

# Barcos y autocaravanas en el Bajo Guadiana. Reconocimiento secuencial de un paisaje fluvial

Rafael Vioque Cubero

## **Biografía:**

Rafael Vioque Cubero, Arquitecto, Profesor Colaborador, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla,

Email: [rvioque@us.es](mailto:rvioque@us.es)

Compatibiliza la enseñanza de Proyectos Arquitectónicos con el ejercicio como profesional libre, entendiendo que ambas actividades se complementan. En ellas presta una especial atención al análisis e intervención sobre arquitecturas patrimoniales, a través de la docencia (Grado y Master), en cursos y conferencias impartidas en diversas universidades (España, Portugal y Alemania) y en publicaciones docentes, de investigación o sobre obras y proyectos.

## **Resumen**

La comprensión de un paisaje es un recurso básico para su transformación (proyecto), pero su análisis e interpretación confluyen igualmente en su propia conceptualización. Las miradas sectoriales (desde la Arquitectura, en este caso) y sustentadas en la percepción y uso desde medios (de transporte y de vida) no convencionales (barcos y autocaravanas) pueden enriquecer la conformación conceptual del paisaje del Bajo Guadiana, de cara a su protección.

En este marco se inscribe el planteamiento y desarrollo de un curso de Proyectos y Taller de Arquitectura, en torno al descriptor “Infraestructuras”, desarrollado en el curso 2017-18 en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Sevilla, conjuntamente con la Prof. Mabel Regidor.

Los ejercicios se concretan en la recualificación de pequeños muelles de amarre existentes y unas reducidas áreas para autocaravanas en tres pequeños núcleos que jalonan la margen portuguesa (Foz de Odeleite, Guerreiros do Río y Laranjeiras), así como en el ámbito de articulación del Alcoutim histórico y de su expansión hacia el norte.

Los ejercicios proyectuales (analíticos y sintéticos) tratan de asumir los valores de este excepcional paisaje (naturaleza antropizada, memoria y vocación) a través de ejercicios analíticos y propuestas de recualificación, vigentes y con voluntad integradora a un tiempo.

### **Palabras clave:**

Paisaje, Proyecto Arquitectónico, Infraestructuras fluviales, Bajo Guadiana

## Barcos y autocaravanas en el Bajo Guadiana. Reconocimiento secuencial de un paisaje fluvial

Rafael Vioque Cubero. Universidad de Sevilla, Escuela Técnica Superior de Arquitectura<sup>1</sup>

La atención al lugar en la disciplina arquitectónica ha evolucionado en las últimas décadas desde enfoques básicamente estructuralistas, sustentados en las nociones de topografía, morfología y territorio, hacia lecturas más ricas y complejas, de carácter esencialmente patrimonial, basadas en actualizaciones del concepto de paisaje. La teoría de la *doble artealización* de Alain Roger<sup>2</sup> abrió una espita a la revisión de las aproximaciones culturales a la naturaleza, en las que la mirada, la interpretación y en definitiva el papel del espectador/actor se revelan esenciales.

En este sentido, los trabajos de Javier Maderuelo<sup>3</sup> o de Linarejos Cruz e Ignacio Español<sup>4</sup>, constituyen referencias básicas conceptuales a considerar en la interpretación e intervención sobre el medio en general- natural y antrópico-, que conforma el escenario de la acción de arquitectos y geógrafos, entre otros.

La noción colectiva del paisaje –afín a su condición patrimonial- fue fijada posteriormente a través del Convenio Europeo del Paisaje, estableciendo un marco común de referencia para la gestión del mismo.

En este contexto general, estos dos artículos<sup>5</sup> se refieren a una experiencia docente y de investigación en marcha (cursos 2017-18 y 2018-19) centrada en el Bajo Guadiana y la Faja Pirítica Ibérica, si bien se inscriben en un marco más amplio de actividad focalizada hacia el reconocimiento y valoración de paisajes y actividades estrechamente vinculados entre sí, en diversas geografías<sup>6</sup>. En lo que concierne al ámbito transfronterizo Andalucía-Portugal cabe recordar los trabajos de investigación sobre las arquitecturas vinculadas a la pesca de almadraba en el Golfo de Cádiz (desde 1993), sobre espacios litorales marítimos y fluviales en el Algarve y Guadiana (1999-2001), la investigación o sobre los paisajes portuarios en el arco suratlántico andaluz (2009-10), las participaciones en los seminarios *Arquitecturas na Raia*<sup>7</sup>, pero también los viajes de estudios en el ámbito transfronterizo España-Portugal o incluso centrados en el entorno del Bajo Guadiana<sup>8</sup>.

La actividad que aquí exponemos (actualmente en curso) se fundamenta en la capacidad que tienen este tipo de aproximaciones para incidir en la propia conceptualización transversal de los paisajes a través del análisis y la intervención desde miradas concretas (desde la disciplina arquitectónica, en este caso) y parte del reconocimiento de un ámbito con claves patrimoniales propias –el paisaje del Bajo Guadiana- que integra el entorno ribereño inmediato al Guadiana fronterizo, entre Vila Real de Santo Antonio y Pomarão y el territorio antropizado ligado a la Mina de São Domingos, entre Mina de São Domingos y Pomarão (F1)

Por su contenido concreto, aporta adicionalmente la posibilidad de introducir una interpretación diferente de este territorio, basada en la lectura del mismo que se induce a partir de su registro mediante dos modos de transporte (y de vida) no convencionales: barcos y autocaravanas (F2 y F3).

