

ESCALERAS DE LA GRANJA

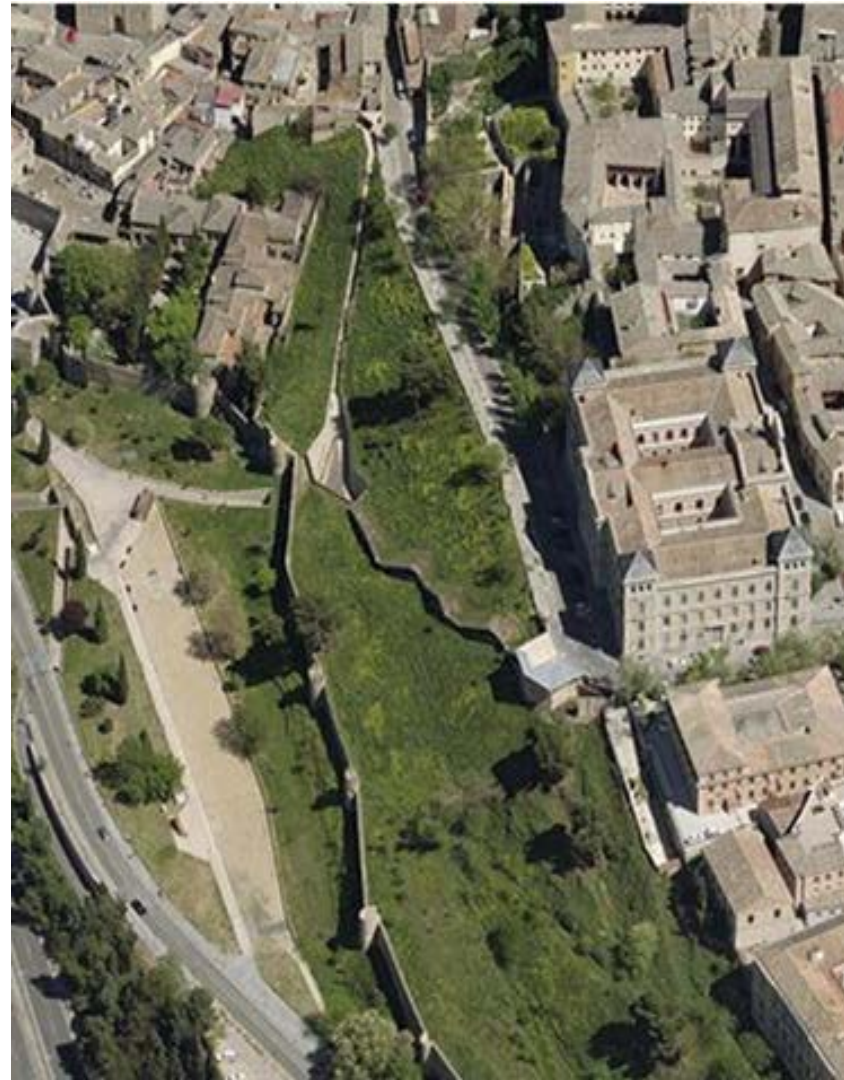
TOLEDO. 2000

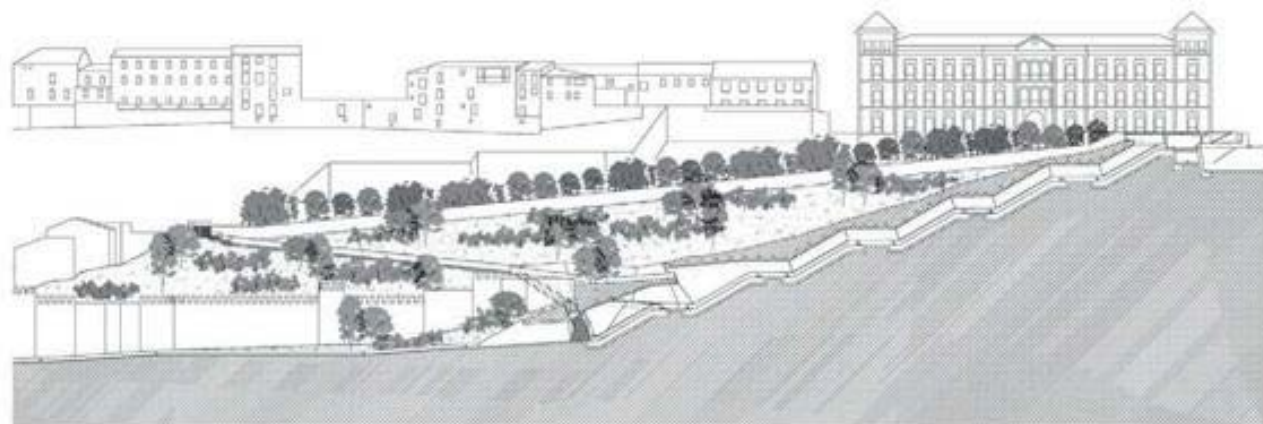
JOSÉ ANTONIO M. LAPEÑA /
ELIAS TORRES

Jorge Martínez Segado
Victoria Rosique Moya
María José Sanz Sánchez

Los centros históricos de muchas ciudades tienen en común hacer compatible el tránsito de vehículos con el de peatones. En Toledo estas dificultades de accesibilidad se agravan por la topografía sobre la que se asienta la ciudad, las calles salvan fuertes pendientes y esto conlleva dificultades y fatigas para los viandantes que las recorren.

