

CITEC. Interviniendo en el paisaje industrial de la Sevilla contemporánea

RESUMEN. La construcción de parques industriales viene configurando desde hace años gran parte del paisaje de la periferia de las ciudades contemporáneas andaluzas. Sevilla, como metrópolis de Andalucía, ha sufrido este fenómeno de forma acuciante. Esta comunicación pretende desvelar el proceso de generación que conlleva esta tipología edificatoria en nuestra actualidad y nuestro territorio con el fin de profundizar en su problemática concreta y sus posibilidades con respecto al paisaje. Para ello, se tomará como hilo conductor el proyecto arquitectónico del parque industrial CITEC localizado en el término municipal de Gelves y llevado a cabo por los propios autores de la comunicación.

CITEC da un paso más sobre la concepción tradicional de parque, estableciendo usos mixtos que permitan un tejido siempre activo, más allá de la zonificación convencional que termina por cerrar las áreas industriales hasta convertirlas en islas dentro y fuera de las ciudades. Bajo este propósito, entre otros, nace una obra que pretende estar en relación con su territorio y, por tanto, también con su paisaje, estableciendo medidas de adaptación al mismo que puedan conciliarse con los distintos cambios que pueda sufrir.

PALABRAS CLAVE: arquitectura industrial, arquitectura contemporánea, parques industriales, ordenación del territorio, paisajismo, patrimonio contemporáneo.

María Aguilar Alejandre

Universidad de Sevilla

El paisaje industrial de la periferia urbana en las ciudades andaluzas

A mediados de la década de los 70 y principios de los 80 las ciudades andaluzas empezaron a experimentar un crecimiento urbano que, alcanzando su gran auge en los 90, terminaría por duplicar y triplicar la extensión de la mayoría de sus localidades de manera innecesaria. Esta expansión histórica y descontrolada motivada por una inversión económica sin precedentes, ha carecido de toda reflexión y planificación territorial dibujando así un panorama problemático y conflictivo que se ha trasladado hasta nuestros días.

El crecimiento desmesurado que han experimentado nuestras ciudades ha afectado especialmente a sus bordes y periferias pues es en estos ámbitos donde el hecho constructivo se ha desarrollado con mayor intensidad y menor previsión, demostrándose de esta manera una falta de atención a la construcción de los límites urbanos por parte de administraciones y entidades responsables. Falta de atención de la que, por el contrario, no carecen los siempre cuidados centros históricos. Esta ausencia injustificada de cuidado y planificación ha permitido que el paisaje de entrada a los núcleos urbanos, ya sea a pie, en tren o en automóvil, se haya convertido en un auténtico despropósito que, en ocasiones, roza la esquizofrenia.

Usos industriales que conviven con viviendas unifamiliares de autoconstrucción sobre terrenos de parcelación ilegal, infraestructuras descosidas dando servicio sólo a áreas concretas, terrenos rústicos tratados como urbanos, carteles y anuncios de gran formato que pugnan por un mayor eco dentro de un griterío insostenible, todos ellos son, entre otros, aspectos que caracterizan el paisaje de nuestros bordes urbanos creando una carta de presentación no muy apropiada para quienes se aproximan desde fuera.



Fig 1. Polígono Industrial El Viso (Málaga). Autor desconocido.

Además, la expansión simultánea de varios núcleos próximos en torno a una ciudad de entidad mayor, ha generado lo que hoy en día conocemos como área metropolitana, un concepto que si bien ha ayudado a pensar el territorio como conjunto, parece que también ha promovido que los conocidos espacios del “in-between”¹ no sean un objeto prioritario de la intervención urbanística quedando relegados a un segundo plano. Parece como si lo denominado como “patrimonio arquitectónico” atendiera tan sólo a aquello que ya está construido y no a lo que también está por construir².

En este contexto, en el que el encuentro entre lo urbano y lo rural está cada vez más difuminado, los espacios dedicados a la industria, que en Andalucía lo conforman en su mayoría los Polígonos Industriales, se han visto sometidos a una integración inmediata y forzosa en un nuevo tejido cuyas claves de uso poco o nada tenían que ver con las suyas propias.

Ubicados originariamente al margen de la ciudad, para de alguna forma, gozar de los beneficios de una localización cercana que redujera la distancia al lugar de trabajo y el recorrido del transporte de los objetos manufacturados, los polígonos industriales surgieron como agrupaciones de pequeñas industrias con vocación de rentabilizar sus infraestructuras. Se trata, por tanto, de lugares de amplia escala preparados para el manejo de maquinarias y el transporte de mercancías y, no tanto, para la vida doméstica. Sin embargo, los procesos de crecimiento de la mancha urbana terminarían por fagocitar dichos polígonos industriales que, bajo la denominación de Parques Industriales o Empresariales, quedaron mal integrados en la trama, chirriando su escala, materiales y servidumbres de uso.



