

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

03

il
paesaggio

nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica

assunti teorici ed esperienze



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.



Edizioni Scientifiche Italiane

**Centro Interdipartimentale
di Ricerca L.U.P.T (Laboratorio di
Urbanistica e Pianificazione Territoriale)**

Università degli Studi di Napoli Federico II



**Rivista Internazionale semestrale
di Cultura Urbanistica**

Direttore responsabile

Mario Coletta Università degli Studi di Napoli Federico II

Comitato scientifico

Robert-Max Antoni Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)

Cristina Bianchetti Università degli Studi di Torino

Pierre Bernard Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)

Roberto Busi Università degli Studi di Brescia

Maurizio Carta Università degli Studi di Palermo

Pietro Ciarlo Università degli Studi di Cagliari

Biagio Cillo Seconda Università degli Studi di Napoli

Loreto Colombo Università degli Studi di Napoli Federico II

Giancarlo Consonni Politecnico di Milano

Enrico Costa Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

Concetta Fallanca Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

José Fariña Tojo ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)

Francesco Forte Università degli Studi di Napoli Federico II

Adriano Ghisetti Giavarina Università degli Studi di Chieti Pescara

Pierluigi Giordani Università degli Studi di Padova

Francesco Karrer Università degli Studi di Roma La Sapienza

Giuseppe Las Casas Università degli Studi della Basilicata

Giuliano N. Leone Università degli Studi di Palermo

Rosario Pavia Università degli Studi di Chieti Pescara

Giorgio Piccinato Università degli Studi di Roma Tre

Daniele Pini Università di Ferrara

Piergiuseppe Pontrandolfi Università degli Studi della Basilicata

Amerigo Restucci Università Iuav di Venezia

Mosè Ricci Università degli Studi di Genova

Arturo Rigillo Università degli Studi di Napoli Federico II

Giulio G. Rizzo Università degli Studi di Firenze

Inés Sánchez de Madariaga ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)

Oriol Nel·lo Colom Universitat Autònoma de Barcelona

Michael Schober Università di Freising (Germania)

Paolo Ventura Università degli Studi di Parma

Coordinamento editoriale

Raffaele Paciello

Comitato centrale di redazione

Antonio Acierno (Caporedattore)

Teresa Boccia e Giacinta Jalongo (coord. relazioni internazionali) Biagio

Cerchia, Tiziana Coletta, Federico Cordella, Gianluca Lanzi, Valeria

Mauro, Angelo Mazza, Francesca Pirozzi, Mariarosaria Rosolia,

Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche

Massimo Maria Brignoli (Milano), Michèle Pezzagno (Brescia),

Gianluca Frediani (Ferrara), Michele Zazzi (Parma), Michele Ercolini

(Firenze), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (Roma), Matteo Di Venosa

(Pescara), Antonio Ranauro (Napoli), Remo Votta e Viviana Cappiello

(Potenza), Domenico Passarelli (Reggio Calabria), Francesco Lo Piccolo

(Palermo), Francesco Manfredi Selvaggi (Campobasso), Maria Valeria

Mininni (Bari), Beatriz Fernández de Águeda (Madrid)

Responsabili di settore Centro L.U.P.T.

Paride Caputi (Progettazione Urbanistica), Ernesto Cravero (Geologia),

Amato Lamberti (Sociologia), Romano Lanini (Urbanistica), Giuseppe

Luongo (Vulcanologia), Luigi Piemontese (Pianificazione Territoriale),

Antonio Rapolla (Geosismica), Guglielmo Trupiano (Gestione Urbanistica),

Giulio Zuccaro (Protezione ambientale)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T.