La densidad de la edificación, el trazado irregular y las reducidas dimensiones de la red viaria, junto a la escasez de lugares de estacionamiento para los vehículos actuales y la contaminación visual y ambiental que estos provocan, llevaron a limitar el tránsito rodado y a la construcción de un parking para 400 coches en el Paseo de Recaredo y de unas escaleras mecánicas contiguas que trasladen a los peatones a la parte alta de la ciudad.

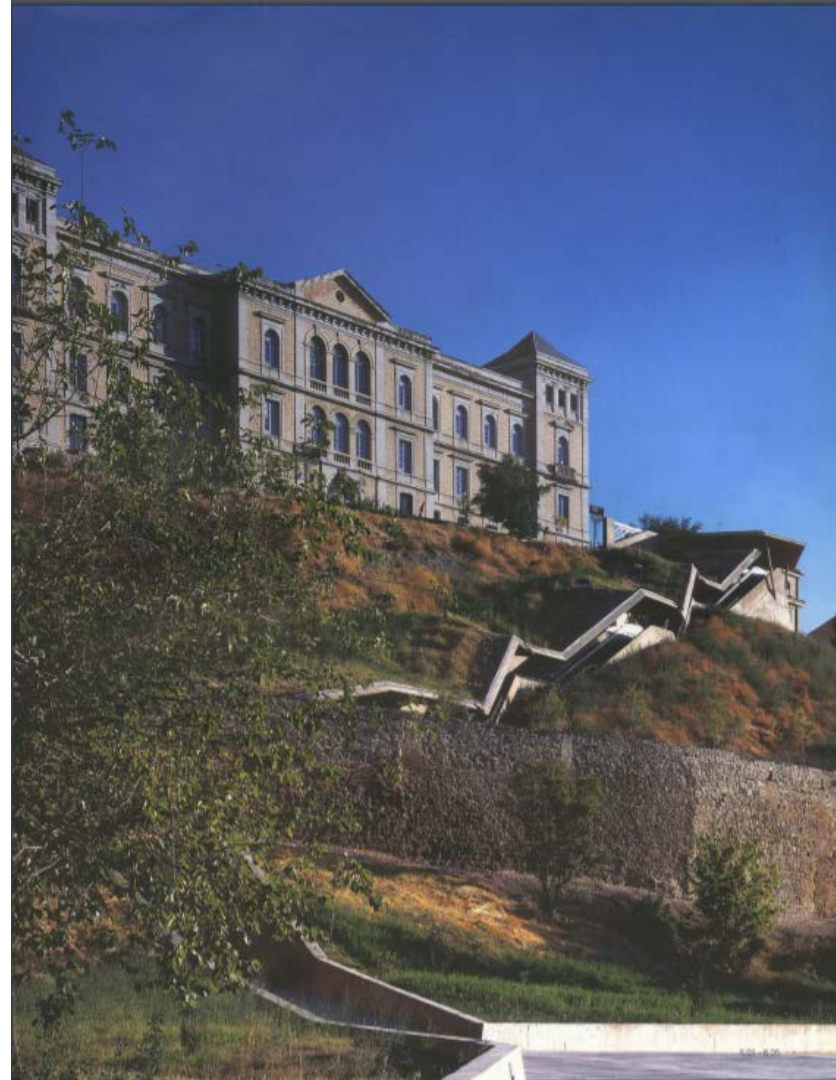




El Ayuntamiento de la ciudad es el promotor de esta significativa e importante obra que venía propuesta en el Plan Especial del Centro Histórico.