Fig 2. Vista Aérea del Polígono Industrial Chinales (Córdoba). Autor desconocido.

Debido a su exotismo, su apariencia económica y su cercanía, los Parques Industriales se convirtieron en un fuerte foco de atracción para el consumidor, quien potenciaba y justificaba su razón de ser, pero sin que la arquitectura y el urbanismo hubieran programado una respuesta sensata al problema. Hoy día, los “Parques Industriales” se han convertido en la imagen de aproximación a cualquier enclave urbano, como un “ground line” más que un “sky line”, y muestran su más variopinto catálogo de inventos, materiales y formales, todos unidos por una economía precaria en su construcción.

Los parques industriales como generadores de paisaje

A diferencia de cómo ha ocurrido en otras ciudades europeas donde el denominado proceso de *gentrification*³ ha sabido sacar partido astutamente de áreas industriales degradadas, como es el caso del ámbito de la Tate Modern o los Docklands, en los parques industriales andaluces los problemas de integración y de paisaje siguen sin estar resueltos. Esto se debe sobre todo a que mientras que en estos espacios la industria ha dejado de tener actividad, y por tanto, se han podido reinterpretar sus arquitecturas mediante otros usos, los parques industriales de las ciudades españolas siguen manteniendo parte de su actividad junto con nuevos usos procedentes de lo urbano, lo cual dificulta enormemente cualquier tipo de actuación.



Fig. 3. Área de los Docklands en Londres (antiguos almacenes portuarios convertidos en equipamientos culturales y espacios públicos). Autor: Museum of London-Docklands.

Uno de los primeros Parques creados en el área metropolitana de Sevilla bajo el prisma del rápido desarrollo económico sin previsión fue el PISA, en Mairena del Aljarafe, cuyo éxito veloz provocó que todas las localidades crearan un modelo a su imagen y semejanza, sin reflexionar mínimamente sobre los elementos que, claramente, no funcionaban. Otro ejemplo paradigmático será el polígono industrial de Chinales en Córdoba, el cual, fagocitado por la propia ciudad sin ningún tipo de planificación y ordenación previa, permanecerá en el tejido urbano a modo de isla en la cual ni los espacios públicos ni la escala urbana son posibles.

Desde un punto de vista paisajístico, podríamos resumir las incongruencias de este tipo de enclaves en tres problemáticas fundamentales: la posesión de una escala que no ha sido pensada ni adaptada a la ciudad, la presencia de multitud de usos de procedencias diferentes sin que la arquitectura haya registrado sus distintas necesidades y la materialización de los mismos a través de una imagen en la que prima un vociferante y hortera mercado publicitario por encima de cualquier política de integración paisajística.

La integración escalar

El problema de la escala de los parques industriales viene derivado de una falta de adaptación arquitectónica a una serie de nuevas necesidades generadas al convertirse éstos en un fenómeno cada vez más urbano. Si bien el tamaño de las piezas que configuraban su arquitectura era de gran dimensión debido a que había de albergar talleres, grandes maquinarias e incluso trailers, ahora estos contenedores industriales necesitan matizar su magnitud pues en estos momentos también son requeridos como oficinas, pequeños almacenes o gimnasios entre otros usos, dejándose esta adaptación, al no haber estado prevista con anterioridad, en mano de los propios ocupantes.

Así mismo, la escala también aparece como problema en lo que a accesibilidad se refiere. Las infraestructuras de aproximación a los parques industriales han de soportar necesariamente los grandes transportes típicos del uso industrial a la vez que permitan el acceso y la movilidad de peatones y habitantes que también van a hacer uso del parque de una forma más doméstica, este matrimonio, no siempre es posible. Esto se ve agravado por las servidumbres de uso de una vía pública donde se pretende que una posible pareja con un carrito de bebé vaya saltando vados de camiones, contenedores y fenwicks para conseguir cualquier tipo de adquisición que tiene venta directa a precios de mayorista.

Si además de esto, tenemos en cuenta que el paisaje industrial no viene configurado sólo a través de su arquitectura y urbanismo sino también de su contexto más inmediato, entenderemos rápidamente cómo la escala juega un papel fundamental en este caso: camiones aparcados, contenedores de embalajes, vados gigantescos producen una amalgama, que desde lo urbano, se hace insoportable.

La combinación de usos

Como decíamos más arriba la combinación de usos sin una integración previa se ve condicionada por el intento de compaginar dos funciones opuestas que alteran la configuración del paisaje interior de los parques. La calle, o es de uso industrial o de uso doméstico, intentar conciliar las dos es un riesgo que no se debe asumir, sin embargo, adecuar distintas zonas para que lo doméstico y lo urbano convivan “juntos pero no revueltos” es uno de los grandes retos de la arquitectura y el urbanismo de hoy día.