La frontera entre España y Portugal, que ha oscilado en su trazado hasta fechas relativamente

---

1 Este artículo ha sido elaborado en base a actividades docentes desarrolladas en colaboración con la profesora Mabel Regidor Jimenez.

2 ROGER, Alain (1997) – Court traité du paysage. París: Éditiones Gallimard.

3 MADERUELO, Javier (2006) – El paisaje. Génesis de un concepto. Madrid: Abada Editores.

4 CRUZ, Linarejos; ESPAÑOL, Ignacio – El paisaje. De la percepción a la gestión. Madrid: Ediciones Liteam

5 Nos referimos al presente artículo y al denominado “Patrimonio minero y Paisaje. Propuestas de rehabilitación en Mina de São Domingos”, ambos elaborados en base a actividades en colaboración con la profesora Mabel Regidor Jiménez.

6 Recordemos, entre otros, los siguientes trabajos docentes y de investigación: “Arquitectura industrial en la primera periferia de Sevilla” (BARRIONUEVO, Antonio y VIOQUE, Rafael, 1990-91), “Transformación de la Central Térmica del Guadaira” (VIOQUE, Rafael, 1992), “Arquitectura de las Almadrabas en el Golfo de Cádiz” (VIOQUE, Rafael, desde 1993), “Almazara de IDOGRA en Alcalá de Guadaira” (VIOQUE, Rafael, 1997), “Centro Cultural en una antigua factoría de conservas en Vila Real de Santo Antonio” (REGIDOR, Mabel; VIOQUE, Rafael, 2002), “Museo del Bajo Guadalquivir en la antigua Esclusa de Sevilla” (REGIDOR, Mabel; VIOQUE, Rafael, 2008), “Intervención en la estación de bombeo Las Mínimas, Isla Mayor” (REGIDOR, Mabel; VIOQUE, Rafael, 2015), “Rehabilitación de la Almazara de las Tres Torres, en Lebrija” (REGIDOR, Mabel; VIOQUE, Rafael, 2016)

7 Participaciones en los seminarios “Arquitecturas na raia” en Borba (1998), Beja (1999) y Elvas (2001).

8 Guías editadas con motivo de los viajes de estudios “Portugal 1994”, “Suroeste 1995”, “Transguadiana 1998” “Portugal 2000”, “Portugal 2002”, “Suroeste 2003”, y “Portugal 2014”



F1. Identificación de ámbitos de trabajo: el cauce navegable del Guadiana y los trazados de los ferrocarriles mineros de Mina de São Domingos y de Mina Las Herrerías (Elaboración propia sobre base GoogleEarth Pro, 2017)



F2. El fondeadero frente a Sanlúcar de Guadiana y Alcoutim, desde una embarcación (Mabel Regidor Jiménez, 2004)



F3. Autocaravanas junto al embarcadero de mineral de Pomarao (Rafael Vioque Cubero, 2015)

recientes, especialmente en enclaves extremeños (Olivenza, Valencia de Alcántara, etc.) se corresponde con elementos naturales de primer orden en el ámbito de Andalucía. Desde el punto de confluencia con el Chanza y hasta su desembocadura en Vila Real de Santo Antonio y Ayamonte, el río Guadiana ha conformado la frontera hispano-lusa durante siglos. A partir de dicho punto de confluencia, donde se consolidará ya en el siglo XIX la aldea de Pomarao, la frontera pasa a coincidir hacia el norte-noreste con el propio río Chanza casi hasta Rosal de la Frontera, cerca del límite entre Andalucía y Extremadura.

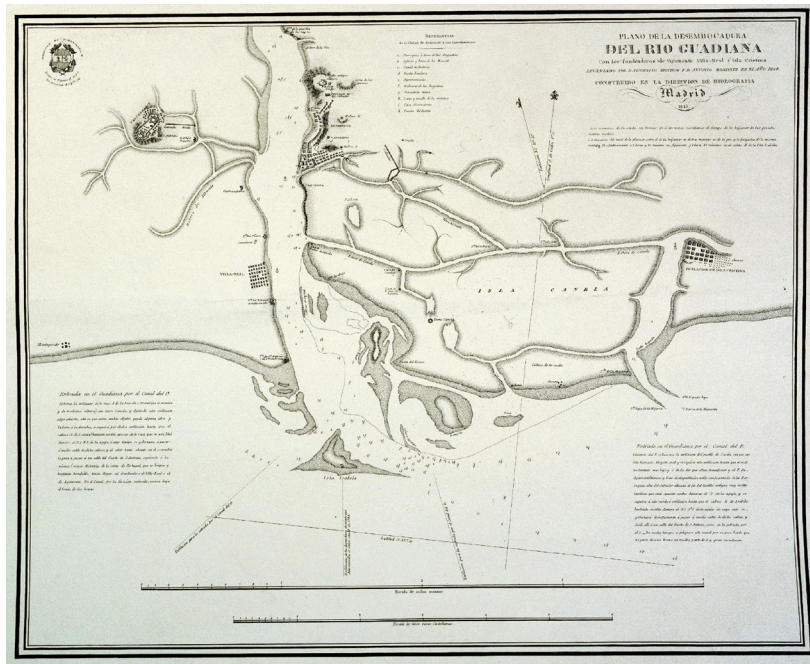
Como ámbito fronterizo entre reinos en frecuente litigio, las márgenes del río fueron defendidas mediante una serie de fortificaciones notables, perfectamente registradas y dibujadas en el conocido informe que elabora Duarte de Armas<sup>9</sup> para la corona portuguesa. Castro Marim, Alcoutim y Mértola son los principales enclaves fortificados portugueses contenidos en dicho informe y situados en el ámbito que nos ocupa o en su entorno inmediato.