Maria Scognamiglio

Traduzioni

Sara Della Corte (spagnolo), Ingeborg Henneberg (tedesco), Valeria

Sessa (francese), August Viglione (inglese)

Edizione

ESI Edizioni - Via Chiatamone, 7 - 80121 Napoli

Telefono +39.081.7645443 pbx - Fax +39.081.7646477

Email info@edizioniesi.it

Impaginazione e grafica

Zerouno | info@zerounomedia.it

Autorizzazione del Tribunale di Napoli N. 46 del 08.05.2008

Direttore responsabile Mario Coletta

il
paesaggio

**nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica**

assunti teorici ed esperienze

il paesaggio nella storia, nella cultura, nell'arte e nella progettazione urbanistica; assunti teorici ed esperienze

Sommario

Editoriale

Interventi

- Un ejemplo de cirugía sobre el paisaje de las infraestructuras en la periferia metropolitana: el Parque Lineal de Rivas Vaciamadrid. Madrid. España.
Eduardo DE SANTIAGO, Isabel GONZÁLEZ, Lourdes JIMÉNEZ, Paula OLMOS 27
- Verso l'ascea di domani
di Guido FERRARA e Giuliana CAMPIONI 37
- Integrare paesaggio, ambiente e territorio. Il caso del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Crotone
di Concetta FALLANCA 47
- L'altra memoria dei tracciati. La viabilità storica come chiave interpretativa del paesaggio
di Marco CILLIS 57
- Paesaggio toscano: mito, icone e realtà
di Mariella ZOPPI 67
- Safetyscape: tra landscape ed in-scape. Paura e fiducia nella costruzione del paesaggio urbano
di Antonio ACIERNO 75
- Note sulla pianificazione territoriale e la tutela del paesaggio in Italia
di Paolo VENTURA 87
- I caratteri tipicizzanti il paesaggio dei grandi laghi lombardi
di Roberto BUSI 103
- Il Paesaggio della Città nella ricostruzione
di Nicola Giuliano LEONE 115
- Lo spazio rurale e le politiche di sviluppo
di Guglielmo TRUPIANO 129
- La tutela del paesaggio: note e riflessioni
di Stella CASIELLO 145
- El planejament territorial a Catalunya, avui.
de Juli ESTEBAN i Noguera 145

Rubriche

In
ter
venti

Un esempio di chirurgia sul paesaggio delle infrastrutture nella periferia metropolitana: il Parco Lineal di Rivas Vaciamadrid, Madrid, Spagna.

di Eduardo DE SANTIAGO, Isabel GONZÁLEZ, Lourdes JIMÉNEZ, Paula OLMOS

Nel vuoto urbano generato dalla copertura di una infrastruttura di trasporto metropolitano che attraversava il comune di Rivas (Madrid) dividendolo in due parti, è stato progettato un parco urbano come soluzione ai problemi di mancanza di identità presentati da questo spazio abbandonato, oltre che come collegamento e legame coi tessuti urbani sviluppatosi ai margini di quest'area. Di fronte alla mancanza di memoria e all'assenza di tracce nonché di punti di riferimento, si reinventa un paesaggio basandosi sui movimenti della topografia come se fosse un bassorilievo, seguendo l'acqua e la vegetazione.

An example of remaking the landscape's infrastructures in a metropolitan suburb: the Rivas-Vaciamadrid Linear Park. Madrid, Spain.

In the urban void resulting from the covering of infrastructure of metropolitan transportation which divides into two parts the Rivas municipality (Madrid, Spain), an urban park has been projected which should solve the problems caused by this open space and to connect and link within the urban network developed on its borders. Due to the lack of traces, memory and points of reference, a landscape is to be projected based on the changes of the topography like a bas-relief which represents water and vegetation.

Un exemple de chirurgie sur le paysage des infrastructures dans la périphérie métropolitaine. Le Parc Lineal de Rivas Vaciamadrid, Espagne.

Dans le vide urbain issu de la construction d'une infrastructure de transport métropolitain qui divisait en deux la commune de Rivas, on a construit un parc urbain qui prétendait résoudre les problèmes d'un manque de caractérisation de cet espace, délaissé par les connexions et les liens entre les tissus urbains périphériques. Face au manque d'empreintes, mémoires et références, on réinvente un paysage fondé sur les mouvements de la topographie : bas-reliefs, eau et végétation.

Un ejemplo de cirugía sobre el paisaje de las infraestructuras en la periferia metropolitana: el Parque Lineal de Rivas Vaciamadrid. Madrid. España.