En este sentido, no sólo a efectos de planificación territorial y urbana se requiere una atención a la simultaneidad de usos diferentes, también la arquitectura ha de reflexionar sobre la posibilidad de evolucionar por encima de la tipología de nave industrial, siendo capaz de ofrecer híbridos y espacios mixtos que se adapten a estas nuevas necesidades y ayuden a desarrollar un paisaje más adecuado al uso que actualmente tienen, de forma que haya una correspondencia entre la imagen de los parques y lo que realmente está sucediendo en ellos. Y esto no es más que una transformación más que requiere de mecanismos de actuación.

Otra cuestión importante referida a los nuevos usos, desde el punto de vista de esta investigación, es que cuando se produce una combinación entre usos industriales y usos más domésticos esto no sólo puede reducirse a la ocupación de una serie de naves que alterarán su aspecto y arquitectura. Por el contrario, al ser introducidos los parques industriales en la ciudad han de ser también tratados como tal y por ello, han de disponer de espacios públicos asociados así como otros dispositivos como equipamientos y líneas de transporte público para que estos enclaves no sean convertidos en auténticas islas nocturnas.

El problema de la imagen

Respecto a la materialidad y la imagen, quizá el aspecto más definitivo sobre el paisaje de los parques industriales, el problema se hace complejo en tanto y en cuanto en España se carece de una legislación efectiva que proteja al paisaje de una publicidad descontrolada. Por eso, la materialidad de los parques también se vuelve sorprendente, al estilo guiri en vacaciones, hasta el más tradicional empresario se desmelenan en la forma, materiales y colores de su nave, la tradición arquitectónica y la historia, aquí, no cuentan.

Además de la ausencia de políticas paisajísticas en estos ámbitos marginales pero de gran presencia debido a su gran escala y a su situación en las entradas de las ciudades, como ya apuntábamos anteriormente, aparece también como un agravante más hacia la imposibilidad de mejorar esta situación el hecho de que no existan polígonos o parques industriales de calidad e integrados en el paisaje que pudieran actuar de referente.

Según todo lo visto hasta ahora, es de vital importancia tomar consciencia de que la intervención paisajística no es una intervención más que ha de ser pensada aparte y como suma, sino que ha de venir integrada en cada proyecto tenga esta la escala que la tenga. Así pues, si en los parques industriales se hubiesen sabido integrar función, escala y materialidad, seguramente la respuesta paisajística sería diferente.

El parque tecnológico CITEC, ensayo construido de una reflexión

La mayoría de reflexiones hasta aquí vertidas sobre el estado de la cuestión de los parques industriales andaluces en materia de paisaje surgieron de un trabajo de investigación previo al desarrollo del encargo del proyecto del Parque Tecnológico CITEC en Gelves (Sevilla) al equipo de FAU arquitectos. En este sentido, se trató de realizar una intervención que, de alguna manera, atentara contra toda la serie de problemáticas que habían sido detectadas en el estudio anterior. En cualquier caso, se trabajó con las cartas que se reparten, y sólo se ha matizado en lo posible para tratar de aminorar los efectos anteriormente expuestos.

Por ello, desde un primer momento, se tuvo en cuenta su emplazamiento desde un doble punto de vista. Por un lado, su situación respecto a la localidad a la que pertenece, Gelves, con bolsas de residencia y parcelas rústicas prácticamente colindantes con el ámbito de actuación, y por otro lado, su pertenencia como parque industrial al área metropolitana de Sevilla, presentando una previsión de infraestructuras que rápidamente lo conectarían con el centro de la ciudad.



Fig. 4. Plano de situación (nótese su proximidad a Gelves y su pertenencia al área metropolitana). Autor: FAU Arquitectos.

Debido a la proximidad de las bolsas residenciales al parque industrial se plantea desde un primer momento establecer una serie de colchones a través de espacio público y arquitecturas de uso mixto que permitan el crecimiento alrededor de sus límites de una forma sensata que promueva el fomento de las relaciones. Por ello, los límites de CITEC los configuran o bien zonas de parque o edificios de lofts y oficinas.



Fig. 5. Plano de usos. Autor: FAU Arquitectos.

Así mismo, para conciliar lo urbano y lo industrial, se diseña una estrategia en la cual lo doméstico pueda convivir con lo productivo y que viene dada a través de la integración de los usos. Para ello, y sin alterar los parámetros normativos, se aplica un pequeño ajuste consistente en eliminar el retranqueo en fachada de los edificios, y sumarle su superficie al retranqueo trasero, con lo que se consiguen dos cosas importantes; la primera es adecuar la calle a la escala humana, y mantener una relación lógica entre la edificación y el recorrido público, sin las vallas ni acopio de materiales entre la calle y la entrada a cualquier local. La segunda es que con la superficie sobrante se habilita una calle trasera de carga y descarga, que separa eficazmente el uso industrial del comercial, permitiendo que las fachadas principales y las calles que las sirven, estén libres de servidumbres de paso, de uso y de riesgo. Se consigue de este modo que ambos usos convivan en un mismo espacio sin alterar las cualidades del mismo para unos y otros usuarios.