9 “Livro das fortalezas Duarte de Armas” (Duarte de Armas, Portugal, s. XVI).



Al margen de su condición defensiva, este ámbito se caracteriza por haber acogido dos actividades productivas de significativa importancia en la economía portuguesa, que establecen cierta relación con el río Guadiana.

De un lado, el litoral del Golfo de Cádiz (desde el Cabo de San Vicente hasta el estrecho de Gibraltar) ha sustentado -al menos desde tiempo fenicios- las productivas pesquerías de atún que derivarán en las conocidas almadrabas, que también en costas portuguesas fueron de una excepcional riqueza<sup>10</sup>. En los siglos XVI a XVIII la costa del Algarve contaba con importantes almadrabas, si bien se trataba de una actividad cuya alta rentabilidad económica escapaba al control fiscal del estado. A finales del siglo XVIII se funda la ciudad de Vila Real de Santo Antonio (F4), bajo las directrices del Marqués de Pombal, a partir de un pequeño núcleo pesquero, en buena medida precisamente como recurso estratégico para imponer cierto orden y control económico en la actividad pesquera y en las transacciones que ésta generaba, dotándose de la primera aduana fiscal de todo el país<sup>11</sup>.



F4. Esquema de la ciudad de Vila Real de Santo Antonio (entre otras) en el “Plano de la desembocadura del Río Guadiana con los fondeaderos de Ayamonte, Vila-Real e Isla Cristina” (Saturnino Montoto y Antonio Martínez, Madrid, 1840)

Con el tiempo esta población centralizará buena parte de la industria conservera del Algarve (junto a Olhão y Portimão) y conservará un puerto pesquero muy activo, recientemente trasladado a una moderna dársena al norte del casco urbano, mientras los antiguos muelles pesqueros han pasado a adaptarse como puerto deportivo, precisamente en el arranque del cauce fluvial navegable que nos ocupa.

En el otro extremo, unas 35 millas aguas arriba, se extiende, de este a oeste, en el entorno del Guadiana, la Faja Pirítica Ibérica, que ya en tiempos fenicios y romanos había sido objeto de explotación tanto en el actual territorio español (Tharsis, Río Tinto) como en el ámbito portugués.

En este contexto surgen las minas de las Herrerías o la Isabel, en territorio español, o las de São Domingos, en territorio portugués, todas ellas próximas al Guadiana y Chanza, que generarán un proceso de antropización del territorio de gran alcance, dotándose de cargaderos de mineral en Pomarão (Mina de São Domingos) y en el Puerto de la Laja (minas de Las Herrerías y La Isabel) con capacidad para la carga de embarcaciones de importante eslora y desplazamiento, capaces de transportar los productos hasta Gran Bretaña, alcanzando el mar abierto tras navegar río abajo el Guadiana.

10 Sobre la actividad de la pesca de almadraba en este ámbitos y sus aspectos históricos, etnológicos y patrimoniales puede consultarse los numerosos y diversos trabajos de RUIZ, Juan Manuel; LOPEZ, José Antonio; FLORIDO, David; SANTOS, Antonio; y VIOQUE, Rafael, entre otros.

11 CAVACO, Hugo: “Os regimentos das Almadravas (1526 e outros) - Uma forma inédita de organizar o mundo do atum em Portugal” (conferencia inédita impartida el 10.09.2009 en el Archivo Histórico Municipal de Vila Real de Santo Antonio).

Con anterioridad a esta navegación comercial, el Guadiana (como la mayor parte de los ríos de la Península Ibérica) apenas había acogido pequeñas embarcaciones con artes de pesca tradicionales y contaba (aguas arriba de Mértola) con algunos azudes para el encauzamiento del agua a través de molinos de agua.

Tras el desmantelamiento de la actividad minera en Mina de São Domingos, las embarcaciones que han surcado el Guadiana apenas han sido los pequeños botes de pescadores, las lanchas de contrabandistas y, más recientemente, las embarcaciones deportivas que surcan el río hasta Alcoutim o hasta Pomarão (algunas, de escaso calado, incluso hasta Mértola), en un contexto de creciente valoración del patrimonio natural y cultural del Bajo Guadiana y su entorno.

En efecto, frente al turismo "de sol y playa" que capitaliza las costas del Algarve portugués ("una región en venta", según las críticas palabras de portugueses conscientes del valor patrimonial de su tierra<sup>12</sup>), el interior del Algarve y el Alentejo constituyen un paisaje con un alto valor patrimonial, apenas considerado hasta hace pocas décadas. Dicho patrimonio se fundamenta principalmente en los valores naturales (geografía física, fauna, flora) y culturales (etnológicos, arquitectónicos, históricos) de una geografía interior afortunadamente mucho menos transformada que buena parte del litoral portugués y, en buena medida, también menos alterada que el territorio interior de España.