En el vacío urbano resultante de la cubrición de una infraestructura de transporte metropolitano que dividía en dos el municipio de Rivas (Madrid, España) se ha configurado un parque urbano que pretende resolver los problemas de falta de carácter que tenía este espacio abandonado y de conexión y vinculación entre los tejidos urbanos desarrollados en sus márgenes. Ante la falta de huellas, memoria y referencias, se reinventa un paisaje basándose en los movimientos de la topografía como un bajorrelieve, el agua y la vegetación.

te
ce
ra
te
s
a

Ein beispiel fuer eine operation in den strassenlandschaften der grosstadtvororte:lineal park, Riva Madrid

Auf dem unbebauten Gelaende Der Stadt Riva (Madrid) ist ein Stadtpark geplant worden, der nicht nur eine Loesung fuer das Problem der Identitaet, dieses Freigelaendes ist, sondern auch ein Zusammenfuegen fuer die Siedlungen, die am Rand dieses Gelaendes gewachsen sind. Konfrontiert mit dem Fehlen von Erinnerungen und Spuren, sowie Anhaltspunkten, wird eine Landschaft erfunden, die der Bewegung der Topographie, dem Wasserlauf und der Bepflanzung folgt, als waere sie ein Relief.

Un ejemplo de cirugía sobre el paisaje de las infraestructuras en la periferia metropolitana: el Parque Lineal de Rivas Vaciamadrid. Madrid. España.

Eduardo DE SANTIAGO, Isabel GONZÁLEZ, Lourdes JIMÉNEZ, Paula OLMOS
 Autores del Proyecto: Eduardo De Santiago, Isabel González, Lourdes Jiménez, Paulas Olmos, y Javier Cuevas para Ingeniería 63. Colaboradoras: Gabriela Galíndez y Laura Santos.

Figura 1:
 Imágenes de la Ría artificial
 y de la Torre-Mirador.



RESUMEN: En el vacío urbano resultante de la cubrición de una infraestructura de transporte metropolitano que dividía en dos el municipio de Rivas (Madrid, España) se ha configurado un parque urbano que pretende resolver los problemas de falta de carácter que tenía este espacio abandonado y de conexión y vinculación entre los tejidos urbanos desarrollados en sus márgenes. Ante la falta de huellas, memoria y referencias, se re-inventa un paisaje basándose en los movimientos de la topografía como un bajorrelieve, el agua y la vegetación.

Antecedentes. La herida de las infraestructuras en el paisaje urbano como oportunidad.

El municipio de Rivas Vaciamadrid forma parte del Área Metropolitana de Madrid y se sitúa a unos 20 Kilómetros del centro de la capital, en dirección sureste, junto a la autovía que se dirige hacia Valencia. Se trata de un municipio de extraordinario dinamismo demográfico e inmobiliario ligado a los intensos procesos de descentralización y suburbanización que ha experimentado Madrid recientemente, hasta el punto de ser el más dinámico de España, y uno de los primeros de Europa. Su población ha pasado de apenas 500 habitantes en los años 80 a superar los 60.000 habitantes en 2008¹.

¹ En 1985 contaba con 4.303 habitantes, en 1990 con 11.604, en 2000 con 29.092 y hoy supera los 60.000 habitantes. Es también un municipio con altísimas tasas de juventud (en torno a un 22%), con una pirámide demográfica bastante insólita en España.

En los años 80 comenzó el desarrollo urbanístico de Rivas, construyéndose algunas urbanizaciones de bloques (Covibar, Pablo Iglesias) situadas a unos 4 kilómetros del pequeño núcleo rural original que apenas contaba con 500 habitantes. Ambos núcleos carecían de conexión y relación, pero existía una vieja infraestructura ferroviaria obsoleta abandonada que los unía. Los fenómenos de descentralización residencial de Madrid impulsaron un extraordinario crecimiento demográfico y una desmesurada ocupación de suelo a partir de la segunda mitad de los años 80, y aún más espectacular en los 90, cuando el modelo de urbanización abandonó los bloques de densidad media-alta y se concentró en la vivienda unifamiliar y adosada.