Fig. 6. Calle peatonal (izquierda) y calle interior de descarga (derecha) en CITEC. Autor: Fernando Alda.

Como respuesta arquitectónica a la demanda de nuevos espacios que sirvan para algo más que el uso industrial, en CITEC, a parte de naves, se incorporan nuevos híbridos tipológicos a mitad de camino entre el uso administrativo y el doméstico, espacios que son capaces de acoger a multitud de sectores productivos. Estos edificios mixtos los constituyen por un lado los locales comerciales situados en las esquinas de las manzanas de naves a modo de cierre, y los edificios de lofts, por otro lado. Estos últimos están pensados para aquellos que adaptan su espacio de trabajo en el lugar de su vivienda, y que ahora pueden adaptar su vivienda al espacio de trabajo. De esta forma, la escala de los edificios se acomoda gradualmente, pero también su uso y sus flujos, desintegrando las fronteras entre el horario comercial y la muerte de la ciudad.



Fig. 7. Edificios de lofts en CITEC. Autor: Fernando Alda.

En cuanto a la materialidad, se ha pretendido generar una imagen compacta y uniforme que sobreviva al impacto y griterío de la cartelería publicitaria. Inspirado en los complejos industriales alemanes de principios de siglos, se opta por el ladrillo como material de formato pequeño para compensar la sobreescala de las piezas. Además, se opta por abrir grandes huecos de vidrio de forma que la propia actividad, integrada con la arquitectura, también forme parte del paisaje a base de luces y sombras interiores.



Fig.8. Fachada de las naves en CITEC. Autora : Charo Pérez.

En definitiva, a través del desarrollo del proyecto y la obra de CITEC se ha procurado aportar una serie de aspectos que contribuyen firmemente a la re-elaboración de un paisaje industrial nuevo a la vez que contemporáneo y necesario.

¹ Término utilizado para denominar a aquellos espacios residuales que se encuentran entre dos áreas con entidad propia. Podría ser traducido al español como “espacios intermedios” pero su connotación más importante es la de tratarse de lugares que por no pertenecer a un ámbito concreto, son poco o nada atendidos.

² Nos estamos refiriendo aquí a la definición acuñada por José Ramón Sierra de “proyecto patrimonial” por la cual entenderíamos por proyecto patrimonial no tanto el que actúa sobre el patrimonio sino el que verdaderamente “produce” patrimonio, así, la posibilidad de producir patrimonio se amplía y operar en los bordes industriales de nuestras ciudades puede ser una operación patrimonial tan trascendente como operar en el centro histórico.

³ *Gentrification* es un proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado y con pauperismo es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo a la vez que se renueva. El término fue acuñado en 1964 por la socióloga británica Ruth Glass y sus mejores ejemplificaciones fueron las zonas portuarias de la ciudad de Londres.

Bibliografía

CRUZ PÉREZ, Linarejos (2010), “El convenio europeo del paisaje. La oportunidad del territorio”, en ÁLVAREZ ARECES, Miguel, *Patrimonio Industrial y Paisaje*, Gijón, Editorial CICEES, pp.289-294.

DE GEYTER, Xaveer (2002), “*After-Sprawl : research for the contemporary city*”, Rotterdam, NAI Publishers, pp. 10/255.

GLASS, Ruth (1964), “*London, aspects of change*”, London, Mac Gibbon and Kee, pp. 110/342.

GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Plácido, *La plaza de los trofeos : arquitecturas y paisajes para el lugar común de la periferia* (Tesis Doctoral), 2010; Biblioteca de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla.

JIMÉNEZ SEQUEIROS, José Luis, HIGUERA MIGUÉLEZ, Patricia, *Planimetría y Documentación gráfica del Parque Tecnológico CITEC*, 2007; FAU Arquitectos.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2006), *Plan de Ordenación Territorial del Área Metropolitana de Sevilla*.

MADERUELO, Javier (2006), “*El paisaje : génesis de un concepto*”, Madrid, Abada, pp. 10-20/341.

SIERRA DELGADO, José Ramón (2005) “Arquitectura, Programa y Plusvalía”, *Revista Neutra*, 11 (2005), pp. 14-21.

Biografía

María Aguilar Alejandro es arquitecta por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla y Máster en Arquitectura y Patrimonio. Ha pertenecido como PDI al departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas dentro del grupo de investigación Composite y es colaboradora habitual de FAU Arquitectos.