El nuevo complejo para el transporte de peatones y estacionamiento de vehículos que se ha construido, está situado junto a uno de los accesos más emblemáticos de la ciudad, la Puerta de la Bisagra, la antigua y actual llegada a Toledo desde Madrid.

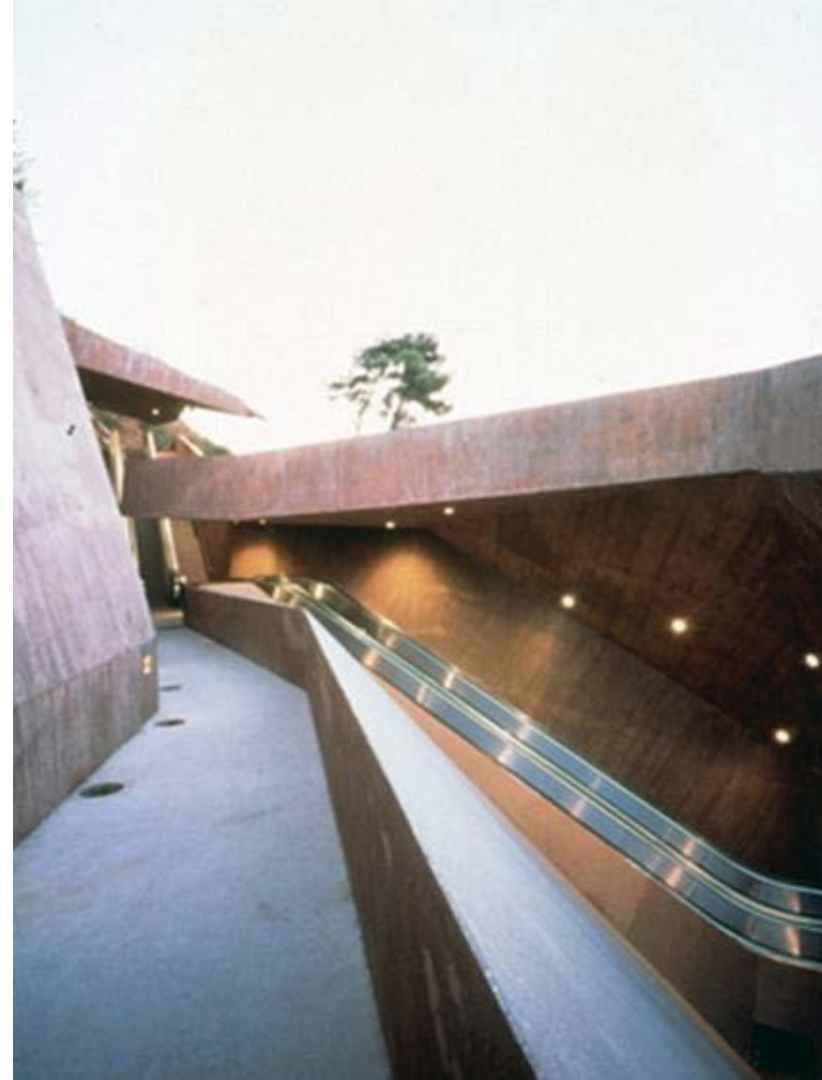
Las escaleras mecánicas se apoyan en la ladera del Rodadero, un terreno en pendiente entre la muralla medieval que va de la Puerta de la Bisagra a la Puerta del Cambrón y la calle Subida de la Granja, que discurre a los pies del edificio de La Diputación. El desnivel entre la explanada y la zona más alta de la ladera, junto a la Diputación, es de 36 m.