Durante esta verdadera explosión urbana, el patrón de crecimiento de Rivas ha tenido dos características fundamentales: por un lado, el relleno del espacio vacío entre los dos núcleos (el pueblo original y las primeras urbanizaciones, separadas unos 4 Kms), por otro, la existencia de la trinchera de la vía ferroviaria actuaba como directriz lineal del crecimiento, pero transversalmente suponía una fuerte barrera entre los desarrollos que se situaban a un lado y a otro de la misma.

A estos problemas urbanísticos internos se añadían otros graves problemas derivados de la fuerte dependencia funcional de Rivas con respecto a Madrid, como la existencia de serias dificultades de movilidad como consecuencia de la falta de infraestructuras de transporte de alta capacidad, lo que forzaba al uso del vehículo privado produciendo el colapso de la carretera N-III, única posibilidad de conexión con la capital.

Estos problemas se fueron resolviendo progresivamente, en primer lugar gracias a la apuesta municipal por un modelo de crecimiento más equilibrado, mediante el desarrollo de suelo para actividades económicas (mitigando así los desequilibrios población-empleo) y de centralidad (comercio en grandes superficies y ocio, pero también una amplia oferta de equipamientos); en segundo, por la mejora de las infraestructuras de transporte. En este sentido se primero se construyó una autovía sobre la N-III y después se planteó desdoblarse esta autovía mediante una nueva autopista radial denominada R3 (con el objeto de absorber los tráficos interregionales, y con ello descongestionar la N-III) así como la introducción de una nueva línea de transporte público de alta capacidad.

La Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid aprovechó el vacío resultante del trazado de la vieja línea ferroviaria desmantelada para proponer una nueva infraestructura metropolitana en superficie - el Metro Ligero - que conectase los crecimientos satélite que se estaban produciendo en el todo el eje del corredor de la N-III (Rivas Urbanizaciones, Arganda) con Madrid.

Esta nueva infraestructura supuso una indudable mejora de la conectividad metropolitana, introduciéndose dos estaciones en el municipio de Rivas, pero en la escala urbana persistía todavía su efecto de barrera, con un fuerte impacto en el paisaje de la ciudad. Posteriormente, se cubrieron las vías en una longitud de 2 Kms, lo que supuso la conversión de la vieja trinchera ferroviaria en un espacio abandonado de 12,5 Has y 2,5 Kms de longitud, una terrain vague situada en el corazón de la nueva ciudad; un vacío aparecido en su mismo centro, al que ambos márgenes urbanos daban la espalda.



Figura 2. Planta del Parque Lineal.

La reconsideración de este vacío como oportunidad para generar un espacio de articulación entre las dos franjas de la ciudad que habían crecido dándose la espalda (Covibar y Pablo Iglesias, al suroeste, y las urbanizaciones de unifamiliares al noreste) originó una reflexión por parte del Ayuntamiento sobre su futuro, que fue planteada como Concurso de Ideas. El proyecto ganador apostaba por un espacio público singular como elemento capaz de vertebrar la ciudad, de coser las dos orillas comunicadas, de urbanizar –en su mejor sentido– el banal e inconsistente paisaje suburbano que se había generado en los márgenes.

El Parque Lineal como elemento de integración y sutura en la escala urbana.

La integración urbana se planteó en dos niveles: uno en relación a la estructura urbana, estableciendo conexiones viarias, peatonales y ciclistas a través del parque entre los distintos fragmentos urbanos inconexos; y otro en relación a las zonas verdes, entendiendo el nuevo proyecto como una espina dorsal central o corredor lineal capaz de articular toda la serie de espacios verdes existentes en la ciudad que permanecían desvinculados entre sí hasta ese momento.

