestructuras ya que el nudo de encuentro de la antigua CN-IV y la variante de la CN-432 es claramente insuficiente. Por tanto, se plantea un gran nudo habitado que es capaz de ir ensartando los distintos viarios que en este lugar confluyen, para convertirse en un sector de la ciudad que es capaz de albergar equipamientos.

COLECTOR VIARIO. Proponemos una vía de circunvalación que discurre en el entorno del canal de Guadalmellato rodeando la parcelación de Campiñuela norte para cruzar la antigua CN-IV y el corredor ferroviario para buscar la conexión con el polígono industrial de Las Quemadas, modificando con ello las previsiones del PGOU que establece esta conexión a través de un meandro cuyo valor como paraje natural es muy alto.

EXTENDER Y CONECTAR. La relación del sistema de ciudad con el borde acabado de la ciudad actual apoya una cierta idea de continuidad de la ciudad.

INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE. Del doble corredor ferroviario, intervenimos para convertir la vía de ancho en un ferrocarril urbano, con la localización de una serie de apeaderos como intercambiadores de transporte.

VALORACIÓN DE LA TOPOGRAFÍA. El modelo de ocupación propuesto valora la topografía, la secuencia de bandas de esta geografía escindida por los cauces fluviales en sentido norte-sur y por las infraestructuras en el este-oeste, independientemente de las figuras de planeamiento y el viario inicialmente previsto en el Plan General.

ORDENACIÓN DIFERIDA. El ámbito definido por la propuesta hace que el sector deje de entenderse como una bolsa que pivota desde un único eje de acceso para convertirse en una franja con dos vías importantes de relación al norte y al sur, a partir de las cuales se van a reconocer unas bandas transversales que potencian la topografía y configuran un sistema difuso de ocupación diferida, entendido como un proceso de irrigación en el territorio, que no busca configuraciones estables, sino la creación de ámbitos susceptibles de acomodar procesos.

CLUSTERS RESIDENCIALES. Sobre una primera traza de interconexión norte-sur formalizada por dos segmentos paralelos que se cruzan en el espacio público de mayor escala para que el tránsito sea posible pero no inmediato, se cuelga un sistema de clusters que, como estructuras autónomas y ramificadas, son cada una de ellas un trozo terminado de ciudad diversa, donde tienen cabida todas las tipologías, en la proporción solicitada, previstas por el Plan General.

CONDOMINIOS DE CIUDAD-JARDÍN. La ocupación diferida mediante clusters se entienden como condominios de viviendas en ordenación de ciudad-jardín con servicios mancomunados.

SISTEMA FLEXIBLE. La flexibilidad y capacidad de mutación de este sistema permite dar respuesta al Parque Tecnológico que se plantea como una gran estructura que, a modo de grapa esponjosa, construye la banda transversal junto a la Universidad

EL PARQUE FERIAL. El Parque Ferial encuentra su lugar en el nudo habitado que hemos denominado Puerta de Levante, entendido como una gota de acumulación flexible, recuperando una cierta idea de ejidos urbanos, lugares vinculados a la puerta de las ciudades donde se celebraban los intercambios culturales y comerciales. Para ello, planteamos una idea de contenedor a modo de estructura semicubierta que se pliega para integrar el viario inscrito en el nudo, cobija las distintas estructuras en las que se celebran los intercambios, fortaleciendo así este eje logístico de investigación, producción y comercialización en su relación con la ciudad.

EL EJE LOGÍSTICO COMO SECUENCIA. El eje logístico parte de un fuerte contenido conceptual, configurado como una secuencia vinculada a las bandas ocupadas entre cauces, con una serie de hitos en altura que contraponen a la ocupación masiva de los polígonos industriales el reconocimiento de esta ordenación discontinua que pretende integrarse en el paisaje mediante la continuidad de soporte natural.

INTEGRACIÓN MEDIOAMBIENTAL. Esta continuidad del soporte natural es la que permite una eficaz integración medioambiental. El modelo de ciudad propuesto reduce el viario el viario a lo indispensable con una estructura ramificada que hace que no sea necesario sellar el suelo.

LA CIUDAD DEPORTIVA. La Ciudad Deportiva de Levante se liga al cauce del arroyo de Pedroches, sellado parcialmente en la actualidad, ayudando a construir ese borde de ciudad e insinuando la continuidad de la ciudad al otro lado de la variante de la CN-432.

LUGARES DE ENCUENTRO. Los equipamientos de carácter local y lugares de encuentro de la población de cada unidad encuentran su ubicación en los espacios intersticiales de los clusters, ligados al viario en Z de relación con las infraestructuras principales, reconociendo las infraestructuras-huellas como preexistencias que alteran la configuración del sistema.