En este contexto de revaloración patrimonial, el propio cauce del Bajo Guadiana ha registrado en las últimas décadas una cierta evolución en su utilización como canal navegable. En los años 70 y 80 empezaron a surcar estas aguas, fundamentalmente desde la desembocadura hasta Alcoutim y Sanlúcar de Guadiana, embarcaciones deportivas de eslora media y de diverso carácter. Desde lanchas a motor que "subían y bajaban" este trayecto para pasar un día en un paisaje fluvial notable, amarrando precariamente en Alcoutim o Sanlúcar para almorzar, hasta cruceros a vela de armadores mayoritariamente centroeuropeos, que encuentran junto a las márgenes de este río un fondeadero natural sumamente tranquilo, no regulado y poco expuesto a inclemencias meteorológicas, lo que les permite dejar allí sus embarcaciones de forma indefinida, con independencia de que las habiten permanentemente o que acudan a ellas temporalmente. A estas actividades se sumaban celebraciones puntuales de regatas, romerías fluviales y otras actividades lúdicas que el río acoge en época estival.

En las últimas décadas este tipo de uso del cauce fluvial por parte de embarcaciones se ha ido modificando progresivamente. Las embarcaciones deportivas de los países ribereños (España y Portugal) se suman en mayor número a las de norte- y centroeuropeos. El fondeo no regulado y el amarre precario en Alcoutim y Sanlúcar de Guadiana se empieza a complementar con la dotación de pequeños pantalanes (en ocasiones con tomas de agua y luz) en estas poblaciones y en otras de menor entidad, como Foz de Odeleite, Guerreiros do Río, Laranjeiras (F5) o el propio Pomarão. Esto facilita la visita de dichas poblaciones desde embarcaciones, lo que supone una lectura diferente de este paisaje, basada en acercamientos puntuales (lugares de amarres) desde un recorrido continuo (el cauce navegable). Esta aproximación secuencial, acompañada al cambio de medio, lleva también consigo una cierta incentivación de la actividad en espacios libres, bares y restaurantes, pequeños museos, etc. (turismo náutico).

En paralelo a esta actividad sustentada por el cauce fluvial, se registra otro interesante proceso con el turismo de autocaravanas en el sur de Portugal. Esta actividad -que hay que distinguir nítidamente del turismo de campings (acampada y caravanas)- tiene diferentes niveles de regulación en distintos países, siendo Portugal un ámbito en el que estas restricciones se han aplicado de forma más laxa. Este hecho, unido a los valores paisajísticos y etnológicos, la climatología favorable y los precios contenidos, han hecho tradicionalmente de Portugal un verdadero "paraíso" para los autocaravanistas.

La cadencia en la disposición de áreas de autocaravanas registra una dinámica que guarda cierta similitud con la de los amarres de embarcaciones. Las áreas de autocaravanas se asimilan a puntos de amarre, en los que se pasa de un registro continuo del territorio, circulando por sus carreteras, a una secuencia de paradas en las que se despliega otro tipo de actividad y de atención al lugar. Se

---

12 La primera ocasión en que oímos esta dura expresión fue en 1990, en boca del desaparecido arquitecto Fernando Távora, con ocasión de un viaje conjunto a Guimarães.



F5. Embarcaciones amarradas y fondeadas en el meandro del Guadiana frente a Laranjeiras (Rafael Vioque Cubero, 2017)

trata pues de lecturas complementarias de un mismo lugar, que en definitiva confluyen en la propia construcción cultural de este paisaje.

A este turismo náutico y de autocaravanas, que demanda instalaciones específicas, se suma el turismo *convencional* de matriz cultural y natural, medido pero con un cierto auge en esta zona. En este sentido, la consolidación instrumental del "Parque Natural do Río Guadiana" ha constituido un instrumento notable de protección, pero también de dinamización de este territorio. Localizado en torno al río Guadiana y al municipio de Mértola, comprendiendo el propio cauce fluvial y una amplia zona de terrenos en torno al mismo, en ambas márgenes, se trata de una zona en la que el río se encañona a veces entre escarpes, presenta saltos de agua (Pulo do Lobo), molinos de agua con azudes (Canais, en Corte Pequena) y zonas rocosas de singular belleza. En su entorno existen amplias dehesas de encinar y alcornocal, en las que abunda la ganadería (ovejas y cerdo ibérico, fundamentalmente), así como zonas de monte bajo con vegetación profusa, y una fauna que comprende desde jabalíes hasta aves de una gran variedad.

La atención a esta zona por parte de viajeros se dinamiza con las estancias de ingleses y franceses vinculados a las explotaciones mineras, que fijan su atención en la naturaleza y las posibilidades cinegéticas de la zona. Con el tiempo este tipo de interés ha evolucionado hacia la observación ornitológica y al disfrute del paisaje, que sustenta una parte del turismo extranjero en la zona.