Desde el punto de vista de la integración viaria, la apertura de la calle Pamplona en la parte norte permitió resolver los problemas de conexión local entre las piezas de las distintas urbanizaciones existentes, estableciendo un enlace viario de escala urbana entre la Avenida de los Almendros y el Paseo de las Provincias, pasando por el Intercambiador de la Estación Rivas-Urbanizaciones. El parque también incluye un carril bici que enlaza con la red existente de ciclovías en la Avenida de los Almendros, pasa por el Intercambiador y permite la salida hacia el exterior de la ciudad, abriéndola a su entorno natural inmediato. Finalmente, las conexiones más significativas son las peatonales de carácter transversal, que sellan los márgenes urbanos del antiguo espacio residual: se potencia el eje frontal del Intercambiador (donde se reorganizan los autobuses), enlazando con el Centro Cívico de Covibar; se aprovecha la pasarela peatonal existente para organizar el acceso principal al parque y establecer una nueva conexión desde la intersección de la Avenida de la Zarzuela y la calle Nibelungos con el Parque del Encuentro.

Fig 3. Perspectiva de conjunto. Trazado lineal antes ocupado por la infraestructura ferroviaria. Cirugía urbana y sutura de tejidos entre los márgenes.



En relación a la red de parques existentes, el nuevo espacio verde se articula con el Parque de Asturias a través del eje que desembarca en el puente, donde se sitúa el acceso principal; con el Parque del Encuentro a través de la zona del Lago, dándole continuidad; y con el Parque del Olivar Alto a través del Paseo de las Provincias. Por último, destacar que, como se ha dicho, el parque finaliza abriéndose en el norte hacia el paisaje natural, estableciendo una conexión entre éste y la ciudad a través de la red verde que se propone configurar.

La definición programática del Parque Lineal.

Entre las bases del concurso inicial se encontraba también la definición programática del nuevo Parque. La propuesta que se realizó interpretaba la vocación de los distintos residuos espaciales existentes, atribuyéndoles un nuevo uso acorde con su localización y características concretas. En la parte norte, junto a las piscinas de Covibar, se planteó una zona asociada a actividades sociales, lúdicas y culturales para jóvenes y adolescentes, ya que este área permitía mantener una cierta independencia y autonomía con respecto al resto de la actuación. En un principio, se propuso un programa de actividades al aire libre (cine de verano, rocódromo de escalada, anfiteatro, pistas deportivas) en un espacio multifuncional abierto que pudiese ser apropiado por los jóvenes como lugar de encuentro, complementado con una serie de pequeños pabellones que albergasen un programa más estable (biblioteca, aulas y talleres, etc.). Finalmente, en esta zona se ha construido el edificio de la Concejalía de Infancia y Juventud.

El entorno de la Estación de Metro de Rivas Urbanizaciones se reordenó entendiéndolo como gran Intercambiador de Transportes, incorporándolo conceptualmente en la secuencia lineal del Parque. Para ello se reorganizó el aparcamiento disuasorio de vehículos existente y los accesos peatonales a la Estación, se introdujo una nueva conexión mediante el carril bici y se integraron las paradas de autobús.

La parte central del espacio, constituida por un descampado lineal de 1.500 m de longitud y una anchura variable en torno a 50 m, se propuso como la gran columna vertebral del Parque, con una estructura lineal que permitiera integrar los distintos elementos de un programa complejo diseñado para un amplio registro de usos compuesto por gustos, edades y necesidades diferentes. Se procuraba conjugar al mismo tiempo una definición nítida de zonas específicas de programa (juegos infantiles, paseo y estancia, zonas de mayores, etc.) que permitieran su identificación clara y posterior apropiación por parte de los distintos colectivos, con una mezcla de usos que evitase una zonificación o segregación excesiva. Así pues, se estableció un catálogo de elementos programáticos (salón urbano y pinar equipado para mayores, plataformas de juegos infantiles, muelles de estancia junto al agua, jardines aterrazados, rincones de conversación, terrazas de bares y kioskos, puntos de encuentro de adolescentes, pradera de descanso, plaza dura, etc.) que fueron distribuidos a lo largo del eje lineal, evitando las interferencias entre usos y fomentando la complementariedad (niños junto a ancianos, etc.).

En esta parte central se introdujeron también una serie de elementos singulares desde el punto de vista formal y programático con el objeto de caracterizar simbólicamente el Parque, actuando como hitos urbanos de una intensa carga icónica: la fuente, la ría, la pasarela (ya existente), el lago y la isla, la torre de luz y mirador.