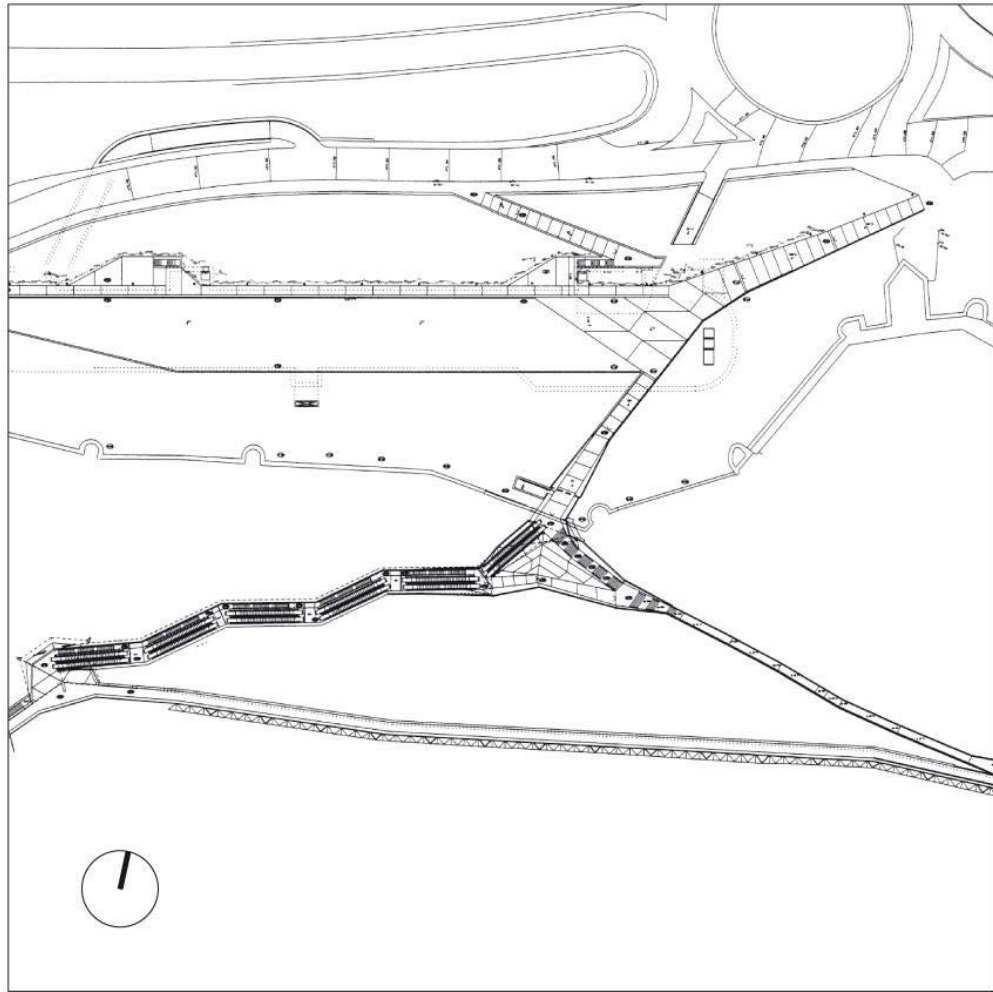




La ladera del Rodadero es un terreno formado por la acumulación continua de escombros, las nuevas cimentaciones tuvieron que descender 30m hasta alcanzar la roca firme. La muralla medieval se ha respetado en su totalidad al entrar en el recinto y pasar bajo sus cimientos para que el paisaje sufriera el menor impacto ambiental posible.