Los hitos patrimoniales de Mértola (excavada t estudiada con intensidad en las últimas décadas a través del ente *Campo Arqueológico de Mértola*), y en menor medida de Serpa y Alcoutim, atraen a su vez a un turismo interesado por los valores patrimoniales de naturaleza inmueble (fortalezas, casas palacio, arquitectura doméstica y religiosa, etc.) y etnológica (gastronomía tradicional, fiestas populares, etc.).

A estos tipos de turismo hay que sumar desde hace pocos años un cierto interés por el patrimonio material e inmaterial ligado a Mina de São Domingos, descrito en otro artículo de esta publicación<sup>13</sup>. Los valores de este territorio transformado de matriz minera coexisten con los del medio natural y sugieren posibilidades de reinterpretación en las que ambos componentes puedan coexistir y reforzarse mutuamente.

Es en este contexto temático y geográfico en el que propusimos desarrollar ciertos ejercicios proyectuales en nuestros grupos docentes (grupos 4.01 y 4.07 en las asignaturas Proyectos 7, Proyectos 8, Taller de Arquitectura 5 y Taller de Arquitectura 6) en el curso 2017-18<sup>14</sup>, y en el que tenemos previsto seguir trabajando en el curso 2018-19.

13 REGIDOR, Mabel: "Patrimonio minero y Paisaje. Propuestas de rehabilitación en Mina de São Domingos"

14 El desarrollo completo de estos Proyectos Docentes y sus resultados pueden ser consultados en la respectivas Memorias Docentes, editadas en formato electrónico y descargables en archivos PDF a través de la web de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla.

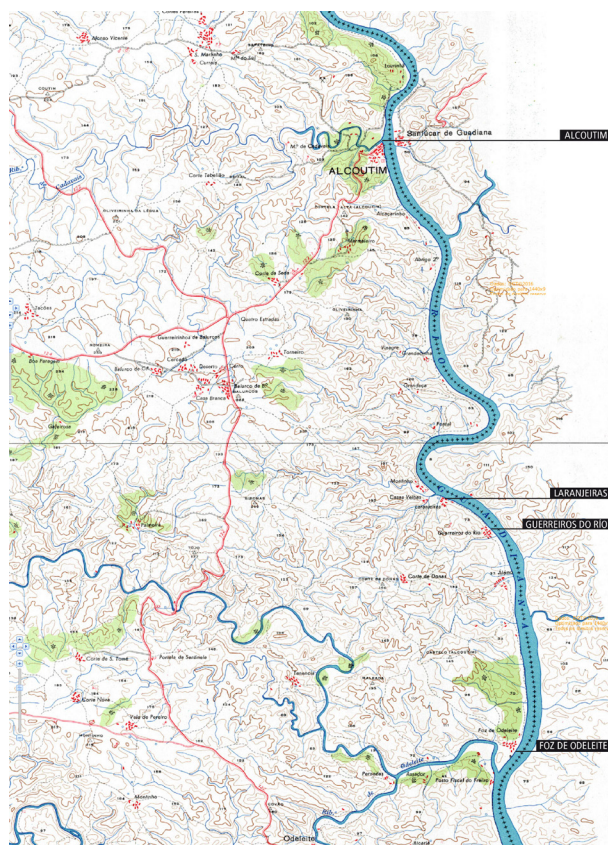


Como se ha comentado, el Bajo Guadiana sustenta –entre otras- dos formas de aproximarse a su territorio, en claves que pueden ser sensibles y respetuosas con el paisaje, que hacen uso de dos medios de desplazamiento y de hospedaje no convencionales: barcos y autocaravanas.

De forma general, ambos medios presentan algunos rasgos y requerimientos comunes. Se trata de medios de desplazamiento, pero también de alojamiento móvil. En ambos casos estos alojamientos son compactos y se dotan de instalaciones que funcionan con cierto grado de autonomía (baterías, depósitos, generadores, etc.), pero que requieren puntualmente de apoyo o abastecimiento externo (agua, energía eléctrica, combustible, residuos, etc.). Estos servicios se resuelven en su mayor parte en ámbitos específicos para cada medio (puertos para embarcaciones y puntos de servicio o áreas de autocaravanas), si bien algunas dotaciones serían compatibles para ambos. De hecho, es frecuente en países de Centroeuropa encontrar áreas de autocaravanas ligadas a puertos deportivos, que comparten áreas de estacionamiento, aseos, lavanderías, comercios, cafeterías, etc.<sup>15</sup>

Sin embargo, los autocaravanistas valoran la libertad que estas *casas móviles* les aportan, respecto a las caravanas o tiendas de campaña, de modo que el habitual aislamiento y acotación de las áreas de acampada (*campings*) no suele ser bien asumido para un área de autocaravanas. La relación con el medio físico y la integración en el espacio público en general suelen ser rasgos valorados en un área de autocaravanas bien resuelta. Precisamente en Mina de São Domingos podemos encontrar un ejemplo de un área de autocaravanas estratégicamente situado respecto a un valioso espacio natural (la Tapada Grande) al tiempo que bien integrado y relacionado con los espacios públicos de carácter general.

Es en este marco en el que planteamos los ejercicios analíticos y propositivos en el primer semestre del curso 2017-18, en las asignaturas Taller de Arquitectura 5 (*Barcos y autocaravanas en el Bajo Guadiana: Foz de Odeleite, Guerreros do Rio y Laranjeiras*) y Proyectos 7 (*Infraestructuras. Barcos y autocaravanas en Alcoutim*) (F6).