Finalmente, en el extremo sur junto a la Avenida de los Almendros se planteó la zona más tranquila y formal del Parque, con un jardín botánico didáctico, las zonas deportivas de mayores, unos pequeños pabellones de aulas o usos múltiples y un cibercentro² junto a la torre.

La definición paisajística del Parque Lineal: el modelado de un paisaje.

Las condiciones de partida eran francamente adversas. Desde el punto de vista físico, la mayor parte del parque tenía que situarse sobre la losa de hormigón de cubrición de las vías (que apenas tenía una capa mínima de tierra, lo que impedía las plantaciones) o los bordes de ésta (que habían sido rellenados al realizar la cubrición), mientras que el escaso suelo natural existente era de pésima calidad –yesos o escombreras- y prácticamente impedía cualquier tipo de cimentación o de plantación. Las dificultades conceptuales eran aún mayores, pues se trataba de un espacio abandonado desde tiempos inmemoriales, sin ninguna caracterización, sin ningún elemento identificativo, sin ningún rasgo propio: un vacío urbano. Ante este paisaje de desolación, sin huellas ni memoria, se decidió construir, reinventar un nuevo paisaje. Las claves de su definición –además del programa– fueron la topografía, el agua y la vegetación.

Fig 4. El modelado del paisaje. El lugar desolado antes de la intervención, la construcción del bajarrelieve de la topografía y la imagen final del paisaje modelado.



El modelado del terreno se entendió como la operación básica de construcción del paisaje. Resultaba paradójico que el resultado topográfico de las dos fortísimas operaciones de intervención artificial que se habían realizado previamente (la trinchera y la posterior losa de cubrición) fuese un plano aparentemente neutro. Aprovechando la necesidad de realizar movimientos de tierra para resolver los problemas de conexión transversal y para engrosar puntualmente el suelo (en las zonas donde se concentrarían las plantaciones de mayor porte), se decidió apostar por el modelado del terreno como un bajarrelieve, interviniendo con pequeñas modificaciones de las cotas existentes, pero logrando definir un paisaje construido por sutiles variaciones y matices sobre el horizonte visual y la línea de la mirada. Así, el artificioso plano topográfico original se mantiene a lo largo del paseo lineal principal, pero

² Ni las aulas ni el cibercentro han sido finalmente construidos en la primera fase.

en el otro borde (que constituye el horizonte visual del paseante) se hunde y se excava para acoger la ría, o se levanta para configurar los jardines aterrazados, las escaleras monumentales, los bancales que resuelven la integración con el suelo de la pasarela existente, o la fuente entendida como bloque de piedra esculpida. Este horizonte artificial permite que la mirada del paseante se entretenga, que el desnivel origine nuevas relaciones visuales (ver y ser visto, recorridos inferiores y superiores, etc.), que exista un juego de invitaciones al descubrimiento, o, por el contrario, ocultaciones. El modelado se hace también patente en el lago, la isla y el bloque de piedra de yeso que se esculpe junto a la fuente principal, recordando la memoria geológica del lugar y mostrando así la naturaleza artificial de la topografía.

El agua constituye un componente clave del proyecto. En primer lugar, porque la ría es el elemento que, junto al paseo de borde, articula formalmente la estructura del Parque, estableciendo una banda sinuosa que va hilvanando a modo de secuencia los distintos elementos programáticos. Pero también porque ante la forzosa escasez de vegetación frondosa constituye el principal instrumento de regulación climática, sobre todo en los puntos donde se nebuliza (la plaza de la fuente y la pradera del lago, planteadas como lugares complementarios de estancia en verano). Finalmente, el sonido y la visión del agua acompañando al paseante introducen riqueza sensorial en la experiencia del Parque.



Fig 5. Imágenes de la roca donde nace el agua (Fuente).



Fig 6. Imágenes de la ría, vector lineal de los recorridos. Muros, muelles y plataformas.

La definición de la jardinería y la vegetación.

La vegetación define finalmente el carácter de los distintos paisajes re-creados, utilizando especies de naturaleza adecuada a la base gipsícola existente, y adecuadas a su situación respecto al trazado de la losa de cubrición de la vía.