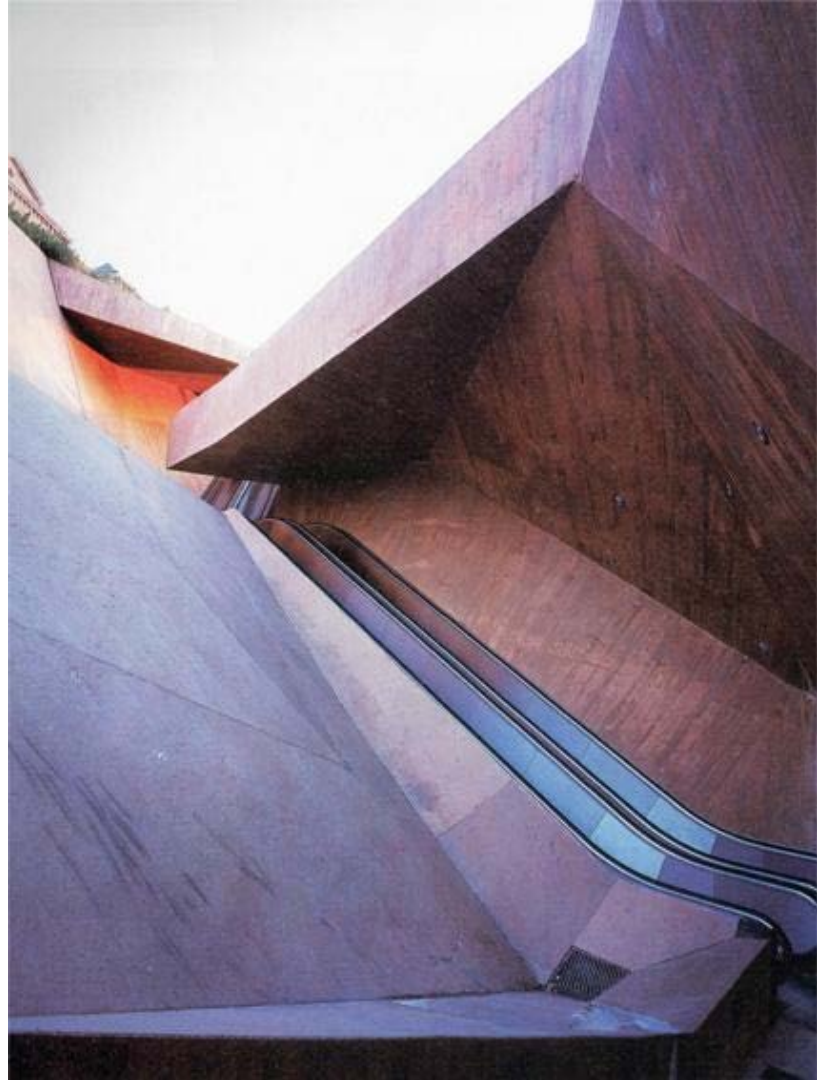
Una vez pasada la muralla nos encontramos un camino con escaleras convencionales que sigue la antigua senda que conduce a la subida de "La Granja", el otro recorrido asciende a través de seis tramos necesarios para salvar el desnivel formando un zigzag que permite, por un lado, adaptarse a la topografía y, por otro, evitar la sensación de vértigo.





Las escaleras mecánicas se apoyan sobre una cimentación de hormigón y están acompañadas en una de sus caras por un muro de contención de tierras, que a su vez soporta una cubierta inclinada ligeramente para hacer aparecer una larga y continua abertura que acompaña el trazado de las escaleras, desde la que se divisa la vega del Tajo y el nuevo Toledo.

Esta grieta observada desde la lejanía se convierte en el elemento más característico de esta obra; una brecha, una fisura de luz. Esta idea se ve reforzada mediante la solución estructural adoptada. Toda la obra se ha construido con un mismo material monolítico y continuo, un hormigón de color ocre entonado con la gama que más abunda en la arquitectura toledana.







La propuesta cumple el arduo objetivo de salvar la diferencia de cotas entre las dos partes de la ciudad, integrando su intervención en el entorno de manera bastante acertada, sin la intención de ocultarlo sino de crear un nuevo paisaje.

Es interesante que el problema de la topografía acabe contaminando a todo el proyecto desde su cimentación hasta la imagen final, esto se ve reflejado en el trazado en zigzag del recorrido de las escaleras así como en la diversidad de secciones transversales que se consiguen con la cubierta.

Es un claro ejemplo de que el término infraestructura no debe estar siempre vinculado a la imagen de algo que nos resuelve un único problema, sino que gracias al proyecto de arquitectura es capaz de hacer que se consiga una identidad y que la solución adoptada no pueda satisfacer la misma necesidad en otra implantación.