F6. Identificación de los lugares de trabajo del semestre 1º del curso 2017-18 (elaboración propia sobre montaje desde <http://www.igeo.pt/mapviewer>)

La labor formativa se desarrolló en dos fases: una más breve, en grupos de 3 estudiantes y de carácter eminentemente analítico, enfocada a lograr una comprensión integral de este lugar, y otra más dilatada, individual, de carácter esencialmente propositivo.

15 La propia APPA (Agencia Pública de Puertos de Andalucía) ha puesto recientemente en marcha un programa para compatibilizar algunos de sus puertos en este sentido. FRONTERIZO



El alcance y enfoque que se dio a cada uno de los trabajos de análisis temático, desarrollados atendiendo a varias escalas, no coincidentes según los temas, perseguían la necesaria comprensión de las estructuras generales de referencia, una aproximación a los temas en el ámbito completo del entorno del cauce del Guadiana (entre Vila Real de Santo Antonio y Pomarão) y un acercamiento más detallado en el entorno de los enclaves propuestos para los proyectos.

Cada uno de estos ejercicios identificó -en su respectiva temática- los elementos principales y relaciones, descifró su lógica, identificó su papel en la conformación de estructuras y paisajes, y los representó de forma transmisible.

Por su parte, el objetivo de los ejercicios proyectuales era el desarrollo de propuestas arquitectónicas destinadas a equipar una serie de áreas de autocaravanas asociadas a pantalanés para el amarre de embarcaciones.

Debían considerarse los siguientes cometidos, a los que se asociaron superficies orientativas muy ajustadas: administración y personal de servicio (marinería y seguridad), con almacén y aseo; aseos públicos con duchas; lavandería, útiles de limpieza y almacén general; tienda de alimentación y artículos de primera necesidad; café restaurante, con espacios de estancia y almacén; terrazas cubiertas y descubiertas.

Estas construcciones debían plantearse inicialmente con cierta condición de edificio-tipo, con posibilidad de ser implantado en distintos lugares con características similares (aunque no necesariamente resuelto como prefabricado), preferiblemente en base a construcción seca, y estableciendo con el terreno un cierto diálogo de distanciamiento físico (sin fuertes manipulaciones topográficas ni excavaciones) y reversibilidad. Debía ser posible implantarlo -con lógicas particularizaciones- en los distintos enclaves que se propusieron, y que partían de identificar y valorar los pequeños pantalanés que se han instalado en las últimas décadas para el amarre de embarcaciones en algunos puntos de la margen derecha del Guadiana, entre Vila Real de Santo Antonio y Alcoutim. Estos enclaves cuentan además con espacios libres contiguos o próximos que podrían ser reinterpretados como espacios libres con áreas para autocaravanas.

El enclave seleccionado en Foz de Odeleite (F7) se trata del entorno de un pantalán de amarre de embarcaciones, junto a la aldea, próximo a la desembocadura del afluente Odeleite. La sección transversal del lugar tiene cierto desarrollo y comprende un ámbito horizontal amplio, con espacios libres y arbolado de sombra, contiguos a la carretera que discurre por la margen del río.

En Guerreiros do Rio se trata de una situación similar a la de Foz de Odeleite (pantalán de amarre preexistente) pero más integrado en el núcleo de este tradicional pueblo de pescadores. Existe un kiosco, paños y espacios libres ya activos en la zona, así como un pequeño museo sobre la pesca fluvial tradicional del Bajo Guadiana, instalado en una casa cercana.



F7. El Guadiana desde el embarcadero de Foz de Odeleite (Rafael Vioque Cubero, 2017)

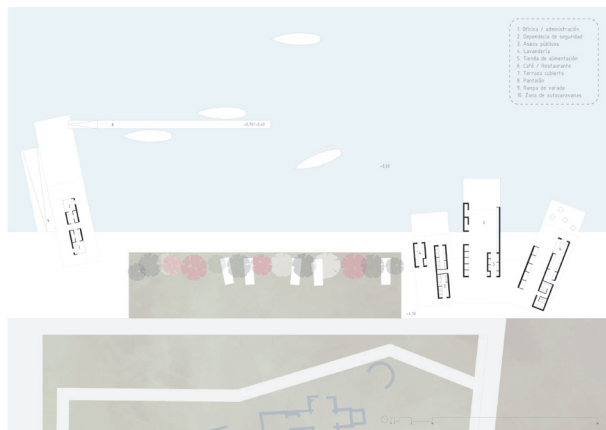
En la pequeña aldea de Laranjeiras, el pantalán construido se sitúa frente a uno de los dos núcleos de viviendas que la integran, contiguo a un kiosco-bar y unas pistas deportivas, mientras en el espacio libre entre ambos núcleos se encuentran unos restos arqueológicos (Vila romana do Montinho das Laranjeiras) que han sido excavados y acondicionados para su visita. La disposición del edificio de servicios y del área de autocaravanas debía articular adecuadamente los distintos elementos.

En todos los casos se debía prestar especial atención a la topografía del lugar, a la vegetación y los servicios existentes, a los accesos y a la relación con las estructuras preexistentes: espacios libres, pañoles, pistas deportivas, etc.