A parte de los condicionantes naturales y formales en cuanto a la elección de la vegetación, el ajardinamiento de un parque público responde a unas necesidades muy concretas, como la sencillez de mantenimiento, facilidad de gestión y la resistencia a los actos vandálicos, por lo que se ha diseñado en la medida de lo posible con especies resistentes como la *Budelia Davidii*, el *Pitosporum*, la *Hedera Helix* entre otras, que además no demandan mantenimientos excesivos.

Dado el carácter lineal del parque y los distintos espacios en el re-creados era necesario introducir una variedad suficiente de especies vegetales que animaran a pasear e incitaran el conocimiento del nuevo bulevar. Pero también era preciso establecer a partir de la vegetación unas bases naturales y estéticas que generasen un lenguaje unitario a lo largo del parque.

Estas bases proyectuales miran en primer lugar a la naturaleza. No obstante, un parque es un objeto artificial, pero construido con materiales vivos, con leyes propias que sentimos necesario respetar, por lo que intentamos incluir estos elementos en el nuevo espacio natural creado en la ciudad de Rivas. Esta manera de diseñar con elementos vegetales mirando a la naturaleza nos ha llevado a componer con las distintas formas biológicas o biotipos según sus asociaciones en la naturaleza y particularmente de carácter mediterráneo.

De esta forma las plantas herbáceas, los rizomas y los bulbos cubren toda la superficie del suelo, creando una base continua protegiendo y enriqueciendo la base de plantación, asociada con arbustos en un estrato intermedio y por último árboles que ocupan el estrato superior. En cuanto a las asociaciones aparecen distribuidas según su situación dentro del parque, zonas de roca (*Arabis alpina*, *Cerastium tormentosum*, *Centáurea clementei*), laderas bajas soleadas (*Salvia officinalis*, *prunus laurocerasus*, *cercis siliquastrum*), zonas riparias (*Arundo donax*, *Tamarix*, *Nerium oleander*, *Fraxinus sp.*, *Populus sp.*), y zonas aterrazadas donde se instalan frutales y viñedos.

El último paisaje re-creado se trata de un pequeño jardín botánico didáctico que comienza en la estructura de la pérgola ajardinada y nos introduce en un espacio destinado al conocimiento de las distintas especies vegetales recordando la estructura del jardín botánico de Madrid, organizando la terraza de los cuadros en cinco grupos, plantas ornamentales, plantas medicinales, plantas aromáticas, plantas endémicas y plantas de huerta reunidas alrededor de los fontines. En el extremo este del paseo central se encuentra el laberinto, diseñado como un objeto lúdico definido con setos de carpe al igual que el existente en los jardines de la Granja en Segovia. Este laberinto supone un hito visual dentro de la estructura del parque por lo que la elección de esta especie para su construcción ha sido clave, árbol de hoja caduca con lo que está asegurada la variación estacional y el cambio cromático tan atractivo en la época otoñal y el mantenimiento en las ramas de las hojas secas de color cobrizo que permite mantener la estructura impenetrable necesaria para el juego del laberinto.

Conclusiones.

Aprovechando la oportunidad de este vacío lineal central para reconstruir la inexistente urbanidad y el recalificar el paupérrimo paisaje residencial, el nuevo Parque Lineal plantea la integración y costura transversal de los tejidos de sus márgenes estableciendo nuevas permeabilidades; redefine el espacio en torno a la estación del metro como intercambiador en superficie metro-bus; introduce un carril bici que permite recoger otras ciclovías existentes y darles salida hacia el entorno natural inmediato; incorpora nuevos espacios para equipamientos (Casa de Juventud, Concejalía de Cultura); e introduce usos y actividades atractivas en un amplio programa atento a las necesidades de niños, mayores, familias, jóvenes, etc. (zonas de juego, aulas educativas, jardín botánico, etc.).

Con estas herramientas se ha recalificado un vacío abandonado, generando un nuevo espacio público mediante el reciclaje de las heridas de las infraestructuras metropolitanas.