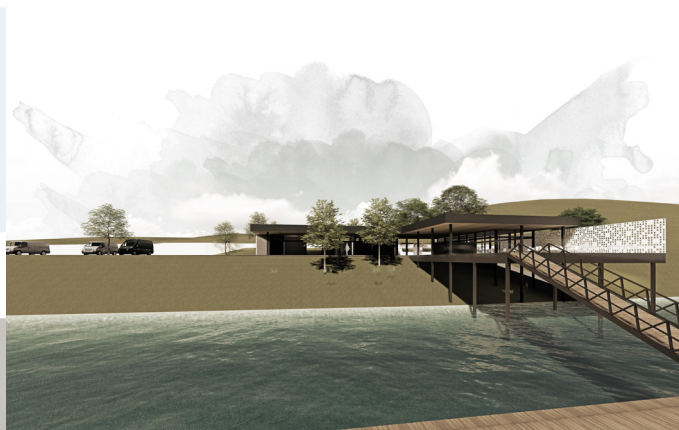
Además de particularizar e integrar el edificio de servicios, se debían resolver ámbitos para autocaravanas (en un número entre 12 y 24), espacios libres de diverso carácter, y puntos de carga de agua y descarga de aguas residuales. Los pantalanes existentes, de dimensiones muy justas, apenas para ser utilizados para el atraque puntual de embarcaciones en tránsito, debían ampliarse como para poder albergar hasta 4 embarcaciones de unos 12 m de eslora (o número equivalente en esloras menores). Se debía resolver igualmente la dotación de una rampa de varada de embarcaciones ligeras (hasta 6 m de eslora), accesible mediante vehículos con remolques.

Las propuestas del edificio de servicios tipo, a nivel de Anteproyecto, se elaboraron en grupos de tres alumnos, si bien cada alumno del grupo completó el desarrollo de la propuesta en uno de los lugares posibles (a nivel de Proyecto Básico con desarrollo técnico). En los distintos niveles de desarrollo se debía atender a la coherencia integral del proyecto respecto a sus implicaciones paisajísticas, urbanísticas, ambientales, constructivas, estructurales, de instalaciones, etc.

En los tres enclaves seleccionados, los ejercicios asumieron esa intención de liviandad y reversibilidad planteada y adoptaron soluciones en las que no solo primó la atención a la imagen de las nuevas construcciones respecto al núcleo al que se asocian, sino también su papel en la conformación de nuevos ámbitos desde los que reconocer y valorar el paisaje fluvial (F8 y F9). En este sentido se plantearon soluciones de cierta riqueza espacial, en las que la transversalidad de recorridos y miradas primaba frente a la conformación de pantallas paralelas al cauce.



F8. Planta de la propuesta de Alejandro Torres Ramos para Guerreiros do Río (Prof. Mabel Regidor Jiménez et al., Taller de Arquitectura 5, ETSAS, Universidad de Sevilla, curso 2017-18)



F9. Imagen de la propuesta de Julia de Boeck para Guerreiros do Río (Prof. Rafael Vioque Cubero et al., Taller de Arquitectura 5, ETSAS, Universidad de Sevilla, curso 2017-18)

En el caso de Alcoutim se trata de un núcleo urbano que cuenta como elemento primario con el Castillo de Alcoutim, perteneciente al sistema de fortificaciones de la frontera portuguesa. Se dispone en una cota elevada, estableciendo un cierto control visual sobre el territorio, extendiéndose a sus pies el pequeño núcleo histórico de la ciudad, que queda delimitado al este por el Guadiana y al norte por las orillas del arroyo Cadavais, afluente del Guadiana. Al sur del núcleo histórico, sobre un pequeño promontorio, se dispone el cementerio, mientras que al norte, una vez cruzado el arroyo Cadavais a través de un puente *poco urbano*, se accede a una zona nueva de la ciudad, que se dispone en la ladera sur de otra elevación, siguiendo líneas de nivel y extendiéndose también hasta la orilla del Guadiana. En este ámbito (*barrio norte*) se localizan algunas piezas de equipamiento (escuela, albergue juvenil, hotel, playa fluvial, etc), existiendo entre ambas zonas un terreno ligeramente ondulado, con huertas, restos de construcciones agrarias y un pequeño área de estacionamiento,

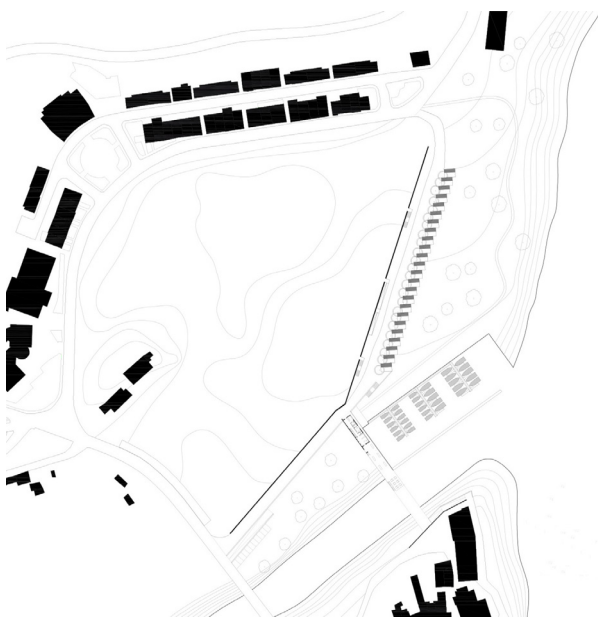
delimitado al norte y oeste por la vía que da acceso y estructura el *barrio norte*, al sur por el arroyo Cadavais y el núcleo histórico, y al este por el cauce del Guadiana.

Es precisamente en este ámbito en el que se propuso el desarrollo del ejercicio proyectual que debía comprender un edificio de servicios, área de estancia de autocaravanas (entre 24 y 32), puntos de carga de agua y descarga de aguas residuales de autocaravanas, amarres para embarcaciones deportivas (12 embarcaciones de hasta 8 m de eslora y 20 embarcaciones de hasta 6 m de eslora) y espacios libres de diverso carácter: espacios libres públicos, zona de estacionamiento, etc.

La propuesta debía considerar ámbitos similares a los de los ejercicios de Taller de Arquitectura 5, si bien con mayor capacidad y dotación dimensional. E igualmente, la/s edificación/es debían plantearse preferiblemente en base a construcción seca, estableciendo con el terreno un cierto diálogo de “distanciamiento físico” (sin fuertes manipulaciones topográficas ni excavaciones).

Entre los objetivos del proyecto de Alcoutim, cabe enfatizar -al margen de cuestiones de programa- la posibilidad de favorecer una mejor articulación espacial y funcional entre los dos núcleos en que se estructura esta población, actualmente muy disociados. El área de trabajo era precisamente el espacio libre entre ambos núcleos, con interesantes posibilidades de relación con distintos ámbitos e hitos del paisaje: espacios públicos y pantalanés existentes en la margen del Guadiana, desembocadura del Cadavais, núcleo de Sanlúcar de Guadiana y Castillo de San Marcos, etc. En cualquier caso, las propuestas no debían asumir como objetivo *urbanizar* el ámbito de trabajo, sino recualificarlo a través de una intervención medida que favoreciera relaciones entre partes, valorando la condición esencialmente libre y *natural* de la zona.

Los ejercicios abarcaron propuestas en las que se tematizaba el cruce del arroyo Cadavais (F10), otras que se implicaban en la reformulación tanto de la desembocadura del arroyo como de la margen del Guadiana (F11) y otras más focalizadas en la mejora de la articulación del frente fluvial de Alcoutim (F12).

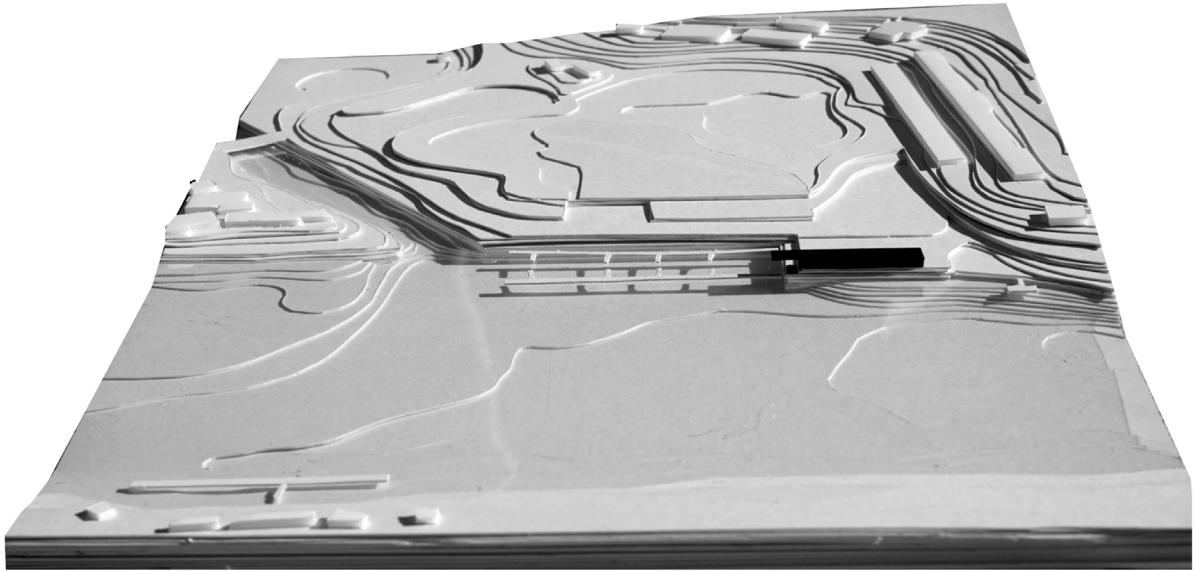


F10. Planta de la propuesta de Víctor Muñoz Moyano para Alcoutim (Prof. Rafael Vioque Cubero, Proyectos 7, ETSAS, Universidad de Sevilla, curso 2017-18)



F11. Planta de la propuesta de Luis Pérez Villanueva para Alcoutim (Prof. Mabel Regidor Jiménez, Proyectos 7, ETSAS, Universidad de Sevilla, curso 2017-18)





F12. Maqueta de la propuesta de Clara Vacas Cabrera para Alcoutim (Prof. Rafael Vioque Cubero, Proyectos 7, ETSAS, Universidad de Sevilla, curso 2017-18)